



KAP.410.003.01.2023

Nr ewid. 126/2023/P/23/004/KAP

Informacja o wynikach kontroli

**Funkcjonowanie systemu informatycznego
Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców
(CEPiK 2.0) oraz zarządzanie Funduszem
Celowym CEPiK**

MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest niezależna, profesjonalna kontrola zadań publicznych w interesie obywateli i państwa

Informacja o wynikach kontroli

Funkcjonowanie systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK 2.0) oraz zarządzanie Funduszem Celowym CEPiK

Dyrektor Departamentu Administracji Publicznej

Bogdan Skwarka
/podpisano elektronicznie/

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Michał Jędrzejczyk
/podpisano elektronicznie/

Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Marian Banaś
/podpisano elektronicznie/
Warszawa, marzec 2024

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ	4
1. WPROWADZENIE	6
2. OCENA OGÓLNA	8
3. SYNTEZA WYMIKÓW KONTROLI	10
4. WNIOSKI	17
5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI	18
5.1. Realizacja przez ministra cyfryzacji zadań związanych z zarządzaniem i rozwojem systemu informatycznego CEPiK	18
5.2. Zarządzanie funduszem celowym CEPiK	30
5.3. Realizacja przez coi zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem bazy centralnej CEPiK oraz jej integracja z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych	39
5.4. Realizacja przez polską wytwórnię papierów wartościowych zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomagananiu procesów: rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK.....	50
5.5. Realizacja przez starostów zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek funduszu celowego CEPiK i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych	58
5.6. Realizacja przez stacje kontroli pojazdów zadań w systemie cepik w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek funduszu celowego CEPiK i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych	65
6. ZAŁĄCZNIKI	67
6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe.....	67
6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych	76
6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	89
6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano Informację o wynikach kontroli	90

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ

Użyte w informacji skróty i pojęcia oznaczają:

Baza centralna CEPiK	centralna baza, gdzie przechowywane są dane i informacje, które zgodnie z przepisami prawa gromadzone są w Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz Centralnej Ewidencji Kierowców;
CEK	Centralna Ewidencja Kierowców;
CEP	Centralna Ewidencja Pojazdów;
CEPiK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – system informatyczny służący do ewidencji pojazdów i kierowców;
CEPiK 2.0	program mający na celu modernizację Systemu Informatycznego CEPiK (SI CEPiK) w tym m.in. poszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEP i CEK, standaryzację gromadzonych danych w oparciu o katalog marek i typów pojazdów oraz udostępnienie e-usług dla obywateli i przedsiębiorców;
COI	Centralny Ośrodek Informatyki – zgodnie z zarządzeniem nr 12 Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2023 r. w sprawie nadania statutu instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą „Centralny Ośrodek Informatyki” ¹ jest to instytucja gospodarki budżetowej nadzorowana przez Ministra Cyfryzacji;
Fundusz CEPiK, Fundusz	państwowy fundusz celowy prowadzony na podstawie art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ² ;
KPRM	Kancelaria Prezesa Rady Ministrów;
MC	Ministerstwo Cyfryzacji;
niezgodność	rozbieżność między danymi zgromadzonymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów, Centralnej Ewidencji Kierowców albo Centralnej Ewidencji Posiadaczy Kart Parkingowych a informacjami ustalonymi na podstawie dostępnych danych lub stwierdzonym stanem faktycznym;
PWPW	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.;
SI Kierowca	system teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie wydawania prawa jazdy i przekazywaniu danych do CEK, udostępniony przez PWPW;
SI Pojazd	system teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie rejestracji pojazdów i przekazywaniu danych do CEP, udostępniony przez PWPW;
SKP	stacja kontroli pojazdów;
Systemy PWPW	SI Pojazd oraz SI Kierowca;
polityka bezpieczeństwa informacji	zbiór reguł i procedur określających organizację i zarządzanie bezpieczeństwem informacji w jednostce;
rozporządzenie KRI	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych ³ ;
umowa SLA	umowa o poziomie świadczenia usług informatycznych i ich parametrach (ang. Service Level Agreement);

¹ Dz. Urz. MC poz. 13.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, ze zm.

³ Dz. U. z 2017 r. poz. 2247.

- Umowa 8/DEP/2013** umowa nr 8/DEP/2013 w sprawie realizacji projektu CEPiK 2.0 z dnia 27 września 2013 r., zawarta pomiędzy MSW a COI, rozwiązana na podstawie porozumienia podpisanego 24 sierpnia 2018 r. przez MC i COI;
- ustawa o NIK** ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴;
- ustawa p.o.r.d** ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- ustawa o kierujących pojazdami** ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁵.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623.

⁵ Dz. U. z 2023 r. poz. 622, ze zm.

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy zapewniono prawidłowe funkcjonowanie i rozwój systemu informatycznego CEPiK 2.0 oraz prawidłowe zarządzanie Funduszem CEPiK?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy Minister Cyfryzacji prawidłowo realizuje zadania związane z zarządzaniem i rozwojem systemu informatycznego CEPiK oraz prawidłowo zarządza Funduszem Celowym CEPiK?
2. Czy COI prawidłowo realizuje zadania związane z funkcjonowaniem i rozwojem bazy centralnej CEPiK oraz jej integracją z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych tego systemu?
3. Czy PWPW prawidłowo realizuje zadania związane z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganiu procesów: rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK?
4. Czy starostowie/prezydenci miast prawidłowo realizują zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz czy naliczają i odprowadzają opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazują sprawozdania z opłat ewidencyjnych?
5. Czy stacje kontroli pojazdów prawidłowo realizują zadania w systemie CEPiK w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz czy naliczają i odprowadzają opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazują sprawozdania z opłat ewidencyjnych?

Jednostki kontrolowane

Kontrolą objęto 31 jednostek: MC, COI, PWPW, 14 starostw powiatowych i 14 stacji kontroli pojazdów

Okres objęty kontrolą

Od 1 stycznia 2018 r. do 22 września 2023 r.

System Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców to jeden z najbardziej istotnych dla obywateli systemów informatycznych. Codziennie pośrednio „korzysta z niego” wielu obywateli w związku z realizacją operacji dotyczących rejestracji pojazdów oraz wydania praw jazdy. System informatyczny CEPiK służy prowadzeniu przez ministra właściwego do spraw informatyzacji dwóch rejestrów: centralnej ewidencji pojazdów (CEP), gromadzącej informacje o zarejestrowanych pojazdach i ich właścicielach, oraz centralnej ewidencji kierowców (CEK), w której gromadzi się głównie dane o osobach, które posiadają lub którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajami.

Budowa systemu CEPiK 2.0 trwa już ponad dziesięć lat. W dniu 24 sierpnia 2018 r., rozwiązano umowę 8/DEP/2013 na budowę systemu CEPiK 2.0. Minister Cyfryzacji – dysponent Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców CEPiK – nie zapewnił zawarcia nowej umowy na budowę systemu CEPiK 2.0, a w konsekwencji nie udostępniono wszystkich planowanych funkcjonalności tego systemu.

Stale zgłaszane są przez użytkowników problemy w działaniu systemu CEPiK dotyczące m.in. czasochłonności wprowadzania danych do systemu, braku niektórych funkcjonalności umożliwiających sprawne wprowadzanie i wyszukiwanie danych oraz rozbieżności pomiędzy danymi zawartymi w CEPiK a danymi podawanymi przez obywateli.

W 2020 r. w MC nie w pełni wykonano plan kosztów inwestycyjnych związanych z rozwojem i funkcjonowaniem systemu CEPiK 2.0. Przyczyną był brak zawarcia umowy na budowę i wdrożenie Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0 z uwagi na niepodpisanie porozumienia pomiędzy Ministrem Cyfryzacji a PWPW, warunkującego zawarcie umowy z COI. W 2022 r. NIK negatywnie oceniła wykonanie planu finansowego na 2021r. Funduszu CEPiK, ponieważ dysponent Funduszu CEPiK kolejny rok z rządu nie podejmował skutecznych działań zmierzających do zakończenia budowy systemu CEPiK 2.0. Ponadto dysponent Funduszu CEPiK nie posiadał wiedzy na temat wielkości należności przeterminowanych (wymagalnych) wg stanu na 31 grudnia 2021 r. NIK negatywnie oceniła sprawozdawczość Funduszu CEPiK⁶. W 2022 r. dysponent Funduszu CEPiK nadal nie posiadał rzetelnych informacji na temat stanu należności, a czynności dotyczące egzekucji należności były prowadzone z opóźnieniem⁷.

Minister Cyfryzacji odpowiada za nadzór nad realizacją projektu „Modernizacja CEPiK”. Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 października 2020 r. w sprawie zniesienia Ministerstwa Cyfryzacji⁸, z mocą od dnia 6 października 2020 r., zniesione zostało Ministerstwo Cyfryzacji, a pracownicy dotychczasowego Ministerstwa Cyfryzacji obsługujący sprawy działu informatyzacja zostali włączeni do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji⁹, od 6 października 2020 r. do 30 kwietnia 2023 r. obsługę Ministra zapewniała Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. Z dniem 1 maja 2023 r. zostało ponownie utworzone Ministerstwo Cyfryzacji¹⁰.

⁶ Wystąpienie pokontrolne P/22/001 Wykonanie budżetu państwa w 2021 r. w części 27 – Informatyzacja oraz wykonanie planu finansowego Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

⁷ Wystąpienie pokontrolne P/23/001 Wykonanie budżetu państwa w 2022 r. w części 27 – Informatyzacja oraz wykonanie planu finansowego Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

⁸ Dz. U. poz. 1730.

⁹ Dz. U. poz. 1716.

¹⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2023 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Cyfryzacji (Dz. U. poz. 781), weszło w życie z dniem 1 maja 2023 r. Zgodnie z § 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 kwietnia 2023 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa

Centralny Ośrodek Informatyki realizuje na podstawie zawartych umów w zakresie CEPiK usługi dotyczące utrzymania, serwisu, budowy, rozwoju i eksploatacji tego systemu.

Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. jest odpowiedzialna za udostępnienie organom rejestrującym pojazdy i wydającym uprawnienia do kierowania aplikacji umożliwiającej bezpośredni dostęp do danych zgromadzonych w CEP i CEK.

Cyfryzacji (Dz. U. poz. 781), pracownicy Kancelarii Prezesa Rady Ministrów obsługujący sprawy działu informatyzacja zostali włączeni do Ministerstwa Cyfryzacji.

2. OCENA OGÓLNA

**Minister Cyfryzacji
zapewnił
funkcjonowanie
systemu CEPiK,
zawierając umowy
na utrzymanie
i rozwój tego
systemu,
nie doprowadził
jednak
do dokończenia
budowy CEPiK 2.0.**

**Minister Cyfryzacji
niewłaściwie
zarządzał Funduszem
Celowym CEPiK**

Budowa systemu CEPiK 2.0 nie została zakończona pomimo upływu dziesięciu lat, co NIK ocenia negatywnie. Wprowadzono utrzymanie i rozwój systemu CEPiK, jednak przy korzystaniu z niego występuje wiele problemów i błędów, które wymagają rozwiązania. Wdrożenie nowego scentralizowanego systemu CEPiK ułatwiłoby ich wyeliminowanie. Minister Cyfryzacji podejmował działania w celu dokończenia budowy systemu informatycznego CEPiK 2.0, jednak były one nieskuteczne, gdyż kluczowy element projektu „Modernizacja CEPiK”, który ma pozwolić na udostępnienie brakujących funkcjonalności systemu, nie wszedł w fazę realizacji. Do zakończenia kontroli nie zawarto umowy na jego realizację. Brak realizacji tego projektu uniemożliwia wdrożenie nowej koncepcji CEPiK polegającej na centralizacji ewidencji źródłowych i uniemożliwia udostępnienie CEPiK 2.0 w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK 2.0) oraz kolejnych e-usług dla obywateli, np. „Uzyskaj prawo jazdy”, „Elektroniczny wniosek o rejestrację pojazdu” i „Elektroniczna umowa sprzedaży pojazdu”.

Minister Cyfryzacji jako dysponent Funduszu Celowego CEPiK nie posiadał rzetelnych informacji o stanie należności Funduszu, a kontrola NIK wykazała przypadki, że czynności dotyczące egzekucji należności nie były prowadzone lub były prowadzone z opóźnieniem. Należy też zauważyć, że z Funduszu CEPiK pokrywane były wysokie koszty różnych zadań związanych głównie z informatyzacją państwa, które nie dotyczyły systemu CEPiK. W latach 2019–2023 (do 30 czerwca 2023 r.) stanowiły od 35,7% do 77,5% ogółu poniesionych kosztów Funduszu CEPiK. Było to zgodne z obowiązującymi od 2019 r. przepisami.

Minister należycie natomiast realizował zadania w zakresie bieżącego zarządzania udostępnionymi już funkcjonalnościami systemu CEPiK 2.0, m.in. zawarł umowy z Centralnym Ośrodkiem Informatyki oraz z Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych S.A. na rozwój i utrzymanie dotychczas istniejącego systemu, a zadania określone w tych umowach były realizowane. Udostępniono e-usługi, m.in.: „Historia pojazdu”, „Mój pojazd”, „Punkty karne”. Udostępnienie dalszych usług zależy od wdrożenia nowego scentralizowanego SI CEPiK.

Centralny Ośrodek Informatyki prawidłowo wywiązywał się z realizacji powierzonych zadań w zakresie funkcjonowania i rozwoju bazy centralnej CEPiK oraz jej integracji z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych tego systemu, określonych w umowach na utrzymanie i rozwój CEPiK zawieranych z Ministerstwem Cyfryzacji (wcześniej: Kancelarią Prezesa Rady Ministrów). Modyfikacje, modernizacje oraz rozszerzenia funkcjonalności systemu CEPiK w zakresie dotychczas udostępnionych funkcjonalności wykonywane były w ramach zleceń otrzymywanych od Ministra Cyfryzacji, zgodnie z zawartymi umowami. Współpraca pomiędzy MC, COI a PWPW była w tym zakresie wystarczająca.

NIK oceniła pozytywnie realizację przez PWPW zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganie procesów rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami i uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK, realizowanych przez SKP i starostwa.

Skontrolowane 14 starostw powiatowych prawidłowo realizowało zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Podejmowano w nich odpowiednie działania w razie stwierdzenia błędów i rozbieżności danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP), kierując zgłoszenia na infolinie PWPW. W większości starostw (11 z 14) dostęp do CEPiK posiadały wyłącznie osoby

do tego upoważnione. Większość skontrolowanych starostw (11 z 14) terminowo przekazywało opłaty ewidencyjne na rzecz Funduszu CEPiK oraz terminowo przysyłało sprawozdania z pobranych opłat do Ministra Cyfryzacji (12 z 14 starostw).

Objęte kontrolą Stacje Kontroli Pojazdów (14) prawidłowo wprowadzały w systemie CEPiK dane w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz prawidłowo naliczały i pobierały opłaty na rzecz Funduszu CEPiK. Ponad połowa badanych SKP (57%) nie przekazywało w terminie wszystkich wymaganych w tym okresie opłat ewidencyjnych do Funduszu CEPiK. Pięć z 14 SKP nie przesyłało do Ministra Cyfryzacji wszystkich wymaganych w tym okresie sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych.

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

<p>Realizacja i rozwiązanie umowy 8/DEP/2013 na budowę systemu CEPiK 2.0</p>	<p>W ramach umowy 8/DEP/2013 na budowę CEPiK 2.0 w listopadzie 2017 r. uruchomiono¹¹ system informatyczny w części dotyczącej CEP 2.0. Umowa 8/DEP/2013 na budowę CEPiK 2.0 zawarta przez MC z Centralnym Ośrodkiem Informatyki została rozwiązana 24 sierpnia 2018 r. Decyzja ta była prawidłowa, gdyż kontynuacja projektu CEPiK 2.0 przy zachowaniu dotychczasowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych przetestowanych przy budowie i wdrożeniu CEP 2.0 nie była uzasadniona i doprowadziłaby do udostępnienia przestarzałego rozwiązania, drogiego w utrzymaniu i rozwoju. Uniemożliwiłaby także udostępnienie szeregu dalszych planowanych e-usług. [str. 21]</p>
<p>Zmiana koncepcji dalszych prac nad CEPiK 2.0</p>	<p>Umowa ta została zrealizowana wyłącznie w zakresie budowy i uruchomienia Centralnej Ewidencji Pojazdów 2.0. (CEP 2.0). W związku z decyzją Ministra Cyfryzacji o rozszerzeniu „Koncepcji CEK 2.0” o „Koncepcję realizacji Cienkiego Klienta Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0”¹², w dniu 26 lutego 2021 r. Ministerstwo Cyfryzacji zaprosiło PWPW S.A. i COI do składania ofert na budowę CEK 2.0. Wybrana została oferta PWPW S.A. Do podpisania umowy jednak nie doszło. W dniu 16 grudnia 2022 r. Rada Portfela KPRM-Cyfryzacja podjęła decyzję o przyjęciu wizji projektu pn. „Modernizacja CEPiK”.</p> <p>W marcu 2022 r. zainicjowano negocjacje umowy trójstronnej w zakresie dalszych prac nad CEPiK 2.0, która miała być zawarta pomiędzy MC, COI i PWPW S.A. Na dzień zakończenia czynności kontrolnych, tj. 22 września 2023 r., projekt „Modernizacja CEPiK” był nadal na etapie negocjacji umowy trójstronnej pomiędzy MC a COI/PWPW S.A., a do zawarcia umowy w zakresie realizacji tego projektu nie doszło, co uniemożliwia udostępnienie kolejnych e-usług zależnych od wdrożenia nowego scentralizowanego SI CEPiK.</p>
<p>Minister Cyfryzacji nie podjął skutecznych działań zmierzających do zakończenia budowy CEPiK 2.0</p>	<p>Minister Cyfryzacji nie podjął zatem skutecznych działań zmierzających do zakończenia budowy systemu CEPiK 2.0 w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0., o co NIK wnioskowała już po kontroli wykonania budżetu państwa w 2020 r., 2021 r. i 2022 r. w części 27 oraz Funduszu CEPiK, m.in. nie zawarto do dnia zakończenia kontroli NIK planowanej umowy na realizację projektu „Modernizacja CEPiK”. Takie działanie NIK ocenia jako nierzetelne. [str. 18–23]</p>
<p>Dotychczas udostępnione funkcjonalności CEPiK i uruchomione e-usługi</p>	<p>W latach 2013–2018 w związku z realizacją umowy 8/DEP/2013 zostały udostępnione m.in. następujące funkcjonalności CEPiK 2.0:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Uruchomienie bazy centralnej CEPiK 2.0 oraz e-usługa „Historia pojazdu”; – Portal informacyjny www.cepik.gov.pl, homologacje, Uwierzytelniania i Logowania, Uruchomienie i integracja CEP, Integracja z UFG13 (wariant przejściowy), Integracja ze Stacjami Kontroli Pojazdów, SKP, e-usługa „Historia pojazdu (wydanie I)”, e-usługa „Bezpieczny Autobus (wydanie I)”; e-usługa „Mój pojazd”; – Uruchomienie i integracja CEK, API PKK14, Aplikacja Naruszenia (Zatrzymania/Zakazy/Zatarcia), Udostępnianie danych (CEK), Aplikacja Świadectwa kwalifikacji zawodowej, e-usługa „Punkty Karne”; – Niezgodności (wariant docelowy) wraz z aplikacją Niezgodności, Integracja z UFG (wariant docelowy), Karty Parkingowe, Udostępnianie danych (CEPKP¹⁵), Tryb urzędowy oraz aplikacja Udostępnianie danych (rozwiązanie docelowe wraz z CEPKP), Komponent Niejawny (rozwiązanie docelowe). [str. 23]
<p>Planowane dalsze e-usługi</p>	<p>W ramach dalszych prac nad systemem CEPiK planowane jest udostępnienie następujących e-usług:</p>

¹¹ W ramach realizacji umowy 8/DEP/2013 - umowa zawarta w dniu 27 września 2013 r. pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a COI na realizację projektu CEPiK 2.0.

¹² Umożliwiająca dostęp użytkownika do systemu z poziomu przeglądarki internetowej bez konieczności posiadania specjalistycznego sprzętu i oprogramowania systemowego.

¹³ Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

¹⁴ Profil kandydata na kierowcę.

¹⁵ Centralna Ewidencja Posiadaczy Kart Parkingowych.

	<ul style="list-style-type: none"> – Uzyskaj prawo jazdy; – Złóż wniosek o kartę kwalifikacji kierowcy; – Przypominaj o terminach; – Sprawdź swoje uprawnienia; – Sprawdź szkołę jazdy i instruktora; – Udostępnij swoje dane pracodawcy; – Sprawdź uprawnienia kierowcy; – Sprawdź informację o punktach karnych – przebudowa. [str. 49]
<p>Budowa systemu CEPIK 2.0 była realizowana jako zbiór projektów</p> <p>Prace nad CEPIK nie były prowadzone jako jednolicie zarządzane przedsięwzięcie</p>	<p>Po rozwiązaniu umowy 8/DEP/2013 w sierpniu 2018 r. budowa systemu CEPIK 2.0 była realizowana jako zbiór projektów nadzorowanych przez Radę Portfela MC, a po likwidacji MC przez Radę Portfela KPRM – Cyfryzacja oraz poprzez zlecenia w ramach umów utrzymaniowych systemu CEPIK [str. 24].</p> <p>Od momentu rozwiązania umowy 8/DEP/2013 budowa systemu CEPIK 2.0 nie była realizowana w formule jednolicie zarządzanego przedsięwzięcia – projektu lub programu. Prace związane z udostępnianiem kolejnych funkcjonalności CEPIK 2.0 realizowane były w oparciu o harmonogramy zawarte w treści poszczególnych umów. [str. 24]</p>
<p>Rozwój i utrzymanie CEPIK realizowane przez COI, PWPW w okresie objętym kontrolą kosztowały niemal 357 mln zł</p>	<p>W okresie objętym kontrolą MC zawarło 15 długoterminowych umów na rozwój i utrzymanie CEPIK zawartych z Centralnym Ośrodkiem Informatyki i Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych S.A. oraz podmiotem prywatnym o łącznej wartości 704 739,3 tys. zł. W wyniku ich dotychczasowej realizacji wydatkowano 356 977,7 tys. zł. Umowy związane z utrzymaniem systemu obowiązywały przez cały okres objęty kontrolą. Wszystkie umowy na utrzymanie systemu CEPIK realizował COI, natomiast umowy na rozwój zostały zawarte z COI i z PWPW. [str. 25]</p>
<p>Podnoszenie jakości danych zgromadzonych w CEPIK</p>	<p>W latach 2018–2023 do MC/KPRM zgłaszane były informacje od użytkowników systemu dotyczące niezgodności danych zgromadzonych w CEPIK w liczbie 5315 zgłoszeń (CEK: 1978; CEP: 3337). Wszystkie zgłoszenia zostały skierowane do Centralnego Ośrodka Informatyki celem weryfikacji oraz poprawy danych.</p> <p>W wyniku zgłaszanych niezgodności danych, po analizie ich przyczyn, wprowadzane były usprawnienia m.in. na poziomie utrzymaniowym (przygotowanie odpowiednich poprawek) i proceduralnym. W niektórych przypadkach w celu systemowego usunięcia problemu wprowadzana była zmiana w systemie, a niekiedy zmiana przepisów. [str. 26–27]</p>
<p>Wdrożono procedury w zakresie bezpieczeństwa CEPIK</p>	<p>Zapewnienie bezpieczeństwa systemu CEPIK pozostawało, na podstawie zawartych umów, w gestii COI jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie systemu. Aktualnie obowiązująca polityka bezpieczeństwa systemu została wdrożona 22 marca 2022 r. i posiadała certyfikat zgodności ze standardem ISO 27001¹⁶, który jest powszechnie przyjętym zbiorem dobrych praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem informacji. Zawierała kompletny zbiór załączników wymaganych przez ww. normę. PBI opisuje wszystkie elementy procesu zarządzania bezpieczeństwem informacji w ramach systemu CEPIK. [str. 27–28]</p>
<p>System CEPIK 2.0 nie gromadzi i nie generuje informacji o należnościach powstałych z opłaty ewidencyjnej</p>	<p>System CEPIK 2.0 nie gromadził i nie generował informacji o należnościach powstałych z opłaty ewidencyjnej, które powinny wpłynąć na rachunek Funduszu w danym miesiącu. [str. 30–31]</p>
<p>W MC nie prowadzono bieżącej weryfikacji czy wszystkie podmioty złożyły sprawozdanie z opłat ewidencyjnych na rzecz Funduszu CEPIK</p>	<p>W MC w latach 2018–2023 nie prowadzono bieżącej weryfikacji czy wszystkie podmioty aktywne w systemie CEPIK 2.0 faktycznie złożyły sprawozdanie z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPIK, co NIK oceniła jako nierzetelne. Nie dokonywano również porównania zgodności</p>

¹⁶ Norma międzynarodowa standaryzująca systemy zarządzania bezpieczeństwem informacji.

liczby czynności zarejestrowanych w systemie CEPiK 2.0 z danymi wykazywanymi w sprawozdaniach. [str. 31]

Znaczne wydatki z Funduszu CEPiK na zadania związane z informatyzacją państwa w latach 2019–2023 (do 30 czerwca 2023 r.) nie dotyczące systemu CEPiK

Z Funduszu CEPiK w latach 2019-2023 (do 30 czerwca 2023 r.) finansowano także wydatki na zadania związane z informatyzacją państwa, które nie dotyczyły systemu CEPiK (np. wpłata na Fundusz Pomocy). Stanowiły one od 35,7% do 77,5% ogółu poniesionych kosztów Funduszu CEPiK. NIK zauważa, że pomimo że przepisy pozwalają od 2019 r. na finansowanie zadań związanych z informatyzacją państwa, a od 14 lipca 2023 r. mogą być również przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z realizacją zadań, o których mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o aplikacji mObywatel, to podstawowym celem Funduszu, zgodnie z art. 80d ust. 5 p.o.r.d., jest jednak finansowanie rozwoju i funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów i Centralnej Ewidencji Kierowców [str. 33–36].

Nie podejmowano odpowiednich działań w zakresie dochodzenia należności lub podejmowano je z opóźnieniem

Ustalono, że stan należności Funduszu CEPiK, w tym zaległości w latach 2018–2022 wynosił:

- na dzień 31 grudnia 2018 r. – 12 912,1 tys. zł, w tym zaległości – 399,6 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2019 r. – 16 703,1 tys. zł, w tym zaległości – 400,4 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2020 r. – 11 514,2 tys. zł, w tym zaległości – 496,0 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2021 r. – 9 710,1 tys. zł, w tym zaległości – 1058,9 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2022 r. – 42 061,6 tys. zł, w tym zaległości – 1042,2 tys. zł,
- na dzień 31 marca 2023 r. – 25 563,9 tys. zł, w tym zaległości – 743,4 tys. zł.

W latach 2018–2023 nie dokonywano umorzenia, odroczenia ani rozłożenia na raty należności Funduszu CEPiK.

Niepodejmowanie działań w zakresie dochodzenia należności lub podejmowanie ich dopiero po roku było nierzetelne. W wyniku braku takiego postępowania może nastąpić przedawnienie należności lub ich nieodzyskanie.

[str. 36–37]

Brak rzetelnych danych w MC dotyczących stanu należności i zaległości Funduszu CEPiK

NIK zauważa, że po poprzedniej kontroli¹⁷ Ministerstwo podjęło działania zmierzające do ustalenia stanu należności, jednakże skala zaniechań z poprzednich okresów skutkuje tym, że wykazywany w sprawozdaniach stan należności, w tym zaległości, nadal nie jest rzetelny. Dopiero po ukończeniu wszystkich działań weryfikacyjnych dysponent Funduszu będzie posiadał pełną wiedzę odnośnie stanu należności. W związku z powyższym wniosek pokontrolny sformułowany po kontroli wykonania budżetu państwa w 2023 r. dotyczący ustalenia kwoty należności przeterminowanych Funduszu pozostaje nadal aktualny. [str. 37–38]

COI prawidłowo realizował powierzone zadania w zakresie CEPiK

Centralny Ośrodek Informatyki, w okresie objętym kontrolą, wywiązywał się z realizacji powierzonych zadań w zakresie funkcjonowania i rozwoju bazy centralnej CEPiK oraz jej integracji z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych tego systemu określonych w umowach na utrzymanie i rozwój CEPiK zawieranych z Ministerstwem Cyfryzacji (wcześniej: Kancelarią Prezesa Rady Ministrów).

Zarządzanie ryzykiem w COI w zakresie bazy centralnej CEPiK było wystarczające

Zasady zarządzania ryzykiem przyjęte przez COI określały kluczowe elementy tego procesu. Biorąc pod uwagę dotychczasowe funkcjonowanie CEPiK oraz oparcie jego działania o sprawdzone oprogramowanie oraz komponenty, ryzyko związane z jego bieżącym utrzymaniem jest niskie. [str. 41–42]

Sposób monitorowania bazy centralnej CEPiK był prawidłowy

Do monitorowania bieżącego stanu urządzeń oraz oprogramowania systemu CEPiK, COI wykorzystywał specjalistyczne oprogramowanie dziedzinowe. Zadania dotyczące monitorowania dostępności publicznych komponentów systemu CEPiK wykonywane były w sposób prawidłowy. [str. 42–43]

Niewystarczająca częstotliwość prowadzenia testów przełączeniowych CEPiK

Ostatnie testy przełączeniowe SI CEPiK odbyły się w 2020 r., natomiast testy odtworzeniowe w roku 2021 i 2023. Trzyletni okres pomiędzy realizacją testów

¹⁷ P/23/001 Wykonanie budżetu państwa w 2022 r. w części 27 – Informatyzacja oraz wykonanie planu finansowego Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

przełączeniowych jest zbyt długi, co było nierzetelne. CEPiK jest jednym z najważniejszych systemów informatycznych w Polsce. Testy te powinny być przeprowadzane corocznie, razem z testami odtworzeniowymi, a w razie braku możliwości zabezpieczenia zasobów, z dwuletnią częstotliwością, tak aby dały potwierdzenie, że w przypadku awarii infrastruktura CEPiK będzie działać prawidłowo. [str. 44–45]

Prace rozwojowe udostępnionych funkcjonalności CEPiK w związku ze zmianami prawnymi

Prace rozwojowe prowadzone w COI w zakresie bazy centralnej CEPiK obejmowały m.in.: dostosowanie systemu do zmian prawnych, wynikających z wejścia w życie ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw¹⁸. Zmiany wymagały dostosowania systemów obsługujących ewidencje pojazdów i kierowców (np. budowy odpowiednich interfejsów wymiany danych, modyfikacji istniejących funkcjonalności) oraz optymalizacji procesów z uwzględnieniem potrzeb interesariuszy, w tym wprowadzenia nowych funkcjonalności.

W latach 2018–2022 zrealizowano łączne wydatki związane z rozwojem CEPiK w kwocie 46 664,5 tys. zł brutto, z tego: 1076,7 tys. zł w 2018 r., 7533,6 tys. zł w 2019 r., 8160,2 tys. zł w 2020 r., 4678,7 tys. zł w 2021 r., 25 215,3 tys. zł w 2022 r. [str. 43–44]

W COI zapewniono wsparcie techniczne dla użytkowników systemu

W COI wyodrębniono trzy linie wsparcia dla użytkowników (tj. m.in. dla starostw, SKP). Do obsługi zgłoszeń i incydentów wykorzystywany był system ITSM Atmosfera. Kanałami umożliwiającymi zgłoszenie incydentu były: wiadomość e-mail, telefon lub bezpośrednie zgłoszenie w systemie Atmosfera przez przeglądarkę internetową użytkownika.

Na podstawie zestawienia incydentów zarejestrowanych w systemie ITSM Atmosfera ustalono, że łączna liczba incydentów zarejestrowanych w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. wynosiła 38 563. Większość dokonywanych zgłoszeń wynikała z nieuwagi użytkowników lub problemów w obsłudze systemu. Duża liczba incydentów dotyczyła danych zgromadzonych w CEPiK i przekazywana była na III linię wsparcia.

Najczęściej występującymi incydentami były problemy dotyczące jakości danych zgromadzonych w CEPiK (dane w systemie były niezgodne ze stanem faktycznym), np. dotyczące tzw. rozłączania pojazdów, tj. sytuacji, w której osobne pojazdy mają przypisany ten sam numer rejestracyjny. [str. 46–47]

Długotrwała obsługa w COI incydentów jakości danych

Zgodnie z metrykami utrzymania MU-ZIN-01 i MU-ZPR-01 stanowiącymi załącznik nr 4 do umowy 902/DZS/21 dla incydentów jakości danych tzw. czas naprawy problemu ustalony został na dwa miesiące.

Ustalono, że spośród 1510 zamkniętych incydentów jakości danych w kwietniu 2023 r., w przypadku 236 zgłoszeń (15,6%), czas od otwarcia zgłoszenia do jego zamknięcia wynosił od 61 do 856 dni, tj. przekroczył zakładany w ww. metrykach czas rozwiązania tego typu incydentów. Ponadto spośród 1660 otwartych incydentów jakości danych wg stanu na dzień 30 kwietnia 2023 r. w przypadku 508 (30,6%), termin ich rozwiązania wynosił od 61 do 1150 dni, co oznacza, że nie został dotrzymany dwumiesięczny termin.

W ocenie NIK, nierozwiązywanie incydentów jakości danych w terminie do dwóch miesięcy od momentu zgłoszenia nie wpływało bezpośrednio na funkcjonowanie całego systemu CEPiK. Jednakże, bez względu na skalę zjawiska, w każdym przypadku stanowiło to znaczną niedogodność dla urzędników i dla obywateli, których te incydenty dotyczyły, a w ocenie NIK było działaniem nierzetelnym. [str. 47–48]

Zarządzanie ryzykiem Systemów PWPW

PWPW realizowało zadania m.in. w zakresie utrzymania SI Pojazd oraz SI Kierowca oraz zapewnienia sprzętu dla starostw w ramach umowy nr DTDU- 59/18 zawartej 8 sierpnia 2018 r. pomiędzy PWPW a Ministrem Infrastruktury na dostarczenie i personalizację dokumentów. Umowa ta obowiązuje aż do 2026 r.

W okresie objętym kontrolą PWPW nie prowadziła rejestru ryzyk dla Systemów PWPW, ponieważ główny rejestr prowadziło Ministerstwo Cyfryzacji/KPRM.

¹⁸ Dz. U. poz. 1517, ze zm.

PWPW wraz z podwykonawcą zgłaszała jedynie przed Komitetem Sterującym stosowne ryzyka.

NIK zwraca uwagę, że bieżąca analiza ryzyka jest ważnym elementem prawidłowego zarządzania procesem utrzymania systemów informatycznych. Systemy PWPW nie znajdują się w fazie intensywnego rozwoju, a są w fazie utrzymania. Utrzymanie systemów informatycznych wiąże się także z ryzykami, które dają się zidentyfikować, np.: ataki cybernetyczne, ryzyka prawne i finansowe. [str. 51]

PWPW współpracowało z MC i COI w zakresie CEPiK

PWPW pozostawało w stałym kontakcie z COI i MC/KPRM w sprawach dotyczących funkcjonowania ewidencji pojazdów i kierowców. Kontakt ten obejmował m.in. uzgodnienia techniczne prowadzone w związku z kolejnymi modyfikacjami systemu. Współpraca ta nie miała jednak sformalizowanego charakteru w postaci zawarcia stosownej umowy. Problemy pojawiające się w toku współpracy wiązały się z uzgadnianiem szczegółów dotyczących wymiany informacji pomiędzy SI Pojazd/SI Kierowca a CEPiK. [str. 51–52]

PWPW prowadziło prace rozwojowe Systemów PWPW

W okresie objętym kontrolą prowadzone były prace w zakresie rozwoju Systemów PWPW. Na podstawie porozumienia z MC z 3 kwietnia 2020 r. Spółka rzetelnie zrealizowała prace dotyczące:

- integracji SI Pojazd z ePUAP w celu zapewnienia automatycznej wymiany informacji o zbyciu/nabyciu pojazdu między tymi systemami,
- integracji SI Pojazd z ePUAP w zakresie rejestracji online przez dealerów,
- wykonania usługi umożliwiającej przekazanie do SI CEPiK informacji o zdanym egzaminie państwowym na prawo jazdy w celu wygenerowania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy w aplikacji mObywatel.

[str. 52–53]

PWPW wdrożyło skuteczne mechanizmy testowania i zarządzania jakością oprogramowania

PWPW testowało infrastrukturę techniczną i oprogramowanie Systemów oraz wdrażane w oprogramowaniu zmiany. Zasady testowania zmian wprowadzanych w trybie usług rozwojowych uregulowane zostały w jednym z załączników do umowy utrzymaniowej. Testowanie i inne mechanizmy zarządzania jakością oprogramowania stosowane przez PWPW były skuteczne. [str. 54]

PWPW zapewniło sprawne działanie Systemów PWPW

Poziom SLA dla systemów SI Pojazd i SI Kierowca określony został w umowie utrzymaniowej PWPW z podwykonawcą. Poziom SLA w zakresie rozwiązywania błędów i incydentów został natomiast określony w umowach z urzędami i starostwami. PWPW zapewniała infrastrukturę oraz sieć WAN na potrzeby zarządzania Systemami PWPW oraz na potrzeby składania przez urzędy zamówień na dokumenty komunikacyjne wytworzone w Spółce, tj. dowody rejestracyjne, prawa jazdy. Kontrola wykazała, że określony w umowie utrzymaniowej poziom SLA był przez podwykonawcę dotrzymany. [str. 55]

PWPW rzetelnie realizowała wsparcie techniczne dla użytkowników

PWPW należycie monitorowała wykonywanie przez podwykonawcę zadań w zakresie wsparcia użytkownika. Podwykonawca przysyłał cotygodniowe oraz comiesięczne raporty z realizacji zadań helpdesku. Raporty zawierały informacje na temat m.in.: liczby i priorytetów zgłoszeń oraz czasu ich usunięcia. Wsparcie użytkownika, tzw. Helpdesk, składał się z trzech linii wsparcia. Czas rozwiązywania poszczególnych zgłoszeń był uzależniony od przydzielonego mu priorytetu i określony był w umowie utrzymaniowej.

