

OPIS ZAŁOŻEŃ PROJEKTU INFORMATYCZNEGO

Tytuł projektu	Budowa i wdrożenie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej (SPOE KAS)		
Wnioskodawca	Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej		
Beneficjent	Ministerstwo Finansów – Krajowa Administracja Skarbowa		
Partnerzy	Instytut Łączności - Państwowy Instytut Badawczy		
Źródło finansowania	Krajowy Fundusz Drogowy		
Całkowity koszt projektu	448 100 000,00 zł		
Planowany okres realizacji projektu	07-2020 do 12-2021		
Osoba kontaktowa	Maciej Górski	maciej.gorski@mf.gov.pl	789446571

1. POWODY PODJĘCIA PROJEKTU

1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb

Obecny system poboru drogowej opłaty elektronicznej wymaga, dedykowanych wyłącznie do tego celu, urządzeń pokładowych, tzw. OBU oraz osobistego stawiennictwa w punkcie obsługi i przedłożenia kompletu dokumentów w celu zwarcia umowy. Zaproponowane w niniejszym OZPI rozwiązanie zapewni w pełni elektroniczny proces obsługi oraz ograniczenie obowiązków korzystających z dróg publicznych, również dzięki wykorzystaniu danych będących w posiadaniu administracji.

Zasadne jest odejście od wykorzystywanej obecnie przestarzałej technologii DSRC na rzecz technologii pozycjonowania satelitarnego, z uwagi na brak konieczności zakupu kosztownych dedykowanych urządzeń pokładowych OBU i budowy bramownic naliczających.

Te zmiany ograniczą koszty po stronie użytkowników dróg i administracji oraz umożliwią bardziej elastyczne kształtowanie sieci dróg płatnych. Wobec upowszechnienia technologii pozycjonowania satelitarnego, wykorzystywanej w telefonach komórkowych, nawigacjach satelitarnych, czy systemach/urządzeniach fabrycznie montowanych w pojazdach, niezasadne jest nakładanie obowiązku zakupu wyłącznie dedykowanych urządzeń pokładowych OBU służących tylko do poboru opłaty elektronicznej.

Profesjonalni przewoźnicy już wykorzystują technologie pozycjonowania satelitarnego do zarządzania swoimi flotami pojazdów. Dlatego analogicznie jak w systemie monitorowania przewozu i obrotu SENT, zagwarantowano możliwość wykorzystania zewnętrznych systemów lokalizacyjnych tzw. ZSL.

Budowane rozwiązanie pozwoli na wzmocnienie nadzoru i kontroli nad systemem poboru opłat na drogach zarządzanych przez państwo. Ponadto uniezależnienie tego procesu od podmiotów komercyjnych umożliwi samodzielny rozwój systemu i jego integrację z innymi systemami teleinformatycznymi administracji publicznej. Jednocześnie przyczyni się do minimalizowania uciążliwości i kosztów ponoszonych przez korzystających z dróg publicznych.

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
Ogół społeczeństwa	Usprawnienie komunikacji drogowej; zwiększenie konkurencyjności gospodarki; zapewnienie bezpieczeństwa finansowego	ludność Polski - ok 38 mln

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
	kraju poprzez zapewnienie stałego dopływu środków do KFD, z którego finansowany jest rozwój sieci dróg; optymalizacja kosztów ponoszonych przez użytkowników dróg oraz przez Skarb Państwa w związku z poborem opłat, utrzymaniem i rozwojem systemu.	
Użytkownicy pojazdów powyżej 3,5 tony	Zastosowanie rozwiązań prostych w obsłudze i przyjaznych użytkownikom i przewoźnikom. Zamiast aktualnie stosowanych urządzeń pokładowych OBU służących wyłącznie do poboru opłaty planowany system pozwoli na wykorzystanie w tym celu również telefonów komórkowych, nawigacji satelitarnych czy urządzeń fabrycznie montowanych w pojazdach. To oznacza, że do uiszczenia opłaty elektronicznej będzie można wykorzystać np. smartfon z zainstalowaną bezpłatną aplikacją mobilną dostarczoną przez Szefa KAS.	ok 1 500 000
Komendant Główny Policji	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw i wykroczeń.	1
Wojewódzcy Komendanci Policji	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw i wykroczeń.	16
Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw.	1
Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw.	1
Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw.	1
Komendant Główny Straży Granicznej	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców	1

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
	przestępstw.	
Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej	Utrzymanie regulacji KSPO w zakresie zwolnień z opłat za przejazdy jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział lub udających się na miejsce prowadzenia działań ratowniczych, jak również pojazdów Państwowej Straży Pożarnej przemieszczających się w związku z wykonywaniem czynności służbowych.	1
Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw.	1
Komendanci oddziałów straży granicznej	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu efektywniejszego identyfikowania sprawców przestępstw.	9
Główny Urząd Statystyczny	Brak narzędzi umożliwiających monitorowanie ogólnokrajowego ruchu drogowego w oparciu o technologię satelitarną w celu opracowywania danych statystycznych dotyczących transportu drogowego.	1
Ministerstwo Klimatu i Środowiska	Redukcja emisji spalin poprzez minimalizowanie zatorów drogowych.	1
Ministerstwo Infrastruktury	Usprawnienie ruchu drogowego, rozwój sieci dróg płatnych oraz zwiększenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego.	1
Ministerstwo Obrony Narodowej	Utrzymanie regulacji KSPO w zakresie przemieszczania się Sił Zbrojnych RP oraz wojsk sojuszników.	1
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Usprawnienie ruchu drogowego oraz zwiększenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego.	1
Główny Inspektor Transportu Drogowego	Usprawnienie kontroli .	1
Użytkownicy pojazdów lekkich poniżej 3,5 tony na autostradach płatnych (A2 Konin – Stryków i A4 Wrocław – Sośnica)	Konieczność wykorzystania nowej, bezpłatnej aplikacji, zamiast viaAUTO.	130 000
Dostawcy usługi EETS	Konieczność włączenia do SPOE KAS.	8

