



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Administracji Publicznej

KAP.410.003.03.2017
P/17/003

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/003 – Wdrażanie systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Administracji Publicznej
Kontrolerzy	1. Maciej Mierzejewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KAP/56/2017 z 2 czerwca 2017 r. 2. Agnieszka Bernaś-Coşkun, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KAP/62/2017 z 2 czerwca 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych Spółka Akcyjna
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Woyciechowski - Prezes Zarządu Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych Spółka Akcyjna od 11 stycznia 2016 r. ¹ (dowód: akta kontroli str. 68-106)

Wykaz skrótów i pojęć

CEK	Centralna Ewidencja Kierowców.
CEP	Centralna Ewidencja Pojazdów.
CEPiK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – system informatyczny służący do obsługi CEP i CEK.
CEPiK 2.0	Projekt, a następnie program mający na celu modernizację systemu informatycznego CEPiK, w tym m.in. poszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEP i CEK, standaryzację gromadzonych danych w oparciu o katalog marek i typów pojazdów oraz udostępnienie e-usług dla obywateli i przedsiębiorców.
COI	Centralny Ośrodek Informatyki ² - główny dostawca i wykonawca systemu CEPiK 2.0, zgodnie z umową nr 8/DEP/2013 z 27 września 2013 r. w sprawie realizacji projektu „CEPiK 2.0”, zawartą pomiędzy COI a Skarbem Państwa – Ministrem Spraw Wewnętrznych.
Harmonogram	Harmonogram prac w programie CEPiK 2.0. Dokument pn. <i>Postęp prac CEPiK 2.0 harmonogram ramowy</i> .
Interesariusz	Podmiot (osoba, społeczność, instytucja, organizacja, urząd), który może wpływać na program CEPiK 2.0 lub pozostaje pod jego wpływem.
KS	Komitet Sterujący Projektem/Programem CEPiK 2.0.
MC	Ministerstwo Cyfryzacji, odpowiedzialne za zarządzanie CEPiK 2.0, zamawiający w rozumieniu umowy nr 8/DEP/2013.
Podwykonawca	Obecnie DXC Technology, która jest następcą prawnym firmy Enterprise Services Polska sp. z o.o., która z kolei była następcą prawnym Hewlett - Packard Polska sp. z o. o.
Porozumienie	Porozumienie z 20 kwietnia 2016 r. zawarte pomiędzy Ministerstwem Cyfryzacji a PWPW S.A. w sprawie współpracy w zakresie integracji systemów teleinformatycznych POJAZD i KIEROWCA oraz systemu

¹ Wcześniej: Krzysztof Żarnota od 1 stycznia 2013 r. do 14 lutego 2014 r., Sławomir Greła od 14 lutego 2014 r. do 27 czerwca 2014 r., Marek Siwiec od 27 czerwca 2014 r. do 11 stycznia 2016 r.

² Zgodnie z zarządzeniem nr 6 Ministra Cyfryzacji z dnia 31 grudnia 2015 r. w sprawie nadania statutu instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą „Centralny Ośrodek Informatyki” (Dz. Urz. MC poz. 7, ze zm.) jest to instytucja gospodarki budżetowej podległa Ministrowi Cyfryzacji.

informatycznego WORD i Portalu OSK z systemem informatycznym CEPiK 2.0.

Porozumienie projektowe	Porozumienie projektowe nr 2 z 18 stycznia 2013 r. do Ramowej Umowy Współpracy na wykonanie Rozwiązania dotyczącego Ośrodków Szkolenia Kierowców (OSK) zawarte pomiędzy PWPW S.A. a Hewlett - Packard Polska sp. z o.o.
POSK	Portal wykorzystywany w Ośrodkach Szkolenia Kierowców w procesie szkolenia kandydatów na kierowców i do obsługi profilu tych kandydatów.
PWPW	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych Spółka Akcyjna. Jednoosobowa spółka Skarbu Państwa ³ , nad którą nadzór właścicielski sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji ⁴ .
Refactoring	Proces wprowadzania zmian w projekcie/programie, w wyniku których zasadniczo nie zmienia się jego funkcjonalność.
SI KIEROWCA	System wykorzystywany w starostwach powiatowych/urzędach miast na prawach powiatu do wspomagania wydawania uprawnień do kierowania pojazdami i personalizacji praw jazdy.
SI POJAZD	System wykorzystywany w starostwach powiatowych/urzędach miast na prawach powiatu do wspomagania rejestracji pojazdów i personalizacji dowodów rejestracyjnych.
SI WORD	System wykorzystywany w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego przy wspomaganiu egzaminowania kandydatów na kierowcę i obsługiwaniu profilu tych kandydatów.
System CEPiK 2.0	Zmodernizowany system informatyczny służący do obsługi CEP i CEK ⁵ .
Systemy PWPW	Systemy POJAZD, KIEROWCA, WORD oraz POSK.
Testy integracyjne	Testy wykonywane w celu wykrycia błędów we współdziałaniu systemu CEPiK 2.0 z Systemami PWPW.
Umowa utrzymaniowa	Umowa nr 9600002888/NR HP/EDS_ITO/49/2009 z 25 września 2009 r. zawarta pomiędzy PWPW S.A. a firmą Hewlett - Packard Polska sp. z o. o. <i>na wykonanie usług utrzymaniowych i usług rozwojowych Systemów oraz systemu SPD</i> ⁶ .
Załącznik nr 7	Załącznik nr 7 <i>Szczegółowe zasady świadczenia usług – SLA</i> ⁷ do umowy 9600002888/NR HP/EDS_ITO/49/2009.

³ Zgodnie z art. 3 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. poz. 2259), spółka, której akcjonariuszami są wyłącznie Skarb Państwa lub inne państwowe osoby prawne, jest państwową osobą prawną.

⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 2017 r. w sprawie wykazu spółek, w których prawa z akcji Skarbu Państwa wykonują inni niż Prezes Rady Ministrów członkowie Rady Ministrów, pełnomocnicy Rządu lub państwowe osoby prawne (Dz. U. poz. 10, ze zm.).

⁵ Ostatni moduł systemu CEPiK 2.0 ma być wdrożony do 4 czerwca 2018 r.

⁶ SPD – System Informatyczny Przetwarzania Dokumentów.

⁷ SLA - ang. *Service Level Agreement* - umowa o gwarantowanym poziomie świadczenia usług – umowa utrzymania i systematycznego poprawiania poziomu jakości usług ustalonego między klientem a usługodawcą.

II. Ocena kontrolowanej działalności

PWPW należycie i zgodnie z Porozumieniem realizowała zadania związane z wykonaniem i udostępnieniem oprogramowania służącego wspomaganie procesów: rejestracji pojazdów, uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w związku z realizacją systemu CEPiK 2.0, w szczególności:

- przyjęta metoda zarządzania pracami była wystarczająca i adekwatna do zadania projektowego polegającego na integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0,
- przyjęta struktura organizacyjna przedsięwzięcia była odpowiednia do skali przedsięwzięcia integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0,
- PWPW i jej Podwykonawca posiadali odpowiednią wiedzę w zakresie ryzyk związanych z eksploatacją Systemów PWPW i ich dostosowaniem do współpracy z systemem CEPiK 2.0,
- zapewniono konsultacje z użytkownikami końcowymi Systemów PWPW, w związku z integracją tych systemów z systemem CEPiK 2.0,
- zastosowane przez PWPW metody monitorowania postępu prac integracyjnych Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 były adekwatne i skuteczne,
- rzetelnie i prawidłowo przeprowadzono testy Systemów PWPW po wprowadzanych zmianach.

PWPW uwzględniła wymagania dotyczące bezpieczeństwa informatycznego w swoich systemach. Wraz z Podwykonawcą wyznaczyła osoby odpowiedzialne za obszar bezpieczeństwa tych systemów. Opracowała i aktualizowała dokumentację w zakresie bezpieczeństwa, gdzie zostały wskazane zasady i reguły dotyczące bezpieczeństwa Systemów PWPW.

W ocenie NIK, dotychczasowe działania PWPW przy budowie Systemów PWPW prowadzono zgodnie z przyjętymi założeniami Porozumienia oraz wprowadzono mechanizmy umożliwiające bezpieczne działanie Systemów PWPW. PWPW adekwatnie do postępu prac COI realizowała prace nad integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0.

NIK zwraca uwagę na ryzyko dla terminowego przeprowadzenia prac programistycznych PWPW nad modulem *Niezgodności*, ze względu na opóźnienia prac prowadzonych przez COI. NIK zauważa również, że w sytuacji prowadzenia testów integracyjnych Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 w udostępnionym przez COI środowisku testowym nieodpowiadającym rzeczywistym warunkom pracy, istnieje ryzyko ujawnienia się dalszych błędów w zakresie testów zakończonych pozytywnie, po przeprowadzeniu testów na danych rzeczywistych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu
faktycznego

PWPW opracowała, wdrożyła oraz utrzymuje we właściwych organach oraz Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego systemy informatyczne: POJAZD, KIEROWCA, WORD oraz POSK wykorzystywane do obsługi funkcjonującego obecnie systemu CEPiK.

W ramach Porozumienia, PWPW została zobowiązana m.in. do nieodpłatnego:

- zintegrowania SI POJAZD, SI KIEROWCA, SI WORD i POSK z systemem CEPiK 2.0,
- zapewnienia komunikacji SI POJAZD i SI KIEROWCA z i do systemu CEPiK 2.0 w oparciu o dostarczoną przez MC rozległą sieć transmisji danych,
- zapewnienia w SI POJAZD, SI KIEROWCA, SI WORD i POSK rozwiązań do wyjaśniania niezgodności i podniesienia jakości danych i informacji zgromadzonych w CEPiK 2.0,
- zarządzania i serwisowania infrastruktury teleinformatycznej zainstalowanej w siedzibach organów właściwych do spraw rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy (zapewnianej przez PWPW) oraz zarządzania infrastrukturą teleinformatyczną zainstalowaną w siedzibie WORD (zapewnioną przez WORD), niezbędnej do integracji z systemem CEPiK 2.0,

- zapewnienia organom właściwym do spraw rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy rozwiązania awaryjnego, zapewniającego ciągłość wydawania kart kryptograficznych i certyfikatów uprawniających do pracy w SI POJAZD i SI KIEROWCA,
- zapewnienia organom właściwym do spraw rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy rozwiązania technicznego, dającego w przypadku awarii sieci możliwość uruchomienia komunikacji z systemem CEPiK 2.0 w trybie awaryjnym,
- przeprowadzenie szkoleń dla użytkowników dotyczących zmian Systemów PWPW.

(dowód: akta kontroli str. 7-21, 129)

1. Do 20 kwietnia 2016 r., tj. do dnia zawarcia Porozumienia, PWPW podejmowała działania zmierzające do rozwoju Systemów PWPW współpracujących z funkcjonującym systemem CEPiK na podstawie umowy utrzymaniowej. Zgodnie z tą umową Podwykonawca miał wykonać usługi obejmujące utrzymanie i rozwój dotychczasowych Systemów PWPW. Usługi rozwojowe obejmowały m.in. integrację Systemów PWPW z systemem CEPiK oraz z innymi systemami w przyszłości, jak również modyfikacje oprogramowania i infrastruktury sprzętowej wykorzystywanej przez Systemy PWPW. Prace te wykonywane były w ramach wynagrodzenia wskazanego w aneksie do ww. umowy.

Jak poinformował Prezes Zarządu PWPW, prace nad integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 rozpoczęły się w lipcu 2015 r., gdy COI udostępnił dokumentację projektową dotyczącą CEP i CEK.

