



**MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**Departament Rejestrów Państwowych**

## ***Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców***

---

***Wykonanie i wdrożenie oraz obsługa  
eksploatacyjna i rozwój systemu  
informatycznego***

*Warszawa, 18.02.2003*



# Spis treści

---

<b>Spis treści.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Wstęp.....</b>	<b>5</b>
1.1. Cel i znaczenie dokumentu .....	5
1.2. Odbiorcy dokumentu.....	5
1.3. Struktura dokumentu i przyjęte konwencje opisu .....	5
<b>2. Streszczenie .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Cel systemu .....</b>	<b>10</b>
<b>4. Obecny system ewidencji pojazdów i kierowców .....</b>	<b>12</b>
<b>5. Ogólna specyfikacja systemu CEPiK.....</b>	<b>16</b>
5.1. Uwarunkowania prawne.....	16
5.2. Funkcje systemu.....	26
5.2.1. Obsługa ewidencji pojazdów w powiatach.....	26
5.2.2. Obsługa ewidencji polis OC .....	28
5.2.3. Obsługa ewidencji badań technicznych i złomowań .....	29
5.2.4. 5.2.4. Udostępnianie informacji dla szczebla powiatowego.....	30
5.2.5. Udostępnianie informacji.....	31
5.2.6. Obsługa ewidencji czynności Policji .....	34
5.2.7. Obsługa ewidencji kierowców w powiatach.....	35
5.2.8. Wykrywanie, analiza i wyjaśnianie nieprawidłowości .....	36
5.2.9. Ewidencja pojazdów specjalnych .....	37
5.2.10. Obsługa ewidencji pojazdów nowych .....	37
5.2.11. Ewidencja podmiotów uczestniczących w obrocie pojazdami .....	37
5.2.12. Pozyskiwanie danych referencyjnych.....	38
5.2.13. Ewidencja zobowiązań dot. środka specjalnego .....	40
5.3. Zakres informacyjny .....	40
5.4. Wymagania pozafunkcjonalne .....	41
5.4.1. Interfejsy z zewnętrznymi systemami informatycznymi .....	41
5.4.2. Bezpieczeństwo systemu .....	41
5.4.3. Wydajność, ergonomia i wolumetria systemu .....	41
5.4.4. Koszty utrzymania systemu .....	48
5.5. Koncepcja techniczna systemu.....	48
5.5.1. Infrastruktura integracyjna.....	49
5.5.2. Portale.....	50
5.5.3. Ewidencja pojazdów .....	52
5.5.4. Ewidencja kierowców.....	53
5.5.5. Baza danych referencyjnych.....	53
5.5.6. System analityczno–raportowy.....	54
5.5.7. Baza migracyjna .....	54
5.5.8. System obsługi specjalnej.....	55
5.5.9. Topologia systemu.....	55
<b>6. Migracja danych.....</b>	<b>56</b>

6.1.	Uwarunkowania dot. danych o pojazdach.....	56
6.2.	Uwarunkowania dot. danych o kierowcach .....	56
6.3.	Pozyskiwanie danych .....	56
6.4.	Format danych.....	56
6.5.	Narzędzia wspomagające pozyskiwanie danych.....	56
6.6.	Wstępne przetwarzanie danych .....	57
6.7.	Baza migracyjna.....	57
6.8.	Przenoszenie danych do CEPiK.....	57
6.9.	Wykorzystanie danych z migracji .....	57
6.10.	Migracja danych i eksploatacja systemu .....	57
<b>7.</b>	<b>Wdrożenie .....</b>	<b>58</b>
7.1.	Infrastruktura systemu.....	58
7.1.1.	Zakres dostaw elementów infrastruktury.....	58
7.1.2.	Infrastruktura zapewniana przez MSWiA.....	59
7.2.	Usługi wdrożeniowe.....	59
7.3.	Usługi szkoleniowe .....	59
7.3.1.	Szkolenia dla personelu wydziałów komunikacji.....	60
7.3.2.	Szkolenia pozostałych użytkowników systemu .....	60
7.3.3.	Szkolenia dla personelu przejmującego utrzymanie systemu.....	60
7.3.4.	Szkolenia dla personelu przejmującego rozwój systemu.....	60
<b>8.</b>	<b>Usługi utrzymania systemu.....</b>	<b>61</b>
8.1.	Wydajność systemu.....	61
8.2.	Dostępność usług systemu .....	62
8.3.	Parametry serwisu i wsparcia technicznego.....	62
8.3.1.	Kanał komunikacji z serwisem systemu .....	63
8.3.2.	I linia wsparcia.....	63
8.3.3.	II linia wsparcia .....	63
8.3.4.	Błędy krytyczne .....	63
8.3.5.	III linia wsparcia (obsługa błędów krytycznych).....	64
8.3.6.	Obsługa błędów niekrytycznych.....	64
8.4.	Śledzenie i ewidencja przebiegu obsługi serwisowej.....	64
8.5.	Niezawodność systemu .....	64
8.6.	Usługi szkoleniowe .....	64
8.7.	Przetwarzanie niestandardowe .....	65
8.8.	Migracja danych.....	65
8.9.	Produkcja i dystrybucja CD-ROM-ów z danymi do naliczania podatku od środków transportu.....	65

# 1. Wstęp

---

## 1.1. Cel i znaczenie dokumentu

Dokument zawiera wymagania na budowę, wdrożenie i obsługę eksploatacyjną systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Dokument przeznaczony jest do publicznej konsultacji dla wszystkich potencjalnych partnerów MSWiA, zainteresowanych CEPiK.

## 1.2. Odbiorcy dokumentu

Odbiorcami dokumentu są wszystkie podmioty zainteresowane utworzeniem systemu CEPiK.

## 1.3. Struktura dokumentu i przyjęte konwencje opisu

Dokument podzielony został na następujące rozdziały:

1. **Wstęp** — rozdział zawierający elementarne informacje o systemie oraz informacje o strukturze dokumentu, znaczeniu pewnych pojęć, itp.
2. **Streszczenie** — przedstawiający najważniejsze elementy koncepcji systemu oraz zakresu prac niezbędnych do jego wykonania.
3. **Cel systemu** — rozdział zawierający sformułowanie celu systemu
4. **Obecny system ewidencji pojazdów i kierowców** — rozdział zawierający informacje o obecnych regulacjach i sytuacji w obszarze działania systemu.
5. **Ogólna specyfikacja systemu CEPiK** — rozdział określający zakres systemu CEPiK: wskazujący wspierane przez system procesy i zakres ich wsparcia, zakres informacyjny systemu, formułujący wymagania pozafunkcjonalne oraz pokazujący koncepcję techniczną, według której ma być budowany system CEPiK.
6. **Migracja danych** — rozdział opisujący zakres prac dotyczących migracji danych ze źródeł obecnie prowadzących ewidencje informacji dotyczących pojazdów i kierowców.
7. **Wdrożenie** — rozdział opisujący zakres dostaw i usług związanych z wdrożeniem systemu CEPiK.
8. **Usługi utrzymania systemu** — rozdział zawierający wymagania dotyczące usług utrzymania systemu po jego wdrożeniu.

## 2. Streszczenie

---

Ze strony Wykonawcy niezbędna jest realizacja następujących prac związanych z komputerowym systemem obsługi Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (zwanym dalej systemem CEPiK):

1. zaprojektowanie, budowa i wdrożenie systemu CEPiK w zakresie podstawowym oraz migracja danych z obecnie funkcjonujących rozwiązań (do końca 2003 roku),
2. zaprojektowanie, rozbudowa i wdrożenie systemu CEPiK w zakresie docelowym (do końca 2005 roku),
3. utrzymywanie systemu CEPiK w okresie od 1 stycznia 2004 do końca 2008 roku.

### **Cel przedsięwzięcia**

Przedsięwzięcie budowy systemu CEPiK jest elementem narodowego programu zwalczania przestępczości. Celem przedsięwzięcia jest ochrona interesów Państwa i obywateli w zakresie bezpieczeństwa pojazdów i ich właścicieli oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cel ten w odniesieniu do systemu CEPiK przekłada się na szereg celów szczegółowych wyliczonych w rozdziale 3. Cele te związane są przede wszystkim z poprawą szeroko rozumianej jakości procesów obsługi ewidencji pojazdów i kierowców oraz szerszym wykorzystaniem pozyskiwanych w tych procesach informacji.

Obecnie funkcjonujące rozwiązania (zwłaszcza w obszarze ewidencji pojazdów) stanowią istotną przeszkodę w realizacji tak postawionych celów. Obecnie ewidencja jest rozproszona i nie zintegrowana. Brak wiarygodnych źródeł danych skutecznie utrudnia pracę organom ścigania i wymiaru sprawiedliwości oraz sprzyja działalności przestępczej i korupcji. Bliższy opis obecnie funkcjonujących rozwiązań znajduje się w rozdziale 4.

### **System CEPiK**

System CEPiK realizuje swoje cele poprzez:

- automatyzację i sterowanie przebiegiem procesów produkujących dane do ewidencji pojazdów,
- weryfikację danych wprowadzanych do systemu (m. in. z uwzględnieniem źródeł referencyjnych, np. PESEL, REGON, itp.),
- udostępnianie wysokiej jakości danych instytucjom uprawnionym do dostępu do nich.

Najważniejsze elementy zakresu systemu CEPiK w sposób schematyczny zaprezentowano na załączonym diagramie.

Strategiczne kierunki rozwoju systemu CEPiK związane są z integracją europejską oraz z rozwojem inicjatyw typu *e-government*. Konieczne jest zatem wykorzystanie w konstrukcji systemu koncepcji technicznej czyniącej system łatwym w rozbudowie o mechanizmy integracji z instytucjami europejskimi czy też kanały G2B/G2C. Zakładana techniczna koncepcja systemu ogólnie przedstawiona jest na załączonym rysunku.

Więcej informacji nt. zakresu systemu oraz jego koncepcji technicznej znajdują się w rozdziale 5 dokumentu.

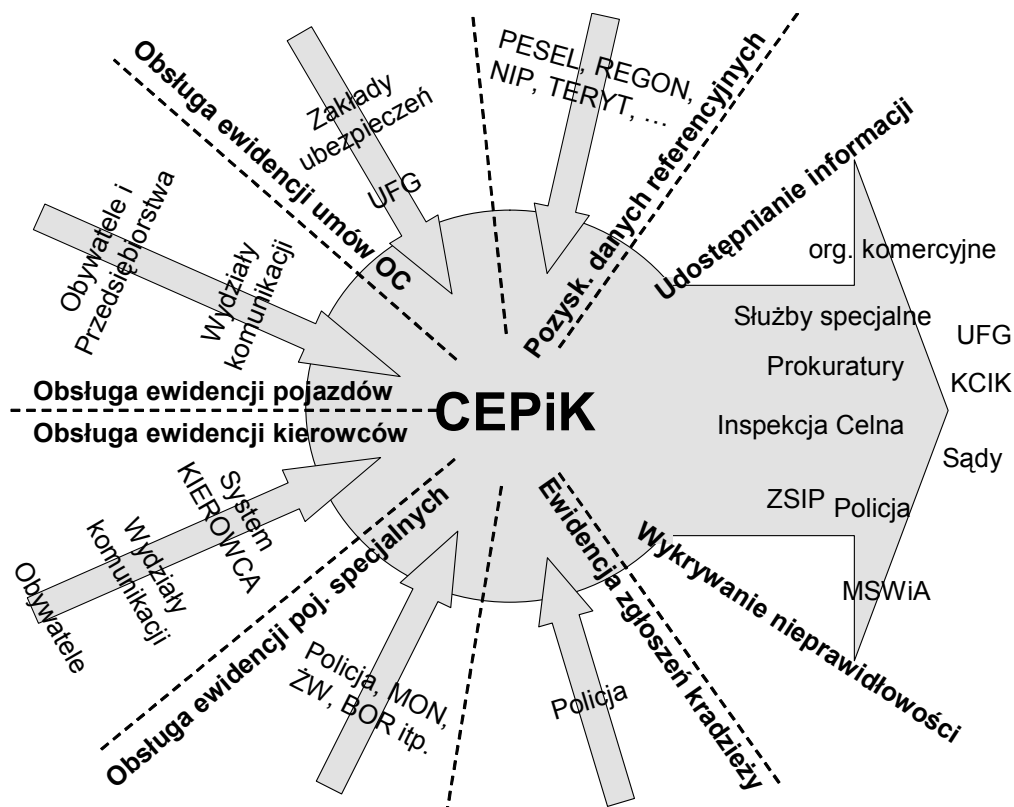


Diagram 1 Zakres systemu CEPIK.

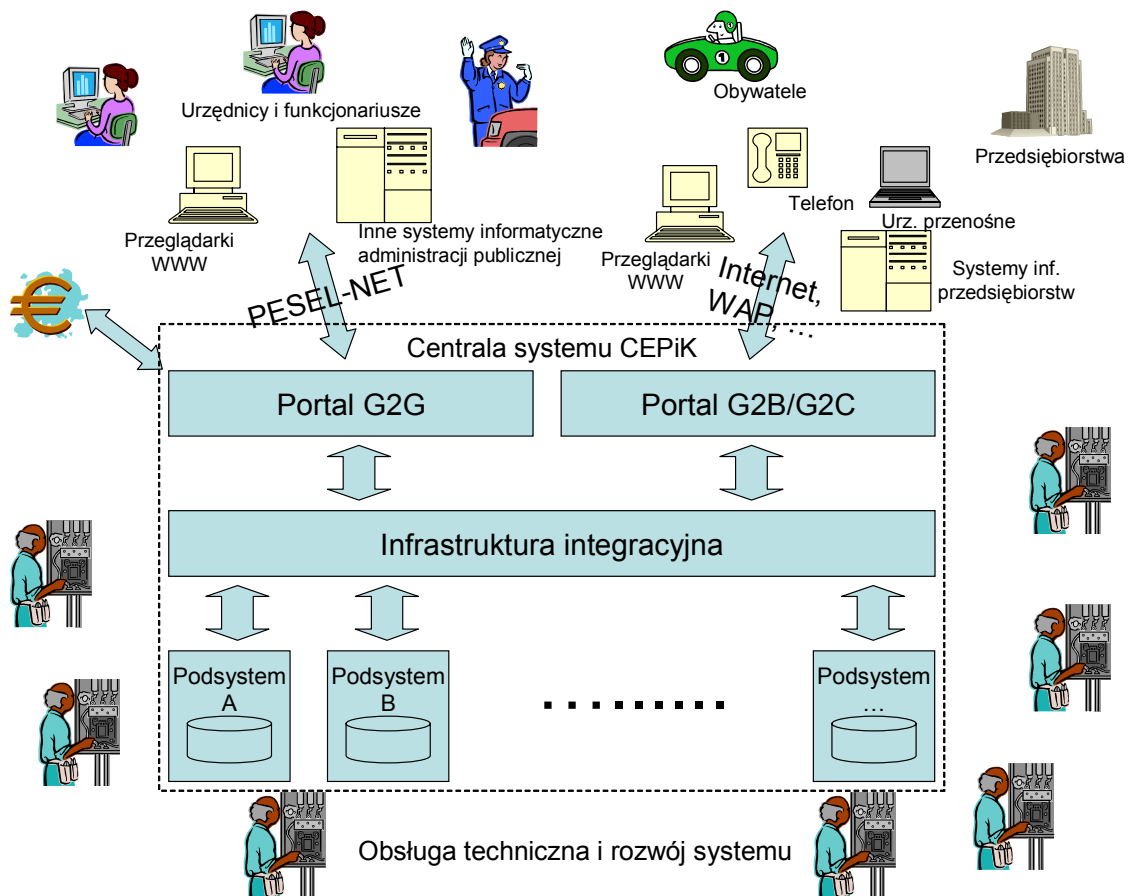


Diagram 2 Koncepcja techniczna systemu CEPIK (uwzględniająca strategiczne kierunki rozwoju).

## **Migracja danych**

Niezbędne jest wykonanie migracji danych objętych zakresem informacyjnym systemu z obecnie dostępnych źródeł. Dane do migracji dostarczane będą przez MSWiA w zbiorach o ustalonym, we wstępnej fazie projektu, formacie. Wszystkie dane spełniające elementarne kryteria jakości trafią do tzw. bazy migracyjnej tj. specjalnego obszaru danych w systemie CEPiK przechowującego wszystkie dane z migracji bez względu na ich jakość. W dalszej kolejności te dane, których jakość na to pozwoli przeniesione zostaną do ewidencji centralnej. Po uruchomieniu system CEPiK wykorzystuje oba zasoby danych.

Pozyskanie danych o pojazdach stanowi istotny problem, ze względu na nałożenie się dwóch czynników:

- dla skutecznego działania systemu potrzebne jest dokonanie migracji znakomitej większości danych,
- w obecnym stanie ewidencja składa się z wielu rozproszonych i niespójnych wewnątrznie i pomiędzy sobą źródeł danych.

MSWiA będzie sukcesywnie dostarczał dane migracyjne począwszy od początku projektu (niezwłocznie po ustaleniu szczegółowych zasad migracji danych), aż do terminu uzgodnionego w fazie planowania migracji i poprzedzającego termin produkcyjnego startu systemu o czas potrzebny na przetworzenie tych danych oraz umieszczenie ich w bazach danych systemu przed jego produkcyjnym rozruchem. MSWiA oczekuje od Wykonawcy wstępnego przetwarzania dostarczanych danych i raportów dotyczących jakości danych ze szczegółowymi wskazaniami sytuacji wymagających wyjaśnienia.

Migracja danych o kierowcach nie stanowi tak poważnego problemu, ze względu na mniejsze znaczenie tych danych dla celu systemu, istnienie ogólnopolskiego systemu gromadzącego te dane (system „Kierowca”) oraz trwający proces wymiany wszystkich praw jazdy, który spowoduje, że do końca 2006 roku wszystkie dane niezajdujące się obecnie w systemie „Kierowca” znajdą się w CEPiK skutkiem normalnej realizacji procedur wymiany dokumentów przez starostwa. Więcej szczegółów na temat zakresu prac związanych z migracją danych znajduje się w rozdziale „Migracja danych”.

## **Wdrożenie**

Zadaniem Wykonawcy jest wdrożenie systemu CEPiK w zakresie podstawowym i wdrożenie w zakresie docelowym. Zakres wdrożenia każdego zakresu obejmuje następujące elementy:

- dostawy wszystkich koniecznych elementów infrastruktury (z wyłączeniem tych, których dostarczenie zapewnia MSWiA),
- instalacja, konfiguracja, uruchomienie oraz testy poinstalacyjne i powdrożeniowe systemu,
- szkolenia użytkowników.

Pod koniec 2008 roku Wykonawca przeprowadzi również szkolenia personelu MSWiA, który przejmie od niego utrzymanie i rozwój systemu.

## **Przebieg prac i organizacja przedsięwzięcia**

Przedsięwzięcie prowadzone jest w warunkach istnienia silnych ograniczeń czasowych nałożonych na MSWiA aktami prawnymi wysokiej rangi. Ze względu na to przedsięwzięcie prowadzone będzie w szczególny sposób, którego najistotniejsze cechy to:

- wytwarzanie systemu małymi przyrostami kończącymi się powstaniem wersji systemu o ograniczonym zakresie, w pełni sprawnej, przetestowanej, zaakceptowanej i gotowej do wdrożenia,
- redukcja procesu zatwierdzania ustaleń poprzez konstrukcje mieszanych zespołów zadaniowych złożonych z osób o odpowiednich kompetencjach, których uzgodnienia nie wymagają niczyjej więcej akceptacji.

Tak zorganizowane przedsięwzięcie wymagać będzie ścisłej współpracy oraz dużej elastyczności MSWiA i Wykonawcy, jak również znaczącego zaangażowania w prace projektowe przedstawicieli administracji i innych zainteresowanych instytucji publicznych.



## **Utrzymanie systemu**

Po wdrożeniu systemu wskazany przez Wykonawcę systemu podmiot przystąpi do jego utrzymania. Zakres tych usług obejmuje przede wszystkim zapewnienie niezakłóconego funkcjonowania procesów wspieranych przez system. Dodatkowo podmiot utrzymujący system będzie świadczył na rzecz MSWiA usługi związane z niestandardowym przetwarzaniem danych zgromadzonych w systemie. Zakres usług utrzymania systemu i wymagane poziomy ich realizacji dokładniej opisane są w rozdziale „Usługi utrzymania systemu”.

### 3. Cel systemu

---

MSWiA określa następujący cel generalny związany z wdrożeniem systemu CEPiK, którym jest

**ochrona interesów Państwa i jego obywateli w zakresie bezpieczeństwa pojazdów i ich właścicieli oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Cel ten przekłada się na następujące cele szczegółowe, które powinny być zrealizowane w ramach przedsięwzięcia oraz związanymi z nim działaniami organizacyjno-prawnymi innych podmiotów:

- poprawa sprawności i bezpieczeństwa procesów rejestracji pojazdów i kierowców oraz dokumentów z nimi związanych,
- zwiększenie efektywności pracy Policji poprzez odpowiednie do jej potrzeb udostępnianie zasobów informacyjnych systemu CEPiK,
- znaczne ograniczenie negatywnych zjawisk takich jak kradzieże samochodów, nielegalny obrót częściami samochodowymi, kradzieże dokumentów, oszustwa celne, oszustwa podatkowe, oszustwa ubezpieczeniowe itp.,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wsparcie monitorowania realizacji obowiązku kontroli poziomu technicznego pojazdów i formalnych uprawnień do kierowania pojazdami,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie bezpieczeństwa dokumentów związanych z pojazdami i uprawnieniami do kierowania nimi,
- usprawnienie prac organów administracji publicznej w zakresie wydawania dokumentów związanych z pojazdami i uprawnieniami do ich użytkowania, poprzez uporządkowanie i ujednoczenie procedur rejestracyjnych,
- podniesienie jakości i bezpieczeństwa obsługi obywateli i firm przez organy administracji publicznej w obszarze objętym działaniem systemu wynikające z nowoczesnych metod dostępu do zintegrowanych i wiarygodnych danych,
- dostosowanie rozwiązań polskich do rozwiązań stosowanych w krajach Unii Europejskiej i włączenie się do europejskich systemów ewidencji (EUCARIS, EUROTAX).

Wymienione cele powinny być realizowane poprzez stworzenie zintegrowanych warunków organizacyjno-prawnych i technicznych związanych z nabywaniem i posiadaniem pojazdów, z dopuszczaniem ich do ruchu i obrotu gospodarczego na terytorium Polski oraz z wydawaniem formalnych uprawnień do kierowania pojazdami.

MSWiA zakłada, że realizacja wymienionych celów powinna przynieść również wymierne efekty ekonomiczne w postaci:

- zwiększonych wpływów budżetowych z tytułu efektywniejszego poboru podatków, opłat skarbowych, opłat celnych,
- zmniejszonych strat instytucji ubezpieczeniowych z tytułu wypłat nienależnych odszkodowań, a tym samym obniżenie indywidualnych opłat ubezpieczeniowych,
- lepszej pozycji rynkowej producentów pojazdów i legalnych importerów, a tym samym ustabilizowanie a być może i wzrost zatrudnienia w tych podmiotach.

Przedstawione wyżej cele i efekty o charakterze ogólnospołecznym, powinny być przez Wykonawcę realizowane w ramach przedsięwzięcia w zakresie podstawowym poprzez:

- uszczelnienie oraz standaryzację procesu rejestracyjnego pojazdów oraz wydawania praw jazdy,

- zapewnienie wysokiej kompletności, spójności i aktualności danych o pojazdach i kierowcach oraz zapewnienie możliwości ich efektywnej analizy,
- zapewnienie wysokiej dostępności danych z zachowaniem wymaganych mechanizmów ich ochrony,

a w zakresie docelowym, przewidzianym do wdrożenia na etapie eksploatacji i rozwoju systemu, poprzez:

- podniesienie jakości i bezpieczeństwa obsługi obywateli i firm przez organy administracji publicznej w obszarze objętym działaniem systemu, wynikającym z nowoczesnych metod dostępu do zintegrowanych i wiarygodnych danych,
- stworzenie warunków do zwiększenia efektywności, zmniejszenia kosztów procesu rejestracji oraz skutecznego wykrywania nieprawidłowości poprzez udostępnienie i pogłębioną analizę danych dotyczących tego procesu.