W okresie pomiędzy 1 stycznia 2022 r. a 3 sierpnia 2023 r., w systemie obsługi helpdesk zarejestrowanych zostało 110 056 zgłoszeń. Liczba zgłoszeń miesięcznie kształtowała się w przedziale od 4620 w styczniu 2022 r. do 9351 w maju 2022 r. Najczęstsze powody zgłoszeń dotyczyły m.in. Administracyjnej Korekty Danych oraz problemów z oprogramowaniem.

W wyżej wymienionym okresie zgłoszone zostały 53 incydenty, którym nadany został priorytet „krytyczny”. Kontrola wykazała, że incydenty były rozwiązywane w terminach określonych w umowie utrzymaniowej. Spółka rzetelnie realizowała wsparcie techniczne dla użytkowników SI Pojazd i SI Kierowca. [str. 56–57]

Starostowie prawidłowo realizowali zadania w SI CEPiK

Kontrolowane starostwa powiatowe prawidłowo realizowały zbadane w ramach kontroli zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. W trakcie obsługi wniosków urzędnicy rzetelnie weryfikowali dane przedkładane przez obywateli pod kątem zgodności z danymi zawartymi w systemie. Podejmowano odpowiednie działania w sytuacji stwierdzenia błędów i rozbieżności danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP).

Starostowie realizując zadania związane z wydawaniem praw jazdy oraz rejestrowaniem pojazdów identyfikowali w CEPiK wiele problemów

Starostowie wskazywali na wiele problemów i błędów pojawiających się przy realizacji zadań w CEPiK, które wymagają rozwiązania. [str. 59–64]

Jako główne problemy w obsłudze SI Pojazd wymagające rozwiązania wskazywano m.in.:

- brak możliwości wyszukania firm/przedsiębiorców po numerze NIP (istnieje możliwość wyszukania firmy/przedsiębiorcy wyłącznie po numerze REGON);
- właściciele pojazdów zgłaszali, że nie mogą wykonać badania technicznego w związku z brakiem pojazdu w bazie CEP;
- zbyt rozbudowany proces wprowadzenia krótkiej adnotacji typu GAZ;
- w przypadku konieczności edytowania już zapisanego zgłoszenia zbycia/nabycia pojazdu system CEP nie zawsze umożliwia wykonania takiej operacji.

Do słabych stron działania SI Kierowca zaliczano zbyt częste powolne działanie tego systemu, jego zawieszanie się oraz m.in. poniższe błędy:

- w przypadku zatrzymania zagranicznego prawa jazdy, które zostało wydane w wyniku wymiany polskiego dokumentu, system CEK zatrzymuje polski dokument;
- w systemie CEK funkcjonalność „sprawdź ograniczenia” pokazuje wyłącznie zatrzymane prawa jazdy, natomiast nie pokazuje przypadków zakazów i cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami, informując wówczas jedynie, że należy zweryfikować uprawnienia;
- w przypadku, gdy prawo jazdy zostało zatrzymane przez organ kontroli ruchu drogowego i taki organ wprowadził zatrzymanie do systemu CEK, a do starostwa nie wpłynęło postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, natomiast wpłynęło postanowienie o odmowie zatrzymania dokumentu, albo o jego zwrocie, z „poziomu” starostwa nie można było dokonać takiego zwrotu;
- brak było możliwości zaznaczenia utraty prawa jazdy wydanego w innym urzędzie;
- występował problem kierowcy kontrolowanego przez Policję ze zwróconymi uprawnieniami po wcześniejszym zatrzymaniu – w starostwie widnieje zwrócone prawo jazdy, natomiast Policja widzi dokument jako zatrzymany.

Starostowie prawidłowo naliczali opłaty na rzecz Funduszu CEPiK oraz w większości terminowo przekazywali opłaty ewidencyjne na rzecz Funduszu CEPiK, a także terminowo przesyłali sprawozdania z pobranych opłat

Starostowie prawidłowo naliczali opłaty na rzecz Funduszu CEPiK. W objętym szczegółowym badaniem okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. w 11 z 14 starostw (79%) terminowo przekazywano opłaty ewidencyjne na rzecz Funduszu CEPiK. W 12 starostwach (86%) stwierdzono, że terminowo przesyłano sprawozdania z pobranych opłat ewidencyjnych do ministra właściwego ds. informatyzacji. [str. 64]

SKP prawidłowo realizowały zadania w systemie CEPiK w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz prawidłowo naliczały opłaty na rzecz Funduszu CEPiK

Wszystkie objęte kontrolą Stacje Kontroli Pojazdów (14) przekazywały wymagane dane dotyczące badań technicznych pojazdów do Centralnej Ewidencji Pojazdów. SKP prawidłowo naliczały i pobierały opłaty ewidencyjne. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. w ośmiu z 14 kontrolowanych SKP (57%) stwierdzono przypadki, że nie przekazywały one w terminie, tj. do 10 dnia każdego miesiąca, wszystkich wymaganych w tym okresie opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPiK. Ponadto, pięć SKP z 14 (36%) nie przesłało do ministra właściwego ds. informatyzacji wszystkich wymaganych w tym okresie sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych.

W związku z wejściem w życie z dniem 1 lipca 2023 r. art. 1 pkt 7 i pkt 8 lit. a ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁹ zniesiono obowiązek naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych pobieranych dotychczas przez starostwa i stacje kontroli pojazdów. [str. 66–67]

¹⁹ Dz. U. poz. 1123.

4. WNIOSKI

NIK wnioskuje o:

Prezes Rady Ministrów

Podjęcie działań, aby docelowo z Funduszu CEPiK finansowane były wyłącznie zadania związane z systemem informatycznym CEPiK, zgodnie z pierwotnym celem ustanowienia Funduszu.

Minister Cyfryzacji

1. Podjęcie skutecznych działań mających na celu dokończenie budowy systemu CEPiK 2.0 w celu centralizacji ewidencji źródłowych (CEP, CEK) oraz udostępnienia kolejnych e-usług.
2. Kontynuowanie działań mających na celu ustalenie kwoty należności oraz zaległości Funduszu CEPiK.
3. Wprowadzenie skutecznego mechanizmu bieżącej weryfikacji należności oraz zaległości Funduszu CEPiK.
4. Bieżące dochodzenie należności przeterminowanych Funduszu CEPiK.

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

5.1. Realizacja przez ministra cyfryzacji zadań związanych z zarządzaniem i rozwojem systemu informatycznego CEPiK

Minister Cyfryzacji nie podjął skutecznych działań zmierzających do zakończenia budowy systemu CEPiK 2.0 w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0.

Minister należycie realizował działania w zakresie zarządzania udostępnionymi już funkcjonalnościami systemu CEPiK 2.0.

Minister Cyfryzacji nie podjął skutecznych działań zmierzających do zakończenia budowy systemu CEPiK 2.0 w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0. m.in. nie zawarto do dnia zakończenia kontroli NIK planowanej umowy na realizację projektu „Modernizacja CEPiK”, co NIK ocenia jako nierzetelne. Budowa systemu CEPiK 2.0 trwa już dziesięć lat i nie została sfinalizowana w zakresie CEK 2.0, co NIK ocenia negatywnie.

Minister należycie realizował działania w zakresie zarządzania udostępnionymi już funkcjonalnościami systemu CEPiK 2.0. System CEPiK 2.0, we wdrożonej w 2017 r. części dotyczącej CEP, przeszedł w fazę użytkowania operacyjnego i był w latach 2018–2023 rozwijany w zakresie zleconym przez MC. Po rozwiązaniu i zakończeniu prac w ramach umowy 8/DEP/2013 nie prowadzono budowy systemu CEPiK 2.0 w formule jednolitego projektu. Zdaniem NIK, decyzja ta była prawidłowa, gdyż kontynuacja projektu CEPiK 2.0 przy zachowaniu rozwiązań technicznych i organizacyjnych, jakie przetestowano przy budowie i wdrożeniu CEP 2.0, nie była uzasadniona, gdyż doprowadziłaby do zbudowania rozwiązania przestarzałego, a przy tym drogiego w utrzymaniu i rozwoju.

Brak dalszej realizacji projektu CEPiK 2.0 jako rozwiązania w pełni scentralizowanego w zakresie bazy danych i funkcjonalności ewidencji pojazdów i kierowców wynikał m.in. z braku współpracy między resortami infrastruktury i cyfryzacji. Z wyjaśnień Dyrektora Departamentu Usług Cyfrowych²⁰ wynika, że Ministerstwo Infrastruktury nie zapraszało MC do udziału w negocjacjach przed zawarciem umowy z PWPW S.A. na dostarczenie i personalizację dokumentów, ani też nie sygnalizowało prac prowadzonych w zakresie przedmiotowej umowy. Stan polegający na rozdzieleniu systemów obsługujących ewidencje pojazdów i kierowców na SI KIEROWCA i SI POJAZD²¹ działające w starostwach powiatowych/miastach na prawach powiatu i na bazę centralną CEPiK (zarządzaną przez COI) nadal istnieje. Niezawarcie umowy w zakresie projektu „Modernizacja CEPiK” uniemożliwia wdrożenie nowej koncepcji CEPiK polegającej na centralizacji ewidencji źródłowych oraz uniemożliwia udostępnienie CEPiK 2.0 w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK 2.0), od czego zależne jest udostępnienie m.in. kolejnych e-usług dla obywateli np. „Uzyskaj prawo jazdy”, „Elektroniczny wniosek o rejestrację pojazdu” i „Elektroniczna umowa sprzedaży pojazdu”.

MC stworzyło warunki regulacyjne dla rozwoju systemu CEPiK, tj. z inicjatywy Ministra Cyfryzacji ustawą z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów informatycznych²² oraz ustawą z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzono rozwiązania dające możliwość kompleksowej realizacji projektu „Modernizacja CEPiK”.

Dotychczasowe prace nad systemem CEPiK 2.0 doprowadziły do powstania użytkowanych powszechnie e-usług oraz udostępnienia danych z tej ewidencji podmiotom uprawnionym, co przelożyło się na ułatwienia dla obywateli,

²⁰ Dalej: Departament UC. Od dnia 1 sierpnia 2023 r., zgodnie z zarządzeniem nr 13 Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2023 r. (Dz. Urz. Min. Cyf. poz. 14) zmieniającym zarządzenie w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Cyfryzacji zadania realizowane przez Departament Usług Cyfrowych przejął Departament Transformacji Cyfrowej.

²¹ Ewidencje źródłowe stanowiące własność PWPW S.A.

²² Dz. U. poz. 1002.

np. brak konieczności posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego czy prawa jazdy, możliwość sprawdzenia historii pojazdu.

Działania MC w zakresie włączania zewnętrznych interesariuszy²³ w prace nad systemem CEPiK 2.0 w latach 2018 – 2023 należy ocenić jako adekwatne do potrzeb, w szczególności w zakresie przygotowania projektu „Modernizacja CEPiK” i projektu CEPS²⁴ 2.0.

Koncepcje rozwoju rejestrów CEP i CEK

Na podstawie Porozumienia podpisanego 24 sierpnia 2018 r. przez MC i COI obie strony wyraziły wolę zamknięcia i rozliczenia Umowy²⁵ 8/DEP/2013 na budowę CEPiK 2.0. Umowa ta została zrealizowana wyłącznie w zakresie budowy i uruchomienia Centralnej Ewidencji Pojazdów 2.0. (CEP 2.0). Dyrektor Departamentu Usług Cyfrowych podał m.in., że *główną przyczyną podjęcia działań mających na celu rozwiązanie umowy nr 8/DEP/2013 była analiza doświadczeń wynikających z wdrożenia w listopadzie 2017 r. systemu CEPiK 2.0. w części dotyczącej CEP (tzw. CEP 2.0). W okresie pierwszego półrocza od momentu wdrożenia CEP 2.0 główne działania MC skoncentrowane były na stabilizacji systemu i usunięciu występujących błędów i problemów występujących na styku systemu informatycznego SI Pojazd²⁶ oraz CEPiK. Liczba stwierdzonych problemów oraz nakłady pracy związane z ich usuwaniem spowodowały m.in., że w MC podjęto działania w celu zakończenia i rozliczenia umowy nr 8/DEP/2013. Ponadto wyjaśnił, że w efekcie spotkań warsztatowych oraz bazując na doświadczeniach wynikających z realizacji CEP 2.0 ustalono, że rozpoczęcie prac projektowych nad Centralną Ewidencją Kierowców 2.0 (...) z Centralnym Ośrodkiem Informatyki wymaga zagwarantowania na poziomie formalnym ścisłej współpracy z kluczowym interesariuszem – Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych S.A. Kierowano się faktem, że planowana przebudowa warstwy centralnej systemu będzie miała wpływ na integrację z systemami dziedzinowymi eksploatowanymi przez interesariuszy (...), dla których dostawcą oprogramowania – „SI Kierowca” jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.*

Dlatego Ministerstwo Cyfryzacji podjęło wówczas decyzję o konieczności podpisania porozumienia z Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych, w celu zapewnienia współpracy. (...) Realizacja modernizacji systemu bez udziału PWPW S.A. stanowiłaby wysoki czynnik ryzyka dla powodzenia przedsięwzięcia, w szczególności biorąc pod uwagę złożoność procesów realizowanych już obecnie w starostwach.

W celu zdiagnozowania potrzeb w zakresie dalszego rozwoju funkcjonowania CEPiK, Ministerstwo Cyfryzacji zleciło w ramach umowy nr 12/DSP/2018 z 26 czerwca 2018 r. firmie zewnętrznej przeprowadzenie „przeglądu i opracowanie sprawozdania dotyczącego planu projektu i architektury CEK 2.0 będącego częścią CEPiK”. Wyniki tego przeglądu wykorzystano przy opracowaniu „Koncepcji CEK 2.0”, którą Ministerstwo zleciło Centralnemu Ośrodkowi Informatyki w umowie DSP/2019/5_1.U.COI.MC.2019 z dnia 6 lutego 2019 roku. „Koncepcję CEK 2.0” odebrano protokołem odbioru w dniu 5 lipca 2019 r.²⁷ bez zastrzeżeń.

W związku z decyzją Ministra Cyfryzacji o rozszerzeniu „Koncepcji CEK 2.0” o „Koncepcję realizacji Cienkiego Klienta Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0”²⁸, w dniu 26 lutego 2021 r. Minister Cyfryzacji zaprosił PWPW S.A. i COI do składania ofert na budowę CEK 2.0. Wybrana została oferta PWPW S.A. Do podpisania umowy jednak nie doszło co, jak wyjaśnił Dyrektor Departamentu UC, było wynikiem m.in.: *obowiązywania umowy²⁹ w zakresie systemu SI*

²³ M.in. COI, PWPW S.A., Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji, KG SG, KGP.

²⁴ Centralna Ewidencja Pojazdów Służbowych.

²⁵ Umowa zawarta w dniu 27 września 2013 r. pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a COI na realizację projektu CEPiK 2.0.

²⁶ Pozostający własnością PWPW S.A.

²⁷ W protokole stwierdzono, iż przedmiot umowy wykonano w terminie i nie wniesiono do niego uwag.

²⁸ Umożliwiająca dostęp użytkownika do systemu z poziomu przeglądarki internetowej bez konieczności posiadania specjalistycznego sprzętu i oprogramowania systemowego.

²⁹ Umowa zawarta pomiędzy PWPW S.A. a Ministerstwem Infrastruktury – PWPW/9600018898 z 8 sierpnia 2018 r.

KIEROWCA do 14 grudnia 2026 r., która gwarantowała PWPW S.A. prowadzenie systemu i uzyskiwanie z tego tytułu wynagrodzenia oraz braku możliwości prawnych zlecenia całości prac w zakresie CEK 2.0 i modernizacji CEPiK jednemu podmiotowi.

Dyrektor Departamentu UC podał m.in.: „*Koncepcja CEK 2.0 to dokument o charakterze analitycznym. Na żadnym etapie prac nie podjęto decyzji o odstąpieniu od realizacji Koncepcji CEK 2.0. Kluczowe elementy przygotowanego dokumentu Koncepcji CEK 2.0 stanowią istotną część projektu pod nazwą: Modernizacja CEPiK 2.0, w szczególności Załącznika nr 8 [Opis przedmiotu Umowy] do Umowy Ramowej dotyczącej współpracy w ramach modernizacji systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Jednocześnie w ramach Załącznika nr 4 [Dokumentacja Projektowa i Dokumentacja Zarządcza] i Załącznika nr 11 [Faza Przygotowawcza] do w/w umowy przewidziano aktualizację Koncepcji CEK 2.0 do założeń i zakresu Projektu Modernizacji CEPiK 2.0. Ponadto nadmieniam, że kluczowym warunkiem dla przystąpienia do realizacji Koncepcji CEK 2.0 było zagwarantowanie na poziomie formalnym ścisłej współpracy z kluczowym interesariuszem – Polską Wytwórną Papierów Wartościowych S.A. Planowana przebudowa warstwy centralnej, uwzględniona w Koncepcji CEK 2.0 miała bowiem wpływ na integrację z systemami dziedzinowymi eksploatowanymi przez interesariuszy oraz aplikacje dostępne, a kluczową grupą interesariuszy, którzy korzystają ze zintegrowanego systemu dziedzinowego i zasilają centralną ewidencję kierowców są organy właściwe do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (starostowie), dla których dostawcą oprogramowania – „SI Kierowca” jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. W związku z powyższym Minister Cyfryzacji i Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. w marcu br. zawarli porozumienie dotyczące wzajemnej współpracy Stron w zakresie realizacji projektu Modernizacja CEPiK 2.0”.*

Na posiedzeniu nr 8/2022 w dniu 16 grudnia 2022 r. Rada Portfela KPRM-Cyfryzacja³⁰ podjęła decyzję o przyjęciu wizji projektu pn. „Modernizacja CEPiK”. Dyrektor Departamentu Usług Cyfrowych podał m.in.: „(...) na kształt koncepcji Modernizacji CEPiK przyjętej 16 grudnia 2022 r. przez Radę Portfela, miały wpływ w szczególności następujące czynniki:

- *doświadczenia wynikające z realizacji i wdrożenia systemu teleinformatycznego CEPiK 2.0 w części dotyczącej centralnej ewidencji pojazdów w 2017 r., przedłużony okres stabilizacji po tym wdrożeniu, a w szczególności liczba błędów na styku pomiędzy systemami CEPiK 2.0 i SI Pojazd eksploatowanym w starostwach, w tym błędów dotyczących danych spowodowały, że w ramach przyjętej Wizji, zgodnie z uchwalonymi przepisami ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów teleinformatycznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1002), rozwiązania informatyczne po stronie starostw aktualnie dostarczane przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych zostaną wygaszone, a w ich miejsce wdrożona zostanie etapowo aplikacja www systemu CEPiK2.0 w architekturze tzw. „cienkiego klienta” – zarówno w obszarze CEK jak i CEP;*
- *konieczność efektywnego zaangażowania w prace dotyczące Projektu modernizacji CEPiK 2.0 dwóch podmiotów, których połączone kompetencje stanowią kluczowe kryterium powodzenia realizacji Projektu – Centralnego*

³⁰ W zarządzeniu nr 5 Ministra Cyfryzacji z dnia 27 lutego 2019 r. w sprawie zatwierdzenia do realizacji oraz zarządzania projektami, programami i portfelem projektów w resorcie cyfryzacji (Dz. Urz. Min. Cyf. poz. 6, ze zm.), w brzmieniu na dzień 16 grudnia 2022 r. w § 3 ust.1-3 określono, że tworzy się Radę Portfela Ministra, która jest organem odpowiedzialnym za strategiczne zarządzanie portfelem projektów urzędu obsługującego Ministra Cyfryzacji w zakresie działu administracji rządowej - informatyzacja. Do zadań Rady należy, m.in.: zapewnienie, że portfel projektów Ministerstwa jest zgodny z celami strategicznymi urzędu obsługującego Ministra Cyfryzacji w zakresie działu administracji rządowej - informatyzacja, decydowanie o tworzeniu i zamykaniu programów, zapewnienie koordynacji i spójności inicjowanych i realizowanych projektów, w tym decydowanie o przynależności projektu do programu, monitorowanie statusu realizacji portfela projektów i programów, powoływanie składu Komitetu Sterującego dla projektu oraz zatwierdzanie zmian w jego składzie.

Ośrodka Informatyki, który posiada doświadczenie i kompetencje w zakresie części centralnej systemu CEPiK oraz Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, która posiada doświadczenie i kompetencje w zakresie budowy i rozwoju rozwiązań teleinformatycznych na poziomie lokalnym i dziedzinowym, w obszarze nabywania uprawnień do kierowania pojazdami – dla Starostw, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, ośrodków szkolenia kierowców, ośrodków szkolenia w zakresie kwalifikacji zawodowych, wojewodów, marszałków (ADR) oraz dla systemu obsługi tachografu cyfrowego – z tego względu Wykonawcami projektu Modernizacji CEPiK 2.0 będą oba w/w podmioty – zgodnie z art. 100a ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, którego ostateczne brzmienie określono w ustawie z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2022 poz. 1002);

- *zmiana społeczna i technologiczna w zakresie cyfryzacji wynikająca m.in. z powszechnego wykorzystania rozwiązań zdalnych w trakcie pandemii COVID19. Interesariusze projektu, zarówno obywatele, jak i urzędnicy oczekują zapewnienia obywatelom możliwości załatwiania spraw bez wychodzenia z domu, przez Internet, za pomocą kompleksowych e-usług a po stronie urzędów optymalizacji i automatyzacji procesów biznesowych oraz w miarę możliwości ich zdalnej realizacji. Z tego względu w ramach przedstawionej Wizji kluczowym celem projektu jest „zapewnienie obywatelom i przedsiębiorcom dostępności do nowych usług elektronicznych i funkcjonalności poprzez modernizację systemu CEPiK i integrację z systemami dziedzinowymi niezbędnymi do realizacji spraw związanych z nabywaniem uprawnień przez kierowców i rejestracji pojazdów w sposób w pełni elektroniczny”. Konsekwencją ukierunkowania systemu na w pełni elektroniczną obsługę procesów jest również założenie odejścia od dokumentów papierowych na rzecz elektronicznych, w tym utworzenie elektronicznych teczek pojazdów i kierowców.*

W związku z opracowaniem projektu „Modernizacja CEPiK 2.0” Dyrektor Departamentu Usług Cyfrowych podał m.in., że: „(...) przygotowane zostały również zmiany legislacyjne związane z modernizacją CEPiK:

1. przepisy umożliwiające realizację pierwszego etapu projektu Modernizacja CEPiK w zakresie „małych ewidencji”;
2. przepisy umożliwiające realizację drugiego etapu w zakresie „przeniesienia PKK i PKZ na poziom centralny”;
3. przepisy porządkujące zasady dot. zbywania, nabywania i rejestracji pojazdów;
4. przepisy regulujące stan prawny pojazdów, które z wysokim prawdopodobieństwem nie istnieją, a ich właściciele nie dokonali wyrejestrowania;
5. przepisy umożliwiające automatyzację kontroli wjazdu pojazdów do Stref Czystego Transportu w oparciu o dane z CEP;
6. przepisy umożliwiające Stacjom Kontroli Pojazdów zatrzymanie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego w sposób elektroniczny;
7. przepisy umożliwiające automatyczny zwrot zatrzymanego prawa jazdy bez konieczności składania wniosku przez obywatela.

Zmiany koncepcji funkcjonowania CEPiK znajdowały również odzwierciedlenie we wprowadzanych w okresie objętym kontrolą nowelizacjach ustawy p.o.r.d., w tym, m.in.:

- ustawa z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw³¹ – m.in. zniesienie obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego i polisy OC;
- ustawa z 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – m.in. zniesienie obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy, zniesienie wydawania karty pojazdu i nalepki kontrolnej;

³¹ Dz. U. poz. 957, ze zm.

- ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów teleinformatycznych – m.in. umożliwienie kompleksowej realizacji projektu modernizacji CEPiK;
 - ustawa z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw³² – częściowe zniesienie opłat ewidencyjnych zasilających Fundusz Celowy CEPiK;
 - ustawa z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel³³ – wprowadzająca tymczasowe elektroniczne prawo jazdy;
 - ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia niektórych skutków kradzieży tożsamości³⁴ – wprowadzająca m.in. zmiany w zakresie nabycia/zbycia/rejestracji pojazdu, możliwości elektronicznego zatrzymania/zwrotu dowodu rejestracyjnego w stacjach kontroli pojazdów.
- Ponadto Dyrektor Departamentu UC podał, m.in.: *MC nie uczestniczyło w rozmowach, ani przygotowaniach do zawarcia umowy pomiędzy PWPW a Ministrem Infrastruktury na dostarczanie i personalizację dokumentów, która została zawarta 8 sierpnia 2018 r. (umowa nr DTDU- 59/18). (...) Ministerstwo Infrastruktury nie zapraszało MC do udziału w negocjacjach przedmiotowej umowy, ani też nie sygnalizowało prac prowadzonych w zakresie przedmiotowej umowy. Jednocześnie wyjaśniam, że potrzeba dostosowania systemu dziedziczonego Pojazd i Kierowca do współpracy (integracji) z systemem centralnym CEPiK 2.0 była przedstawiana interesariuszom projektu CEPiK 2.0 i nieprzerwanie od roku 2013 jest najważniejszym zagadnieniem projektowym projektów realizowanych w obszarze CEPiK. (...) Ministerstwo Infrastruktury podczas roboczych rozmów dotyczących przedmiotowej umowy nie dopuszczało możliwości współuczestnictwa MC w tej umowie i jednoznacznie wskazywało na konieczność zawarcia przez MC odrębnej umowy w obszarze CEPiK z PWPW.*

Aktualny stan prac nad CEPiK 2.0

W związku z budową CEPiK 2.0 w dniu 13 listopada 2017 r. uruchomiono³⁵ system w części dotyczącej CEP 2.0. Umowa 8/DEP/2013 na budowę CEPiK 2.0 zawarta z Centralnym Ośrodkiem Informatyki została rozwiązana w sierpniu 2018 r. Decyzja ta była prawidłowa, gdyż kontynuacja projektu CEPiK 2.0 przy zachowaniu dotychczasowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych przetestowanych przy budowie i wdrożeniu CEP 2.0 nie była uzasadniona i doprowadziłaby do udostępnienia przestarzałego rozwiązania, drogiego w utrzymaniu i rozwoju.

W marcu 2022 r. zainicjowano negocjacje umowy trójstronnej w zakresie dalszych prac nad CEPiK 2.0, która miała być zawarta pomiędzy MC, COI i PWPW S.A.

Jednocześnie Ministerstwo podjęło projekt budowy CEPS 2.0 oraz rozpoczęło przygotowania do uruchomienia projektu „Modernizacja CEPiK”, obejmującego w szczególności budowę CEK 2.0. W dniu 16 grudnia 2022 r., Rada Portfela KPRM przyjęła wizję biznesową projektu „Modernizacja CEPiK” oraz zatwierdziła skład Komitetu Sterującego. Osiągalność założonych w harmonogramie ramowym kamieni milowych dla projektu „Modernizacja CEPiK” uwarunkowana została zakupem systemów BOLID POJAZD i BOLID KIEROWCA, których właścicielem jest PWPW S.A.

Na dzień zakończenia czynności kontrolnych, tj. 22 września 2023 r., projekt „Modernizacja CEPiK” był na etapie negocjacji umowy trójstronnej pomiędzy MC a COI/PWPW S.A., do zawarcia umowy w zakresie realizacji tego projektu nie doszło.

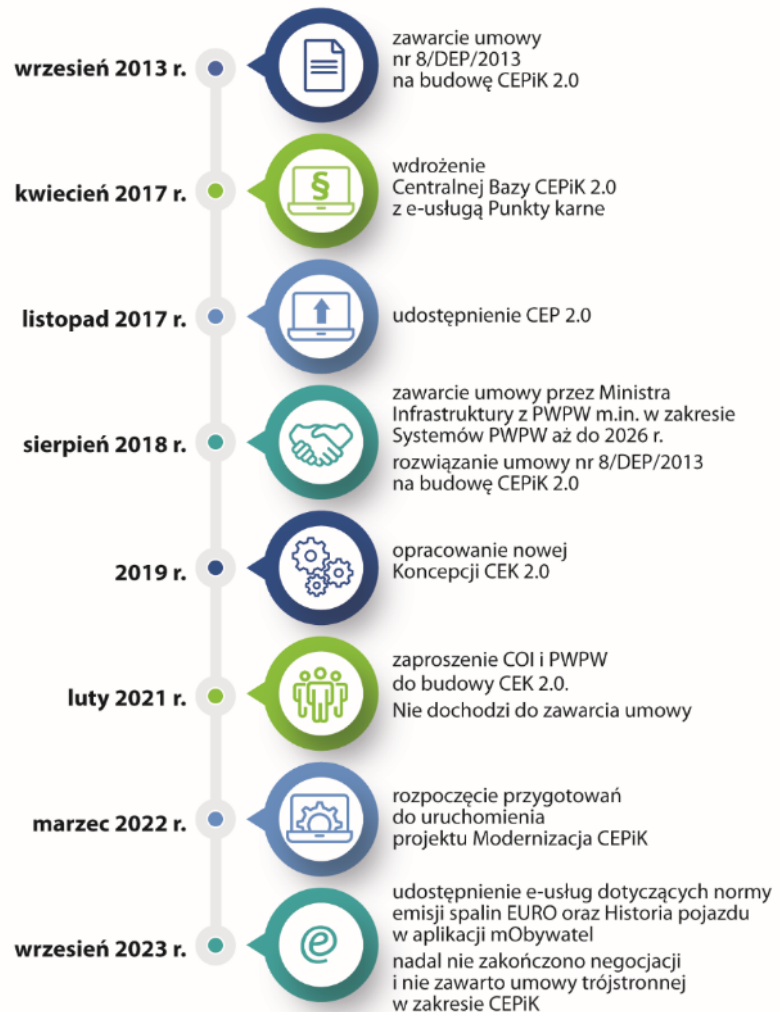
³² Dz. U. poz. 1123, ze zm.

³³ Dz. U. poz. 1234, ze zm.

³⁴ Dz. U. poz. 1394, ze zm.

³⁵ W ramach realizacji umowy 8/DEP/2013 - umowa zawarta w dniu 27 września 2013 r. pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a COI na realizację projektu CEPiK 2.0.

Infografika nr 1
Etapy budowy CEPiK 2.0



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

Minister Cyfryzacji nie podjął skutecznych działań zmierzających do zakończenia budowy systemu CEPiK 2.0 w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0., o co NIK wnioskowała już po kontroli wykonania budżetu państwa w 2020 r., 2021 r. i 2022 r. w części 27 oraz Funduszu CEPiK m.in. nie zawarto do dnia zakończenia kontroli NIK planowanej umowy na realizację projektu „Modernizacja CEPiK”. Takie działanie NIK ocenia jako nierzetelne.

Wprawdzie Minister Cyfryzacji rozpoczął uzgodnienia z Polską Wytwórną Papierów Wartościowych S.A. i Centralnym Ośrodkiem Informatyki, w zakresie projektu umowy na realizację projektu informatycznego „Modernizacja Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców”, jednak do dnia zakończenia czynności kontrolnych, tj. 22 września 2023 r. nie doprowadziły one do zawarcia umowy, pomimo upływu pięciu lat od daty rozwiązania tylko w części zrealizowanej umowy 8/DEP/2013 na budowę systemu CEPiK 2.0.

W wyjaśnieniu dotyczącym przyczyn niepodpisania umowy na dalsze prace na realizację CEPiK 2.0 Dyrektor Departamentu UC podał m.in.: *przykład realizacji projektu CEP 2.0 pokazuje, że Ministerstwo Cyfryzacji nie ma możliwości samodzielnie wdrożyć ewidencji, do której dane wprowadzane za pośrednictwem aplikacji rozwijanej i utrzymywanej przez podmiot trzeci, w sposób zapewniający ciągłość działania procesów biznesowych i wysoką jakość danych. W okresie negocjacji umowy na „Modernizację CEPiK” zostały wdrożone m.in. rejestr obywateli Ukrainy, Rejestr Dokumentów Paszportowych, Centralny Rejestr*

Wyborców, a na końcowym etapie jest budowa rejestru zastrzeżonych numerów PESEL. W przypadku tych rejestrów Minister Cyfryzacji odpowiada zarówno za centralną bazę danych, jak i aplikację „cienkiego klienta”, a prace wytwórcze wykonywane są przez jednostkę podległą. W przypadku modernizacji CEPiK konieczne jest zapewnienie współpracy wszystkich interesariuszy, która będzie się odbywała na zasadach prawa cywilnego. Minister Cyfryzacji nie działa w tym zakresie na zasadzie władczej. PWPW S.A. jest spółką prawa handlowego i jej zarząd ma prawny obowiązek kierować się interesem ekonomicznym spółki, a zawarta umowa będzie miała długofalowy (strategiczny) wpływ na sprawy spółki. Z tych względów oraz biorąc pod uwagę obszerność umowy oraz jej kwotę negocjacje między stronami wymagają czasu. Strony zakończyły prace w trybie warsztatów dotyczących ustalenia treści umowy i załączników. Ponadto, w dniu 14.07.2023 r. przekazano do Prokuraturii Generalnej RP zaktualizowany wniosek o wydanie opinii prawnej dla umowy dotyczącej współpracy w ramach modernizacji systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. W dniu 28.07.2023 r. umowę skierowano na formalną ścieżkę akceptacji w ramach organizacji Ministerstwa Cyfryzacji.

Budowa systemu CEPiK 2.0 trwa już dziesięć lat i nie została sfinalizowana w zakresie CEK 2.0, co NIK ocenia negatywnie. Minister Cyfryzacji nie podjął przez kolejne lata skutecznych działań zmierzających do dokończenia jego budowy. NIK zauważa, że Minister Cyfryzacji, na podstawie art. 100a ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym³⁶, miał od września 2020 r. możliwość zlecenia prac związanych z budową, rozwojem i wdrożeniem systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców wytwórcy dokumentów publicznych lub własnej instytucji gospodarki budżetowej (tj. COI), z wyłączeniem stosowania przepisów dotyczących zamówień publicznych.

Udostępnione funkcjonalności CEPiK

W latach 2013–2018 w związku z realizacją umowy 8/DEP/2013 w ramach poszczególnych etapów zostały udostępnione m.in. następujące funkcjonalności CEPiK 2.0 :

- etap I: Uruchomienie bazy centralnej CEPiK 2.0 oraz e-usługa „Historia pojazdu”;
- etap II: portal informacyjny www.cepik.gov.pl, homologacje, Uwierzytelnianie i Logowania, Uruchomienie i integracja CEP, Integracja z UFG37 (wariant przejściowy), Integracja ze Stacjami Kontroli Pojazdów, SKP, e-usługa „Historia pojazdu (wydanie I)”, e-usługa „Bezpieczny Autobus (wydanie I)”;
- etap III: e-usługa „Mój pojazd”;
- etap IV: Uruchomienie i integracja CEK, API PKK38 (WORD, OSK, PWPW S.A.), Aplikacja Naruszenia (Zatrzymania/Zakazy/Zatarcia), Udostępnianie danych (CEK), Aplikacja Świadectwa kwalifikacji zawodowej, e-usługa „Punkty Karne”;
- etap V: Niezgodności (wariant docelowy) wraz z aplikacją Niezgodności, Integracja z UFG (wariant docelowy), Karty Parkingowe, Udostępnianie danych (CEPKP), Tryb urzędowy oraz aplikacja Udostępnianie danych (rozwiązanie docelowe wraz z CEPKP), Komponent Niejawny (rozwiązanie docelowe).

Struktury zarządzania budową i wdrożeniem SI CEPiK

Po rozwiązaniu umowy 8/DEP/2013 w sierpniu 2018 r. budowa systemu CEPiK 2.0 była realizowana jako zbiór projektów³⁹ nadzorowanych przez Radę Portfela MC, a po likwidacji MC przez Radę Portfela KPRM – Cyfryzacja oraz na podstawie zleceń realizowanych w ramach umów utrzymaniowych systemu CEPiK.

W okresie objętym kontrolą w MC/KPRM funkcjonowały struktury powołane do poszczególnych projektów, tj.:

³⁶ Przepis dodany ustawą z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, obowiązuje od 4 września 2020 r.

³⁷ Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

³⁸ Profil kandydata na kierowcę.

³⁹ Na przedsięwzięcie CEPiK 2.0 składają się dwa główne projekty CEPS 2.0 – uruchomiony w 2020 r. i „Modernizacja CEPiK” – uruchomiony pod koniec 2022 r. oraz CEK – prowadzony poza formułą projektową.

- 1) Komitet Sterujący projektu CEPS powołany został decyzją Rady Portfela z 23 czerwca 2020 r. W jego skład weszli przedstawiciele MC, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz COI, a w ramach grupy roboczej stanowiącej element struktury organizacyjnej tego projektu wchodziłi przedstawiciele: Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Komendy Głównej Policji, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Wywiadu Wojskowego, Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej, Komendy Głównej Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Ministerstwa Finansów oraz Krajowej Administracji Skarbowej. W okresie objętym kontrolą Komitet Sterujący projektu CEPS 2.0 odbył 5 posiedzeń: 27 maja 2021 r., 21 grudnia 2021 r., 31 marca 2022 r., 21 grudnia 2022 r. i 27 lutego 2023 r.
- 2) Komitet Sterujący projektu „Modernizacja CEPiK” – powołany został Decyzją Rady Portfela KPRM – Cyfryzacja nr 8/2022 z dnia 16.12.2022 r. W jego skład weszli m.in. przedstawiciele: MC, COI oraz PWPW S.A. W związku z faktem, iż projekt „Modernizacja CEPiK” jest na etapie przygotowania wdrożenia (nie została podpisana umowa trójstronna), struktura Komitetu nie jest pełna.

Dla projektu CEP decyzją Rady Portfela KPRM – Cyfryzacja przyjęto uproszczony nadzór nad projektem bez powoływania Komitetu Sterującego.

Dyrektor Departamentu UC podał, m.in., że *włączanie przedstawicieli kluczowych interesariuszy do gremiów decyzyjnych projektów było formą zagwarantowania ich aktywnego udziału w projekcie.*

W projektach dotyczących systemu CEPS 2.0 i „Modernizacja CEPiK” zostali powołani kierownicy projektów.

W strukturze organizacyjnej projektu CEPS 2.0 wyróżniono także zespoły projektowe – odpowiedzialne za wytworzenie i dostarczanie rezultatów projektu oraz tzw. grupy robocze, pełniące funkcję nadzoru jakościowego i merytorycznego ze strony interesariuszy.