Zgodnie z §8 umowy utrzymaniowej, określającym tryb zamawiania przez PWPW usług rozwojowych u Podwykonawcy, PWPW zwróciła się 6 listopada 2015 r. do Podwykonawcy o sporządzenie oferty w zakresie ww. dokumentacji projektowej dla CEP i CEK. Pierwsza oferta została przedstawiona PWPW 13 listopada 2015 r. Prace nad ostatecznym kształtem dokumentacji dotyczącej współpracy Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 (m.in. opracowywano specyfikacje wymagań/projekty techniczne) trwały do lipca 2016 r., tj. do podpisania aneksu nr 15 do umowy utrzymaniowej⁸.

(dowód: akta kontroli str. 3-35, 129)

Zmiany i modyfikacje umożliwiające integrację Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 wykonywane były od lipca 2015 r. na podstawie przygotowanej przez COI dokumentacji projektowej.

W okresie od 3 lipca do 25 sierpnia 2015 r. PWPW otrzymała z COI częściową dokumentację dotyczącą CEP, CEK oraz Profilu Kandydata na Kierowcę (PKK).

W ramach prac nad integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0, przedstawiciele PWPW od 11 sierpnia 2015 r. uczestniczyli w spotkaniach roboczych (tzw. spotkania statusowe), na których wraz z przedstawicielami COI i Podwykonawcy omawiano m.in. kwestie: uwag do dokumentacji, rozpoczęcia prac nad kolejnymi modułami, aktualizacji harmonogramu oraz kolejnych etapów projektu.

Przedstawiciele PWPW uczestniczyli również w posiedzeniach Komitetu Sterującego Projektu (ADSxP), powołanego do realizacji porozumienia zawartego 1 grudnia 2009 r. pomiędzy MSW a PWPW w sprawie współpracy w zakresie integracji systemów teleinformatycznych POJAZD i KIEROWCA z CEPiK.

Na posiedzeniach ww. Komitetu m.in. rozstrzygano spory dotyczące zastosowanych rozwiązań w zakresie integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0, a na posiedzeniu 19 lutego 2016 r. MC i COI przedstawili uczestnikom projekt harmonogramu wdrożenia projektu CEPiK 2.0.

(dowód: akta kontroli str. 22-35, 46, 118)

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezesa Zarządu, do marca 2016 r. nie istniał żaden formalny harmonogram, (...) spółka kierowała się terminami zmian określonymi w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Pierwszy harmonogram został przekazany przez COI w marcu 2016 r. Prezes podał też, że od grudnia 2016 r. odnotowanie postępu prac PWPW następuje poprzez aktualizowanie stanu zaawansowania prac realizowanych przez PWPW w harmonogramie prac w programie CEPiK 2.0. Do czerwca 2017 r. dziewięciokrotnie

⁸ Aneks nr 15 z 19 lipca 2016 r. do umowy nr 9600002888/NR HP/EDS_ITO/49/2009 na wykonanie na zlecenie PWPW usług rozwojowych w zakresie obejmującym integrację systemów POJAZD, KIEROWCA, WORD z SI CEPiK 2.0.

zmieniono harmonogram programu CEPiK 2.0. Zmiana ww. harmonogramu po uruchomieniu realizacji programu CEPiK 2.0 (który zastąpił projekt CEPiK 2.0) wynikała głównie z reorganizacji sposobu budowy systemu CEPiK 2.0 przez MC (właściciela programu) i nadania mu struktury programu począwszy od IV kwartału 2016 r., w szczególności podziału procesu integracji z Systemami PWPW na fazy kończące się w różnych datach. Dalsze zmiany wynikały m.in. z: modyfikacji systemu CEPiK 2.0 z powodu jego refactoringu oraz konieczności usuwania usterek wykrytych podczas testów integracyjnych, co wymuszało ponowne opracowanie i/lub przetestowanie zmian.

(dowód: akta kontroli str. 21-35, 47-55, 123-129)

Prezes Zarządu PWPW poinformował, że pierwsze zmiany w Systemach PWPW zostały opracowane na podstawie dokumentacji przekazanej do PWPW dla następujących modułów: CEP – wrzesień 2015 r., CEK – październik 2015 r., PKK – październik 2015 r., Słowniki – sierpień 2015 r., Niezgodności – wrzesień 2015 r., Panel Komunikacyjny – październik 2015 r., Ewidencje PKK – marzec 2016 r., Homologacje – kwiecień 2016 r., a Raporty – maj 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 3-21, 35, 46)

W ocenie NIK, PWPW właściwie prowadziła działania w zakresie rozwoju funkcjonujących Systemów PWPW, w celu umożliwienia ich integracji z systemem CEPiK 2.0. Działania te realizowane były głównie na podstawie zawartej umowy utrzymaniowej.

2. Ramy metodyczne integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0. zostały zdefiniowane na trzech zasadniczych poziomach:

- 1) wykonawczym, tj. określającym zasady współpracy pomiędzy:
 - PWPW a MC i COI, na zasadach przedstawionych m.in. w Porozumieniu, *Karcie Programu* oraz *Planie Zarządzania Programem*,
 - PWPW a Podwykonawcą na zasadach opisanych w załączniku nr 7 do umowy utrzymaniowej. Zakres prac, wynagrodzenie Podwykonawcy i inne zagadnienia formalne określono w aneksach: nr 15⁹, nr 15bis¹⁰ oraz nr 3/2016¹¹.
- 2) zarządzania projektem, który definiują wewnętrzne regulacje PWPW w zakresie realizacji projektów m.in.: Zarządzenie Prezesa Zarządu PWPW z 24 lutego 2015 r., procedura *P07-Realizacja projektów i programów z wykorzystaniem zasobów IT pionu PU* oraz *Dokument Inicjujący Projekt*.
- 3) relacji z interesariuszami zewnętrznymi, tj. z MC - na podstawie Porozumienia oraz z COI, który jest głównym wykonawcą systemu CEPiK 2.0 - na podstawie umowy nr 8/DEP/2013.

