

OPIS ZAŁOŻEŃ PROJEKTU INFORMATYCZNEGO

Tytuł projektu	Budowa, utrzymanie i rozwój Systemu Teleinformatycznego Centralnej Ewidencji Naruszeń 2.0		
Wnioskodawca	Minister Infrastruktury		
Beneficjent	Główny Inspektorat Transportu Drogowego		
Partnerzy	Brak		
Źródło finansowania	Budżet państwa, część budżetowa 39 transport.		
Całkowity koszt projektu	18 719 999,99 zł		
Planowany okres realizacji projektu	01-2021 do 11-2025		
Osoba kontaktowa	Michał Kozera	michal.kozera@gitd.gov.pl	48222204286

1. POWODY PODJĘCIA PROJEKTU

1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb

Projekt polega na utworzeniu nowego narzędzia teleinformatycznego na potrzeby ewidencji gromadzącej dane, o których mowa w art. 80 ustawy o transporcie drogowym. System będzie wspierał zadania służb przeprowadzających kontrole transportu drogowego. Realizacja projektu usprawni proces eliminacji niedozwolonych praktyk stosowanych przez nieuczciwych przedsiębiorców, co w konsekwencji wpłynie pozytywnie na zwiększenie konkurencyjności i zapewnienie równości szans w sektorze transportu drogowego. Dzięki rozwiązaniu możliwe będzie udostępnienie e-usług skierowanych do przedsiębiorców (A2B) jak i obywateli (A2C), a także podniesienie jakości danych poprzez ich weryfikację z rejestrami zewnętrznymi, co da możliwość udostępnienia nowych usług także organom kontrolnym - straż graniczna, policja, KAS - (A2A).

Obecny system był projektowany ponad 10 lat temu. Przyjęte założenia oraz fakt, że system był modyfikowany i utrzymywany przez różne podmioty powodują trudności w jego rozwoju ze względu na ograniczenia technologiczne i skomplikowanie kodu źródłowego.

Brakuje właściwej integralności danych po utracie połączenia z bazą centralną. Powoduje to sytuacje zdublowania, braku lub błędów w przekazywanych informacjach.

Przejsie na budowę komponentową systemu z niezależnymi modułami i komunikacją poprzez interfejsy, pozwoli na dynamiczny i elastyczny sposób jego rozbudowy. W ramach przedsięwzięcia zakładane jest wdrożenie architektury trójwarstwowej z możliwie „najlżejszą” warstwą prezentacji, warstwą logiki biznesowej ze sferą dziedzinową zawierającą moduły merytoryczne: Moduł Kontroli Drogowej, Moduł Planowania, Moduł Spraw, Moduł Kontroli Przedsiębiorstw, Portal Klienta, Moduł Raportowy i Hurtownia danych, Przetwarzanie danych i ze sferą pozad dziedzinową zawierającą moduły Usługi uwierzytelniania, Usługi wymiany danych, Zarządzanie uprawnieniami oraz warstwą danych (Serwer osadzenia aplikacji, Baza danych).

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
Przedsiębiorcy - przedsiębiorstwa transportowe	<ul style="list-style-type: none"> Brak możliwości sprawdzenia współczynnika ryzyka kontrolowanych przedsiębiorstw. Nieadekwatny czas kontroli do jej zakresu spowodowany ograniczeniami aplikacji. 	Kontrolowane transportowe podmioty gospodarcze – 70 tys.

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
Podmioty indywidualne – kierowcy, osoby fizyczne	<ul style="list-style-type: none"> Nieadekwatny czas kontroli do jej zakresu spowodowany ograniczeniami aplikacji. Brak dostępu do danych statystycznych. 	Kierowcy – 600 000. Obywatele - ok. 30 mln.
Użytkownicy w ramach Inspekcji – w tym inspektorzy, pracownicy administracyjni	<ul style="list-style-type: none"> Utrudniony dostęp do danych kontrolowanego oraz utrudnione pobieranie danych kontrolowanego. Brak informacji nt. trasy przejazdów pojazdów podlegających SENT. Utrudnione przekazywanie danych do innych systemów z przeprowadzonych kontroli oraz informacji o nałożonych karach. Utrudniona weryfikacja współczynnika ryzyka kontrolowanych przedsiębiorstw. Utrudniony dostęp do historii kontroli. Utrudniony dostęp do danych dotyczących przewoźników drogowych i zarządzających transportem podczas kontroli drogowej. Występuje konieczność weryfikacji kompletnych danych dotyczących pojazdów zgłoszonych do licencji wspólnotowych i zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Brak hurtowni danych. Brak przejrzystego i przyjaznego dla użytkownika modułu planowania kontroli. Potrzeba usprawnienia procesu przekazywania danych z kontroli do Komisji Europejskiej. Potrzeba usprawnienia modułu spraw w zakresie rejestrowania postępowań I i II instancyjnych oraz skarg do sądów. Brak możliwości komunikacji z systemami księgowymi WITD. Potrzeba usprawnienia rozliczania puli mandatów w czasie rzeczywistym. Brak mechanizmu nadzoru umożliwiającego bieżącą weryfikację pracy inspektorów. 	<p>Inspektorzy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego - 400.</p> <p>Inspektorzy Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego – 1000.</p> <p>Pracownicy administracyjni GITD i WITD – 400. Łącznie: 1 800.</p>
Podmioty instytucjonalne – właściwy miejscowo Komendant Wojewódzki Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Główny Inspektor Pracy, Straż	<ul style="list-style-type: none"> Brak możliwości bezpośredniego przekazywania do systemu informacji o naruszeniach przepisów stwierdzonych podczas kontroli z zakresu UTD. Brak dostępu do informacji i danych zgromadzonych w CEN. Brak elektronicznego przekazywania odpowiedzi na zapytania skierowane do GITD w zakresie w jakim te jednostki są uprawnione do 	<p>Policja (komendy wojewódzkie) - 16, Komendant Główny Straży Granicznej - 1, właściwy miejscowo Komendant Oddziału SG – 9, Szef Krajowej Administracji Skarbowej - 1,</p>