1.2. Opis stanu obecnego

Zgodnie z ustawą z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw z dniem 1 lipca 2020 r. Szef KAS stał się organem odpowiedzialnym za:

1. pobór opłaty elektronicznej za przejazd pojazdów i zespołów pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony i autobusów niezależnie od ich masy po drogach krajowych lub ich odcinkach (opłata elektroniczna),
2. poboru opłaty za przejazd odcinkami autostrad płatnych pojazdów o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony (opłata za przejazd).

W obecnym modelu świadczenia usług, wiodącą rolę odgrywa zewnętrzny dostawca zapewniający zarówno samo rozwiązanie techniczne, jak i świadczenie usług związanych z zapewnieniem infrastruktury przydrożnej i technicznej.

Krajowy System Poboru Opłat składa się z Elektronicznego Systemu Poboru Opłat (ESPO) oraz Manualnego Systemu Poboru (MSPO).

MSPO jest przeznaczony dla pojazdów o DMC nieprzekraczającej 3,5 t (pojazdy lekkie) na wybranych odcinkach autostrad: A2 Węzeł Konin Wschód – Węzeł Stryków; A4 Węzeł Bielany Wrocławskie – Węzeł Gliwice Sośnica. Użytkownicy korzystający z autostrady płatnej uiszczają opłatę za przejazd naliczoną na podstawie łącznej długości przejechanych sekcji płatnych (od wjazdu do wyjazdu).

Alternatywnie do poboru opłaty za przejazd w systemie MSPO użytkownik ma możliwość uiszczenia opłaty za przejazd w systemie ESPO, przy użyciu urządzenia pokładowego OBU. ESPO funkcjonujący na odcinkach dróg krajowych objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy wykorzystuje technologię komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu DSRC (technologia mikrofalowa 5,8 GHz). Naliczanie opłaty elektronicznej odbywa się za pomocą wymiany informacji pomiędzy bramownicami zlokalizowanymi nad drogami płatnymi oraz urządzenia pokładowego viaBOX (OBU) za przejazd określonym odcinkiem drogi płatnej. Posiadanie urządzenia viaBOX przez pojazdy ciężkie jest obowiązkowe. Opłata naliczana jest automatycznie.

2. EFEKTY PROJEKTU

2.1. Cele i korzyści wynikające z projektu

Cel - 1	Budowa nowego systemu poboru opłaty elektronicznej KAS.
Cel strategiczny	<p>1. Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa. Cel szczegółowy: 4.2.1. Zwiększenie jakości oraz zakresu komunikacji między obywatelami i innymi interesariuszami a państwem. Kierunek interwencji: 5.1. Reorientacja administracji publicznej na usługi zorientowane wokół potrzeb obywatela.</p> <p>2. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Cel szczegółowy III – Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu; Kierunek interwencji: Zwiększenie sprawności funkcjonowania instytucji państwa, w tym administracji; Działanie: Usprawnienie działań Krajowej Administracji Skarbowej (lepsza obsługa, skuteczna egzekucja).</p> <p>3. Realizacja obowiązku ustawowego – ustawa z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2020 poz. 1087).</p>
Korzyść:	1. Konsolidacja zadań administracji w obszarze poboru danin i opłat oraz ograniczenie kosztów wdrożenia nowego systemu po stronie administracji ze

	<p>względu na wykorzystanie doświadczeń i komponentów technicznych znanego przedsiębiorcom systemu SENT.</p> <p>2. W pełni elektroniczny proces obsługi opłat drogowych oraz ograniczenie obowiązków korzystających z dróg publicznych, dzięki wykorzystaniu danych będących w posiadaniu administracji w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.</p> <p>3. Wdrożenie technologii pozycjonowania satelitarnego jako metody zapewniającej najbardziej skuteczną i efektywną metodę naliczania opłat za przejazd, za który jest pobierana opłata elektroniczna w zamian za użytkowanie przestarzałej i kosztownej technologii DSRC.</p> <p>4. Umożliwienie wykorzystywania do celów poboru opłaty elektronicznej już używanych urządzeń, przede wszystkim telefonów komórkowych, tabletów poprzez udostępnienie bezpłatnej aplikacji mobilnej do uiszczenia opłaty elektronicznej.</p> <p>5. Umożliwienie przedsiębiorcom świadczącym usługi w zakresie systemów geolokalizacyjnych dla przedsiębiorców transportowych rozszerzenia zakresu swoich usług o możliwość obsługi w zakresie uiszczania opłaty elektronicznej.</p> <p>6. Zapewnienie użytkownikom możliwości wykorzystania nowoczesnych form płatności m.in. płatności kartą/płatności typu pay-by-link. Planowane jest odejście od przyjmowania płatności w gotówce (cashless).</p>
KPI:	<p>1. Ad: korzyści nr 1 2020 - 0 2022 - 1</p> <p>2. Ad: korzyści nr 2 2020 - 0 2022 - 1</p> <p>3. Ad: korzyści nr 3 2020 - 0 2022 - 1</p> <p>4. Ad: korzyści nr 4 2020 - 0 2022 - 1</p> <p>5. Ad: korzyści nr 5 2020 - 0 2022 - 1</p> <p>6. Ad: korzyści nr 6 2020 - 0 2022 - 1</p>
Wartość aktualna i docelowa KPI:	<p>Aktualne:</p> <p>1. 0</p> <p>2. 0</p> <p>3. 0</p> <p>4. 0</p> <p>5. 0</p> <p>6. 0</p> <p>Docelowe:</p> <p>1. 1</p> <p>2. 1</p> <p>3. 1</p> <p>4. 1</p> <p>5. 1</p> <p>6. 1</p>
Metoda pomiaru KPI	<p>Protokoły odbioru prac, podlegające szczegółowej weryfikacji przez Beneficjenta pod kątem zgodności zakresu deklarowanych funkcjonalności i poziomu ich bezpieczeństwa z założeniami projektowymi.</p>