W zakresie zarządzania przedsięwzięciem i pracami dotyczącymi dostosowania Systemów PWPW do współpracy z systemem CEPiK 2.0, Prezes Zarządu wyjaśnił, że: *Zarządzanie projektem do grudnia 2016 r. polegało na określeniu zakresu zmian oraz prac po stronie PWPW, było i jest to każdorazowo poprzedzane analizą przekazywanej przez COI zmienionej i uaktualnionej dokumentacji biznesowej oraz technicznej do przygotowywanych modułów/zmian w usługach (...). Po przygotowaniu dokumentacji wewnętrznej wykonywany jest proces developmentu oraz wewnętrznych testów dokonanych zmian. Po wykonaniu powyższego kolejnym etapem prac projektowych jest wykonanie testów integracyjnych z systemem CEPiK 2.0. Testy wykonywane są na podstawie przygotowanych przez PWPW scenariuszy testów integracyjnych(...). Wszystkie scenariusze są wcześniej zaakceptowane przez stronę COI.*

Prezes poinformował też, że (...) *przyjęto metodykę stosowaną i sprawdzoną dla tego typu projektów tzw. Model Kaskadowy – Waterfall – polegający na etapowym tworzeniu aplikacji, gdzie po każdej określonej części wystawiana jest wersja, na podstawie której prowadzone są testy rozwiązania.*

(dowód: akta kontroli str. 3-35, 51-54, 107-111, 129)

⁹ Patrz przypis nr 8.

¹⁰ Aneks nr 15bis z 29 marca 2017 r. do umowy 9600002888/NR HP/EDS_ITO/49/2009 w zakresie realizacji usług rozwojowych systemów POJAZD, KIEROWCA, WORD, zawarty w związku ze zmianą harmonogramu realizacji projektu CEPiK 2.0 dokonaną przez MC 30 grudnia 2016 r.

¹¹ Aneks nr 3/2016 do porozumienia projektowego zawarty pomiędzy PWPW S.A. a Hewlett Packard Enterprise Polska sp. z o.o.

Na potrzeby dostosowania Systemów PWPW do współpracy z systemem CEPiK 2.0, PWPW opracowała 25 maja 2016 r. *Dokument Inicjujący Projekt*, w którym określono m.in.: cel projektu, wykaz poszczególnych etapów prac wraz z terminami ich zakończenia, zakres projektu, budżet oraz wskazano skład zespołu projektowego, komitetu sterującego oraz wyznaczono kierownika projektu. Obowiązki kierownika projektu określone zostały w Porozumieniu oraz w *Karcie Programu CEPiK 2.0*.

Funkcje przedstawicieli PWPW w Komitecie Sterującym programu CEPiK 2.0 pełnią: członek Zarządu PWPW oraz kierownik projektu.

(dowód: akta kontroli str. 7-21, 32-35, 47-55, 123, 129)

W ocenie NIK, przyjęta w PWPW struktura organizacyjna była odpowiednia do skali przedsięwzięcia polegającego na integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0.

Na poziomie zarządzania projektem CEPiK 2.0 działania PWPW skupiają się na raportowaniu o postępie prac na potrzeby wewnętrzne PWPW oraz na potrzeby MC i COI.

W PWPW powołano kierownika projektu¹², do zadań którego należy zarządzanie projektem na poziomie operacyjnym i przekazywanie raportów do Zarządu PWPW. Uczestniczy on również w spotkaniach z COI, DXC, MC oraz Starostwami. Na poziomie relacji z interesariuszami, PWPW utrzymuje stałe kontakty z głównymi interesariuszami programu CEPiK 2.0 (COI, MC) zarówno w trybie roboczym, jak i na szczelbu KS.

Zdaniem NIK, poszczególne zmiany/rozszerzenia Systemów PWPW realizowane są w sposób usystematyzowany, w procesie kaskadowym, który polega na wykonywaniu następujących po sobie prac: opracowanie specyfikacji wymagań, opracowanie projektu technicznego, opracowanie scenariuszy testów, wytworzenie oprogramowania, testowanie akceptacyjne i odbiory, całość zakończona jest odbiorem.

3. Ryzyka związane z integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 zostały wskazane w *Dokumencie Inicjującym Projekt* przyjętym przez Zarząd PWPW 25 maja 2016 r. Dotyczyły one mogących wystąpić: opóźnień prac nad systemem CEPiK 2.0 po stronie COI, błędów w systemie CEPiK 2.0, problemów wydajnościowych systemu CEPiK 2.0, trudności w realizacji wdrożenia systemu, w tym np. spowodowanych brakiem przerwy w działaniu organów właściwych do spraw rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy.

Zidentyfikowane ryzyka podlegały ewidencjonowaniu w rejestrze ryzyka prowadzonym przez PWPW. Według stanu na 7 czerwca 2017 r. lista ryzyk obejmowała 23 ryzyka, z czego 10 nowych ryzyk zostało zarejestrowanych po refactoringu systemu CEPiK 2.0. Wśród ryzyk były m.in.: brak udrożnionej komunikacji między starostwami a systemem CEPiK, brak przeprowadzonych testów integracyjnych na danych zmigrowanych, dodatkowe zadanie związane z bilansowaniem danych oraz ciągle zmiany COI w dokumentacji modułów¹³, dla których trwają testy integracyjne.

Ponadto, PWPW na posiedzeniach KS zgłaszała ryzyka dotyczące m.in.: niskiej jakości danych, bilansowania danych i potrzeby ich weryfikacji jakościowej, niedrożności procesów zarządczych w programie oraz przebiegu przetargu i aktualizacji harmonogramu.