Harmonogramy prac związanych z CEPiK 2.0

Od momentu rozwiązania umowy 8/DEP/2013 budowa systemu CEPiK 2.0 nie była realizowana w formule jednolicie zarządzanego przedsięwzięcia – projektu lub programu. Prace związane z udostępnianiem kolejnych funkcjonalności CEPiK 2.0 realizowane były w oparciu o harmonogramy zawarte w treści poszczególnych umów. I tak:

- w ramach umowy 13/DSP/2018/CEPiK⁴⁰ prace rozwojowe były realizowane w oparciu o zlecenia na realizację zmian w systemie, przewidzianych w treści Załącznika nr 5 do tej umowy. Z treści załącznika wynika, że zlecenia na zmiany obejmują każdorazowo prace krótkoterminowe (np. 30 dni), których harmonogram oraz kryteria odbioru były ustalane osobno dla każdego zlecenia. Kryteria te ustalane były na bieżąco, według potrzeb dotyczących poszczególnych zmian wprowadzanych w systemie;
- w ramach umowy 1546/DZS/21, prace rozwojowe przewidziane zostały w formie krótkoterminowych zleceń na realizację przez COI konkretnych zmian. Harmonogram i kryteria odbioru ustalane były osobno dla każdego zlecenia.

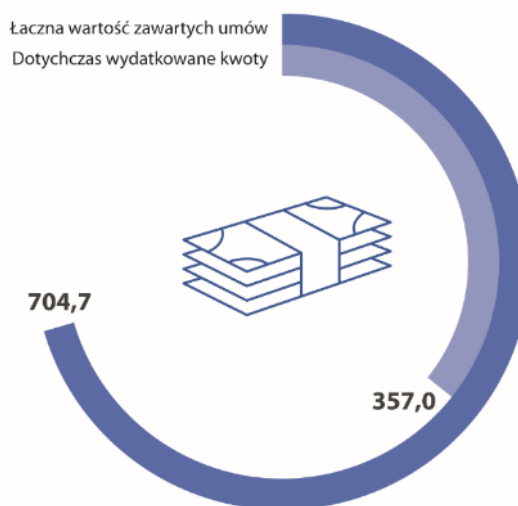
Poza raportowaniem postępów prac rozwojowych, MC otrzymywało również z COI raporty z utrzymania systemu CEPiK, przewidziane na podstawie umowy utrzymaniowej 902/DZS/21. Raporty wskazywały procentowy poziom dostępności poszczególnych usług sieciowych (API) wchodzących w skład systemu CEPiK. Zawierały one również informacje dotyczące najdłuższych przerw w dostępności systemów, a także ocenę działania poszczególnych „Usług Wspierających Procesy Biznesowe”, przewidzianych postanowieniami umowy 902/DZS/21.

⁴⁰ Umowa z dnia 29 czerwca 2018 r. na zapewnienie poprawnego i nieprzerwanego funkcjonowania Systemu Informatycznego CEPiK (w tym CEPS).

W okresie objętym kontrolą MC/KPRM zawarło 15 długookresowych umów na rozwój i utrzymanie CEPiK zawartych z Centralnym Ośrodkiem Informatyki i Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych S.A. oraz podmiotem prywatnym⁴¹ o łącznej wartości 704 739, 3 tys. zł. W wyniku dotychczasowej realizacji wydatkowano 356 977,7 tys. zł. Umowy związane z utrzymaniem systemu obowiązywały przez cały okres objęty kontrolą.

Infografika nr2

Łączna wartość umów na rozwój i utrzymanie CEPiK oraz dotychczas wydatkowane kwoty w ramach tych umów [w mln zł]



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

Szczegółowym badaniem objęto 18 wydatków na łączną kwotę 272 455,8 tys. zł zrealizowanych na podstawie 11 umów⁴² o wartości 504 802,2 tys. zł, w tym: 304 810,2 tys. zł – wydatki związane z utrzymaniem systemu CEPiK i 199 991,9 tys. zł – wydatki związane z rozwojem systemu. Wszystkie umowy na utrzymanie systemu CEPiK realizował COI, natomiast umowy na rozwój zostały zawarte z COI i z PWPW S.A.

Analiza dokumentacji dotyczącej ww. wydatków zrealizowanych przez MC wykazała, że wszystkie poniesione zostały na utrzymanie i rozwój CEPiK. Zadania finansowane w ramach tych wydatków zrealizowano zgodnie z umowami, prawidłowo i terminowo.

Koszty utrzymania CEPiK były planowane na każdy rok na podstawie zawartych umów, w których określono miesięczne koszty utrzymania systemu. Natomiast koszty rozwoju CEPiK planowane były na podstawie przewidywanych zmian, których konieczność realizacji wynikała z przepisów prawa.

Głównymi interesariuszami CEPiK były starostwa powiatowe/miasta na prawach powiatu. W art. 100ah ustawy o ruchu drogowym zawarto listę podmiotów uprawnionych, którym mogą być udostępniane dane z CEPiK. MC organizowało warsztaty z udziałem zróżnicowanych grup interesariuszy na etapie przygotowania projektu „Modernizacja CEPiK”. Uczestniczyły w nich m.in.: Ogólnopolskie Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji, Ministerstwo Infrastruktury, COI, PWPW S.A.

W okresie objętym kontrolą obowiązywał rejestr ryzyk pn. „Analiza ryzyka CEPiK” zatwierdzony przez Ministra Cyfryzacji w dniu 22 marca 2022 r. Rejestr opracowano w formie arkusza kalkulacyjnego. Metodologię zarządzania ryzykiem przyjęto z uwzględnieniem dobrych praktyk wynikających

**Współpraca Ministra
Cyfryzacji z innymi
podmiotami
w związku z realizacją
zadań w ramach
CEPiK**

**Rejestr ryzyk
dla CEPiK**

⁴¹ Umowa nr 12/DSP/2018 z 26 czerwca 2018 r. na przeprowadzenie „przeгляdu i opracowanie sprawozdania dotyczącego planu projektu i architektury CEK 2.0 będącego częścią CEPiK”.

⁴² 5/DEP/4.13/2015, 3/DSP/2018/, 902/DZS/21, 1546/DZS/21, 723/DZS/21, 823/DZS/20, 741/DZS/20, 2428/DZS/22, DSP/2019/5, 237/DZS/23, 35/DSP/2018.

z PN-ISO/IEC 27005 oraz PN-ISO/IEC 31000, zgodnie z załącznikiem nr 1.5 *Polityka zarządzania ryzykiem CEPiK* do PBI. Zdefiniowano w nim kryteria klasyfikacji ryzyk, a także wskazano środki zaradcze - zabezpieczenia dla zidentyfikowanych ryzyk. Rejestr ten nie był aktualizowany od chwili opracowania.

Dla projektu „Modernizacja CEPiK” został opracowany bazowy rejestr ryzyk na potrzeby Wizji Biznesowej tego projektu, zatwierdzony przez Radę Portfela KPRM – Cyfryzacja w dniu 16 grudnia 2022 r., a także zaakceptowany podczas posiedzenia nr 1/2023 Komitetu Sterującego w dniu 3 kwietnia 2023 r. Nie przygotowano dla niego planów działań awaryjnych ze względu na wczesny etap prac. Wg wyjaśnień Dyrektora Departamentu UC *zostaną one opracowane po podpisaniu umowy dotyczącej współpracy w ramach modernizacji systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. (...) Dla projektu rozwój CEP również prowadzony były rejestry ryzyk. Dla projektu Budowa i Rozwój CEPS 2.0 został opracowany początkowy rejestr ryzyk w ramach utworzenia Dokumentu Inicjującego projekt. W ramach projektu CEPS i rozwój CEP nie było do tej pory wymagane przygotowanie planów działań awaryjnych (...).*

Podnoszenie jakości danych zgromadzonych w CEP i CEK

W okresie objętym kontrolą zagadnienia dotyczące awarii i innych problemów związanych z funkcjonowaniem systemów oraz poprawą zgłoszonych błędów w CEK i CEP, realizowane były w ramach zawartych z COI umów na utrzymanie systemów.

W latach 2018-2023 do MC/KPRM zgłaszane były informacje od użytkowników systemu dotyczące niezgodności danych w liczbie 5315 zgłoszeń⁴³ (CEK: 1978; CEP: 3337). Wszystkie zgłoszenia zostały skierowane do Centralnego Ośrodka Informatyki celem weryfikacji oraz poprawy danych.

Jednocześnie przedstawiciel MC, za pośrednictwem korespondencji mailowej, przekazywał w cyklu cotygodniowym zestawienie do COI, w którym zawarte były zgłoszenia, które wpłynęły do MC wraz ze wskazaniem przypadków koniecznych do realizacji w pierwszej kolejności.

W wyniku zgłaszanych niezgodności danych, po analizie ich przyczyn, wprowadzane były usprawnienia m.in. na poziomie utrzymaniowym (przygotowanie odpowiednich poprawek) i proceduralnym. W niektórych przypadkach w celu systemowego usunięcia problemu wprowadzana była zmiana w systemie, a niekiedy zmiana przepisów. W szczególności:

a) w przypadku CEK:

- w zakresie błędnych statusów w prawie jazdy dokonano analizy zgłoszeń i przygotowano w pierwszej kolejności rozwiązania proceduralne w celu sprawnej obsługi niezgodności, w tym zautomatyzowano częściowo proces administracyjnej korekty danych;
- przygotowano i wdrożono zmianę legislacyjną w ramach ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw⁴⁴, wprowadzającą w art. 102 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁴⁵ regulację umożliwiającą automatyczny zwrot prawa jazdy po upływie okresu zatrzymania;
- przygotowano poprawkę masową dla zgłoszeń dotyczących błędnego organu wydającego prawo jazdy wskazanego w danych z CEK;
- udostępniono w starostwach usługę pozwalającą na weryfikację danych kierowcy w CEK;
- zmieniono konfigurację połączenia pomiędzy CEK a Policją w zakresie wymiany informacji dotyczących punktów karnych.

b) w przypadku CEP:

- częściowo zautomatyzowano proces administracyjnej korekty danych;

⁴³ 2018 r. – 371, 2019 r. – 841, 2020 r. – 870, 2021 r. – 1656, 2022 r. – 1094, 2023 r. – 483.

⁴⁴ Dz. U. poz. 1123, ze zm.

⁴⁵ Dz. U. z 2023 r. poz. 622, ze zm.

- przygotowano propozycję zmiany dotyczącej możliwości przekazania aktualnego stanu pojazdu przez starostę – zmiana została zaplanowana do realizacji;
- w trakcie realizacji dokonano zmiany w zakresie automatycznego uzupełnienia danych dotyczących normy emisji spalin EURO.

Bezpieczeństwo systemu

Zapewnienie bezpieczeństwa systemu CEPiK pozostawało, na podstawie zawartych przez Ministra Cyfryzacji umów, w gestii COI jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie systemu. Za opracowanie, wdrożenie i funkcjonowanie Polityki Bezpieczeństwa Informacji⁴⁶ odpowiadają pracownicy Departamentu Cyberbezpieczeństwa COI.

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 11 marca 2022 r. obowiązywały Polityki Bezpieczeństwa Informacji odrębne dla poszczególnych modułów Zintegrowanej Infrastruktury Rejestrów (PBI ZIR) oraz dodatkowe dokumenty dla poszczególnych ewidencji CEP i CEK. W celu wyodrębnienia z PBI ZIR części dotyczącej systemu SI CEPiK oraz ujednoczenia z dodatkowymi dokumentami dla poszczególnych ewidencji CEP oraz CEK, podjęto decyzję o przygotowaniu odrębnej PBI dla systemu CEPiK. Jak podał Dyrektor Departamentu UC: *w związku z tym, że system CEPiK umieszczony jest na infrastrukturze ZIR, w celu niepowielania zapisów obowiązujących w Polityce Bezpieczeństwa ZIR przyjęto, że tam gdzie ma to zastosowanie zostaną zaktualizowane, bądź wykorzystane regulacje obowiązujące w Polityce Bezpieczeństwa ZIR.*

Badaniem objęto kwalifikacje i doświadczenie zawodowe wszystkich 33 pracowników Departamentu Cyberbezpieczeństwa COI. Analiza dokumentacji wykazała, że 23 z nich posiadało wykształcenie wyższe kierunkowe lub co najmniej roczną praktykę zawodową. Dyrektor COI wskazał, że *Wykształcenie wyższe kierunkowe oraz roczna praktyka zawodowa w zakresie bezpieczeństwa IT nie są wymagane na stanowiskach: Młodszego Specjalisty ds. Bezpieczeństwa, Młodszego Operatora L1 i Młodszego Specjalisty ds. monitorowania. Osoby zatrudnione na tych stanowiskach stanowią tylko część personelu realizującego zadania związane z bezpieczeństwem CEPiK. Spełnienie wymagań wykształcenia kierunkowego oraz rocznej praktyki zawodowej w zakresie bezpieczeństwa IT jest uzależnione od realizowanych zadań i obowiązków (...). Wychodząc naprzeciw wyzwaniom rynku pracy (...) stworzono dedykowany program szkoleniowy zapewniający wdrożenie nowego pracownika w zagadnienia i specyfikę pracy odpowiadającą potrzebom COI (...).*

W 2020 r. COI otrzymał z KPRM zlecenie⁴⁷ na aktualizację Polityki Bezpieczeństwa Informacji CEPiK (dalej: PBI CEPiK). W dniu 2 listopada 2021 r. COI przekazał do KPRM zaktualizowaną PBI CEPiK, która została wdrożona Decyzją Ministra Cyfryzacji⁴⁸ podpisaną 22 marca 2022 r.

Dyrektor Departamentu Cyberbezpieczeństwa wyjaśnił, że *COI nie dokonuje przeglądów PBI CEPiK gdyż nie jest jej właścicielem. Przegląd i aktualizacja polityki bezpieczeństwa informacji jest inicjowana przez Gestora CEPiK.*

Przedmiotowa polityka posiadała certyfikat zgodności ze standardem ISO 27001⁴⁹, który jest powszechnie przyjętym zbiorem dobrych praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem informacji. Zawierała również kompletny zbiór załączników wymaganych przedmiotową normą. PBI opisuje wszystkie elementy procesu zarządzania bezpieczeństwem informacji w ramach CEPiK.

W okresie od 22 marca 2022 r. przeprowadzono przegląd Polityki Bezpieczeństwa Informacji CEPiK, którego wynikiem były zmiany treści PBI dotyczące dostępu zdalnego z wykorzystaniem urządzeń mobilnych dla użytkowników zewnętrznych oraz wewnętrznych. Jak podał Dyrektor Departamentu UC: *w związku z realizowanymi zmianami w trakcie modyfikacji*

⁴⁶ Dalej: PBI.

⁴⁷ Z dnia 16 października 2020 r. nr ZUD-CEPiK-13.2020 na usługę dodatkową w ramach umowy 13/DSP/2018/CEPiK (8/U/COI/MC/2018).

⁴⁸ Z dnia 11 marca 2022 r.

⁴⁹ Norma międzynarodowa standaryzująca systemy zarządzania bezpieczeństwem informacji.

jest również część związana z korzystaniem z sieci i usług sieciowych. Wprowadzane obecnie zmiany zwiększą skuteczność rozwiązań dostępu do danych CEPiK dla użytkowników systemu przy zachowaniu bezpieczeństwa technicznego. Kolejny przegląd PBI dla CEPiK został zaplanowany na 07.2024 r. (...) po wprowadzeniu przez COI Certyfikatu na zgodność z ISO 27001 systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji w Organizacji podjęto działania mające na celu dostosowanie do wymagań normy ISO 22301 Systemu zarządzania ciągłością działania. W COI zostały opracowane i wdrożone: Polityka Zarządzania Ciągłości Działania, Plan Ciągłości Działania, Procedura Tworzenia Dokumentacji BCM, Procedura Analizy Ryzyka BCM.

Kompetencje pracowników odpowiedzialnych za CEPiK

W okresie objętym kontrolą w MC/KPRM w celu realizacji zadań związanych z CEPiK zatrudnionych było odpowiednio: 2018 r. – 14 pracowników, 2019 r. – 26, 2020 r. – 29, 2021 r. – 21 i wg stanu na dzień 1 maja 2023 r. – 21 pracowników.

Zadania z zakresu utrzymania i rozwoju systemu CEPiK, w okresie od 27 stycznia 2020 r. do 30 kwietnia 2023 r. realizowane były przez Departament Zarządzania Systemami MC/KPRM⁵⁰. Po ponownym utworzeniu Ministerstwa Cyfryzacji, z dniem 1 maja 2023 r. zadania te zostały powierzone pracownikom Departamentu Usług Cyfrowych.

Zarządzeniem nr 13 Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2023 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Cyfryzacji⁵¹ zadania dysponenta Funduszu CEPiK oraz nadzoru nad realizacją projektu „Modernizacja CEPiK” zostały powierzone Departamentowi Transformacji Cyfrowej (dalej: DTC). Ponadto, zgodnie z § 2 ww. zarządzenia, w okresie od 1 sierpnia 2023 r. do 31 sierpnia 2023 r., Departament Transformacji Cyfrowej realizował dotychczasowe zadania Departamentu Usług Cyfrowych.

Porozumieniem pracodawców nr 1/23 z 31 sierpnia 2023 r., podpisanym pomiędzy Ministerstwem Cyfryzacji a Centralnym Ośrodkiem Informatyki, z dniem 1 września 2023 r. nastąpiło przejęcie części zakładu pracy, tj. części Departamentu Transformacji Cyfrowej Ministerstwa Cyfryzacji przez innego pracodawcę, tj. Centralny Ośrodek Informatyki w trybie art. 23¹ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy⁵². W załączniku nr 3 do ww. porozumienia wskazano, że do COI przejdzie łącznie 78 pracowników.

Zastępująca Dyrektora Generalnego wyjaśniła, że w zakresie funkcjonowania i rozwoju CEPiK do COI przeszło 12 pracowników:

- z obszaru funkcjonowania/utrzymania CEPiK – 8 pracowników – obecnie po stronie COI będą realizować zadania dotyczące wsparcia procesów – Zespół ds. wsparcia procesów,
- z obszaru rozwoju CEPiK – 4 pracowników – obecnie po stronie COI będą realizować zadania dotyczące rozwoju CEPiK – Zespół ds. rozwoju CEPiK.

Ponadto Zastępująca Dyrektora Generalnego wyjaśniła, że Minister Cyfryzacji będzie wykonywał zadania dysponenta Funduszu Celowego CEPiK oraz w przypadku zawarcia umowy trójstronnej zarządzał tą umową. Zadania związane z utrzymaniem i rozwojem systemu informatycznego CEPiK oraz obsługą użytkowników – zostały powierzone Centralnemu Ośrodkowi Informatyki.

Pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad CEPiK 2.0. posiadali odpowiednie kompetencje oraz uczestniczyli w szkoleniach dotyczących zarządzania projektami informatycznymi.

⁵⁰ W okresie wcześniejszym, tj. od 1 stycznia 2018 r. zadania z zakresu utrzymania i rozwoju systemu CEPiK były realizowane przez Departament Utrzymania Systemów i Departament Rozwoju Systemów MC, a następnie przez Departament Systemów Państwowych MC.

⁵¹ Dz. Urz. Min. Cyf. poz. 14. Zarządzenie zmieniające regulamin organizacyjny określony w zarządzeniu nr 4 Ministra Cyfryzacji z dnia 23 maja 2023 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Cyfryzacji (Dz. Urz. Min. Cyf. poz. 5).

⁵² Dz. U. z 2023 r. poz. 1465.

Zastępująca Dyrektora Generalnego MC podała m.in.: *W ostatnim okresie udało się wzmocnić zespół merytoryczny odpowiedzialny za CEPiK i zwiększyć stan zatrudnienia, co było możliwe m.in. dzięki stanowiskom z wyższym wynagrodzeniem wprowadzonymi rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 września 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie zasad wynagradzania pracowników Kancelarii Prezesa Rady Ministrów⁵³. Kompetencje merytoryczne pracowników MC odpowiedzialnych za rozwój i funkcjonowanie CEPiK oraz stan zatrudnienia pozwalał na zapewnienie ciągłości realizacji krytycznych zadań w zakresie rozwoju i utrzymania systemu teleinformatycznego CEPiK oraz utrzymanie adekwatnego poziomu wiedzy w organizacji, co jest niezwykle ważne w przypadku tak rozbudowanych systemów IT jak system CEPiK. Należy jednak zwrócić uwagę na bardzo duże obciążenie pracą zarówno po stronie komórki merytorycznej, jak i finansowej (obsługującej Fundusz Celowy CEPiK), co z pewnością odbijało się na jakości wykonywanych zadań i z tych względów konieczne jest dalsze zwiększanie zatrudnienia. Dodatkowo należy zauważyć, że projekt „Modernizacja CEPiK” będzie jednym z największych i najbardziej skomplikowanych projektów informatycznych realizowanych w ramach administracji rządowej. Rozpoczęcie fazy realizacyjnej tego projektu musi się wiązać ze wzrostem stanu zatrudnienia pracowników merytorycznych adekwatnego do skali projektu.*

**Audyty i kontrole
CEPiK**

W okresie objętym kontrolą zagadnienia związane z budową, wdrażaniem i utrzymaniem CEPiK nie zostały objęte kontrolą ani audytem.

W wyjaśnieniu Zastępująca Dyrektora Generalnego MC podała, m.in.: (...) *z uwagi na bardzo wczesny etap projektu Modernizacja CEPiK, w tym brak podpisanej Umowy, nie zaistniały dotychczas przesłanki do udzielania zleceń Wykonawcom na realizację nowych funkcjonalności w ramach CEPiK 2.0. W związku z powyższym, nie były przeprowadzane audyty.*

5.2. Zarządzanie funduszem celowym CEPiK

**Minister Cyfryzacji
niewłaściwie
zarządzał Funduszem
Celowym CEPiK
w zakresie ustalania
stanu należności
Funduszu oraz
weryfikacji zgodności
danych zawartych
w sprawozdaniach
z opłat ewidencyjnych
z danymi w systemie
CEPiK**

Minister Cyfryzacji niewłaściwie zarządzał Funduszem Celowym CEPiK w zakresie ustalania stanu należności Funduszu CEPiK oraz weryfikacji zgodności danych zawartych w sprawozdaniach z opłat ewidencyjnych z danymi w systemie CEPiK. W latach 2018-2023 (do dnia zakończenia kontroli w dniu 22 września 2023 r.) nie prowadzono bieżącej weryfikacji czy wszystkie podmioty aktywne w systemie CEPiK faktycznie złożyły sprawozdanie, nie porównywano również kwot wykazywanych w sprawozdaniach przedkładanych ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji z danymi wprowadzonymi do systemu CEPiK. W ramach objętej kontrolą próby zaległości Funduszu CEPiK w przypadku zaległości od pięciu podmiotów na łączną kwotę 17,6 tys. zł nie podejmowano działań w zakresie ich odzyskania, co było niezgodne z art. 42 ust. 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁵⁴ (dalej: ufp), a w przypadku zaległości od siedmiu podmiotów na łączną kwotę 20,2 tys. zł nie prowadzono bieżącej egzekucji należności, co NIK ocenia jako nierzetelne. Minister Cyfryzacji podjął działania pod koniec 2022 r. oraz w 2023 r. w zakresie weryfikacji stanu należności i zaległości Funduszu CEPiK, jednak do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie zostały one zakończone.

Koszty poniesione z Funduszu CEPiK na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem systemu CEPiK 2.0, w latach 2019–2023 (do 30 czerwca 2023 r.) stanowiły od 22,5% do 64,3% ogółu poniesionych kosztów, natomiast inne poniesione koszty na zadania związane z informatyzacją państwa (koszty niedotyczące systemu CEPiK) od 35,7% do 77,5%⁵⁵. Zdaniem NIK, pomimo że przepisy pozwalają na finansowanie zadań związanych z informatyzacją

⁵³ Dz. U. poz. 1652.

⁵⁴ Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, ze zm.

⁵⁵ W 2023 r. koszty niezwiązane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK dotyczyły wpłaty środków na Fundusz Pomocy.

System CEPiK 2.0 nie udostępnia informacji o należnościach powstałych z opłaty ewidencyjnej

państwa, to podstawowym celem Funduszu zgodnie z art. 80d ust. 5 p.o.r.d., powinno być finansowanie rozwoju i funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów i Centralnej Ewidencji Kierowców, zwłaszcza, że nie dokończono budowy systemu CEPiK 2.0 m.in. w zakresie Centralnej Ewidencji Kierowców.

System CEPiK 2.0 nie gromadził i nie generował informacji o należnościach powstałych z opłaty ewidencyjnej, które powinny wpłynąć na rachunek Funduszu w danym miesiącu.

Zastępująca Dyrektora Generalnego wyjaśniła, że *System CEPiK jest systemem informatycznym służącym do gromadzenia i udostępniania danych/informacji dot. pojazdów i kierowców. Do ewidencji przekazywane i ewidencjonowane są m.in.: dane/informacje o: zawartych polisach OC, wynikach badania technicznego pojazdu, odczycie drogomierza, wydanych dokumentach uprawniających do kierowania pojazdami, wydanych dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych. Dane/informacje przekazywane są przez zakłady ubezpieczeń, stacje kontroli pojazdów, organy właściwe ds. wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Z systemu CEPiK możliwe jest jedynie generowanie informacji o przekazanych do ewidencji: wynikach badań technicznych, wykupionych polisach OC, wydanych dokumentach. Nie są to informacje o powstałych należnościach w rozumieniu gromadzonych danych.*

Zgodnie z art. 80d ust. 3a ustawy Prawo o ruchu drogowym (p.o.r.d.)⁵⁶ w brzmieniu obowiązującym do 30 czerwca 2023 r., organy i podmioty obowiązane do pobrania i przekazania lub uiszczenia opłaty ewidencyjnej (tj. starostwa powiatowe, stacje kontroli pojazdów oraz zakłady ubezpieczeń) miały obowiązek, w terminie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 7 tego artykułu, przekazywać należne kwoty na rachunek Funduszu CEPiK oraz sporządzać i przysyłać ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji miesięczne sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych. Sprawozdania, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazywane były za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej ministra właściwego do spraw informatyzacji (art. 80d ust. 3aa w brzmieniu obowiązującym do 30 czerwca 2023 r.).

System CEPiK 2.0 pozwalał na wygenerowanie danych odnośnie przeprowadzonej liczby badań technicznych przez stacje kontroli pojazdów, liczby wydanych praw jazdy oraz dowodów rejestracyjnych, a także liczby zawartych polis OC przez poszczególne podmioty.

Liczba podmiotów aktywnych w systemie CEPiK 2.0 (dokonujących czynności ewidencyjnych) wg stanu na 31 grudnia 2022 r. wynosiła 399 organów właściwych do spraw rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, 29 zakładów ubezpieczeń oraz 5313 stacji kontroli pojazdów.

Dane dotyczące stanu należności oraz zaległości Funduszu CEPiK generowane były z systemu księgowego. Dane do ewidencji wprowadzane były na podstawie przekazanego przez podmioty do tego zobowiązane *sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców* oraz wyciągu bankowego z rachunku Funduszu.

Zastępująca Dyrektora Generalnego MC wyjaśniła, że wykonano analizę, z której wynika, że na obecnym etapie inwestowanie środków w zakresie optymalizacji procesu składania sprawozdania przez podmioty zobowiązane nie jest celowe. *Przed podjęciem decyzji o zniesieniu obowiązku wnoszenia opłaty ewidencyjnej w starostwach i stacji kontroli pojazdów konieczne wydawało się wprowadzenie dedykowanego rozwiązania informatycznego do składania tych sprawozdań ze względu na liczbę składanych dokumentów, co jednak nie było możliwe ze względu na treść art. 80d ust. 3aa w brzmieniu „Sprawozdania o których mowa*

⁵⁶ Art. 80d ust. 3a i ust. 3aa został zmieniony z dniem 1 lipca 2023 r. przez ustawę z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1123). Od dnia 1 lipca 2023 r. podmiotami obowiązanyymi są tylko zakłady ubezpieczeń.

w ust. 3a pkt 2, opatrzone kwalifikowalnym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazuje się za pomocą skrzynki podawczej ministra właściwego do spraw informatyzacji”. Taka redakcja przepisu oznacza konieczność wykorzystania skrzynki ePUAP Ministra Cyfryzacji, a nie innego rozwiązania technicznego. Z dniem 1 lipca 2023 r., zgodnie z zaproponowanym przez Ministra Cyfryzacji projektem ustawy, przepis ten uzyskał brzmienie „Sprawozdanie, o którym mowa w art. 80d ust. 3a pkt 3, zakład ubezpieczeń przekazuje w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej nie rzadziej niż raz na kwartał” a określenie sposobu przekazywania sprawozdania następuje w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 80d ust. 7. Zatem dopiero od 1 lipca możliwe jest wykorzystanie innego rozwiązania, niż skrzynka ePUAP.

Biorąc pod uwagę ograniczenie liczby podmiotów zobowiązanych do składania sprawozdań na dzień dzisiejszy nie zdecydowano o ewentualnej zmianie formy przekazywania tych dokumentów. Wytworzenie dedykowanego rozwiązania informatycznego wymagałoby nakładów finansowych, a nowe przepisy dopiero weszły w życie, więc nie jest jeszcze możliwa pełna ocena ich skutków w zakresie nakładów pracy po stronie personelu obsługującego sprawozdania. Po zmianach ich liczba zostanie ograniczona o ponad 99%, co finalnie stanowi 31 podmiotów, tj. Zakładów Ubezpieczeniowych zobowiązanych do naliczania, pobierania i przekazywania opłaty ewidencyjnej na rzecz Funduszu Celowego CEPiK – z tytułu zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC.

**Brak weryfikacji
złożonych
sprawozdań z opłaty
ewidencyjnej przez
zobowiązane
podmioty**

W latach 2018–2023 nie prowadzono bieżącej weryfikacji czy wszystkie podmioty aktywne w systemie CEPiK 2.0 faktycznie złożyły sprawozdanie z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPiK, co było nierzetelne.

Nie dokonywano również porównania zgodności liczby czynności zarejestrowanych w systemie CEPiK 2.0 z danymi wykazywanymi przez zobowiązane podmioty w sprawozdaniach składanych na podstawie art. 80d ust. 3a ustawy p.o.r.d., w brzmieniu obowiązującym do 30 czerwca 2023 r.

Ustalono, że sprawozdania z opłat ewidencyjnych wpływały w latach 2018–2023 do komórki finansowej MC/KPRM. Natomiast informacja dot. podmiotów zobligowanych do przesłania sprawozdania, tj. aktywnych w systemie CEPiK 2.0, była dostępna w komórce merytorycznej, tj. w Departamencie Usług Cyfrowych.

Zastępująca Dyrektora Generalnego MC wyjaśniła, że zestawienia aktywnych podmiotów na każde żądanie komórki finansowej KPRM/MC były wykonywane przez komórkę merytoryczną KPRM/MC właściwą za prowadzenie, funkcjonowanie i rozwój systemu teleinformatycznego CEPiK.

Do kontroli NIK nie przedstawiono dokumentów potwierdzających prowadzenie bieżącego monitoringu w zakresie zgodności danych wykazywanych w systemie CEPiK z danymi wykazywanymi w sprawozdaniach z opłat ewidencyjnych.

Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, że nie posiada informacji o czynnościach wykonywanych w obszarze weryfikacji złożonych przez podmioty sprawozdań z tytułu opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu z ich aktywnością w systemie CEPiK, nie należy to do zadań BBF. Natomiast w roku bieżącym /.../ Biuro Budżetowo-Finansowe przeprowadziło weryfikację złożonych sprawozdań z aktywności w CEPiK – na próbie dokumentów. Przedmiotowa weryfikacja wykazała rozbieżności, przeważnie oscylujące w granicach 1–10 złotych między widniejącymi w ewidencji saldem (dokonaną wpłatę), a jego aktywnością (danymi wprowadzonymi przez podmiot o wykonanych czynnościach w systemie CEPiK). Różnice te były w przeważającej liczbie dodatnie, tj. aktywność w systemie CEPiK była niższa (liczba wprowadzonych do systemu badań niższa niż dokonana wpłata).

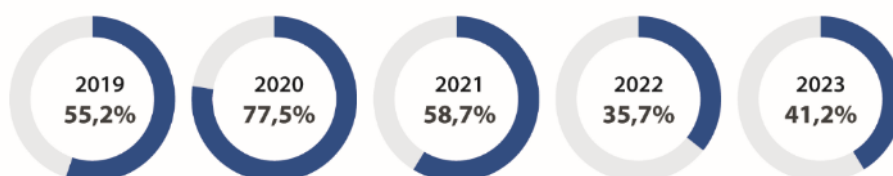
Wydatki ze środków Funduszu CEPiK

W latach 2018–2023 (do 30 czerwca 2023 r.) ze środków Funduszu CEPiK zostały poniesione następujące koszty:

- w 2018 r. – 84 514,3 tys. zł na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK,
- w 2019 r. – 191 173,5 tys. zł, z tego na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK – 85 737,6 tys. zł (tj. 44,8 %), a na zadania związane z informatyzacją państwa – 105 435,9 tys. zł (tj. 55,2 %),
- w 2020 r. – 340 132,0 tys. zł, z tego na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK – 76 573,8 tys. zł (tj. 22,5 %), a na zadania związane z informatyzacją państwa – 263 558,2 tys. zł (tj. 77,5 %),
- w 2021 r. – 217 803,4 tys. zł, z tego na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK – 89 936,5 tys. zł (tj. 41,3 %), a na zadania związane z informatyzacją państwa – 127 866,9 tys. zł (tj. 58,7 %),
- w 2022 r. – 160 822,7 tys. zł, z tego na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK – 103 486,9 tys. zł (tj. 64,3 %), a na zadania związane z informatyzacją państwa – 57 335,8 tys. zł (tj. 35,7 %),
- za I półrocze 2023 r. – 65 463,1 tys. zł, z tego na zadania związane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK 38 463,1 tys. zł (tj. 58,8%) oraz wpłata na Fundusz Pomocy 27 000,0 tys. zł (tj. 41,2 %).

Infografika nr 3

Procentowa wartość wydatków poniesionych z Funduszu CEPiK w latach 2019–2023 (30 czerwca), które nie dotyczyły systemu CEPiK



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

Dyrektor Departamentu Usług Cyfrowych wyjaśnił, że wzrost wydatków ze środków Funduszu CEPiK w 2020 r. na zadania niezwiązane z funkcjonowaniem systemu informatycznego CEPiK w porównaniu do roku 2019 związany był z realizacją zadań z obszaru informatyzacji państwa, za które odpowiedzialny był minister właściwy do spraw informatyzacji zgodnie z art. 12 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2020⁵⁷.

Należy zauważyć, że koszty związane z informatyzacją państwa w latach 2019–2023 (do 30 czerwca 2023 r.) stanowiły od 35,7 % do 77,5 % ogółu poniesionych kosztów Funduszu CEPiK⁵⁸. NIK zauważa, że pomimo że przepisy pozwalają na finansowanie zadań związanych z informatyzacją państwa, a od 14 lipca 2023 r. mogą być również przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z realizacją zadań, o których mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o aplikacji mObywatel⁵⁹, to podstawowym celem Funduszu zgodnie z art. 80d ust. 5 p.o.r.d., jest jednak finansowanie rozwoju i funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów i Centralnej Ewidencji Kierowców.

W zakresie zadań związanych z informatyzacją państwa ze środków Funduszu CEPiK zrealizowano następujące zadania:

- w 2019 r.:

⁵⁷ Dz. U. poz. 278.

⁵⁸ W 2023 r. koszty niezwiązane z rozwojem i funkcjonowaniem CEPiK dotyczyły wpłaty środków na Fundusz Pomocy.

⁵⁹ Art. 80d ust. 5b dodany przez art. 31 pkt 2 ustawy o aplikacji mObywatel zmieniającej p.o.r.d. z dniem 14 lipca 2023 r.

- w ramach projektu e-Dowód (rozszerzenie Systemu Rejestrów Państwowych – Rejestr Dowodów Osobistych (SRP RDO)) sfinansowano: prace pozwalające na przyjmowanie wniosków o e-Dowód, wydawania e-Dowodu oraz obsługę jego warstwy elektronicznej, System Identyfikacji Elektronicznej, który umożliwi uwierzytelnienie obywatela e-Dowodem w e-Uslugach i systemach innych podmiotów zintegrowanych z Węzłem Krajowym, ePodpis, czyli nową usługę służącą do elektronicznego podpisywania dokumentów przy użyciu e-Dowodu; szkolenia urzędników obsługujących Rejestr Dowodów Osobistych z wykorzystaniem platformy e-learningowej – utrzymanie i rozwój SRP – sfinansowano przygotowanie oraz wdrożenie formularzy wielojęzycznych, dodanie subskrypcji RDO dla mTożsamości pozwalającej na pobieranie informacji o aktualizacji danych dowodu osobistego;
- utrzymanie Zintegrowanej Infrastruktury Rejestrów;
- utrzymanie oraz rozszerzenie funkcjonalności ePUAP – sfinansowano działania podnoszące jego funkcjonalność i wydajność, w tym w szczególności: integrację ePUAP z Krajowym Rejestrem Urzędowym Podmiotów Gospodarki Narodowej (REGON), Krajowym Rejestrem Urzędowym Podziału Terytorialnego Kraju (TERYT) oraz Scentralizowanym Systemem Dostępu do Informacji Publicznej (SSDIP), zakup nowego komponentu kryptograficznego, który pozwolił zwiększyć wydajność procesów realizowanych przez ePUAP, zakup nowego modułu archiwizacji w ePUAP oraz optymalizację bazy dokumentów archiwalnych zwiększającą skalowalność technologii przechowywania danych, zmiany programistyczne w zakresie poprawy wydajności;
- rozwój e-Uslug – opracowano i uruchomiono usługi dla obsługi zdarzeń związanych z e-Dowodem, usługę zgłaszanie utraty oraz usługę umożliwiającą zgłaszanie niezgodności danych w SRP, która automatycznie generuje wniosek o usunięcie niezgodności aktualnych danych do właściwego organu;
- utrzymanie i zmiany w systemie PZ ułatwiające korzystanie z tego systemu oraz powiększające wachlarz sposobów wykorzystania jego podstawowych funkcji, w tym: rozszerzono dostępne metody potwierdzenia Profilu Zaufanego bez konieczności wizyty w urzędzie poprzez wykorzystanie dowodu osobistego z warstwą elektroniczną, umożliwiono automatyczną aktualizację danych osób fizycznych w systemie PZ poprzez subskrypcję zmian w rejestrze PESEL;
- dofinansowanie działalności bieżącej Zespołu Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego (CSIRT NASK) w formie dotacji podmiotowej, udzielonej na podstawie art. 26 ust. 9 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa⁶⁰,
- utrzymanie i rozwój mDokumenty (udostępnienie usługi w publicznej aplikacji mobilnej mObywatel, tj. mPojazd);
- utrzymanie i rozwój Węzła Krajowego (WK) – WK stanowi wspólną platformę dla elektronicznej wymiany danych pomiędzy Obywatelami, portalami eUslug administracji państwowej oraz Dostawcami Tożsamości. W obszarze WK zrealizowano: przyłączenie ponad 100 nowych Dostawców Usług do systemu WK; uruchomienie pierwszego komercyjnego Dostawcy Tożsamości poprzez integrację z węzłem bankowym (mojeID); umożliwienie wykorzystania dowodu z warstwą elektroniczną do potwierdzenia tożsamości Obywatela oraz podpisywania.
- w 2020 r.:
 - w ramach Ogólnopolskiej Sieci Edukacyjnej (OSE) – kontynuowano procesy inwestycyjne dążące do uruchamiania OSE w kolejnych

⁶⁰ Dz. U. z 2023 r. poz. 913, ze zm.