2.2. Udostępnione e-usługi

Lp.	Nazwa e-usługi	Typ	Zakres oddziaływania	Poziom dojrzałości e-usługi
-----	----------------	-----	----------------------	-----------------------------

Lp.	Nazwa e-usługi	Typ	Zakres oddziaływania	Poziom dojrzałości e-usługi
1	<p>e-Przewoźnik (będzie jedną z e-usług udostępnionych w e-Urzędzie Skarbowym)</p> <p>Podstawowe funkcjonalności e-usługi e-Przewoźnik:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. e-rejestracja pojazdu 2. wgląd we wszystkie zrealizowane przejazdy po drogach płatnych w Polsce 3. informację o naliczonych opłatach i rozliczeniach 4. obsługa e-płatności 	A2B A2C	<p>Ogół społeczeństwa</p> <p>Użytkownicy pojazdów powyżej 3,5 tony</p> <p>Użytkownicy pojazdów lekkich poniżej 3,5 tony na autostradach płatnych (A2 Konin – Stryków i A4 Wrocław – Sośnica)</p> <p>(rocznie ok 2000000 transakcji)</p>	Transakcja

2.3. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Nie dotyczy

2.4. Produkty końcowe projektu

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia
Wdrożony elektroniczny system poboru opłat KAS	12-2021

3. KAMIENIE MIŁOWE

Kamienie milowe	Planowany termin osiągnięcia
Opracowana koncepcja systemu (architektura rozwiązania)	2020-10-26
Przeszkoleni użytkownicy systemu (wewnętrzni i zewnętrzni)	2021-05-31
Przetestowany, zintegrowany oraz wdrożony system poboru opłat KAS - bazowe funkcjonalności	2021-05-31
Przetestowany, zintegrowany oraz wdrożony system poboru opłat KAS - docelowa wersja systemu	2021-12-31
Dokumentacja powykonawcza	2021-12-31

4. KOSZTY

4.1. Koszty ogólne projektu wraz ze sposobem finansowania

Całkowity koszt projektu (netto oraz brutto), w tym	Netto 364 308 943,09 zł Brutto 448 100 000,00 zł	
Procent dofinansowania ze środków UE (brutto)		
Procent środków z budżetu państwa (brutto)	100%	
Podział całkowitego kosztu projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2020	Netto 44 796 747,97 zł Brutto 55 100 000,00 zł
	2021	Netto 319 512 195,12 zł Brutto 393 000 000,00 zł

4.2. Wykaz poszczególnych pozycji kosztowych

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
Oprogramowanie	Koszty wytworzenia oprogramowania, ekspertów programistycznych, stworzenia prototypów, zakupu rozwiązań programistycznych.	133 000 000,00 zł	<p>Sumaryczny koszt wszystkich komponentów oprogramowania niezbędnych do wdrożenia SPOE KAS wg przyjętych założeń technologicznych i architektonicznych – umożliwiających osiągnięcie założonych korzyści.</p> <p>Jednocześnie informujemy, że koszty w tabeli dotyczą elementów stricte SPOE KAS, a reszta działań takich jak bezpieczeństwo, testy wydajnościowe, szkolenia, działania informacyjno-promocyjne czy koszty zarządzania będą wliczone jako dodatkowe koszty organizacyjne po stronie Ministerstwa Finansów.</p>
Infrastruktura	Zakup sprzętu Informatycznego niezbędnego do wdrożenia systemu oraz utworzenia i utrzymania kopii	315 100 000,00 zł	<p>Zakup infrastruktury niezbędnej do wdrożenia produktów projektu w ramach postępowań przetargowych.</p> <p>Jednocześnie informujemy, że</p>

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
	bezpieczeństwa.		koszty w tabeli dotyczą elementów stricte SPOE KAS, a reszta działań takich jak bezpieczeństwo, testy wydajnościowe, szkolenia, działania informacyjno-promocyjne czy koszty zarządzania będą wliczone jako dodatkowe koszty organizacyjne po stronie Ministerstwa Finansów.
Koszty UX i grafiki			
Bezpieczeństwo			
Wydajność rozwiązań			
Szkolenia			
Działania informacyjno-promocyjne			
Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)			

4.3. Koszty ogólne utrzymania wraz ze sposobem finansowania (okres 5 lat)

Całkowity koszt utrzymania trwałości projektu (brutto)	747 741 993,72 zł		Źródło finansowania
Podział całkowitego kosztu utrzymania trwałości projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2021	124 696 165,62 zł (brutto) (101 378 996,44 zł netto)	Krajowy Fundusz Drogowy
	2022	124 609 165,62 zł (brutto) (101 308 264,73 zł netto)	Krajowy Fundusz Drogowy
	2023	124 609 165,62 zł (brutto) (101 308 264,73 zł netto)	Krajowy Fundusz Drogowy
	2024	124 609 165,62 zł (brutto) (101 308 264,73 zł netto)	Krajowy Fundusz Drogowy
	2025	124 609 165,62 zł (brutto) (101 308 264,73 zł netto)	Krajowy Fundusz Drogowy
	2026	124 609 165,62 zł (brutto) (101 308 264,73 zł netto)	Krajowy Fundusz Drogowy