PWPW w rejestrze ryzyka wskazywała m.in. kategorię ryzyka, jego klasyfikację, sposób reakcji na ryzyko, właściciela ryzyka, datę rejestracji i autora. Dla ośmiu¹⁴ ryzyk technicznych (ocenionych jako wysokie) sposobem zapobiegania ich wystąpieniu ma być omawianie zaobserwowanych problemów na spotkaniach z COI.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 19-21, 32-35, 41-55, 119-120, 123-129)

Prezes Zarządu poinformował, że w zakresie zidentyfikowanych ryzyk dotyczących braku trybu awaryjnego i uzależnienia sprawności Systemów PWPW od systemu CEPiK 2.0 oraz od przepustowości sieci OST 112, kwestie te były komunikowane COI na *cyklicznych spotkaniach roboczych oraz prezentacjach organizowanych w kontekście projektu CEPiK 2.0*. Podał też, że informacja o synchronicznym¹⁵ korzystaniu przez Systemy PWPW

¹² Kierownik projektu został powołany przez Zarząd PWPW 25 maja 2016 r. w *Dokumencie Inicjującym Projekt*.

¹³ Nowe wersje modułów są przekazywane przez COI do PWPW co 1-2 tygodnie.

¹⁴ Spośród 10 nowych ryzyk, zarejestrowanych po refactoringu. Pozostałe dwa ryzyka oceniono jako średnie.

¹⁵ Synchroniczna wymiana danych Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 polega na tym, że dane pojazdów, kierowców i inne im towarzyszące, zanim zostaną przetworzone przez Systemy PWPW, muszą zostać pobrane z systemu CEPiK 2.0, a po wykonaniu przetwarzania odpowiednie dane muszą zostać w tym systemie zapisane. Wszystko to ma działać się

z danych zawartych w systemie CEPiK 2.0 była omawiana m.in. podczas warsztatów i prezentacji.

Podobnie dyrektor projektu Podwykonawcy stwierdził, że: *CEPiK wymienia informację z systemem centralnym asynchronicznie. Obecnie system jest użytkowany w 400 lokalizacjach. Zdarzały się awarie, że CEPiK centralny nie działał przez 2 dni. Przy obecnej architekturze CEPiK 2.0 (przesyłanie danych synchronicznie) oznacza to, że urzędy „stoją” przez czas awarii systemu. (...) Komunikowaliśmy nasze zastrzeżenia jeszcze przed przekształceniem projektu w Program. Na poziomie programu zgłaszaliśmy ryzyka dotyczące niezawodności. Przeliczyliśmy, że zakres przekazywanych danych (ilość komunikatów) będzie znacząco większy, a komunikacja synchroniczna będzie wymagała dużo lepszych i szybszych rozwiązań.*

Kierownik projektu wskazał, iż *trzeba się liczyć z niedostępnością naszego systemu dziedziczonego spowodowaną awariami infrastruktury CEPiK 2.0, którą zarządza COI/MC.*

(dowód: akta kontroli str. 22-46, 123-129)

Zdaniem NIK, ryzyka dotyczące wytwarzania oprogramowania (dostosowywania Systemów PWPW do współpracy z systemem CEPiK 2.0) są w PWPW prawidłowo identyfikowane, oceniane i zarządzane. Dotyczą one zdarzeń mających przede wszystkim wpływ na realizację prac zmierzających do dostosowania Systemów PWPW do systemu CEPiK 2.0.

Uwaga dotycząca
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że PWPW nie ujęło w rejestrze ryzyk, ryzyka wynikającego z przyjęcia synchronicznej wymiany danych między systemami PWPW a systemem CEPiK 2.0 oraz ryzyka awarii sieci OST 112, które w przypadku wystąpienia mogą spowodować brak możliwości obsługi klientów (interesantów) w urzędach w całym kraju. NIK zauważa, że ryzyka te nie są zarządzane także na poziomie programu CEPiK 2.0. Zdaniem NIK, należy zarejestrować powyższe ryzyka w rejestrze ryzyk PWPW oraz zgłosić je na Komitet Sterujący Programem CEPiK 2.0.

4. Po zakończeniu pierwszej fazy testów integracyjnych Systemów PWPW, PWPW przeprowadziło warsztaty dla użytkowników Systemów PWPW w okresie od 23 stycznia do 1 lutego 2017 r. W warsztatach uczestniczyły łącznie 54 osoby. Byli to pracownicy starostw powiatowych, urzędów miejskich oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W warsztatach tych brali też udział przedstawiciele PWPW, DXC, COI, MC, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Związku Powiatów Polskich. Warsztaty przeprowadzone zostały w środowisku testowym odzwierciedlającym środowisko produkcyjne, w tym środowisko pracy starostw powiatowych, WORD-ów oraz Ośrodków Szkolenia Kierowców. Podczas warsztatów uczestnicy zapoznali się ze zmianami obsługi wybranych procesów biznesowych, sprawdzali poprawność przyjętych rozwiązań oraz zgłosili uwagi/sugestie modyfikacji rozwiązań.

Po przeprowadzonych warsztatach, PWPW sporządziła zestawienie zgłoszonych zmian/błędów oraz opracowała (wspólnie z Podwykonawcą) dokument *Specyfikacja wymagań. Wprowadzenie zmian z warsztatów CEPiK 2.0*. Zgłoszone zmiany dotyczyły m.in. automatycznej weryfikacji właściciela pojazdu, dodania dodatkowej zakładki w porównywarce, oznaczenia wydania trzeciej tablicy rejestracyjnej oraz obsługi słowników. Prezes Zarządu poinformował, że zmiany będą wprowadzone w ramach SI POJAZD.

(dowód: akta kontroli str. 3-21, 28-31, 35, 47-63)

Przedstawiciele PWPW brali także udział w konferencjach¹⁶ zorganizowanych w 2017 r. przez Ministerstwo Cyfryzacji dla wydziałów komunikacji starostw powiatowych, dotyczących systemu CEPiK 2.0. Udział PWPW polegał na przedstawieniu prezentacji nt. integracji Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0.