- szkołach, a także proces rozwoju usług bezpieczeństwa świadczonych w ramach OSE, w tym prace nad mobilną aplikacją kontroli rodzicielskiej;
- stworzono e-usługę umożliwiającą założenie tymczasowego profilu zaufanego bez wizyty w urzędzie;
 - stworzono i rozwijano aplikację mobilną ProteGo Safe (system oraz aplikacja na urządzenia mobilne) przeznaczoną do wsparcia autodiagnozy osób, które mogły być narażone na ryzyko zakażenia COVID-19; stworzono aplikację Kwarantanna Domowa (system oraz aplikacja) na urządzenia mobilne;
 - zrealizowano zamówienie dotyczące usług przechowywania, rozwijania narzędzi i analityki danych w związku z przeciwdziałaniem Covid-19;
 - realizacja projektu informatycznego pn. „Budowa Węzła Krajowego”;
 - portal RP - zakup usługi bezpiecznego hostingu i audytu bezpieczeństwa dla projektu Portal RP wraz z cyklicznymi specjalistycznymi usługami bezpieczeństwa;
 - infolinia – świadczenie obsługi użytkowników serwisu gov.pl.
 - utrzymanie i rozwój Systemów Rejestrów Państwowych (SRP) – m.in. dokonano rozbudowy komponentu niejawnego SRP;
 - utrzymanie oraz rozszerzenie funkcjonalności ePUAP – sfinansowano działania podnoszące jego funkcjonalność i wydajność, w tym w szczególności: wymiana systemu do zarządzania uprawnieniami użytkowników i konfiguracją kont na platformie ePUAP – zastąpienie dotychczasowo eksploatowanej konsoli DRACO nową opracowaną przez COI (eMU), zakupiono usługę wsparcia dla posiadanego oprogramowania IBM i HCL;
 - utrzymanie i zmiany w systemie PZ ułatwiające korzystanie z tego systemu oraz powiększające wachlarz sposobów wykorzystania jego podstawowych funkcji;
 - utrzymanie i rozwój mDokumenty - udostępnienie usługi w publicznej aplikacji mobilnej mObywatel, m.in. mPrawoJazdy;
 - utrzymanie i rozwój ProteGo Safe – nowa aplikacja mobilna służąca ograniczeniu rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19;
 - modernizacja Zintegrowanej Infrastruktury Rejestrów – zakup 4 sztuk serwerów wraz z oprogramowaniem oraz 60 miesięcznym wsparciem technicznym na potrzeby rozbudowy warstwy bazodanowej;
 - zakup Data Power wraz z niezbędnymi licencjami oraz wsparciem technicznym na okres 36 miesięcy; zakup MQapp wraz z niezbędnymi licencjami oraz wsparciem technicznym na okres 36 miesięcy.
- w 2021 r.:
- w ramach umowy nr 1/DIT/U/COI/2016 z dnia 30 czerwca 2016 r.: wdrożenie Centralnego Systemu Kopii Zapasowych, wdrożenie sprzętowej Platformy wirtualizacyjnej Hiper Converged Infrastructure (HLI), zakup 4 przełączników SAN Director celem rozbudowy sieci SAN na potrzeby migracji sprzętu do nowego ośrodka przetwarzania danych, zakup licencji i konwersja posiadanych przez licencji dla oprogramowania IBM DB2 Advanced Edition, świadczenie usługi administrowania i wsparcia technicznego ZIR;
 - w ramach umowy nr 1/P/DE/2016 z dnia 30 marca 2016 r.: świadczenie usług zapewniających poprawne i nieprzerwane funkcjonowanie systemów: ePUAP oraz SSDIP, SG BIP (strony głównej Biuletynu Informacji Publicznej), rozbudowa dwóch macierzy dyskowych Dell ENC VMAX 100k;
 - w ramach umowy nr 12/DZS/2020 z dnia 18 lipca 2020 r.: realizacja prac związanych implementacją rozwiązań programistycznych w SRP związanych z wdrażaniem drugiej cechy biometrycznej w dowodzie

- osobistym, przygotowanie koncepcji Biznesowo-Technicznej Centralnego Rejestru Wyborców w zakresie opracowania Produktów, realizacja prac związanych z przygotowaniem rozwiązania mobilnej obsługi spraw dowodowych (tzw. mobilnej stacji urzędnika);
- w ramach umowy nr 23/DSP/2019/SRP z dnia 28 czerwca 2019 r.: świadczenie usług utrzymania UWPB⁶¹ Systemu Rejestrów Państwowych, dostawa licencji na oprogramowanie antywirusowe oraz zapewnienie usług wsparcia technicznego,
 - w ramach umowy nr 864/DZS/20 z dnia 29 stycznia 2021 r.: świadczenie usługi zapewnienie poprawnego i nieprzerwanego funkcjonowania systemów, tj. WK, PZ (Profil Zaufany), SIE (System Identyfikacji Elektronicznej);
 - w ramach umowy nr 868/DZS/20 z dnia 29 stycznia 2021 r.: świadczenie usługi zapewnienie poprawnego i nieprzerwanego funkcjonowania systemów, tj. WK, PZ, SIE; konwersja posiadanych licencji Centaur na bezterminowe licencje realizujące model nieograniczonego dostępu użytkowników i nieograniczonej ilości instalacji.
- w 2022 r.:
- zapewniono poprawne i nieprzerwane funkcjonowanie systemów (miesięczne opłaty ryczałtowe): ePUAP oraz SSDIP, SGBIP, Systemu Rejestrów Państwowych, WK, PZ, SIE, ZIR (Zintegrowana Infrastruktura Rejestrów);
 - wsparcie techniczne na oprogramowanie i sprzęt IBM;
 - usługi telekomunikacyjne – usługi wysyłania krótkich wiadomości tekstowych (SMS);
 - usługi wsparcia technicznego na posiadane oprogramowanie Oracle.

W 2023 r. z Funduszu CEPiK przekazano kwotę 27 000,00 tys. zł na Fundusz Pomocy w związku z pismami z 30 marca 2023 r. oraz 14 kwietnia 2023 r. Prezesa Rady Ministrów skierowanymi do Ministra Cyfryzacji na podstawie art. 14 ust. 21 i 22 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa⁶² *w celu finansowania lub dofinansowania realizacji zadań na rzecz pomocy Ukrainie, w szczególności obywatelom Ukrainy dotkniętym konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, w tym zadań realizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jaki i poza nimi, a także realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem żywnościowym kraju w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.*

Należności przeterminowane Funduszu CEPiK

Ustalono, że stan należności Funduszu CEPiK, w tym zaległości w latach 2018–2023 wynosił:

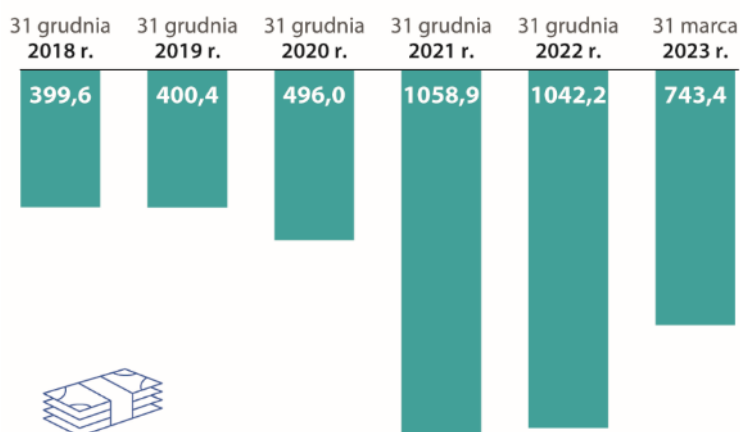
- na dzień 31 grudnia 2018 r. – 12 912,1 tys. zł, w tym zaległości – 399,6 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2019 r. – 16 703,1 tys. zł, w tym zaległości – 400,4 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2020 r. – 11 514,2 tys. zł, w tym zaległości – 496,0 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2021 r. – 9 710,1 tys. zł, w tym zaległości – 1058,9 tys. zł,
- na dzień 31 grudnia 2022 r. – 42 061,6 tys. zł, w tym zaległości – 1042,2 tys. zł,
- na dzień 31 marca 2023 r. – 25 563,9 tys. zł, w tym zaległości – 743,4 tys. zł.

⁶¹ Usługi Wsparcia Procesów Biznesowych.

⁶² Dz. U. z 2023 r. poz. 103, ze zm.

Infografika nr 4

Zaległości Funduszu CEPiK w latach 2018–2023 (31 marca) [tys. zł]



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

W latach 2018–2023 (31 marca 2023 r.) nie dokonywano umorzenia, odroczenia ani rozłożenia na raty należności Funduszu CEPiK.

Kontrola zaległości⁶³ od 21 podmiotów na łączną kwotę 206,5 tys. zł, (co stanowiło 27,8% zaległości Funduszu CEPiK na dzień 31 marca 2023 r.⁶⁴) wykazała, że:

- w przypadku trzech zaległości z okresu 2009-2014 na łączną kwotę 6,0 tys. zł w Ministerstwie nie dysponowano dokumentacją dotyczącą ww. zaległości Funduszu. Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, że w toku dokonanej w bieżącym roku weryfikacji powyższego salda ustalono, że przedmiotowa dokumentacja nie została przekazana przez wcześniejszego dysponenta Funduszu, tj. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w roku 2016,
- w przypadku dwóch zaległości z lat 2007–2017 na łączną kwotę 11,6 tys. zł nie podjęto żadnych czynności w celu wyegzekwowania należności lub ich umorzenia, w jednym przypadku od 2018 r., a w drugim od 2019 r.⁶⁵ Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, m.in. że nie były podejmowane czynności z uwagi na zmiany kadrowe oraz reorganizacyjne. Obecnie sprawy są na etapie analizy (zawiły stan prawny), celem podjęcia dalszych działań przewidzianych przepisami prawa.

NIK wskazuje, że zgodnie z art. 42 ust. 5 ufp jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych oraz terminowego podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania.

Ponadto, kontrola NIK wykazała, że w przypadku zaległości od siedmiu podmiotów z okresu od maja 2020 r. do grudnia 2021 r. na łączną kwotę 20,2 tys. zł Ministerstwo podjęło działania w celu wyegzekwowania należności dopiero w listopadzie i grudniu 2022 r., tj. od 12 do 18 miesięcy od powstania zaległości. Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, m.in. iż w związku z zmianami organizacyjnymi w Ministerstwie Cyfryzacji i związaną z tym fluktuacją kadr działania windykacyjne wobec wskazanych podmiotów rozpoczęto w ostatnim kwartale 2022 r. i są kontynuowane w roku bieżącym.

⁶³ Objęte kontrolą zaległości dotyczyły głównie opłat ewidencyjnych od stacji kontroli pojazdów.

⁶⁴ Według zestawienia II przygotowanego przez Biuro Budżetowo-Finansowe, saldo zaległości na dzień 31 marca 2023 r., zweryfikowane na dzień 25 lipca 2023 r.

⁶⁵ Z wyjątkiem pisma skierowanego do Naczelnika Urzędu Skarbowego w marcu 2023 r. z prośbą o informację o podjętych czynnościach (tj. po czterech latach od wystawienie tytułu wykonawczego).

**Brak rzetelnych
danych dotyczących
stanu należności
i zaległości Funduszu
CEPiK**

Zdaniem NIK niepodjęcie działań w zakresie dochodzenia należności lub podejmowanie ich dopiero po roku było nierzetelne. W wyniku braku takiego postępowania może nastąpić przedawnienie należności lub ich nieodzyskanie.

W ramach kontroli NIK P/22/001 *Wykonanie budżetu państwa w 2021 r. w części 27 – Informatyzacja oraz wykonanie planu finansowego Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców* oraz P/23/001 *Wykonanie budżetu państwa w 2022 r. w części 27 – Informatyzacja oraz wykonanie planu finansowego Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców* stwierdzono m.in. brak rzetelnych danych w zakresie należności Funduszu. W trakcie kontroli NIK *Wykonanie budżetu państwa w 2022 r.* stwierdzono m.in., że Dysponent Funduszu CEPiK w toku kontroli NIK sporządził 1 marca 2023 r. sprawozdanie Rb-40, które było dwukrotnie zmieniane w dniach 3 marca (I korekta) i 5 kwietnia 2023 r. (II korekta). Wykazana w tych sprawozdaniach kwota należności, w każdym przypadku była inna i wynosiła odpowiednio: 3622,9 tys. zł, 42 966,8 tys. zł, 42 061,6 tys. zł. W zestawieniu należności wykazano 321 pozycji należności, dla których upłynął termin przedawnienia należności, a wykazana łączna kwota należności w wysokości 42 966,8 tys. zł była zgodna wyłącznie z pierwszą korektą sprawozdania Rb-40 Funduszu CEPiK. Powyższe okoliczności wskazywały na brak rzetelnych danych w zakresie należności.

Ustalono, że na dzień zakończenia kontroli P/23/004 *Funkcjonowanie systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK 2.0) oraz zarządzanie Funduszem Celowym CEPiK*, tj. 22 września 2023 r., nadal trwała weryfikacja stanu należności.

W wyniku badania przez NIK próby należności przeterminowanych od 21 podmiotów na łączną kwotę 206,5 tys. zł stwierdzono, że błędnie wykazano jako należności kwotę 101,9 tys. zł od czterech podmiotów. Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, że *wskazane /.../ rozrachunki widniały w księgach Ministerstwa Cyfryzacji na dzień 31 marca 2023 r., zostały zweryfikowane, błędne zapisy skorygowane.*

Ustalono, że w 2023 r. (do 7 sierpnia 2023 r.) przygotowano 2293 wezwań do uregulowania należności na łączną kwotę 814,9 tys. zł oraz sporządzono 4967 wezwań do złożenia sprawozdań na łączną kwotę 7757,0 tys. zł.

Z szacunków przeprowadzonych przez Biuro Budżetowo-Finansowe wynika, że na dzień 30 czerwca 2023 r. występowały nadpłaty z tytułu opłat ewidencyjnych w wysokości 11 397,8 tys. zł dotyczące ok. 5 tys. podmiotów, które nie złożyły sprawozdań. Liczba niezłożonych sprawozdań na dzień 31 sierpnia 2023 r. wynosiła ok. 28671 (dotycząca ok. 4709 podmiotów).

Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, że *począwszy od IV kwartału roku 2022 trwają intensywne prace polegające na weryfikacji istniejących w ewidencji księgowej sald kont rozrachunkowych, dokonywane poprzez korektę zapisów, sporządzenie wezwań do uregulowania należności oraz wezwań do złożenia sprawozdań./.../* Ponadto Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego wyjaśniła, że w toku prac weryfikacyjnych i windykacyjnych w porozumieniu z DUC⁶⁶ ustalono, że na stronie www.cepik.gov.pl w sekcji *Aktualności* planowane jest pojawienie się komunikatu skierowanego do Stacji Kontroli Pojazdów. Podmioty zostały poproszone m.in. o weryfikację prawidłowości przekazanych opłat, a także złożonych sprawozdań oraz wyjaśnienie rozbieżności.

Dyrektor Biura Budżetowo-Finansowego dodała, że *szacowany termin ukończenia realizowanych obecnie i planowanych działań, biorąc pod uwagę czas na reakcję podmiotów wezwanych do uregulowania należności, bądź złożenia sprawozdań i konieczną w przypadku przekazania ewidencję dowodów księgowych oraz ponowną weryfikację sald, szacuje na grudzień 2023 r.*

⁶⁶ Departamentem Usług Cyfrowych MC.

NIK zauważa, że po kontroli P/23/001 *Wykonanie budżetu państwa w 2022 r. w części 27 – Informatyzacja oraz wykonanie planu finansowego Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców* Ministerstwo podjęło działania zmierzające do ustalenia stanu należności, jednakże skala zaniechań z poprzednich okresów skutkuje tym, że wykazywany w sprawozdaniach stan należności, w tym zaległości nadal nie jest rzetelny. Dopiero po ukończeniu wszystkich działań weryfikacyjnych dysponent Funduszu będzie posiadał pełną wiedzę odnośnie stanu należności. W związku z powyższym wniosek pokontrolny sformułowany po kontroli P/23/001 *Wykonanie budżetu państwa w 2022 r. dotyczący ustalenia kwoty należności przeterminowanych Funduszu* pozostaje nadal aktualny.

5.3. Realizacja przez COI zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem bazy centralnej CEPiK oraz jej integracja z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych

COI prawidłowo realizował powierzone zadania w zakresie funkcjonowania i rozwoju bazy centralnej CEPiK

Centralny Ośrodek Informatyki, w okresie objętym kontrolą, prawidłowo wywiązywał się z realizacji powierzonych zadań w zakresie funkcjonowania i rozwoju bazy centralnej CEPiK oraz jej integracji z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych tego systemu określonych w umowach na utrzymanie i rozwój CEPiK zawieranych z Ministerstwem Cyfryzacji (wcześniej: Kancelarią Prezesa Rady Ministrów). Modyfikacje, modernizacje oraz rozszerzenia funkcjonalności systemu CEPiK wykonywane były w ramach zleceń otrzymywanych przez COI z KPRM/MC zgodnie z zawartymi umowami. Współpraca prowadzona pomiędzy KPRM/MC⁶⁷, COI⁶⁸ a PWPW⁶⁹ była wystarczająca w zakresie realizowanych prac.

W COI została przyjęta obszerna i kompleksowa procedura zarządzania ryzykiem. Zakres monitorowanych parametrów działania systemu CEPiK oraz procedury raportowania były wystarczające do wykrycia ewentualnych awarii systemu oraz reakcji na nie. Proces raportowania i monitorowania prac w związku z działaniem systemu CEPiK zorganizowano w sposób prawidłowy, a raporty sporządzane były rzetelnie. W COI określono zasady zarządzania zmianą oprogramowania. *Polityka Zarządzania Ciągłością Działania*⁷⁰ wdrożona została w sposób prawidłowy.

W COI wdrożono rozwiązania mające na celu ograniczenie fluktuacji kadr odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu CEPiK.

Stwierdzone nieprawidłowości nie miały istotnego wpływu na funkcjonowanie systemu CEPiK i ocenę ogólną. Dotyczyły one:

- wprowadzenia procedury zarządzania zmianą niezgodnie z wewnętrznymi przepisami;
- niewystarczającej częstotliwości przeprowadzania testów przełączeniowych działania systemu CEPiK;
- nieterminowej i długotrwałej obsługi incydentów jakości danych.

Wprowadzenie

Centralny Ośrodek Informatyki (COI) został utworzony jako instytucja gospodarki budżetowej na mocy zarządzenia nr 48 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie utworzenia i nadania statutu instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą „Centralny

⁶⁷ Które zamawiało modyfikacje.

⁶⁸ Który realizował zamówione modyfikacje i w razie potrzeby prowadził dwustronne ustalenia z Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych S.A.

⁶⁹ Która udostępniała oprogramowanie, za pomocą którego następował dostęp do centralnej bazy CEPiK.

⁷⁰ Stanowiąca załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 23/2021 Dyrektora Centralnego Ośrodka Informatyki z dnia 8 lipca 2021 r. (dalej: PZCD).

Ośrodek Informatyki⁷¹. Od 24 grudnia 2015 r. funkcję organu założycielskiego i nadzór nad działalnością COI sprawuje ją minister właściwy do spraw informatyzacji, tj. Minister Cyfryzacji. Obecnie obowiązujący statut COI został nadany zarządzeniem nr 12 Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2023 r. w sprawie nadania statutu instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą „Centralny Ośrodek Informatyki”. Poprzednio obowiązywał statut COI został nadany zarządzeniem nr 6 Ministra Cyfryzacji z dnia 31 grudnia 2015 r.⁷². COI posiada osobowość prawną i jest wpisany do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z § 2 ust. 2 pkt. 1 obowiązującego przed 30 sierpnia 2023 r. statutu COI, przedmiotem podstawowej działalności COI było m.in. odpłatne wykonywanie na rzecz Ministra usług w zakresie zadań publicznych wynikających z ustawy p.o.r.d., w zakresie prowadzenia CEP oraz CEK, obejmujące:

- a) wykonywanie czynności materialno-technicznych związanych z udostępnianiem danych z CEP i CEK,
- b) obsługę prawną i kancelaryjną na rzecz CEP i CEK w zakresie spraw związanych z przetwarzaniem tych zasobów,
- c) świadczenie usług związanych z doradztwem i wsparciem eksperckim w zakresie utrzymania i rozwoju SI CEPiK,
- d) opiniowanie wniosków podmiotów ubiegających się o udostępnianie danych lub informacji ze zbiorów CEP i CEK za pomocą urządzeń teletransmisji danych oraz weryfikacja spełnienia przez te podmioty warunków udostępnienia danych lub informacji za pomocą urządzeń teletransmisji danych, o których mowa w ustawie p.o.r.d.,
- e) archiwizację i brakowanie dokumentów związanych z CEP i CEK, ze szczególnym uwzględnieniem zrealizowanych wniosków o udostępnienie danych.

Na podstawie porozumienia podpisanego 24 sierpnia 2018 r. przez Dyrektora COI oraz sekretarza stanu w MC, umowa 8/DEP/2013 na budowę systemu CEPiK 2.0 została rozwiązana w zakresie etapów IV-VI. W porozumieniu wskazano, że do 24 sierpnia 2018 r. COI otrzymał łączne wynagrodzenie w kwocie 134 529,9 tys. zł brutto. Jednocześnie MC zobowiązało się do zapłaty za II i III etap prac (po ich pomyślnym ukończeniu) 7 336,9 tys. zł brutto przewidzianych aneksem nr 3 do umowy. Łączna wysokość wynagrodzenia za budowę systemu CEPiK 2.0 w zakresie etapów I-III zgodnie z porozumieniem wyniosła 141 866,8 tys. zł, tj. 73,7% kosztów realizacji całego systemu CEPiK 2.0 według aneksu nr 3 do umowy 8/DEP/2013 (192 545,6 tys. zł brutto).

Rozwiązanie umowy na budowę systemu CEPiK 2.0

Na podstawie porozumienia podpisanego 24 sierpnia 2018 r. przez MC i COI strony wyraziły wolę zamknięcia i rozliczenia Umowy z 27 września 2013 r. nr 8/DEP/2013 na budowę CEPiK 2.0. Umowa ta została zrealizowana wyłącznie w zakresie budowy i uruchomienia CEP 2.0 (Centralna Ewidencja Pojazdów).

Zastępca Dyrektora Departamentu Strategii i Portfela Projektów wskazał, że *przyczyną rozwiązania Umowy (...) było wyeliminowanie ryzyka związanego z wdrożeniem i uruchomieniem wszystkich jego funkcjonalności oraz integracja i komunikacja z ponad 60 grupami interesariuszy, w części dotyczącej CEK. Ocenione zostało ryzyko z uwzględnieniem interesu publicznego, interesów Stron oraz wszystkich interesariuszy.*

Ryzyka związane z wdrożeniem i uruchomieniem wszystkich funkcjonalności systemu dotyczyły m.in.:

- architektury opartej o lokalne bazy danych i problemów z ich jakością (duplikacja, niespójność);
- trudności z jednoczesnym wdrożeniem całej funkcjonalności i jej integracji przy znacznej liczbie interesariuszy;
- relacji z kluczowymi interesariuszami.

⁷¹ Dz. Urz. MSWiA Nr 15 poz. 74, ze zm.

⁷² Dz. Urz. MC poz. 7, ze zm.

Prace nad przygotowaniem nowego projektu budowy i modernizacji CEPiK

Dyrektor COI wskazał, że *ryzyka opisane powyżej materializowały się w sytuacji kontynuacji prac w ramach podejścia do realizacji prac wynikających z trwającej w tym czasie umowy. W celu mitygacji ryzyk niezbędne było przystąpienie do prac związanych z opracowaniem optymalnego sposobu wykonania CEK 2.0. Opracowana koncepcja realizacji CEK 2.0 eliminuje/minimalizuje zdefiniowane ryzyka.*

COI i MC/KPRM od momentu podpisania ww. porozumienia prowadziły rozmowy w zakresie uruchomienia nowego projektu dotyczącego m.in. CEK 2.0. W ramach umów i zleceń w 2019 r. zostały wykonane koncepcje modernizacji systemu CEPiK 2.0⁷³, a w 2020 r. koncepcja realizacji tzw. Cienkiego Klienta⁷⁴ Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0, tj. oprogramowania za pomocą którego następowalby dostęp do rejestrów CEP (Centralna Ewidencja Pojazdów) i CEK (Centralna Ewidencja Kierowców) w starostwach/miastach na prawach powiatu.

W 2020 r. w związku z planowanym przez KPRM rozpoczęciem prac nad budową Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0 a także w związku z rozszerzeniem „Koncepcji Realizacji Centralnej Ewidencji Kierowców CEK 2.0” o „Koncepcję realizacji Cienkiego Klienta Centralnej Ewidencji Kierowców 2.0”, KPRM zwróciła się do COI z prośbą o przedstawienie oferty cenowej na budowę CEK 2.0. Po złożeniu ofert, KPRM ostatecznie wybrała ofertę złożoną przez PWPW.

W maju 2022 r. rozpoczęto prace nad projektem umowy trójstronnej w zakresie dalszych prac nad systemem CEPiK 2.0, która miała być zawarta pomiędzy MC, COI i PWPW. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych, tj. 13 września 2023 r., do zawarcia takiej umowy nie doszło.

Dyrektor COI wskazał, że *zakończenie prac nad pracami związanymi z budową systemu CEPiK 2.0 uzależnione jest od podpisania Umowy na realizację prac. Ponadto dodał, że COI nie jest koordynatorem prac związanych z pracą nad wskazaną umową i nie jest w stanie wskazać terminu (...).*

Umowy na utrzymanie i rozwój systemu CEPiK

W dniu 30 czerwca 2021 r. została zawarta umowa nr 902/DZS/21 pomiędzy Skarbem Państwa – Ministrem Cyfryzacji a Centralnym Ośrodkiem Informatyki na utrzymanie systemu CEPiK stanowiąca o kontynuowaniu współpracy, w związku z tym, że strony łączyła umowa nr 13/DSP/2018/CEPiK na utrzymanie systemu CEPiK zawarta 29 czerwca 2018 r., która obowiązywała do 30 czerwca 2021 r.

W dniu 20 stycznia 2022 r. została zawarta umowa nr 1546/DZS/21 pomiędzy Skarbem Państwa – Ministrem Cyfryzacji a COI na rozwój systemu CEPiK oraz budowę i rozwój Centralnej Ewidencji Posiadaczy kart parkingowych.

Zarządzanie ryzykiem

Zasady zarządzania ryzykiem przyjęte przez COI określały kluczowe elementy tego procesu m.in.: identyfikację ryzyka, ocenę poziomu ryzyka jako iloczynu wpływu oraz prawdopodobieństwa jego wystąpienia, odpowiedzialność właściciela ryzyka, strategię odpowiedzi na ryzyko (unikanie, redukcja, przeniesienie, akceptowanie, plan awaryjny).

W toku kontroli COI przedłożyło rejestry ryzyk za lata 2018-2023. Analiza dokumentów wykazała, że liczba zidentyfikowanych ryzyk w tym okresie wynosiła od 9 do 22 i były to w większości ryzyka prawne (np. brak wymaganych licencji), finansowo-kadrowe (nieodpowiednie wyniki finansowe, rotacja kadry) oraz związane z ciągłością działania i cyberbezpieczeństwem (utrata danych, ataki cybernetyczne). Zidentyfikowane ryzyka o priorytecie wysokim i bardzo wysokim (tylko 2018 r.) dotyczyły w szczególności: nieterminowej realizacji wniosków o udostępnienie danych lub informacji z CEP/CEK skutkującej nałożeniem kary umownej, przekroczenia budżetu na licencje oprogramowania IBM (poziom ryzyka: bardzo wysokie), niezgodności licencyjnej oprogramowania eksploatowanego w COI, braku ciągłości wsparcia dla kluczowych elementów systemów infrastruktury. Proponowane w rejestrze

⁷³ Umowa DSP/2019/05 (1/U/COI/MC/2019) koncepcja modernizacji systemu CEPiK 2.0 Wersja 6.0, Zlecenie nr ZUD-CEPiK-17.2019 w ramach umowy nr 13/DSP/2018/CEPiK (8/U/COI/MC/2018) koncepcja modernizacji systemu CEPiK 2.0 wersja 6.1.

⁷⁴ Umożliwiającego dostęp użytkownika do systemu z poziomu przeglądarki internetowej bez konieczności posiadania specjalistycznego sprzętu i oprogramowania systemowego.

ryzyk strategii odpowiedzi na ryzyko to strategia unikania (zapobiegania) oraz redukcji.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe funkcjonowanie CEPiK i oparcie jego działania o sprawdzone oprogramowanie oraz komponenty, ryzyko związane z jego bieżącym utrzymaniem jest niskie. Zidentyfikowane ryzyka są to zdarzenia powszechnie występujące we wszelkiego rodzaju systemach informatycznych (problemy licencyjne, ataki cybernetyczne), a także w typowe, tj. problemy finansowe, rotacja kadry. Proces analizy ryzyka był wystarczający.

Oprócz zidentyfikowanych ryzyk, w COI informacje o bieżących problemach z działaniem bazy centralnej CEPiK, pozyskiwano z systemu monitorowania COI-HOUSTON oraz z systemu ServiceDesk.

Współpraca pomiędzy COI, KPRM/MC oraz PWPW

KPRM/MC, COI⁷⁵ i PWPW w latach 2018-2023 pozostawały w kontakcie w sprawach dotyczących bieżącego funkcjonowania systemów ewidencji pojazdów i kierowców. Nie zawarto jednak umowy regulującej zakres tej współpracy.

Dyrektor COI wskazał, że za organizację współpracy trójstronnej w okresie objętym kontrolą odpowiedzialny był MC/KPRM. *COI/PWPW/DXC oraz MC pozostawały w stałym kontakcie na etapie realizacji zleczonych prac, w zakresie projektów oraz zmian utrzymaniowych. Organizowane były spotkania/warsztaty cykliczne, podczas których omawiane były statusy prac, koncepcje podejścia do realizacji, problemy które występowały w kwestiach projektowych. Ustalenia te były podstawą do wykonywania prac zleczonych przez MC/KPRM do COI.*

W zakresie współpracy z PWPW, Dyrektor COI wskazał, że przebiegała ona w sposób prawidłowy i nie odnotowano większych problemów.

Prace po rozwiązaniu umowy nr 8/DEP/2013

Po podpisaniu porozumienia z dnia 24 sierpnia 2018 r. pomiędzy COI a MC o rozwiązaniu umowy nr 8/DEP/2013 i zaprzestaniu realizacji systemu CEPiK 2.0 w jednolitej, zintegrowanej formule projektowej/programowej, dalsze modyfikacje, modernizacje oraz rozszerzenia funkcjonalności systemu CEPiK wykonywane były w ramach zleceń MC dla COI, które obejmowały m.in.:

- wykonanie w latach 2020-2021 modyfikacji/rozszerzeń CEPiK 2.0. objętych 37 zleceniami usług dodatkowych w ramach umowy utrzymaniowej 13/DSP/2018/CEPiK, np.: wykonanie interfejsu (API⁷⁶) na potrzeby Krajowego Systemu Poboru Opłat, funkcjonalność zmiany stanu dowodów rejestracyjnych, zmiany w raportach;
- wykonanie w 2022 r. modyfikacji w ramach umowy rozwojowej nr 1546/DZS/21 np.: dostosowanie celem umożliwienia zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego, dostosowanie CEPiK do wymagań Krajowego Systemu Informatycznego (KSI) w związku z implementacją zmian Systemu Informacyjnego Schengen II (SIS II).

COI pozyskiwał informacje o problemach występujących w funkcjonowaniu bazy centralnej CEPiK na podstawie danych otrzymywanych z monitoringu przez zespół COI-HOUSTON, oraz z Systemu ServiceDesk w oparciu o zgłoszenia od użytkowników systemu. Praca zespołu COI-HOUSTON odbywała się w trybie 24/7 na zmianach 12 godzinnych i była uregulowana procedurami, w szczególności „Procedurą wzmożonego monitorowania ciągłości działania i bezpieczeństwa systemów krytycznych”⁷⁷. W zespole tym wg stanu na dzień 7 czerwca 2023 r. zatrudnionych było 14 pracowników zajmujących się bieżącym monitorowaniem systemu oraz pięciu pracowników zajmujących się konfiguracją wykorzystywanych narzędzi IT. Do zadań COI-HOUSTON należało

⁷⁵ Przedstawiciele COI uczestniczyli m.in.: w czterech posiedzeniach Komitetu Sterującego Programu CEPiK 2.0, w sześciu posiedzeniach Komitetu Sterującego Projektu Budowa i utrzymanie Centralnej Ewidencji Pojazdów Służbowych - CEPS 2.0 oraz jednym posiedzeniu Komitetu Sterującego Modernizacja CEPiK.

⁷⁶ API - interfejs programistyczny aplikacji umożliwiający komunikację między Systemem CEPiK 2.0 a systemami przewidzianymi do integracji z bazą centralną CEPiK 2.0.

⁷⁷ Zarządzenie nr 11/2020 Dyrektora Centralnego Ośrodka Informatyki z dnia 13 lutego 2020 r. w sprawie wprowadzenia „Procedury wzmożonego monitorowania ciągłości działania i bezpieczeństwa systemów krytycznych”.

Monitorowanie bazy centralnej CEPiK

m.in.: monitorowanie poprawności działania utrzymywanych systemów i aplikacji, monitorowanie wydajności infrastruktury teleinformatycznej, diagnozowanie i rozwiązywanie codziennych problemów dotyczących systemów, infrastruktury teleinformatycznej w ramach CEPiK.

Do monitorowania bieżącego stanu urządzeń oraz oprogramowania systemu CEPiK, COI wykorzystywał specjalistyczne oprogramowanie dziedzinowe. Zadania dotyczące monitorowania dostępności publicznych komponentów systemu CEPiK wykonywane były w sposób prawidłowy a ww. systemy monitorowały m.in. następujące parametry:

- aktywność oraz zajętość bazy danych;
- rejestracja zapytań do API systemu CEPiK napływających z wydziałów komunikacji oraz komisariatów policji, w szczególności zapytania błędne;
- zajętość (procesor, pamięć, użycie sieci) urządzeń *Data Power* służących do blokowania ataków cybernetycznych;
- status maszyn wirtualnych oraz fizycznych, na których umiejscowione były usługi sieciowe tworzące system CEPiK;
- dostępność publicznych (tzn. dostępnych z sieci Internet) usług sieciowych systemu CEPiK.

Zespół COI-HOUSTON przygotowywał m.in.: raporty nt. dostępności systemów wykorzystywanych w ramach Zintegrowanej Infrastruktury Rejestrów (w tym systemu CEPiK). Zakres monitorowanych parametrów oraz procedury raportowania były wystarczające do wykrycia ewentualnych awarii systemu oraz reakcji na nie. Raporty były przekazywane m. in. kadrze zarządzającej COI.

Realizacja prac związanych z rozwojem CEPiK

W COI realizowano prace związane z rozwojem CEPiK na podstawie umów:

- 8/DEP/2013⁷⁸ z dnia 27 września 2013 r. zawartej pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych a COI na realizację projektu „CEPiK 2.0” poprzez wykonanie prac związanych z rozwojem Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców;
- 13/DSP/2018/CEPiK⁷⁹ z dnia 29 czerwca 2018 r. zawartej pomiędzy Ministrem Cyfryzacji a Centralnym Ośrodkiem Informatyki na zapewnienie poprawnego i nieprzerwanego funkcjonowania systemu CEPiK (w tym CEP-S);
- DSP/2019/05 z dnia 6 lutego 2019 r. zawartej pomiędzy Ministrem Cyfryzacji a COI na aktualizację Koncepcji 2.0 w zakresie dotyczącym niezrealizowanych etapów, funkcjonalności oraz budowy CEK 2.0;
- 902/DZS/21⁸⁰ z dnia 30 czerwca 2021 r. zawartej między Ministrem Cyfryzacji a COI na zapewnienie poprawnego i nieprzerwanego funkcjonowania systemu CEPiK;
- 1546/DZS/21 z dnia 20 stycznia 2022 r. zawartej pomiędzy Ministrem Cyfryzacji a COI na m.in.: rozwój CEP, CEP-S, CEK 1.0 oraz budowę CEPKP⁸¹ i KN⁸².

Prace rozwojowe prowadzone w COI w zakresie bazy centralnej CEPiK obejmowały m.in.: dostosowanie systemu do zmian prawnych, wynikających z wejścia w życie ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw. Zmiany wymagały dostosowania systemów obsługujących ewidencje pojazdów i kierowców (np. budowy odpowiednich interfejsów wymiany danych, modyfikacji istniejących funkcjonalności) oraz optymalizacji procesów z uwzględnieniem potrzeb interesariuszy, w tym wprowadzenia nowych funkcjonalności.

Szczegółowym badaniem objęto prace rozwojowe prowadzone w latach 2022–2023. W 2022 r. zrealizowano 26 zadań w ramach prac rozwojowych (umowy 1546/DZS/21, 902/DZS/21, 13/DSP/2018/CEPiK), w wyniku których wdrożono m.in.: dostosowanie CEPiK do wymagań systemu KSI w związku z wprowadzeniem zmian: SISII-recast, tymczasowe elektroniczne prawo jazdy, Administracyjna Korekta Danych.