4.4. Planowane koszty ogólne realizacji (w przypadku projektu współfinansowanego – wkład krajowy z budżetu państwa) oraz koszty utrzymania projektu:

- zostaną pokryte w ramach budżetów odpowiednich dysponentów części budżetowych bez konieczności występowania o dodatkowe środki z budżetu państwa
- będą powodować konieczność przyznania dodatkowych kwot

5. GŁÓWNE RYZYKA

5.1. Ryzyka wpływające na realizację projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Wykorzystanie nietypowej/ unikatowej technologii w projekcie może być przyczyną braku zainteresowania udziałem w postępowaniach o zamówienie publiczne ze strony potencjalnych wykonawców.	Duża	Niskie	Dokładny i szczegółowy opis przedmiotu zamówienia.
Znacząca kwota zamówień będzie przyczyną dużej konkurencji o zamówienia publiczne, co może powodować przedłużającą się procedury wyboru wykonawców i podpisania umów.	Duża	Wysokie	Uwzględnienie możliwości odwołań w harmonogramie projektu. Zapewnienie odpowiedniej obsługi prawnej procesów przetargowych.
Wydłużony łańcuch dostaw sprzętu, infrastruktury w warunkach pandemii.	Duża	Średnie	Uwzględnianie wydłużonego czasu dostaw sprzętu i infrastruktury w harmonogramie projektu.
Konieczność	Duża	Wysokie	Szczegółowe raportowanie, właściwa

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
integracji rozbudowanych i zróżnicowanych pod względem technologicznym modułów.			komunikacja i wymiana informacji wszystkich uczestników projektu.

5.2. Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Brak porozumienia organów odpowiedzialnych odnośnie wysokości kosztów niezbędnych dla utrzymania rezultatów projektu.	Duża	Niskie	Wdrożenie mechanizmów adresujących ryzyko (zostaną ustalone podczas realizacji projektu).
Brak wykwalifikowanego zespołu do utrzymania systemu.	Duża	Niskie	Utrzymanie pracowników poprzez zapewnienie rozwoju zawodowego.

6. OTOCZENIE PRAWNE

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
1	Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE. L 187 z 20.07.1999, s. 42) .	TAK/NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
2	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady, 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE. L 166 z 30.04.2004, s. 124).	TAK /NIE		
3	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 z dnia 11 grudnia 2018 r. ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (Dz. Urz. UE L 321/36 z 17.12.2018).	TAK /NIE		
4	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91/45 z 29.3.2019. S. 45).	TAK /NIE		
5	Decyzja Komisji z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 7547) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (2009/750/WE).	TAK /NIE		
6	Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, z późn.zm.).	TAK/ NIE	W przypadku włączenia w SPOE KAS poj. do 3,5 t niezbędne będzie wprowadzenie zmian legislacyjnych.	Uzgodnienia wewnętrzne
7	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.).	TAK /NIE		
8	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz.	TAK /NIE		