(dowód: akta kontroli str. 13-21, 56-63)

PWPW współpracuje również z Zespołem Programowym ds. *Eksplotacji i Rozwoju Systemów Teleinformatycznych Zapewnianych przez PWPW S.A.*, w skład którego wchodzi przedstawiciele PWPW, użytkowników (starostw i urzędów miejskich),

w ramach każdego z głównych procesów biznesowych (np. podczas rejestracji pojazdu, wydania prawa jazdy) z nielicznymi odstępstwami, np. przy wydawaniu tzw. pozwolenia czasowego dla pojazdu.

¹⁶ W okresie od 7 lutego do 7 czerwca 2017 r. odbyło się dziewięć konferencji.

Podwykonawcy, ministerstwa właściwego ds. wydawania uprawnień i rejestracji pojazdów oraz Związku Powiatów Polskich.

Prezes Zarządu poinformował, że prace tego zespołu stanowią kontynuację współpracy odwołanego w 2010 r. Zespołu Programowego ds. Eksploatacji i Modernizacji Systemu POJAZD i Systemu KIEROWCA, powołanego przez Ministra Transportu i Budownictwa¹⁷.

Zespół m.in. opiniuje i weryfikuje zgłaszane wnioski o zmiany w Systemach PWPW, wypracowuje rozwiązania funkcjonalne i merytoryczne związane z wnioskami o zmiany oraz weryfikuje zgodność przyjętych rozwiązań z obowiązującymi przepisami w zakresie prawa o ruchu drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 13-21, 30-31, 35, 56-67)

Zdaniem NIK, PWPW zapewniło konsultacje z użytkownikami końcowymi Systemów PWPW w związku z prowadzoną integracją tych systemów z systemem CEPiK 2.0. Miały one najczęściej charakter warsztatów umożliwiających bezpośrednie zapoznanie użytkowników tych systemów z wprowadzanymi w nich zmianami.

5. Monitorowanie postępu prac nad integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 dla Zarządu PWPW prowadzono m.in. w formie notatek sporządzanych z posiedzeń KS, jak również informacji pracowników. Dodatkowo sporządzano notatki ze spotkań statusowych oraz raporty przedstawiające aktualny stan dokumentacji z zaawansowania prac. Monitoring na poziomie wykonawczym postępu prac nad integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0, jak i nadzór nad Podwykonawcą Systemów PWPW był prowadzony zgodnie z zasadami określonymi w umowie utrzymaniowej, w szczególności z zapisami załącznika nr 7 oraz aneksów nr 15 i nr 15bis.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 8-21, 36-63)

Zdaniem NIK, zastosowane przez PWPW metody monitorowania postępu prac integracyjnych Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 były adekwatne i skuteczne.

6. Zmiany w Systemach PWPW są wprowadzane celem dostosowania tych systemów do współpracy z systemem CEPiK 2.0. PWPW prowadzi rejestr, w którym opisuje zakres funkcjonalny wykonywanych modyfikacji. Ewidencjonuje też zmiany w Systemach PWPW m.in. zgłoszone podczas warsztatów z użytkownikami, konieczne do wprowadzenia wskutek refactoringu oraz wynikające z nowelizacji przepisów prawnych. Zdaniem NIK, zmiany w Systemach PWPW są prawidłowo definiowane i wprowadzane zgodnie z przyjętymi zasadami.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 11-21, 47-55, 64-67, 129)

7. Testy integracyjne Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 prowadzone są od 2016 r. na podstawie około 600 scenariuszy testowych opracowanych przez PWPW i zatwierdzonych przez COI. W przypadku stwierdzenia błędu w działaniu interfejsu służącego do komunikacji systemu CEPiK 2.0 z Systemami PWPW, informacja w tym zakresie była przekazywana do COI, który usterkę usuwa, a testy są ponawiane.

W 2016 r. prowadzono systematyczne raportowanie postępu testów integracyjnych Systemów PWPW z CEPiK 2.0. Ustalono, że od rozpoczęcia testów 3 października do 15 grudnia 2016 r. stopniowo wyeliminowano wszystkie błędy, a pozytywne zakończenie testów integracyjnych potwierdzono protokołem odbioru z 15 grudnia 2016 r. oraz w aneksie nr 15bis do umowy utrzymaniowej.

Na skutek zmian wprowadzanych przez MC i COI (refactoring) oraz innych zidentyfikowanych modyfikacji (np. zgłoszonych podczas warsztatów z użytkownikami) testy te musiały zostać ponowione w 2017 r.

Według stanu na 1 września 2017 r. przeprowadzono wszystkie zaplanowane testy integracyjne dla CEP, w tym 61% testów zakończyło się wynikiem pozytywnym, 20% wynikiem negatywnym, a 19% nie można było kompleksowo wykonać.

W dotychczas prowadzonych testach Systemów PWPW brali udział przedstawiciele niektórych użytkowników tych systemów poprzez uczestnictwo w warsztatach.

¹⁷ Zarządzenie nr 22 Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 kwietnia 2006 r. w sprawie powołania Zespołu Programowego do spraw Eksploatacji i Modernizacji Systemu Pojazd i Systemu Kierowca (Dz. Urz. MTiB nr 6, poz. 21) uchylone Zarządzeniem nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2010 r. uchylającym zarządzenie w sprawie powołania Zespołu Programowego do spraw Eksploatacji i Modernizacji Systemu Pojazd i Systemu Kierowca (Dz. Urz. MI nr 4, poz. 10).

Testy takie przewidziano także na okres wrzesień-październik 2017 r. poprzedzający uruchomienie CEP.