⁷⁸ Umowę zmieniano trzema aneksami (z 9 marca 2015 r., z 18 grudnia 2015 r., z 30 grudnia 2016 r.).

⁷⁹ Umowę zmieniano trzema aneksami (z 19 marca 2019 r., z 19 czerwca 2020 r., z 18 marca 2021 r.).

⁸⁰ Umowę zmieniano trzema aneksami (z 20 czerwca 2020 r., z 18 listopada 2022 r., z 12 grudnia 2023 r.).

⁸¹ Centralna Ewidencja Posiadaczy Kart Parkingowych.

⁸² Komponent Niejawny CEPiK.

	<p>W 2023 r. zrealizowano 19 prac rozwojowych w ramach umowy 1546/DZS/21 i wdrożono m.in.: optymalizację usług CEPiK, zmianę walidacji numeru VIN.</p> <p>W latach 2018–2022 zrealizowano łączne wydatki związane z rozwojem CEPiK w kwocie 46 664,5 tys. zł brutto, z tego: 1076,7 tys. zł w 2018 r., 7533,6 tys. zł w 2019 r., 8160,2 tys. zł w 2020 r., 4678,7 tys. zł w 2021 r., 25 215,3 tys. zł w 2022 r.</p>
<p>Zarządzanie zmianą</p>	<p>W okresie objętym kontrolą w COI obowiązywały Procedury Zarządzania Zmianą w wersjach od 1.0.3 do 1.0.6. Procedury miały charakter ogólny i dotyczyły całości procesu wytwórczego oprogramowania w COI. Definiowały one m.in. głównych uczestników procesu i ich zadania, a także pojedynczy Kluczowy Wskaźnik Efektywności (KPI, ang. <i>Key Performance Indicator</i>), który służył do oceny jakości procesu zarządzania zmianą.</p>
<p>Wprowadzenie procedury zarządzania zmianą niezgodnie z wewnętrznymi przepisami</p>	<p>Procedura zarządzania zmianą w wersji 1.0.5. została wprowadzona niezgodnie z przepisami wewnętrznymi COI. W dniu 11 sierpnia 2023 r. wdrożono w COI Procedurę Zarządzania Zmianą v 1.0.5. podpisaną przez Dyrektora Pionu Operacji, która nie została wprowadzona zarządzeniem ani decyzją Dyrektora COI. Było to niezgodne z Instrukcją Przygotowania Regulacji Wewnętrznych oraz Procedowania Zarządzeń i Decyzji wprowadzoną 27 października 2022 r. Zarządzeniem nr 60/2022 Dyrektora Centralnego Ośrodka Informatyki.</p>
	<p>Nieprawidłowość została usunięta poprzez aktualizację Procedury Zarządzania Zmianą do wersji 1.0.6 i wprowadzenie jej Zarządzeniem Dyrektora COI nr 89/2023z 13 września 2023 r.</p> <p>Proces zarządzania zmianami w systemie CEPiK określany był także w umowach zawieranych przez COI z MC.</p>
	<p>W procesie akceptacji zmiany brali udział przedstawiciele COI oraz MC. Procedury nie przewidywały informowania o zmianach innych interesariuszy rozwijanych systemów (np. starostw, komisariatów policji). Dyrektor Pionu Rozwoju COI wyjaśnił, że <i>wszystkie zmiany funkcjonalne realizowane są na podstawie zleceń przekazywanych przez MC. Jeśli zmiana dotyczy interesariuszy to cała komunikacja, w tym informowanie o nich, leży w gestii MC.</i></p>
<p>Zarządzanie ciągłością działania systemu CEPiK</p>	<p>Zarządzanie ciągłością działania w COI zostało uregulowane w Procedurze Zarządzania Ciągłością Działania, którą wprowadzono zgodnie z wewnętrznymi procedurami na podstawie Zarządzenia Dyrektora COI. Zawierała ona m.in. klasyfikację obsługiwanych procesów biznesowych w podziale na ich istotność, zasady okresowego testowania procesów, zasady systematyzacji, zatwierdzania aktualizacji dokumentacji zarządzania ciągłością działania.</p>
<p>Niewystarczająca częstotliwość przeprowadzania testów przełączeniowych działania systemu CEPiK</p>	<p>Testy technologiczne systemów powierzonych COI planowane były w cyklach rocznych, zgodnie z PZCD. Faktyczna częstotliwość przeprowadzania testów była inna.</p> <p>Analiza wykazała, że ostatnie testy przełączeniowe odbyły się w 2020 r., natomiast testy odtworzeniowe w roku 2021 i 2023.</p>
	<p>Dyrektor Departamentu Eksploatacji Systemów poinformował, że zgodnie z PZCD <i>harmonogram testów technologicznych na dany rok przygotowuje się uwzględniając ryzyko operacyjne, potrzeby biznesowe, wymagania audytowe i regulacyjne oraz możliwości technologiczne i dostępność zasobów (...). Zakres testów technologicznych, ryzyka związane z przełączeniem systemów oraz możliwości techniczne i organizacyjne wpływają na to, że nie ma uzasadnienia dla testowania corocznego wszystkich systemów powierzonych, dotyczy to również systemu CEPiK 2.0. (...). Załączone Harmonogramy testów wskazują na cykliczność w planowaniu testów CEPiK 2.0. W związku z powyższym na 2022 rok nie zaplanowano testów w obszarze systemu CEPiK 2.0. Nie nastąpiły zmiany technologiczne, bądź organizacyjne, które wpływałyby na konieczność przetestowania przełączenia lub odtworzenia systemu według zmodyfikowanych skryptów czynności testowych.</i></p> <p>Zdaniem NIK trzyletni okres pomiędzy realizacją testów przełączeniowych jest zbyt długi. System CEPiK jest jednym z najważniejszych systemów informatycznych w Polsce. Testy te powinny być przeprowadzane corocznie, razem z testami</p>

Prawidłowe procedury testowania oprogramowania wytwarzanego w związku z rozwojem CEPiK

odtworzeniowymi, a w razie braku możliwości zabezpieczenia zasobów, z dwuletnią częstotliwością, tak aby dały potwierdzenie, że w przypadku awarii infrastruktura systemu CEPiK będzie działać prawidłowo.

Testy oprogramowania wytwarzanego przez COI w ramach rozwoju systemu CEPiK określone zostały w:

- umowie utrzymaniowej oraz rozwojowej zawartej z MC⁸³;
- ogólnej procedurze regulującej proces wytwórczy oprogramowania w COI⁸⁴.

Procedura odnosiła się nie tylko do systemu CEPiK, ale do wszystkich prac programistycznych realizowanych przez COI. Proces testowania obejmował m.in.: testy wewnętrzne – manualne i automatyczne, testy na środowiskach przejściowych, testy integracyjne, testy akceptacyjne, testy wydajnościowe, testy bezpieczeństwa, testy WCAG⁸⁵.

Przeprowadzany zakres testów wydajnościowych, jak również parametry przygotowanej wolumetrii testów (tj. obciążenie danej usługi zapytaniami) były adekwatne do potrzeb systemu CEPiK.

Utrzymanie sprawnego działania CEPiK

Umowa utrzymaniowa 902/DZS/21 zawierała obszerny katalog usług umożliwiających utrzymanie systemu CEPiK wraz z metrykami utrzymania.

W ramach umowy utrzymaniowej zdefiniowano kluczowe parametry, w tym SLA⁸⁶ dla poszczególnych usług dotyczących utrzymania systemu CEPiK. Przyjęte metryki utrzymaniowe były racjonalne w kontekście potrzeb systemu.

COI przedkładał MC miesięczne raporty z usług utrzymania, które dokumentowały m.in.: dostępność systemu, czas przerw w świadczeniu usług, wydajność usług wspierających, realizację usług utrzymania.

W toku kontroli dokonano analizy ww. raportów za okres od stycznia 2018 r. do kwietnia 2023 r.⁸⁷ Proces monitorowania zorganizowany został w sposób prawidłowy, a raporty były sporządzane rzetelnie.

Podstawowym działaniem zapewniającym sprawne funkcjonowanie CEPiK była podwójna redundancja (tzw. nadmiarowość): na poziomie ośrodków przetwarzania danych oraz w obrębie każdego z dwóch ośrodków.

COI dysponował dwoma równoległymi ośrodkami przetwarzania danych: głównym oraz zapasowym. Oba ośrodki zawierały te same bazy danych oraz ten sam zestaw serwerów aplikacyjnych. W obrębie każdego z dwóch ośrodków wykonywane były kopie zapasowe.

Weryfikacja i odbiór prac w związku z udostępnianiem nowych funkcjonalności CEPiK

Procedury weryfikacji i odbioru prac w związku z udostępnianiem nowych funkcjonalności CEPiK zdefiniowane były w zawartych umowach na utrzymanie i rozwój systemu⁸⁸. Zasady odbioru prac obejmowały m.in. odbiory częściowe zgodnie z etapami określonymi w harmonogramie, comiesięczne raporty utrzymaniowe, kryteria odbioru usług określane w zleceniach.

Kluczowym aspektem odbioru zleczanych prac było przeprowadzanie testów poprawności m.in.: testów integracyjnych⁸⁹, których wyniki potwierdzały brak przeciwwskazań do wdrożenia zmian.

⁸³ Umowa utrzymaniowa 902/DZS/21 oraz Umowa rozwojowa 1546/DZS/21.

⁸⁴ Procedura Proces wytwórczy w Departamentach Pionu Rozwoju (PR), będącą załącznikiem do Zarządzenia nr 17/2021.

⁸⁵ Web Content Accessibility Guidelines - wytyczne dotyczące dostępności treści internetowych. Wyjaśniają one, jak tworzyć strony internetowe i aplikacje aby udostępnić je osobom z niepełnosprawnościami np. wzroku, słuchu, ruchu, ale też z niepełnosprawnością intelektualną czy zaburzeniami poznawczymi.

⁸⁶ Service Level Agreement (oczekiwany poziom świadczenia usług).

⁸⁷ Łączna liczba raportów wynosiła 64.

⁸⁸ M. in. umowa nr 902/DZS/21, 1546/DZS/21.

⁸⁹ Przekazano raporty z testów modułów m.in.: Moduł SISII-recast, Moduł integracji CarVertical, Moduł Punkty Karne (w tym API), Moduł Zmiany Cofanie Liczników.

Kopie zapasowe danych i oprogramowania CEPiK

Na podstawie analizy wybranych 14 zleceń⁹⁰ ustalono, że w większości przypadków były one realizowane terminowo i odbiór prac w większości był dokonywany „bez uwag”. Jedna zgłoszona uwaga dotyczyła poprawienia treści protokołu odbioru i nie miała wpływu na realizację zlecenia.

Zasady wykonywania kopii zapasowych systemu CEPiK, w tym podstawowe pojęcia kluczowe dla procesu zarządzania kopiami zapasowymi oraz sposoby wykonywania kopii zapasowych, a także ich przechowywania, zostały określone w Załączniku 2.15 do Polityki Bezpieczeństwa Informacji CEPiK⁹¹.

Stwierdzono, że system CEPiK zabezpieczony był kompleksowym systemem automatycznego wykonywania kopii zapasowych, który był zarządzany poprzez specjalistyczne oprogramowanie służące do tego celu.

Wsparcie techniczne dla użytkowników CEPiK, statystyki incydentów

W zakresie obsługi zgłoszeń użytkowników CEPiK, dotyczących problemów z działaniem systemu, w COI funkcjonowała *Procedura Zarządzania Incydem Centralnego Ośrodka Informatyki*, która została wydana zarządzeniem nr 27/2021 Dyrektora COI z dnia 7 grudnia 2021 r. w sprawie wprowadzenia Procedury Zarządzania Incydem Centralnego Ośrodka Informatyki.

W COI opracowano i wdrożono także operacyjny dokument pn. *Procedura Zarządzania Incydem CEPIK*, zatwierdzony przez kierownika zespołu Service Desk w dniu 3 czerwca 2022 r. i wykorzystywany przez pracowników Zespołu Service Desk. Elementy procesu zarządzania incydentami opisane również były w dokumencie *Metryki utrzymania* stanowiącym załącznik nr 4 do umowy nr 13/DSP/2018 na utrzymanie systemu CEPiK.

W COI wyodrębniono trzy linie wsparcia dla użytkowników⁹². Do obsługi zgłoszeń i incydentów wykorzystywany był system ITSM Atmosfera, a kanałami umożliwiającymi zgłoszenie incydentu były wiadomość e-mail i telefon⁹³. Incydenty można było także zgłaszać bezpośrednio w systemie Atmosfera przez przeglądarkę internetową⁹⁴.

W COI nie udostępniono tzw. bazy wiedzy typu FAQ (ang. Frequently Asked Questions) lub podobnej, przeznaczonej dla użytkowników systemu CEPiK, poza standardowymi instrukcjami użytkownika kierowanymi do Starostw. Bazą wiedzy⁹⁵ posługiwali się pracownicy zespołu Service Desk.

Na podstawie zestawienia incydentów zarejestrowanych w systemie ITSM Atmosfera, które zawierało m.in.: informacje nt. daty utworzenia incydentu w systemie, daty jego rozwiązania oraz zamknięcia, a także informacji czy dla danego incydentu przekroczone przewidywany czas obsługi określony w SLA, ustalono, że łączna liczba incydentów zarejestrowanych w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. wynosiła 38 563. Większość z nich wynikała z nieuwagi użytkowników lub problemów w obsłudze systemu przez użytkowników. Duża liczba incydentów związana z jakością danych w systemie przekazywana była na III linię wsparcia, co wpływało na wydłużenie czasu ich obsługi.

⁹⁰ Realizowanych w ramach umowy utrzymaniowej 13/DSP/2018/CEPIK (rok 2018 oraz 2020) oraz umowy rozwojowej 1546/DZS/21 (rok 2022) dot. m.in. prac związanych z dostosowaniem CEPiK do: zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu i objęcia czasowym wycofaniem samochodów osobowych; gromadzenia danych o kierowcach zawodowych; zmian w systemie badań technicznych.

⁹¹ Wprowadzonej 22 marca 2022 r. na podstawie decyzji Ministra Cyfryzacji.

⁹² I linia – zespół konsultantów Service Desk. II linia wsparcia – zespół administratorów w Departamencie Eksploatacji Systemów. III linia wsparcia - zespół deweloperski w Pionie Rozwoju.

⁹³ Linia telefoniczna funkcjonowała w dni powszednie w godz. od 7:00 do 19:00, natomiast w soboty od 8:00 do 16:00.

⁹⁴ Incydenty można było zgłaszać całodobowo za pomocą wiadomości e-mail oraz przeglądarki internetowej.

⁹⁵ Baza ta obejmowała m.in.: FAQ – najczęściej zadawane pytania i odpowiedzi, zbiór instrukcji dot. najczęściej wykonywanych procedur, w tym instrukcja generowania certyfikatu VPN, instrukcja instalacji i konfiguracji połączenia VPN, instrukcja awaryjnej obsługi wniosków dostępowych, czy też wirtualne zatrzymanie dowodu rejestracyjnego, procedury dotyczące kart kryptograficznych, informator Stacji Kontroli Pojazdów.

Po rozwiązaniu incydentu zgłoszonego poprzez system ITSM Atmosfera informacja przekazywana była do zgłaszającego, który dokonywał potwierdzenia rozwiązania i incydent był zamykany. W przypadku braku potwierdzenia rozwiązania, system automatycznie zamykał zgłoszenie po siedmiu dniach. Dyrektor Departamentu Obsługi Użytkownika poinformował, że w przypadku, gdy zgłaszającym jest obywatel nieposiadający dostępu do systemu ITSM Atmosfera, system wysyłał powiadomienie mailowe z informacją o rozwiązaniu zgłoszenia i zakończeniu jego obsługi.

Najczęściej występującymi incydentami były problemy dotyczące jakości danych zgromadzonych w CEPiK (dane w systemie były niezgodne ze stanem faktycznym), dotyczące m.in. tzw. rozłączania pojazdów⁹⁶. Sytuacja taka wynikała najczęściej z błędów we wprowadzaniu danych w starostwach. Problem tego rodzaju nie mógł być rozwiązywany na poziomie I linii wsparcia i był przekazywany do III linii wsparcia, co wynikało z konieczności edycji wpisów dotyczących połączonych pojazdów celem zachowania spójności historii.

Dyrektor COI wyjaśnił, że na III linię obsługi zgłoszeń trafiają najtrudniejsze zgłoszenia. Zgłoszenia, które nie mogły być rozwiązane w ramach kompetencji I i II linii. Zgłoszenia te wymagają poświęcenia największych nakładów czasu i pracy. Cykl obsługi składa się z następujących etapów: szczegółowa weryfikacja zasadności zgłoszenia, analiza i projektowanie poprawki, proces wytwórczy oraz testy i wdrożenie poprawki.

Nieterminowa i długotrwała obsługa incydentów jakości danych

Zgodnie z Metrykami utrzymania MU-ZIN-01 i MU-ZPR-01 stanowiącymi załącznik nr 4 do umowy 902/DZS/21 dla incydentów jakości danych tzw. *Czas Naprawy Problemu* ustalony został na dwa miesiące.

Na podstawie analizy danych za okres od 1 do 30 kwietnia 2023 r. ustalono, że spośród 1510 zamkniętych incydentów jakości danych w kwietniu 2023 r., w przypadku 236 zgłoszeń (15,6%), czas od otwarcia zgłoszenia do jego zamknięcia wynosił od 61 do 856 dni, tj. przekroczył zakładany w ww. metrykach czas rozwiązania tego typu incydentów. Ponadto spośród 1660 otwartych incydentów jakości danych wg stanu na dzień 30 kwietnia 2023 r. w przypadku 508 (30,6%), termin ich rozwiązania wynosił od 61 do 1150 dni, co oznacza, że nie został dotrzymany dwumiesięczny termin ich realizacji.

Dyrektor COI wyjaśnił, że dwumiesięczny termin realizacji tych Zgłoszeń określony w metryce utrzymania jest terminem instrukcyjnym, do którego strony starają się dążyć, lecz ze względu na duży stopień skomplikowania zgłoszeń oraz istniejący backlog jest trudny do osiągnięcia. Dodał także, że zgodnie z postanowieniami Aneksu nr 2 do umowy CEPiK nr 902/DZS/21 z września 2022 r., *Incydenty Jakości Danych są rozliczane ilościowo, zatem nie został ustalony dla nich parametr terminowości SLA*. Ponadto Dyrektor COI wskazał, że w związku z wprowadzeniem ww. aneksu liczba zgłoszeń zamkniętych po upływie 60 dni wynosi 76, natomiast liczba zgłoszeń otwartych dłużej niż 60 dni wynosi 402.

Zdaniem NIK wskazany w metrykach utrzymaniowych dwumiesięczny termin obsługi incydentów, podobnie jak wskazana w metryce MU-ZDP-1 dopuszczalna dostępność systemu (98%), jest terminem obowiązującym. W załączniku nr 3 – *Katalog Usług Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców CEPiK v 1.4* do aneksu nr 2 do umowy, wskazano bowiem dwumiesięczny maksymalny dopuszczalny czas realizacji czynności – poprawa jakości danych CEK (pkt IX.9.9. załącznika) i CEP (pkt XI.52.1). W ocenie NIK, nierozwiązywanie incydentów jakości danych w terminie do dwóch miesięcy od momentu zgłoszenia nie wpływało bezpośrednio na funkcjonowanie całego systemu CEPiK, jednakże w każdym przypadku stanowiło to znaczną niedogodność dla obywateli, których te incydenty dotyczyły. Było to działaniem nierzetelnym.

⁹⁶ Sytuacja, w której osobne pojazdy mają przypisany ten sam numer rejestracyjny.

Obsada kadrowa dla zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania systemu CEPiK

W okresie objętym kontrolą COI realizował zadania w zakresie funkcjonowania i rozwoju bazy centralnej CEPiK w ramach 11 umów, do których zawarte zostały 33 aneksy. W przypadku przygotowywania nowej umowy lub aneksu do obowiązującej umowy, powodującej zwiększenie pracochłonności w COI szacowano tzw. jednostki zaangażowania zasobów (FTE), niezbędne do realizacji zadań.

Dyrektor Departamentu HR wskazała, że w okresie objętym kontrolą zadania w ramach CEPiK były realizowane wyłącznie przez osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę. Dyrektor COI poinformował, że poziom zatrudnienia był wystarczający do zapewnienia sprawnego działania i rozwoju systemu.

Przeciętne zatrudnienie w przeliczeniu na pełne etaty (FTE) osób zaangażowanych w obsługę CEPiK wynosiło 182,2 w 2018 r., 184,7 w 2019 r., 128,9 w 2020 r., 120,0 w 2021 r., 119,7 w 2022 r. i 128,8 w pierwszej połowie 2023 r.

W 2018 r. do realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem CEPiK zatrudniono 105 osób. W roku 2019 zawarto umowy ze 160 osobami (52,4% wzrost w stosunku do roku 2018). W kolejnych latach w COI, w ramach obsługi systemu CEPiK zatrudniono: 57 osób w 2020 r., 106 osób w 2021 r., 108 osób w 2022 r. i 63 osoby w 2023 r.⁹⁷.

W 2018 r. rozwiązano umowy ze 137 osobami, ze 108 osobami w 2019 r. (zmniejszenie liczby odejść o 21,2% w stosunku do roku 2018), z 78 osobami w 2020 r. (zmniejszenie liczby odejść o 27,8%), z 70 osobami w 2021 r. (zmniejszenie liczby odejść o 10,3%), z 75 osobami w 2022 r. (zwiększenie liczby odejść o 7,1%) oraz 24 osobami w pierwszej połowie 2023 r.

Dyrektor Departamentu HR w COI wyjaśniła, że przyczyną znacznej fluktuacji kadr wśród osób odpowiedzialnych za działanie CEPiK były m.in. cykl życia projektu oraz charakterystyka rynku pracy branży IT. *Konkurencja, poziom wynagrodzeń i otoczenie rynkowe nie sprzyjało do tej pory długofalowej współpracy z pracownikami o wąskich specjalnościach i umiejętnościach. Dodatkowo COViD spowodował, że świat się skurczył i możliwość pracy zdalnej otworzyła furtkę fachowcom w tym obszarze na współpracę np. z krajami UE lub USA. Eksperti IT mogli pracować zdalnie na zagranicznych projektach, zarabiać w euro lub dolarach (...).*

W COI wdrożono szereg rozwiązań mających na celu ograniczenie fluktuacji kadr w tym osób odpowiedzialnych za funkcjonowanie CEPiK. Wprowadzono m.in.:

- elastyczny czas pracy umożliwiający rozpoczęcie pracy między godziną 7:00 a 10:00 oraz świadczenie pracy w formie zdalnej;
- czterotygodniowy dodatkowy urlop po przepracowaniu (bez przerw) minimum trzech lat w COI;
- dzień wolny w urodziny;
- opiekę medyczną;
- szeroką gamę benefitów do wyboru dla pracowników.

Wprowadzono także program poleceń umożliwiający pracownikom polecanie do pracy znajomych.

W okresie objętym kontrolą w ramach CEPiK 2.0 udostępniane były cztery usługi elektroniczne.

- Historia pojazdu – dostępna od 2017 r.;
- Bezpieczny autobus – dostępna od 2017 r.;
- Mój Pojazd – uruchomiona w 2018 r.;
- Sprawdź uprawnienia kierowców – działa od 2020 r.

Zastępca Dyrektora Departamentu Strategii i Portfela Projektów poinformował także, że w ramach Zleceń CEPiK udostępniane są usługi sieciowe mające na celu udostępnienie danych w e-usługach systemów dziedzicznych innych niż CEPiK.

⁹⁷ Do 15 czerwca 2023 r.

**E-usługi
udostępnione
oraz planowane
w ramach CEPiK 2.0**

Dyrektor COI poinformował, że zmiany rozwojowe CEPiK są planowane i wykonywane przez COI na zlecenie Ministerstwa Cyfryzacji, zgodnie z zapotrzebowaniem i zleceniami przekazywanymi oficjalnie lub w trybie roboczym.

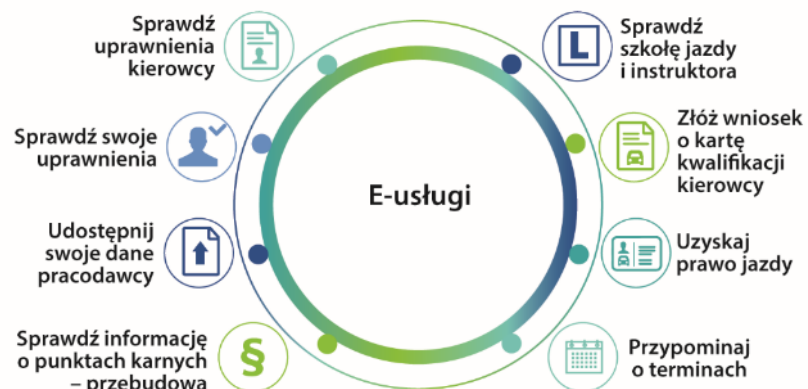
We wrześniu 2023 r. zostały udostępnione kolejne dwie e-usługi:

- Udostępnienie normy emisji spalin EURO w historii pojazdu oraz w aplikacji mObywatel – uzupełnienie danych o normie EURO;
- Historia pojazdu w aplikacji mObywatel.

Ponadto, w ramach projektu umowy ramowej dotyczącej współpracy w zakresie modernizacji systemu informatycznego CEPiK planowane jest udostępnienie następujących e-usług:

Infografika nr 5

E-usługi planowane do udostępnienia w związku z realizacją projektu „Modernizacja CEPiK”



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

Termin uruchomienia poszczególnych usług uzależniony jest od terminu podpisania ww. umowy na modernizację systemu CEPiK.

**Audyty systemu
CEPiK**

W okresie objętym kontrolą w COI nie było całościowego audytu funkcjonowania systemu CEPiK. Dyrektor COI poinformował, że przeprowadzono we własnym zakresie audyty wewnętrzne o charakterze procesowym, które obejmowały poszczególne elementy systemu CEPiK w ramach testów próby badawczej. Dodał także, że Ministerstwo Cyfryzacji nie zlecało COI przeprowadzenia kompleksowego audytu funkcjonowania wszystkich elementów systemu CEPiK.

W okresie objętym kontrolą w COI przeprowadzono siedem audytów wewnętrznych, w których zakres wchodziły elementy systemu CEPiK (próba dla badania danego procesu - obszaru). Dotyczyły one m. in. adekwatności funkcjonujących w COI standardów w procesie wytwórczym, oceny wdrożonych systemów ciągłości działania, ochrony danych osobowych, efektywności procesu zarządzania incydentami, a także zgodności działań z zewnętrznymi regulacjami w zakresie informatyzacji i cyberbezpieczeństwa. W wyniku audytów sformułowano wnioski dotyczące m.in. wprowadzenia procedur odtworzeniowych i przełączeniowych systemu CEPiK, przeprowadzenia analizy ryzyka naruszenia integralności, poufności, dostępności danych osobowych dla systemu CEPiK pod względem zastosowanych zabezpieczeń, a także sformalizowania i monitorowania procesu obsługi incydentów.

Wszystkie zalecenia dotyczące systemu CEPiK sformułowano w wyniku przeprowadzonych audytów zostały wdrożone, m.in. poprzez wprowadzenie sformalizowanych procedur oraz innych dokumentów i mechanizmów zarządczych, w tym analiz, raportów, cyklicznych spotkań grup roboczych oraz wdrożenie procesów monitorowania procesów.

5.4. Realizacja przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganie procesów: rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK

**NIK
ocenia pozytywnie
realizację przez PWPW
zadań związanych
z funkcjonowaniem
i rozwojem
oprogramowania służącego
wspomaganie procesów
rejestracji pojazdów,
wydawania uprawnień
do kierowania pojazdami
oraz uzyskania uprawnień
do kierowania pojazdami
w ramach SI CEPiK.**

PWPW rzetelnie monitorowała działanie systemów informatycznych objętych kontrolą oraz określiła zasady zarządzania zmianą. Rzetelnie przeprowadzała również testy infrastruktury technicznej i oprogramowania systemów SI Pojazd i SI Kierowca oraz realizowała prace związane z ich utrzymaniem. Spółka zapewniła ciągłość działania tych systemów. PWPW współpracowała z MC na podstawie zawartego porozumienia wykonując i wdrażając nowe funkcjonalności w Systemach PWPW. Zapewniała również (przez podwykonawcę) należyte wsparcie techniczne dla użytkowników oraz opracowała dokumentację w zakresie bezpieczeństwa kontrolowanych systemów informatycznych. Spółka rzetelnie wywiązywała się z zadań nałożonych umową zawartą z Ministerstwem Infrastruktury, porozumieniem zawartym z Ministrem Cyfryzacji oraz umowami wykonawczymi zawartymi na podstawie tego porozumienia.

Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa, nad którą nadzór właścicielski sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. Stały nadzór nad działalnością spółki sprawuje Rada Nadzorcza. Organem wykonawczym odpowiedzialnym za prowadzenie spraw spółki i jej reprezentację jest zarząd.

PWPW dostarcza m.in. dowody osobiste, paszporty biometryczne, prawa jazdy, a także zapewnia systemy IT i oprogramowanie do wydawania tych dokumentów. PWPW dostarcza także systemy informatyczne do obsługi rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami.

PWPW opracowała, wdrożyła oraz utrzymuje na potrzeby obecnego systemu CEPiK m.in. następujące systemy informatyczne:

- SI POJAZD wykorzystywany w starostwach powiatowych/urzędach miast na prawach powiatu do wspomaganie rejestracji pojazdów i personalizacji dowodów rejestracyjnych,
- SI KIEROWCA wykorzystywany w starostwach powiatowych/urzędach miast na prawach powiatu do wspomaganie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami i personalizacji praw jazdy.

**Zadania PWPW
w zakresie CEPiK**

W okresie objętym kontrolą PWPW od 2018 r. na podstawie umowy zawartej z Ministerstwem Infrastruktury na personalizację dokumentów⁹⁸, realizowała zadania w zakresie m.in. utrzymania systemów informatycznych (SI) Pojazd i Kierowca wykorzystywanych w wydziałach komunikacji starostw powiatowych/miast na prawach powiatu. Umowa ta obowiązuje do 2026 r. Zadania te obejmowały m.in. podłączenie do sieci WAN, dostarczenie infrastruktury komputerowej, a także przyjmowanie i obsługę zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości w działaniu systemów (helpdesk)⁹⁹. Dodatkowo, w 2020 r. PWPW zawarła porozumienie o współpracy z MC, w ramach którego zawarła trzy umowy wykonawcze na nowe funkcjonalności w systemie CEPiK. Ponadto, przed okresem objętym kontrolą, tj. w 2017 r., Spółka podpisała z COI umowę o współpracy ramowej. W ramach tej umowy w 2017 r. zawarte zostały dwie umowy wykonawcze¹⁰⁰.

⁹⁸ Umowa numer 9600018898 z 8 sierpnia 2018 r. wraz z załącznikami stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

⁹⁹ Usługa helpdesk była prowadzona przez Podwykonawcę na podstawie umowy utrzymaniowej.

¹⁰⁰ Umowa numer PWPW S.A./9600017136 z dnia 8 czerwca 2017 r. na realizację procesu testowego w ramach testów integracyjnych i akceptacyjnych z interesariuszami CEPiK 2.0 oraz umowa nr COI/U/3201/50/2017 z dnia 6 września 2017 r. na dostawę systemu automatyki tworzenia środowisk i wykonywania testów.

Spółka z własnej inicjatywy nie wychodziła z propozycjami współpracy z MC, COI w zakresie kontynuacji prac nad budową CEPiK 2.0.

Członek Zarządu wyjaśnił, że w związku z wprowadzanymi zmianami przepisów m.in.: w ustawie o kierujących pojazdami¹⁰¹ oraz ustawie Prawo o ruchu drogowym¹⁰² PWPW uczestniczyła jako jeden z interesariuszy systemu CEPiK 2.0, dostosowując systemy Pojazd i Kierowca do współpracy z bazą centralną CEPiK. System Pojazd został dostosowany do wymagań określonych przez MC/KPRM, a także wskazanych w dokumentacji przekazywanej przez COI.

Zarządzanie ryzykiem

PWPW nie posiadała wdrożonej normy ISO 31000 *Zarządzanie ryzykiem – zasady i wytyczne*, jednakże w oparciu o wymagania tej normy wdrożyła metodykę oceny ryzyka i tworzenia *Planów Postępowania z Ryzykiem*, zawarta w *Procedurze Zintegrowanego Systemu Zarządzania w PWPW*. Sposób postępowania ze zgłoszeniami, eskalacjami¹⁰³ i problemami z działaniem systemów SI Pojazd i SI Kierowca oraz czas i tryb ich przywracania do pełnej sprawności został określony w umowie utrzymaniowej.

W okresie objętym kontrolą Spółka nie prowadziła rejestru ryzyk dla ww. systemów, ponieważ w trakcie prac dostosowawczych SI Pojazd do CEP 2.0 to Ministerstwo Cyfryzacji/KPRM prowadziło główny rejestr ryzyk. PWPW wraz z podwykonawcą zgłaszała stosowne ryzyka, które były prezentowane na posiedzeniach Komitetu Sterującego.

NIK zauważa, że bieżąca analiza ryzyka jest ważnym elementem prawidłowego zarządzania procesem utrzymania systemów informatycznych. Systemy PWPW nie znajdują się w fazie intensywnego rozwoju, a są w fazie utrzymania. Utrzymanie systemów informatycznych również wiąże się z ryzykami, które dają się zidentyfikować i dla których przewiduje się działania i strategie zaradcze, jak np.: ataki cybernetyczne oraz ryzyka prawne i finansowe.

Współpraca PWPW z MC i COI

W dniu 16 grudnia 2022 r. przyjęta została przez Radę Portfela KPRM tzw. wizja biznesowa projektu pn. „Modernizacja CEPiK” oraz zatwierdzony został skład Komitetu Sterującego projektu. W dniu 3 lutego 2023 r. PWPW i COI wskazali kierowników powyższego projektu.

Członek zarządu wyjaśnił, że MC/KPRM w ramach bieżącej współpracy oraz w związku z publikowanymi zmianami w przepisach przekazywało do PWPW kolejne wersje dokumentacji, na podstawie której PWPW realizowała zmiany w SI Pojazd oraz SI Kierowca. Uwagi i wątpliwości były kierowane do Ministra Cyfryzacji i wyjaśniane były w trybie roboczym lub poprzez korespondencję pisemną. Ponadto, wskazał również, że PWPW S.A. na bieżąco zgłaszała robocze uwagi po otrzymaniu ww. materiałów.

W toku negocjacji treści umowy trójstronnej pomiędzy MC, COI i PWPW dotyczącej budowy systemu CEPiK 2.0 w ramach projektu „Modernizacja CEPiK” sporządzano wersje robocze protokołów rozbieżności¹⁰⁴. Określone w nich rozbieżności dotyczyły m.in.: body leasingu¹⁰⁵ i określenia wysokości kar umownych.

PWPW pozostawało w stałym kontakcie z COI i MC/KPRM w sprawach dotyczących funkcjonowania ewidencji pojazdów i kierowców, np. prowadzono uzgodnienia techniczne w związku z kolejnymi modyfikacjami systemu. Współpraca ta nie miała jednak sformalizowanego charakteru w postaci umowy PWPW z COI i MC/KPRM. Problemy w toku współpracy wiązały się z uzgadnianiem szczegółów dotyczących wymiany informacji pomiędzy SI Pojazd i SI Kierowca a CEPiK, w tym:

- dużej liczby błędów w systemie CEPiK mających wpływ na działanie SI Pojazd,

¹⁰¹ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622 ze zm.).

¹⁰² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 ze zm.).

¹⁰³ Eskalacja – przekazanie zgłoszenia przez przyjmującego do wyższej linii wsparcia.

¹⁰⁴ Protokoły przygotowane w ramach spotkań z 21 kwietnia, 9 maja i 23 czerwca 2023 r.

¹⁰⁵ Pozyskiwanie pracowników polegające na czasowym wypożyczeniu ich z innych podmiotów.

	<ul style="list-style-type: none"> - problemu w działaniu SI Pojazd powodowanego jakością danych, - niepowodzenia w migracji części danych z baz lokalnych SI Pojazd do CEPiK i powstających w związku z tym rozbieżności, - braku udostępniania przez COI środowiska testowego CEPiK dla innych interesariuszy.
<p>Monitorowanie działania Systemów PWPW</p>	<p>W okresie objętym kontrolą Spółka rzetelnie prowadziła monitoring działania systemów PWPW w zakresie m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - działania infrastruktury, baz danych, - certyfikatów, - zasobów dyskowych, - systemów backupowych, usług domenowych, - dostępności i awaryjności urządzeń. <p>Podwykonawca, obsługujący Helpdesk w ramach realizacji umowy utrzymaniowej, przysyłał do PWPW cotygodniowe oraz comiesięczne <i>Raporty z Wykonania Usług</i>, które zawierały informacje m.in. na temat liczby zgłoszeń, ich priorytetu i czasu usunięcia. Informacje o zaistniałych awariach masowych były przekazywane przez PWPW, w ramach kwartalnych raportów, do Ministerstwa Infrastruktury oraz przez COI do MC/KPRM.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Na podstawie umowy utrzymaniowej podwykonawca był zobowiązany do rejestracji zgłoszeń od użytkowników w systemie obsługi. PWPW miała dostęp do obsługiwanych zgłoszeń i błędów. Dodatkowo, po zarejestrowaniu zgłoszenia o priorytecie TOP (najwyższy) lub zmianie priorytetu istniejącego zgłoszenia na TOP, lub jeśli minęło 50% czasu na realizację zgłoszenia TOP, a następnie jeśli dane zgłoszenie przekroczyło termin realizacji określony w umowie utrzymaniowej, lub jeśli zarejestrowano eskalację, podwykonawca automatycznie wysyłał informację mailem do PWPW.
<p>Prace związane z rozwojem Systemów PWPW</p>	<p>W okresie objętym kontrolą prowadzone były prace w zakresie rozwoju Systemów PWPW. Na podstawie porozumienia z MC z 3 kwietnia 2020 r. Spółka rzetelnie zrealizowała prace dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> - integracji SI Pojazd z ePUAP w celu zapewnienia automatycznej wymiany informacji o zbyciu/nabyciu pojazdu między tymi systemami, - integracji SI Pojazd z ePUAP w zakresie rejestracji online przez dealerów, - wykonania usługi umożliwiającej przekazanie do systemu CEPiK informacji o zdanym egzaminie państwowym na prawo jazdy w celu wygenerowania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy w aplikacji mObywatel. <p>Prace te prowadzone były przez podwykonawcę na podstawie aneksów do umowy utrzymaniowej. Na podstawie przedmiotowej umowy realizowane również były zmiany prawne, związane z koniecznością integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK, które dotyczyły:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rejestracji motorowerów na tablice zabytkowe, - usunięcia wydawania kart pojazdu i nalepek kontrolnych, - przerejestrowania pojazdu z pozostawieniem obecnego numeru rejestracyjnego.
<p>Wydatki na rozwój i utrzymanie Systemów PWPW</p>	<p>Ponadto w 2018 r. PWPW wydatkowała (ze środków własnych) kwotę 820,1 tys. zł na zmiany wynikające z wdrożenia wersji SI Pojazd zintegrowanego z CEP 2.0, na podstawie dostarczonej przez COI dokumentacji.</p> <p>W 2020 r. w ramach prac rozwojowych polegających na zrealizowaniu e-usługi – obsługi integracji z ePUAP zgłoszeń sprzedaży i nabycia, poniesione zostały przez Spółkę wydatki (sfinansowane ze środków przekazanych przez MC) w wysokości 813,2 tys. zł. Dodatkowo, w ramach środków własnych PWPW wydatkowało 277,2 tys. zł na prace wynikające ze zmian przepisów.</p> <p>W 2021 r. na prace dotyczące e-usługi dotyczącej składania wniosków o rejestrację pojazdu przez salony sprzedaży pojazdów przez ePUAP, w PWPW poniesiono wydatki w kwocie 1 400,0 tys. zł, sfinansowane ze środków otrzymanych od MC.</p>

W 2023 r. (do 30 czerwca) PWPW poniosło wydatki w kwocie 2400,0 tys. zł (sfinansowane przez MC) w ramach realizacji prac rozwojowych w zakresie integracji SI Kierowca umożliwiającej udostępnianie danych kierowców z CEK, w tym informacji o zdanym egzaminie na prawo jazdy (*Tymczasowe Elektroniczne Prawo Jazdy*).