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
<p>Graniczna - Komendant Główny Straży Granicznej, właściwy miejscowo Komendant Oddziału SG.</p>	<p>żądania danych na podstawie odrębnych przepisów.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brak elektronicznego przekazywania oraz odbierania informacji o przeprowadzonych kontrolach drogowych stanu technicznego w których stwierdzono usterki poważne lub niebezpieczne. 	<p>Główny Inspektor Pracy – 1, łącznie: 28.</p>
<p>Podmioty instytucjonalne - pozostałe</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrudniona wymiana informacji. • Brak możliwości przekazywania bez zbędnej zwłoki innym państwom członkowskim miejsca siedziby kontrolowanego przedsiębiorcy wybranych wyników kontroli. 	<p>Policja (komendy powiatowe) - 272, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego - 1, Szef Agencji Wywiadu - 1, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego, delegatury CBA - 12, Komendant Placówki Straży Granicznej - 94, Dyrektorzy izb administracji skarbowej oraz naczelnicy urzędów celno-skarbowych - 33, Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej - 1, Sądy - 400, Prokuratury – 50, Służba Kontrwywiadu Wojskowego -1, Służba Wywiadu Wojskowego - 1, Biuro Nadzoru Wewnętrznego - 1, Służba Ochrony Państwa - 1, Główny Inspektor Pracy – 1, Zarządcy dróg - 2876, Państwa członkowskie UE oraz Państwa należące do</p>

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
		EOG i stowarzyszone z UE - 31, Jednostki samorządu terytorialnego – 400, GIS - 1, łącznie: ok. 4170.

1.2. Opis stanu obecnego

Obecnie nie ma możliwości korzystania z zasobów CEN przez zainteresowanych obywateli i przedsiębiorców. Zastosowana technologia tzw. „grubego klienta” sprawia, iż modyfikacja wersji systemu może powodować błędy ze względu na różne środowiska stacji roboczych. Rozszerzanie kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego powoduje generowanie coraz większej ilości danych oraz zwiększenie liczby osób korzystających z systemu online. Obecny system nie jest w stanie zapewnić odpowiedniej wydajności przy zmieniających się uwarunkowaniach zewnętrznych. Począwszy od 2011 r. Inspekcja Transportu Drogowego otrzymała na mocy innych ustaw nowe zadania, które nie były wcześniej przewidziane w systemie. Zmiana ustawodawstwa polskiego, jak również nowy „pakiet drogowy” przewidziany ustawodawstwem Unijnym wymusiły na służbach kontrolnych zbieranie dodatkowych danych. W 2017 r. GITD uzyskało zgodę Ministra Infrastruktury na budowę nowego systemu na potrzeby centralnej ewidencji naruszeń, jednakże ze względu na brak przyznanych środków finansowych nie była możliwa realizacja projektu do dnia dzisiejszego.

W chwili obecnej CEN jest systemem działającym, gromadzącym dane i informacje z przeprowadzonych kontroli z podziałem na:

- 1) informacje i dane o kontroli oraz o kontrolującym,
- 2) informacje i dane o podmiotach kontrolowanych,
- 3) informacje i dane o pojazdach i zespołach pojazdów będących przedmiotem kontroli,
- 4) informacje i dane o przewożonym ładunku.

Obecnie utrudniony jest dostęp podczas kontroli drogowej do informacji na temat:

- 1) przewoźnika,
- 2) stopnia ryzyka,
- 3) stwierdzonych naruszeń wykrytych podczas kontroli drogowych na terenie UE,
- 4) weryfikacji wydanych kart kierowców.

W ramach realizacji projektu wdrożenie nowego rozwiązania zostanie przeprowadzone z zachowaniem bezpiecznego, stabilnego przejścia z obecnie wykorzystywanego systemu, który zostanie wyłączony, z zapewnieniem ciągłości operacyjnej, jak i dostępności w obszarze statystyk.

2. EFEKTY PROJEKTU

2.1. Cele i korzyści wynikające z projektu

Cel - 1	Wdrożenie w ramach projektu interfejsów wymiany danych z rejestrami SRPRDO, SENT, CEPIK, KRS, CEIDG
---------	---