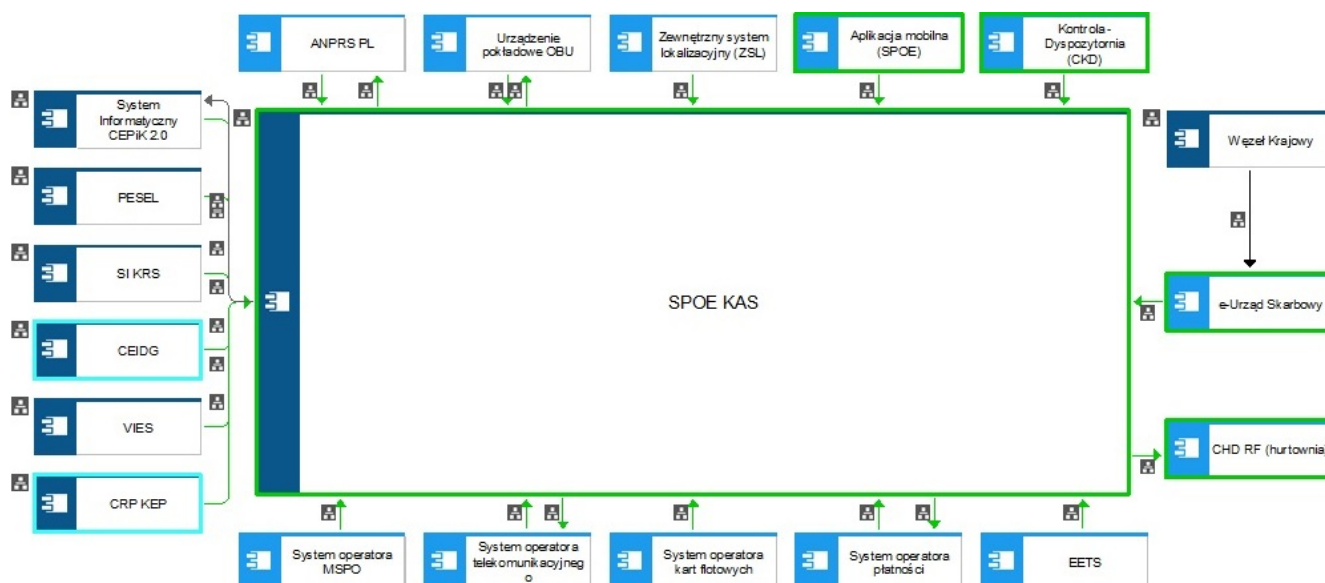
Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
	U. z 2019 r. poz. 2140 z 2020 r. 875, 1087, z późn. zm.).			
9	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 890, z późn.zm.).	TAK /NIE		
10	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 października 2016 r. w sprawie kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1859 z późn.zm.).	TAK /NIE		
11	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie wnoszenia i rozliczania opłat elektronicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1406 z późn.zm.).	TAK /NIE	Wynika z delegacji ustawowej art. 22 ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.	Uzgodnienia wewnętrzne
12	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (RODO) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.Urz.UE L 119 z dnia 04.05.2016, s.1).	TAK /NIE		
13	Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1781 z późn.zm.).	TAK /NIE		
14	Ustawa z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz.U. 2019 poz. 125 z późn.	TAK /NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
	zm.).			
15	Ustawa z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1348, 2020 z późn. zm.) .	TAK/NIE		
16	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. z 2014 r., poz.45).	TAK/NIE		
17	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej (Dz.U. 2011 nr 77 poz. 417).	TAK/NIE		
18	Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stawek opłat za przejazd autostradą (Dz.U. 2012 poz. 467).	TAK/NIE		
19	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia przebiegu Dróg Krajowych z dnia 15 lutego 2018 r. (Dz.U. 2018 poz. 442).	TAK/NIE		
20	Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. prawo telekomunikacyjne (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2460, z 2020 r. poz. 374, 695, 875).	TAK/NIE		
21	Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie udostępniania kanału technologicznego przez zarządców dróg publicznych oraz wysokości stawek opłat za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego z dnia 29 czerwca 2016 r. (Dz.U. 2016 poz. 957).	TAK/NIE		
22	Ustawa o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa z dnia 5 lipca 2018 r. (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1369.).	TAK/NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
23	Ustawa z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz.U. 2019 poz. 848 z późn.zm.).	TAK/NIE		
24	Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie uwierzytelniania korzystającego z dróg.	TAK/NIE	Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13ia ust. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 i 471 oraz 1087). Delegacja ustawowa zawarta w ww. przepisie prawnym została wprowadzona na mocy ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.	Uzgodnienia międzyresortowe

7. ARCHITEKTURA

7.1. Widok kooperacji aplikacji



Lista systemów wykorzystywanych w projekcie

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
1	e-Urząd Skarbowy	MF	Serwis KAS realizujący e-usługi: aplikacja webowa i mobilna na której zamieszczone będą zaplanowane usługi: e-podatnik, e-płatnik, e-pełnomocnik, e-komornik, e-notariusz.	Planowany	E-usługi MF/ KAS, które powstaną w okresie realizacji projektu E-Urząd będą budowane jako e-usługi e-Urzędu (wspólne: SSO, layout, UX, data hub).
2	Centralna Hurtownia danych w Resorcie Finansów (CHD RF)	MF	Centralna hurtownia danych, która zagreguje dotychczas wykorzystywane w ramach Resortu Finansów źródła i hurtownie danych.	Planowany	Nowe źródło danych dla CHD na potrzeby procesów analitycznych wspierających działania statutowe MF i KAS.
3	Europejska Usługa Opłaty Elektronicznej (EETS)	Komisja Europejska /GITD (w PL)	Usługa zapewniająca możliwość uiszczenia należności na obszarach elektronicznego poboru opłat (obecnie od pojazdów ciężarowych) na terenie Unii Europejskiej przy użyciu jednego urządzenia pokładowego, tzw. OBU, jednego konta użytkownika oraz na podstawie jednej umowy.	Istniejący	Integracja komponentu na potrzeby projektu.
4	Węzeł Krajowy	MC	Węzeł Krajowy jest rozwiązaniem organizacyjno-technicznym umożliwiającym uwierzytelnianie użytkownika systemu teleinformatycznego, korzystającego z usługi online, z wykorzystaniem	Istniejący	Wykorzystanie pośrednie, za pośrednictwem SSO e-Urzędu Skarbowego.

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			<p>środka identyfikacji elektronicznej wydanego w systemie identyfikacji elektronicznej przyłączonym do tego węzła bezpośrednio albo za pośrednictwem Węzła Transgranicznego. Zapewnia osobie chcącej skorzystać z publicznych usług online wybór, najwygodniejszego dla niej, sposobu potwierdzenia jej tożsamości.</p>		
5	System ANPRS PL	MF	<p>System rozpoznawania numerów rejestracyjnych i gromadzący dane na potrzeby kontroli. Podstawowe założeniem systemu ANPRS (Automatyczny System Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych), to dostarczenie informacji niezbędnych do zwalczania przemytu towarów oraz zapobieganie oszustwom podatkowym i uchylaniu się od opodatkowania. Jego działanie opiera się o urządzenia rejestrujące numery tablic pojazdów samochodowych, które rozmieszczone są na granicach zewnętrznych a docelowo na głównych szlakach komunikacyjnych, na granicach wewnętrznych, a także w samochodach operacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej. System ANPRS funkcjonuje w administracjach celnych Litwy, Łotwy i Estonii. Włączenie polskiego</p>	Istniejący	Integracja komponentu na potrzeby projektu.