## 4. Obecny system ewidencji pojazdów i kierowców

---

Stosowane obecnie rozwiązania informatyczne wykorzystywane przy ewidencji pojazdów i kierowców są bardzo zróżnicowane i są jedynie rozwiązaniami lokalnymi terytorialnie.

Ustawa prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 roku, z dniem 30 czerwca 1999 roku zakończyła funkcjonowanie Wojewódzkich Ewidencji Pojazdów (WEP). W związku z tym niektóre istniejące bazy wojewódzkie zaprzestały działania, gdyż starostwa nie miały obowiązku aktualizacji tej bazy. Dopiero ustawa z 31 marca 2000 roku przywróciła funkcjonowanie baz wojewódzkich, z obowiązkiem ich aktualizacji przez starostwa, ale nastąpiła prawie roczna przerwa i brak ciągłości w rejestracji danych w WEP. Oznacza to, że istnieją różnice pomiędzy informacjami zawartymi w ewidencjach pojazdów w WEP, a informacjami posiadanymi przez starostwa. Różnice te pogłębia fakt, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra z dnia 14 grudnia 2000 roku w prawie szczegółowych czynności związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu (par. 3, pkt 3) w bazie starostwa są rejestrowane dodatkowe dane charakteryzujące pojazd, które nie muszą być przekazywane do WEP.

W obecnym stanie ewidencja pojazdów ma charakter rozproszony i składają się na nią zarówno ewidencje powiatowe jak i ewidencje wojewódzkie, które jednak nie zawierają kompletu informacji ze starostw z danego województwa.

Ponadto, z analizy rozwiązań teleinformatycznych wykorzystywanych aktualnie zarówno w WEP jak i w starostwach wynika, że są to rozwiązania bardzo zróżnicowane. Różnorodność stosowanych rozwiązań przedstawia poniższa tabela:

<b>języki programowania</b>	<b>systemy operacyjne</b>	<b>środowiska bazodanowe</b>
Clipper (dominujący)	DOS (dominujący)	DBase (dominujący)
Pascal	Novell Net Ware	Informix
Informix	MVS	BTRIVE
PLI	UNIX	ADABAS
Magic	WINDOWS	FOX
Natural	OS-400	Rozwiązania własne
Inne	SOLARIS	

*Tabela 1 Zestawienie obecnie wykorzystywanych do ewidencji pojazdów rozwiązań informatycznych.*

W zdecydowanej większości przypadków dane nie są szyfrowane. Około 1/3 eksploatowanych systemów nie posiada funkcji eksportu danych. Z 2/3 systemu można eksportować dane do formatu .TXT lub .DBF.

Niemal wszystkie systemy stosują słowniki marek i modeli, ale w większości przypadków są to jednak słowniki własne, a nie słowniki ITS.

Prawie wszystkie systemy stosują numer ewidencyjny PESEL/REGON jako identyfikator właściciela pojazdu, ale są zapisy — zwłaszcza archiwalne — nie zawierające tego typu identyfikatora.

Dowody rejestracyjne i pozwolenia czasowe sporządzane są w starostwach, przez naniesienie danych na gotowe papierowe formularze.

Okolo 20% starostw nie posiada sieci LAN łączącej stanowiska robocze do rejestracji pojazdów, a w okolo 30% sieć ta wymaga modernizacji.

W zakresie ewidencji kierowców, funkcjonuje system „Kierowca” obejmujący wszystkie starostwa, wykonany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, zrealizowany przez Państwową Wytwornię Papierów Wartościowych i innych podwykonawców. System funkcjonuje od roku 2001. Przesyłanie danych ze starostw do PWPW odbywa się poprzez zainstalowany system łączności satelitarnej VSAT. Starostwa zostały wyposażone w serwery i stanowiska robocze pracujące w sieci LAN oraz w potrzebne drukarki i skanery. Funkcjonalność systemu sprowadza się do formatowania i przekazywania zleceń produkcyjnych na wyprodukowanie prawa jazdy do PWPW oraz do rejestracji innych wydarzeń związanych z kierowcą (utrata uprawnień, ich odzyskanie, itd.).

### Charakterystyki ilościowe

Poniżej podano dane opisujące szacowaną, na podstawie dotychczasowych doświadczeń, liczbę wykonywanych przez system operacji w ciągu roku:

- wydanie karty pojazdu — 530 000,
- rejestracja pojazdu — 2 900 000,
- wydanie pozwolenia czasowego — 1 140 000,
- wydanie tablic rejestracyjnych — 1 500 000,
- wydanie prawa jazdy — 1 700 000,
- rejestracja OC — 15 000 000,
- wymiana prawa jazdy (na nowe) — 3 500 000 (tylko do końca 2006 r.),
- badanie techniczne — 10 000 000.

Rozkład liczby pojazdów, według danych z WEP, z podziałem na pojazdy czynne i archiwalne, w podziale na poszczególne województwa ilustruje poniższa tabela:

lp.	województwo	liczba pojazdów czynnych	liczba pojazdów archiwalnych
1.	Dolnośląskie	1 042 000	1 892 000
2.	Kujawsko-Pomorskie	915 282	151 341
3.	Lubelskie	1 528 521	979 894
4.	Lubuskie	424 106	379 742
5.	Łódzkie	1 222 558	
6.	Małopolskie	1 443 310	221 323
7.	Mazowieckie	3 489 979	3 484 424
8.	Opolskie	435 070	650 590
9.	Podkarpackie	1 067 662	1 954 418
10.	Podlaskie	424 402	969 891
11.	Pomorskie	1 164 049	108 749
12.	Śląskie	1 680 000	
13.	Świętokrzyskie	585 724	1 080 550
14.	Warmińsko-Mazurskie	759 047	208 374
15.	Wielkopolskie	1 792 289	1 243 628
16.	Zachodniopomorskie	689 050	527 859
	razem	<b>18 663 049</b>	<b>13 852 783</b>

Tabela 2 Aktualna liczba pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych województwach wg danych WEP.

Ponieważ, wg szacunków Ministerstwa Infrastruktury ilość zarejestrowanych pojazdów w Polsce wynosi około 16 mln i szacunek ten pokrywa się z szacunkami firmy SAMAR, można zakładać, że ogólna liczba ponad 18,5 mln pojazdów zarejestrowanych w WEP-ach nie jest wiarygodna.

MSWiA dysponuje szczegółowymi danymi określającymi dla każdego powiatu i każdej gminy warszawskiej: liczbę dziennie wydawanych praw jazdy, liczbę dziennie wydawanych dowodów rejestracyjnych oraz liczbę posiadanych stanowisk obsługujących. Z danych tych wynika, że maksymalna ilość wydawanych dziennie praw jazdy wynosi ok. 120 (powiat krakowski) a maksymalna ilość wydawanych dziennie dowodów rejestracyjnych wynosi 630 (powiat łódzki). Największa ilość stanowisk do obsługi klientów wynosi 20 (powiat łódzki). Średnio, liczba wydawanych praw jazdy wynosi 17, a liczba wydawanych dowodów rejestracyjnych — 75. Łącznie, wydawanych jest dziennie w całym kraju 6250 praw jazdy i 30000 dowodów rejestracyjnych.

Strumień informacji i danych, jakie są obecnie przekazywane z WEP jednostkom Policji, szacowany jest na:

rodzaj danych	średnia liczba sprawdzeń w ciągu			liczba zapytań w godzinach nocnych (21.00–6.00)	przewidywany wzrost liczby zapytań do roku 2008
	doby	tygodnia	miesiąca		
Sprawdzenie w celu potwierdzenia bądź ustalenia właściciela — <i>on-line</i>	6 000	42 000	170–2220 tys.	ok. 40%	ok. 40%
Sprawdzenie w celu uzyskania danych historycznych pojazdu (np. poprzedni właściciel, poprzednie tablice, zmiana podzespołów) — <i>on-line</i>	1 000	7 000	28–35 tys.	ok. 25%	ok. 40–50%
Typowanie określonej grupy pojazdów na podstawie kryterium ( <i>off-line</i> )	600	4 200	17–21 tys.	ok. 30–40%	ok. 40–50%

Tabela 3 Szacunkowa wielkość informacji przekazywanych z WEP jednostkom Policji Państwowej.

Strumień informacji i danych, jakie są obecnie przekazywane z WEP jednostkom Straży Granicznej, szacowany jest na:

rodzaje zapytań	oczekiwana forma odpowiedzi	maksymalna liczba zapytań w ciągu	
		doby	miesiąca
Pytania dotyczące konkretnego pojazdu z odpowiedzią „TAK/NIE”	<i>on-line</i>	5 500	50 000
	<i>off-line</i>	80	700
	fax	60	550
Pytania dotyczące konkretnego pojazdu z odpowiedzią specyfikującą jego cechy.	<i>on-line</i>	4000	36 000
	<i>off-line</i>	150	1 350
	papierowa	400	3 700
	fax	65	600
Pytania o grupę pojazdów spełniających podany warunek z odpowiedzią „tylko liczba”.	<i>on-line</i>	190	1 700
	<i>off-line</i>	30	270
	papierowa	30	270
Pytania o grupę pojazdów spełniających podany warunek z odpowiedzią specyfikującą pojazdy w grupie.	<i>on-line</i>	390	3 500
	<i>off-line</i>	40	260
	papierowa	100	900
	fax	1	10

Tabela 4 Szacunkowa wielkość informacji przekazywanych z WEP jednostkom Straży Granicznej.

Na tle przedstawionych wyżej wartości, dane przekazywane innym podmiotom (Żandarmeria Wojskowa, Wojskowe Służby Informacyjne, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Ministerstwa Obrony Narodowej,

Biuro Ochrony Rządu,...) mają charakter marginalny w stosunku do szacowanego całkowitego obciążenia systemu.

## 5. Ogólna specyfikacja systemu CEPiK

---

Niniejszy rozdział zawiera ogólną specyfikację systemu informatycznego, którego budowa, wdrożenie i utrzymanie będzie przedmiotem prac realizacyjnych.

### 5.1. Uwarunkowania prawne

Poniżej wymieniono obowiązujące akty prawne, które określają lub wpływają na kształt systemu CEPiK.

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98, poz. 602 z późn. zmianami).
- **rozporządzenie ministra infrastruktury** z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów. (Dz. U. 2002 Nr 133, poz. 1123 z dnia 21 sierpnia 2002 r.) (sprost. Dz.U.02.167.1379)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 1 grudnia 2000 r. w sprawie wysokości opłaty będącej warunkiem wyrejestrowania pojazdu w przypadku udokumentowanej trwałej i zupełnej utraty pojazdu (Dz. U. 2000 Nr 115, poz. 1211).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 grudnia 2000 r. w sprawie szczegółowych czynności organów związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. 2001 Nr 4, poz. 37).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie dokumentów stanowiących podstawę wpisu danych do karty pojazdu oraz czynności jednostek zajmujących się dystrybucją, przechowywaniem i wydawaniem kart pojazdów (Dz. U. 1999 Nr 59, poz. 633).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie warunków i trybu wydawania kart pojazdów, wzoru karty pojazdu i jej opisu (Dz. U. 1999 Nr 59, poz. 634).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 września 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. 2001 Nr 106, poz. 1166).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1999 r. w sprawie homologacji pojazdów (Dz. U. 1999 Nr 91, poz. 1039 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 sierpnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. 1999 Nr 71, poz. 799).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 1999 Nr 44, poz. 432z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 5 września 2000 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Urzędu Ochrony Państwa, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. 2000 Nr 82, poz. 931 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej oraz Sprawiedliwości z dnia 18 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Urzędu Ochrony Państwa, Straży Granicznej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. 2000 Nr 45, poz. 524).



- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” co do zgodności z warunkami technicznymi, wzorów dokumentów związanych z tymi badaniami oraz jednostek upoważnionych do przeprowadzania tych badań (Dz. U. 1999 Nr 44, poz. 433).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2002 r. w sprawie opłaty za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych oraz dokumentów z tym związanych (Dz. U. 2002 Nr 5 poz. 52).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2002 r. w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów (Dz. U. 2002 Nr 10, poz. 98).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 1998 r. w sprawie warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych (Dz. U. 1998 Nr 40, poz. 232 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2000 r. w sprawie sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrom Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej (Dz. U. 2000 Nr 34, poz. 399).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 marca 1998 r. w sprawie trybu i zasad uznawania pojazdów straży gminnych za pojazdy uprzywilejowane (Dz. U. 1998 Nr 34, poz. 192).
- Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych z dnia 17 kwietnia 1987 r. w sprawie dopuszczalnych do wprowadzenia do powietrza atmosferycznego rodzajów i ilości substancji zanieczyszczających, wytwarzanych przez silniki spalinowe (Dz. U. 1987 Nr 14, poz. 87).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 22 września 2000 r. w sprawie trybu dokonywania w dowodach rejestracyjnych pojazdów mechanicznych adnotacji o ustanowieniu zastawu rejestrowego (Dz. U. 2000 Nr 82, poz. 934).
- Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o ratyfikacji Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. 2000 Nr 43, poz. 484).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2002 r. w sprawie wzoru karty parkingowej dla osób niepełnosprawnych oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. 2002 Nr 13, poz. 126).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r. w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami (Dz. U. 2001 Nr 150, poz. 1680).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. 2001 Nr 150, poz. 1679).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2000 r. w sprawie wymiany praw jazdy (Dz. U. 2000 Nr 39, poz. 459 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 stycznia 2000 r. w sprawie wysokości opłat i wynagrodzeń za sprawdzenie kwalifikacji oraz za wydanie dokumentów, określonych przepisami Prawa o ruchu drogowym (Dz. U. 2000 Nr 8, poz. 112 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 kwietnia 2000 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i tablic (tablicy) rejestracyjnych pojazdów (Dz. U. 2000 Nr 30, poz. 376 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 marca 2002 r. w sprawie wysokości opłat za kartę pojazdu (Dz. U. 2002 Nr 18, poz. 177).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999 Nr 81, poz. 917).
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 sierpnia 1999 r. w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych (Dz. U. 1999 Nr 84, poz. 937).

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 2000 r. w sprawie rejestracji pojazdów jednostek wojskowych podporządkowanych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, Policji, Urzędu Ochrony Państwa i Straży Granicznej (Dz. U. 2000 Nr 107, poz. 1143).
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. 1997 Nr 133, poz. 883 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (tekst jednolity Dz. U. 1996 Nr 11, poz. 62 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 24 marca 2000 r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (Dz. U. 2000 Nr 26, poz. 310 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1592 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. 1999 Nr 11, poz. 95 z późn. zmianami).

W trakcie prac projektowych MSWiA we współpracy z innymi jednostkami administracji publicznej oraz przy wsparciu Wykonawcy, dokona weryfikacji wskazanych aktów prawnych w zakresie ich spójności i kompletności, określi ich wpływ na funkcjonowanie systemu CEPiK oraz zaprojektuje i wcieli w życie konieczne modyfikacje.

Ze względu na szczególne znaczenie ustawy prawo o ruchu drogowym, MSWiA przedstawia w poniższej tabeli zestawienie zobowiązań i uprawnień dla podmiotów uczestniczących w procesie rejestracji pojazdów i kierowców.

**Lista podmiotów współpracujących z systemem CEPiK – wg ustawy prawo o ruchu drogowym**

Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi
1.	Starosta	C	Uprawnienia do nadawania pojazdowi cech identyfikacyjnych	Art. 66a, ust.2	Producent-art.66a, ust.1
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72	
		C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów	Art. 73. ust. 1 i 2	
		C	Zobowiązane do czasowej rejestracji pojazdów i uwarunkowania	Art. 74	
		A	Upoważnienie do wpisów zastrzeżeń do dowodu rejestracyjnego	Art. 75	
		C	Zobowiązanie do wydania karty pojazdu	Art. 77 ust. 3	
		C	Upoważnienie do wpisu do karty pojazdu przeniesienia własności pojazdu	Art. 78	
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2, pkt.1	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt 10	
		A	Zobowiązanie do utrzymania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych na terenie powiatu	Art. 83, ust.1	
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1	
		A	Wprowadzenie danych do katalogu SBT o specjalnych uprawnieniach stacji opisanych w art. 83, ust. 4, pkt 2 (tzw okręgowe SBT)	Art. 83, ust. 5	
		C	<i>Zobowiązanie do wydawania uprawnień do kierowania pojazdami<sup>2</sup></i>	<i>Art. 97, ust. 1</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzenia danych o wydanych wtórniki uprawnienia do kier. pojazdami</i>	<i>Art. 98. ust.2</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych do CEK jak w art. 100b, ust.1 pkt. 1-9</i>	<i>Art. 100b. Ust.2 pkt. 1</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a.art. 137</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. b (cofnięcie/przywrócenie uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. b, art. 140</i>	
A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. c (utrata/odnalezienie uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. c</i>			
B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt 8</i>			
A	<i>Wprowadzanie do CEK danych o wydanych świadectwach kwalifikacji</i>	<i>Art. 115b, ust.2</i>			

<sup>1</sup> A- podmiot wprowadza dane do CEPiK

B –podmiot otrzymuje dane z CEPiK

C –ważniejsze zobowiązania, uwarunkowania proceduralne, wymogi dokumentacyjne

<sup>2</sup> *Kursywa (też kolor niebieski)* oznacza odniesienie do CEK, druk normalny (kolor czarny) – odniesienie do CEP

Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi	
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o skierowaniu posiadacza uprawnień na sprawdzenie kwalifikacji</i>	Art. 114, ust.1		
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o zdaniu egzaminu przywracającego kwalifikacje do wydania uprawnień</i>	Art. 114, ust. 4		
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o skierowaniu kierowcy na badania lekarskie/psychologiczne</i>	Art. 122 i 124		
2.	Producenci/importerzy	C	Zobowiązanie do wydania świadectwa homologacji dla nowego typu pojazdu	Art. 68		
		C	Upoważnienie do nadawania pojazdom cech identyfikacyjnych	Art. 66a, ust.1		
		C	Zobowiązanie do wydania karty pojazdu	Art. 77 ust. 1 i 2		
		C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów	Art. 73. ust.3		
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72		
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2,pkt.1	Brak uprawnień ustawowych do otrzymywania danych z CEPiK	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a		
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79		
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c		
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1		
		A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów Sił Zbrojnych	Art. 86		
		C	<i>Zobowiązanie do wydawania uprawnień żołnierzom służby zasadniczej</i>	Art. 97. ust.3		<i>Wydają dowódcy j.w. bez obowiązku rejestracji w CEPiK</i>
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych do CEK jak w art. 100b, ust.1 pkt. 1-9</i>	Art.. 100b. Ust.2 pkt. 1		
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnień)</i>	Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a		
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. b (cofnięcie/przywrócenie uprawnień)</i>	Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. b		
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. c (utrata/odnalezienie uprawnień)</i>	Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. c		
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania do CEK informacji o skierowaniu na badania psychologiczne</i>	Art.124, ust.1 pkt 6		
4.	Policja	C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów	Art. 73. ust.3		
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72		
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79		
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2,pkt.1		
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a		

Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi
		A	Zobowiązanie do wprowadzania do CEP danych jak w art. 80b, ust.1 pkt 6 lit.b (dane o kradzieży/odnalezieniu pojazdu)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit b	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust.pkt.6, lit.d (dane o zatrzymaniu/zwrocie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego)	Art. 80b, ust.2, pkt.2 lit.d, art. 132, art.133	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów Policji	Art. 86	
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a, art. 129, art.135</i>	
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt 1</i>	
5.	Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego	C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów	Art. 73. ust.3	
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72	
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2,pkt.1	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1 , pkt 4	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2,	
		A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów ABW	Art. 86	
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1	
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt4</i>	
6.	Agencja Wywiadu	C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów	Art. 73. ust.3	
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72	
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2,pkt.1	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1 , pkt 4	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów AW	Art. 86	

Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1	
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1 pkt. 4</i>	
		C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów	Art. 73. ust.3	
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72	
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2,pkt.1	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt 3	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów SG	Art. 86	
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)</i>	<i>Art. 129, ust.4a</i>	Tylko w obszarze przygranicznym
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt 3</i>	
7.	Straż Graniczna	C	Zobowiązanie do rejestracji pojazdów inst. dyplomatycznych	Art. 73 ust.4	
		C	Określenie podstawy rejestracji pojazdu	Art. 72	
		C	Upoważnienie do wyrejestrowania pojazdu i uwarunkowania	Art. 79	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1 do 5 (dane o pojeździe, dokumentach i właścicielu)	Art. 80b, ust.2,pkt.1	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. a (dane o nadaniu i wybiciu numeru nadwozia lub silnika)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit a	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust. 1, pkt 6 lit. c (dane o utracie/odnalezieniu dowodu rejestracyjnego, tablic, ...)	Art. 80b, ust.2 pkt.2 lit c	
		A	Wprowadzenie terminu badania technicznego pojazdu przy jego rejestracji	Art. 82, ust. 1	
		C	<i>Zobowiązanie do wydawania uprawnień do kierowania pojazdami dla personelu placówek dypl.</i>	<i>Art. 97. ust.3</i>	
		A	<i>Wprowadzenie danych o wydanym wtórniku uprawnienia do kier. Pojazdami dla personelu placówek dypl.</i>	<i>Art. 98. ust.5</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych do CEK jak w art. 100b, ust.1 pkt. 1-9</i>	<i>Art.. 100b. Ust.2 pkt. 1</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. b (cofnięcie/przywrócenie uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. b, art. 140</i>	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. c (utrata/odnalezienie uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. c</i>	
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o skierowaniu posiadacza uprawnienia na sprawdzenie kwalifikacji</i>	<i>Art. 114, ust.1</i>	
8.	Wojewoda mazowiecki				

Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o zdaniu egzaminu przywracającego kwalifikacje do wydania uprawnienia</i>	<i>Art. 114, poz. 4</i>	
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o wydaniu świadectwa kwalifikacji</i>	<i>Art. 115b, ust.2</i>	
		A	<i>Wprowadzenie do CEK informacji o skierowaniu kierowcy na badane lekarskie/psychologiczne</i>	<i>Art. 122, ust.3, Art. 124</i>	
9.	Wojewoda	A	Zobowiązanie do utrzymania katalogu przedsiębiorstw utylizacji pojazdów	Art. 79	
10	P-stwo utylizacji				Brak zob. ustawowych
11	Inspekcja Transportu Drogowego	A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust.pkt.6, lit.d (dane o zatrzymaniu/zwrocie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego)	Art. 80b, ust.2, pkt.2 lit.d. art. 134a	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt 1a	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a, art. 129a, art. 139, ust.4 (też art. 132, art. 133, art. 135 ust. 1, art. 136 ust.1, art. 139)</i>	
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt 1a</i>	
12	Żandarmeria Wojskowa	A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust.pkt.6, lit.d (dane o zatrzymaniu/zwrocie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego)	Art. 80b, ust.2, pkt.2 lit.d, art. 134	
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt 1a	
		A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów ŻW	Art. 86	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	<i>Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)</i>	<i>Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a, art. 129, ( też art.139, ust.3, art. 132, art. 133,art. 135 ust. 1, art. 136 ust. 1, art. 139)</i>	
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt 2</i>	
13	Stacja Kontroli Pojazdów	A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych o terminie badania technicznego	Art. 80b, ust.2, pkt.1 Art. 82, ust.2	
		A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust.pkt.6, lit.d (dane o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czas.)	Art. 80b, ust.2, pkt.2 lit.d, art. 132, ust.4	
		C	Warunki przeprowadzania badań technicznych	Art. 81	
14	Wojskowe Służby Informacyjne	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt 5	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		B	<i>Udostępnianie danych z CEK</i>	<i>Art. 100c. ust.1, pkt 5</i>	
15	Sądy	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 6	

Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)	Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a, art. 137 ust. 1 pkt. 2	
		A	Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. d (środek karny-zakaz prowadzenia pojazdów)	Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. d	
		B	Udostępnianie danych z CEK	Art. 100c. ust.1 pkt. 6	
16	Prokuratury	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 7	
		B	Uprawnienie do korzystania z danych z CEP-S	Art. 80c, ust.2	
		A	Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)	Art. 100b, ust. 2, pkt.2 lit. a, art. 137 ust. 1 pkt. 1	
		B	Udostępnianie danych z CEK	Art. 100c, ust.1, pkt. 7	
17	Organy celne	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 8	
		A	Zobowiązanie do wprowadzania danych jak w art. 100b, ust.1 pkt. 10 lit. a (zatrzymanie/zwrot uprawnienia)	Art. 129, ust.4a	Tylko w obszarze przygranicznym
		B	Udostępnianie danych z CEK	Art. 100c, ust.1 pkt. 10	
18	Organy Kontroli Skarbowej	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 8	
19	Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	A	Zobowiązanie do wprowadzenia do CEP danych jak w art. 80b, ust.pkt.7, lit.d (dane o ubezpieczeniach obowiązkowych)	Art. 80b, ust.2, pkt.3	Wg ustawy ten obowiązek spoczywa na zakł. ubezpiecz.
		B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 9	
20	Szef Krajowego Centrum Informacji Kr.	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 11	
		B	Udostępnianie danych z CEK	Art. 100c. ust.1, pkt. 9	
21	Komornicy sądowi	B	Uprawnienie dostępu do danych z CEP	Art. 80c, ust.1, pkt. 12	
22	Inne podmioty <sup>3</sup> i osoby fizyczne	B	Możliwość dostępu do danych z CEP za zgodą ministra SWiA	Art. 80c, ust.4-6	
		B	Udostępnianie danych z CEK za zgodą ministra SWiA	Art. 100c. Ust.3	
23	Państwowa Straż Pożarna	A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu uprawnionych stacji badań technicznych dla pojazdów PSP	Art. 86	Brak innych zobowiązań ustawowych
24	Minister SWiA	A	Zobowiązanie do utrzymywania katalogu przedsiębiorstw do specjalistycznych badań technicznych	Art. 80f, ust.4	
25	Instytut Transportu Samochodowego				Słowniki modeli, typów, marek, kolorów – brak zobowiązań ustawowych

<sup>3</sup> Inne niż określone w art. 80c, ust 1, w tym również posiadacze pojazdu powierzonego przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną (art. 73. ust.5)



Lp	Podmiot	Kod <sup>1</sup>	Rodzaj współpracy	Art. ustawy	Uwagi
26	Główny Urząd Statystyczny				Referencyjny REGON, TERYT – brak zobowiązań ustawowych
27	Biuro Informacyjne KRS	A	<i>Polecenie usunięcia z CEK danych jak w art. 100b, ust.1 pkt 10, lit. d</i>	Art. 100b, ust. 3	
28	Podmioty prowadzące specjalistyczne badania techniczne pojazdów	A	Zobowiązanie do wprowadzania danych o wydanych świadectwach oryginalności pojazdów	Art. 80i, ust. 1, pkt 5	wymagane zezwolenie MSWiA (art. 80f - 80i)
29	Właściciel lub posiadacz pojazdu powierzonego przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną (art. 73 ust. 5)	B	Uprawnienie dostępu do CEP na jego wniosek	Art. 80c ust. 3	

## 5.2. Funkcje systemu

Niniejsza sekcja zawiera ogólny opis procesów, w których uczestniczy system CEPiK oraz wskazuje rolę tego systemu w realizacji opisywanych procesów z uwzględnieniem jego zakresu minimalnego, podstawowego i docelowego. Przeznaczeniem tego rozdziału jest przede wszystkim opis kontekstu systemu, jego styków z otoczeniem, zakresu realizowanych funkcji oraz zakresu wykorzystywanych usług z otoczenia systemu. Niniejszy rozdział nie specyfikuje technicznej, fizycznej ani geograficznej struktury systemu. System CEPiK rozumiany jest tutaj jako jeden komponent techniczny, podzielony jedynie ze względu na świadczone dla otoczenia usługi.

Znajdujące się tu opisy procesów i procedur oraz funkcji systemu mają charakter ogólny, ich przeznaczeniem jest opis funkcjonalności systemu widocznej dla jego otoczenia bez wskazywania konkretnych rozwiązań w zakresie konstrukcji systemu oraz bez podawania parametrów ilościowych charakteryzujących usługi systemu. Szczegóły i aspekty pominięte będą przedmiotem opisu w kolejnych rozdziałach dokumentu lub przedmiotem szczegółowych ustaleń w trakcie prac projektowych.

System CEPiK uczestniczy w realizacji następujących procesów (grup procesów):

- obsługa ewidencji pojazdów w powiatach,
- obsługa ewidencji polis OC,
- obsługa ewidencji badań technicznych i złomowań,
- udostępnianie informacji dla szczebla powiatowego, (głównie dla naliczania podatków od środków transportu),
- udostępnianie informacji uprawnionym podmiotom ze szczebla centralnego, które dalej zostało podzielone na:
  - komercyjne udostępnianie informacji,
  - niekomercyjne udostępnianie informacji dalej podzielone na:
    - udostępnianie informacji w trybie urzędowym,
    - udostępnianie informacji w trybie automatycznym,
- obsługa ewidencji czynności Policji,
- obsługa ewidencji kierowców w powiatach,
- wykrywanie, analiza i wyjaśnianie nieprawidłowości,
- obsługa ewidencji pojazdów specjalnych,
- obsługa ewidencji nowych<sup>4</sup> pojazdów,
- pozyskiwanie danych referencyjnych.

W dalszej części dokumentu opisany jest osobno każdy z wymienionych procesów (grup procesów).

### 5.2.1. Obsługa ewidencji pojazdów w powiatach<sup>5</sup>

Procesy zasilające ewidencję pojazdów realizowane są przez wydziały komunikacji starostw. Celem procesów realizowanych w powiatach jest świadczenie usług na rzecz następujących podmiotów:

- właściciela pojazdu,
- — jednostek uprawnionych do podejmowania decyzji lub wykonywania pewnych czynności dotyczących pojazdu lub jego dokumentów.

---

<sup>4</sup> Nowych, tzn. tych, które zostały wyprodukowane lub sprowadzone z importu i mogą w każdej chwili trafić do procedury rejestracyjnej

<sup>5</sup> I w innych podmiotach uprawnionych (patrz tabela interpretacji ustawy prawo o ruchu drogowym)

Usługi realizowane przez powiaty określa ustawa prawo o ruchu drogowym (patrz – tabela interpretacji ustawy)

—

Wszystkie procesy realizacji poszczególnych usług przebiegać będą w podobny sposób, w następujących krokach:

1. Gromadzenie, wstępna (ręczna) ocena dokumentów właściwych dla załatwienia sprawy oraz ew. odmowa kontynuacji sprawy w razie stwierdzenia niezgodności czy niekompletności.
  2. Wprowadzenie danych do formatki przeglądarkowej, podpisanie elektroniczne, zaszyfrowanie na stanowisku w starostwie i przesłanie do warstwy centralnej systemu CEPiK.
  3. Ocena zgodności danych z zasobami informacyjnymi CEPiK oraz zasobami innych systemów zintegrowanych z CEPiK.
  4. Przekazanie wyników weryfikacji na stanowisko jw
  5. W razie otrzymania komunikatu o niezgodności — ocena stwierdzonej niezgodności oraz podjęcie jednej z następujących decyzji:
    - odmowy realizacji danej czynności,
    - wszczęcie postępowania wyjaśniającego stwierdzone niezgodności z ew. podjęciem tymczasowej decyzji (tam gdzie dopuszczają taką możliwość przepisy),
  6. W razie otrzymania komunikatu o braku niezgodności — realizacja danej czynności w sposób zgodny z właściwą procedurą oraz ewidencja podjętych decyzji w CEPiK, co w zależności od realizowanych czynności może obejmować:
    - produkcję (personalizację) dokumentów, która przebiega w następujących krokach:
      - CEPiK wysyła komunikat ze zleceniem personalizacji do zewnętrznego systemu personalizacji dokumentów
      - System personalizacji, jego użytkownicy i obsługa realizują zlecenie personalizacji zgodnie z procedurami ustalonymi dla tego procesu procedurami (dzieje się to poza systemem CEPiK) i ew. przesyłają do systemu CEPiK komunikaty informujące o przebiegu realizacji zlecenia (zakres komunikacji w tym względzie będzie przedmiotem szczegółowych ustaleń w trakcie prac projektowych),
      - Pracownik wydziału komunikacji starostwa po odebraniu gotowego dokumentu rejestruje ten fakt w systemie CEPiK,
    - wydanie dokumentów, tablic rejestracyjnych i/lub znaków legalizacyjnych oraz ewidencja tych faktów w CEPiK,
    - dokonanie odpowiednich wpisów w dokumentach pojazdu oraz ich ewidencja w CEPiK.
- MSWiA wymaga, aby system był przygotowany na personalizację dowodów rejestracyjnych pojazdów centralną lub rozproszoną (w punktach rejestracji)

Dodatkowo wydziały komunikacji prowadzą również postępowania wyjaśniające faktyczny stan prawny pojazdów. Postępowanie takie przebiega w następujących krokach:

1. wszczęcie postępowania,
2. analiza dokumentów papierowych i/lub wymiana informacji z innymi jednostkami administracji,
3. ewidencja wyników postępowania wyjaśniającego w systemie CEPiK, w tym ew. ewidencja korekt (w razie stwierdzenia błędów w bazach danych systemu CEPiK).

CEPiK wspiera więc realizację procesów obsługi ewidencji pojazdów w starostwach poprzez udostępnienie aplikacji dla wydziałów komunikacji starostw oraz interfejsu do zewnętrznego systemu personalizacji poprzez realizację następujących funkcji:

- weryfikację kompletności informacji,

- weryfikację zgodności z innymi danymi CEPiK, ze słownikami ITS, z danymi PESEL (w odniesieniu do właścicieli pojazdów),
- zapis do ewidencji podjętych decyzji, wydanych dokumentów i innych zdarzeń zmieniających dane objęte zakresem CEPiK,
- kierowanie zleceń personalizacji do zewnętrznego systemu, odbieranie od niego informacji o stanie zlecenia, ewidencje odebranie.
- wsparcie procesów realizowanych przez wydziały komunikacji poprzez wbudowanie mechanizmów weryfikacji poprawności numeru VIN pojazdu i weryfikacji zgodności z danymi REGON, NIP i TERYT (w odniesieniu do danych o właścicielu pojazdu).
- sterowanie przepływem pracy wewnątrz wydziału komunikacji w procesach realizacji jego usług,
- zapewnienie wymiany korespondencji związanej z postępowaniami wyjaśniającymi pomiędzy wydziałami komunikacji różnych starostw,
- sterowanie przepływem pracy w postępowaniach wyjaśniających dla typowych niezgodności (w tym pomiędzy różnymi starostwami).

MSWiA wymaga, aby Wykonawca opracował również aplikację przeglądarkową do internetowego zgłoszenia pojazdu do rejestracji. Szczegóły takiej aplikacji zostaną opracowane w trakcie prac projektowych.

### 5.2.2. Obsługa ewidencji polis OC

W zakresie działania CEPiK znajduje się ewidencja zawieranych umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów. Proces ewidencji umów OC odbywać się będzie za pośrednictwem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG). Przy czym możliwe są dwa główne warianty realizacji procesu:

- CEPiK „fizycznie” ewidencjonuje informacje o polisach OC, lub
- MSWiA (jako administrator danych zgromadzonych w CEPiK) zleca prowadzenie tej ewidencji UFG (UFG i tak musi ją prowadzić), zobowiązując UFG do udostępnienia systemowi CEPiK usług dostępu do tych danych (z określonymi parametrami).

Wybór konkretnego sposobu współpracy będzie przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych.

W pierwszym przypadku, proces ewidencji zawartych umów OC przebiega w następujących krokach:

1. Zakład ubezpieczeń, zgłasza projekt umowy OC do UFG (w sposób zgodny z przepisami regulującymi szczegóły współpracy pomiędzy UFG i zakładami ubezpieczeń).
2. UFG przekazuje dane o właścicielu pojazdu i o pojeździe do CEPiK.
3. System CEPiK weryfikuje odebrane z UFG zgłoszenia pod kątem ich kompletności oraz zgodności z zasobami informacyjnymi CEPiK i ew. rejestrów państwowych (szczegółowy zakres i zasady weryfikacji zostaną ustalone w trakcie prac projektowych)
4. System CEPiK wysyła do UFG wynik weryfikacji przekazanych danych.
5. UFG dokonuje przetworzenia zgłoszenia i wyników weryfikacji z CEPiK (zgodnie z przyjętymi przez siebie zasadami), którego skutkiem jest akceptacja lub odrzucenie zgłoszenia (w razie odrzucenia, przeprowadza odpowiednie procedury wyjaśniania zgodne z przepisami regulującymi współpracę UFG i zakładów ubezpieczeń, których ostatecznym skutkiem jest akceptacja lub ostateczne odrzucenie takiego zgłoszenia).
6. W przypadku pozytywnego wyniku przetworzenia danych w systemie UFG, UFG przekazuje dane o zawartej umowie OC do systemu CEPiK (Dane o zawartych umowach OC z UFG przesyłane są do systemu CEPiK zaraz po ich akceptacji („pojedynczo”), albo okresowo w porcjach zawierających wszystkie przyjęte i zaakceptowane umowy od ostatniej sesji ich wysłania (szczegółowe ustalenia dotycząca trybu przesyłania danych z UFG podjęte zostaną w trakcie prac projektowych)

W drugim przypadku, kiedy MSWiA zleca ewidencje polis UFG, nie jest wykonywany krok 6 procesu. Dane o polisach nie trafiają w sensie fizycznym do systemu CEPiK i pozostają jedynie w ewidencji prowadzonej przez UFG. W takiej sytuacji, ilekroć system CEPiK potrzebuje danych o umowach OC do realizacji innych swoich funkcji, korzysta na ustalonych zasadach z usług udostępnianych przez systemy informatyczne UFG.

W razie wyboru pierwszego wariantu realizacji procesu ewidencji umów OC, system CEPiK wspiera proces ewidencji polis OC poprzez:

- dostarczenie interfejsu do przyjmowania zgłoszeń umów OC z UFG i wysyłania do UFG informacji o niezgodnościach (i ew. potwierdzeń pozytywnej weryfikacji),
- realizację procesu weryfikacji i ewidencji umów, przy czym weryfikacja ograniczona będzie jedynie do zasobów systemu CEPiK oraz ew. danych z rejestru PESEL.

W razie wyboru wariantu drugiego, system CEPiK w zasadzie nie wspiera procesu ewidencji umów OC, a jedynie posiada interfejs, za pomocą którego korzysta z usług systemów informatycznych UFG udostępniających potrzebne systemowi CEPiK informacje. W przypadku przyjęcia takiego rozwiązania interfejs ten jest składnikiem zakresu minimalnego.

Dodatkowo proces ewidencji umów OC jest wspierany przez CEPiK, poprzez proces obsługi zapytań kierowanych przez system UFG do CEPiK, który opisany jest w innym miejscu dokumentu.

System powinien mieć wbudowane mechanizmy weryfikacji przysyłanych przez UFG zgłoszeń umów, o weryfikacje z danymi z rejestrów REGON, NIP, TERYT (o ile weryfikacje z tymi danymi mają sens w odniesieniu do umów OC, co zostanie ustalone w trakcie prac projektowych).

### **5.2.3. Obsługa ewidencji badań technicznych i złomowań**

System CEPiK uczestniczy w procesie ewidencji badań technicznych oraz złomowania pojazdów. Proces ten przebiegać może na kilka sposobów wykorzystywanych jednocześnie przez różne stacje badań technicznych i stacje demontażu pojazdów (złomowiska):

- ręczna ewidencja z udziałem starostwa,
- automatyczna ewidencja z udziałem starostwa,
- automatyczna ewidencja za pośrednictwem publicznego Internetu.

W przypadku ręcznej ewidencji z udziałem starostwa, proces przebiega następującymi krokami:

1. Stacja badań technicznych (SBT)/złomowisko wykonuje właściwą dla siebie czynność w odniesieniu do określonego pojazdu.
2. SBT/złomowisko informuje (przesyłając odpowiedni dokument) właściwy terytorialnie dla siebie wydział komunikacji o wykonaniu czynności i jej wyniku.
3. Pracownik wydziału komunikacji wprowadza informacje z przesłanego dokumentu do systemu CEPiK.
4. System CEPiK przeprowadza weryfikacje informacji i ew. informacje o stwierdzonych niespójnościach wysyła do wydziału komunikacji (szczegółowy zakres i zasady weryfikacji będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych).
5. W razie braku niespójności system CEPiK zapisuje informacje o czynności SBT lub złomowiska do ewidencji.
6. W razie stwierdzenia niespójności wydział komunikacji odbiera taką informację od systemu CEPiK i wszczyna postępowanie wyjaśniające.

W przypadku automatycznej ewidencji z udziałem starostwa, proces przebiega w następujących krokach:

1. SBT/złomowisko wykorzystuje samodzielną (tj. działającą bez komunikacji z centralą systemu CEPiK) aplikację, do której wprowadzają informację o wykonanych czynnościach.
2. Wg ustalonego harmonogramu, przy pomocy tej samej aplikacji, generują plik danych zawierający informacje o wszystkich czynnościach podlegających ewidencji w określonym przedziale czasu.

3. SBT/złomowiska przesyłają wyprodukowany plik do wydziału komunikacji właściwego dla nich terytorialnie starostwa.
4. Urzędnicy wydziału komunikacji wprowadzają otrzymany plik do systemu CEPiK.
5. System CEPiK weryfikuje dane z pliku. Informacje poprawne zapisuje do ewidencji. Informacje, w których stwierdził niezgodności, odsyła do wydziału komunikacji.
6. W razie stwierdzenia niezgodności wydział komunikacji odbiera odesłane przez system CEPiK informacje i wszczyna odpowiednie postępowania wyjaśniające.

W przypadku automatycznej ewidencji za pośrednictwem publicznego Internetu, proces przebiega podobnie jak wyżej. Różnica polega na tym, że wyprodukowany plik wysyłany jest przez SBT/złomowisko do systemu CEPiK za pomocą publicznego Internetu (co zastępuje kroki 3 i 4 powyższego procesu). Pozostałe kroki procesu (w tym kroki 5 i 6) pozostają bez zmian.

Postępowania wyjaśniające wszczynane w ramach realizacji tego procesu przebiegają identycznie jak postępowania wyjaśniające związane z obsługą ewidencji pojazdów w powiatach.

System wspiera opisywane procesy ewidencji badań technicznych w wariacie ręcznej ewidencji z udziałem starostwa poprzez:

- udostępnienie dla wydziałów komunikacji starostw aplikacji służącej do wprowadzania do systemu informacji uzyskiwanych ze stacji badań technicznych,
- realizację procedur weryfikacji tych informacji i udostępnianie ich wyników wydziałom komunikacji starostw.

oraz dodatkowo wspiera proces ewidencji złomowań w wariacie ręcznej ewidencji z udziałem starostwa poprzez:

- udostępnienie dla wydziałów komunikacji starostw aplikacji służącej do wprowadzania do systemu informacji uzyskiwanych ze złomowisk,
- realizację procedur weryfikacji tych informacji i udostępnianie ich wyników wydziałom komunikacji starostw.

#### **5.2.4. 5.2.4. Udostępnianie informacji dla szczebla powiatowego**

System CEPiK jest zobowiązany do dostarczania starostwom potrzebnymi im do prowadzenia działalności ekstraktów danych z CEP. Ekstrakty takie są niezbędne w naliczaniu podatku od środków transportu. Proces ten ma miejsce raz na rok, i przebiega następująco:

1. MSWiA zleca Wykonawcy wykonanie oprogramowania do ekstrakcji danych na potrzeby naliczania podatku od środków transportu w gminach. Oznacza to, że w CEP powinna być informacja o gminie w której jest zameldowany właściciel pojazdu (TERYT).
2. Wykonawca, w fazie utrzymania systemu produkuje dla każdej gminy CD—ROM (lub zestaw CD—ROM—ów) zawierający dane potrzebne do naliczania podatku od środków transportu (część danych, która jest w zakresie informacyjnym CEPiK). Dane te powinny być w takim formacie (lub w dwóch wersjach w różnych formatach), aby było możliwe zarówno ich wydrukowanie w czytelnej dla ludzi postaci, jak również ich automatyczne przetwarzanie w systemach informatycznych (szczegóły będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych).
3. Wykonawca dystrybuuje wyprodukowane CD—ROM—y do starostw właściwych terytorialnie dla poszczególnych gmin. (szczegółowe warunki dystrybucji będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych).
4. Starostwa dystrybuują CD—ROM—y do poszczególnych gmin.

Ekstrakty przeznaczone dla starostw dla celów innych niż naliczanie podatków, powinny być wykonywane na zlecenia starostw przekazywane do CEP w postaci pytań stanowiących kryterium wyboru pojazdów do ekstraktu (typowania). Ekstrakty takie powinny być przekazywane do starostw tak jak to opisano dla ekstraktów obsługujących naliczanie podatków od środków transportu.

### 5.2.5. Udostępnianie informacji

MSWiA udostępnia informacje z zasobów CEPiK dwóm rodzajom instytucji:

- podmiotom niekomercyjnym (głównie jednostkom administracji publicznej, organom ścigania, służbom specjalnym, organom wymiaru sprawiedliwości, itp.),
- podmiotom komercyjnym (głównie instytucjom o charakterze badawczym i statystycznym).

Proces udostępniania informacji na zasadach komercyjnych i niekomercyjnych przebiega w różny sposób.

Niezależnie od charakteru udostępniania informacji (komercyjnie czy niekomercyjnie) proces udostępniania informacji zawsze polega na odpowiedzi na pewne zapytanie. Ze względu na przebieg procesu obsługi zapytania są dzielone na:

- standardowe, dla realizacji których system CEPiK ma gotowe aplikacje (realizacja tych zapytań nie wymaga udziału dostawcy usług utrzymania systemu),
- niestandardowe, które nie mogą być zrealizowane samodzielnie przez użytkownika za pomocą gotowej aplikacji (realizacja tych zapytań wymaga udziału dostawcy usług utrzymania systemu).

Zapytania standardowe, ze względu na swój charakter dzielone są na:

- zapytania proste — pytania o pojedyncze obiekty znajdujące się w ewidencji wykonywane z użyciem jednego z dostępnych identyfikatorów (możliwe jest formułowanie zapytań prostych z różnym poziomem obszerności oczekiwanych odpowiedzi, np. tylko obecne dane pojazdu lub dane obecne wraz z całą historią),
- typowania — pytania o zbiory obiektów pasujące do pewnej częściowej charakterystyki obiektu danego rodzaju. Zakłada się, że niektóre typowania również będą traktowane jak zapytania niestandardowe. Odnosi się do tych typowań, których wynik może być bardzo licznym zbiorem obiektów (szczegółowe reguły realizacji typowań w sposób standardowy lub niestandardowy będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych).

#### Niekomercyjne udostępnianie informacji

Podmiotami, którym są udostępniane informacje z CEPiK na zasadach nie komercyjnych są (patrz również tabela interpretacji ustawy prawo o ruchu drogowym):

- Policja,
- Inspekcja Transportu Drogowego,
- Straż Graniczna,
- Organy inspekcji celnej,
- Żandarmeria Wojskowa,
- Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- Agencja Wywiadu,
- Wojskowe Służby Informacyjne,
- Sądy,
- Prokuratury,
- Komornicy sądowi,
- Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,
- Starostowie,
- Szef Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych,
- inne organy i instytucje, które mogą uzyskiwać informacje z systemu, za zgodą ministra właściwego ds. administracji.

