



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.17.2.2023

**Pan  
Roman Potocki  
Starosta Wrocławski**

Starostwo Powiatowe we Wrocławiu  
ul. T. Kościuszki 131  
50-440 Wrocław

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/004 – „Funkcjonowanie systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK 2.0) oraz zarządzanie Funduszem Celowym CEPiK”

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe we Wrocławiu <sup>1</sup> , ul. Tadeusza Kościuszki 131, 50-440 Wrocław.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Roman Potocki – Starosta Wrocławski <sup>2</sup> od dnia 10 grudnia 2014 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja przez starostów miast zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK <sup>3</sup> oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu Celowego CEPiK <sup>4</sup> i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych w 2023 r. <sup>5</sup>
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>6</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontroler	Grzegorz Niemczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/108/2023 z dnia 29 czerwca 2023 r.

(akta kontroli: tom I, str. 1-2, 4-5)

---

<sup>1</sup> Dalej: Starostwo.

<sup>2</sup> Dalej: Starosta.

<sup>3</sup> Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

<sup>4</sup> Państwowy fundusz celowy prowadzony na podstawie art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, ze zm.). Dalej: Fundusz CEPiK.

<sup>5</sup> Do 11 sierpnia 2023 r.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623. Dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>7</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W Starostwie, w latach 2018-2023<sup>8</sup>, właściwie realizowano zlecone zadania w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem systemu CEPiK, a także naliczania i odprowadzania opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu CEPiK oraz przekazywania okresowych sprawozdań z realizacji opłat ewidencyjnych.

Także właściwie korzystano ze sprzętu teleinformatycznego przekazanego w użytkowanie przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. w Warszawie<sup>9</sup> do wykonywania zadań związanych z obsługą systemu CEPiK. W przypadkach występowania błędów systemowych lub przerw w działaniu oprogramowania systemu CEPiK pracownicy Starostwa prawidłowo obsługiwali interesantów. W Starostwie rzetelnie naliczono opłaty wynikające z wydawania praw jazdy oraz rejestracji pojazdów. Ponadto terminowo wysyłano pobrane środki finansowe na rachunek bankowy Funduszu CEPiK, a także w terminie sporządzano i przekazywano, ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji, miesięczne sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych.

Brak wewnętrznych procedur na wypadek braku dostępności do systemu CEPiK nie wpływał na jakość obsługi obywateli.

Pracownicy Wydziału Komunikacji Starostwa<sup>10</sup>, odpowiedzialnego za rejestrację pojazdów oraz wydawanie praw jazdy, posiadali według stanu na dzień 20 lipca 2023 r. odpowiednie uprawnienia do obsługi systemu CEPiK oraz upoważnienia Starosty do przetwarzania danych osobowych. Zakresy czynności tych pracowników obejmowały zadania realizowane z wykorzystaniem systemu CEPiK.

Przeprowadzane rokrocznie przez Starostwo kontrole nadzorowanych stacji kontroli pojazdów nie obejmowały swym zakresem zagadnień dotyczących rozliczeń finansowych z Funduszem CEPiK oraz sprawozdawczości na rzecz ministra właściwego do spraw informatyzacji.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

### OBSZAR

**Realizacja przez starostów miast zadań w zakresie rejestracji pojazdów oraz wydawania praw jazdy z wykorzystaniem CEPiK oraz naliczanie i odprowadzanie opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu CEPiK i przekazywanie sprawozdań z opłat ewidencyjnych**

### Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Starostwa<sup>11</sup>, Wydział Komunikacji realizował w szczególności zadania z zakresu: [1] rejestracji pojazdów, [2] nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, [3] wydawania dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem, [4] nadzoru nad szkoleniem kandydatów na kierowców, [5] koordynacji oraz uzgadniania rozkładów jazdy przewoźników samochodowych, [6] udzielania licencji i zezwoleń w transporcie drogowym. Zgodnie ze Schematem organizacyjnym Starostwa, stanowiącym

<sup>7</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>8</sup> Do 11 sierpnia 2023 r.

<sup>9</sup> Dalej: PWPW.

<sup>10</sup> Dalej: Wydział Komunikacji.

<sup>11</sup> Uchwała Nr XXII/202/13 Rady Powiatu Wrocławskiego z 23 grudnia 2013 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego we Wrocławiu.

załącznik do Regulaminu Organizacyjnego Starostwa, Wydział Komunikacji podlegał bezpośrednio Wicestarosćie Wrocławskiemu<sup>12</sup>. Z racji realizowanych zadań Wydział Komunikacji był w Starostwie wyłącznym operatorem systemu CEPiK.