Cel strategiczny	Realizacja Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa w zakresie celu szczegółowego: wzmocnienie dojrzałości organizacyjnej jednostek administracji publicznej oraz usprawnienie zaplecza elektronicznej administracji. Realizacja Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w obszarze: e-Państwo poprzez wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych zapewniających budowę kompetencji cyfrowych administracji.
Korzyść:	Usprawnienie funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli przewozów drogowych poprzez : - zautomatyzowanie procesu weryfikacji danych kontrolowanych podmiotów; - udostępnienie uprawnionym organom poprzez interfejs komunikacyjny danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Naruszeń, - usprawnienie prowadzenia kontroli przez Inspektorów ITD dzięki udostępnieniu danych z innych rejestrów poprzez interfejs komunikacyjny.
KPI:	1. Liczba interfejsów wymiany danych z systemami zewnętrznymi. 2. Procent przeszkolonych inspektorów WITD z zakresu Modułu Kontroli Drogowej. 3. Odsetek krajowych podmiotów kontrolowanych po raz pierwszy, których dane zostały wprowadzone/uzupełnione do ewidencji z wykorzystaniem systemów zewnętrznych podczas kontroli przez Inspektorów ITD.
Wartość aktualna i docelowa KPI:	Ad.1 Aktualna: 0 Ad.2 Aktualna: 0 Ad.3 Aktualna: poniżej 10% Ad.1 Docelowa: 5 Ad.2 Docelowa: 90% inspektorów WITD zgodnie z przyjętym planem szkoleń. Ad. 3 Docelowa: 90%
Metoda pomiaru KPI	Ad.1 Jednokrotny protokół odbioru potwierdzający wdrożenie produkcyjne interfejsu. Termin pomiaru na zakończenie projektu. Ad.2 Częstkowe protokoły odbioru potwierdzające przeszkolenie inspektorów WITD. Termin pomiaru na zakończenie projektu. Ad. 3 Raport z systemu potwierdzający osiągnięcie wartości docelowej KPI w ramach jednorazowego pomiaru w terminie 12 miesięcy od zakończenia wdrożenia ST CEN 2.0.
Cel - 2	Utworzenie mechanizmu nadzoru wspomagającego bieżącą ocenę pracy inspektorów.
Cel strategiczny	Realizacja Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w obszarze: e-Państwo poprzez wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych zapewniających budowę kompetencji cyfrowych administracji.
Korzyść:	Usprawnienie procesu sprawowania nadzoru nad inspektorami Inspekcji Transportu Drogowego poprzez stworzenie mechanizmu nadzoru wspomagającego bieżącą ocenę pracy inspektorów - narzędzia umożliwiającego weryfikację pracy zespołu inspektorów oraz stopnia realizacji Ramowego Planu Kontroli zgodnie z przyjętymi założeniami.
KPI:	1. Liczba udostępnionych mechanizmów nadzoru. 2. Procent kontroli udokumentowanych protokołem, o szczegółach których nadzorujący pracę inspektorów wiedzą w czasie trwania zmiany.

Wartość aktualna i docelowa KPI:	Ad.1 Aktualna: 0 Ad.2 Aktualna: 0% Ad.1 Docelowa: 1 Ad.2 Docelowa: 80%
Metoda pomiaru KPI	Ad.1 Jednokrotny protokół odbioru potwierdzający wdrożenie produkcyjne mechanizmu nadzoru. Termin pomiaru na zakończenie projektu. Ad.2 Wynik ankiety badawczej potwierdzający osiągnięcie wartości docelowej KPI w okresie tygodnia w terminie od 2 do 3 miesięcy od zakończenia wdrożenia ST CEN 2.0 sprawdzającej dostęp dla 3 losowo wybranych nadzorujących pracę inspektorów do protokołów przygotowywanych w czasie trwania zmiany dla danego inspektora.
Cel - 3	Wytworzenie i udostępnienie Portalu Klienta
Cel strategiczny	Realizacja Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa w zakresie celu szczegółowego: zwiększenie jakości oraz zakresu komunikacji między obywatelami i innymi interesariuszami a państwem.
Korzyść:	Usprawnienie i poszerzenie kanałów informacji dla kontrolowanych podmiotów oraz udostępnienie ogólnych statystyk z obszaru transportu drogowego w zakresie Centralnej Ewidencji Naruszeń np.: dziennikarzom, studentom, naukowcom.
KPI:	1. Liczba wdrożonych Portali Klienta w ramach projektu. 2. Liczba wdrożonych e-usług udostępniania danych przedsiębiorcom. 3. Liczba wdrożonych e-usług udostępnienia ogólnych statystyk np.: dziennikarzom, studentom. 4. Liczba odsłon strony Portalu Klienta w okresie 1 miesiąca.
Wartość aktualna i docelowa KPI:	Ad.1 Aktualna: 0 Ad.2 Aktualna: 0 Ad.3 Aktualna: 0 Ad.4 Aktualna: 0 Ad.1 Docelowa: 1 Ad.2 Docelowa: 1 Ad.3 Docelowa: 1 Ad.4 Docelowa 1000
Metoda pomiaru KPI	Ad.1 Jednokrotny protokół odbioru potwierdzający wdrożenie produkcyjne Portalu Klienta. Termin pomiaru na zakończenie projektu. Ad.2 Jednokrotny protokół odbioru potwierdzający wdrożenie produkcyjne e-usługi udostępniania danych przedsiębiorcom. Termin pomiaru na zakończenie projektu. Ad.3 Jednokrotny protokół odbioru potwierdzający wdrożenie produkcyjne e-usługi udostępnienia ogólnych statystyk np.: dziennikarzom, studentom. Termin pomiaru na zakończenie projektu. Ad.4 Raport z liczby odsłon strony Portalu Klienta w okresie 1 miesiąca. Termin pomiaru: 6 miesięcy od daty wdrożenia ST CEN 2.0.
Cel - 4	Zastosowanie w ramach projektu nowej technologii z uwzględnieniem synchronizacji danych w tle

Cel strategiczny	Realizacja Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa w zakresie celu szczegółowego: wzmocnienie dojrzałości organizacyjnej jednostek administracji publicznej oraz usprawnienie zaplecza elektronicznej administracji. Realizacja Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w obszarze: e-Państwo poprzez wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych zapewniających budowę kompetencji cyfrowych administracji.
Korzyść:	Usprawnienie funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli przewozów drogowych poprzez przyśpieszenie aktualizacji danych w Centralnej Ewidencji Naruszeń.
KPI:	Średni czas przekazania protokołów z kontroli drogowej przekazanych do Centralnej Ewidencji Naruszeń.
Wartość aktualna i docelowa KPI:	Aktualna: 480 minut Docelowa: 240 minut
Metoda pomiaru KPI	Raport z systemu potwierdzający osiągnięcie wartości docelowej KPI w okresie kwartału w terminie 6 miesięcy od zakończenia wdrożenia ST CEN 2.0 dla wybranych inspektorów.