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			systemu ANPRS w jedną sieć, umożliwiającą czterem państwom wymianę informacji nastąpiło na bazie porozumienia, zawartego w Brukseli 11 października 2017r.		
6	Kontrola - Dyspozytornia (CKD)	MF	System koordynacji działań w zakresie kontroli mobilnej.	Planowany	Integracja komponentu na potrzeby projektu.
7	Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej (SPOE KAS)	Ministerstwo Finansów	System właściwy ds. poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej	Planowany	
8	Powszechny Elektroniczny System Ewidencji Ludności – PESEL	Ministerstwo Cyfryzacji	System PESEL obsługuje rejestr PESEL - centralny referencyjny zbiór danych prowadzony przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, na podstawie Ustawy o Ewidencji Ludności. W rejestrze PESEL gromadzone są i udostępniane uprawnionym podmiotom podstawowe dane identyfikujące tożsamość i status administracyjno - prawny oraz dane adresowe osób fizycznych : 1. obywateli polskich zamieszkujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2. obywateli polskich zamieszkujących poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej w związku z ubieganiem się o polski dokument tożsamości; 3. cudzoziemców zamieszkujących na	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, którzy uzyskali prawa stałego pobytu, zezwolenie na pobyt stały lub inny status określony w Ustawie lub na podstawie odrębnych przepisów zobowiązane są do posiadania numeru PESEL.		
9	Krajowy Rejestr Sądowy	Ministerstwo Sprawiedliwości	Krajowy Rejestr Sądowy jest rejestrem przedsiębiorców, innych niż jednoosobowa działalność gospodarcza, oraz wybranych innych podmiotów. Zgodnie z KRI, jest on rejestrem referencyjnym danych przedsiębiorców, w nim zarejestrowanych, czyli osób prawnych. Z założenia nie jest on katalogiem podmiotów publicznych, niemniej występują w nim także podmioty, które można takim mianem określić, np. Centralny Ośrodek Informatyki. KRS stanowi także jedno z głównych źródeł danych zasilających rejestr REGON.	Istniejący	
10	System operatora MSPO	nie dotyczy	System operatora MSPO	Istniejący	
11	System Informatyczny CEPiK 2.0	Ministerstwo Cyfryzacji	Głównym zadaniem Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców jest zabezpieczenie interesów państwa i obywateli w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa pojazdów i ich właścicieli, a w szczególności poprawa	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			bezpieczeństwa cywilnoprawnego obrotu pojazdami oraz ograniczenie i eliminacja kradzieży pojazdów, dokumentów oraz różnego rodzaju oszustw celnych czy ubezpieczeniowych (wyłudzenie). CEPiK ma również zwiększyć efektywność pracy Policji, a także usprawnić pracę organów administracji publicznej w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy. Ma być również w pełni kompatybilny z rozwiązaniami funkcjonującymi w krajach Unii Europejskiej.		
12	System operatora płatności	nie dotyczy	System operatora płatności	Istniejący	
13	Urządzenie pokładowe OBU	nie dotyczy	Urządzenie pokładowe (On-Board unit)	Istniejący	
14	Zewnętrzny system lokalizacyjny (ZSL)	nie dotyczy	Zewnętrzny system lokalizacyjny (ZSL)	Istniejący	
15	System operatora kart flotowych	nie dotyczy	System operatora kart flotowych	Istniejący	
16	System operatora telekomunikacyjnego	nie dotyczy	System operatora telekomunikacyjnego	Istniejący	
17	Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej (CEIDG)	Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii	Głównym celem stworzenia Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) było umożliwienie rejestracji działalności gospodarczej drogą	Modyfikowany	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			elektroniczną oraz zgłaszania informacji o zmianach danych, zawieszeniu lub wznowieniu wykonywania działalności oraz zaprzestaniu. System CEIDG umożliwia składanie wniosku o wpis do CEIDG oraz do innych urzędów (Urzędy Skarbowe, ZUS/KRUS, GUS). CEIDG udostępnia również informacje o przedsiębiorcach oraz uzyskanych przez nich licencjach, koncesjach lub zezwoleniach.		
18	Centralny Rejestr Podmiotów - Krajowa Ewidencja Podatników (CRP KEP)	Ministerstwo Finansów	CRP KEP służy: 1) gromadzeniu wybranych danych ewidencyjnych z rejestru PESEL dotyczących osób fizycznych objętych tym rejestrem oraz danych wynikających: a) ze zgłoszeń identyfikacyjnych i aktualizacyjnych podmiotów, b) z niektórych dokumentów związanych z obowiązkami wynikającymi z przepisów podatkowych; 2) weryfikacji danych, o których mowa w pkt 1, oraz porównaniu ich z rejestrami urzędowymi prowadzonymi na podstawie odrębnych przepisów; 3) wymianie danych z rejestrem PESEL, Centralną Ewidencją i Informacją o Działalności Gospodarczej, krajowym rejestrem urzędowym podmiotów gospodarki	Modyfikowany	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			<p>narodowej, Krajowym Rejestrem Sądowym, Centralnym Rejestrem Płatników Składek."</p> <p>Ewidencja i identyfikacja podatników i płatników podatków oraz płatników składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne.:</p> <p>"1) ewidencjonowanie podmiotów wymienionych w art. 1 ustawy z dnia 13 października 1995 r. o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników 2) nadawanie identyfikatora podatkowego NIP 3) gromadzeniu wybranych danych ewidencyjnych z rejestru PESEL dotyczących osób fizycznych objętych tym rejestrem oraz danych wynikających: a) ze zgłoszeń identyfikacyjnych i aktualizacyjnych podmiotów, b) z niektórych dokumentów związanych z obowiązkami wynikającymi z przepisów podatkowych; 4) weryfikacji danych, o których mowa w pkt 1, oraz porównaniu ich z rejestrami urzędowymi prowadzonymi na podstawie odrębnych przepisów; 5) wymianie danych z rejestrem PESEL, Centralną Ewidencją i Informacją o Działalności Gospodarczej, krajowym rejestrem urzędowym podmiotów gospodarki narodowej, Krajowym Rejestrem Sądowym,</p>		