(akta kontroli: tom I, str. 25-61)

Według stanu na dzień rozpoczęcia kontroli NIK<sup>13</sup>, struktura organizacyjna Wydziału Komunikacji obejmowała trzy referaty<sup>14</sup>, tj.: [1] Referat I ds. rejestracji pojazdów; [2] Referat II ds. uprawnień do kierowania pojazdami; [3] Referat III ds. transportu, działalności regulowanej i postępowań administracyjnych. Obsługa interesantów Wydziału Komunikacji była prowadzona w siedzibie Starostwa we Wrocławiu oraz w trzech punktach zamiejscowych, zlokalizowanych w miejscowościach: Kobierzyce, Kąty Wrocławskie oraz Długołęka.

(akta kontroli: tom I, str. 62-66)

Według stanu na dzień rozpoczęcia kontroli Starostwo wyposażone zostało przez PWPW (na podstawie umowy użyczenia<sup>15</sup>) w następujący sprzęt teleinformatyczny do obsługi systemu CEPiK:

- 1) komputery PC<sup>16</sup> – 26 szt., z czego 20 szt. użytkowanych przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu oraz 6 szt. użytkowanych w punktach zamiejscowych Wydziału Komunikacji w Długołęce, Kobierzycach i Kątach Wrocławskich;
- 2) monitory komputerowe – 26 szt., z czego 20 szt. użytkowanych przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu, oraz 6 szt. użytkowanych w punktach zamiejscowych w Długołęce, Kobierzycach i Kątach Wrocławskich;
- 3) drukarka laserowa – 26 szt., z czego 20 szt. użytkowanych przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu oraz 6 szt. użytkowanych w punktach zamiejscowych w Długołęce, Kobierzycach i Kątach Wrocławskich;
- 4) skaner mały – 16 szt., z czego 10 szt. użytkowanych do bieżącego skanowania dokumentów przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu oraz 6 szt. użytkowanych w punktach zamiejscowych w Długołęce, Kobierzycach i Kątach Wrocławskich;
- 5) skaner duży – 2 szt., użytkowane do archiwizacji dokumentów przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu;
- 6) czytnik kart inteligentnych<sup>17</sup> – 26 szt., z czego 20 szt. użytkowanych przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu oraz 6 szt. użytkowanych w punktach zamiejscowych w Długołęce, Kobierzycach i Kątach Wrocławskich;
- 7) router Cisco – 5 szt., z czego 2 szt. użytkowane przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu oraz 3 szt. użytkowane w punktach zamiejscowych w Długołęce, Kobierzycach i Kątach Wrocławskich;
- 8) switch Cisco – 2 szt., użytkowane przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu;
- 9) patchpanel – 6 szt., użytkowanych przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu;
- 10) UPS Sirius – 1 szt., użytkowana przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu;
- 11) serwer HP – 2 szt., użytkowane przez Wydział Komunikacji w siedzibie we Wrocławiu.

(akta kontroli: tom I, str. 119-129, 130-132)

---

<sup>12</sup> Dalej: Wicestarosta.

<sup>13</sup> 30 czerwca 2023 r.

<sup>14</sup> Struktura organizacyjna Starostwa obowiązująca od 5 maja 2021 r.

<sup>15</sup> Umowa użyczenia nr 224/WO/DEPiT/MSWiA/10 z 1 marca 2010 r., zawarta pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji a Starostwem reprezentowanym przez Starostę.

<sup>16</sup> Stacje robocze składające się jednostki centralnej, klawiatury i myszy.

<sup>17</sup> Czytnik elektronicznych kart kryptograficznych.

Przeprowadzone w dniach 12 i 13 lipca 2023 r., w pomieszczeniach Starostwa oględziny wykazały, że zainstalowany tam powyższy sprzęt teleinformatyczny był technicznie sprawny oraz wykorzystywany do załatwiania spraw związanych z systemem CEPiK.

Wicestarosta wyjaśnił, że ww. urządzenia umożliwiały realizację zadań z wykorzystaniem systemu CEPiK. Wskazał także, iż na przestrzeni kilku ostatnich lat sprzęt służący do obsługi systemu CEPiK był kilkakrotnie wymieniany na nowszy przez PWPW, zgodnie z harmonogramem ogłaszany w aplikacji „Informacje dla starostw”<sup>18</sup>. Ponadto dodał, że w przeciągu ostatnich 2-3 lat Starosta występował do PWPW o przyznanie dodatkowego sprzętu z uwagi na zwiększoną liczbę załatwianych spraw (w szczególności w zakresie odnoszącym się do braków skanerów oraz komputerowych stacji roboczych), a także o zwiększenie etatów do obsługi tych spraw. W kontekście powyższego, po upływie około jednego roku, PWPW przyznało dwie stacje robocze Wydziałowi Komunikacji.