Proces niekomercyjnego udostępniania informacji będzie realizowany w dwóch zasadniczych trybach:

- w trybie urzędowym,
- w trybie automatycznym.

### **Udostępnianie informacji w trybie urzędowym**

W trybie urzędowym obsługiwane mogą być zarówno zapytania standardowe jak i niestandardowe. Proces udostępniania informacji w trybie urzędowym przebiega w następujących krokach:

1. Instytucja żądająca informacji, przesyła w trybie urzędowym odpowiedni wniosek do MSWiA.
2. Pracownicy MSWiA oceniają zasadność wniosku, możliwości jego realizacji, ew. odmawiają jego realizacji formułując uzasadnienie odmowy (co kończy proces), ew. potwierdzają jego realizację ze wskazaniem terminu (krok ten obejmuje ew. konsultacje z dostawcą usług utrzymania systemu, zwłaszcza gdy wniosek zawiera nie standardowe zapytanie).
3. Pracownik MSWiA przygotowuje odpowiedni raport (jeśli wniosek dotyczy udostępnienia odpowiedzi na jedno ze standardowych zapytań, wtedy również nie występują dwa następne kroki procesu) lub kieruje zlecenie wygenerowania odpowiedniego raportu do dostawcy usług utrzymania systemu (jeśli wniosek dotyczy udostępnienia niestandardowego raportu).
4. W razie obsługi niestandardowego zapytania Wykonawca usług utrzymania systemu generuje odpowiedni raport (lub ekstrakt) i odsyła go urzędnikowi MSWiA (ten krok nie występuje przy obsłudze standardowego zapytania).
5. W przypadku niestandardowego zapytania urzędnik MSWiA odbiera raport wygenerowany przez dostawcę usług utrzymania systemu i sprawdza zgodność jego zawartości z obsługiwanym zapytaniem (w razie niezgodności ponownie kieruje zlecenie do dostawcy usług utrzymania systemu).
6. Urzędnik MSWiA formułuje odpowiedź na wniosek, załączając wygenerowany raport i zamyka sprawę.

Udostępnianie informacji w trybie urzędowym może również przybierać formę subskrypcji, tj. urzędnik podejmuje decyzję o regularnym dostarczaniu pewnych danych konkretnemu podmiotowi. Jeżeli dane te można uzyskać jako odpowiedź na standardowe zapytanie, to proces udostępniania w formie subskrypcji będzie realizowany przez MSWiA. Jeżeli dane mogą być uzyskane tylko przy pomocy niestandardowego przetwarzania, to MSWiA zleca okresową realizację takiego przetwarzania dostawcy usług utrzymania systemu, który po każdorazowym jego wykonaniu przekazuje wyniki MSWiA (a MSWiA wysyła je odpowiedniej instytucji).

### **Udostępnianie informacji w trybie automatycznym**

W trybie automatycznym obsługiwane są jedynie zapytania standardowe. Proces obsługi zapytań w trybie automatycznym realizowany jest w następujących wariantach:

- udostępnianie informacji w trybie automatycznym–dochodzeniowym,
- udostępnianie informacji w trybie automatycznym–operacyjnym,
- udostępnianie danych w trybie automatycznym–subskrybcyjnym.

Udostępnianie informacji w trybie **automatycznym–dochodzeniowym** jest procesem odbywającym się w następujących krokach:

1. Pracownik (funkcjonariusz) podmiotu żądającego informacji formułuje zapytanie i wysyła je do systemu CEPiK za pośrednictwem systemu eksploatowanego przez instytucję, której jest funkcjonariuszem (z wyjątkiem wydziałów komunikacji starostw w odniesieniu do zapytań o pojazdy, które są wysyłane bezpośrednio do CEPiK za pomocą specjalnej aplikacji)
2. System CEPiK wyszukuje potrzebne informacje, formułuje i odsyła odpowiedź.
3. Pracownik (funkcjonariusz) podmiotu żądającego informacji odbiera komunikat z odpowiedzią, odczytuje go i ew. drukuje (również za pośrednictwem systemu eksploatowanego przez jego instytucję,



chyba że jest to zapytanie dotyczące pojazdów z wydziału komunikacji starostwa, którego pracownicy korzystają ze specjalnej aplikacji systemu CEPiK).

Komunikacja w procesie realizowana jest w sposób asynchroniczny, a całość procesu jest rozciągnięta w czasie (tj. funkcjonariusz po wysłaniu zapytania porzuca proces i dopiero po pewnym czasie do niego powraca sprawdzając, czy nadszedł komunikat z odpowiedzią systemu).

Udostępnianie informacji w trybie **automatycznym–operacyjnym** jest procesem, przebiegającym w takich samych krokach jak proces opisany wyżej. Różnica polega na tym, że komunikacja w tym procesie jest synchroniczna, całość procesu realizowana jest w bardzo krótkim czasie, podczas którego funkcjonariusz zadający pytanie czeka na odpowiedź systemu (przy stanowisku, z którego zapytanie zostało wysłane) a odpowiedź prezentowana jest mu natychmiast po jej otrzymaniu. Tryb automatyczny–operacyjny nie jest dostępny dla wydziałów komunikacji starostw.

Udostępnianie informacji w trybie **automatycznym–subskrypcyjnym** przeznaczone jest dla podmiotów (organów administracji publicznej), które potrzebują utrzymywać replikę danych określonych zasobów CEPiK. Może być realizowane w sposób ciągły lub okresowy (w zależności od wymagań podmiotu i ustaleń pomiędzy nim i MSWiA). Realizacja w sposób ciągły polega na tym, że po każdej modyfikacji danych w zasobach CEPiK system wysyła do zasubskrybowanego systemu informatycznego innej instytucji odpowiedni komunikat identyfikujący obiekt i zawierający nową wersję jego danych. Realizacja w trybie okresowym polega na tym, że CEPiK automatycznie (wg ustalonego harmonogramu) uruchamia procedurę, w której generuje ekstrakt z danymi zmodyfikowanymi od czasu generacji ostatniego ekstraktu (lub ekstrakt ze wszystkimi danymi) i wysyła go do zasubskrybowanego systemu informatycznego. Procesem towarzyszącym udostępnianiu danych w trybie automatycznym subskrypcyjnym, jest sam proces subskrypcji systemów informatycznych. Przebiega on w następujących krokach:

1. Instytucja planująca otrzymywanie repliki danych CEPiK, składa taki wniosek do MSWiA.
2. Urzędnicy MSWiA oceniają zasadność wniosku, możliwości techniczne jego realizacji (w porozumieniu z dostawcą usług utrzymania systemu), spełnienie odpowiednich wymagań technicznych i bezpieczeństwa przez instytucję wnioskującą o rejestrację subskrypcji i podejmują decyzję o rejestracji subskrypcji (ew. odmawiają rejestracji subskrypcji wraz z uzasadnieniem).
3. W razie pozytywnego rozpatrzenia wniosku, MSWiA kieruje zlecenie utworzenia i uruchomienia subskrypcji dostawcy usług utrzymania systemu.
4. Wykonawca usług utrzymania systemu we współpracy z personelem obsługi subskrybowanego systemu rejestruje i uruchamia subskrypcję, przekazuje raporty z realizacji tych czynności MSWiA.
5. Po uruchomieniu subskrypcji, Wykonawca usług utrzymania systemu utrzymuje ją w ruchu.

We wszystkich automatycznych trybach udostępniania informacji, komunikacja realizowana jest za pośrednictwem innego systemu informatycznego, tzn. z punktu widzenia CEPiK użytkownikiem jest system informatyczny eksploatowany przez podmiot żądający informacji (w szczególności CEPiK identyfikuje, uwierzytelnia i autoryzuje poszczególne systemy, natomiast za identyfikację poszczególnych funkcjonariuszy i autoryzację wykonywanych przez nich operacji odpowiedzialny jest system współpracujący w tym zakresie z CEPiK). Interfejsy udostępniane przez CEPiK poszczególnym systemom są identyczne, wszelkie różnice w ich działaniu sprowadzają się jedynie do różnych zakresów uprawnień nadanych poszczególnym systemom.

Odpowiedzi na pytania podmiotów są podpisane elektronicznie i zaszyfrowane. Wszystkie pytania i udzielone odpowiedzi są rejestrowane w logach systemowych. Logi te będą przekazywane zainteresowanym podmiotom.

### **Komercyjne udostępnianie informacji**

Proces komercyjnego udostępniania informacji, przebiega w sposób podobny do procesu zawierania kontraktów handlowych i realizowany jest w dwóch zasadniczych odmianach:

- na zasadzie jednorazowej,
- na zasadzie stałej współpracy.

W przypadku udostępniania na zasadzie jednorazowej, proces udostępniania przebiega w następujących krokach:

1. Instytucja potrzebująca informacji składa do MSWiA oficjalne zapytanie określające, jakie informacje mają być udostępnione.
2. Pracownicy MSWiA oceniają prawne i techniczne możliwości realizacji żądanej usługi (w konsultacji z dostawcą usług utrzymania systemu), a następnie składają ofertę obejmującą propozycje zakresu i zasad realizacji usługi oraz propozycję cenową (ew. formułują odpowiedź na zapytanie, w której odmawiają realizacji usługi, wraz z uzasadnieniem, co kończy proces).
3. Następują negocjacje zakresu, zasad i ceny realizacji usługi pomiędzy instytucją składającą zapytanie i MSWiAm (MSWiA konsultuje się na bieżąco z Wykonawcą usług utrzymania systemu), skutkiem których zawierana jest umowa (ew. negocjacje kończą się bez zawarcia umowy, co kończy proces).
4. MSWiA kieruje zlecenie wygenerowania odpowiedniego raportu do dostawcy usług utrzymania systemu CEPiK.
5. Wykonawca usług utrzymania systemu, generuje raport i przekazuje go MSWiA.
6. MSWiA ocenia zgodność raportu ze zleceniem (w razie niezgodności, kieruje zlecenie ponownie do dostawcy usług utrzymania systemu).
7. MSWiA wystawia ostateczną fakturę i przekazuje raport wraz z fakturą instytucji zamawiającej usługę.
8. Instytucja składająca zamówienie odbiera raport i podpisuje fakturę (ew. wszczyna spór na gruncie prawa handlowego, jeżeli uznaje, że wykonana przez MSWiA usługa nie jest wykonana zgodnie z postanowieniami zawartej umowy, który to spór może oznaczać konieczność powtórzenia części lub całości procesu).

Uzgodniony w umowie harmonogram płatności może przewidywać inne niż opisane zasady fakturowania i płatności (np. częściowe lub całkowite płatności przed realizacją usługi).

Udostępnianie informacji na zasadzie stałej współpracy odbywa się na mocy zawartej umowy ramowej i przebiega w następujących krokach:

1. Instytucja potrzebująca dostępu do informacji, składa zapytanie ofertowe podobnie jak w poprzednim przypadku, z zaznaczeniem, że zainteresowana jest stałą współpracą w zakresie udostępniania opisanych informacji.
2. Pracownicy MSWiA podobnie jak w poprzednim przypadku składają ofertę, z tym, że oferta cenowa może mówić nie tyle o konkretnej cenie, co o zasadach ustalania ceny, w realizacji poszczególnych zamówień.
3. Następują negocjacje, skutkiem których podpisywana jest umowa ramowa stanowiąca, że konkretne usługi realizowane są na podstawie zamówień i regulująca zasady składania, wyceny, realizacji i płatności.
4. Kolejne raporty dla danej instytucji realizowane są na podstawie zamówień, w podobnych krokach jak świadczenie usługi na zasadzie jednorazowej (patrz wyżej), z tym, że zamiast zapytania ofertowego funkcjonuje zamówienie oraz brak jest faz oferowania i negocjacji (lub są bardzo zredukowane, zależnie od postanowień umowy ramowej).

Dane udostępniane komercyjnie będą zawsze danymi nie pozwalającymi na identyfikacje poszczególnych obiektów, których dotyczą (w szczególności niektóre raporty będą generowane jako raporty „depersonalizowane”).

### **5.2.6. Obsługa ewidencji czynności Policji**

CEPiK ewidencjonuje rozmaite czynności wykonywane przez Policję dotyczące pojazdów lub kierowców (zgłoszenia kradzieży, umorzenia śledztw, zatrzymanie dokumentów pojazdu lub kierowcy, itp.). Kompletna lista zdarzeń podlegających ewidencji będzie przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych.

Proces ewidencji tego typu zdarzeń przebiega w następujących krokach:

1. Policja w trakcie swoich działań operacyjnych lub dochodzeniowych otrzymuje informacje lub wykonuje czynności podlegające ewidencji w CEPiK.

2. Policja (funkcjonariusz Policji) wprowadza odpowiednie informacje do Zintegrowanego Systemu Informacji Policyjnej (ZSIP).
3. System ZSIP przesyła odpowiedni komunikat do systemu CEPiK.
4. System CEPiK weryfikuje komunikat od strony formalnej oraz od strony zgodności z innymi informacjami z jego zasobów lub zasobów rejestrów PESEL, NIP, REGON i TERYT (szczegółowy zakres weryfikacji będzie przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych) i wysyła do systemu ZSIP ew. informacje o wykrytych niezgodnościach.
5. System CEPiK ewidencjonuje zgłoszone zdarzenie (zależnie od wyniku weryfikacji, szczegółowe reguły ewidencji tej informacji, będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych).

### 5.2.7. Obsługa ewidencji kierowców w powiatach

Procesy zasilające ewidencję kierowców realizowane są w wydziałach komunikacji starostw. W procesach tych będzie uczestniczył system „Kierowca” (eksploatowany obecnie przez wszystkie powiaty), który zostanie przez jego dostawcę dostosowany do współpracy z systemem CEPiK. Procesy, w realizacji których uczestniczy CEPiK związane są z realizacją przez starostwo czynności dotyczących czynności opisanych w tabeli interpretacji ustawy prawo o ruchu drogowym:

Wszystkie te procesy przebiegają w następujących krokach:

1. Kierowca (osoba go reprezentująca) lub odpowiednia jednostka administracji publicznej zwraca się do wydziału komunikacji z wnioskiem o realizację pewnej czynności lub z informacją o podjętej decyzji.
2. Urzędnicy wydziału komunikacji gromadzą wszystkie potrzebne informacje i dokumenty oraz wprowadzają je do systemu „Kierowca”, który je weryfikuje i przetwarza w sposób zgodny z szczegółowymi zasadami przejętymi przez starostwa.
3. System „Kierowca” wysyła do systemu CEPiK żądanie weryfikacji informacji.
4. System CEPiK niezwłocznie weryfikuje przesłane informacje ze względu na kompletność, spójność z danymi w jego własnych zasobach oraz danymi z innych systemów (np. PESEL, TERYT) i wysyła odpowiedź do systemu „Kierowca” (szczegółowy zakres i reguły weryfikacji będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych i mogą być różne dla weryfikacji wniosków o różne czynności).
5. W razie niepowodzenia weryfikacji w CEPiK na podstawie oceny niezgodności wydział komunikacji podejmuje jedną z dwóch decyzji:
  - odmawia realizacji danej czynności (ze wskazaniem uzasadnienia),
  - wszczyna postępowanie wyjaśniające oraz ew. wykonuje czynność tymczasową (w przypadkach, gdy taką możliwość przewidują przepisy),
6. W razie pozytywnej weryfikacji w CEPiK, wydział komunikacji kontynuuje czynności przy wsparciu systemu „Kierowca” (w tym ew. produkcję dokumentów), a system „Kierowca” wysyła do systemu CEPiK informacje o określonych zdarzeniach w tym procesie (szczegółowy wykaz zdarzeń i informacji przesyłanych do CEPiK będzie przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych)

Dodatkowo wydziały komunikacji starostw wszczynają i prowadzą również postępowania wyjaśniające, związane z niezgodnościami wykrytymi przez system CEPiK. Postępowanie takie przebiega w następujących krokach:

1. Wszczęcie postępowania.
2. Analiza dokumentów papierowych i/lub wymiana informacji z innymi jednostkami administracji.
3. W razie, gdy postępowanie wyjaśniające stwierdzi istnienie błędnych zapisów w systemie CEPiK wydział komunikacji wysyła korekty do systemu CEPiK (za pośrednictwem systemu „Kierowca”, który będzie rozbudowany o tą funkcjonalność przez jego dostawcę).

Z punktu widzenia systemu CEPiK system „Kierowca” jest traktowany jako jeden system, z którym CEPiK komunikuje się przy pomocy specjalizowanego interfejsu i przejmuje tylko komunikaty o wymienionych powyżej zdarzeniach oraz świadczy usługi weryfikacji danych.

### 5.2.8. Wykrywanie, analiza i wyjaśnianie nieprawidłowości

Na poziomie centrali sytemu CEPiK realizowany będzie ciągły proces monitorowania stanu systemu w poszukiwaniu nieprawidłowości. Wyszukiwane będą dwa zasadnicze rodzaje nieprawidłowości:

- uchybienia polegające na niezgodności pomiędzy pewnymi danymi w systemie, które mogą być skutkiem błędów systemu czy też błędów lub nadużyć urzędników, lub nawet być przejawem działalności przestępczej,
- anomalie, które nie są wprawdzie uchybieniami, tym nie mniej stanowią albo sytuacje bardzo nietypowe, albo sytuacje zidentyfikowane jako towarzyszące działalności przestępczej.

Proces monitorowania stanu systemu realizowany będzie realizowany na dwa sposoby:

- przez pracowników MSWiA, którzy stale zajmować się będą wyszukiwaniem nieprawidłowości w danych systemu,
- przez automatyczne procesy — „demony” pracujące w systemie, które zgodnie ze zdefiniowanymi wcześniej regułami identyfikować będą sytuacje wymagające oceny przez urzędników MSWiA.

Pierwszym krokiem w obu realizacjach procesu jest wykrycie nieprawidłowości przez pracownika MSWiA lub przez jeden z „demonów”, krokiem ostatnim jest wszczęcie postępowania wyjaśniającego przez urzędnika MSWiA (nie koniecznie tego samego, który wykrył nieprawidłowość), pomiędzy pierwszym i ostatnim krokiem może występować pewna liczba kroków akceptacji decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego (może to być zależne od rodzaju wykrytej nieprawidłowości).

Postępowania wyjaśniające wykryte nieprawidłowości prowadzone są przez MSWiA i przebiegają w trzech krokach:

1. Wszczęcie postępowania.
2. Analiza danych, dokumentów papierowych i/lub wymiana informacji z innymi jednostkami administracji.
3. Podjęcie stosownych decyzji dotyczących wyjaśnianej sprawy, ew. wprowadzenie zapisów korygujących do systemu CEPiK i zamknięcie postępowania.

Dodatkowo w sposób ciągły realizowany jest proces analizy danych w systemie CEPiK zaawansowanymi metodami statystycznymi (przez analityków MSWiA), którego celem jest identyfikacja nowych, skuteczniejszych, bardziej niezawodnych sposobów wyszukiwania nieprawidłowości.

System CEPiK wspiera proces wykrywania nieprawidłowości w obu wariantach w zakresie zarówno ewidencji pojazdów jak i kierowców poprzez:

- udostępnienie pracownikom MSWiA aplikacji wspomagających wykrywanie większości występujących rodzajów uchybień (szczegółowe definicje uchybień oraz reguł ich wyjaśniania będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych),
- utrzymywanie w stanie aktywności szeregu „demonów” poszukujących typowych nieprawidłowości (szczegółowe ich definicje będą przedmiotem prac projektowych),
- udostępnianie pracownikom MSWiA zaawansowanych narzędzi do analizy danych z dostępem do danych z pełnego zakresu informacyjnego systemu,
- udostępnienie pracownikom MSWiA mechanizmów pozwalających na samodzielne, deklaratywne (nie algorytmiczne) definiowanie demonów oraz ich zatrzymywanie i uruchamianie,
- sterowanie przepływem pracy w procesie wykrywania nieprawidłowości oraz w postępowaniach wyjaśniających.

### **5.2.9. Ewidencja pojazdów specjalnych**

Pojazdami specjalnymi są pojazdy wykorzystywane przez następujące instytucje – patrz tabela interpretacji ustawy prawo o ruchu drogowym:

- Policję,
- Ministerstwo Obrony Narodowej,
- Wojskowe Służby Informacyjne,
- Żandarmerię Wojskową,
- Biuro Ochrony Rządu,
- Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- Straż graniczną,
- Państwową Straż Pożarną.

Bazy danych dotyczące pojazdów specjalnych muszą być fizycznie oddzielone od baz danych o pojazdach.

Ze względu na specyfikę tej grupy pojazdów, szczegółowe wymagania dotyczące funkcjonalności będą przedstawione w terminie późniejszym.

### **5.2.10. Obsługa ewidencji pojazdów nowych**

System CEPiK uczestniczy w procesie ewidencji nowych pojazdów wyprodukowanych na terenie kraju lub zaimportowanych do Polski z zagranicy. Proces ten składa się z następujących kroków:

1. Producent/importer pojazdu wystawia kartę pojazdu.
2. Producent/importer pojazdu przekazuje informacje o wystawionej karcie pojazdu do Zrzeszenia Producentów i Importerów Pojazdów (ZPiIP) na zasadach ustalonych przez ZPiIP.
3. ZPiIP wprowadza te informacje do swoich systemów informatycznych.
4. Systemy informatyczne ZPiIP przekazują informacje o wystawionych kartach pojazdów do systemu CEPiK.
5. System CEPiK weryfikuje informacje, zapisuje w ewidencji i ew. odsyła do systemu ZPiIP informacje o stwierdzonych niezgodnościach (szczegółowe zasady weryfikacji i zapisu tych informacji będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych).
6. ZPiIP wyjaśnia ew. wykryte przez CEPiK niezgodności i przesyła informacje korygujące (również za pośrednictwem swoich systemów informatycznych).

### **5.2.11. Ewidencja podmiotów uczestniczących w obrocie pojazdami**

System CEPiK uczestniczy w procesie ewidencji podmiotów uczestniczących w obrocie pojazdami (np. złomowisk upoważnionych do złomowania pojazdów). Organ rejestrujący lub cofający rejestracje tego typu podmiotu (np. w przypadku złomowisk jest to wojewoda) będzie powiadamiał o tym fakcie starostwo właściwe terytorialnie dla podmiotu, które to starostwo wprowadzać będzie taką informację do CEPiK. Proces ten przebiega w następujących krokach:

1. Organ uprawniony wydaje decyzję dotyczącą rejestracji (zezwolenia) lub cofnięcia rejestracji (zezwolenia) dla danego podmiotu i przekazuje informacje o tym do wydziału komunikacji właściwego terytorialnie starostwa.
2. Pracownicy wydz. komunikacji starostwa wysyłają tę informację do systemu CEPiK.
3. System CEPiK weryfikuje i ewidencjonuje informacje oraz odsyła do wydziału komunikacji informacje o wykrytych niezgodnościach.
4. W razie stwierdzenia przez CEPiK niezgodności wydział komunikacji wszczyna postępowanie wyjaśniające.

5. Po zakończeniu postępowania wyjaśniającego wydział komunikacji ewidencjonuje jego wynik w CEPiK.

### **5.2.12. Pozyskiwanie danych referencyjnych**

System CEPiK do realizacji swoich funkcji potrzebuje dostępu do danych o charakterze referencyjnym pochodzących z zewnętrznych w stosunku do niego źródeł. Dane te pochodzą z następujących źródeł:

- rejestru PESEL,
- rejestru REGON,
- rejestru TERYT,
- Instytutu Transportu Samochodowego.

Dla każdego z wymienionych rejestrów stosowany będzie jeden z następujących scenariuszy uzyskiwania dostępu do danych:

- weryfikacja *on-line*,
- udostępnianie *on-line*,
- automatyczna ciągła replikacja danych,
- automatyczna okresowa replikacja danych,
- ręczna aktualizacja repliki danych.