Dodatkowo, w okresie objętym kontrolą PWPW w ramach realizacji umowy utrzymaniowej zawartej z podwykonawcą poniosło wydatki w łącznej kwocie 102 169,5 tys. zł. z czego: w 2018 r. i 2019 r. poniesiono wydatki w wysokości po 18 966,7 tys. zł, w 2020 r. – 19 147,2 tys. zł, w 2021 r. – 18 419,3 tys. zł, w 2022 r. – 18 442,9 tys. zł a do 30 czerwca 2023 r. – 8226,7 tys. zł.

Zarządzanie zmianą dla Systemów PWPW

Proces zarządzania zmianą dla Systemów PWPW został uregulowany w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą i był przeprowadzany rzetelnie. Poszczególne zlecenia realizowane były jako osobne zlecenia - aneksy do tej umowy. Każde zlecenie obejmowało pięć etapów w tym:

- opracowanie specyfikacji wymagań i harmonogramu zmian,
- opracowanie projektu technicznego oraz scenariuszy testowych,
- wytworzenie modyfikacji,
- testy akceptacyjne i odbiory, w których uczestniczyli przedstawiciele Spółki,
- wdrożenie modyfikacji na środowisko produkcyjne.

PWPW nie była zobowiązana do informowania Ministra Cyfryzacji oraz pozostałych interesariuszy (np.: starostw czy komisariatów policji) o zmianach wprowadzanych do Systemów PWPW¹⁰⁶. Do pracowników urzędów korzystających z Systemów PWPW przesyłane były w toku procesu rozwojowego aktualizowane procedury i instrukcje.

PWPW po wdrożeniu CEPiK 2.0 w części dotyczącej CEP przesłało do Ministra Cyfryzacji swoje procedury dotyczące zarządzania zmianą, jednak nie zostały one zaakceptowane. W zakresie wdrożenia zmian dotyczących CEK takich procedur nie było. Wszystkie zmiany określone w aneksach do umowy utrzymaniowej PWPW z podwykonawcą były realizowane zgodnie z tą umową. MC było stroną inicjującą zmiany prawne. Następnie Ministerstwo określało termin wdrożenia tych zmian oraz przekazywało dokumentację, na podstawie której możliwe było przygotowanie przez PWPW dokumentów dla danej zmiany. Kolejnym krokiem było wdrożenie zmiany w środowisku testowym celem przetestowania.

- W ocenie NIK Spółka należycie zorganizowała proces zarządzania zmianą. Procedura nie odbiegała od typowej praktyki rynkowej i była efektem wieloletnich doświadczeń Spółki i podwykonawcy. W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły krytyczne awarie Systemów PWPW, co wskazuje, że wypracowana metodologia realizuje swoje cele.

¹⁰⁶ Obowiązku tego nie nakładała również na Podwykonawcę umowa utrzymaniowa.

Testy infrastruktury i oprogramowania Systemów PWPW

PWPW testowało infrastrukturę techniczną i oprogramowanie Systemów oraz wdrażane w oprogramowaniu zmiany. Zasady testowania zmian wprowadzanych w trybie usług rozwojowych uregulowane zostały w jednym z załączników do umowy utrzymaniowej. Testy akceptacyjne prowadzone były według *Scenariuszy Testów Akceptacyjnych*¹⁰⁷. Procedura ta zakładała, że po stwierdzeniu błędów (krytycznych lub wysokich) stosowne zapisy należało umieścić w scenariuszu wyznaczając czas potrzebny na ich usunięcie. Następnie zmodyfikowane oprogramowanie należało ponownie testować, a w przypadku stwierdzenia jego prawidłowego działania, procedura zakładała podpisanie protokołu odbioru.

Z protokołów odbiorów dla zrealizowanych prac rozwojowych wynika, że w ramach przeprowadzonych testów nie stwierdzono błędów.

W ocenie NIK testowanie i inne mechanizmy zarządzania jakością oprogramowania stosowane przez PWPW były skuteczne. PWPW odpowiednio adresowało problem niezawodności dostarczanych przez Spółkę SI POJAZD i SI KIEROWCA, wykonując odpowiednie testy oprogramowania i działania zapewniające niezawodność infrastruktury.

Testowanie zmian wprowadzanych w Systemach PWPW

Zmiany oprogramowania systemu centralnej bazy danych CEPiK przygotowane (i wstępnie przetestowane) na środowisku testowym były udostępniane dla systemów PWPW i na zasadzie regresji¹⁰⁸, a czasem testów EZE¹⁰⁹ z innymi interesariuszami sprawdzane w oparciu o przygotowane scenariusze i dane testowe. Spółka realizowała zmiany na bazie przepisów prawa i/lub dokumentacji przekazanej przez administratora systemu CEPiK. Po stronie PWPW modyfikacje niebędące zmianami prawnymi, lecz integracyjnymi były zatwierdzane przez Zarząd poprzez podpisanie aneksu. Zmiany stricte prawne, niewymagające dodatkowego finansowania były realizowane w ramach opłaty utrzymaniowej. Parametry Środowiska Testowego PWPW S.A., jak również Środowiska Produkcyjnego dla systemów SI Pojazd i SI Kierowca, określone były w umowie utrzymaniowej. Zgodnie ze *Szczegółowymi Zasadami Zabezpieczeń*, stanowiącymi załącznik do umowy utrzymaniowej, wszystkie tego typu operacje i zasady działania oparte były o dobre praktyki ITIL¹¹⁰. Testy zmian integracyjnych Systemów PWPW z CEPiK testowane były na Środowisku Testowym CEPiK lub PREPROD zapewnianym przez MC/COI.

Rozproszona infrastruktura i architektura Systemów PWPW, których funkcjonowanie opiera się na danych gromadzonych w SI Pojazd i SI Kierowca działających w starostwach, była odporna na rozległe awarie, na co wskazuje brak takich awarii w okresie objętym kontrolą.

PWPW zarządzała infrastrukturą dostarczaną do urzędów (serwery i sprzęt wykorzystywany w urzędach itp.) zgodnie z indywidualnymi umowami ze starostami. Parametry infrastruktury były dostosowywane do wymagań, wliczane i sprawdzane na etapie projektowania oraz przygotowywania rozwiązania informatycznego. Każda zmiana w Systemach PWPW przed wdrożeniem przechodziła testy zgodnie z procedurą opisaną w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą. Jak wyjaśnił członek Zarządu, dodatkowo wdrożenia po stronie Spółki realizowane były w cyklu 4-5 dniowym, żeby uniknąć większych awarii w razie niewykrycia błędów w aplikacji.

W ocenie NIK Spółka należycie zapewniła prawidłowe funkcjonowanie oprogramowania SI Pojazd i SI Kierowca.

Zapewnienie sprawnego działania Systemów PWPW

¹⁰⁷ Dalej: STA.

¹⁰⁸ Testy wykonywane po modyfikacji kodu źródłowego oprogramowania mające na celu ustalenie występujących błędów w tym oprogramowaniu.

¹⁰⁹ Testy oprogramowania wykonywane na środowisku produkcyjnym lub zbliżonym do produkcyjnego w celu dokonania oceny udostępnianego oprogramowania i identyfikacji potencjalnych błędów pod kątem realizacji zaplanowanych funkcjonalności.

¹¹⁰ Information Technology Infrastructure Library – zbiór publikacji zawierających najlepsze praktyki zarządzania usługami informatycznymi.

Poziom SLA dla systemów SI Pojazd i SI Kierowca określony został w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą. Poziom SLA w zakresie rozwiązywania błędów i incydentów został natomiast określony w umowach z urzędami i starostwami. PWPW zapewniała infrastrukturę oraz sieć WAN na potrzeby zarządzania Systemami PWPW oraz na potrzeby składania przez urzędy zamówień na dokumenty komunikacyjne wytworzone w Spółce, tj. dowody rejestracyjne, prawa jazdy. Kontrola wykazała, że określony w umowie utrzymaniowej poziom SLA był przez podwykonawcę dotrzymany.

W okresie objętym kontrolą utrzymanie systemów było zgodne z Porozumieniem z MC z 2020 r. i umowami wykonawczymi, zawartymi na jego podstawie. Zadanie to realizowane było na podstawie umowy utrzymaniowej zawartej z podwykonawcą, natomiast komunikacja pomiędzy SI Pojazd i SI Kierowca a CEPiK odbywała się w ramach OST112¹¹¹. Dodatkowo, Spółka zawarła umowę na zbudowanie sieci WAN w urzędach i starostwach.

Zdublowane elementy infrastruktury, w oparciu o którą funkcjonowały Systemy PWPW, obejmowały m.in.: centra danych oraz znajdujące się w nich klastry wizualizacyjne, przełączniki czy zapory ogniowe, routery oraz system kopii zapasowych w centrach danych oraz serwery w 16 urzędach. Dodatkowo, w przypadku awarii łącz sieci rozległej (WAN) operator po upływie 24 h od chwili jej wystąpienia był zobowiązany zapewnić łącze zapasowe.

Dostęp do ewidencji CEPiK był realizowany po stronie starostw i miast na prawach powiatu w całości w oparciu o infrastrukturę PWPW oraz Systemy PWPW. Spółka zapewniała utrzymanie sprzętu będącego jej własnością oraz zapewniała działanie SI Pojazd i SI Kierowca zgodnie z SLA ujętym w umowach, przy zachowaniu sprawnych połączeń z centralną ewidencją (za które odpowiada MC z MSW i Policją).

Proces weryfikacji i odbioru prac w PWPW

W okresie objętym kontrolą zasady dotyczące wprowadzania zmian w Systemach PWPW określone były w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą na bazie ustalonych w niej STA. Proces weryfikacji i odbioru przewidywał testy Wewnętrzne Oprogramowania na środowisku testowym wykonawcy w celu weryfikacji prawidłowości jego działania i zgodności z zatwierdzonym Projektem Technicznym i harmonogramem w obecności komisji składającej się z przedstawicieli obydwu stron. W przypadku stwierdzenia błędów strony uzgadniały między sobą czas na ich usunięcie. W przypadku wystąpienia jednego błędu krytycznego lub trzech wysokich testy uznawane były za zakończone negatywnie. Po opracowaniu poprawionej wersji oprogramowania procedura testowania była powtarzana.

Komisja złożona z przedstawicieli podwykonawcy oraz PWPW przeprowadzała Testy Akceptacyjne nowej wersji Oprogramowania Użytkowego według zatwierdzonego STA.

W ocenie NIK PWPW należycie zorganizowała proces wprowadzania zmian w Systemach PWPW.

Zarządzanie incydentami i wsparcie techniczne dla użytkowników Systemów PWPW

Zarządzanie incydentami oraz wsparcie techniczne dla użytkowników Systemów PWPW było prowadzone przez podwykonawcę, na podstawie umowy utrzymaniowej. Linia telefoniczna dla użytkowników działała od godziny 7.00 do 18.00 w dni robocze oraz od 7.00 do 15.00 w soboty. Dodatkowo, użytkownicy mieli możliwość korzystania z aplikacji e-helpdesk (dostępnej całodobowo) oraz z e-maila zewnętrznego (w przypadku braku możliwości założenia zgłoszenia przez aplikację).

Wsparcie użytkownika, tzw. Helpdesk, składał się z trzech linii wsparcia: I linii – konsultantów - odpowiedzialnej za zgłoszenia niewymagające specjalistycznej wiedzy oraz interwencji; II linii – zespołu administratorów oraz III linii – zespołu deweloperów. Zgłoszenia w systemie mogły mieć status: zarejestrowanych, otwartych (w trakcie), zawieszonych lub zamkniętych. Zgłoszenia były rejestrowane w systemie unikalnym numerem oraz posiadały takie informacje

¹¹¹ OST 112 - Ogólnopolska Sieć Teleinformatyczna dla numeru 112.

jak: kategoria zgłoszenia, priorytet, dane i telefon kontaktowy zgłaszającego, opis problemu. Czas rozwiązywania poszczególnych zgłoszeń był uzależniony od przydzielonego mu priorytetu¹¹² i określony był w umowie utrzymaniowej. Użytkownik w ciągu pięciu dni od zamknięcia zgłoszenia mógł zgłosić zastrzeżenia co do jego sposobu załatwienia. PWPW w ramach systemów udostępniło stronę internetową z informacjami dla starostw, w ramach której informowano: o wprowadzaniu zmian w systemach oraz o harmonogramie zmian planowanych wraz z ich opisem. W zakresie błędów dotyczących bazy centralnej CEPiK zgłoszenia rejestrowane przez helpdesk PWPW, jednak były przekazywane do COI celem rozwiązania.

Członek Zarządu wyjaśnił, że użytkownik Systemów PWPW był w aplikacji informowany o rozwiązaniu zgłoszenia. Dodatkowo, użytkownik miał możliwość przekazywania zgłoszenia aż do poziomu najwyższego kierownictwa i złożenia reklamacji. Ponadto, PWPW rokrocznie prowadziła badania poziomu zadowolenia klientów, wskazanych przez poszczególne Piony/Biura. W 2022 roku, dodatkowo na prośbę Pionu Produkcji Dokumentów (PV), do grupy klientów ww. Pionu została wysłana ankieta badająca poziom świadczenia usług Helpdesku systemu SI Pojazd i SI Kierowca.

PWPW należycie monitorowała wykonywanie przez podwykonawcę zadań w zakresie wsparcia użytkownika. Podwykonawca przysyłał cotygodniowe oraz comiesięczne raporty z realizacji zadań helpdesku. Raporty zawierały informacje na temat m.in.: liczby i priorytetów zgłoszeń oraz czasu ich usunięcia.

W okresie pomiędzy 1 stycznia 2022 r. a 3 sierpnia 2023 r., w systemie obsługi helpdesk zarejestrowanych zostało 110 056 zgłoszeń. Liczba zgłoszeń miesięcznie kształtowała się w przedziale od 4620 w styczniu 2022 r. do 9351 w maju 2022 r. Najczęstsze powody zgłoszeń dotyczyły *Administracyjnej Korekty Danych* oraz problemów z oprogramowaniem.

W wyżej wymienionym okresie zgłoszone zostały 53 incydenty, którym nadany został priorytet „krytyczny”. Kontrola wykazała, że incydenty były rozwiązywane w terminach określonych w umowie utrzymaniowej.

- W ocenie NIK Spółka rzetelnie realizowała wsparcie techniczne dla użytkowników SI Pojazd i SI Kierowca.

Proces usuwania niezgodności danych w CEP i CEK

Na podstawie rejestru zgłoszeń użytkowników z kwietnia 2023 r. ustalono, że w miesiącu tym wpłynęło 585 zgłoszeń dotyczących usuwania niezgodności danych zgromadzonych w CEPiK, na które składały się:

- konieczność dokonania Administracyjnej Korekty Danych,
- puste raporty,
- niezgodności w ewidencji,
- rozłączenie danych pojazdów.

Usuwanie niezgodności danych zgromadzonych w CEP i CEK nie było zadaniem PWPW¹¹³. Badanie przeprowadzone na próbie zgłoszeń¹¹⁴ wykazało, że operator Helpdesk niezwłocznie po otrzymaniu od zgłaszającego wszystkich dokumentów przekazywał je do COI.

W okresie objętym kontrolą za bezpieczeństwo Systemów SI Pojazd i SI Kierowca odpowiadało 15 osób.

Członek zarządu podał, że za bezpieczeństwo cybernetyczne funkcjonowania Systemów PWPW odpowiada podwykonawca, zgodnie z umową utrzymaniową.

Pracownicy odpowiadający z ramienia Spółki za bezpieczeństwo SI Pojazd i SI Kierowca posiadali odpowiednie kompetencje, tj. posiadali co najmniej roczną praktykę zawodową w zakresie bezpieczeństwa IT oraz wykształcenie kierunkowe, a także odpowiednie certyfikaty.

Bezpieczeństwo Systemów PWPW

¹¹² Priorytety: TOP, High, Medium, Low i None.

¹¹³ Zgłoszenia takie były przesyłane do COI.

¹¹⁴ Na podstawie badania 19 przypadków wybranych z rejestru, stwierdzono, że zgłoszenia zostały przekazane do COI w terminie od pięciu do 17 dni od zgłoszenia do helpdesk.

W okresie objętym kontrolą zasady bezpieczeństwa SI Pojazd i SI Kierowca były określone w dwóch dokumentach, tj. w Szczegółowych Zasadach Zabezpieczeń w systemach Pojazd i Kierowca i Systemie Word, stanowiących załącznik do umowy utrzymaniowej, oraz w Instrukcji Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach¹¹⁵.

Szczegółowe Zasady Zabezpieczeń w sposób obszerny i wyczerpujący określały omawiane zagadnienia. Instrukcja Bezpieczeństwa poruszała w wystarczającym zakresie zagadnienia istotne dla pracowników i naczelników urzędów posługujących się Systemami PWPW. Była ona skierowana do użytkownika niebędącego profesjonalistą z zakresu systemów IT i w tym zakresie spełniała swoje zadanie.

PWPW przyjęło dwa wnioski o usunięcie konta w Systemie PWPW złożone przez osobę nieuprawnioną

PWPW zatwierdziło w dniu 14 marca 2023 r. dwa wnioski: o usunięcie konta jednego z pracowników starostwa powiatowego w Piasecznie oraz o zmianę uprawnień drugiego z pracowników w Systemie PWPW, złożone przez osobę nieuprawnioną, która podpisała się pod ww. wnioskami jako Starosta. Dopiero trzeci wniosek złożony przez tą osobę został przez PWPW odrzucony. Członek Zarządu wyjaśnił, że zatwierdzenie dwóch wniosków złożonych przez osobę nieuprawnioną było wynikiem błędu ludzkiego. Uprawnienia dla Naczelnika Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Piasecznie zostały nadane ponownie 12 czerwca 2023 r. na okres 2 lat. Pracownikowi, który dopuścił się błędu została udzielona ustna uwaga.

Zapewnienie ciągłości działania Systemów PWPW

W okresie objętym kontrolą w PWPW nie tworzono dokumentacji dotyczącej zapewnienia ciągłości działania i planów awaryjnych w zakresie Systemów PWPW. Działaniem Spółki w tym zakresie było umożliwienie pracy Systemów PWPW w tzw. trybie awaryjnym¹¹⁶. W tym trybie, w przypadku braku komunikacji SI Pojazd z CEPiK urzędy mają możliwość zarejestrowania pojazdu i wydania pozwolenia czasowego. Po przywróceniu komunikacji użytkownik (urząd) przekazuje te dane do SI CEPiK.

Odnosząc się do testowania procedury dotyczącej trybu awaryjnego członek Zarządu wyjaśnił, że była każdorazowo testowana przy okazji wykonywania testów regresji przed wdrożeniem nowej wersji aplikacji SI Pojazd. PWPW wraz z podwykonawcą wdrażały nowe wersje aplikacji z częstotliwością co dwa tygodnie. Czasami termin ten był skracany lub wydłużany w zależności od potrzeb¹¹⁷. W ramach scenariusza testów integracyjnych Systemów PWPW z bazą centralną CEPiK testowano punkt: *Rejestracja awaryjna*, który obligatoryjnie był sprawdzany.

Zapewnienie obsady kadrowej zarządzającej Systemami PWPW

W okresie objętym kontrolą w Dziale Utrzymania i Eksploatacji Systemów IT w Pionie Produkcji Dokumentów pracowało od ośmiu do dziewięciu osób¹¹⁸. Wśród osób zatrudnionych w Dziale Utrzymania i Eksploatacji Systemów IT nie występowała zwiększona fluktuacja pracowników. Fluktuacja następowała natomiast wśród kadry kierowniczej. W okresie objętym kontrolą 13 spośród 20 osób odpowiedzialnych za systemy PWPW odeszło ze stanowiska¹¹⁹.

Odnosząc się do fluktuacji wśród kadry kierowniczej Członek Zarządu wyjaśnił, że PWPW jako Spółka Skarbu Państwa podlega zmianom na stanowiskach kierowniczych, których dysponentem był organ sprawujący nadzór właścicielski. Wraz ze zmianami personalnymi kreowana był polityka dotycząca podziału zadań oraz zmian w strukturze organizacyjnej.

W zakresie oszacowania liczby pracowników potrzebnych do zapewnienia sprawnego działania systemów PWPW Członek Zarządu wyjaśnił, że sprawne działanie tych systemów zapewniane było przez podwykonawcę, który

¹¹⁵ Obydwa dokumenty są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.

¹¹⁶ Określony w §17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1849).

¹¹⁷ Data wdrożenia zmiany prawnej lub ustalonej integracji.

¹¹⁸ Jedna osoba została zatrudniona w 2022 r.

¹¹⁹ W tym dwie osoby powróciły na stanowiska kierownicze w PWPW.

świadczył usługi na podstawie umowy utrzymaniowej i to po jego stronie było zapewnienie odpowiedniej liczby osób, celem świadczenia usługi na właściwym poziomie.

W ocenie NIK wskazuje to, że PWPW należycie zarządzała ciągłością działania Systemów PWPW

Audyty/kontrole dotyczące działania Systemów PWPW

W okresie objętym kontrolą, w PWPW przeprowadzonych zostało pięć wewnętrznych kontroli doraźnych (w 2019 r. i 2020 r.), których przedmiotem była m.in. prawidłowość przeprowadzenia postępowań zakupowych w zakresie wyboru dostawcy zestawów komputerowych oraz dostawcy infrastruktury i oprogramowania dla urzędów na potrzeby SI Pojazd i SI Kierowca, a także zawieranie umów na udostępnienie sieci WAN. Ponadto, w 2023 r. przeprowadzony został audyt dotyczący przeniesienia autorskich praw majątkowych do wytworzonego oprogramowania w ramach umowy utrzymaniowej¹²⁰.

Członek zarządu wyjaśnił m.in., że SI Pojazd i SI Kierowca znajdowały się w fazie utrzymania (eksploatacji) a wiele stwierdzonych ryzyk operacyjnych było przekazane do obsługi przed podmiot zewnętrzny w ramach umowy utrzymaniowej. Funkcjonujący w PWPW system audytów wewnętrznych, zewnętrznych oraz kontroli wewnętrznej miały charakter kontroli funkcjonalnej, których wyniki były kierowane do najwyższego kierownictwa Spółki, a nie bieżącej kontroli operacyjnej.

5.5. Realizacja przez starostów zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPIK oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek funduszu celowego CEPIK i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych

Starostowie prawidłowo realizowali zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPIK oraz Systemów PWPW.

Kontrolowane starostwa powiatowe (14) prawidłowo realizowały zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz Systemów PWPW. W trakcie obsługi wniosków rzetelnie weryfikowano dane przedkładane przez obywateli pod kątem zgodności z danymi zawartymi w systemie. Podejmowano odpowiednie działania w sytuacji stwierdzenia błędów i rozbieżności danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP). W większości starostw (11, tj. 79 %) zapewniono, aby dostęp do CEPIK posiadały wyłącznie osoby uprawnione zgodnie z aktualnym zakresem powierzonych czynności. W trzech starostwach stwierdzono pojedyncze przypadki braku niezwłocznego odebrania uprawnień byłym pracownikom co było niezgodne z § 20 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia KRI. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. w 11 z 14 starostw (79%) terminowo przekazywano opłaty ewidencyjne na rzecz Funduszu CEPIK a w 12 starostwach (86%) terminowo przesyłano sprawozdania z pobranych opłat ewidencyjnych do ministra właściwego ds. informatyzacji. W latach 2020–2022 osiem starostw (57%) przeprowadziło kontrole w stacjach kontroli pojazdów, zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy p.o.r.d.

Prawidłowo naliczono i odprowadzono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPIK, a także terminowo przekazywano sprawozdania w tym zakresie

Starostowie wskazywali na wiele problemów i błędów pojawiających się przy realizacji zadań w systemie CEPIK, które wymagają rozwiązania.

¹²⁰ Dokumenty z opisanych kontroli oraz audytu, w tym ich wyniki oraz rekomendacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Wprowadzenie	Starostowie dokonują rejestracji pojazdów oraz wydają uprawnienia do kierowania pojazdami za pośrednictwem odpowiednio <i>Systemu Informatycznego Pojazd</i> i <i>Systemu Informatycznego Kierowca</i> , jako użytkownik końcowy systemu CEPiK.
W starostwach prawidłowo wykorzystywano dostarczony przez PWPW sprzęt komputerowy do realizacji zadań w Systemach PWPW	W celu realizacji zadań z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz SI Pojazd i SI Kierowca, PWPW dostarczyła do wszystkich kontrolowanych starostw sprzęt komputerowy. W skład wyposażenia wchodził m.in. sprzęt: komputery, monitory, drukarki, czytniki kart inteligentnych, skanery oraz urządzenia sieciowe (m.in. serwery, routery i zasilacze awaryjne). Dostarczona infrastruktura sprzętowa umożliwiała sprawną realizację zadań z wykorzystaniem systemu CEPiK. Sprzęt działał prawidłowo, a w przypadku wystąpienia awarii był on naprawiany niezwłocznie przez PWPW.
Główne problemy i błędy w obsłudze SI POJAZD	<p>Starostowie prawidłowo realizowali zadania z zakresu rejestracji pojazdów z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz SI Pojazd.</p> <p>W ocenie użytkowników systemu, tj. pracowników wydziałów komunikacji, obsługa SI Pojazd była zazwyczaj prosta, jednakże niepozbawiona ograniczeń utrudniających załatwianie konkretnych spraw. Jako główne problemy w obsłudze SI Pojazd wymagające rozwiązania wskazywano m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – brak możliwości wyszukania firm/przedsiębiorców po numerze NIP (istnieje możliwość wyszukania firmy/przedsiębiorcy wyłącznie po numerze REGON); – zbyt rozbudowany proces wprowadzenia krótkiej adnotacji typu GAZ, HAK, czy TAXI w sytuacji, gdy w przypadku konkretnego pojazdu nie podejmowano żadnych działań przez dłuższy czas. W takiej sytuacji system CEP wymaga przeklasyfikowania pojazdu oraz przejścia przez cały proces, jak przy rejestracji pojazdu; – w przypadku konieczności edytowania już zapisanego zgłoszenia zbycia/nabycia pojazdu system CEP nie zawsze umożliwia wykonanie takiej operacji; – brak wielu modeli pojazdów w katalogu, przez co istnieje konieczność wpisywania takich danych ręcznie, albo konieczność dokonania rejestracji pojazdu bez wpisanego modelu. Np. pojazdowi Opel Corsa przypisano w bazie danych nazwę „model C”, co powoduje, że brak było możliwości zarejestrowania pojazdu pod właściwą nazwą. W takiej sytuacji na dowodzie rejestracyjnym nadrukowywana była litera C zamiast wyrazu Corsa; – podczas operacji wydawania wtórnika dowodu rejestracyjnego brak możliwości szybkiego zamówienia takiego dokumentu „z paska” – tak, jak odbywało się to wcześniej - bez konieczności wprowadzania zmian. Jeżeli bowiem występują różnice pomiędzy bazą CEP a bazą lokalną nie można zamówić dowodu rejestracyjnego. Program wymusza wielokrotne przejście procesu rejestracji; – po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru, jeżeli właściciel zlikwiduje pojazd przed odebraniem stałego dowodu rejestracyjnego, brak możliwości wyrejestrowania pojazdu zarówno w urzędzie w którym rozpoczęto rejestrację pojazdu, jak i w urzędzie poprzedniej rejestracji. <p>Najczęstsze zgłaszane błędy w działaniu SI Pojazd polegały m.in. na tym, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – właściciele pojazdów zgłaszali, że nie mogą wykonać badania technicznego w związku z brakiem pojazdu w bazie CEP – pojazdy te występują wyłącznie w bazie lokalnej (błąd migracji). Po zgłoszeniu problemu do firmy DXC (zajmującej się wsparciem technicznym Systemów PWPW) czas oczekiwania na naprawienie błędu wynosił nawet kilkanaście miesięcy; – nie wszystkie miejscowości położone w powiecie wrocławskim widniały w bazie danych, przez co proces zapisania adresu oraz całej czynności wymaga kombinacji poprzez wielokrotne zaznaczenie braku terytorium

- i wielokrotne pobranie z CEP danych właściciela. Kod pocztowy danej gminy nie obejmował wszystkich miejscowości w niej zlokalizowanych;
- przy operacji dotyczącej wydania wtórnika dowodu rejestracyjnego występował problem związany z naniesieniem jakichkolwiek zmian, które nastąpiły od ostatniej operacji;
 - przy wydaniu wtórnika dowodu rejestracyjnego, jeżeli występują różnice w bazie CEPiK i bazie lokalnej, nie było możliwości zapisania operacji. Należało kilkakrotnie przeprowadzić cały proces rejestracji;
 - po wydaniu czerwonych tablic rejestracyjnych czerwonych (przejazdowe/wywóz) na karcie informacyjnej drukuje się poprzedni numer rejestracyjny;
 - karta informacyjna pojazdu nie aktualizowała się – po dokonaniu jakichkolwiek zmian (uzupełnień) system dokonuje stosownego zapisu w adnotacjach, tj. poza kartą informacyjną;
 - występowały problemy z zarejestrowaniem pojazdu elektrycznego;
 - przy wprowadzaniu adnotacji typu GAZ, L, TAXI system CEPiK nie zaciągał skorygowanej (skróconej) daty badania technicznego pojazdu z bazy lokalnej;
 - podczas kontroli drogowej prowadzonej przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego dwukrotnie została wykonana czynność elektronicznego zatrzymania dowodu rejestracyjnego, co skutkowało brakiem dostępu do pojazdów w CEP m.in. przez stację kontroli pojazdów, Policję, czy Wydział Komunikacji. Po zgłoszeniu problemu do Helpdesk, prowadzonego przez firmę DXC, otrzymano informację zwrotną o konieczności usunięcia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego jednej z dwóch czynności zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Skutkowało to „zniknięciem” pojazdu z CEPiK również w bazie dostępnej dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Sprawa została ponownie zgłoszona do Helpdesk DXC, a następnie skierowana do Centralnego Ośrodka Informatyki, przy czym klient nie miał w tym czasie możliwości użytkowania pojazdu;
 - system CEP nie daje możliwości wydania decyzji o umorzeniu postępowania administracyjnego. o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, pomimo złożenia wniosku przez stronę takiego postępowania, chociaż zgodnie z art. 105 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego¹²¹, organ administracji publicznej może umorzyć postępowanie, jeżeli wystąpi o to strona, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, a nie sprzeciwiają się temu inne strony oraz gdy nie jest to sprzeczne z interesem społecznym.

Starostowie prawidłowo realizowali zadania z zakresu wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz SI Kierowca.

Jak wskazywali użytkownicy systemu SI Kierowca, tj. pracownicy wydziałów komunikacji, obsługa SI Kierowca była zazwyczaj prosta i pozwalała na załatwienie spraw. Wskazywano jednak na problemy w obsłudze SI Kierowca oraz na potrzebę ich rozwiązania, tj. m.in. na:

- brak migracji danych dotyczących zwrotów zatrzymanych praw jazdy (brak centralnej bazy danych);
- brak możliwości wpisania wystawcy dokumentu przy wprowadzaniu do CEK zatrzymania zagranicznego prawa jazdy;
- niewyszukiwanie przez CEK danych, jeżeli w trakcie edycji danych kierowca podaje drugie imię;
- po zmianie kwalifikacji badań lekarskich do prawa jazdy w CEK nie pojawiają się orzeczenia lekarskie wprowadzone jako kwalifikacyjne, natomiast PKK¹²² pozostaje zablokowany, przez co kandydat na kierowcę nie może zapisać się na egzamin;

¹²¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 775, ze zm.

¹²² Profil kandydata na kierowcę.

- niewyszukiwanie przez CEK uprawnień kierowców posiadających zagraniczne prawa jazdy pomimo, że dane takich osób zostały wprowadzone do systemu i takim osobom zostały wydane KKK¹²³;
- Główne problemy i błędy w obsłudze SI KIEROWCA
- częste „zawieszanie” się SI Pojazd, co powoduje utratę pism i wprowadzanych informacji, jak również jego spowolnione działanie w przypadku otwarcia więcej niż jednej zakładki CEK;
- brak w serwisie prawnym CEK wszystkich niezbędnych aktów prawnych oraz jego bieżącej aktualizacji.
- niefunkcyjny i przestarzały edytor służący do sporządzania pism, w którym często blokuje się pasek narzędzi;
- dostępną (widoczną w systemie) dopiero po około 20 minutach aktualizację PKK dokonaną przez WORD¹²⁴, również w przypadku udostępniania i zwrotu PKK;
- występowanie przypadków długotrwałego rozwiązywania problemów przez Helpdesk, których realizacja trwa nawet kilka tygodni, lub pracownik dostaje zwrotną informację, że utrudnienie zostanie rozwiązane dopiero przy okazji wprowadzania nowej wersji systemu.

Do słabych stron działania SI Kierowca zaliczono zbyt częste powolne działanie tego systemu, jego zawieszanie się oraz poniższe błędy:

- w przypadku zatrzymania zagranicznego prawa jazdy, które zostało wydane w wyniku wymiany polskiego dokumentu, system CEK zatrzymuje polski dokument;
- w przypadku kierowcy, który otrzymał PKK, w powiecie A i posiadał prawo jazdy wydane w powiecie B, w PKK niewidoczne były dane dotyczące posiadanego prawa jazdy, które trzeba było wpisać ręcznie;
- w systemie CEK funkcjonalność „sprawdź ograniczenia” pokazuje wyłącznie zatrzymane prawa jazdy, natomiast nie pokazuje przypadków zakazów i cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami, informując wówczas jedynie, że należy zweryfikować uprawnienia;
- w przypadku, gdy prawo jazdy zostało zatrzymane przez organ kontroli ruchu drogowego i taki organ wprowadził zatrzymanie do systemu CEK, a do starostwa nie wpłynęło postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, natomiast wpłynęło postanowienie o odmowie zatrzymania dokumentu, albo o jego zwrocie, z poziomu starostwa nie można było dokonać takiego zwrotu;
- brak było możliwości zaznaczenia utraty prawa jazdy wydanego w innym urzędzie;
- brak możliwości sprawdzenia w EUCARIS wydania karty kwalifikacji kierowcy w innym urzędzie;
- występował problem kierowcy kontrolowanego przez Policję ze zwróconymi uprawnieniami po wcześniejszym zatrzymaniu – w Starostwie widnieje zwrócone prawo jazdy, natomiast Policja widzi dokument jako zatrzymany.

**Zgłoszone
przez starostwa
problemy
w działaniu CEPiK
z wykorzystaniem
Systemów PWPW**

W kontrolowanych starostwach w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r.¹²⁵ wystąpiło łącznie¹²⁶ 3 740 problemów związanych z funkcjonowaniem CEPiK, z tego nie rozwiązano problemów dotyczących 39 zgłoszeń¹²⁷. Problemy były zgłaszane poprzez aplikację e-helpdesk, infolinię, fax lub e-mail do firmy DXC, odpowiedzialnej za obsługę tego typu zgłoszeń.

Przykład

W **Starostwie Powiatowym w Gołdapi** na dzień 30 czerwca 2023 r. nie zostały rozwiązane następujące problemy:

- samochód posiadał niezmienione tablice rejestracyjne z powiatu gołdapskiego, dlatego Starostwo było właściwe z urzędu do wyrejestrowania tego pojazdu. Jednak z uwagi na wydaną decyzję czasową w celu wywozu pojazdu za granicę wydaną przez Starostwo w Bartoszycach nie było możliwości wyrejestrowania tego pojazdu.

Zgłoszenie zostało zarejestrowane¹²⁸ i przekazane do COI. Wielokrotnie zgłaszano prośbę o przyspieszenie rozwiązania problemu;

- w dniu 1 lutego 2023 r. pracownik Wydziału Komunikacji w Starostwie Powiatowym w Suwałkach telefonicznie poinformował o problemie z przerejestrowaniem pojazdu zarejestrowanego w Starostwie z uwagi na odmienne numery rejestracyjne tego samego samochodu widniejące w dowodzie rejestracyjnym i w systemie. Zgłoszenie zostało zarejestrowane¹²⁹ i przekazane do COI;
- w 2016 r. wyrejestrowano nieprawidłowo pojazd marki Volvo V70 wpisując omyłkowo nieprawidłowy nr rejestracyjny. Nieprawidłowe wyrejestrowanie zauważył właściciel pojazdu w dniu 4 maja 2023 r. w trakcie przeglądania aplikacji mObywatel, w której podane są m.in. dane o zarejestrowanych pojazdach. O zaistniałej sytuacji właściciel pojazdu powiadomił Starostwo. Koniecznym było zgłoszenie błędu do helpdesk i wnioskowanie o administracyjne anulowanie wyrejestrowania, gdyż pojazd faktycznie porusza się po drodze i nigdy nie był wyrejestrowywany. Zgłoszenie zostało zarejestrowane¹³⁰ i przekazane do COI, celem dalszej realizacji.