(akta kontroli: tom I, str. 119-129, 173-179)

2. Wicestarosta wyjaśnił, że system CEPiK w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Pojazdów<sup>19</sup>, w opinii pracowników Wydziału Komunikacji, umożliwiał obsługę mieszkańców powiatu wrocławskiego w zakresie rejestracji pojazdów. W ocenie użytkowników tego systemu (pracowników Wydziału Komunikacji) obsługa SI Pojazd<sup>20</sup> była zazwyczaj prosta, jednakże niepozbawiona ograniczeń utrudniających załatwianie konkretnych spraw.

Wicestarosta wskazał ponadto na poniższe główne problemy w obsłudze SI Pojazd oraz na potrzebę ich rozwiązania:

- 1) brak możliwości wyszukania firm/przedsiębiorców po numerze NIP (istnieje możliwość wyszukania firmy/przedsiębiorcy wyłącznie po numerze REGON);
- 2) brak możliwości zapisania zbycia/nabycia pojazdu zarejestrowanego na osobę nieżyjącą;
- 3) 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 przejście przez cały proces, jak przy rejestracji pojazdu;
- 4) w przypadku konieczności edytowania już zapisanego zgłoszenia zbycia/nabycia pojazdu system CEP nie zawsze umożliwia wykonania takiej operacji;
- 5) 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”;
- 6) 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;
- 7) po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego, jeżeli właściciel zlikwiduje pojazd przed odebraniem stałego dowodu rejestracyjnego, brak możliwości wyrejestrowania pojazdu zarówno

---

<sup>18</sup> Stanowiącej część systemu CEPiK.

<sup>19</sup> Dalej: CEP.

<sup>20</sup> System teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie rejestracji pojazdów i przekazywaniu danych do CEP, udostępniony przez PWPW.

w urzędzie w którym rozpoczęto rejestrację pojazdu, jak i w urzędzie poprzedniej rejestracji.

(akta kontroli: tom I, str. 180-187)

Przeprowadzone w dniu 4 sierpnia 2023 r. oględziny działania systemu CEPiK potwierdziły występowanie w tym systemie (w części dotyczącej CEP) utrudnień zaobserwowanych wcześniej przez pracowników Starostwa i wskazanych powyżej w wyjaśnieniach Wicestarosty.

(akta kontroli: tom I, str. 188-190)

Wicestarosta wyjaśnił, że do mocnych stron działania SI Pojazd należy zaliczyć: prowadzenie spraw z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, co ułatwia i przyspiesza załatwianie spraw. Natomiast do słabych stron działania SI Pojazd zaliczył: zbyt często powolnie działający system, zawieszający się oraz obciążony błędami. Według Wicestarosty najczęstsze błędy w działaniu SI Pojazd polegały na tym, że:

- 1) 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 systemu CEPiK) czas oczekiwania na naprawienie błędu wynosił nawet kilkanaście miesięcy;
- 2) 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;
- 3) program nie blokował czynności wydania decyzji o rejestracji stałej na osobę nie żyjącą;
- 4) przy operacji dotyczącej np. wydania wtórnika dowodu rejestracyjnego występował problem związany z naniesieniem jakichkolwiek zmian, które nastąpiły od ostatniej operacji;
- 5) 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;
- 6) po wydaniu czerwonych tablic rejestracyjnych (przejazdowe/wywóz) na karcie informacyjnej drukuje się poprzedni numer rejestracyjny;
- 7) karta informacyjna pojazdu nie aktualizowała się - po dokonaniu jakichkolwiek zmian (uzupełnień) system dokonuje stosownego zapisu w adnotacjach, tj. poza kartą informacyjną;
- 8) występowały problemy z zarejestrowaniem pojazdu elektrycznego;
- 9) przy wprowadzaniu adnotacji typu GAZ, L, TAXI system CEPiK nie zaciągał skorygowanej (skrótowej) daty badania technicznego pojazdu z bazy lokalnej;
- 10) podczas kontroli drogowej prowadzonej przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego dwukrotnie została wykonana czynność elektronicznego zatrzymania dowodu rejestracyjnego, co skutkowało brakiem dostępu do pojazdu 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;

11) 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 administracyjnego<sup>21</sup>, 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.