2.2. Udostępnione e-usługi

Lp.	Nazwa e-usługi	Typ	Zakres oddziaływania	Poziom dojrzałości e-usługi
1	Usługa udostępniania danych przedsiębiorcom.	A2B	Przedsiębiorcy - przedsiębiorstwa transportowe (rocznie ok 7000 transakcji)	Jednostronna interakcja
2	Usługa udostępnienia ogólnych statystyk np.: dziennikarzom, studentom	A2C	Podmioty indywidualne – kierowcy, osoby fizyczne (rocznie ok 500 transakcji)	Jednostronna interakcja

Lp.	Nazwa e-usługi	Typ	Zakres oddziaływania	Poziom dojrzałości e-sługi
3	Usługa udostępniania oraz zapisu danych uprawnionym organom o przeprowadzonych kontrolach	A2A	Podmioty instytucjonalne – właściwy miejscowo Komendant Wojewódzki Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Główny Inspektor Pracy, Straż Graniczna - Komendant Główny Straży Granicznej, właściwy miejscowo Komendant Oddziału SG. (rocznie ok 900 transakcji)	Dwustronna interakcja

2.3. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Nie dotyczy

2.4. Produkty końcowe projektu

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia
API	05-2024
Materiały szkoleniowe	11-2024
Rejestr Centralna Ewidencja Naruszeń	11-2024
ST CEN 2.0	11-2024

3. KAMIENIE MIŁOWE

Kamienie milowe	Planowany termin osiągnięcia
1. Ogłoszone postępowanie o zamówienie publiczne	2021-11-30
2. Podpisana umowa z wykonawcą	2022-05-31
3. Wdrożony Moduł Planowania, Moduł Zarządzania uprawnieniami, Moduł Usług uwierzytelniania, Baza danych. Wdrożony Moduł kontroli drogowej - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 16 miesięcy z udziałem użytkowników końcowych	2022-11-30

Kamienie milowe	Planowany termin osiągnięcia
4. Wdrożone interfejsy z systemami, które posiadają wersje integracyjne/ testowe - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 13 miesięcy z udziałem użytkowników końcowych	2023-02-28
5. Wdrożona Hurtownia danych i Moduł raportowy - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 7 miesięcy z udziałem użytkowników końcowych	2023-08-31
6. Wdrożony Moduł kontroli przedsiębiorstw - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 3 miesięcy z udziałem użytkowników końcowych	2024-02-29
7. Rozbudowana Hurtownia danych i Moduł raportowy z uwzględnieniem danych z kontroli przedsiębiorstw - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 2 miesięcy z udziałem użytkowników końcowych	2024-03-31
8. Dostarczona i skonfigurowana infrastruktura z uwzględnieniem bazy danych, serwera osadzenia aplikacji.	2024-04-30
9. Wdrożony Moduł Kontroli drogowej, API, Hurtownia danych i Moduł raportowy uwzględniający wyniki weryfikacji wersji preprodukcyjnych oraz przeszkoleni użytkownicy końcowi z danego zakresu systemu – Wersja podstawowa ST CEN 2.0	2024-05-31
10. Wdrożony Moduł Kontroli przedsiębiorstw, rozbudowana Hurtownia danych i Moduł raportowy uwzględniający wyniki weryfikacji wersji preprodukcyjnej oraz przeszkoleni użytkownicy końcowi z danego zakresu systemu	2024-07-31
11. Wdrożony Portal Klienta - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 1 miesiąca z udziałem użytkowników końcowych	2024-07-31
12. Wdrożony Portal Klienta uwzględniający wyniki weryfikacji wersji preprodukcyjnej oraz przeszkoleni użytkownicy końcowi z danego zakresu systemu	2024-09-30
13. Rozbudowana Hurtownia danych i Moduł raportowy z uwzględnieniem danych z Portalu Klienta - wersja preprodukcyjna do weryfikacji przez okres 1 miesiąca z udziałem użytkowników końcowych	2024-09-30
14. Wdrożone docelowe moduły: Planowania, Zarządzania uprawnieniami, Usług uwierzytelniania. Wdrożona wersja docelowa ST CEN 2.0 polegająca na rozbudowie Hurtowni danych i Modułu raportowego uwzględniająca wyniki weryfikacji wersji preprodukcyjnej oraz przeszkoleni użytkownicy	2024-11-30
Zoptymalizowany i ustabilizowany ST CEN 2.0 oraz zakończony projekt	2025-11-30

4. KOSZTY

4.1. Koszty ogólne projektu wraz ze sposobem finansowania

Całkowity koszt projektu (netto oraz brutto), w tym	Netto 15 219 512,19 zł Brutto 18 719 999,99 zł
---	---

Procent dofinansowania ze środków UE (brutto)		
Procent środków z budżetu państwa (brutto)	100%	
Podział całkowitego kosztu projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2022	Netto 292 682,93 zł Brutto 360 000,00 zł
	2023	Netto 1 134 146,34 zł Brutto 1 395 000,00 zł
	2024	Netto 12 841 463,42 zł Brutto 15 795 000,00 zł
	2025	Netto 951 219,50 zł Brutto 1 169 999,99 zł