Szczegółowym badaniem objęto łącznie 619 wniosków składanych przez obywateli obsługiwanych z wykorzystaniem SI POJAZD w zakresie zbycia/nabycia, wyrejestrowania, zmiany właściciela, przerejestrowania i rejestracji pojazdu. W trakcie czynności przeanalizowano procedurę wprowadzania danych do systemu w zakresie wskazanych powyżej rodzajów wniosków. Szczególną uwagę zwrócono na weryfikację zgodności danych zawartych w dokumentach i systemie CEPiK. W dziewięciu przypadkach stwierdzono, że wystąpiły rozbieżności pomiędzy danymi zawartymi w systemie CEPiK a przedłożoną przez obywateli dokumentacją. I tak:

**Rozbieżności
pomiędzy danymi
zawartymi
w systemie CEPiK
a przedłożoną przez
obywateli
dokumentacją**

Przykłady

W Starostwie Powiatowym w Bielsku Podlaskim:

- w CEPiK nie wskazano aktualnej daty badań technicznych pojazdu, mimo, że były one wykonane i obywatel dostarczył stosowne dokumenty. Zamieszczono natomiast informację o wymianie drogomierza wykonanej na tej samej stacji kontroli pojazdów, w tym samym dniu co badanie okresowe¹³¹. Na podstawie posiadanych dokumentów poprawiono datę badań na aktualną;
- właściciel pojazdu zgłosił się z dowodem rejestracyjnym by wyjaśnić rozbieżności po kontroli Policji, która w systemie CEPiK widziała inny pojazd o tym samym nr VIN, nastąpiło tzw. „scalenie pojazdów”¹³².

W Starostwie Powiatowym w Lidzbarku Warmińskim:

- w jednym przypadku stwierdzono rozbieżność pomiędzy datą zawarcia umowy kupna/sprzedaży w dołączonych dokumentach, a datą występującą w CEPiK. Pracownik starostwa lidzbarskiego telefonicznie przekazał pracownikowi starostwa, w którym pojazd był zarejestrowany, różnice w danych. Po wyjaśnieniu sprawy okazało się, że sprzedający przesłał dwa zgłoszenia zbycia tego samego pojazdu, z których pierwsze zawierało niewłaściwą datę sprzedaży. Po weryfikacji z umową sprzedaży data została poprawiona przez starostwo obsługujące zgłoszenie zbycia;
- w zawiadomieniu o nabyciu pojazdu, złożonym za pośrednictwem platformy e-PUAP, kupujący wpisał niewłaściwy numer VIN, który był inny niż w systemie CEPiK i na dołączonej umowie. Zgłoszenie to zostało odesłane do nadawcy w celu poprawienia i ponownego zgłoszenia.

W Starostwie Powiatowym w Białymstoku:

w CEPiK.

¹³² Przypadek dotyczył krótkiego, 4 cyfrowego nr VIN (tzw. nr ramy).

Zarządzanie
uprawnieniami
do CEPiK

- czynność przerejestrowania pojazdu – przy zgłoszeniu nabycia pojazdu pojawił się błąd w powiązaniu umów; nie dokonywano zgłoszenia do administratora, gdyż wprowadzono nowe zgłoszenie bez opcji powiązania umów;
- czynność przerejestrowania pojazdu przy zachowaniu dotychczasowych tablic – brak możliwości zapisania rejestracji z powodu błędu kodu homologacji w systemie CEPiK; dokonano zgłoszenia do administratora; zamówiono klasyfikację homologacji w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie dla pojazdu;
- czynność przerejestrowania pojazdu – brak w CEPiK informacji o poziomie emisji spalin; nie dokonywano zgłoszenia do administratora i dane uzupełniono samodzielnie w systemie;
- czynność przerejestrowania pojazdu – nie znaleziono homologacji wynikającej z okazanej dokumentacji pojazdu w katalogu marek pojazdów dostępnych w SI Pojazd; nie dokonywano zgłoszenia do administratora i wybrano inną dostępną homologację;
- czynność przerejestrowania pojazdu – CEP nie narzuca kraju pochodzenia w zakładce właściciele (brak opcji wyboru kraju w systemie; należy dopisać odręcznie); nie dokonywano zgłoszenia do administratora i uzupełniono samodzielnie dane według stanu faktycznego.

Uprawnienia pracowników realizujących zadania w systemie CEPiK były nadawane na podstawie wniosków o nadanie lub zmianę uprawnień i były zgodne z realizowanymi czynnościami określonymi w zakresach obowiązków tych pracowników. Nieprawidłowości w badanym zakresie wystąpiły w trzech¹³³ (z 14) starostwach i dotyczyły braku bezzwłocznego cofnięcia uprawnień do systemu CEPiK (Systemów PWPW).

Przykład

W **Starostwie Powiatowym w Pułtusk** w toku oględzin modułu uprawnień w systemie CEPiK - Systemu Obsługi Kont stwierdzono, że aktywny status konta w systemie CEPiK posiadają trzy osoby, które na dzień przeprowadzenia oględzin, tj. 31 maja 2023 r. nie były już pracownikami Urzędu (zakończenie stosunku pracy tych osób w Urzędzie nastąpiło odpowiednio: 31.12.2013 r., 31.03.2020 r. oraz 31.12.2022 r.). Brak usunięcia kont ww. pracowników stanowi naruszenie § 20 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia KRI, zgodnie z którym odebranie uprawnień powinno nastąpić bezzwłocznie. Starosta wyjaśnił, że *zwłoka w tym zakresie nastąpiła w wyniku niedopatrzenia dyrektora Wydziału Komunikacji i Dróg oraz, że jeszcze w dniu oględzin, tj. 31.05.2023 r. konta ww. osób zostały usunięte.*

Każdy z pracowników obsługujących CEPiK w kontrolowanych starostwach został wyposażony w kartę kryptograficzną, na której znajdowały się ich podpisy elektroniczne. Za pomocą tych kart następował dostęp do systemu CEPiK oraz załatwianie wszelkich spraw za jego pomocą. Zabezpieczeniem karty kryptograficznej z poziomu użytkownika był numer PIN wymagany do podania w momencie użycia karty kryptograficznej (logowania do systemu). Nie stwierdzono przypadków aby nr PIN zapisany był na karcie kryptograficznej, bądź też na kartce przyklepionej do monitora lub pod klawiaturą, bądź w pobliżu miejsca pracy. Ustalono, że wszystkimi kartami posługiwały się osoby do nich przypisane.

¹³³ Starostwo Powiatowe w: Bielsku Białej (sześciu pracowników), Pszczynie (jedna osoba) i Pułtusk (trzech pracowników).

Starostowie prawidłowo naliczali opłaty na rzecz Funduszu CEPiK. Starostowie w większości terminowo przekazywali opłaty ewidencyjne na rzecz Funduszu CEPiK a także sprawozdania z pobranych opłat

Starostowie prawidłowo naliczali opłaty na rzecz Funduszu CEPiK. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. 11 z 14 kontrolowanych starostw w terminie, tj. do 10 dnia każdego miesiąca, przekazywało na rachunek bankowy Funduszu CEPiK opłaty ewidencyjne a 12 starostw w terminie przysyłało do Ministra Cyfryzacji sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych. Tym samym wywiązano się z obowiązków, o których mowa w § 5 i 6 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców¹³⁴. Trzy starostwa¹³⁵ nie przekazały w obowiązkowym terminie opłaty ewidencyjnej na rachunek bankowy Funduszu CEPiK. Opóźnienie wynosiło od dwóch do 60 dni. W przypadku dwóch starostw¹³⁶, sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych zostały przesłane od jednego do ponad 180 dni po terminie.

Prowadzenie przez starostwa kontroli SKP

Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta (art. 83b ust. 1 ustawy p.o.r.d.). W ramach wykonywanego nadzoru starosta: co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie: zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji. Starosta wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej.

W ramach kontroli zweryfikowano czy w latach 2020–2022 starostwa przeprowadziły co najmniej jedną kontrolę w każdej stacji kontroli pojazdów działających na terenie kontrolowanego powiatu. Kontrole obejmowały swoim zakresem m.in. zagadnienia naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych. Ustalono, że w przypadku ośmiu starostw¹³⁷ kontrole takie były prowadzone we wskazanym okresie we wszystkich SKP z terenu powiatu. W przypadku pozostałych sześciu¹³⁸ starostw kontrolą w poszczególnych latach nie objęto wszystkich SKP, co było niezgodne z art. 83 ust. 3 ustawy p.o.r.d.

Jak wskazywano powodem braku prowadzenia kontroli przez starostwa był trwający w tym czasie stan pandemii COVID-19, wprowadzający szereg ograniczeń związanych z działaniem administracji i działalnością przedsiębiorców. Pojawiające się obostrzenia i lockdowny utrudniły i ograniczyły możliwości pracy i przeprowadzenia kontroli we wszystkich nadzorowanych stacjach.

5.6. Realizacja przez stacje kontroli pojazdów zadań w systemie CEPiK w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek funduszu celowego cepik i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych

¹³⁴ Dz. U. poz. 1857. Obowiązywało od 4 września 2022 r. do 1 lipca 2023 r. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji: z dnia 2 kwietnia 2022 r. (Dz. U. poz. 738) – od 5 kwietnia 2022 r. do 3 września 2022 r. oraz z dnia 30 grudnia 2019 r. (Dz. U. poz. 2546) – od 1 stycznia 2020 r. do 4 kwietnia 2022 r.

¹³⁵ Starostwo Powiatowe w: Białymstoku – w jednym przypadku; Lidzbarku Warmińskim – w dwóch przypadkach; Piasecznie – w jednym przypadku.

¹³⁶ Starostwa Powiatowe w: Gołdapi – dwa sprawozdania; Wysokim Mazowieckim – wszystkie sprawozdania za okres od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r.

¹³⁷ Starostwo Powiatowe w: Bielsku-Białej, Bielsku Podlaskim, Oławie, Piasecznie, Pułtusku, Pszczynie, Wrocławiu, Węgorzewie.

¹³⁸ Starostwo Powiatowe w (w nawiasie łączna liczba SKP nieobjętych kontrolą w latach 2020–2022): Białymstoku (3), Gołdapi (4), Jaworze (9), Lidzbarku Warmińskim (8), Wysokim Mazowieckim (26), Żyrardowie (1).

SKP prawidłowo realizowały zadania w systemie CEPiK w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz prawidłowo naliczały i pobierały opłaty na rzecz Funduszu CEPiK, niekiedy opłaty te były odprowadzane z opóźnieniem.

Kontrolowane Stacje Kontroli Pojazdów (14) wprowadzały wymagane dane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Wszystkie SKP prawidłowo naliczały i pobierały opłaty ewidencyjne. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. osiem z 14 kontrolowanych SKP (57%) nie przekazywało w terminie, tj. do 10 dnia każdego miesiąca, wszystkich wymaganych w tym okresie opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPiK. Pięć SKP z 14 (36%) nie przesłało do ministra właściwego ds. informatyzacji wszystkich wymaganych w tym okresie sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych.

Stacja kontroli pojazdów stoi na straży bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprzez realizację takich usług, jak: przegląd samochodu czy badanie techniczne, sprawdzane jest, czy dany pojazd nie stwarza zagrożenia dla kierowcy, pasażerów i osób trzecich.

Wprowadzenie

Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta (art. 83b ust. 1 ustawy p.o.r.d.). W ramach wykonywanego nadzoru starosta: co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie: zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji. Starosta wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza SKP termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej. Starosta może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Wprowadzanie do CEP danych w związku z okresowymi badaniami technicznymi pojazdów

Objęte kontrolą SKP (14) korzystały ze specjalistycznych, komercyjnych programów komputerowych, które umożliwiały dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów w ramach CEPiK. Przy pomocy tych programów m.in. rejestrowano opłaty ewidencyjne za kontrolę/diagnostykę pojazdów, generowano i sporządzano miesięczne sprawozdania z pobranych opłat ewidencyjnych.

Stacje przekazywały do CEP wymagane dane. Przed badaniem technicznym pojazdu każdorazowo z góry pobierano we właściwej wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu. Diagnosta wprowadzał do systemu informatycznego m.in. numer rejestracyjny pojazdu lub nr VIN celem identyfikacji pojazdu, datę pierwszej rejestracji, aktualny stan licznika pojazdu oraz wynik badania technicznego pozytywny. Nie wystąpiło w próbie kontrolnej badanie zakończone wynikiem negatywnym. W przypadku, gdy przegląd pojazdu był wcześniej prowadzony w tej samej SKP diagnosta zazwyczaj posiadał dane w systemie o pojeździe. W przypadku stwierdzenia uwag, diagnosta odnotowywał ten fakt w systemie, np. „uszkodzone źródło światła oświetlające tylną tablicę rejestracyjną”.

Przekazywanie opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPiK oraz sprawozdań z opłat ewidencyjnych

W kontrolowanych SKP naliczanie należnych opłat ewidencyjnych na rzecz funduszu CEPiK odbywało się z wykorzystaniem specjalistycznego programu komputerowego. Stwierdzono, że we wszystkich SKP opłaty ewidencyjne naliczono i pobierano zgodnie ze stawkami wskazanymi w § 2 ust. 1 pkt 2 lit. c) i h) rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców¹³⁹.

W związku z wejściem w życie z dniem 1 lipca 2023 r., art. 1 pkt 7 i pkt 8 lit. a) ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁴⁰ zniesiono obowiązek naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych pobieranych dotychczas przez stacje kontroli pojazdów za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu oraz dokonanie odczytu drogomierza.

¹³⁹ Dz. U. poz. 1857. Uchylone z dniem 1 lipca 2023 r.

¹⁴⁰ Dz. U. poz. 1123.

W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2023 r. osiem z 14 kontrolowanych SKP (57%) nie przekazywało w terminie, tj. do 10 dnia każdego miesiąca, wszystkich wymaganych w tym okresie opłat ewidencyjnych na rachunek bankowy Funduszu CEPiK. Opóźnienie wynosiło od jednego dnia do ponad pięciu miesięcy i dotyczyło od jednej do ośmiu opłat miesięcznych w tym okresie. Kwoty miesięcznych opłat przekazywanych z opóźnieniem wynosiły od 266 zł do 1437 zł.

Pięć SKP z 14 (36%) nie przesłało do ministra właściwego ds. informatyzacji wszystkich wymaganych w tym okresie sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych. Tym samym nie wywiązano się z obowiązków, o których mowa w § 5 i 6 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców¹⁴¹. Sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych były przekazane z opóźnieniem wynoszącym od jednego do 24 dni i dotyczyło to od jednego do pięciu sprawozdań w tym okresie.

¹⁴¹ Dz. U. poz. 1857. Obowiązywało od 4 września 2022 r. do 1 lipca 2023 r. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji: z dnia 2 kwietnia 2022 r. (Dz. U. poz. 738) – od 5 kwietnia 2022 r. do 3 września 2022 r. oraz z dnia 30 grudnia 2019 r. (Dz. U. poz. 2546) – od 1 stycznia 2020 r. do 4 kwietnia 2022 r.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. METODYKA KONTROLI I INFORMACJE DODATKOWE

Cel główny kontroli	Czy zapewniono prawidłowe funkcjonowanie i rozwój systemu informatycznego CEPiK 2.0 oraz prawidłowe zarządzanie Funduszem CEPiK?
Cele szczegółowe kontroli	<ol style="list-style-type: none"> 1. Czy Minister Cyfryzacji prawidłowo realizuje zadania związane z zarządzaniem i rozwojem systemu informatycznego CEPiK oraz prawidłowo zarządza Funduszem Celowym CEPiK? 2. Czy COI prawidłowo realizuje zadania związane z funkcjonowaniem i rozwojem bazy centralnej CEPiK oraz jej integracją z innymi rozwiązaniami informatycznymi wykorzystywanymi przez użytkowników końcowych tego systemu? 3. Czy PWPW prawidłowo realizuje zadania związane z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganie procesów: rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK? 4. Czy starostowie/prezydenci miast prawidłowo realizują zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz czy naliczają i odprowadzają opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazują sprawozdania z opłat ewidencyjnych? 5. Czy stacje kontroli pojazdów prawidłowo realizują zadania w systemie CEPiK w związku z badaniami technicznymi pojazdów oraz czy naliczają i odprowadzają opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazują sprawozdania z opłat ewidencyjnych?
Zakres podmiotowy	Kontrolą objęto 31 jednostek: MC, COI, PWPW, 14 starostw powiatowych i 14 stacji kontroli pojazdów.
Kryteria kontroli	Kontrolę przeprowadzono na podstawie art. 2 ust. 1 z uwzględnieniem kryteriów: legalności, gospodarności celowości i rzetelności, art. 2 ust. 2 z uwzględnieniem kryteriów: legalności, gospodarności i rzetelności, art. 2 ust. 3 pkt 1 i 7 ustawy o NIK, z uwzględnieniem kryteriów: legalności, gospodarności.
Okres objęty kontrolą	<p>Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2018 r. do 15 września 2023 r. Czynności kontrolne w jednostkach przeprowadzono w okresie od 17 maja 2023 r. do 22 września 2023 r. Ostatnie wystąpienie pokontrolne zostało wysłane 6 listopada 2023 r.</p> <p>Zgłoszono dwa zastrzeżenia do wystąpienia pokontrolnego skierowanego do Ministra Cyfryzacji. Odmówiono przyjęcia zastrzeżeń, gdyż zostały wniesione przez osobę nieuprawnioną.</p>
Stan realizacji wniosków pokontrolnych	<p>Do kierowników jednostek kontrolowanych zostało skierowanych 31 wystąpień pokontrolnych. Łącznie NIK sformułowała 15 wniosków pokontrolnych. Według stanu na dzień 30 stycznia 2024 r. zrealizowanych zostało pięć wniosków, jeden był niezrealizowany, a dziewięć było w trakcie realizacji.</p> <p>Kierownicy kontrolowanych urzędów poinformowali NIK o podjęciu działań na rzecz realizacji wniosków pokontrolnych.</p> <p>W szczególności Minister Cyfryzacji w piśmie z dnia 25 stycznia 2024 r. poinformował, że w jego ocenie pilnej weryfikacji wymaga dotychczas przyjęte podejście do realizacji projektu CEPiK w trybie trójstronnej umowy, która pomimo ogromnego nakładu pracy, intensywnych konsultacji i uzgodnienia jej finalnej treści w ramach 86 wersji Umowy z Wykonawcami, w szczególności</p>

z PWPW S.A., do tej pory nie została podpisana. Jak wskazał dalej, w zaistniałej sytuacji w celu osiągnięcia oczekiwanego rezultatu tj. dokończenia budowy CEPiK 2.0, po dokonaniu rewizji nie można wykluczyć przyjęcia alternatywnego podejścia do sposobu realizacji przedsięwzięcia tj. w trybie *in-house* z wykorzystaniem zasobów własnych Ministerstwa Cyfryzacji i Centralnego Ośrodka Informatyki. Uwzględnione powinny przy tym zostać, wypracowane z udziałem interesariuszy projektu – w szczególności starostw - procesy biznesowe, które wspierać będzie zmodernizowany system CEPiK zarówno w obszarze CEK2.0 jak i CEP2.0.

Wnioski NIK skierowane do Ministra Cyfryzacji dotyczyły m.in.:

- podjęcia skutecznych działań dla dokończenia budowy systemu CEPiK 2.0,
- bieżącego dochodzenia należności przeterminowanych Funduszu CEPiK;
- kontynuowania działań mających na celu ustalenie kwoty należności oraz należności przeterminowanych Funduszu i wprowadzenia skutecznego mechanizmu ich bieżącej weryfikacji.

Wnioski NIK skierowane do Dyrektora COI dotyczyły:

- zapewnienia przeprowadzania testów przełączeniowych systemu CEPiK corocznie, razem z testami odtworzeniowymi lub w razie braku możliwości zabezpieczenia zasobów, raz na dwa lata;
- zapewnienia szybszego rozwiązywania incydentów jakości danych CEPiK w terminie do dwóch miesięcy od ich zgłoszenia.

Wnioski NIK skierowane do starostów powiatów dotyczyły m.in.:

- zapewnienia prowadzenia kontroli, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy p.o.r.d., w każdej stacji kontroli pojazdów przynajmniej raz w roku;
- niezwłocznego cofania przyznanym uprawnień do Systemów PWPW pracownikom nierealizującym już zadań w tych systemach;
- skorygowania sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPiK .

Wykaz jednostek kontrolowanych

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
1.		Ministerstwo Cyfryzacji, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów	Janusz Cieszyński, Minister Cyfryzacji, od 6 kwietnia 2023 r. Wcześniej: Mateusz Morawiecki, 6 października 2020 r.–6 kwietnia 2023 r. Marek Zagórski od 17 kwietnia 2018 r. do 6 października 2020 r., Anna Streżyńska do 9 stycznia 2018 r.
2.	Departament Administracji Publicznej	Centralny Ośrodek Informatyki	Marcin Kubarek, Dyrektor Centralnego Ośrodka Informatyki od 10 października 2022 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, funkcję kierownika jednostki pełnili: Marcin Suchar od 23 czerwca 2017 r. do 31 stycznia 2018 r., Marcin Walentynowicz, od 1 lutego 2018 r. do 30 czerwca 2021 r., Sebastian Bukowski p.o. Dyrektora COI od 1 lipca 2021 r. do 6 września 2021 r., Przemysław Koch od 6 września 2021 r. do 30 września 2022 r., Katarzyna Blachowicz Zastępca Dyrektora COI od 1.10.2022 r. do 10.10.2022 r.
3.		Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	Piotr Ciompa, Prezes Zarządu PWPW, od 13 marca 2023 r. – obecnie. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Jakub Skiba od 8 grudnia 2017 r. do 8 lutego 2018 r.

			Robert Malicki od 9 lutego 2018 r. do 28 lutego 2018 r. Tomasz Karusewicz od 2 marca 2018 do 2 czerwca 2018 r. Dariusz Nowakowski od 5 czerwca 2018 do 11 lipca 2018 r. Macieja Biernat od 12 lipca 2018 r. do 12 marca 2023 r.
4.		Starostwo Powiatowe w Piasecznie	Ksawery Gut, Starosta Piaseczyński od 22 listopada 2018 r. Poprzednio: Wojciech Ołdakowski.
5.		Starostwo Powiatowe w Pułtusk	Jan Zalewski, Starosta Pułtuski, od 28 listopada 2014 r.
6.		Starostwo Powiatowe w Żyrardowie	Krzysztof Dziwisz, Starosta Powiatu Wcześniej: Wojciech Szustakiewicz od 9 grudnia 2014 r. do 25 listopada 2018 r. oraz Beata Sznajder od 26 listopada 2018 r. do 15 września 2020 r.
7.		AUTO-DROBOT Spółka z o.o. Spółka Komandytowa	Prezes Zarządu AUTO-DROBOT Sp. z o.o.
8.		SERWIS BOX H.ULUSZCZAK, Ł.ULUSZCZAK, W.ULUSZCZAK Spółka cywilna w Piasecznie	Wspólnicy w spółce cywilnej
9.		WIKI Spółka z o.o. Spółka Komandytowa w Żyrardowie	Prezes Zarządu WIKI Sp. z o.o.
10.	Delegatura NIK w Białymstoku	Starostwo Powiatowe w Bielsku Podlaskim	Sławomir Jerzy Snarski, Starosta Bielski od 16 listopada 2014 r.
11.		Starostwo Powiatowe w Białymstoku	Jan Bolesław Perkowski, Starosta Powiatu Białostockiego od 22 listopada 2018 r. Wcześniej: Antoni Pełkowski, od 11 grudnia 2014 r. do 22 listopada 2018 r.
12.		Starostwo Powiatowe w Wysokiem Mazowieckim	Bogdan Zieliński, Starosta Wysokomazowiecki od 18 października 2005 r.
13.		Centrum Kształcenia Zawodowego w Łapach	Krzysztof Dobkowski, Dyrektor CKZ od 1 września 2017 r.
14.		Zespół Szkół Nr 1 w Bielsku Podlaskim	Romuald Margański, Dyrektor Zespołu Szkół od 23 grudnia 2007 r.
15.		Centrum Kształcenia Zawodowego w Wysokiem Mazowieckim	Józef Sokolik, Dyrektor CKZ od 2 września 2002 r.
16.	Delegatura NIK w Katowicach	Starostwo Powiatowe w Pszczynie	Barbara Bandoła, Starosta Powiatu Pszczyńskiego od 19 listopada 2018 r. Poprzednio: Paweł Sadza od 26 listopada 2014 r. do 18 listopada 2018 r.
17.		Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej	Andrzej Płonka, Starosta Powiatu Bielskiego od 1 grudnia 2014 r.
18.		Stacja Kontroli Pojazdów należąca do spółki „STW” Przedsiębiorstwo	Prezes Zarządu od 17 lipca 1992 r.

		Transportowo-Warsztatowe Sp. z o.o. w Pszczynie	
19.		Zakład Usług Motoryzacyjnych Marian Wojciech, w Ligocie	Właściciel
20.	Delegatura NIK w Olsztynie	Starostwo Powiatowe w Lidzbarku Warmińskim	Jan Harhaj, Starosta Lidzbarski, od 8 grudnia 2010 r.
21.		Starostwo Powiatowe w Węgorzewie	Marzenna Jolanta Supranowicz Starosta Węgorzewski od 22 listopada 2018 r. Poprzednio, od 1 grudnia 2014 r. Halina Irena Faj.
22.		Starostwo Powiatowe w Gołdapi	Marzanna Marianna Wardziejewska, Starosta Powiatu Gołdapskiego, od 23 listopada 2018 r. Poprzednio w okresie od 01 stycznia 2014 r. do 23 listopada 2018 r. -Andrzej Ciołek
23.		Firma Handlowo-Usługowa Tym-Gaz Włodzimierz Tymoszczyk w Węgorzewie	
24.		Firma Handlowo-Usługowa Grzegorz Kabała, Lidzbark Warmiński	
25.		Przedsiębiorstwo „Trans-Mech” Transport Mechanika i Diagnostyka Samochodowa Sp. z o.o., Banie Mazurskie	Dyrektor
26.		Starostwo Powiatowe w Jaworze	Aneta Kucharzyk, Starosta Jaworski od 20 listopada 2018 r. Wcześniej: Stanisław Laskowski
27.	Starostwo Powiatowe w Oławie	Mirosław Kulesza, Starosta Powiatu Oławskiego od 9 sierpnia 2023 r. Wcześniej: Zdzisław Brezdeń od 30 listopada 2010 r.	
28.	Starostwo Powiatowe we Wrocławiu	Roman Potocki, Starosta Wrocławski od 10 grudnia 2014 r.	
29.	Delegatura NIK we Wrocławiu	P.H.U. „Tompex” Tomasz Burtny, Legnica – Stacja Kontroli Pojazdów z siedzibą w Wądrożu Wielkim	Właściciel Stacji Kontroli Pojazdów
30.		„Multicar” Piotr Więckiewicz – Stacja Kontroli Pojazdów, Kietczów	Właściciel „Multicar”
31.		„Auto-Complex” Sp. z o.o. we Wrocławiu – Stacja Kontroli Pojazdów w Stanowicach	Prezes Zarządu „Auto-Complex” Sp. z o.o.

Wykaz ocen kontrolowanych jednostek

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności Pozytywna/negatywna/ w formie opisowej	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
1.	Ministerstwo Cyfryzacji, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów	w formie opisowej	Minister należycie realizował działania w zakresie zarządzania udostępnionymi już funkcjonalnościami systemu CEPiK 2.0, m.in. zawarł umowy z COI oraz z PWPW S.A. na rozwój i utrzymanie tego systemu, a zadania określone w tych umowach były realizowane.	Minister Cyfryzacji podejmował działania w celu dokończenia budowy systemu informatycznego CEPiK 2.0, jednak były one nieskuteczne. Minister jako Dysponent Funduszu Celowego CEPiK nie posiadał rzetelnych informacji o stanie należności Funduszu, a kontrola NIK wykazała przypadki, że czynności dotyczące egzekucji należności nie były prowadzone lub były prowadzone z opóźnieniem.
2.	Centralny Ośrodek Informatyki	w formie opisowej	COI wywiązywał się z realizacji powierzonych zadań w zakresie funkcjonowania i rozwoju bazy centralnej CEPiK	Stwierdzone nieprawidłowości nie miały istotnego wpływu na funkcjonowanie CEPiK i ocenę ogólną. Dotyczyły one: – wprowadzenia procedury zarządzania zmianą niezgodnie z wewnętrznymi przepisami; – niewystarczającej częstotliwości przeprowadzania testów przełączeniowych działania CEPiK; – nieterminowej i długotrwałej obsługi incydentów jakości danych.
3.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	pozytywna	NIK oceniła pozytywnie realizację przez PWPW zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganiu procesów rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK.	Stwierdzono nieprawidłowość w zakresie zarządzania uprawnieniami pracowników realizujących zadania w CEPiK.
4.	Starostwo Powiatowe w Piasecznie	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK.	Stwierdzono jednostkowy przypadek nieterminowego przekazania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu, a nieprawidłowość polegająca na braku zapłaty zaległych odsetek została usunięta w trakcie kontroli.
5.	Starostwo Powiatowe w Pułtusku	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzono nieprawidłowość w zakresie opóźnień w usunięciu uprawnień dla trzech byłych pracowników Urzędu.
6.	Starostwo Powiatowe w Żyrardowie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieprzeprowadzenia kontroli w jednej stacji kontroli pojazdów.

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności Pozytywna/negatywna/ w formie opisowej	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
7.	AUTO-DROBOT Spółka z o.o. Spółka Komandytowa w Pułtusk	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono i terminowo odprowadzono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
8.	SERWIS BOX H.ULUSZCZAK, Ł.ULUSZCZAK, W.ULUSZCZAK Spółka cywilna w Piasecznie	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono i terminowo odprowadzono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
9.	WIKI Spółka z o.o. Spółka Komandytowa w Żyrardowie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	Stwierdzono przypadek nieterminowego przekazania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu.
10.	Starostwo Powiatowe w Bielsku Podlaskim	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
11.	Starostwo Powiatowe w Białymstoku	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nieprzeprowadzenia kontroli w trzech stacjach kontroli pojazdów oraz przekazania po terminie jednej opłaty ewidencyjnej na rachunek Funduszu CEPiK.
12.	Starostwo Powiatowe w Wysokiem Mazowieckim	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK.	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nieprzeprowadzenia kontroli w stacjach kontroli pojazdów oraz przekazywania z opóźnieniem miesięcznych sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.
13.	Centrum Kształcenia Zawodowego w Łapach	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono i terminowo odprowadzono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła przekazywania z opóźnieniem miesięcznych sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.
14.	Zespół Szkół Nr 1 w Bielsku Podlaskim	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono i terminowo odprowadzono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności Pozytywna/negatywna/ w formie opisowej	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
15.	Centrum Kształcenia Zawodowego w Wysokiem Mazowieckiem	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczano i terminowo odprowadzano opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	Stwierdzona nieprawidłowość polegała na nie w pełni rzetelnym dokumentowaniu operacji pobierania opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.
16.	Starostwo Powiatowe w Pszczynie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzono nieprawidłowość m.in. w zakresie opóźnień w usunięciu uprawnień dla byłego pracownika Urzędu.
17.	Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzono nieprawidłowość m.in. w zakresie opóźnień w usunięciu uprawnień dla byłych pracowników Urzędu.
18.	Stacja Kontroli Pojazdów należąca do spółki „STW” Przedsiębiorstwo Transportowo-Warsztatowe Sp. z o.o. w Pszczynie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczano i terminowo odprowadzano opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
19.	Zakład Usług Motoryzacyjnych Marian Wojciech w Ligocie	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczano i terminowo odprowadzano opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
20.	Starostwo Powiatowe w Lidzbarku Warmińskim	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nieprzeprowadzania kontroli w dwóch stacjach kontroli pojazdów oraz przekazywania pobranych opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK z opóźnieniem.
21.	Starostwo Powiatowe w Węgorzewie	pozytywna	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
22.	Starostwo Powiatowe w Gołdapi	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK.	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in. nieprzeprowadzania kontroli w czterech stacjach kontroli pojazdów oraz przekazywania z opóźnieniem miesięcznych sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności Pozytywna/negatywna/ w formie opisowej	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
23.	Firma Handlowo-Uslugowa Tym-Gaz Włodzimirz Tymoszczuk w Węgorzewie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieterminowego przekazania opłaty ewidencyjnej na rachunek Funduszu CEPiK oraz nieterminowego przekazania sprawozdania z opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.
24.	Firma Handlowo-Uslugowa Grzegorz Kabała, Lidzbark Warmiński	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieterminowego przekazania opłaty ewidencyjnej na rachunek Funduszu CEPiK oraz nieterminowego przekazania sprawozdania z opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.
25.	Przedsiębiorstwo „Trans-Mech” Transport Mechanika i Diagnostyka Samochodowa Sp. z o.o., Banie Mazurskie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieterminowego przekazania opłaty ewidencyjnej na rachunek Funduszu CEPiK oraz nieterminowego przekazania sprawozdania z opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.
26.	Starostwo Powiatowe w Jaworze	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in. nieprzeprowadzenia kontroli w dziewięciu stacjach kontroli pojazdów.
27.	Starostwo Powiatowe w Oławie	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
28.	Starostwo Powiatowe we Wrocławiu	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w zakresie rejestracji pojazdów/wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu CEPiK i przekazywania sprawozdań z tych opłat.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
29.	P.H.U. „Tompex” Tomasz Burtny, Legnica – Stacja Kontroli Pojazdów z siedzibą w Wądrożu Wielkim	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono i terminowo odprowadzono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK oraz terminowo przekazywano sprawozdania z opłat ewidencyjnych.	NIK nie stwierdziła nieprawidłowości.
30.	„Multicar” Piotr Więckiewicz – Stacja Kontroli Pojazdów, Kiełczów	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieterminowego przekazania opłaty ewidencyjnej na rachunek Funduszu CEPiK oraz nieterminowego przekazania sprawozdania z opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności Pozytywna/negatywna/ w formie opisowej	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
31.	„Auto-Complex” Sp. z o.o. we Wrocławiu – Stacja Kontroli Pojazdów w Stanowicach	w formie opisowej	W okresie objętym kontrolą prawidłowo realizowano zadania w systemie CEPiK oraz prawidłowo naliczono opłaty ewidencyjne na rachunek Funduszu CEPiK.	Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieterminowego przekazania opłaty ewidencyjnej na rachunek Funduszu CEPiK oraz nieterminowego przekazania sprawozdania z opłat ewidencyjnych na Fundusz CEPiK.

6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

Ustawa Prawo o ruchu drogowym

Podstawy prawne funkcjonowania CEPiK 2.0 określa ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, z uwzględnieniem w szczególności zmian wynikających z: ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁴²; ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁴³; ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁴⁴; ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów informatycznych¹⁴⁵.

Centralna Ewidencja Pojazdów (CEP)

Centralna ewidencja pojazdów została utworzona na mocy art. 80a ust. 1 ustawy p.o.r.d. Ewidencję tę prowadzi minister właściwy ds. informatyzacji w systemie teleinformatycznym. Podmiot ten w rozumieniu ustawy jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w ewidencji (art. 80a ust. 4 ustawy p.o.r.d.). Stosownie do art. 80a ust. 2 ustawy p.o.r.d. w ewidencji gromadzone są dane dotyczące pojazdów, oraz ich właścicieli lub niektórych kategorii posiadaczy:

- 1) które zostały zarejestrowane;
- 2) w stosunku do których wydana została decyzja uchylająca decyzję o zarejestrowaniu;
- 3) w stosunku do których stwierdzono nieważność decyzji o zarejestrowaniu;
- 4) w stosunku do których wydano decyzję umarzającą po wcześniejszym dokonaniu rejestracji czasowej;
- 5) których nie zarejestrowano, ale w stosunku do których przeprowadzono badanie techniczne;
- 6) których nie zarejestrowano, ale objęto je obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej ich posiadaczy;
- 7) których nie zarejestrowano, ale dokonano w nich wymiany licznika przebiegu pojazdu (drogomierza) i odczytu wskazania wymienionego drogomierza lub dokonano odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli, wydano zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.

Artykuł 80b ust. 1 ustawy p.o.r.d.¹⁴⁶ wskazuje zakres przedmiotowy danych ewidencjonowanych w CEP. Natomiast szczegółowy katalog danych określony został w rozporządzeniu wykonawczym Ministra Cyfryzacji z dnia 11 sierpnia 2023 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów¹⁴⁷. W sumie w ewidencji gromadzonych jest ok. 300 rodzajów danych. Zebrane dane są nieusuwalne (art. 80b ust. 3 ustawy p.o.r.d.).

Zgodnie z art. 80ba ust. 1 ustawy p.o.r.d. dane do ewidencji przekazują w różnym trybie i terminach zobowiązane do tego instytucje:

- 1) organy właściwe w sprawach rejestracji¹⁴⁸ – dane o dowodzie rejestracyjnym oraz jego wtórniku, pozwoleniu czasowym oraz jego

¹⁴² Dz. U. poz. 1273, ze zm.

¹⁴³ Dz. U. poz. 957, ze zm.

¹⁴⁴ Dz. U. poz. 1517, ze zm.

¹⁴⁵ Dz. U. poz. 1002.

¹⁴⁶ W brzmieniu obowiązującym od 4 czerwca 2018 r., nadanym głównie przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, ze zm.) oraz ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

¹⁴⁷ Dz. U. poz. 1642. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji: z dnia 21 grudnia 2022 r. (Dz. U. poz. 2823), z 31 sierpnia 2022 r. (Dz. U. poz. 1851), z 24 grudnia 2019 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 1892), z 8 lipca 2019 r. (Dz. U. poz. 1274), z 25 maja 2018 r. (Dz. U. poz. 1049, ze zm.).