Poniżej zostały opisane poszczególne scenariusze na przykładzie rejestru PESEL i mogą być one stosowane w odniesieniu do innych rejestrów. Poniższe opisy mają charakter przykładowy służący jedynie ilustracji zasad współpracy, szczegółowe ustalenie dotyczące zasad współpracy z poszczególnymi rejestrami będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych.

#### **Weryfikacja *on-line***

Proces uzyskiwania dostępu do danych PESEL w trybie weryfikacji *on-line*, przebiegałby następująco (jest to zawsze fragment procedury weryfikacji danych, będącej składnikiem któregoś z większych procesów wspieranych przez system):

1. System CEPiK rozpoczyna weryfikację zgodności numeru PESEL z pozostałymi danymi osoby fizycznej (np. kierowcy).
2. System CEPiK przesyła do systemu PESEL badany numer oraz posiadane dane osoby fizycznej.
3. System PESEL sprawdza w swoich bazach danych, czy istnieje osoba o wskazanym numerze PESEL i zgodnych z przysłanymi przez system CEPiK danymi i odsyła systemowi CEPiK sygnał pozytywnej weryfikacji, jeśli taka osoba istnieje i negatywnej w przeciwnym wypadku.
4. System CEPiK odbiera komunikat z wynikiem weryfikacji i kończy weryfikację zgodności numeru PESEL z wynikiem takim jak przysłany przez rejestr PESEL.

Proces ten może być realizowany w trybie synchronicznym (tj. CEPiK inicjuje sesję komunikacji i oczekuje na szybką odpowiedź systemu PESEL w tej samej sesji) lub asynchronicznym (tj. CEPiK inicjuje sesję komunikacji wysyła zapytanie i zamyka sesję, a oczekuje odpowiedzi w innej sesji współpracy, inicjowanej przez system PESEL).

Przy takiej realizacji procesu możliwe jest również utrzymywanie przez CEPiK pamięci podręcznej, w której będzie on składował wyniki tego typu zapytań zadawanych w ostatnim czasie, i z której mógłby korzystać dla przyspieszenia procedur weryfikacji danych lub też w razie nie dostępności rejestru.

#### **Udostępnianie *on-line***

Proces uzyskiwania dostępu do danych PESEL w trybie udostępniania *on-line*, przebiegałby następująco, (jest to zawsze fragment któregoś z większych procesów wspieranych przez system):

1. System CEPiK wysyła do systemu PESEL zapytanie o dane osoby o podanym numerze PESEL.

2. System PESEL wyszukuje wpisy w swoich bazach danych i odsyła potrzebne informacje systemowi CEPiK (lub wysyła informacje o braku żądanych danych).
3. System CEPiK odbiera komunikat z systemu PESEL i poddaje go dalszemu przetwarzaniu zgodnie z regułami procesu, którego elementem jest dostęp do danych PESEL.

Proces ten może być realizowany w trybie synchronicznym (tj. CEPiK inicjuje sesję komunikacji i oczekuje na szybką odpowiedź systemu PESEL w tej samej sesji) lub asynchronicznym (tj. CEPiK inicjuje sesję komunikacji wysyła zapytanie i zamyka sesję, a oczekuje odpowiedzi w innej sesji współpracy, inicjowanej przez system PESEL).

Podobnie jak w poprzednim przypadku istnieje też możliwość utrzymywania pamięci podręcznej zadanych zapytań i odpowiedzi, celem przyspieszenia procesów weryfikacji, zmniejszenia ruchu pomiędzy systemem i/lub uodpornienia na czasową niedostępność systemu PESEL.

### **Automatyczna ciągła replikacja danych**

Przy zastosowaniu tego sposobu uzyskiwania dostępu do danych PESEL system CEPiK będzie utrzymywał częściową replikę danych tego rejestru. Proces pozyskiwania danych odbywa się w sposób ciągły i polega na wykonywaniu przy każdej modyfikacji danych w systemie PESEL (co najmniej tych danych, które są potrzebne systemowi CEPiK) następującej sekwencji kroków:

1. System PESEL (zgodnie ze swoimi procedurami działania) dokonuje modyfikacji danych w swoich zasobach.
2. System PESEL wysyła do systemu CEPiK komunikat zawierający zmodyfikowane dane (co najmniej identyfikatory pozwalające zidentyfikować modyfikowany obiekt przy pomocy poprzednich jego danych oraz nowe dane obiektu).
3. System CEPiK odbiera komunikat, a następnie aktualizuje na jego podstawie posiadaną replikę potrzebnych danych z rejestru.

Ze względu na to, że proces ten polega na wyłącznie jednokierunkowej komunikacji (bez żadnych odpowiedzi ze strony systemu CEPiK), komunikacja w tym procesie jest z natury rzeczy asynchroniczna.

### **Automatyczna okresowa replikacja danych**

Przy zastosowaniu tego sposobu uzyskiwania dostępu do danych PESEL system CEPiK będzie utrzymywał częściową replikę danych tego rejestru. Proces pozyskiwania danych uruchamiany jest automatycznie w pewnym cyklu czasowym i polega na wykonywaniu w ustalonych odstępach czasu, następujące procedury:

1. System PESEL przygotowuje dla systemu CEPiK ekstrakt zawierający dane, które zostały zmodyfikowane od czasu generacji poprzedniego ekstraktu (lub też ekstrakt całości danych rejestru).
2. System PESEL wysyła do systemu CEPiK przygotowany ekstrakt.
3. System CEPiK odbiera ekstrakt z systemu PESEL, a następnie aktualizuje na jego podstawie posiadaną replikę potrzebnych danych z rejestru.

Ze względu na to, że proces ten polega na wyłącznie jednokierunkowej komunikacji (bez żadnych odpowiedzi ze strony systemu CEPiK), komunikacja w tym procesie jest z natury rzeczy asynchroniczna.

### **Ręczna okresowa replikacja danych**

Przy zastosowaniu tego sposobu uzyskiwania dostępu do danych PESEL system CEPiK będzie utrzymywał częściową replikę danych tego rejestru. Proces pozyskiwania danych uruchamiany i sterowany jest „ręcznie” przez pracowników obsługujących oba systemy i polega na wykonywaniu w ustalonych odstępach czasu, następujące procedury:

1. Pracownik obsługujący system PESEL uruchamia procedurę ekstrakcji danych z tego systemu dla systemu CEPiK.

2. System PESEL przygotowuje dla systemu CEPiK ekstrakt zawierający dane, które zostały zmodyfikowane od czasu generacji poprzedniego ekstraktu (lub też ekstrakt całości danych rejestru) i zapisuje go na dysku CD–R. (dane nie są szyfrowane).
3. Pracownicy obsługujący system PESEL przekazują tak wyprodukowany dysk, pracownikom MSWiA (w sposób odpowiedni do czułości informacji na nim zawartych) obsługującym system CEPiK.
4. Pracownicy obsługujący system CEPiK przy pomocy odpowiedniej aplikacji lub narzędzia wprowadzają otrzymany ekstrakt do systemu CEPiK.
5. System CEPiK aktualizuje swoją replikę danych rejestru na podstawie otrzymanego ekstraktu.

Proces ten nie wymaga istnienia zautomatyzowanego sprzęgu pomiędzy obydwoma systemami. Wymaga natomiast wyposażenia obu systemów w odpowiednie narzędzia (aplikacje) służące do generacji ekstraktów (po stronie systemu źródłowego) i wprowadzania ekstraktów (po stronie systemu CEPiK).

### **5.2.13. Ewidencja zobowiązań dot. środka specjalnego**

MSWiA zakłada, że Wykonawca wykona moduł do ewidencji zobowiązań dotyczących środka specjalnego.

Przewidywane przychody tego środka powinny być rejestrowane w oparciu o realizację poszczególnych czynności ewidencyjnych i zawieranych umów OC, opisanych wyżej oraz w oparciu o tabelę opłat towarzyszącą tym czynnościom. Tabela ta powinna być zgodna ze zmienioną ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych oraz ze zmienioną ustawą prawo o ruchu drogowym.

Rozchody ze środka specjalnego powinny być rejestrowane w oparciu o zatwierdzone do zapłaty faktury za wszystkie czynności związane z wykonaniem, wdrożeniem, eksploatacją i rozwojem systemu CEPiK – dostarczane do systemu z Biura Obsługi Finansowej MSWiA. Moduł powinien mieć wbudowane funkcje pozwalające na monitorowanie stanu środka specjalnego (wydruki, formatki ekranowe).

## **5.3. Zakres informacyjny**

Zakres informacyjny jest określony w aktach prawnych zawartych w rozdziale 5.1. W przypadku wykrycia w trakcie prac projektowych niespójności związanych z zakresami informacyjnymi określonymi w przepisach prawa Wykonawca powinien zaproponować sposób usunięcia tych niespójności, a MSWiA zobowiązuje się do przygotowania projektów odpowiednich aktów prawnych uwzględniających te propozycje i wystąpienia z inicjatywą legislacyjną.

Zakres danych o pojeździe, przechowywanych w centralnej ewidencji pojazdów, za które odpowiada starosta i którymi administruje minister właściwy do spraw administracji jest określony w art. 80 b ustawy „Prawo o ruchu drogowym” oraz § 3 pkt. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 14 grudnia 2000 r.

Ponadto, system powinien zapewniać możliwość przechowywania i przetwarzania danych dotyczących:

- badań technicznych,
- pojazdów, które zostały zgłoszone przez producentów i importerów samochodów, w zakresie odpowiadającym treści Karty Pojazdu,
- danych o przekazaniu pojazdu na złom.

System musi także, przechowywać dla każdego pojazdu informacje dotyczące historii zmian danych:

- identyfikatorów numerowanych podzespołów pojazdu,
- właściciela pojazdu,
- innych zdarzeń związanych z pojazdem, od momentu jego pierwszej ewidencji w systemie do momentu jego złomowania.

Przyporządkowanie odpowiednich danych do zakresów rozwoju systemu wynika z funkcjonalności jak została określona dla każdego z tych zakresów.



Zakres danych o pojeździe, przechowywanych w centralnej ewidencji pojazdów, za które odpowiada starosta i którymi administruje minister właściwy do spraw administracji jest określony w art. 100 b ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

## 5.4. Wymagania pozafunkcjonalne

Niniejszy rozdział przedstawia dodatkowe wymagania i założenia dotyczące funkcji systemu lub ich grup, które nie definiują samych funkcji, lecz jedynie pewne wymagania, dotyczące sposobu ich realizacji.

### 5.4.1. Interfejsy z zewnętrznymi systemami informatycznymi

Wszystkie automatyczne interfejsy z zewnętrznymi systemami informatycznymi realizowane są jako możliwość przyjmowania, obsługi i wysyłania komunikatów o ustalonym formacie i znaczeniu drogą teletransmisji poprzez ustalone kanały komunikacyjne umożliwiające wykorzystanie protokołów TCP/IP.

### 5.4.2. Bezpieczeństwo systemu

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa systemu są załącznikiem do opracowania który jest w dyspozycji Wydz. Bezp. DRP i nie podlegają upublicznieniu przed ogłoszeniem Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

### 5.4.3. Wydajność, ergonomia i wolumetria systemu

Niniejsza sekcja zawiera informacje charakteryzujące wielkość obciążenia systemu przetwarzaniem oraz składowaniem danych, jak również wymagania dotyczące czasów trwania realizacji różnych funkcji systemu.

#### Obciążenie systemu

##### Liczba końcówek użytkowników

Zakłada się, że w skład systemu będą wchodzić stanowiska użytkowników w następujących ilościach:

- ok. 1700 końcówek w wydziałach komunikacji starostw i gmin warszawskich,
- ok. 30 końcówek w instytucjach prowadzących ewidencję pojazdów specjalnych,
- ok. 50 końcówek w MSWiA,
- do 20 końcówek użytkowników w ośrodkach centralnych systemu.

##### Obsługa ewidencji pojazdów w powiatach

Poniższa tabelka prezentuje analizę oczekiwanego obciążenia centrali systemu wsparciem procesu obsługi ewidencji pojazdów realizowanego w powiatach<sup>6</sup>.

ewidencja pojazdów w powiatach	
Liczba wydawanych kart pojazdu w ciągu roku [szt.]	530 000,00
Liczba rejestrowanych pojazdów w ciągu roku [szt.]	2 900 000,00
Liczba pozwoleń czasowych w ciągu roku [szt.]	1 200 000,00

<sup>6</sup> Przy sporządzaniu poniższej analizy (i kolejnych podobnych) przyjęto następujące konwencje:

- przez czynność rozumie się wykonanie całej procedury administracyjnej (np. rejestracji pojazdu czy też wydania prawa jazdy),
- przez zapytanie rozumie się pytanie kierowane do systemu dotyczące jednego pojazdu/kierowcy,
- przez typowanie rozumie się pytanie kierowane do systemu, którego wynikiem jest zbiór pojazdów/kierowców spełniający zadane kryteria,
- pogrubioną czcionką zaznaczono przyjęte założenia liczbowe, czcionką zwykłą — wielkości wyliczone na podstawie założeń, czcionką pochylą — zaznaczono te założenia, które wynikają z czynników zewnętrznych w stosunku do systemu (np. skala „obrotu” pojazdami, skala działań Policji, liczba samochodów w kraju).

Liczba wydanych tablic rejestracyjnych w ciągu roku [szt.]	<b>1 500 000,00</b>
Liczba ewidencjonowanych badań technicznych w ciągu roku [szt.]	<b>10 000 000,00</b>
Łączna liczba czynności w ciągu roku [szt.]	16 130 000,00
Liczba wykonywanych czynności dziennie [szt.]	64 520,00
Przeciętna liczba odwołań do ośrodków centralnych systemu (transakcji) na czynność [szt.]	<b>8,00</b>
Dane przesyłane przy jednym odwołaniu (w obie strony) [kB]	<b>4,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (8 godzin pracy)	71,69
Liczba wywołań (transakcji)/min w centrali [tpm] (8 godzin pracy)	1 075,33

Tabela 5 Ewidencja pojazdów w powiatach — szacowane obciążenia centrali systemu.

### Obsługa ewidencji kierowców w powiatach

Poniższa tabelka prezentuje analizę oczekiwanego obciążenia centrali systemu wsparciem procesu obsługi ewidencji kierowców realizowanego w powiatach.

<b>ewidencja kierowców w powiatach</b>	
Liczba wymian praw jazdy na nowe w ciągu roku (do 2006) [szt.]	<b>3 500 000,00</b>
Liczba innych czynności w ciągu roku [szt.]	<b>2 000 000,00</b>
Łączna liczba czynności	5 500 000,00
Liczba wykonywanych czynności dziennie [szt.]	22 000,00
Liczba odwołań systemu „Kierowca” do sytemu CEPiK na czynność [szt.]	<b>7,00</b>
Dane przesyłane przy jednym odwołaniu (w obie strony) [kB]	<b>4,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (8 godz.)	21,39
Liczba wywołań/min [tpm] (8 godz.)	320,83

Tabela 6 Ewidencja kierowców w powiatach — szacowane obciążenia centrali systemu.

### Ewidencja polis OC

Poniżej prezentowana jest analiza obciążenia systemu wynikającego z ewidencji polis OC, przy założeniu jej fizycznego prowadzenia w CEPiK.

<b>ewidencja polis OC (przy założeniu „fizycznej” ewidencji OC w CEPiK)</b>	
Liczba zawieranych ubezpieczeń/rok [szt.]	<b>15 000 000,00</b>
Liczba zawieranych ubezpieczeń/dzień [szt.]	60 000,00
Rozmiar przesyłanych danych/ubezpieczenie [kB]	<b>6,00</b>
Łączny dzienny rozmiar danych [MB]	351,56
Czas przesyłania danych [h]	<b>8,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s]	12,50
Liczba zapisów (transakcji)/minutę [tpm]	125,00

Tabela 7 Ewidencja polis OC — szacowane obciążenia centrali systemu.

### Naliczanie podatku od środków transportu

Poniżej przedstawiona jest analiza obciążenia systemu produkcją CD-ROM-ów z danym potrzebnymi do naliczania podatków od środków transportu. Ze względu na to, że operacje ekstrakcji danych realizowane są w sposób nietransakcyjny i odbywają się bezpośrednio w środowisku odpowiednich baz danych, jako wielkość najlepiej charakteryzująca obciążenie procesem ekstrakcji wyliczono tempo ekstrakcji danych. Zakłada się, że

operacja będzie wykonywana poza godzinami urzędowania starostw, w czasie, gdy system nie musi udostępniać usług związanych ze wsparciem obsługi ewidencji pojazdów i kierowców w powiatach.

<b>produkcja CD-ROM-ów z danymi do naliczania podatku od środków transportu</b>	
Czas trwania ekstrakcji dla wszystkich powiatów [h] (3 weekendy)	<b>144,00</b>
Ogólna liczba pojazdów w kraju [szt.]	<b>20 000 000,00</b>
Średni rozmiar kompletu danych o pojeździe [kB]	<b>30,00</b>
Tempo ekstrakcji [kB/s]	1 157,41

Tabela 8 Udostępnianie informacji na poziomie powiatów — okresowa ekstrakcja danych — szacowane obciążenia centrali systemu.

### Niekomercyjne udostępnianie informacji na szczeblu centralnym

Poniżej przedstawione są tabele zawierające analizę najważniejszych składników obciążenia związanego ze wsparciem procesu udostępniania informacji na szczeblu centralnym.

<b>automatyczne udostępnianie danych na potrzeby Policji</b>	
Liczba zapytań prostych dziennie [szt.]	<b>7 000,00</b>
Liczba odwołań (transakcji)/jedno zapytanie [szt.]	<b>3,00</b>
Dane przesyłane przy jednym odwołaniu [kB]	<b>5,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (24 godziny)	1,22
Liczba wywołań (transakcji)/min [tpm] (24 godziny)	14,58
Liczba typowań dziennie [szt.]	<b>1 000,00</b>
Liczba typowanych pojazdów [szt.]	<b>200,00</b>
Dane jednego pojazdu [kB]	<b>3,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (24 godziny)	6,94
Liczba wywołań (transakcji)/min [tpm] (odczytów danych pojazdu, 24 godziny)	138,89
Łączna liczba transakcji na minutę	153,47
Łączna obciążenie sieci [kB/s]	8,16

Tabela 9 Automatyczne udostępnianie danych na potrzeby Policji — szacowane obciążenia centrali systemu.

<b>automatyczne udostępnianie danych na potrzeby UFG (przy założeniu trybu automatycznego—dochodzeniowego)</b>	
Liczba zapytań dziennie [szt.]	<b>60 000,00</b>
Liczba odwołań/jedno zapytanie [szt.]	<b>3,00</b>
Dane przesyłane przy jednym odwołaniu [kB]	<b>5,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (8 godzin pracy)	31,25
Liczba wywołań/min [tpm] (8 godzin)	375,00

Tabela 10 Automatyczne udostępnianie danych na potrzeby UFG — szacowane obciążenia centrali systemu.

<b>automatyczne udostępnianie danych na potrzeby UFG (przy założeniu trybu automatycznego—subskrybcyjnego)</b>	
Liczba zmian w CEP dziennie [szt.]	<b>65 000,00</b>
Dane przesyłane powiadomieniu o zmianie jednym odwołaniem [kB]	<b>5,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (8 godzin pracy)	11,28

Liczba transakcji/min [tpm] (8 godzin)	135,42
--	--------

Tabela 11 Automatyczne udostępnianie danych na potrzeby UFG — szacowane obciążenia centrali systemu.

<b>automatyczne udostępnianie danych na potrzeby Straży Granicznej</b>	
Liczba zapytań prostych dziennie [szt.]	<b>10 000,00</b>
Liczba odwołań (transakcji)/jedno zapytanie [szt.]	<b>3,00</b>
Dane przesyłane przy jednym odwołaniu [kB]	<b>5,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (24 godziny)	1,74
Liczba wywołań (transakcji)/min [tpm] (24 godziny)	20,83
Liczba typowań dziennie [szt.]	<b>600,00</b>
Liczba typowanych pojazdów [szt.]	<b>200,00</b>
Dane jednego pojazdu [kB]	<b>3,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (24 godziny)	4,17
Liczba wywołań (transakcji)/min [tpm] (odczytów danych pojazdu, 24 godziny)	83,33
Łączna liczba transakcji na minutę	104,17
Łączna obciążenie sieci [kB/s]	5,90

Tabela 12 Automatyczne udostępnianie danych na potrzeby Straży Granicznej — szacowane obciążenia centrali systemu.

#### **automatyczne udostępnianie informacji dla wydz. komunikacji starostw**

Liczba powiatów	<b>314,00</b>
Liczba prostych zapytań dziennie na przeciętny powiat [szt.]	<b>15,00</b>
Liczba zapytań prostych dziennie ogółem [szt.]	4 710,00
Liczba odwołań (transakcji)/jedno zapytanie [szt.]	<b>5,00</b>
Dane przesyłane przy jednym odwołaniu [kB]	<b>5,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (8 godz.)	4,09
Liczba wywołań (transakcji)/min [tpm] (8 godz.)	49,06
Liczba typowań dziennie na przeciętny powiat [szt.]	<b>3,00</b>
Liczba typowań dziennie ogółem [szt.]	942,00
Liczba typowanych pojazdów [szt.]	<b>100,00</b>
Dane jednego pojazdu [kB]	<b>3,00</b>
Średnie obciążenie sieci [kB/s] (24 godziny)	3,27
Liczba wywołań (transakcji)/min [tpm] (odczytów danych pojazdu, 24 godziny)	65,42
Łączna liczba transakcji/min [tpm]	114,48
Łączne obciążenie sieci [kB/s]	7,36

Tabela 13 Udostępnianie informacji dla wydziałów komunikacji starostw — szacowane obciążenia centrali systemu.

#### **Dodatkowe obciążenia systemu**

Zakłada się, że wszystkie nie objęte powyższymi analizami aktywności systemu, stanowią łącznie co najwyżej takie samo obciążenie, jak procesy ujęte w powyższych analizach.

## Spodziewany wzrost obciążenia

Zakłada się, że do końca 2008 roku łączny wzrost obciążenia systemu nie będzie większy niż dwukrotny.

## Pojemność zapasowa

Ze względu na możliwość występowania spiężeń o charakterze sezonowym lub związanych z porą dnia, zakłada się, że w ujęciu średnim długookresowym (np. rocznym) system powinien wykorzystywać pojemność (w sensie intensywności przetwarzania) wszystkich elementów infrastruktury dostarczanej przez Wykonawcę (maszyny, dyski, LAN) w stopniu nie większym niż 15% (mierzone dla każdego elementu osobno). Przy czym odnosi się to oddzielnie do obciążenia w godzinach pracy urzędów oraz poza nimi.

## Charakterystyki wydajnościowe działania systemu

### Czasy odpowiedzi systemu na wywołania synchroniczne (interaktywne)

W trybie komunikacji synchronicznej wymaga się od systemu szybkich odpowiedzi spełniających następujące charakterystyki czasowe:

- średni czas<sup>7</sup> odpowiedzi systemu przy transakcjach nie wprowadzających zapisu do ewidencji i odnoszących się do pojedynczych<sup>8</sup> obiektów (pojazdów lub kierowców) nie przekracza 5 sekund, a czas maksymalny<sup>9</sup> 20 sekund,
- średni czas odpowiedzi systemu przy transakcjach wprowadzających do ewidencji zapisy dotyczące pojedynczych obiektów nie przekracza 10 sekund, a czas maksymalny 30 sekund,
- średni czas odpowiedzi dla transakcji odczytujących<sup>10</sup> dane dotyczące nie więcej niż 1000 obiektów (pojazdów lub kierowców) nie przekracza 30 sekund, a czas maksymalny nie przekracza 120 sekund
- podczas wpisywania danych do formularzy systemu (np. z dokumentów papierowych), średni udział czasu traconego przez użytkownika na oczekiwanie na akcje systemu (zarówno ośrodka centralnego jak i akcje wykonywane lokalnie przez jego końcówkę) w całym czasie wpisywania danych nie powinien przekraczać 10%, a udział maksymalny 25%<sup>11</sup>.