(akta kontroli: tom I, str. 180-187)

3. Wicestarosta wyjaśnił, że system CEPiK w części dotyczącej Centralnej Ewidencji Kierowców<sup>22</sup>, w opinii pracowników Wydziału Komunikacji umożliwił obsługę mieszkańców powiatu wrocławskiego w zakresie dotyczącym uprawnień do kierowania pojazdami. W ocenie użytkowników tego systemu (pracowników Wydziału Komunikacji) obsługa SI Kierowca<sup>23</sup> była zazwyczaj prosta, jednakże niepozbawiona ograniczeń utrudniających załatwianie konkretnych spraw.

Wicestarosta wskazał także na główne utrudnienia w obsłudze SI Kierowca oraz na potrzebę ich rozwiązania, tj. na:

- 1) brak migracji danych dotyczących zwrotów zatrzymanych praw jazdy;
- 2) brak możliwości wpisania danych wystawcy dokumentu przy wprowadzaniu do CEK zatrzymania zagranicznego prawa jazdy;
- 3) niewyszukiwanie przez CEK danych, jeżeli w trakcie edycji danych kierowca podaje drugie imię;
- 4) po zmianie kwalifikacji badań lekarskich do prawa jazdy w CEK nie pojawiają się orzeczenia lekarskie wprowadzone jako kwalifikacyjne, natomiast PKK<sup>24</sup> pozostają zablokowane, przez co kandydat na kierowcę nie może zapisać się na egzamin;
- 5) niewyszukiwanie przez CEK uprawnień kierowców posiadających zagraniczne prawa jazdy pomimo, że dane takich osób zostały wprowadzone do systemu i takim osobom zostały wydane KKK<sup>25</sup>;
- 6) częste „zawieszanie” się systemu, co powoduje utratę pism i wprowadzanych informacji, jak również jego spowolnione działanie w przypadku otwarcia więcej niż jednej zakładki CEK;
- 7) brak w serwisie prawnym CEK wszystkich niezbędnych aktów prawnych oraz jego bieżącej aktualizacji
- 8) niefunkcjonalny i przestarzały edytor służący do sporządzania pism, w którym często blokuje się pasek narzędzi;
- 9) dostępną (widoczną) po około 20 minutach aktualizację PKK przez WORD<sup>26</sup>, również w przypadku udostępniania i zwrotu PKK;
- 10) występowanie przypadków zgłaszania problemów do Helpdesk, których realizacja trwa nawet kilka tygodni, lub pracownik dostaje zwrotną informację, że utrudnienie zostanie rozwiązane przy okazji wprowadzania nowej wersji systemu.

(akta kontroli: tom I, str. 180-187)

Wicestarosta wskazał, że do mocnych stron działania SI Kierowca należy samo prowadzenie spraw z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, co ułatwia i przyspiesza załatwianie spraw. Natomiast do słabych stron działania SI Kierowca

---

<sup>21</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, ze zm.

<sup>22</sup> Dalej: CEK.

<sup>23</sup> System teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie wydawania prawa jazdy i przekazywaniu danych do CEK, udostępniony przez PWPW.

<sup>24</sup> Profil kandydata na kierowcę.

<sup>25</sup> Karta kwalifikacji kierowcy.

<sup>26</sup> wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

zaliczył zbyt częste powolne działanie tego systemu, jego zawieszanie się oraz poniższe błędy:

- 1) w przypadku zatrzymania zagranicznego prawa jazdy, które zostało wydane w wyniku wymiany polskiego dokumentu, system CEK zatrzymuje polski dokument;
- 2) w przypadku kierowcy, który otrzymał w powiecie wrocławskim PKK, a posiadał prawo jazdy wydane w innym powiecie, w PKK niewidoczne były dane dotyczące posiadanego prawa jazdy, które trzeba było wpisać ręcznie;
- 3) 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;
- 4) 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.

(akta kontroli: tom I, str. 180-187)

4. W okresie objętym kontrolą w Starostwie obowiązywała „Instrukcja bezpieczeństwa systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach”<sup>27</sup>, która opisywała procedury przewidziane do zastosowania na okoliczność wystąpienia awarii systemu CEPiK, w tym:

- awaryjne rozpoczęcie pracy bez karty elektronicznej,
- pracę w trybie awaryjnym systemu SI Pojazd, gdy serwer nie działa lub nie jest dostępny.