4.2. Wykaz poszczególnych pozycji kosztowych

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
Oprogramowanie	Wytworzenie oprogramowania	11 200 000,00 zł	Wytworzenie modułów: kontrolnego, przedsiębiorstw, kontroli drogowej, kontroli stanu technicznego, portalu klienta, API do systemów. Poniesienie nakładów w tej wysokości jest niezbędne do wytworzenia oprogramowania Pozycja zawiera koszty projektowania, wytworzenia oprogramowania oraz wdrożenia oprogramowania, z uwzględnieniem kosztów dotyczących wydajności rozwiązań oraz kosztów związanych z zaprojektowaniem rozwiązań dot. bezpieczeństwa.
Infrastruktura	Infrastruktura teleinformatyczna (serwerownia podstawowa i zapasowa)	3 000 000,00 zł	Szacowany koszt infrastruktury teleinformatycznej w tym zakup serwerów, macierzy, urządzeń sieciowych. Wymieniony koszt zawiera wsparcie producenta. Koszty związane z bezpieczeństwem oraz wydajnością rozwiązania ponoszone są w ramach kosztów dostarczenia i konfiguracji infrastruktury – stanowią jeden z elementów obowiązków Wykonawcy.

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
Koszty UX i grafiki	Zaprojektowanie i wdrożenie przyjaznego interfejsu.	100 000,00 zł	Pozycja kosztowa obejmuje zagadnienia związane z User Experience, zaprojektowanie we współpracy użytkownikami systemu właściwych i ergonomicznych ekranów aplikacji. Dodatkowo koszty obejmują zaprojektowanie oraz wytworzenie wszelkich elementów graficznych rozwiązania.
Bezpieczeństwo	Mechanizmy i narzędzia (software i hardware) zapewniające bezpieczeństwo systemu.	200 000,00 zł	W ramach zadania sfinansowane zostaną koszty usługi w zakresie bezpieczeństwa rozwiązań informatycznych. Audyt produktów projektu, w szczególności wytworzonego oprogramowania (m.in. testy bezpieczeństwa, kodu i WCAG).
Wydajność rozwiązań	Przeprowadzanie testów wydajnościowych.	0,00 zł	Koszty te ponoszone są w ramach kosztów wytworzenia oprogramowania. Wydatki związane z przeprowadzeniem testów w celu zapewnienia odpowiedniej wydajności systemu wraz z udostępnionymi e-usługami.
Szkolenia	Szkolenia użytkowników systemu w WITD oraz GITD.	400 000,00 zł	Szkolenia użytkowników systemu w WITD oraz GITD.
Działania informacyjno-promocyjne	Działania w zakresie informacji i promocji projektu.	0,00 zł	Działania w zakresie informacji i promocji projektu będą realizowane w ramach aktywności GITD w mediach społecznościowych oraz na stronie www GITD poprzez zakładki dedykowane przedsiębiorcom oraz komunikaty umieszczane na stronie.

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)	Koszty związane z zarządzaniem.	3 819 999,99 zł	<p>Koszty związane z utrzymaniem wytworzonych przez wykonawcę poszczególnych modułów oraz koszty dostosowania aplikacji związane ze zmianami prawnymi.</p> <p>Koszty związane z zarządzaniem po stronie GITD zostaną poniesione w ramach własnych środków budżetowych przy realizacji projektu, wynagrodzenia pracowników zaangażowanych w projekt zostały oszacowane wraz z kosztami pracodawcy.</p>

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

Całkowity koszt utrzymania trwałości projektu (brutto)	7 400 000,00 zł		Źródło finansowania
Podział całkowitego kosztu utrzymania trwałości projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2026	880 000,00 zł (brutto) (715 447,15 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2027	880 000,00 zł (brutto) (715 447,15 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2028	880 000,00 zł (brutto) (715 447,15 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2029	3 880 000,00 zł (brutto) (3 154 471,54 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2030	880 000,00 zł (brutto) (715 447,15 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa

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
Brak ciągłości działania wybranych funkcjonalności systemu z uwagi na zależność w jego działaniu od dostępności systemów zewnętrznych.	Średnia	Średnie	Przygotowanie i udostępnienie dokumentacji technicznej niezbędnej do integracji z innymi systemami. Zapewnienie zgodności CEN 2.0 z ustawą o informatyzacji (w tym rozporządzeniem KRI). Współpraca z dysponentami tych systemów.
Zmiany prawne krajowe i wspólnotowe.	Duża	Średnie	Monitorowanie projektów legislacyjnych krajowych oraz unijnych aktów prawnych.
Rotacja personelu uczestniczącego w projekcie.	Średnia	Średnie	Zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników wnioskodawcy zaangażowanych w realizację projektu, odpowiednia motywacja pracowników.
Niestabilne otoczenie techniczne – system będzie się integrował z systemami, które mogą być na etapie planowania lub budowy.	Duża	Średnie	Monitorowanie zmian na etapie ich planowania, uzgodnienia z podmiotami planującymi integrację lub dokonującymi modyfikacji.
Opóźnienia w realizacji projektu związane ze zwiększoną nieobecnością personelu w związku z pandemią SARSCoV-2.	Duża	Średnie	Monitorowanie przestrzegania zaleceń Państwowej Inspekcji Sanitarnej i stosowanie wytycznych służb sanitarnych w zakresie kwarantanny i zasad higieny oraz innych wytycznych i zaleceń wprowadzanych przez organy administracji publicznej.
Opóźnienia w realizacji umowy przez dostawcę systemu.	Średnia	Średnie	Stały monitoring postępów realizacji umowy.

5.2. Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Zmiana przepisów regulujących procedury realizowane przez system CEN 2.0.	Średnia	Średnie	Bieżące monitorowanie zmian w przepisach prawnych. Projektowanie systemu w sposób umożliwiający wprowadzenie części zmian poprzez rekonfigurację.
Rotacja personelu utrzymującego produkt projektu.	Średnia	Niskie	Zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników wnioskodawcy zaangażowanych w realizację projektu, odpowiednia motywacja pracowników.