Przez czas odpowiedzi systemu CEPiK rozumie się czas upływający od momentu wykonania przez użytkownika na końcówce systemu akcji wyzwalającej działanie systemu (naciśnięcie odpowiedniego do sytuacji klawisza lub kontrolki w oknie aplikacji, itp.) do momentu uzyskania oczekiwanych wyników tej akcji na końcówce użytkownika pomniejszony o czas transportu komunikatów w elementach infrastruktury nie będących przedmiotem dostaw od Wykonawcy systemu oraz czas przetwarzania w systemach zewnętrznych w stosunku do systemu CEPiK (gdy dla realizacji danej akcji takie przetwarzanie jest konieczne).

Wskazane wyżej charakterystyki podyktowane są przede wszystkim potrzebą utrzymania odpowiednich wydajności procesów wspieranych przez system, wygodą użytkowników oraz potrzebami wynikającymi ze specyfiki operacyjnej działalności niektórych z nich.

### Charakterystyki czasowe związane ze zlecaniem realizacji usług w trybie asynchronicznym

Czasy reakcji systemu przy operacjach przyjmowania zleceń:

---

<sup>7</sup> Przez średni czas w rozumieniu tego dokumentu rozumie się wielkość średnią długookresową (np. roczną).

<sup>8</sup> Przez określenie „pojedyncze” obiekty tu i w innych wymaganiach dotyczących czasowych charakterystyk systemu rozumie się do 10 obiektów wskazywanych przy pomocy identyfikatorów (np. w przypadku pojazdów — nr rejestracyjny, VIN, nr nadwozia, nr dowodu rejestracyjnego itp.).

<sup>9</sup> Przez czas maksymalny w niniejszym dokumencie rozumie się taką wielkość, która jest przekraczana przez nie więcej niż 1% zdarzeń (chyba, że w sposób wyraźny zaznaczono inaczej).

<sup>10</sup> „Odczytywanie danych dotyczących obiektu” w rozumieniu tego zapisu nie obejmujeostępów do danych, których jedynym celem jest wyszukanie obiektów, których dotyczy ma właściwa operacja.

<sup>11</sup> Pojęcia udział średni i maksymalny należy tu rozumieć analogicznie jak w odniesieniu do czasów odpowiedzi systemu.

- średni czas przyjęcia zlecenia synchronicznego przetwarzania danych (komunikatu) od użytkownika, gdy zlecenie to zawiera jako parametry pojedyncze dane elementarne (do kilkunastu), nie przekracza 5 sekund, a czas maksymalny nie przekracza 20 sekund,
- średni czas przyjęcia zlecenia asynchronicznego przetwarzania danych od użytkownika, gdy zlecenie to zawiera pewien zestaw danych dotyczących pojedynczych obiektów (np. do wpisania do ewidencji) lub wzorzec wyszukiwania, obiektów nie przekracza 7 sekund, a czas maksymalny nie przekracza 25 sekund

Wskazane wyżej charakterystyki podyktowane są przede wszystkim potrzebą utrzymania odpowiednich wydajności procesów wspieranych przez system i wygodą użytkowników.

### **Efektywność wykorzystania zasobów ludzkich przez system CEPiK**

Średni udział czasu traconego przez bezpośrednich użytkowników systemu CEPiK w oczekiwaniu na akcje ośrodków systemu CEPiK<sup>12</sup>, w odniesieniu do całego ich czasu pracy (przy zastosowaniu uzgodnionej w trakcie prac projektowych organizacji pracy) nie powinien być większy niż 10%, a udział maksymalny nie większy niż 30%.

### **Wydajność w obszarze wsparcia obsługi klienta**

System powinien posiadać wydajność taką, aby średni udział czasu realizacji akcji w systemie CEPiK (z pominięciem opóźnień w komunikacji pomiędzy stanowiskiem a ośrodkiem centralnym systemu oraz opóźnień wynikających z oczekiwania na działania zewnętrznych systemów) w całym czasie obsługi klienta nie przekraczał 2 minut lub 10%, a maksymalny nie przekraczał 10 minut lub 30%.

### **Ergonomia interfejsów użytkownika systemu CEPiK**

Interfejsy użytkownika systemu CEPiK powinny umożliwiać osiągnięcie następujących poziomów wydajności i jakości wprowadzania informacji:

- średni czas wprowadzania danych (przez dobrze przeszkolonego i doświadczonego w pracy z daną aplikacją systemu użytkownika) powinien być nie większy niż czas wpisywania tych samych danych do edytora tekstu na komputerze osobistym (z zachowaniem ustalonej postaci formularza),
- średnia liczba błędów wprowadzania danych (przez użytkownika j.w.) powinna być nie wyższa niż średnia liczba błędów wpisywania tych samych danych do edytora tekstu na komputerze osobistym (przy zachowaniu ustalonej postaci formularza i bez stosowania słowników).

### **Wolumetria baz danych**

#### **Ewidencja pojazdów**

Poniższa tabela przedstawia informacje wolumetryczne dot. danych składowanych w centralnej ewidencji pojazdów (bez uwzględnienia indeksów):

<b>ewidencja pojazdów — stan początkowy</b>	
Obecna liczba pojazdów [szt.]	<b>16 000 000,00</b>
Średni czas „życia” pojazdu (w obecnym stanie ewidencji) [lat]	<b>10,00</b>
Średnia liczba badań technicznych/pojazd [szt.]	7,00
Średnia liczba umów OC na pojazd [szt.]	10,00
Średnia liczba innych zdarzeń na pojazd [szt.]	<b>7,00</b>
Średni rozmiar danych o zdarzeniu [kB]	<b>2,00</b>
Łączny obecny rozmiar danych [MB] (razem z OC)	750 000,00
Łączny obecny rozmiar danych [MB] (bez OC)	437 500,00

<sup>12</sup> Bez uwzględnienia czasu przesyłu komunikatów przez elementy infrastruktury niebędące przedmiotem dostaw od Wykonawcy systemu oraz ew. czasu oczekiwania systemu CEPiK na akcje innych systemów.

<b>ewidencja pojazdów — roczny przyrost</b>	
Liczba rejestrowanych polis OC na rok [szt.]	<b>15 000 000,00</b>
Liczba innych zdarzeń na rok [szt.]	<b>16 000 000,00</b>
Średni rozmiar danych o zdarzeniu [kB]	2,00
Łączny przyrost danych w CEPiK na rok [MB] (łącznie z OC)	60 547,00
Łączny przyrost danych w CEPiK na rok [MB] (bez OC)	31 250,00

Tabela 14 Szacowana wielkość danych systemu — ewidencja pojazdów.

### Ewidencja kierowców

Poniżej przedstawione są informacje wolumetryczne dot. danych o kierowcach.

<b>ewidencja kierowców — stan początkowy</b>	
Obecna liczba zapisów w systemie „Kierowca” [szt.]	<b>7 000 000,00</b>
Średni rozmiar danych o zdarzeniu [kB]	<b>2,00</b>
Łączny rozmiar początkowy ewidencji kierowców [MB]	13 672,00
<b>ewidencja kierowców — przyrost roczny do 2006r</b>	
Liczba zdarzeń na rok [szt.]	<b>5 500 000,00</b>
Średni rozmiar danych o zdarzeniu	<b>2,00</b>
Łączny przyrost danych rocznie [MB]	10 742,00
<b>ewidencja kierowców — przyrost roczny po 2006r</b>	
Liczba zdarzeń na rok [szt.]	<b>2 000 000,00</b>
Średni rozmiar danych o zdarzeniu	<b>2,00</b>
Łączny przyrost danych rocznie [MB]	3 906,00

Tabela 15 Szacowana wielkość danych systemu — ewidencja kierowców.

### Ewidencja pojazdów specjalnych

Zakłada się, że rozmiar informacji o pojazdach specjalnych stanowi niewielki procent rozmiaru informacji o pojazdach cywilnych.

### Dane systemu sterowania przepływem pracy

W niektórych obszarach działania w zakresie systemu znajduje się sterowanie przepływem pracy w procesach urzędowych. Związane jest to z koniecznością ewidencji zdarzeń związanych z przebiegiem tych procesów w odpowiednim obszarze danych systemu CEPiK. Inicjalny rozmiar danych systemu sterowania przepływem pracy jest zerowy. Spodziewany roczny przyrost tych danych jest porównywalny do rocznego przyrostu danych o pojazdach (nie przewiduje się archiwizacji tych danych). Konkretnie rozmiary mogą być silnie zależne od przyjętych rozwiązań technicznych.

### Dane referencyjne

W zależności od przyjętych metod pozyskiwania danych referencyjnych (szczegółowe decyzje w trakcie trwania projektu) może być wymaga składowanie w systemie replik rejestrów PESEL, NIP, REGON i TERYT: Szacowane rozmiary początkowe i przyrosty roczne tych danych podano poniżej:

- PESEL — rozmiar inicjalny ok. 25GB, roczny przyrost ok. 200MB,
- NIP — rozmiar inicjalny ok. 25GB, roczny przyrost ok. 200MB,
- REGON — rozmiar inicjalny ok. 3GB, roczny przyrost ok. 200MB,
- TERYT — rozmiar inicjalny ok. 100MB, brak rocznego przyrostu.

W ew. replikach rejestrów system CEPiK utrzymuje jedynie aktualny stan rejestru (nie składa historii zmian jego zawartości).

#### 5.4.4. Koszty utrzymania systemu

Wymaga się, aby wykorzystywane w konstrukcji systemu sprzęt i oprogramowanie, były licencjonowane w sposób zapewniający:

- brak konieczności ponoszenia kosztów opłat licencyjnych lub innych opłat za używanie sprzętu lub oprogramowania po przejęciu systemu przez MSWiA,
- brak konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów opłat licencyjnych związanych ze zwiększeniem liczby końcówek systemu, liczby zarejestrowanych lub równoczesnych użytkowników czy też zwiększeniem obciążenia systemu innych niż ew. koszty licencji oprogramowania systemowego tych końcówek (przy założeniu braku innych zmian w infrastrukturze systemu, ani zmian w jego architekturze)

### 5.5. Koncepcja techniczna systemu

Niniejszy rozdział w sposób ogólny przedstawia koncepcję techniczną, wg której budowany będzie system CEPiK. Omówione są w nim poszczególne komponenty systemu oraz ich rola w realizacji funkcji systemu<sup>13</sup>.

Strategiczne kierunki rozwoju systemu CEPiK związane są z integracją europejską oraz z rozwojem inicjatyw typu *e-government*. Konieczne zatem jest wykorzystanie w konstrukcji systemu koncepcji technicznej czyniącej system łatwym w rozbudowie o mechanizmy integracji z instytucjami europejskimi czy też kanały B2B/B2C.

Proponowana architektura uwzględnia zalecenia Komisji Europejskiej (*Architecture Guidelines for Trans-European Telematics Networks for Administrations, ver. 6.1*, <http://www.europa.eu.int/ispo.ida>), co ułatwi późniejszy rozwój zbudowanego systemu w kierunku współpracy z instytucjami Unii Europejskiej i jej państw członkowskich.

W skład architektury systemu wchodzi następujące komponenty:

- infrastruktura integracyjna systemu obejmująca:
  - broker integracyjny,
  - system sterowania procesem (*Business Process Manager*),
  - serwer usług,
- portale,
- ewidencja pojazdów,
- ewidencja kierowców,
- baza danych referencyjnych,
- system analityczno-raportowy,
- baza migracyjna,
- system bezpieczeństwa.

Rola i sposób współpracy powyższych składników architektury systemu opisana jest w dalszej części dokumentu.

---

<sup>13</sup> Ilekroć w niniejszym rozdziale pojawia się informacja o pewnej funkcji systemu, informacja ta ma charakter przykładowy. W żadnym stopniu niniejszy rozdział nie stanowi opisu funkcji systemu. Niektóre funkcje i związane z nimi komponenty architektury lub ich właściwości, o których mowa w rozdziale, stanowią jedynie pewne dalekosiężne plany lub możliwości i nie są w żaden sposób w zakresie zamówienia. W zakresie zamówienia jest budowa jedynie tych komponentów architektury i zapewnienie takich ich własności, które są wymagane dla realizacji funkcji objętych zakresem funkcjonalnym systemu zgodnie z zamieszczoną w innym miejscu dokumentu specyfikacją funkcji.



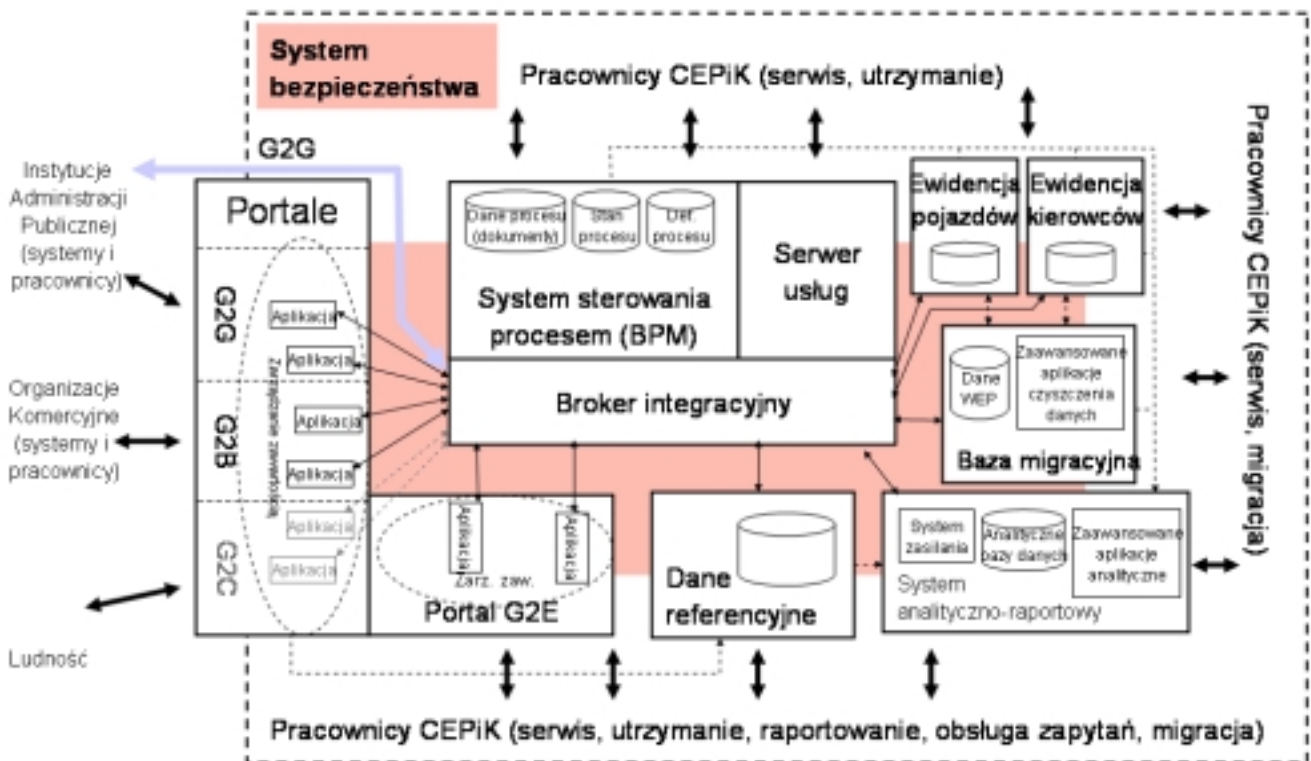


Diagram 3 Ogólna koncepcja architektury systemu.

### 5.5.1. Infrastruktura integracyjna

Infrastruktura integracyjna jest centralnym elementem systemu, steruje ona pracą całego systemu. Składa się ona z trzech zasadniczych komponentów:

- broker integracyjny,
- system sterowania procesem,
- serwer usług.

Podział ten jest umowny i w zależności od konkretnych rozwiązań technicznych może on być mniej lub bardziej wyraźny. Np. możliwe są rozwiązania, w których te trzy składniki realizowane są z wykorzystaniem oddzielnych narzędzi (być może nawet pochodzących od różnych dostawców), jak również rozwiązania, w których mamy jeden komponent pełniący funkcje wszystkich trzech pozostałych.

#### Broker integracyjny

Broker integracyjny:

- steruje komunikacją pomiędzy pozostałymi komponentami systemu,
- koordynuje transakcje,
- umożliwia bezpośrednie „wpięcie” zewnętrznych systemów.

Broker integracyjny stanowi centrum komunikacji wewnątrz systemu. Wszystkie komunikaty oraz wywołania usług pomiędzy pozostałymi komponentami systemu odbywają się za pośrednictwem brokera. Oznacza to, że żaden z komponentów nie komunikuje się bezpośrednio z żadnym innym, wszystkie komunikaty i wywołania usług kieruje do brokera (poza wyjątkami, które będą wskazane w dalszej części dokumentu). Po otrzymaniu takiego komunikatu lub wywołania usługi broker decyduje gdzie go skierować oraz dokonuje ew. transformacji komunikatu lub wywołania na postać odpowiednią dla komponentu, do którego komunikat lub wywołanie

powinno trafić. Zadaniem brokera integracyjnego jest również koordynacja transakcji rozproszonych pomiędzy poszczególnymi komponentami systemu.

### **System sterowania procesem (*Business Process Manager*)**

System sterowania procesem:

- przechowuje definicje procesów wspieranych przez system,
- przechowuje i udostępnia informacje (stan, dane, dokumenty) związane z konkretnymi sprawami,
- steruje przebiegiem procesów, kieruje poszczególne zadania do realizacji przez poszczególne osoby,
- kieruje zadaniami automatyzowane do automatycznej realizacji przez serwer usług.

System sterowania procesem przechowuje definicje procesów wspieranych przez CEPiK oraz ich instancje wraz ze wszystkimi potrzebnymi danymi i dokumentami elektronicznymi związanymi z taką instancją. Śledzi przebieg pracy w poszczególnych instancjach procesów, aktywuje poszczególne kroki procesów, kieruje je do wykonania automatycznego przez serwer usług lub ręcznego przez konkretne osoby. Udostępnia za pośrednictwem brokera informacje o stanie procesów, ich dane i dokumenty. Zawiera również odpowiednie narzędzia do definiowania procesów.

### **Serwer usług**

Serwer usług:

- realizuje w pełni zautomatyzowane kroki procesów,
- realizuje logikę biznesową dla aplikacji systemu,
- realizuje te usługi systemu, które udostępniane są systemom zewnętrznym w trybie synchronicznej komunikacji (tj. są w pełni automatyczne i wymagają natychmiastowej odpowiedzi systemu).

Serwer usług jest komponentem systemu, który (za pośrednictwem brokera) udostępnia usługi przeznaczone do realizacji automatyzowanych kroków procesów, do realizacji logiki aplikacji systemu oraz do realizacji *on-line* usług systemu. Usługi udostępniane przez serwer usług wywoływane będą przez system sterowania procesem lub przez aplikacje osadzone w portalu.

### **5.5.2. Portale**

Portale są komponentami systemu, za pośrednictwem, których następuje komunikacja systemu z otoczeniem tj. z użytkownikami oraz z systemami zewnętrznymi. W skład systemu wchodzić będą wymienione niżej portale, które mogą być oddzielnymi portalami lub też stanowić części tego samego portalu.

#### **Portal G2G**

##### **Użytkownicy**

Za pomocą tego portalu system komunikuje się z innymi organami administracji publicznej:

- urzędnikami starostw,
- pracownikami innych organów administracji publicznej,
- systemami komputerowymi eksploatowanymi przez inne organy administracji publicznej.

##### **Usługi**

Portal G2G udostępnia następujące usługi:

- aplikacje organizujące pracę oraz wspomagające użytkowników w realizacji poszczególnych zadań w procesach wspieranych przez system,
- usługi systemu CEPiK udostępniane bezpośrednio przez system innym organom administracji,

- wysyłanie i odbieranie komunikatów do/z innych systemów (wg potrzeb wynikających z zakresu systemu),
- aplikacje służące do wprowadzania do systemu plików z danymi przez zobowiązane do tego przepisami organa administracji publicznej (wg potrzeb wynikających z zakresu systemu oraz ustalonych z zewnętrznymi instytucjami sposobów dostarczania danych).

### **Kanały komunikacji**

Portal G2G w udostępnia usługi systemu CEPiK za pośrednictwem dedykowanej do tego celu niepublicznej sieci PESEL–NET (dla starostw) oraz za pośrednictwem dedykowanych łączy telekomunikacyjnych (dla innych organów administracji) przy pomocy protokołów stosu TCP/IP.

Dostęp użytkowników do aplikacji odbywa się za pośrednictwem stanowisk wyposażonych w przeglądarki WWW. Portal G2G współpracuje również z drukarkami znajdującymi się w lokalizacjach, w których pracują jego użytkownicy.

Portal komunikuje się z innymi systemami zewnętrznymi w formacie XML przy pomocy protokołów SMTP i/lub HTTP (zgodnie z zaleceniami IDA). W przypadku konieczności wymiany bardzo dużych plików danych (np. przesyłania aktualizacji rejestru państwowego takiego jak PESEL czy REGON) wykorzystywany będzie protokół FTP (również zgodnie z zaleceniami IDA).

W przyszłości portal G2G będzie rozszerzany o kolejne kanały komunikacji (np. sieci teleinformatyczne wykorzystywane przez organa administracji Unii Europejskiej).

### **Portal G2E**

#### **Użytkownicy**

Użytkownikami portalu G2E są pracownicy spółki utrzymującej, rozwijającej CEPiK oraz ew. oddelegowani do pracy w przy obsłudze systemu urzędnicy państwowi.

#### **Usługi**

Portal G2E udostępnia swoim użytkownikom aplikacje niezbędne do realizacji ich zadań (wg potrzeb wynikających z zakresu systemu oraz przyjętych procedur działania, np. aplikacje dla serwisu, aplikacje służące do generacji standardowych raportów i monitorowania systemu, aplikacje wspomagające realizację pewnych zadań związanych z migracją danych, itp.).

### **Kanały komunikacji**

W podstawowym zakresie systemu usługi portalu G2E dostępne będą wyłącznie w wewnętrznej sieci CEPiK na terenie ośrodków centralnych CEPiK. W przyszłości mogą się pojawić również inne kanały dostępu (wg potrzeb).

### **Portal G2B**

Podana niżej charakterystyka opisuje pewne cechy planowanego portalu G2B.

#### **Użytkownicy**

Portal G2B będzie w przyszłości wykorzystywany do współpracy CEPiK z podmiotami gospodarczymi uczestniczącymi w jakiś sposób w obrocie pojazdami podlegającymi ewidencji w CEPiK, dotyczyć to może przykładowo takich podmiotów jak:

- stacje diagnostyczne,
- złomowiska,
- producenci,
- pośrednicy (komisy, giełdy, dealerzy),
- importerzy,

- zakłady ubezpieczeń,
- banki.

### **Usługi**

Zakres współpracy użytkowników z portalem, będzie zależał od roli konkretnych użytkowników w procesach związanych z obrotem pojazdami i może polegać na:

- udostępnianiu przez CEPiK pewnych informacji dla podmiotu,
- udostępnianiu lub wprowadzaniu przez podmiot gospodarczych pewnych informacji dla CEPiK,
- uczestnictwa danego podmiotu w procesach wspieranych i sterowanych przez system (tj. realizacja pewnych kroków w takich procesach).

### **Kanały komunikacji**

Portal G2B będzie korzystał z różnorodnych kanałów komunikacji dostosowanych do możliwości i specyfiki poszczególnych użytkowników.

### **Portal G2C**

#### **Użytkownicy**

Użytkownikami portalu G2C będą wszyscy obywatele i mieszkańcy kraju oraz podmioty gospodarcze korzystające z usług administracji publicznej w zakresie ewidencji pojazdów i kierowców.