Działania przewidziane w Starostwie odnośnie zgłaszania usterek, awarii, problemów związanych z użytkowaniem systemu CEPiK, oraz sprzętu informatycznego opisane były w następujących, stanowiących część dokumentacji systemu CEPiK, dokumentach:

- „Instrukcja bezpieczeństwa systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach”,
- „Instrukcja użytkownika aplikacji Pojazd (tryb awaryjny)”,
- „Procedura zgłaszania incydentów w rozwiązywaniu CEPiK”,
- „Instrukcja użytkownika awaryjnego podsystemu transportowego (awaria sieci WAN)”.

(akta kontroli: tom I, str. 191-309)

W kwestii ewentualnego braku dostępności do systemu CEPiK w zakresie rejestracji pojazdów, Starosta wyjaśnił, że w celu umożliwienia obsługi interesantów w przypadku awarii serwera lub sieci komputerowej udostępniono w Starostwie specjalny, awaryjny tryb pracy aplikacji SI Pojazd. Nadmieniał, że w trybie awaryjnym oferowana jest podstawowa funkcjonalność systemu niezbędna do nieprzerwanej obsługi, a jej wyniki pracy są zapisywane w postaci zaszyfrowanej w tymczasowej bazie danych na stacji roboczej. Po usunięciu awarii dane wprowadzone w trybie awaryjnym zostają przeniesione do bazy produkcyjnej, a przeniesienie powoduje usunięcie danych zgromadzonych na stacji roboczej. Awaryjny tryb pracy na komputerach zlokalizowanych w delegaturach (punktach zamiejscowych) nie jest możliwy. Dodał, że w przypadku awarii sieci komputerowej serwer w Starostwie oraz połączenie z PWPW są niedostępne dla stacji roboczych, co uniemożliwia logowanie do systemu zarówno z użyciem serwera lokalnego, jak i centralnego oraz dostęp do produkcyjnej bazy danych. Ponadto Starosta wskazał, że do czasu rozpoczęcia kontroli NIK<sup>28</sup> nie korzystano z awaryjnego trybu pracy systemu CEPiK

<sup>27</sup> Dostępna w wersji elektronicznej w aplikacji „Informacje dla starostw”.

<sup>28</sup> 30 czerwca 2023 r.



z wykorzystaniem stacji roboczych, o którym mowa w „Instrukcji bezpieczeństwa systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach”, przez co nie określił, czy w takiej sytuacji ponowna wizyta klienta w Starostwie jest niezbędna.

(akta kontroli: tom I, str. 199-309)

**5.** W okresie objętym kontrolą najczęściej występujące problemy z funkcjonowaniem systemu CEPiK w Starostwie dotyczyły: [a] przerw w dostępie do CEP i CEK, spowodowanych brakiem połączenia z serwerem, [b] awarii sprzętowych (drukarka, skaner), [c] błędów w aplikacjach systemu CEPiK, uniemożliwiających korzystanie z SI Pojazd lub SI Kierowca, [d] braku połączenia z systemem CEPiK spowodowanego ogólnopolskim wprowadzaniem aktualizacji tego systemu – takich sytuacji rzutuujących na korzystanie z systemu CEPiK notowano od kilku do kilkunastu rocznie<sup>29</sup>.

W przypadku występowania problemów związanych z bieżącym funkcjonowaniem SI Pojazd i SI Kierowca (np. błędne dane, brak danych, brak możliwości edycji danych, brak możliwości wprowadzenia danych, brak możliwości przejścia do następnego etapu w danym procesie) w Starostwie dokonywano zgłoszeń za pośrednictwem funkcji E-Helpdesk, których liczby były następujące: 224 zgłoszenia w 2018 r., 189 zgłoszeń w 2019 r., 219 zgłoszeń w 2020 r., 241 zgłoszeń w 2021 r., 346 zgłoszeń w 2022 r., 200 zgłoszeń w I półroczu 2023 r.

Starosta wyjaśnił, że zdecydowana większość błędów zgłaszanych za pośrednictwem E-Helpdesk rozwiązywana jest na bieżąco, ewentualnie w ciągu kilku dni, natomiast sporadycznie zdarzają się sprawy, których rozwiązanie zajmuje więcej czasu, a w pojedynczych przypadkach nawet kilka miesięcy. Dodał, że na koniec sierpnia 2023 r. nie zostały załatwione cztery sprawy zgłoszone do E-Helpdesk, a ich rozwiązywanie trwa kilkanaście miesięcy.

Procedura zgłaszania usterek, awarii, problemów z systemem CEPiK określona została w stanowiącym część dokumentacji systemu CEPiK opracowaniu pt. „Procedura zgłaszania incydentów w rozwiązaniu CEPiK”<sup>30</sup>, w tym m.in.:

- sposób, w jaki należy dokonywać zgłoszeń (telefonicznie, mailowo oraz elektronicznie – poprzez funkcję E-Helpdesk, dostępną na stronie „Informacje dla starostw”),
- adresatów zgłoszeń,
- czas przewidziany na usunięcie usterek z podziałem na kategoryzację i priorytetyzację incydentów na podstawie wstępnej diagnozy Helpdesk.