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			Centralnym Rejestrem Płatników Składek.		
19	VAT Information Exchange System (VIES)	Ministerstwo Finansów	VIES (VAT Information Exchange System - VIES) - polska instancja wewnątrzwspólnotowego systemu wymiany informacji o podatku VAT. System Wymiany Informacji o VAT (w skrócie VIES) jest to system informatyczny pozwalający na automatyczną wymianę informacji pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej, w zakresie transakcji dokonywanych wewnątrz Wspólnoty (nabycia i dostawy wewnątrz wspólnotowe towarów oraz świadczenie usług) oraz informacji o podatnikach VAT zarejestrowanych dla potrzeb handlu wewnątrz UE. Powstał on w celu zapewnienia kontroli przepływu towarów między państwami członkowskimi, daje on możliwość wykrywania wszelkich nieprawidłowości z tym związanych, a co za tym idzie, zapobiega uniknięciu powstawania strat we wpływach podatkowych. Systemy krajowe VIES zostały wytworzone i wdrożone przez administracje podatkowe państw członkowskich na podstawie dokumentacji projektowej opracowanej przez odpowiednie agendy (Dyrekcje	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			Generalne) KE, natomiast wymiana danych odbywa się poprzez sieć kontrolowaną przez Komisję Europejską.		
20	Aplikacja mobilna (SPOE)	Ministerstwo Finansów	Aplikacja mobilna (następca SENT - GEO)	Planowany	