¹⁴⁸ Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy p.o.r.d. rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu, starosta właściwy ze względu na miejsce jego stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania, wydając decyzję o rejestracji pojazdu, dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.

- wtórniku, profesjonalnej rejestracji pojazdów, dotyczące blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, karcie pojazdu oraz jej wtórniku, tablicach rejestracyjnych oraz ich wtórnikach – w tym profesjonalnych tablicach rejestracyjnych, znakach legalizacyjnych, terminach badania technicznego, nadaniu i wybiceniu nowego numeru nadwozia lub podwozia, czasowym wycofaniu i ponownym dopuszczeniu do ruchu, wyrejestrowaniu pojazdu, homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu, dopuszczeniu do ruchu drogowego z końcowej partii produkcji, o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe, w tym o zajęciu pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesieniu;
- 2) zakłady ubezpieczeń – dane o szkodach istotnych, o zakładzie ubezpieczeń, który zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, marce i modelu, roku produkcji oraz pojemności skokowej pojazdu;
 - 3) jednostki organizacyjne Policji – dane o kradzieży i odnalezieniu pojazdu;
 - 4) organy kontroli ruchu drogowego (Policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa, Krajowa Administracja Skarbowa) – dane o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego oraz profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, dane o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli oraz dane techniczne pojazdu;
 - 5) stacje kontroli pojazdów – dane dotyczące numeru badania technicznego, daty wykonania badania technicznego oraz wyników tego badania;
 - 6) Centralna Informacja o Zastawach Rejestrowych – dane o pojeździe, na którym ustanowiono zastaw rejestrowy;
 - 7) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny – dane o szkodach istotnych;
 - 8) stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów – dane o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu;
 - 9) marszałkowie województwa – dane o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów;
 - 10) podmioty uprawnione do posługiwania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym – o pojazdach używanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz o profesjonalnych dowodach rejestracyjnych;
 - 11) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego – dane o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, dla pojazdu niezarejestrowanego – także w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 13¹⁴⁹.

Ponadto dane gromadzone w ewidencji są do niej przekazywane z rejestru Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), krajowego rejestru urzędowego podmiotów gospodarki narodowej (REGON), krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju (TERYT), centralnej ewidencji kierowców, centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, rejestru zastawów oraz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, o ile są w nich gromadzone (art. 80ba ust. 5 ustawy p.o.r.d.)

Rozwiązań przyjętych w art. 80ba ust. 3 i 4a ustawy p.o.r.d. nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16 ustawy p.o.r.d. przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 pkt 9 ustawy p.o.r.d., w brzmieniu nadanym

¹⁴⁹ Art. 80ba ust. 1 pkt 10 dodany ustawą z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2165), wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 5 ustawy zmieniającej, określającym termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ust. 1 niniejszej ustawy.

ustawą z 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw; art. 80ba ust. 3 ustawy p.o.r.d. stosuje się w brzmieniu dotychczasowym, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 powołanej ustawy.

Natomiast w art. 80b ust. 5 ustawy p.o.r.d. wyliczone są dane, które przekazywane są i udostępniane przez administratora CEP organom rejestrującym pojazdy. Administrator CEP przekazuje staroście informację o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego oraz o niezwróceniu przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych w terminie określonym w art. 80y ust. 1 poprzez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.

Na mocy art. 80ba ust. 6 pkt 3 ustawy p.o.r.d. minister właściwy do spraw informatyzacji został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych, trybu i terminów przekazywania danych pomiędzy ewidencją a Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym oraz warunków, sposobu i trybu współdziałania ewidencji i funduszu w zakresie przekazywania danych przez zakłady ubezpieczeń¹⁵⁰.

Na podstawie art. 80ba ust. 6 pkt 1 ustawy p.o.r.d. minister do spraw informatyzacji może również określić, w drodze rozporządzenia, tryb i terminy przekazywania danych pomiędzy ewidencją a rejestracjami PESEL, REGON, TERYT, centralną ewidencją kierowców i centralną ewidencją posiadaczy kart parkingowych.

Zgodnie z art. 80bb ust. 1 ustawy p.o.r.d. w celu umożliwienia wprowadzenia danych do CEP podmiotom uprawnionym zapewnia się dostęp do danych zgromadzonych w ewidencji. Zakres danych, do których mają zapewniony dostęp podmioty uprawnione do wprowadzenia danych do CEP określa, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw informatyzacji (art. 80bb ust. 4 ustawy p.o.r.d.). Obecnie kwestie te reguluje rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z 20 grudnia 2019 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji¹⁵¹. Zgodnie z § 3 tego rozporządzenia, dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy, w zakresie:

- 1) pkt 1–16, 17, 18 i 20 – zapewnia się organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów,
- 2) pkt 1–6, 8–8b, 10, 11, 13 i 14 - zapewnia się zakładom ubezpieczeń,
- 3) pkt 1–4, 8–8b, 10, 13–15a, 21 i 22 – zapewnia się Policji,
- 4) pkt 1–4, 8–8b, 10, 13, 15, 15a, 21 i 22 – zapewnia się Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej i Służbie Celno-Skarbowej,
- 5) pkt 1 i 8, z wyłączeniem danych osobowych, oraz pkt 8b, 9–11, 13, 15, 15a, 18, 21 i 22 - zapewnia się stacjom kontroli pojazdów,
- 6) pkt 1–4 i 7 – zapewnia się Ministrowi Sprawiedliwości,
- 7) pkt 1–6, 8–8b, 10, 11, 13 i 14 – zapewnia się Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,
- 8) pkt 1, 2, 5, 8, 9, 13, 15 i 16 – zapewnia się stacjom demontażu i punktom zbierania pojazdów,
- 9) pkt 16a – zapewnia się marszałkowi województwa,

¹⁵⁰ Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 11 sierpnia 2016 r. w sprawie przekazywania danych pomiędzy centralną ewidencją pojazdów a Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (Dz. U. poz. 1320, ze zm.).

¹⁵¹ Dz. U. poz. 2504.

10) pkt 8a, 8b, 9a i 15a – zapewnia się podmiotowi uprawnionemu, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy, któremu wydano decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów,

- przy czym dane te są zweryfikowane w rejestrze PESEL i REGON, w przypadku ich przekazywania z tych rejestrów.

Wprowadzenie danych do ewidencji następuje przez pobranie danych zgromadzonych w ewidencji, ich weryfikację, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane, oraz wpisanie do ewidencji nowych danych. W przypadku rozbieżności między danymi a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub w REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach. W przypadku wprowadzenia do ewidencji danych dotyczących nowego podmiotu, dane te są pobierane z rejestru PESEL, REGON, centralnej ewidencji kierowców oraz centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, o ile są w nich gromadzone (art. 80bb ust. 2 i 2a ustawy p.o.r.d.).

Artykuł 80c ustawy p.o.r.d. określa tryb, warunki techniczne udostępniania danych, a także zakres podmiotów, którym udostępnia się dane z CEP. Przyjmuje się ogólną zasadę, iż dane udostępniane są określonym podmiotom, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań.

Zgodnie z art. 10c ust. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wyjaśnianie niezgodności na zasadach określonych w art. 80bd, art. 100af i art. 100i ustawy p.o.r.d. w brzmieniu nadanym tą ustawą, przepisów art. 80bd, art. 100af i art. 100i ustawy p.o.r.d. nie stosuje się.

W myśl art. 16a ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, od dnia 13 listopada 2017 r. do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających stwierdzanie i usuwanie niezgodności na zasadach określonych w art. 80bd ustawy p.o.r.d. podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, w przypadku gdy niezgodność ta uniemożliwia wprowadzenie danych do centralnej ewidencji pojazdów, niezwłocznie informuje o tym, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Informację przekazuje się w postaci papierowej albo elektronicznej, zgodnie z informacją udostępnioną na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji (ust. 1). Niezgodność danych stwierdza się w przypadku (ust. 2):

- 1) rozbieżności między danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym;
- 2) braku danych w centralnej ewidencji pojazdów nieuwzględniającego stanu prawnego lub faktycznego.

Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, zgłoszoną niezgodność danych podmiotowi właściwemu do wprowadzenia danych do ewidencji, który wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o dostępne dane (ust. 3). Podmiot właściwy do wprowadzenia danych do ewidencji, niezwłocznie informuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o:

- 1) wyjaśnieniu niezgodności danych w przypadku: a) wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane; b) stwierdzenia, że wprowadzone do centralnej ewidencji pojazdów dane są poprawne;

- 2) braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów z podaniem uzasadnienia.

Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów informuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podmiot, o którym mowa w ust. 1, o wyjaśnieniu niezgodności danych albo braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów (ust. 5).

Centralna Ewidencja Kierowców

Zgodnie z art. 100a ust. 1 ustawy p.o.r.d. tworzy się centralną ewidencję kierowców (CEK). Ewidencję prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji w systemie teleinformatycznym, który jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w CEK.

Ustawa p.o.r.d. przewiduje nowe obowiązki w zakresie CEK, a ich wdrożenie będzie możliwe po udostępnieniu CEPiK 2.0 w części dotyczącej CEK. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych, na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy p.o.r.d. stosuje się przepisy art. 100b–100e, w brzmieniu dotychczasowym, zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dz.U. oraz na stronie podmiotowej BIP urzędu obsługującego tego ministra komunikat określający termin oraz zakres wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z CEK danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Art. 13 ust. 2 ustawy z 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw stanowi, że do czasu wdrożenia tych rozwiązań technicznych, stosuje się przepisy art. 100b–100e w brzmieniu dotychczasowym.

Na mocy art. 100a ust. 5 ustawy p.o.r.d. minister właściwy do spraw informatyzacji może zlecić, z wyłączeniem stosowania przepisów dotyczących zamówień publicznych, zadania związane z budową, rozwojem, wdrożeniem i utrzymaniem systemu teleinformatycznego obsługującego:

- 1) centralną ewidencję kierowców,
- 2) centralną ewidencję pojazdów

– wytwórcy dokumentów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. 2023 r. poz. 1006) lub instytucji gospodarki budżetowej, wobec której minister właściwy do spraw informatyzacji pełni funkcję organu założycielskiego.

Zgodnie z art. 100aa ust. 1 ustawy p.o.r.d. CEK zawiera dane o:

- 1) osobach posiadających lub którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, tramwajami lub motorowerami;
- 2) osobach posiadających lub którym unieważniono kartę kwalifikacji kierowcy;
- 3) osobach nieposiadających uprawnień, które kierując pojazdem popełniły naruszenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 105 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹⁵²;
- 4) osobach nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów;
- 5) osobach ubiegających się o uzyskanie uprawnień;
- 6) osobach ubiegających się o wydanie karty kwalifikacji kierowcy;
- 7) wykładowcach prowadzących szkolenie;
- 8) egzaminatorach;

¹⁵² Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, ze zm., dalej: u.o.k.p.

- 9) lekarzach uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, w tym również posiadających prawo do wykonywania badań lekarskich, o których mowa w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy;
- 10) psychologach uprawnionych do wykonywania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu;
- 11) instruktorach techniki jazdy;
- 12) instruktorach prowadzących szkolenie;
- 13) ośrodkach szkolenia kierowców i innych jednostkach prowadzących szkolenie;
- 14) pracowniach psychologicznych wykonujących badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu;
- 15) ośrodkach doskonalenia techniki jazdy;
- 16) ośrodkach egzaminacyjnych i ich oddziałach terenowych;
- 17) ośrodkach szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej.

Ponadto, zgodnie z art. 100aa ust. 2-3a ustawy p.o.r.d., w CEK gromadzone są dodatkowo następujące dane:

- 1) identyfikator osoby lub podmiotu dokonujących w ewidencji zamieszczenia lub zmiany danych;
- 2) dane, które do 3 czerwca 2018 r. zgromadzone były przez organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w związku z tworzeniem profilu kandydata na kierowcę;
- 3) dane zgromadzone do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 ustawy z 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przez organy właściwe w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami w związku z tworzeniem profilu kandydata na kierowcę.

Artykuł 100aa ust. 4 – 7b ustawy p.o.r.d. określa zakres danych gromadzonych w stosunku do poszczególnych kategorii podmiotów wymienionych w ust. 1 tego artykułu.

Artykuł 100aa ust. 8 ustawy p.o.r.d. zawiera delegację do wydania przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, w drodze rozporządzenia, szczegółowego katalogu gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 4 pkt 7–12 i 14–26, ust. 5 pkt 13, 14, 16, 16a i 18–24, ust. 6 pkt 5, ust. 7 pkt 4 i 5, ust. 7a pkt 5 oraz ust. 7b pkt 4 i 5, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 100ac ust. 1, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju przetwarzanych danych, a także konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania ewidencji oraz bezpieczeństwo gromadzonych w niej danych. Na tej podstawie zostało wydane rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 29 marca 2016 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców¹⁵³.

Art. 100ab-100aq ustawy p.o.r.d. regulują: zasady usuwania danych z CEK (art. 100ab), kwestię przekazania danych do CEK oraz podmiotów odpowiedzialnych (art. 100ac), sposób i termin wprowadzenia danych do CEK (art. 100ad i 100ae), sytuację stwierdzonej przez podmiot zobowiązany do wprowadzenia danych do CEK nieprawidłowości (art. 100af), udostępniania danych zgromadzonych w CEK (art. 100ah-100aq).

Jak już wyżej wskazano, należy jednak pamiętać, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych, na zasadach określonych w art. 100aa–100aq, przepisów art. 100aa–100aq nie stosuje się, zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 ustawy z 9 dnia maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz

¹⁵³ Dz. U. poz. 427, ze zm.

niektórych innych ustaw. Stosuje się natomiast przepisy art. 100b–100e ustawy p.o.r.d. w brzmieniu dotychczasowym, tj. obowiązującym do 3 czerwca 2018 r.

Art. 16b ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowy oraz niektórych innych ustaw przewiduje, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających stwierdzanie i usuwanie niezgodności na zasadach określonych w art. 100af ustawy p.o.r.d. podmiot, o którym mowa w art. 100ac ust. 1 ustawy p.o.r.d., w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, w przypadku gdy niezgodność ta uniemożliwia wprowadzenie danych do centralnej ewidencji kierowców, niezwłocznie informuje o tym, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców. Informację przekazuje się w postaci papierowej albo elektronicznej, zgodnie z informacją udostępnioną na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji (ust. 1). Niezgodność stwierdza się w przypadku (ust. 2):

- 1) rozbieżności między danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji kierowców a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym;
- 2) braku danych w centralnej ewidencji kierowców nieuwzględniającego stanu prawnego lub faktycznego.

Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, zgłoszoną niezgodność podmiotowi właściwemu do wprowadzenia danych do ewidencji, który wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o dostępne dane (ust. 3). Podmiot właściwy do wprowadzenia danych niezwłocznie informuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców o:

- 1) wyjaśnieniu tej niezgodności w przypadku: a) wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji kierowców, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane, b) stwierdzenia, że wprowadzone do centralnej ewidencji kierowców dane są poprawne;
- 2) braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji kierowców z podaniem uzasadnienia.

Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców informuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, podmiot, o którym mowa w ust. 1, o wyjaśnieniu niezgodności danych albo braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji kierowców (ust. 5).

Organem właściwym w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami jest starosta, w zakresie wydawania:

- 1) prawa jazdy, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek osoby zainteresowanej, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej (art. 10 ust. 1 u.o.k.p.),
- 2) międzynarodowego prawa jazdy, za opłatą (art. 10 ust. 2 u.o.k.p.),
- 3) wymiany pozwolenia wojskowego na prawo jazdy tej samej kategorii (art. 10 ust. 5 u.o.k.p.),
- 4) pozwolenia na kierowanie tramwajem (art. 16 ust. 1 u.o.k.p.).

Zgodnie z art. 16a ust. 1 u.o.k.p. wytwórca praw jazdy, kart kwalifikacji kierowcy i pozwoleń na kierowanie tramwajem zapewnia system teleinformatyczny umożliwiający realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 122 ust. 1, w tym w zakresie procesu wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań.

System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, zapewnia integralność powiązania procesu wytwarzania dokumentów związanych z realizacją zadań, o których mowa w ust. 1, z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji kierowców, z uwzględnieniem referencyjności tych danych przy realizacji tych zadań. System teleinformatyczny zapewnia co najmniej funkcjonalności spójne z systemem teleinformatycznym obsługującym CEK (art.16a ust. 2–3 u.o.k.p.). Interoperacyjność tego systemu teleinformatycznego z systemem teleinformatycznym obsługującym CEK nadzoruje minister właściwy do spraw informatyzacji (art. 16a ust. 4 u.o.k.p.). Zgodnie z art. 16a ust. 5 u.o.k.p. Minister Cyfryzacji jest również podmiotem uprawnionym do zawarcia z wytwórcą umowy, która określa zasady współpracy w zakresie:

- 1) określenia charakteru i zakresu zmian dostosowujących ten system teleinformatyczny do zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym CEK,
- 2) udostępniania ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji informacji i doświadczenia technicznego, w tym dokumentacji, dotyczących tego systemu teleinformatycznego, niezbędnych ministrowi do sprawowania nadzoru,
- 3) odpłatności za realizację zmian oraz za udostępnienie informacji i doświadczenia technicznego.

Koszty związane z zawarciem i realizacją tej umowy są finansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (art. 16a ust. 6 u.o.k.p.).

Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Fundusz CEPiK)

Na mocy art. 80d ust. 2 ustawy p.o.r.d. utworzony został Fundusz CEPiK, którego dysponentem jest minister właściwy do spraw informatyzacji. Fundusz jest państwowym funduszem celowym.

Przychody Funduszu CEPiK określone zostały w ust. 4, a wydatki w ust. 5, 5a i 5b art. 80d ustawy p.o.r.d.

Art. 80d ust. 4 ustawy p.o.r.d. został zmieniony z dniem 1 lipca 2023 r. przez ustawę z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁵⁴. Aktualnie przychodami Funduszu CEPiK są:

- 1) opłaty pobrane za udostępnienie danych lub informacji z CEP i CEK;
- 2) opłata ewidencyjna, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;
- 3) odsetki za zwłokę pobierane z tytułu nieterminowo przekazywanych lub uiszczanych opłat ewidencyjnych;
- 4) odsetki od wolnych środków przekazanych w zarządzenie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 5) inne przychody.

Uiszczanie opłaty ewidencyjnej oraz sporządzanie sprawozdań z uiszczonych opłat ewidencyjnych zostały uregulowane w art. 80d ust. 3a i 3aa ustawy p.o.r.d.¹⁵⁵. Od dnia 1 lipca 2023 r. podmiotami obowiązany do uiszczania opłaty ewidencyjnej są wyłącznie zakłady ubezpieczeń. Do 30 czerwca 2023 r. do pobrania i przekazania lub uiszczenia opłaty ewidencyjnej obowiązane były starostwa powiatowe, stacje kontroli pojazdów oraz zakłady ubezpieczeń. Podmioty te, w terminie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 7 tego artykułu, były zobowiązane przekazywać należne kwoty na rachunek Funduszu CEPiK oraz sporządzać i przysyłać ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji miesięczne sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych. Sprawozdania, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazywane były za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej ministra

¹⁵⁴ Dz. U. poz. 1123.

¹⁵⁵ Przepisy te zostały zmienione z dniem 1 lipca 2023 r. przez ustawę z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

właściwego do spraw informatyzacji (art. 80d ust. 3aa w brzmieniu obowiązującym do 30 czerwca 2023 r.).

Do należności z tytułu opłat ewidencyjnych oraz odsetek za zwłokę stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa¹⁵⁶, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji (art. 80d ust. 3c ustawy p.o.r.d.).

Stosownie do art. 80d ust. 3b ustawy p.o.r.d. od nieterminowo uiszczonych opłat pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek należnych za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych. Ściągnięcie należności z tytułu należnych opłat ewidencyjnych i odsetek, następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji¹⁵⁷ – w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym (art. 80d ust. 4a ustawy p.o.r.d.).

W art. 80d ust. 7 ustawy p.o.r.d. została zawarta delegacja ustawowa dla Ministra Cyfryzacji do określenia, w drodze rozporządzenia, wysokości opłaty ewidencyjnej i terminu jej uiszczania oraz trybu i zasad przekazywania i wzór sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych. Aktualnie obowiązuje rozporządzenie ministra cyfryzacji w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców z dnia 29 czerwca 2023 r.¹⁵⁸ Do 30 czerwca 2023 r. obowiązywało rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców¹⁵⁹. Zgodnie z § 5 rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2022 r., pobierający przekazywali opłaty ewidencyjne, pobrane w miesiącu poprzedzającym, do 10. dnia każdego miesiąca na rachunek bankowy Funduszu. W przypadku stacji kontroli pojazdów w tytule przelewu bankowego wskazywany był kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów. Pobierający, na podstawie ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych, dokonywali do 10. dnia każdego miesiąca rozliczenia opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek bankowy Funduszu w poprzednim miesiącu. W tym samym terminie pobierający przekazywali ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji miesięczne sprawozdanie z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu.

Wydatki Funduszu CEPiK są przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem CEP i CEK, w tym Krajowego Punktu Kontaktowego, centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych oraz elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ustawą z 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw do art. 80d ustawy p.o.r.d. wprowadzony został ust. 5a, który przewiduje, że ze środków Funduszu CEPiK mogą być dokonywane wpłaty na rachunek budżetu państwa. Przepis ten wszedł w życie 1 stycznia 2019 r. Dodatkowe regulacje wprowadzono w ustawach o budżecie państwa na poszczególne lata, w których przewidziano, że latach 2019–2023 środki Funduszu CEPiK przeznacza się także na finansowanie zadań ministra właściwego do spraw informatyzacji związanych z informatyzacją państwa¹⁶⁰.

¹⁵⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 2383.

¹⁵⁷ Dz. U. z 2023 r. poz. 2505.

¹⁵⁸ Dz. U. poz. 1246.

¹⁵⁹ Dz. U. poz. 1857. Wcześniej obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z: 2 kwietnia 2022 r. (Dz.U. poz. 738); 30 grudnia 2019 r. (Dz.U. poz. 2546); 10 lipca 2019 r. (Dz.U. poz. 1288); 30 sierpnia 2016 r. (Dz.U. poz. 1377, ze zm.).

¹⁶⁰ Art. 31 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 z dnia 1 grudnia 2022 r. (Dz. U. poz. 2666, ze zm.). Art. 32 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2022 (Dz. U. poz. 2445, ze zm.). Analogiczne postanowienia obowiązywały: w 2021 r. (art. 54 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021, Dz.U. z 2020 r. poz. 2400), w 2020 r. (art. 12 ustawy

Ponadto ustawą o aplikacji mObywatel z dnia 26 maja 2023 r.¹⁶¹, z dniem 14 lipca 2023 r. został dodany art. 80d ust. 5b ustawy p.o.r.d., który przewiduje, że wydatki Funduszu CEPiK mogą być przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z realizacją zadań, o których mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o aplikacji mObywatel.

Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁶²

Ustawa o finansach publicznych

Gospodarkę finansową państwowego funduszu celowego określa art. 29 ufp. Państwowy fundusz celowy nie posiada osobowości prawnej, stanowi on wyodrębniony rachunek bankowy, którym dysponuje minister wskazany w ustawie tworzącej fundusz albo inny organ wskazany w tej ustawie (art. 29 ust. 3–4 ufp). Podstawą gospodarki finansowej państwowego funduszu celowego jest roczny plan finansowy, w ramach którego sporządza się plan dochodów i wydatków ujmowanych w terminie ich zapłaty. Projekt planu finansowego państwowego funduszu celowego jest przekazywany Ministrowi Finansów w trybie i terminach określonych w przepisach dotyczących prac nad projektem ustawy budżetowej (art. 29 ust. 6–6a ufp). Koszty państwowego funduszu celowego mogą być pokrywane tylko w ramach posiadanych środków finansowych obejmujących bieżące przychody, w tym dotacje z budżetu państwa i pozostałości środków z okresów poprzednich (art. 29 ust. 8 ufp). W planie finansowym państwowego funduszu celowego mogą być dokonywane zmiany polegające na zwiększeniu prognozowanych przychodów i odpowiednio kosztów, ale zmiany planu finansowego nie mogą powodować zwiększenia dotacji z budżetu państwa (art. 29 ust. 9–10 ufp). Zmiany planu finansowego państwowego funduszu celowego dokonuje odpowiednio minister albo inny organ dysponujący tym funduszem po uzyskaniu zgody Ministra Finansów i opinii sejmowej komisji do spraw budżetu (art. 29 ust. 12 ufp). Jeżeli państwowy fundusz celowy posiada zobowiązania wymagalne, w tym kredyty i pożyczki, zwiększenie przychodów w pierwszej kolejności przeznacza się na ich spłatę (art. 29 ust. 11 ufp).

Według art. 52 ust. 2 pkt 2 ufp koszty funduszy ujęte w ich rocznych planach finansowych mogą ulec zwiększeniu, tylko jeżeli zrealizowane zostały przychody wyższe od prognozowanych lub jeżeli zwiększenie kosztów nie spowoduje zwiększenia dotacji z budżetu lub zwiększenia planowanego stanu zobowiązań.

Pamiętać należy jednak o wprowadzonych w związku z epidemią COVID-19 uregulowaniach, a w szczególności o wprowadzonym od 31 marca 2020 r. i nadal obowiązującym w 2022 r. art. 15zh ust. 1 pkt 3 ustawy o COVID-19¹⁶³, na podstawie którego w celu realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 w planie finansowym funduszu celowego mogą być dokonywane zmiany przychodów i kosztów mimo niespełnienia wymogów określonych w art. 29 ust. 9–12 ufp oraz innych przepisach regulujących zmianę planów finansowych tych jednostek. O wyżej wymienionych zmianach na podstawie ust. 3 (art. 15zh) informuje się niezwłocznie Ministra Finansów.

Analogicznie, art. 15zh ust. 2 ustawy o COVID-19 stanowi, iż w celu realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 ujęte w rocznych planach finansowych jednostek sektora finansów publicznych koszty mogą ulec zwiększeniu mimo niespełnienia wymogów określonych w art. 52 ust. 2 pkt 2 ufp oraz innych przepisach regulujących zwiększenie kosztów tych jednostek.

Ponadto na podstawie art. 65 ust. 16 ustawy z dnia 31 marca 2020 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz

okołobudżetowej na rok 2020, Dz.U. z 2020 r. poz. 278), w 2019 r. (art. 12 ustawy okołobudżetowej na rok 2019, Dz.U. z 2018 r. poz. 2435).

¹⁶¹ Dz. U. poz. 1234, ze zm.

¹⁶² Dz.U. z 2023 r. poz. 1270, ze zm.

¹⁶³ Ustawa z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, ze zm.).

wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw¹⁶⁴ Prezes Rady Ministrów może wydać jednostkom sektora finansów publicznych, o których mowa w art. 9 pkt 5-8 i 14 ufp (m.in. funduszom celowym), wiążące polecenie dokonania wpłaty środków pieniężnych do Funduszu Przeciwdziałania COVID-19, określając ich wysokość oraz termin wpłaty. Stosownie do ust. 17 wskazanego artykułu wpłaty środków pieniężnych, o których mowa wyżej, stanowią koszty tych jednostek, które ich dokonały.

Zgodnie z art. 78d ust. 2 ufp dysponenti państwowych funduszy celowych przekazują wolne środki Ministrowi Finansów w zarządzanie, z wyjątkiem środków pochodzących z dotacji z budżetu. Przepisy art. 48 ust. 3 i 4 oraz art. 78c stosuje się odpowiednio. W zakresie lokowania wolnych środków dysponent funduszu celowego nie ma dowolności w wyborze innej formy, niż przekazanie Ministrowi Finansów w zarządzanie.

Art. 42 ust. 5 ufp stanowi, że jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych, w tym mających charakter cywilnoprawny, oraz terminowego podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania.

Zgodnie z art. 58 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 ufp umorzenia należności, odroczenia terminów spłaty całości lub części należności albo rozłożenia płatności całości lub części należności na raty – w formie pisemnej, na podstawie przepisów prawa cywilnego – dokonuje dysponent państwowego funduszu celowego.

Art. 55 ufp przewiduje, że należności pieniężne mające charakter cywilnoprawny, przypadające m.in. państwowym funduszom celowym, mogą być umarzone w całości albo w części lub ich spłata może być odraczana lub rozkładana na raty. Zgodnie z art. 56 ust. 1 ufp należności te mogą być z urzędu umarzone w całości, jeżeli:

- 1) osoba fizyczna – zmarła, nie pozostawiając żadnego majątku albo pozostawiła majątek niepodlegający egzekucji na podstawie odrębnych przepisów, albo pozostawiła przedmioty codziennego użytku domowego, których łączna wartość nie przekracza kwoty 6000 zł;
- 2) osoba prawna – została wykreślona z właściwego rejestru osób prawnych przy jednoczesnym braku majątku, z którego można by egzekwować należność, a odpowiedzialność z tytułu należności nie przechodzi z mocy prawa na osoby trzecie;
- 3) zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że w postępowaniu egzekucyjnym nie uzyska się kwoty wyższej od kosztów dochodzenia i egzekucji tej należności lub postępowanie egzekucyjne okazało się nieskuteczne;
- 4) jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej uległa likwidacji;
- 5) zachodzi interes publiczny.

W przypadku gdy oprócz dłużnika głównego są zobowiązane inne osoby, należności mogą zostać umorzone tylko wtedy, gdy warunki umarzenia są spełnione wobec wszystkich zobowiązanych (art. 56 ust. 2 ufp).

Należności mogą być umarzone na wniosek dłużnika w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem dłużnika lub interesem publicznym a także mogą być umarzone w części, terminy spłaty całości albo części należności mogą zostać odroczone lub płatność całości albo części należności może zostać rozłożona na raty – w przypadkach uzasadnionych względami społecznymi lub gospodarczymi, w szczególności możliwościami płatniczymi dłużnika (art. 57 ufp).

Zgodnie z § 4 pkt 1 lit e) rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 stycznia 2022 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej¹⁶⁵, dysponenti państwowych funduszy celowych są obowiązani do sporządzania i przekazywania sprawozdań

¹⁶⁴ Dz. U. poz. 568, ze zm.

¹⁶⁵ Dz. U. poz. 144, ze zm. Wcześniej obowiązywało rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 9 stycznia 2018 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1564, ze zm.).

Rb-33 – sprawozdania z wykonania planu finansowego państwowego funduszu celowego oraz Rb-40 – sprawozdania z wykonania, określonego w ustawie budżetowej na dany rok budżetowy, planu finansowego państwowego funduszu celowego.

Bezpieczeństwo informacji

Rozporządzenie KRI

Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne¹⁶⁶, podmiot publiczny używa do realizacji zadań publicznych systemów teleinformatycznych spełniających minimalne wymagania dla systemów teleinformatycznych oraz zapewniających interoperacyjność systemów na zasadach określonych w Krajowych Ramach Interoperacyjności.

W myśl § 15 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności¹⁶⁷, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych, systemy teleinformatyczne używane przez podmioty realizujące zadania publiczne projektuje się, wdraża oraz eksploatuje z uwzględnieniem ich funkcjonalności, niezawodności, używalności, wydajności, przenoszalności i pielęgnowalności, przy zastosowaniu norm oraz uznanych w obrocie profesjonalnym standardów i metodyk.

Zarządzanie usługami realizowanymi przez systemy teleinformatyczne ma na celu dostarczanie tych usług na deklarowanym poziomie dostępności i odbywa się w oparciu o udokumentowane procedury (§ 15 ust. 2 rozporządzenia KRI). Wymagania określone w ust. 1 i 2 uznaje się za spełnione, jeśli projektowanie, wdrażanie, eksploatowanie, monitorowanie, przeglądanie, utrzymanie i udoskonalanie zarządzania usługą podmiotu realizującego zadanie publiczne odbywają się z uwzględnieniem Polskich Norm: PN-ISO/IEC 20000-1 i PN-ISO/IEC 20000-2 (§ 15 ust. 3 rozporządzenia KRI).

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia KRI, system teleinformatyczny używany do realizacji zadań publicznych musi obsługiwać standardy zapewniające dostęp do zasobów informacji oraz formaty danych określone w załączniku.

Podmiot realizujący zadania publiczne opracowuje i ustanawia, wdraża i eksploatuje, monitoruje i przegląda oraz utrzymuje i doskonali system zarządzania bezpieczeństwem informacji zapewniający poufność, dostępność i integralność informacji z uwzględnieniem takich atrybutów, jak autentyczność, rozliczalność, niezaprzeczalność i niezawodność (§ 20 ust. 1 rozporządzenia KRI).

Zarządzanie bezpieczeństwem informacji realizowane jest w szczególności poprzez zapewnienie przez kierownictwo podmiotu publicznego warunków umożliwiających realizację i egzekwowanie działań wymienionych w § 20 ust. 2 rozporządzenia KRI w zakresie:

- 1) zapewnienia aktualizacji regulacji wewnętrznych w zakresie dotyczącym zmieniającego się otoczenia;
- 2) utrzymywania aktualności inwentaryzacji sprzętu i oprogramowania służącego do przetwarzania informacji obejmującej ich rodzaj i konfigurację;
- 3) przeprowadzania okresowych analiz ryzyka utraty integralności, dostępności lub poufności informacji oraz podejmowania działań minimalizujących to ryzyko, stosownie do wyników przeprowadzonej analizy;
- 4) podejmowania działań zapewniających, że osoby zaangażowane w proces przetwarzania informacji posiadają stosowne uprawnienia i uczestniczą w tym procesie w stopniu adekwatnym do realizowanych przez nie zadań oraz obowiązków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa informacji;
- 5) bezzwłocznej zmiany uprawnień, w przypadku zmiany zadań osób, o których mowa w pkt 4;

¹⁶⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 57, ze zm.

¹⁶⁷ Obowiązuje do 23 maja 2024 roku.

- 6) zapewnienia szkolenia osób zaangażowanych w proces przetwarzania informacji ze szczególnym uwzględnieniem takich zagadnień, jak:
 - a) zagrożenia bezpieczeństwa informacji,
 - b) skutki naruszenia zasad bezpieczeństwa informacji, w tym odpowiedzialność prawna,
 - c) stosowanie środków zapewniających bezpieczeństwo informacji, w tym urządzenia i oprogramowanie minimalizujące ryzyko błędów ludzkich;
- 7) zapewnienia ochrony przetwarzanych informacji przed ich kradzieżą, nieuprawnionym dostępem, uszkodzeniami lub zakłóceniami, przez:
 - d) monitorowanie dostępu do informacji,
 - e) czynności zmierzające do wykrycia nieautoryzowanych działań związanych z przetwarzaniem informacji,
 - f) zapewnienie środków uniemożliwiających nieautoryzowany dostęp na poziomie systemów operacyjnych, usług sieciowych i aplikacji;
- 8) ustanowienia podstawowych zasad gwarantujących bezpieczną pracę przy przetwarzaniu mobilnym i pracy na odległość;
- 9) zabezpieczenia informacji w sposób uniemożliwiający nieuprawnionemu jej ujawnienie, modyfikację, usunięcie lub zniszczenie;
- 10) zawierania w umowach serwisowych podpisanych ze stronami trzecimi zapisów gwarantujących odpowiedni poziom bezpieczeństwa informacji;
- 11) ustalenia zasad postępowania z informacjami, zapewniających minimalizację wystąpienia ryzyka kradzieży informacji i środków przetwarzania informacji, w tym urządzeń mobilnych;
- 12) zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w systemach teleinformatycznych, polegającego w szczególności na:
 - g) dbałości o aktualizację oprogramowania,
 - h) minimalizowaniu ryzyka utraty informacji w wyniku awarii,
 - i) ochronie przed błędami, utratą, nieuprawnioną modyfikacją,
 - j) stosowaniu mechanizmów kryptograficznych w sposób adekwatny do zagrożeń lub wymogów przepisu prawa,
 - k) zapewnieniu bezpieczeństwa plików systemowych,
 - l) redukcji ryzyk wynikających z wykorzystania opublikowanych podatności technicznych systemów teleinformatycznych,
 - m) niezwłocznym podejmowaniu działań po dostrzeżeniu nieujawnionych podatności systemów teleinformatycznych na możliwość naruszenia bezpieczeństwa,
 - n) kontroli zgodności systemów teleinformatycznych z odpowiednimi normami i politykami bezpieczeństwa;
- 13) bezzwłocznego zgłaszania incydentów naruszenia bezpieczeństwa informacji w określony i z góry ustalony sposób, umożliwiający szybkie podjęcie działań korygujących;
- 14) zapewnienia okresowego audytu wewnętrznego w zakresie bezpieczeństwa informacji, nie rzadziej niż raz na rok.

Zgodnie z § 20 ust. 3 rozporządzenia KRI, obowiązki, o których mowa w § 20 ust. 1 i 2 uznaje się za spełnione, jeżeli system zarządzania bezpieczeństwem informacji został opracowany na podstawie Polskiej Normy PN-ISO/IEC 27001, a ustanawianie zabezpieczeń, zarządzanie ryzykiem oraz audytowanie odbywa się na podstawie Polskich Norm związanych z tą normą, w tym: PN-ISO/IEC 27002 – w odniesieniu do ustanawiania zabezpieczeń; PN-ISO/IEC 27005 – w odniesieniu do zarządzania ryzykiem; PN-ISO/IEC 24762 – w odniesieniu do odtwarzania techniki informatycznej po katastrofie w ramach zarządzania ciągłością działania.

6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁶⁸.
2. Ustawa z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁶⁹.
3. Ustawa z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁷⁰.
4. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹⁷¹.
5. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁷².
6. Ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne¹⁷³.
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych¹⁷⁴.
8. Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców¹⁷⁵.

¹⁶⁸ Dz. U. z 2023 poz. 1047, ze zm.

¹⁶⁹ Dz. U. poz. 957, ze zm.

¹⁷⁰ Dz. U. poz. 1123.

¹⁷¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 622, ze zm.

¹⁷² Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, ze zm.

¹⁷³ Dz. U. z 2023 r. poz. 57, ze zm.

¹⁷⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 2247, ze zm.

¹⁷⁵ Dz. U. poz. 1857. Obowiązywało do 30 czerwca 2023 r.

6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Minister Cyfryzacji
8. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
9. Minister Infrastruktury
10. Przewodniczący Sejmowej Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii
11. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
12. Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
13. Przewodniczący Sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych
14. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
15. Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
16. Prezydenci miast na prawach powiatów
17. Starostowie