(akta kontroli: tom I, str. 310-339; tom II, str. 375)

**6.** Nadawanie, modyfikowanie i odbieranie uprawnień do systemu CEPiK należało do wyłącznej kompetencji Dyrektora lub Zastępcy Dyrektora Wydziału Komunikacji, jako dysponentów uprawnionych do kierowania do PWPW wniosków o tworzenie, albo usunięcie kont użytkowników systemu oraz modyfikację ich uprawnień. Wymienione czynności wykonywane były za pomocą aplikacji „System obsługi kont” (dostępnej po zalogowaniu do systemu CEPiK) zgodnie z procedurą zawartą w „Instrukcji bezpieczeństwa systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach”, dostępnej w tej samej aplikacji, stanowiącej część systemu CEPiK.

(akta kontroli: tom I, str. 340-350)

Przeprowadzone w dniach 18-19 lipca 2023 r. oględziny systemu CEPiK oraz dokumentacji osobowej pracowników Wydziału Komunikacji wykazały, że dostęp do systemu CEPiK (SI Pojazd, SI Kierowca) miało 41 pracowników Wydziału Komunikacji<sup>31</sup>, z czego: 18 osób dysponowało dostępem do SI Pojazd, pięć osób do

<sup>29</sup> W Wydziale Komunikacji nie był prowadzony rejestr takich zdarzeń.

<sup>30</sup> Udostępniony w wersji elektronicznej w ramach aplikacji „Informacje dla starostw”.

<sup>31</sup> Na dzień przeprowadzenia oględzin.

SI Kierowca, a 18 osób posiadało łączny dostęp do SI Pojazd i SI Kierowca. Wszystkie te osoby były zatrudnione<sup>32</sup> w Wydziale Komunikacji na dzień przeprowadzenia oględzin, posiadały elektroniczną kartę kryptograficzną (kartę inteligentną) dostępu do systemu CEPiK<sup>33</sup>, oraz upoważnienie Starosty do przetwarzania danych osobowych. W zakresach czynności tych pracowników znajdowały się zadania realizowane z wykorzystaniem systemu CEPiK.

(akta kontroli: tom I, str. 351-462, 463-472)

7. Przeprowadzone w dniu 20 lipca 2023 r. oględziny pięciu spośród 41 elektronicznych kart kryptograficznych dostępu do systemu CEPiK wykazały, że były one w posiadaniu uprawnionych pracowników Wydziału Komunikacji, a ponadto były sprawne i właściwie zabezpieczone<sup>34</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 473-474)

8. W Starostwie nie opracowano pisemnych wewnętrznych procedur zgłaszania, poprawiania i weryfikowania błędów wynikających z systemu CEPiK. Weryfikacja błędnych danych (informacji) zawartych w systemie CEPiK (zarówno w SI Pojazd, jak i w SI Kierowca) odbywała się w Starostwie na bieżąco, tj. w trakcie załatwiania konkretnej sprawy przez interesanta Wydziału Komunikacji. Poprawianie błędnych danych (informacji) odbywało się poprzez zgłoszenie takiego faktu do Helpdesk (za pośrednictwem infolinii udostępnionej użytkownikom CEPiK), gdzie nadawano zgłoszeniu numer i przystępowano do realizacji rozwiązania zgłoszonego problemu. W Wydziale Komunikacji nie była prowadzona statystyka dotycząca czasu rozwiązywania poszczególnych problemów zgłoszonych do Helpdesk.

Starosta wyjaśnił, że z praktyki zgłaszania takich spraw wynika, iż średni czas w jakim osoby obsługujące Helpdesk rozwiązywały zgłoszone sprawy wynosił od kilku do kilkunastu dni roboczych, a w najbardziej skomplikowanych sprawach wynosił kilka miesięcy, albo nawet trzy lata<sup>35</sup>. Ponadto Starosta wyjaśnił, że do najczęstszych utrudnień w kontaktach z Infolinią przeznaczoną do zgłaszania problemów w działaniu systemu CEPiK (zarówno odnośnie funkcjonowania SI Pojazd, jak i SI Kierowca) należało długie oczekiwanie „w kolejce” do konsultanta (czasami nawet kilkadziesiąt minut).