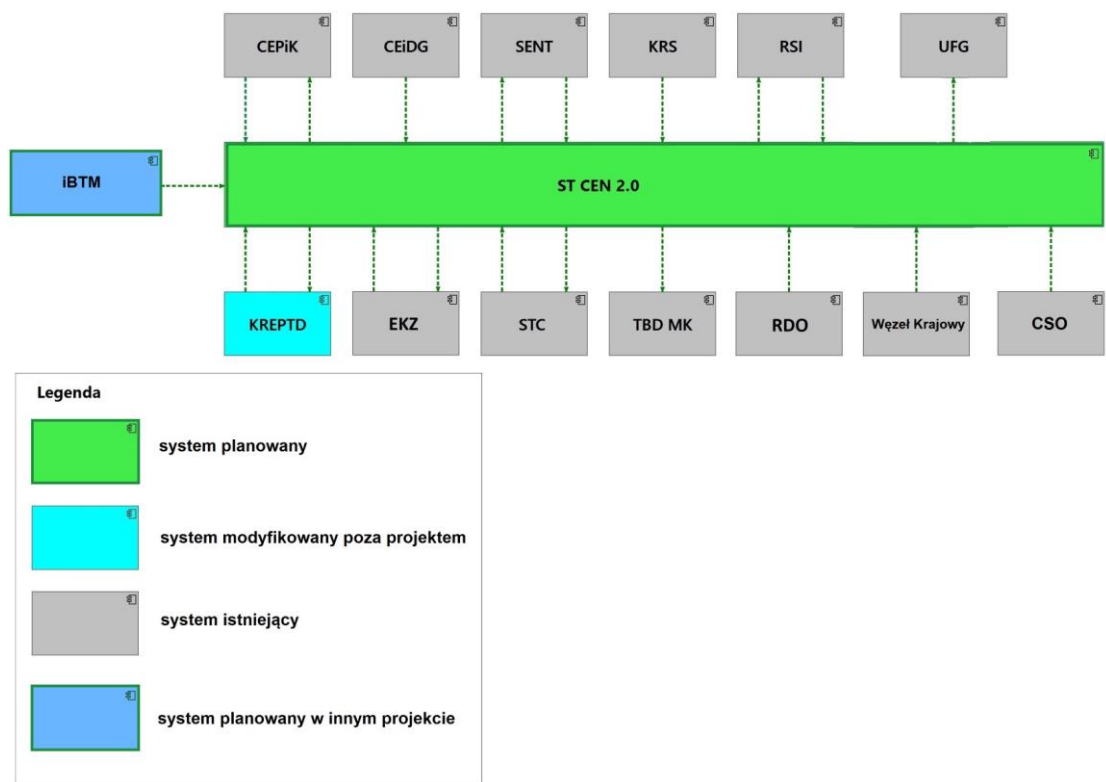
6. OTOCZENIE PRAWNE

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
1	Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. (tj. Dz. U. z 2021r. poz. 919 z późn. zm.) art. 80 wraz z aktami wykonawczymi	TAK /NIE		
2	Ustawa prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. z 2021r. poz. 450 z późn. zm.) wraz z aktami wykonawczymi	TAK /NIE		
3	Ustawa o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2020r. poz. 470 z późn. zm.)	TAK /NIE		
4	Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych (tj. Dz. U. z 2021r. poz. 756 z późn. zm.)	TAK /NIE		
5	Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2020r. poz. 859 z późn. zm.)	TAK /NIE		
6	Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. U. U. E. L314/3)	TAK /NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
7	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności [...] (Dz. U. 2017, poz. 2247 t.j.)	TAK /NIE		
8	Ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz.U. 2005 poz.565 z późn. zm.)	TAK /NIE		
9	Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa na lata 2014-2022 (uchwała nr 109/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.)	TAK /NIE		
10	Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz.U. 2018 poz. 1000 z późn. zm.)	TAK /NIE		
11	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		
12	Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz.U. 2018 poz. 1560 z późn. zm.)	TAK /NIE		

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	Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego KREPTD	Główny Inspektor Transportu Drogowego	Rejestr przedsiębiorców transportu drogowego.	Modyfikowany	Przekazywanie informacji dotyczących poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników - przedsiębiorców, zarządzających. Pozyskiwanie danych i informacji w poszerzonym zakresie o kontrolowanym przedsiębiorcy, zarządzającym, w tym z kontroli przeprowadzanych w UE.