(dowód: akta kontroli str. 3-46, 112-120, 123-129)

W związku z zaplanowaniem przez COI testów bezpieczeństwa oraz wydajności systemu CEPiK 2.0, PWPW nie przeprowadziła testów w tym zakresie dla Systemów PWPW.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że *zrezygnowano z planów samodzielnej realizacji testów Systemów PWPW po ich zintegrowaniu z systemem CEPiK 2.0, gdyż według informacji przekazanych przez COI, środowisko, w którym prowadzone są testy, nie zostało skonfigurowane na infrastrukturze porównywalnej z docelową, w efekcie czego uzyskiwane wyniki nie byłyby miarodajne.*

Kierownik projektu poinformował, że prowadzenie testów jest utrudnione ze względu na brak danych testowych zbliżonych do danych rzeczywistych.

Prezes Zarządu wyjaśnił także, że *zgodnie z ustnie przekazaną informacją otrzymaną od COI na cyklicznych spotkaniach statusowych, środowisko testowe po stronie COI nie jest adekwatne do przyszłych warunków użytkowania ani pod względem zasobowym (uniemożliwia to przeprowadzenie testów wydajnościowych), ani pod względem zasilenia w dane przemieszczane do systemu CEPiK 2.0 (niesie to istotne ryzyko, iż testy integracyjne nie wykryją wszystkich usterek, a te ujawniają się dopiero po uruchomieniu systemu CEPiK 2.0 w zakresie ewidencji pojazdów).* Dodał, że kwestie związane z wpływem jakości danych na testy wydajnościowe podnosił też członek zarządu PWPW na posiedzeniu KS nr IV z 19 stycznia 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 12-46, 112-129)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że zasadniczą kwestią dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania Systemów PWPW jest przeprowadzenie testów integracyjnych z systemem CEPiK 2.0. Istotą tych testów jest weryfikacja prawidłowości działania Systemów PWPW w zbliżonych do rzeczywistych warunkach wymiany danych z systemem CEPiK 2.0. Zdaniem NIK, nie można wykluczyć ryzyka ujawnienia się dalszych błędów w zakresie testów już zakończonych wynikiem pozytywnym w sytuacji przejścia z etapu testów w środowisku udostępnionym przez COI do etapu testów na danych rzeczywistych. Powyższe potwierdza raport postępu testów integracyjnych z 9 sierpnia 2017 r., w którym widać spadki liczby pozytywnie zakończonych zadań testowych.

(dowód: akta kontroli str. 114-120, 123-129)

8. Ustalono, że informacje na temat aktualnego stanu realizacji Porozumienia były zamieszczane w protokołach i raportach z testów Systemów PWPW. Prezes Zarządu wyjaśnił, że *Protokoły i raporty z testów były (i są) przekazywane do MC/COI w cyklu dziennym, zawierały również zestawienia tygodniowe i miesięczne (taka forma raportowania była ustalona roboczo pomiędzy PWPW a MC/COI). Raporty zawierają historię testów. (...) Od grudnia 2016 r. odnotowywanie postępu prac, na podstawie informacji od interesariuszy (w tym PWPW) oraz COI, w nowym programie następuje poprzez nanoszenie aktualizacji na harmonogram główny postępu prac nad programem SI CEPiK 2.0 i jest cyklicznie weryfikowany przez Komitet Sterujący.*

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 7-35, 123-129)

Na podstawie analizy raportów ustalono, że dane w nich zamieszczane są wiarygodne i rzetelne.

W ramach zawartego Porozumienia, PWPW m.in.: zorganizowała prace projektowe, realizowała prace przy budowie Systemów PWPW zgodnie z przyjętymi założeniami oraz zapewniła sprawne i bezpieczne działanie Systemów PWPW.

9. Weryfikacja i odbiór prac zrealizowanych przez PWPW w związku z budową Systemów PWPW na potrzeby systemu CEPiK 2.0 w 2016 r. odbywała się na podstawie testów poszczególnych modułów CEP, CEK, PKK. Odbiorów dokonywało COI i MC. Prezes Zarządu wyjaśnił, że w okresie od lipca 2015 r. do marca 2016 r. *nie istniał żaden oficjalny harmonogram, który zostałby przekazany PWPW. Spółka podejmowała wszelkie niezbędne czynności, aby zapewnić możliwość wdrożenia projektu, który wprost wynikał z zapisów w ustawie Prawo ruchu drogowego. Ustawa narzuciła reżim czasowy oraz obowiązek zintegrowania produktów należących do PWPW z CEPiK 2.0. Istniejące w tym*

czasie dokumenty regulujące przebieg prac miały na celu wdrożenie wszystkich planowanych modułów (CEP, CEK PKK i inne) w jednym momencie zdefiniowanym przez przepisy. Taki tryb spowodował to, że zaprojektowane rozwiązania dla wszystkich modułów testowaliśmy do grudnia 2016 r.

Poinformował też, że *Protokoły i raporty z testów były (i są) przekazywane do MC/COI w cyklu dziennym, zawierały również zestawienia tygodniowe i miesięczne (taka forma raportowania była ustalona roboczo pomiędzy PWPW a MC/COI).*

W wyniku kontroli ustalono, że przeprowadzając testy integracyjne dla każdego z modułów odnotowywano ich wynik w postaci statusów *Pozytywny, Negatywny, Nie można wykonać*, co pozwalało na szczegółowe zapoznanie się z ich postępowaniem. Dla testów integracyjnych prowadzonych od 3 października do 15 grudnia 2016 r. sporządzane były raporty dzienne obrazujące w sposób przyrostowy procentowy zakres integracji poszczególnych modułów. Zgodnie z danymi zawartymi w raporcie dziennym¹⁸ z 9 grudnia 2016 r., poziom realizacji testów integracyjnych wynosił dla poszczególnych modułów systemu CEPIK 2.0: CEK - 91%, dla PKK, CEP i Homologacja - 96%, a dla Słowników i Ewidencji PKK - 100%. 15 grudnia 2016 r. w dziennym raporcie testów potwierdzono pełne wykonanie testów integracyjnych dla wszystkich modułów związanych z Systemami PWPW.