#### **Usługi**

Portal G2C docelowo będzie udostępniał wszelkie usługi administracji publicznej w zakresie ewidencji pojazdów i kierowców. Za jego pomocą będzie możliwe m.in. załatwienie wszystkich (lub większości) spraw, które w chwili obecnej załatwiane są w wydziałach komunikacji startostw.

#### **Kanały komunikacji**

Jako że portal G2C przewidziany jest jako sposób na maksymalne ułatwienie i zapewnienie wygody dostępu do usług administracji publicznej, będzie on docelowo korzystał z bardzo wielu i bardzo różnorodnych kanałów komunikacji, wykorzystując potencjalnie wszystko, co współczesna (i przyszła) technologia w tym zakresie oferuje.

### **5.5.3. Ewidencja pojazdów**

Komponent architektury odpowiedzialny za gromadzenie udostępnianie i aktualizację danych dotyczących pojazdów. Składa się on z:

- bazy danych o pojazdach,
- adaptera udostępniającego usługi odczytu i zapisu danych,
- procedur masowego ładowania danych z bazy migracyjnej,
- procedur ekstrakcji danych dla systemu analityczno–raportowego.

Zasadniczym elementem ewidencji pojazdów jest sama baza danych przechowująca zawartość ewidencji. Cechą proponowanej architektury jest brak bezpośredniego dostępu do zawartości tej bazy danych dla innych komponentów systemu. Wszelki dostęp odbywa się z wykorzystaniem usług udostępnianych przez adapter lub też ew. z wykorzystaniem procedur masowego ładowania i ekstrakcji danych (masowe ładowania i ekstrakcja danych są wyjątkami od ogólnej reguły komunikacji wewnątrz systemu wyłącznie poprzez brokera).

Zadaniem adaptera jest udostępnianie usług zapisu i odczytu danych o pojazdach z zapewnieniem bezpieczeństwa i integralności danych oraz obsługą transakcji. Z usług tych (za pośrednictwem brokera) korzystają komponenty implementujące usługi serwera usług.

Zadaniem procedur masowego ładowania i ekstrakcji danych jest dostarczenie wydajnego i bezpiecznego (w tym ze względu na integralność danych) sposobu zapisywania i odczytu dużych ilości danych z/do bazy danych o pojazdach.

#### **5.5.4. Ewidencja kierowców**

Komponent architektury odpowiedzialny za gromadzenie udostępnianie i aktualizację danych dotyczących kierowców. Składa się on z:

- bazy danych o kierowcach,
- adaptera udostępniającego usługi odczytu i zapisu danych,
- procedur masowego ładowania danych z bazy migracyjnej,
- procedur ekstrakcji danych dla systemu analityczno–raportowego.

Zasadniczym elementem ewidencji kierowców jest sama baza danych przechowująca zawartość ewidencji. Cechą proponowanej architektury jest brak bezpośredniego dostępu do zawartości tej bazy danych dla innych komponentów systemu. Wszelki dostęp odbywa się z wykorzystaniem usług udostępnianych przez adapter lub też ew. z wykorzystaniem procedur masowego ładowania i ekstrakcji danych (masowe ładowania i ekstrakcja danych są wyjątkami od ogólnej reguły komunikacji wewnątrz systemu wyłącznie poprzez broker).

Zadaniem adaptera jest udostępnianie usług zapisu i odczytu danych z zapewnieniem bezpieczeństwa i integralności danych oraz obsługą transakcji. Z usług tych (za pośrednictwem brokera) korzystają komponenty implementujące usługi serwera usług.

Zadaniem procedur masowego ładowania i ekstrakcji danych jest dostarczenie wydajnego i bezpiecznego (w tym ze względu na integralność danych) sposobu zapisywania i odczytu dużych ilości danych z/do bazy danych.

#### **5.5.5. Baza danych referencyjnych**

Komponent architektury systemu służący do gromadzenia danych, które:

- nie wchodzi w skład ewidencji pojazdów lub kierowców,
- pochodzą z zewnętrznych źródeł,
- nie są udostępniane przez źródła w sposób automatyczny w trybie odpowiednim do potrzeb systemu CEPiK (lub też ze względu na parametry techniczne, wydajności, bezpieczeństwa lub niezawodności nie mogą być w ten sposób wykorzystywane).

Typowo dane referencyjne zawierają sporządzoną wg potrzeb systemu kopię (replikę) części danych z rejestrów państwowych (np. PESEL, REGON).

Baza danych referencyjnych jako komponent architektury składa się z:

- bazy danych zawierającej dane referencyjne,
- adaptera udostępniającego usługi dostępu do tych danych innym komponentom systemu,
- ew. procedur ekstrakcji danych do systemu analityczno–raportowego (wg potrzeb),
- ew. procedur masowego ładowania danych (wg potrzeb).

Zasadniczym elementem jest sama baza danych. Żaden inny komponent architektury nie ma bezpośredniego dostępu danych referencyjnych. Wszelki dostęp odbywa się za pomocą adaptera lub procedur masowego ładowania i ekstrakcji danych.

Zadaniem adaptera jest udostępnianie usług dostępu do danych referencyjnych, przy czym w zależności od danych usługi odczytu mogą być ograniczone tylko do weryfikacji zgodności danych. Usługi zapisu danych udostępniane są w odniesieniu do danych podlegających ciągłej aktualizacji na podstawie komunikatów otrzymanych z zewnętrznych systemów.

Procedury masowego ładowania danych służą do aktualizacji danych referencyjnych tych, które podlegają okresowej aktualizacji. Dane te są w czasie takiej aktualizacji w sposób masowy ładowane albo z zewnętrznych

nośników (dostarczonych nie elektronicznymi kanałami) albo z plików dostarczonych przez portal (jest to kolejny wyjątek od reguły komunikacji wyłącznie za pośrednictwem brokera integracyjnego).

Procedury ekstrakcji danych odgrywają analogiczną rolę jak procedury ekstrakcji danych z ewidencji pojazdów lub kierowców.

### **5.5.6. System analityczno–raportowy**

System analityczno raportowy jest komponentem architektury służącym do analizy danych zgromadzonych w systemie, do sporządzania raportów o charakterze statystycznym oraz innych niestandardowych zapytań. Komponent będzie wykorzystywany przede wszystkim dla wsparcia procesów udostępniania informacji oraz procesów wykrywania i analizy nieprawidłowości.

Zasadniczym składnikiem systemu analityczno–raportowego jest zestaw analitycznych baz danych (w zależności od przyjętych szczegółowych rozwiązań i potrzeb mogą one odpowiadać pewnym warstwom i/lub obszarom tematycznym). Analityczne bazy danych zawierają „kopie” danych systemu, które mogą różnić się od oryginału pod następującymi względami (w zależności od potrzeb i zastosowanych szczegółowych rozwiązań):

- strukturą danych, która w systemie analityczno–raportowym optymalizowana jest pod kątem potrzeb analiz i raportowania statystycznego,
- poziomem agregacji,
- zawartością (pewne dane mogą być odpersonalizowane, przekodowane na potrzeby specyficznych metod analitycznych itp.),
- aktualnością (dane w bazach analitycznych nie muszą być bardzo aktualne, w zależności od potrzeb konkretne dane mogą być wg stanu z poprzedniego dnia, sprzed tygodnia, miesiąca czy nawet roku).

Dodatkowo w systemie analityczno raportowym stosowane są odmienne metody dostępu do danych oraz inne metody zapewnienia ich bezpieczeństwa.

Poza analitycznymi bazami danych w skład systemu analityczno raportowego wchodzi system zasilania, którego zadaniem jest zapewnienie wymaganej (wg potrzeb) aktualności danych w bazach analitycznych. System zasilania otrzymuje dane z innych komponentów systemu za pośrednictwem ekstraktów produkowanych przez te komponenty (wyjątek od zasady komunikacji za pośrednictwem brokera).

W środowisku systemu analityczno–raportowego eksploatowane są zawansowane aplikacje analityczne, tj. aplikacje wykorzystywane do produkcji niestandardowych raportów lub wykonywania analiz i raportów z wykorzystaniem zawansowanych metod analizy danych (matematycznych, statystycznych, neuronowych, metod inżynierii wiedzy, itp.), aplikacje implementujące procesy automatycznego wykrywania nieprawidłowości, itp. , jak również wykonywane są przez dostawcę usług utrzymania systemu niestandardowe raporty, ekstrakty danych dla zewnętrznych systemów i inne zadania, które nie wymagają bardzo aktualnych danych, a których realizacja w środowisku baz danych ewidencji, mogłaby zakłócić działanie innych funkcji systemu.

Proste aplikacje analityczne (np. standardowe raporty) mogą być również udostępniane przez portale systemu. Na potrzeby aplikacji tego typu system analityczno–raportowy udostępnia pewne usługi poprzez broker integracyjny.

### **5.5.7. Baza migracyjna**

Baza migracyjna odpowiedzialna jest za składowanie danych pochodzących z migracji, których jakość nie pozwala na normalną eksploatację w sposób identyczny jak dane w ewidencjach pojazdów i kierowców.

Zasadniczym elementem tego komponentu systemu jest baza danych pochodzących z migracji. Ponadto w skład bazy migracyjnej wchodzi adapter udostępniający potrzebne usługi dostępu do danych.

W środowisku bazy migracyjnej Wykonawca usług utrzymania systemu realizuje również przetwarzanie związane z usługami dotyczącymi migracji danych.

### 5.5.8. System obsługi specjalnej

System obsługi specjalnej jest całkowicie oddzielnym (na poziomie fizycznym) systemem o analogicznej architekturze jak system podstawowy (opisany wcześniej), z pominięciem komponentów nie potrzebnych z punktu widzenia zakresu wsparcia procesów obsługi pojazdów specjalnych (np. brak ewidencji kierowców), jego zadaniem jest bezpośrednie wsparcie procesów ewidencji pojazdów specjalnych. System obsługi specjalnej ma osobne wszystkie elementy infrastruktury (łącznie z osobnym przyłączeniem do PESEL-NET). Jego zadaniem jest prowadzenie ewidencji pojazdów specjalnych oraz wsparcie procesów związanych z pojazdami specjalnymi. System obsługi specjalnej ma własny portal (w tym przypadku tylko G2G) za pomocą, którego komunikuje się ze swoimi użytkownikami. Systemy obsługi specjalnej i system podstawowy również komunikują się jedynie za pośrednictwem swoich portali G2G i oraz dedykowanej do tego celu infrastruktury komunikacyjnej traktując siebie nawzajem jak zewnętrzne systemy.

### 5.5.9. Topologia systemu

Poniżej załączony jest rysunek pokazujący ośrodki systemu, sieci komputerowe wykorzystywane przez system, stanowiska użytkowników, systemu współpracujące oraz połączenia pomiędzy nimi.

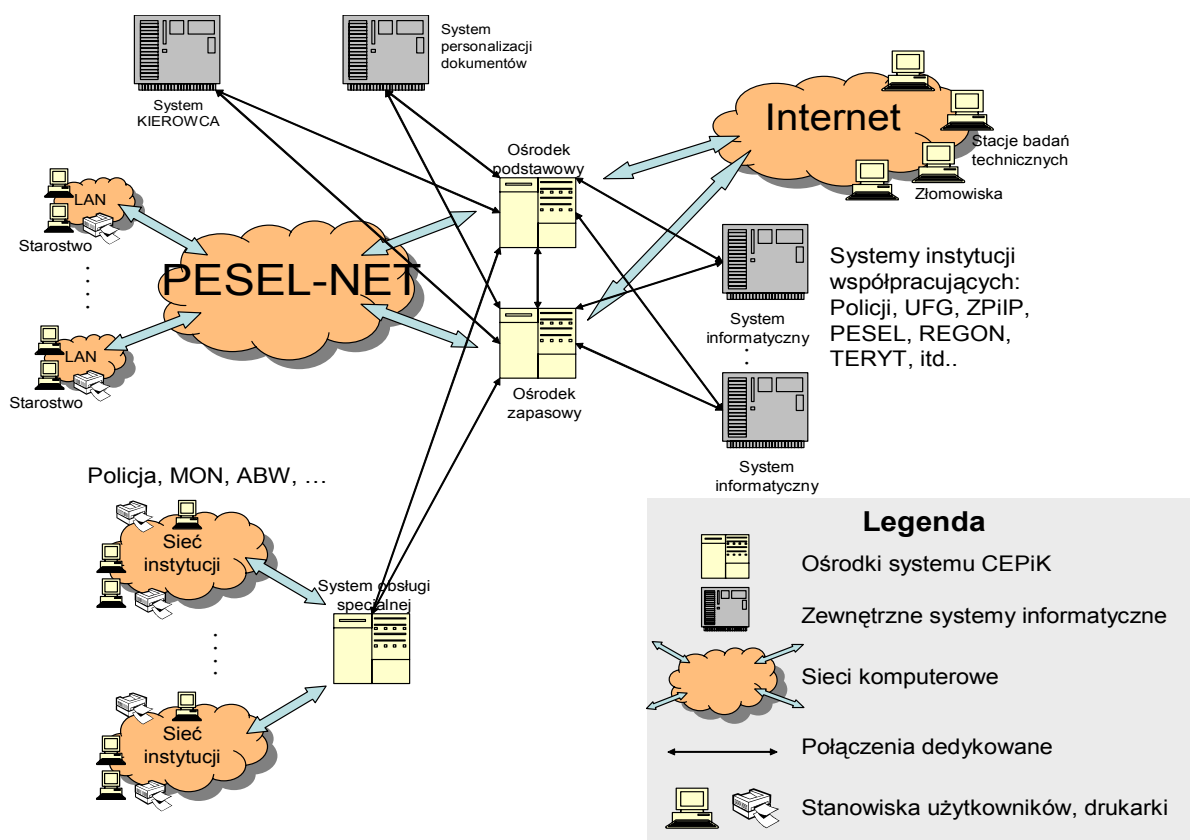


Diagram 4 Topologia systemu CEPIK

## **6. Migracja danych**

---

### **6.1. Uwarunkowania dot. danych o pojazdach**

Projekt powinien uwzględniać migrację danych z systemów wojewódzkich, powiatowych i gmin warszawskich. Ustawa Prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 roku, z dniem 30 czerwca 1999 roku zakończyła funkcjonowanie wojewódzkich ewidencji pojazdów. W związku z tym niektóre istniejące bazy wojewódzkie zaprzestały funkcjonowania gdyż starostwa nie miały obowiązku aktualizacji tych baz. Dopiero ustawa z 31 marca 2000 roku przywróciła funkcjonowanie wojewódzkich baz pojazdów, z obowiązkiem ich aktualizacji przez starostwa, ale nastąpiła prawie roczna przerwa i brak ciągłości danych w Wojewódzkiej Ewidencji Pojazdów (WEP). Uniemożliwia to oparcie migracji wyłącznie o źródła wojewódzkie.

### **6.2. Uwarunkowania dot. danych o kierowcach**

Dane o kierowcach posiadających prawa jazdy nowego wzoru zgromadzone są w zasobach systemu „Kierowca”, eksploatowanego przez wszystkie starostwa w kraju. Migracji podlegać będą dane zgromadzone w tym systemie do chwili uruchomienia systemu CEPiK w zakresie podstawowym. Dane o kierowcach, którzy do momentu produkcyjnego startu systemu w zakresie podstawowym, będą jeszcze posiadać prawa jazdy starego wzoru, nie będą podlegać migracji. Wszystkie dane o tych kierowcach trafią do systemu CEPiK stopniowo w trakcie realizacji w starostwach czynności wymiany praw jazdy, do których zobowiązani są wszyscy kierowcy najpóźniej do końca roku 2006.

### **6.3. Pozyskiwanie danych**

Pozyskanie i dostarczenie Wykonawcy danych do migracji jest odpowiedzialnością i zadaniem MSWiA. MSWiA będzie dostarczał dane do migracji porcjami sukcesywnie przez cały czas trwania projektu.

### **6.4. Format danych**

Dane do migracji dostarczane będą w postaci elektronicznej w formacie uzgodnionym pomiędzy MSWiAm i Wykonawcą w początkowej fazie prac. Wraz z formatem danych ustalone zostaną również kryteria, które muszą być spełnione, aby dane mogły trafić do zasobów systemu. Kryteria te będą miały charakter zupełnie elementarny, dotyczący zgodności z ustalonym formatem oraz spełniania pewnych podstawowych warunków umożliwiających wykorzystanie przez system (np. wypełnienie wybranych kluczowych atrybutów identyfikacyjnych). W szczególności kryteria te nie będą obejmować wymagań dotyczących wzajemnej spójności danych o różnych obiektach (np. unikalności atrybutów identyfikacyjnych).

### **6.5. Narzędzia wspomagające pozyskiwanie danych**

Wykonawca w początkowej fazie projektu zbuduje i dostarczy aplikację wspierającą MSWiA w pozyskiwaniu danych. Aplikacja ta będzie zupełnie niezależną od systemu CEPiK, samodzielną aplikacją, realizującą następujące kluczowe funkcje:

- wczytanie danych z pliku w ustalonym formacie,
- zapis danych do pliku w ustalonym formacie,
- badanie danych pod kątem zgodności z formatem oraz ustalonymi kluczowymi kryteriami jakości,
- porównywanie plików z danymi do migracji,



— przeszukiwanie, dodawanie, usuwanie i edycja danych w pliku.

Szczegółowo funkcje i wymagania dotyczące tej aplikacji zostaną zdefiniowane w trakcie trwania projektu. Wykonawca dostarczy aplikacje wraz z podręcznikiem użytkownika do MSWiA. MSWiA dokona dystrybucji tej aplikacji do wszystkich instytucji, będących źródłami danych do migracji (WEP i wydziały komunikacji w powiatach i gminach warszawskich). Wykonawca dostarczy również wsparcia technicznego dla użytkowników tej aplikacji.

## **6.6. Wstępne przetwarzanie danych**

Dane dostarczone przez MSWiA będą niezwłocznie podlegały wstępnemu przetwarzaniu. Celem wstępnego przetwarzania jest wskazanie danych, które nie mogą wejść do zasobów systemu ze względu na niezgodność z ustalonym formatem danych lub nie spełnianie ustalonych kluczowych kryteriów jakości. Wstępne przetwarzanie realizowane jest przez Wykonawcę.

## **6.7. Baza migracyjna**

Wszystkie dane dostarczone przez MSWiA zgodne z ustalonym formatem oraz spełniające ustalone kluczowe kryteria jakości trafią do zasobów systemu w specjalny obszar danych dalej nazywany bazą migracyjną.

## **6.8. Przenoszenie danych do CEPiK**

Dane z bazy migracyjnej podlegają dalszemu przetwarzaniu przez Wykonawcę. Celem tego przetwarzania jest przeniesienie jak największej części tych danych do odpowiednich ewidencji (kierowców lub pojazdów) oraz identyfikacja danych i warunków uniemożliwiających przeniesienie konkretnych informacji do ewidencji. Szczegółowe zasady i reguły przenoszenia danych do CEPiK ustalone zostaną w trakcie trwania projektu, po utworzeniu baz danych odpowiednich ewidencji.

## **6.9. Wykorzystanie danych z migracji**

Dane pochodzące z migracji, które zostały przeniesione do ewidencji będą wykorzystywane w sposób normalny (tak jak pozostałe dane w ewidencji pochodzące z aplikacji systemu). Dane, które pozostaną w bazie migracyjnej, będą również wykorzystywane przez CEPiK, ale na szczególnych zasadach. Zasady te będą szczegółowo określone w odniesieniu do poszczególnych funkcji systemu trakcie budowy systemu oraz w trakcie definiowania procedur urzędniczych.

## **6.10. Migracja danych i eksploatacja systemu**

Intencją MSWiA jest zakończenie migracji danych o pojazdach i kierowcach do końca roku, przed wdrożeniem systemu w zakresie podstawowym. Ze względu jednak na możliwe do napotkania problemy z jakością danych lub możliwością ich pozyskania, może powstać konieczność kontynuacji procesu migracji danych po pierwszym wdrożeniu systemu. Proces ten będzie realizowany w sposób podobny jak wyżej opisany, a usługi związane ze wstępnym przetwarzaniem danych i ich przenoszeniem do ewidencji będą wchodziły w skład usług utrzymania systemu. Dodatkowo przenoszenie danych z bazy migracyjnej do ewidencji obejmować może również unieważnianie pewnych zapisów w ewidencji. Może to prowadzić do sytuacji której wycofywane z ewidencji są dane, na podstawie których starostwo wykonało pewne czynności. Sytuacje takie powinny być podczas realizacji przetwarzania przez dostawcę usług utrzymania systemu wykrywane i raportowane MSWiA.

# 7. Wdrożenie

---

Niniejszy rozdział opisuje zakres prac i dostaw związanych z wdrażaniem kolejnych wersji systemu CEPiK. W ramach zamówienia realizowane będą dwa wdrożenia. Wdrożenie pierwszej wersji systemu realizującej jego zakres podstawowy ma być zakończone do dnia 1 stycznia 2004. Wdrożenie drugiej wersji systemu realizującej jego zakres docelowy będzie zakończone do dnia 1 stycznia 2006.

## 7.1. Infrastruktura systemu

Przez infrastrukturę systemu rozumie się, następujące elementy:

- wszelki sprzęt, osprzęt, wyposażenie, pomieszczenia i ich wyposażenie, sieci komputerowe, elementy zasilania energetycznego wykorzystywane przez system,
- wszelkie oprogramowanie systemowe, komunikacyjne, narzędziowe, sieciowe oraz *middleware* i platformy bazodanowe wykorzystywane przez system.

Infrastruktura systemu częściowo dostarczana jest przez Wykonawcę systemu, a częściowo zapewniana przez MSWiA. Niniejszy rozdział opisuje w dwóch poniższych sekcjach zakres dostaw infrastruktury oczekiwanych od Wykonawcy oraz specyfikuje elementy infrastruktury systemu zapewniane przez MSWiA. Obie strony dostarczają w ramach wdrożenia te elementy infrastruktury, które są potrzebne do eksploatacji danej wersji systemu (tj. nie wszystkie elementy infrastruktury muszą być dostarczone w ramach wdrożenia systemu w zakresie podstawowym).

### 7.1.1. Zakres dostaw elementów infrastruktury

Wykonawca systemu dostarczyć ma następujące elementy infrastruktury systemu:

- Końcówki użytkowników systemu przeznaczone do eksploatacji w starostwach wraz z niezbędnym do ich eksploatacji oprogramowaniem systemowym, komunikacyjnym, itp. i odpowiednimi licencjami — ok. 3000 zestawów.
- Elementy i urządzenia potrzebne do budowy/upgrade sieci LAN w punktach rejestracyjnych – szczegółowa specyfikacja aktualnego stanu tych sieci w starostwach zostanie przedstawiona w ostatecznym SIWZ
- UPS-y dla punktów rejestracyjnych– dla każdego starostwa
- Drukarki przeznaczone do eksploatacji w starostwach wraz z niezbędnym do ich eksploatacji w systemie oprogramowaniem i licencjami — 380 zestawów.
- Końcówki użytkowników systemu przeznaczone do eksploatacji przez Policję, MON i inne służby (w zakresie obsługi ewidencji pojazdów specjalnych i ich ochrony przed dekonspiracją) wraz z niezbędnym do ich eksploatacji oprogramowaniem systemowych, komunikacyjnym, itp. i odpowiednimi licencjami — dla każdego starostwa.
- Drukarki przeznaczone do eksploatacji przez policje, MON i inne służby (w zakresie ewidencji pojazdów specjalnych) wraz z niezbędnym do ich eksploatacji w systemie oprogramowaniem i licencjami — 30 zestawów
- Końcówki użytkowników systemu przeznaczone do eksploatacji przez MSWiA wraz z koniecznym oprogramowaniem systemowych, sieciowym, itp. — 50 zestawów
- Drukarki przeznaczone do eksploatacji w lokalizacjach MSWiA (wraz z całym koniecznym oprogramowaniem systemowym, sieciowym, itp.) — 10 zestawów

- — Wszystkie elementy infrastruktury obydwu ośrodków centralnych (urządzenia, maszyny, oprogramowanie aplikacyjne wg wymogów funkcjonalnych jak w rozdziale 5, systemowe, bazodanowe, sieciowe, narzędziowe, licencje, itp.) w rodzajach i ilościach zgodnych ze specyfiką rozwiązania i szczegółowym planem montażu systemu (stworzonym w trakcie prac projektowych), z uwzględnieniem wymaganej architektury systemu.