(akta kontroli: tom II, str. 1-21)

9. Przeprowadzone w dniu 7 sierpnia 2023 r. oględziny wybranych losowo 52 wniosków<sup>36</sup> złożonych przez interesantów (mieszkańców powiatu wrocławskiego) i procedowanych z wykorzystaniem systemu SI Pojazd nie wykazały na ogół rozbieżności (różnic) pomiędzy danymi zamieszczonymi we wniosku interesanta a danymi z bazy danych CEPiK (w części dotyczącej CEP). Jediną rozbieżnością, występującą we wszystkich badanych przypadkach było wskazanie w bazie danych CEP nazwy Starostwa, a nie Starosty jako organu wydającego dowód rejestracyjny. W samym dowodzie rejestracyjnym zamieszczano prawidłową nazwę organu wydającego ten dokument.

(akta kontroli: tom II, str. 22-37)

Wicestarosta wskazał, że do najczęściej występujących rozbieżności (różnic) pomiędzy danymi zamieszczanymi w dokumentach składanych w sprawach

---

<sup>32</sup> Umowa na czas nieokreślony lub na czas określony.

<sup>33</sup> Wydaną na wniosek Dyrektora lub Zastępcy Dyrektora Wydziału Komunikacji, potwierdzającą dostęp do systemu CEPiK.

<sup>34</sup> Brak PIN zapisanego w widocznym miejscu.

<sup>35</sup> Taki przypadek dotyczył zgłoszenia do Helpdesk w dniu 19 czerwca 2020 r. w sprawie dotyczącej braku widoczności w systemie CEPiK pojazdu (ciągnika rolniczego) FENDT 926. W trakcie kontroli NIK sprawa ta była nadal w toku, pomimo ponownych zgłoszeń problemu do Helpdesk przez pracowników Wydziału Komunikacji, dokonanych 22 stycznia 2021 r. oraz 27 marca 2023 r.

<sup>36</sup> Spośród w sumie 278 wniosków interesantów złożonych w tym dniu w Starostwie.

rejestracji pojazdów a danymi zgromadzonymi w bazie CEPiK, zidentyfikowanych przez pracowników Wydziału Komunikacji w latach 2018-2023 (do 11 sierpnia), należy zaliczyć:

- 1) brak w CEP aktualizacji danych podmiotów gospodarczych po zmianie formy organizacyjnej – niezgodność zgłaszana na bieżąco w procesie rejestracji pojazdu poprzez Helpdesk;
- 2) niezgodności w zakresie dotyczącym roku produkcji pojazdów – zgłaszane na bieżąco w procesie rejestracji pojazdów poprzez wprowadzenie poprawnych danych w bazie lokalnej, a w przypadku braku takiej możliwości poprzez zgłaszanie do Helpdesk;
- 3) brak w CEP danych dotyczących nacisku na oś pojazdu – niezgodność poprawiana na bieżąco w procesie rejestracji pojazdu poprzez korektę danych, przeprowadzaną samodzielnie przez pracownika Wydziału Komunikacji;
- 4) brak w słowniku CEP niektórych miejscowości – niezgodność zgłaszana na bieżąco w procesie rejestracji pojazdu poprzez Helpdesk;
- 5) niezgodności w obrębie numeru VIN pojazdu (np. przypisanie w CEP do dwóch pojazdów tego samego numeru VIN) – niezgodność zgłaszana na bieżąco w procesie rejestracji pojazdów poprzez Helpdesk;
- 6) Brak widocznego pojazdu w CEP – niezgodność zgłaszana na bieżąco w procesie rejestracji pojazdów poprzez Helpdesk. Poprawne dane (wprowadzane przez pracowników Helpdesk) są uwidaczniane w SI Pojazd.

(akta kontroli: tom II, str. 38-40)

**10.** O zmianach w działaniu systemu CEPiK (zarówno w odniesieniu do funkcjonowania SI Pojazd, jak i SI Kierowca) Starostwo informowane było przez należącą do PWPW aplikację „Informacje dla starostw”. Dostęp do tej aplikacji posiadali wyłącznie pracownicy Wydziału Komunikacji. Starosta wyjaśnił, że sposób przesyłania informacji o zmianach funkcjonalnych w działaniu systemu CEPiK nie zawsze umożliwiał odpowiednie przygotowanie użytkowników na nadchodzące zmiany, zwłaszcza w sytuacji, kiedy zmiany takie wprowadzane były w dniach wolnych (sobota, niedziela) bez uprzedniego poinformowania, np. w aplikacji „Informacje dla starostw”, lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.