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
2	Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej CEIDG	Minister właściwy do spraw gospodarki	Rejestr przedsiębiorców, będących osobami fizycznymi.	Istniejący	
3	System SENT	Minister Finansów	System służący do monitorowania, gromadzenia i przetwarzania danych o przewozie towarów podlegających zgłoszeniu.	Istniejący	
4	Krajowy Rejestr Sądowy KRS	Minister Sprawiedliwości	Krajowy Rejestr Sądowy.	Istniejący	
5	System Tachografów Cyfrowych STC	Minister Infrastruktury	System Tachografów Cyfrowych. System zawierający dane do wydanych kart tachografów cyfrowych.	Istniejący	
6	iBTM	Główny Inspektor Transportu Drogowego	System teleinformatyczny realizujący zadania Biura ds. Transportu Międzynarodowego w ramach GITD.	Planowany	
7	System Informatyczny CEPiK 2.0	Minister właściwy do spraw informatyzacji	Centralna Ewidencja Pojazdów i Centralna Ewidencja Kierowców	Istniejący	
8	TBD MK	Główny Inspektor Transportu Drogowego	System służący do rozliczania mandatów karnych.	Istniejący	
9	EKZ	Główny Inspektor Transportu Drogowego	System służący do elektronicznej kontroli zezwoleń.	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
10	System RSI	Komisja Europejska	System do wymiany komunikatów pomiędzy punktami kontaktowymi państw członkowskich w zakresie drogowej kontroli technicznej. Na podstawie Rozporządzenia Wykonawczego UE z dnia 29.11.2017 r. ws. szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej.	Istniejący	
11	Ośrodek Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego OI UFG	Minister Finansów	Ośrodek Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego	Istniejący	
12	Rejestr Dowodów Osobistych RDO	Minister właściwy do spraw informatyzacji	Rejestr Dowodów Osobistych	Istniejący	
13	Centralny System Odpadowy (CSO)	Minister właściwy do spraw środowiska	Baza Danych o Produktach i Opakowaniach oraz o Gospodarce Odpadami	Istniejący	
14	Krajowy Węzeł Identyfikacji Elektronicznej	Minister właściwy do spraw informatyzacji	Krajowy Węzeł Identyfikacji Elektronicznej (Węzeł Krajowy)	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
15	System Teleinformatyczny Centralnej Ewidencji Naruszeń 2.0 (ST CEN 2.0)	Główny Inspektor Transportu Drogowego	System budowany w ramach przedmiotowego projektu na potrzeby gromadzenia danych i informacji odpowiednio do rodzaju, przedmiotu i zakresu przeprowadzonej kontroli takich jak: informacje i dane o kontroli, kontrolowanym oraz kontrolującym, informacje i dane o pojeździe i przyczepie, informacje i dane o ładunku na podstawie art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. (tj. z dnia 7 maja 2021 r.; Dz.U. z 2021 r. poz. 919).	Planowany	

Lista przepływów

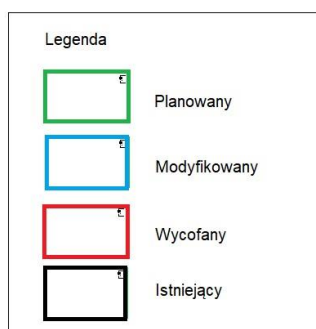
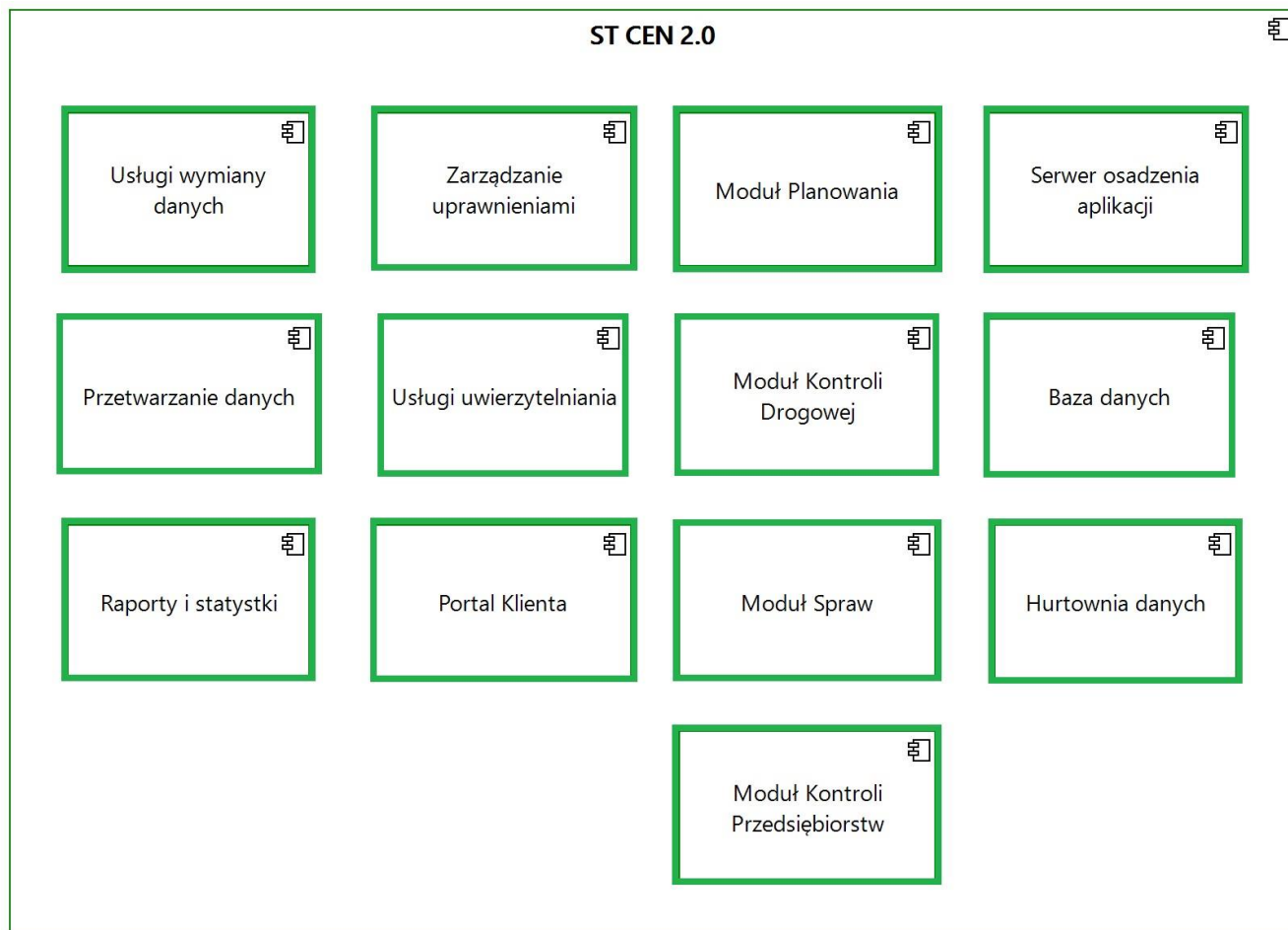
Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
1	System Informatyczny CEPiK 2.0	ST CEN 2.0	Dane określone w art. 80b, art. 100aa ustawy Prawo o ruchu drogowym. CEP Centralna Ewidencja Pojazdów i CEK Centralna Ewidencja Kierowców.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
2	ST CEN 2.0	System Informatyczny CEPIK 2.0	Informacje o zatrzymanych i zwróconych dokumentach. CEP i CEK.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
3	KREPTD	ST CEN 2.0	Dane i informacje o kontrolowanym przedsiębiorcy, zarządzającym. KREPTD.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
4	ST CEN 2.0	KREPTD	Poważne naruszenia popełnione przez przedsiębiorców, zarządzających. KREPTD.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
5	CEIDG	ST CEN 2.0	Dane i informacje o kontrolowanym przedsiębiorcy. CEIDG.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
6	SENT	ST CEN 2.0	Dane o zarejestrowanym przewozie towarów podlegających monitorowaniu. SENT.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
7	ST CEN 2.0	SENT	Przekazanie danych o wyniku przeprowadzonej kontroli. SENT.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
8	KRS	ST CEN 2.0	Dane i informacje o kontrolowanym przedsiębiorstwie. KRS.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
9	STC	ST CEN 2.0	Dane dotyczące wydanych kart kierowców do tachografów	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
10	ST CEN 2.0	STC	Przesyłanie informacji o zatrzymaniu karty kierowcy. STC.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
11	iBTM	ST CEN 2.0	Dane i informacje dotyczące polskiego przedsiębiorcy, dotyczące zarządzającego, dane o pojazdach w zakresie licencji, wypisów, zezwoleń, certyfikatów. iBTM.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
12	ST CEN 2.0	TBD MK	Przekazywanie danych o wystawionym mandacie. TBD MK.	Kopiowanie danych	Krytyczny dla sukcesu projektu	Wymiana plików
13	System RSI	ST CEN 2.0	Odebranie informacji o drogowych kontrolach stanu technicznego. System RSI.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
14	ST CEN 2.0	System RSI	Przekazywanie informacji o drogowych kontrolach stanu technicznego. System RSI.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
15	ST CEN 2.0	UFG	Przekazywanie danych o braku obowiązkowego ubezpieczenia OC. OI UFG.	Tryb odwołań bezpośrednich	Realizowany inną metodą	web service
16	Rejestr Dowodów Osobistych RDO	ST CEN 2.0	Pobieranie danych kierowcy wraz z jego wizerunkiem. RDO.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
17	Centralny System Odpadowy CSO	ST CEN 2.0	Pobieranie danych dotyczących transportu odpadów. CSO.	Tryb odwołań bezpośrednich	Realizowany inną metodą	web service
18	Krajowy Węzeł Identyfikacji Elektronicznej	ST CEN 2.0	Uwierzytelnianie przedsiębiorców w Portalu Klienta	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
19	ST CEN 2.0	EKZ	Przekazywanie danych o skontrolowany m zezwoleniu. EKZ.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service
20	EKZ	ST CEN 2.0	Przekazywanie danych o ważności zezwolenia. EKZ.	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	web service