### **7.1.2. Infrastruktura zapewniana przez MSWiA**

#### **Infrastruktura sieci transmisji danych (połączenie z wydziałami komunikacji starostw)**

Parametry sieci będą dostosowane do obsługi wszystkich rejestrów państwowych, a więc będą nadmiarowe w odniesieniu do wymagań systemu CEPiK – osobne postępowanie MSWiA

#### **Połączenie telekomunikacyjne pomiędzy ośrodkami systemu (CP i CZ)**

Połączenia światłowodowe – w ramach osobnych postępowań na wybudowanie CZ i CP

#### **Połączenia telekomunikacyjne z innymi podmiotami**

Połączenia z podmiotami (patrz tabela interpretacji ustawy prawo o ruchu drogowym) są realizowane przez te podmioty

#### **Infrastruktura w zdalnych lokalizacjach systemu**

Wszystko (poza pomieszczeniami) dostarcza Wykonawca ( w tym UPS-y)

#### **Infrastruktura ośrodków centralnych systemu**

Kompletnie wyposażone obiekty z klimatyzacją i UPS'ami, gotowe do instalacji sprzętu teleinformatycznego

## **7.2. Usługi wdrożeniowe**

Zakres usług wdrożeniowych obejmuje realizację następujących prac:

- instalacja dostarczanych elementów infrastruktury w dedykowanych dla nich lokalizacjach,
- instalacja wszystkich komponentów oprogramowania systemu na dedykowanych dla nich elementach infrastruktury systemu,
- umieszczenie zawartości będącej wynikiem migracji w odpowiednich bazach danych systemu,
- konfiguracja i uruchomienie całości systemu,
- konfiguracja i uruchomienie (po stronie systemu CEPiK) interfejsów do współpracy z zewnętrznymi systemami,
- wsparcie personelu obsługi zewnętrznych systemów współpracujących w zakresie uruchomienia interfejsów do systemu CEPiK,
- przeprowadzenie testów poinstalacyjnych i powdrożeniowych systemu (zgodnie z planami takich testów przygotowanymi w trakcie prac projektowych).

## **7.3. Usługi szkoleniowe**

Zakresem prac związanych z wdrożeniem systemu objęte jest przeprowadzenie szkoleń całego personelu, który w bezpośredni sposób kontaktuje się z systemem. Personel ten składa się z następujących grup osób:

- pracownicy wydziałów komunikacji starostw zajmujący się obsługą ewidencji pojazdów — 2500 osób,

- pracownicy MSWiA uczestniczących w procesach udostępniania informacji i wykrywania nieprawidłowości — 50 osób,
- pracownicy Policji, MON i innych służb uczestniczący w procesach ewidencji pojazdów specjalnych i ich ochrony przed dekonspiracją — 50 osób,
- personel, który przejmie utrzymanie systemu po 2008 roku — 10 osób,
- personel, który przejmie rozwijanie systemu po 2008 roku — 10 osób.

Cykle szkoleń użytkowników systemu towarzyszyć będą wdrożeniu obu wersji systemu. Zakres szkoleń w ramach każdego z wdrożeń będzie dostosowany do zakresu wdrażanej wersji systemu (w szczególności w ramach pierwszego wdrożenia nie wszyscy docelowi użytkownicy systemu będą szkoleni, a ramach drugiego wdrożenia niektórzy z użytkowników będą szkoleni повторно w zakresie nowych elementów systemu).

### **7.3.1. Szkolenia dla personelu wydziałów komunikacji**

Zakresem szkoleń obejmuje:

- organizację pracy z systemem,
- obsługę aplikacji systemu eksploatowanych w wydziałach komunikacji,
- postępowanie w sytuacjach awaryjnych.

Zakłada się, że osoby zgłaszające się do szkolenia, mają podstawową wiedzę i kwalifikacje związane z technologią informatyczną, na poziomie Europejskiego Komputerowego Prawa Jazdy (ECDL — *European Computer Driving Licence*, <http://www.ecdl.com.pl/>). Wykonawca może przed szkoleniem kwalifikacje te w pełnym zakresie lub w pewnym obszarze sprawdzić (pod warunkiem przeprowadzania takiego egzaminu przez egzaminatorów certyfikowanych przez Polskie Biuro ECDL, <http://www.ecdl.com.pl/>).

Szkolenie powinno obejmować końcowy sprawdzian kwalifikacji oraz wydanie certyfikatu. W starostwach z systemu będą mogli korzystać jedynie certyfikowani użytkownicy.

### **7.3.2. Szkolenia pozostałych użytkowników systemu**

Zakres szkoleń obejmuje:

- organizację pracy z systemem,
- obsługę aplikacji systemu eksploatowanych przez poszczególne grupy użytkowników,
- postępowanie w sytuacjach awaryjnych.

Warunki prowadzenia szkoleń analogiczne jak w przypadku szkoleń dla personelu wydziałów komunikacji. Nie mniej w MSWiA, Policji i innych służbach z systemu mogą korzystać również użytkownicy niecertyfikowani.

### **7.3.3. Szkolenia dla personelu przejmującego utrzymanie systemu**

Zakres szkoleń obejmuje kwalifikację i wiedzę potrzebne do realizacji funkcji I i II linii wsparcia (patrz rozdział dot. usług utrzymania systemu). Szczegółowe wstępne warunki dla osób, które mają być w tym zakresie przeszkolone, zostaną uzgodnione w trakcie prac projektowych.

### **7.3.4. Szkolenia dla personelu przejmującego rozwój systemu**

Zakres szkoleń obejmuje kwalifikacje i wiedzę potrzebne do realizacji funkcji III linii wsparcia (patrz rozdział dot. usług utrzymania systemu) oraz dalszej rozbudowy systemu. W szczególności zakresem systemu objęte jest wewnętrzna konstrukcja systemu, schematy baz danych, wewnętrzne interfejsy, itp. Szczegółowe wstępne warunki dla osób, które mają być w tym zakresie przeszkolone oraz zakres szkolenia, zostaną uzgodnione w trakcie prac projektowych.

## **8. Usługi utrzymania systemu**

---

Zakresem zamówienia objęte są usługi utrzymania systemu w okresie od 1 stycznia 2004 r. do końca roku 2008. Niniejsza sekcja określa parametry i wartości, które musi zapewnić Wykonawca usług utrzymania systemu, w różnych obszarach. Wykonawca usług utrzymanie systemu nie jest odpowiedzialny za odchylenia od zadanych wartości spowodowane, przez awarie i zakłócenia pracy infrastruktury, systemów informatycznych i telekomunikacyjnych nie będących przedmiotami dostaw wykonawcy systemu, dotyczy to m.in.:

- awarii i zakłóceń funkcjonowania sieci transmisji danych lub dedykowanych połączeń z innymi organami administracji,
- awarii i zakłóceń funkcjonowania zewnętrznych systemów, z którymi współpracuje system CEPiK,
- awarii i zakłóceń funkcjonowania dostarczonej przez zamawiającego infrastruktury w lokalizacjach, w których działa system (okablowanie, urządzeń sieciowych, sieci energetycznej, klimatyzacji, itp.).

### **8.1. Wydajność systemu**

Wykonawca usług utrzymania systemu, musi zapewnić spełnianie charakterystyk wydajnościowych systemu (opisanych w ogólnej specyfikacji systemu i ew. uszczegółowionych w trakcie prac projektowych), przy założeniu obciążenia systemu i wolumetrii danych nie przekraczających wielkości podanych w ogólnej specyfikacji systemu.

## 8.2. Dostępność usług systemu

Poniższa tabelka pokazuje okresy eksploatacji, oraz maksymalne czasy niedostępności systemu w tych okresach, dla usług wspierających poszczególne obszary funkcjonowania systemu.

	Okres dostępności usług	Maksymalny czas jednej przerwy w świadczeniu usług (w godz. dostępności)	Maksymalny łączny czas niedostępności systemu na rok
Obsługa ewidencji pojazdów w powiatach	dni robocze, 7:00–18:00	2 godz.	30 godzin
Obsługa ewidencji kierowców w powiatach	dni robocze, 7:00–18:00	2 godz.	30 godzin
Udostępnianie informacji dla Policji i Straży Granicznej — tryb automatyczny–operacyjny	non–stop	2 godz.	10 godzin
Obsługa pojazdów specjalnych — ewidencja	dni robocze, 7:00–18:00	33 godz.	150 godzin
Obsługa pojazdów specjalnych — ochrona przed dekonspiracją	non–stop	2 godz.	10 godzin
Produkcja CD–ROM–ów z danymi do naliczenia podatku od środków transportu	raz w roku, na czas potrzebny do wyprodukowania wszystkich CD	nie dotyczy	nie dotyczy
Udostępnianie informacji — tryb urzędowy	dni robocze, 7:00–18:00	22 godz.	150 godzin
Udostępnianie informacji dla UFG	dni robocze, 7:00–18:00	2 godz.	30 godzin
Udostępnianie informacji tryb automatyczny–dochodzeniowy	dni robocze, 7:00–18:00	22 godz.	150 godzin
Ewidencja polis OC	dni robocze, 7:00–18:00	2 godz.	30 godzin
Ewidencja czynności Policji	non–stop	2 godz.	30 godzin
Komercyjne udostępnianie informacji	dni robocze, 7:00–18:00	77 godz.	200 godzin
Pozyskiwanie danych referencyjnych	wg potrzeb innych procesów	wg potrzeb innych procesów	wg potrzeb innych procesów
Ewidencja podmiotów uczestniczących w obrocie pojazdami	7:00–18:00	22 godz.	150 godzin

Tabela 16 Zestawienie zakładanych parametrów dostępności usług systemu.

## 8.3. Parametry serwisu i wsparcia technicznego

Niniejszy rozdział przedstawia wymagania dotyczące czasów reakcji serwisu na różnego rodzaju zdarzenia. Rozdział ten składa się z kilku wymagań opisujących kolejne fazy obsługi zgłoszenia serwisowego oraz związane z nimi charakterystyki czasowe. Ze względu na różne wymagane poziomy usług w odniesieniu do wsparcia poszczególnych procesów wymagania podane są w sposób parametryczny, tj. zawierają symbole A, B, C, D, itd., którym konkretne wartości dla poszczególnych obszarów działania systemu przypisuje tabelka załączona na końcu tego rozdziału. Pojęcia wielkości średnich i maksymalnych mają analogiczne znaczenie jak w wymaganiach wydajnościowych w ogólnej specyfikacji systemu. Zakłada się, że serwis dostępny jest

(możliwe jest zgłaszanie problemów) w godzinach dostępności danego obszaru funkcji systemu oraz że wspiera on tylko certyfikowanych użytkowników systemu oraz obsługę techniczną systemów współpracujących.

### 8.3.1. Kanał komunikacji z serwisem systemu

Kanałem służącym do zgłaszania napotykaných w funkcjonowaniu lub obsłudze systemu problemów jest kanał telefoniczny. Kanał ten powinien posiadać pojemność i wydajność pozwalającą uzyskać średni czas oczekiwania na połączenie z serwisem nie przekraczający  $A$  (od momentu wybrania numeru przez podsystemy telekomunikacyjne), a czas maksymalny  $B$ .

### 8.3.2. I linia wsparcia

Pierwszą linię wsparcia stanowią konsultanci odbierający telefony serwisowe. Zadaniem pierwszej linii wsparcia jest:

- rozwiązywanie problemów z obsługą systemu (odpowiadanie na pytania użytkowników aplikacji systemu, dotyczące sposobów jej obsługi),
- identyfikacja problemów spowodowanych błędnym działaniem systemu i kierowanie ich do dalszych linii wsparcia.

Działanie I linii wsparcia kończy się albo odpowiedzią na pytanie użytkownika, albo skierowaniem sprawy do II linii wsparcia.

### 8.3.3. II linia wsparcia

II linia wsparcia zajmuje się problemami związanymi ze stwierdzonym nieprawidłowym działaniem systemu. Konsultanci II linii wsparcia kontaktują się z użytkownikiem zgłaszającym problem w średnim czasie nie dłuższym niż  $C$  i maksymalnym nie dłuższym niż  $D$ , od zgłoszenia problemu (do I linii).

Zadaniem II linii wsparcia jest:

- rozwiązywanie wszelkich problemów, o charakterze konfiguracyjnym i administracyjnym oraz usuwanie awarii infrastruktury systemu (elementów dostarczonych przez wykonawcę)
- identyfikacja problemów spowodowanych błędami w konstrukcji systemu, ich klasyfikacja i kierowanie do III linii wsparcia i/lub zespołów rozwijających system,
- identyfikacja problemów spowodowanych niewłaściwym działaniem zewnętrznych systemów informatycznych lub infrastruktury nie będącej przedmiotem dostaw wykonawcy, kierowanie zgłoszeń do obsługi tych systemów oraz współpraca z tą obsługą w trakcie rozwiązywania przez nią problemu.

Działanie II linii wsparcia kończy się rozwiązaniem problemu, skierowaniem zgłoszenia błędu w systemie do III linii wsparcia i/lub zespołów rozwijających system lub skierowaniem problemu do obsługi innego systemu czy też elementu infrastruktury.

Średni czas identyfikacji przyczyny problemu (i ew. skierowania problemu gdzie do III linii, zespołów rozwojowych lub obsługi innego systemu) nie powinien przekraczać  $E$ , a czas maksymalny  $F$ .

Średni czas rozwiązywania problemu o charakterze konfiguracyjnym lub administracyjnym liczony od momentu jego zgłoszenia do II linii wsparcia nie powinien przekraczać  $G$ , a czas maksymalny  $H$ .

### 8.3.4. Błędy krytyczne

Szczegółowe zasady klasyfikacji błędów będą przedmiotem ustaleń w trakcie projektu. W szczególności klasyfikacja ta musi dzielić znalezione błędy na krytyczne i nie krytyczne. Błędami krytycznymi są błędy, których występowanie uniemożliwia realizację pewnych czynności (konieczne jest stosowanie procedur awaryjnych) lub, których występowanie powoduje istotny spadek wydajności wspieranych procesów (w sensie czasu obsługi lub wykorzystania zasobów ludzkich).

### 8.3.5. III linia wsparcia (obsługa błędów krytycznych)

Zadaniem III linii wsparcia jest poprawianie błędów krytycznych w konstrukcji systemu i wdrażanie wersji systemu likwidującej dany problem.

Przy założeniu, że błąd ma charakter niezgodności działania systemu z ustalonymi w trakcie prac projektowych szczegółowymi wymaganiami (tj. jego poprawienie nie wymaga prac analitycznych), średni czas usunięcia błędu krytycznego systemu nie powinien przekraczać  $I$  od momentu jego zgłoszenia, czas maksymalny  $J$ .

W przypadku, gdy poprawienie błędu wymaga przeprowadzenia prac analitycznych, III linia wsparcia powiadamia o tym MSWiA (wraz ze wskazaniem kompetencji osób potrzebnych do prac analitycznych ze strony MSWiA) w średnim czasie nie przekraczającym  $K$  i maksymalnym nie przekraczającym  $L$  od momentu zgłoszenia problemu. Powoływany jest specjalny zespół mieszany, którego zadaniem jest poczynienie ustaleń koniecznych do rozwiązania problemu.

Przedstawiciele wykonawcy są wyznaczeni i gotowi do rozpoczęcia prac w zespole średnio w ciągu  $M$  od zgłoszenia problemu (maksymalnie  $N$ ).

Gdy zespół poczyni konieczne ustalenia, Wykonawca poprawia błąd krytyczny i wdraża poprawioną wersję systemu w czasie nie przekraczającym średnio  $O$  od momentu poczynienia ustaleń, a maksymalnie  $P$ .

Ustalenia zespołu mogą dotyczyć, również czasu i sposobu rozwiązania problemu (uchylając działanie powyższego wymagania), w tym również zmiany klasyfikacji problemu.

### 8.3.6. Obsługa błędów niekrytycznych

Błędy niekrytyczne kierowane są do zespołów rozwojowych systemu (zespołów pracujących nad kolejnymi elementami zakresu systemu), uwzględniane w planie projektu przez zespół planowania prac, realizowane i wdrażane zgodnie z tym planem.

## 8.4. Śledzenie i ewidencja przebiegu obsługi serwisowej

Wykonawca usług utrzymania systemu prowadzi szczegółową ewidencję zgłoszeń serwisowych oraz zdarzeń związanych z ich obsługą. Szczegółowe zasady prowadzenia tej ewidencji ustalone będą w trakcie prac projektowych.

## 8.5. niezawodność systemu

Liczba czynności, których wykonanie przebiegało w sposób utrudniony lub zostało uniemożliwione skutkiem błędów w oprogramowaniu systemu nie może przekraczać 0,01% wszystkich czynności wspieranych przez system (zarówno w odniesieniu do każdej czynności z osobna, dowolnych grup czynności jak i całego systemu).

Wykonawca usług systemu zobowiązany jest do ciągłego monitorowania tej wielkości (na podstawie ewidencji prowadzonej przez serwis oraz dzienników systemu) i dostarczania w cyklu miesięcznym raportów dotyczących tego zagadnienia (szczegółowa forma i zawartość raportów zostaną ustalone w trakcie prac projektowych).

W razie stwierdzenia istotnego statystycznie przekroczenia tego poziomu (w pewnym obszarze funkcjonowania systemu) Wykonawca usług utrzymania systemu musi przygotować i przeprowadzić dodatkowe testy funkcjonalne w tym obszarze. Szczegółowe plany testów i kryteria akceptacji oprogramowania opracowywane będą w takim przypadku przez specjalnie do tego powołany zespół mieszany na zasadach podobnych jak plany testów w procesie budowy systemu. Zespół ten również nadzoruje realizację testów. Testy trwają do momentu spełnienia przez system ustalonych w planie testów kryteriów akceptacji.

## 8.6. Usługi szkoleniowe

Usługi utrzymania systemu obejmują swoim zakresem szkolenie nowych użytkowników systemu pojawiających się skutkiem rotacji personelu wydziałów komunikacji i innych instytucji, w których znajdują się bezpośredni użytkownicy systemu. Zakłada się, że liczby osób szkolonych w ten sposób nie przekraczają w skali roku 15% liczb podanych w rozdziale „Usługi szkoleniowe”.



## **8.7. Przetwarzanie niestandardowe**

W ramach realizacji procesów udostępniania danych (niekomercyjnego w trybie urzędniczym i komercyjnego) Wykonawca usług utrzymania systemu realizuje na zlecenie MSWiA niestandardowe raporty i ekstrakty danych z systemu, w liczbie do 100 w skali roku.

## **8.8. Migracja danych**

W ramach kontynuacji procesu migracji danych (w razie gdyby nie udało się go zakończyć przed pierwszym wdrożeniem systemu) Wykonawca usług utrzymania systemu dokonuje przetwarzania danych zgodnego z ustaleniami podjętymi w trakcie prac projektowych i przekazuje MSWiA odpowiednie raporty. Przetwarzaniu temu podlegać będzie do 1,5 mln. rekordów<sup>14</sup> miesięcznie.

## **8.9. Produkcja i dystrybucja CD-ROM-ów z danymi do naliczania podatku od środków transportu**

Raz w roku Wykonawca usług utrzymania systemu produkuje na zlecenie MSWiA zestaw CD-ROM-ów z danymi niezbędnymi do naliczenia podatku od środków transportu oraz dokonuje ich dystrybucji do starostw (szczegółowe zasady dystrybucji będą przedmiotem ustaleń w trakcie prac projektowych). Czas realizacji tego zlecenia nie powinien przekraczać sześciu tygodni, licząc od momentu jego przekazania przez MSWiA do dostarczenia wyprodukowanych CD-ROM-ów do odpowiednich starostw.

---

<sup>14</sup> Przez rekord w tym kontekście rozumie się przekazany jednorazowo przez Zamawiającego do migracji cały zestaw danych dotyczący jednego obiektu (np. pojazdu).

	Średni czas oczekiwania na połączenie z I linią wsparcia (A)	Maksymalny czas oczekiwania na połączenie z I linią wsparcia (B).	Średni czas reakcji II linii wsparcia ( C )	Maksymalny czas reakcji II linii wsparcia (D).	Średni czas identyfikacji przyczyny problemu ( E )	Maksymalny czas identyfikacji przyczyny (F)	Średni czas likwidacji problemów konfiguracyjnych i administracyjnych (G).	Maksymalny czas likwidacji problemów konfiguracyjnych i administracyjnych (H).	Średni czas usuwania błęd krytycznego niewymagającego ustaleń (I).	Maksymalny czas usuwania błęd krytycznego niewymagającego ustaleń (J).	Średni czas identyfikacji błęd krytycznego wymagającego ustaleń (K).	Maksymalny czas identyfikacji błęd krytycznego wymagającego ustaleń (L)	Średni czas gotowości do prac analitycznych (M)	Maksymalny czas gotowości do prac analitycznych (N).	Średni czas naprawy błęd krytycznego po poczynieniu ustaleń (O).	Maksymalny czas naprawy błęd krytycznego po poczynieniu ustaleń (P).
Obsługa ewidencji pojazdów w powiatach, ew. badań techn. i złomowań	30 s	180 s	15 min.	1 h	30 min.	1,5 h	1 h	24 h	24 h	72 h	8 h	24 h	12 h	36 h	24 h	72 h
Obsługa ewidencji kierowców w powiatach	30 s	180 s	15 min.	1 h	30 min.	1,5 h	1 h	24 h	24 h	72 h	8 h	24 h	12 h	36 h	24 h	72 h
Udostępnianie informacji dla Policji i Straży Granicznej — tryb automatyczny—operacyjny	30 s	180 s	15 min.	1 h	30 min.	1,5 h	1 h	24 h	24 h	72 h	8 h	24 h	12 h	36 h	24 h	72 h
Obsługa pojazdów specjalnych — ewidencja	2 min.	5 min.	4 h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni
Obsługa pojazdów specjalnych — ochrona przed dekonspiracją	30 s	180 s	15 min.	1 h	30 min.	1,5 h	1 h	24 h	24 h	72 h	8 h	24 h	12 h	36 h	24 h	72 h
Udostępnianie informacji — tryb urzędowy	2 min.	5 min.	4 h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni
Udostępnianie informacji dla UFG	30 s	180 s	15 min.	1 h	30 min.	1,5 h	1 h	24 h	24 h	72 h	8 h	24 h	12 h	36 h	24 h	72 h
Udostępnianie informacji — tryb automatyczny—dochodzeniowy	2 min.	5 min.	4 h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni
Ewidencja polis OC	2 min.	5 min.	4 h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni
Ewidencja czynności Policji	30 s	180 s	15 min.	1 h	30 min.	1,5 h	1 h	24 h	24 h	72 h	8 h	24 h	12 h	36 h	24 h	72 h
Komercyjne udostępnianie informacji	2 min.	5 min.	4 h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni
Pozyskiwanie danych referencyjnych*	2 min.	5 min.	4 h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni
Ewidencja podmiotów uczestniczących w obrocie pojazdami	2 min.	5 min.	4h	24 h	6 h	30 h	8 h	72 h	72 h	7 dni	48 h	5 dni	72 h	5 dni	72 h	7 dni

Tabela 17 Zestawienie zakładanych charakterystyk czasowych serwisu systemu CEPiK.

\* Parametry serwisu w obszarze pozyskiwania danych referencyjnych dotyczą problemów zgłaszanych przez obsługę systemów źródłowych lub przez personel MSWiA uczestniczący w ręcznych procedurach pozyskiwania danych. W przypadku problemów zgłaszanych przez użytkowników innych procesów, obowiązują parametry odpowiednie dla tych procesów.