(akta kontroli: tom II, str. 1-21)

**11.** W latach 2018-2023 (I półrocze) wysokość opłat ewidencyjnych odprowadzanych na rzecz Funduszu CEPiK ustalana była z wykorzystaniem systemu CEPiK oraz miesięcznego sprawozdania z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu CEPiK oraz konfrontowana z danymi Wydziału Finansowo-Księgowego Starostwa<sup>37</sup>, które obsługiwało wpłaty z tytułu opłaty ewidencyjnej, ewidencjonowało je oraz przekazywało na rachunek bankowy Funduszu CEPiK.

(akta kontroli: tom II, str. 41-307)

**12.** Zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców<sup>38</sup>, pobierający przekazuje opłaty ewidencyjne,

---

<sup>37</sup> Opłaty ewidencyjne były księgowane na koncie rozrachunkowym 240 służącym do rozliczeń z tytułu opłat ewidencyjnych w korespondencji z kontem 133 – rachunek budżetu do ewidencji wpływu środków pieniężnych innych niż środki budżetu, w tym z tytułu opłat ewidencyjnych w odniesieniu do wpływów w danym miesiącu. Opłaty przyjęte gotówką w kasie, które nie wpłynęły na rachunek bankowy w danym miesiącu ewidencjonowane są na koncie 141 – środki w drodze. Suma tych kont stanowiła o wysokości należnych opłat ewidencyjnych za dany miesiąc.

<sup>38</sup> Dz. U. poz. 1857. Dalej: rozporządzenie w sprawie opłaty ewidencyjnej. Powołane rozporządzenie utraciło moc z dniem 1 lipca 2023 r. na podstawie art. 1 pkt 4 lit. h ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1123). Wcześniej, w okresie objętym kontrolą, obowiązywały rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z: 2 kwietnia

pobrane w miesiącu poprzedzającym, do 10 dnia każdego miesiąca na rachunek bankowy Funduszu. W myśl § 6 rozporządzenia w sprawie opłaty ewidencyjnej, pobierający, na podstawie ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych, dokonuje do 10 dnia każdego miesiąca rozliczenia opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek bankowy Funduszu w poprzednim miesiącu. W tym samym terminie pobierający przekazuje ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji miesięczne sprawozdanie z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu.

W latach 2022-2023 (I półrocze) Starostwo wywiązywało się terminowo z obowiązków o których mowa w § 5 oraz § 6 rozporządzenia w sprawie opłaty ewidencyjnej, dotyczących przekazania do dnia 10 każdego kolejnego miesiąca:

- a) na rachunek Funduszu CEPiK sumy opłat ewidencyjnych pobranych w poprzednim miesiącu;
- b) ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji miesięcznego sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu.

(akta kontroli: tom II, str. 41-307)

**13.** W latach 2020-2022 upoważnieni przedstawiciele Starostwa przeprowadzili, na podstawie art. 83b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, kontrole każdej z 29 stacji kontroli pojazdów, nadzorowanych przez Starostę.

W ramach przedmiotowych kontroli nie prowadzono kontroli dotyczących rozliczeń finansowych z Funduszem CEPiK oraz sprawozdawczości na rzecz ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Wicestarosta wyjaśnił, że przeprowadzone przez Starostę<sup>39</sup> kontrole stacji kontroli pojazdów nie obejmowały spraw związanych z naliczaniem i odprowadzaniem opłat ewidencyjnych oraz sprawozdawczością dotyczącą tych opłat, ponieważ priorytetem kontrolujących było przede wszystkim sprawdzenie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów pod kątem zgodności stacji z wymaganiami ustawowymi oraz prawidłowości wykonywania badań technicznych i prowadzenia dokumentacji dotyczącej samej stacji (np. sprawdzenie prawidłowości prowadzenia rejestru badań technicznych, prowadzenia dokumentów dotyczących prowadzenia kontroli stanu urządzeń technicznych), co ma ogromny wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

(akta kontroli: tom II, str. 308-343, 353-374)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

## IV. Uwagi i wnioski

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 ustaw<sup>40</sup> i zniesieniem opłat ewidencyjnych, pobieranych dotychczas przez stacje kontroli pojazdów za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu oraz dokonanie odczytu drogomierza, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków w tym zakresie.

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.).

<sup>39</sup> Przez osoby upoważnione przez Starostę.

<sup>40</sup> Dz. U. poz. 1123.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Wrocław, 31 sierpnia 2023 r.

Kontroler  
Grzegorz Niemczyk  
Główny specjalista kontroli  
państwowej

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura we Wrocławiu  
Dyrektor  
z up. p.o. Wicedyrektor  
Artur Urban

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*