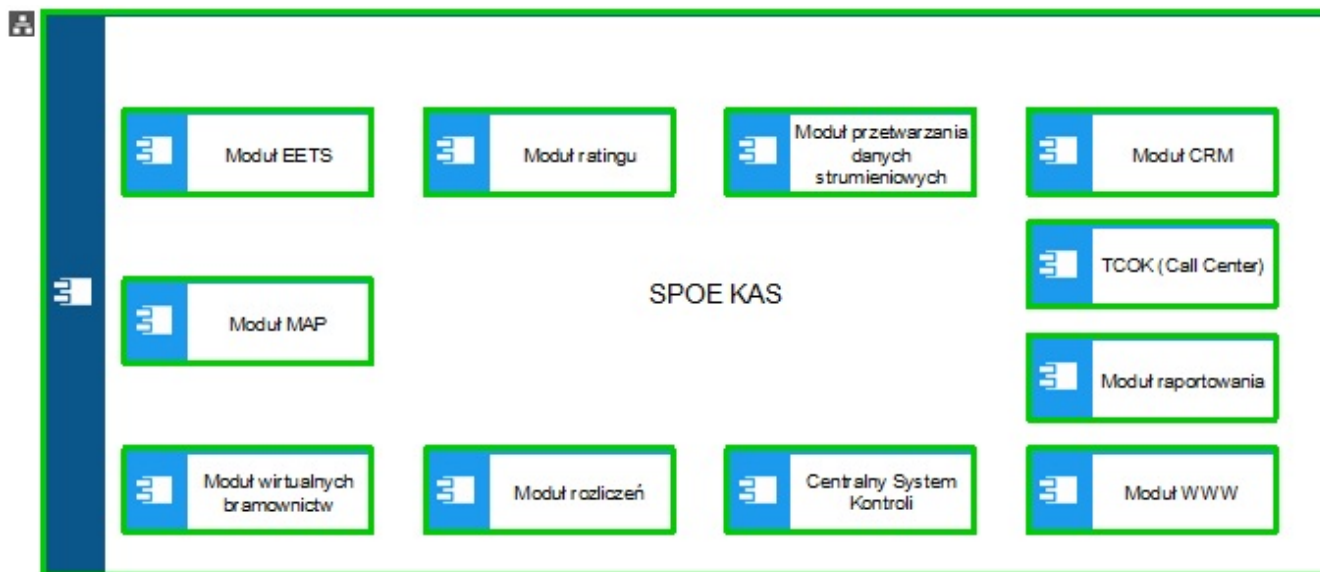
Lista przepływów

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
1	SPOE KAS	e-Urząd Skarbowy	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
2	SPOE KAS	System operatora MSPO	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
3	SPOE KAS	ANPRS PL	Tablica rejestracyjna pojazdu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
4	SPOE KAS	VIES	Podatnik	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
5	SPOE KAS	Aplikacja mobilna (SPOE)	Lokalizacja	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
6	SPOE KAS	System operatora płatności	Inicjacja transakcji, Karta płatnicza, Żądanie zapłaty	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
7	SPOE KAS	Kontrola - Dyspozytor nia (CKD)	Kontrola	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
8	SPOE KAS	Zewnętrzny system lokalizacyjny (ZSL)	Lokalizacja	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
9	SPOE KAS	ANPRS PL	Naruszenie, Pojazd	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
10	SPOE KAS	System operatora telekomunikacyjnego	Notyfikacja	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
11	SPOE KAS	CEIDG	Adres, Działalność gospodarcza osoby fizycznej, Osoba fizyczna	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
12	SPOE KAS	Urządzenie pokładowe OBU	Dane techniczne pojazdu, Pojazd, Saldo, Tablica rejestracyjna pojazdu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
13	SPOE KAS	CRP KEP	Osoba fizyczna, Podatnik, Podmiot	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
14	SPOE KAS	Urządzenie pokładowe OBU	Lokalizacja	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
15	SPOE KAS	SI KRS	Adres, Podmiot	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
						realizacji projektu
16	SPOE KAS	System Informatyczny CEPiK 2.0	Osoba fizyczna, Pojazd, Prawo jazdy, Zatrzymanie dokumentu pojazdu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
17	SPOE KAS	System Informatyczny CEPiK 2.0	Dane techniczne pojazdu, Pojazd	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
18	SPOE KAS	System operatora kart flotowych	Karta płatnicza	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
19	SPOE KAS	CHD RF (hurtownia)	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
20	SPOE KAS	System operatora płatności	Realizacja transakcji	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
21	SPOE KAS	PESEL	Adres, Osoba fizyczna	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
22	SPOE KAS	System operatora telekomunikacyjnego	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu
23	SPOE KAS	EETS	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu	Tryb odwołań bezpośrednich	krytyczny dla sukcesu projektu	do rozstrzygnięcia na etapie realizacji projektu

7.2. Kluczowe komponenty architektury rozwiązania



7.3. Przyjęte założenia technologiczne

Lp.	Obszar	Założenie technologiczne
1.	Infrastruktura	Infrastruktura serwerowa systemu będzie zwirtualizowana
2.	Sieć i bezpieczeństwo	
3.	Standardy wymiany danych	Zgodne z katalogiem usług Centrum Informatyki Resortu Finansów (CIRF).
4.	Systemy operacyjne serwerowe	Zalecane systemy zgodne z katalogiem usług CIRF: Linux, Windows Server.
5.	Bazy danych	Zalecane bazy danych zgodnie z katalogiem usług CIRF: Oracle, SQL Server, MySQL, DB2, Postgres.
6.	Serwery aplikacji	Zalecane serwery aplikacyjne zgodne z katalogiem usług CIRF: Java EE, JSP, .NET.
7.	Portale	Rozwiązania portalowe.
8.	Inne	W ramach realizacji projektu uwzględnione zostaną wymagania określone w Uchwale nr 97 Rady Ministrów w sprawie Inicjatywy „Wspólna Infrastruktura Informatyczna Państwa” z dnia 11 września 2019 r. (M.P. z 2019 Poz 862). Projektowany SPOE KAS spełnia kryteria zawarte w pkt. 3, pkt. 4, pkt 12 i pkt 14 Załącznika nr 2 do Uchwały, w związku z czym wdrożenie poszczególnych modułów SPOE KAS odpowiadających wskazanym kryteriom zostanie poprzedzone stosowną analizą możliwości wykorzystania rozwiązań chmurowych zgodnie z katalogiem wyszczególnionym w Uchwale.

7.4. Opis zasobów danych przetwarzanych w planowanym rozwiązaniu

Czy nowy system będzie tworzył zasoby danych o charakterze rejestru publicznego?

TAK/NIE

Lp.	Tworzony rejestr publiczny	Opis
1	Rejestr uiszczających opłatę elektroniczną	Zgodnie z art. 13 i a wskazanym w art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2020 poz. 1087), w celu uiszczania opłaty elektronicznej z wykorzystaniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest obowiązany dokonać rejestracji w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną. Rejestracji nie dokonuje się w przypadku uiszczania opłaty elektronicznej z wykorzystaniem usługi EETS. Rejestr uiszczających opłatę będzie stanowił integralną część Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

Czy nowy system będzie przetwarzał (używał, zmieniał) zawartość innych rejestrów publicznych?

TAK/NIE

Lp.	Rejestr publiczny	Opis	Zakres przetwarzania
1	CEPIK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	użycie
2	PESEL	Powszechny Elektroniczny System Ewidencji Ludności	użycie
3	CEIDG	Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej	użycie
4	CRPKEP	Centralny Rejestr Podmiotów Krajowej Ewidencji Podatników	użycie
5	KRS	Krajowy Rejestr Sądowy	użycie
6	VIES	VAT Information Exchange System	użycie

7.5. Bezpieczeństwo

Planowany poziom zapewnienia bezpieczeństwa (w rozumieniu przepisów §20 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności [...]) (Dz. U. 2012, poz. 526 z późn. zm.) w zakresie dot. systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji:

~~- system nie podlega rygorom KRI – należy wyjaśnić czy istnieją inne normy bezpieczeństwa, które będą spełnione przez system zgodnie z wymogami KRI~~

- dodatkowe zabezpieczenia powyżej wymogów KRI: należy wskazać uzasadnienie

SPOE KAS w zakresie dotyczącym rejestru uiszczających opłatę, o którym mowa w art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych

ustaw (Dz.U. poz. 1087 z 2020 r.), będzie zgodny z minimalnymi wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych, określonymi w Rozdziale III i Rozdziale IV Rozporządzenia.

Projektowany system zostanie wdrożony na podstawie przeprowadzonej analizy ryzyka środków technicznych i organizacyjnych, o których mowa w art. 32 RODO oraz oceny skutków dla ochrony danych osobowych, o której mowa w art. 35 RODO. SPOE KAS będzie ponadto uwzględniał zasadę privacy by design (ochrony danych w fazie projektowania) i zasadę privacy by default (domyślnej ochrony danych), o których mowa w art. 25 RODO.