7.2. Kluczowe komponenty architektury rozwiązania



7.3. Przyjęte założenia technologiczne

Lp.	Obszar	Założenie technologiczne
1.	Infrastruktura	
2.	Sieć i bezpieczeństwo	
3.	Standardy wymiany danych	
4.	Systemy operacyjne serwerowe	
5.	Bazy danych	

6.	Serwery aplikacji	
7.	Portale	
8.	Inne	

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	Centralna Ewidencja Naruszeń	Na podstawie art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. (tj. z dnia 7 maja 2021 r.; Dz.U. z 2021 r. poz. 919) Centralna Ewidencja Naruszeń to rejestr, w którym gromadzi się dane i informacje odpowiednie do rodzaju, przedmiotu i zakresu przeprowadzonej kontroli takie jak: informacje i dane o kontroli, kontrolowanym oraz kontrolującym, informacje i dane o pojeździe i przyczepie, informacje i dane o ładunku.

Czy nowy system będzie przetwarzał (używał, zmieniał) zawartość innych rejestrów publicznych? TAK/~~NIE~~

Lp.	Rejestr publiczny	Opis	Zakres przetwarzania
1	CEP i CEK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Centralna Ewidencja Kierowców	Zmiana - zmiana statusu dokumentu (zatrzymanie, zwrócenie), przekazywanie wskazań drogomierza
2	KREPTD	Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego	Zmiana - zmiany w ewidencji poważnych naruszeń.
3	CEIDG	Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej	Używanie - sprawdzenie danych kontrolowanego przedsiębiorcy.
4	KRS	Krajowy Rejestr Sądowy	Używanie - sprawdzenie danych kontrolowanego przedsiębiorcy.
5	Rejestr Dowodów Osobistych RDO	Rejestr Dowodów Osobistych	Używanie - pobieranie danych kierowcy wraz z jego wizerunkiem.
6	Baza Danych o Produktach i Opakowaniach oraz Gospodarce Odpadami (BDO)	Baza Danych o Produktach i Opakowaniach oraz Gospodarce Odpadami	Używanie - pobieranie danych dotyczące transportu odpadów.

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 podlega rygorom KRI
- ~~- 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~~