Poza ww. raportami, 15 grudnia 2016 r. podpisano czterostronnie (MC, COI, PWPW, Podwykonawca) dokument pn. *Protokół zakończenia fazy Testów Integracyjnych Systemów PWPW S.A z SI CEPIK 2.0*. Protokół został podpisany bez uwag przez osoby upoważnione, tj. kierowników projektów każdej ze stron.

Dokumentem tym strony potwierdziły zakończenie testów integracyjnych oraz to, że Systemy PWPW zostały zintegrowane zgodnie z przygotowaną wówczas dokumentacją systemu CEPIK 2.0, a także, że zakres testów integracyjnych oraz scenariusze obejmował 100% procesów realizowanych przez starostwa, które spełniają założenia działania integracji systemów starostw z systemem CEPIK 2.0 na dzień podpisania protokołu.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 7-45, 123-129)

PWPW przystąpiła do przetargu ogłoszonego przez COI na wykonanie dodatkowych zadań w zakresie budowy systemu CEPIK 2.0. W związku z tym w dniu 8 czerwca 2017 r. pomiędzy PWPW i COI zawarto umowę¹⁹ na świadczenie usług polegających na kompleksowej realizacji procesu testowego w ramach testów integracyjnych oraz akceptacyjnych z interesariuszami Programu CEPIK 2.0 w zakresie modułu Centralna Ewidencja Pojazdów (CEP). W ramach umowy określono miesięczny sposób odbioru prac. 31 lipca 2017 r. osoby upoważnione przez PWPW oraz COI podpisały protokół cząstkowy odbioru prac do ww. umowy, w którym potwierdzono wdrożenie oprogramowania na środowisku testów integracyjnych w okresie od 19 czerwca do 31 lipca 2017 r. W protokole tym potwierdzono wystąpienie 25 błędów, z których usunięto 20. Dla pozostałych pięciu błędów wskazano, że ich rozwiązanie jest poza zakresem prac zespołu PWPW.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 7-35, 112-129)

W ocenie NIK, proces weryfikacji i odbioru prac związanych z budową Systemów PWPW na potrzeby CEPIK 2.0, został zorganizowany i przeprowadzony prawidłowo.

10. Zagadnienia bezpieczeństwa Systemów PWPW współpracujących z systemem CEPIK zostały określone w dokumencie *Szczegółowe Zasady Zabezpieczeń w Systemach Pojazd i Kierowca i Systemie WORD (SZZ)* (wersja z 24 czerwca 2015 r.). Dokument ten uwzględnia kwestie bezpieczeństwa dla SI POJAZD, SI KIEROWCA i SI WORD. PWPW dysponuje odpowiednimi kompetencjami w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa informatycznego, co potwierdza m.in. wdrożenie normy PN-ISO/IEC 27001 oraz posiadanie certyfikatów bezpieczeństwa przemysłowego na poziomie *ściśle tajne* i międzynarodowego w zakresie klauzuli *Secret* w Unii Europejskiej²⁰. Prace związane z zapewnieniem bezpieczeństwa systemu CEPIK 2.0, które będą miały wpływ na Systemy PWPW, prowadzone są również przez COI. Ustalono, że aktualnie, w porozumieniu z PWPW, uzgadniane są m.in. następujące dokumenty: *Dostęp i zasady*

¹⁸ Raport pn. 20161215_CEPIK2.0_STI-raport_dzienny

¹⁹ Umowa wykonawcza nr COI/U/3201/58/2017.

²⁰ Informacja zamieszczona na stronie internetowej PWPW: www.pwpw.pl

autoryzacji w komunikacji systemów PWPW z SI CEPiK 2.0, Instrukcja konfiguracji routerów dla CEPiK 2.0 oraz Polityka certyfikacji dla Infrastruktury CEPiK 2.0.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 10-35, 47-63, 129)

W ocenie NIK, użytkowane aktualnie Systemy PWPW posiadają kompletną dokumentację w zakresie bezpieczeństwa. Wraz z integracją Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0 wymagana będzie ich aktualizacja, w szczególności w zakresie wykorzystania sieci OST 112 na potrzeby transmisji danych.

11. Szczegółowe wymagania bezpieczeństwa dotyczące SI POJAZD i SI KIEROWCA, w których przetwarzane są dane osobowe kierowców, właścicieli i posiadaczy pojazdów oraz informacje o postępowaniach administracyjnych dotyczących procesu wydawania praw jazdy, dowodów rejestracyjnych i kart pojazdów, wynikają z procedur i zasad zrealizowanych na podstawie umowy utrzymaniowej.

W oparciu o krajowe wymagania prawne²¹ i standardy międzynarodowe²² opracowano: instrukcję bezpieczeństwa w urzędzie, dokumentację systemów oraz politykę certyfikacji. Opisana dokumentacja obejmuje obszary dotyczące m.in.: kontroli dostępu, poufności, dostępności i ciągłości działania, niezaprzeczalności, rozliczalności, zasady dostępu dla pracowników i ich ról oraz ról technicznych.

Zgodnie z powyższą dokumentacją uwierzytelnienie użytkowników oraz pracowników serwisu w Systemach PWPW odbywa się z wykorzystaniem imiennych certyfikatów, przechowywanych na indywidualnych kartach kryptograficznych wystawionych, zgodnie z polityką certyfikacji PWPW. Karty kryptograficzne ulegają czasowemu zablokowaniu po nieudanych próbach logowania. Stacja użytkownika SI POJAZD i SI KIEROWCA jest automatycznie blokowana po wyjęciu karty z czytnika. Ponadto, Prezes Zarządu poinformował, że (...) aplikacja nie przechowuje informacji o hasłach użytkownika. Aplikacja Pojazd oraz Kierowca przechowuje PIN użytkownika przez czas ustalony w parametrach aplikacji przechowywanych w bazie danych (...) Użytkownik jest zobowiązany do zmiany kodu PIN (...).

(dowód: akta kontroli str. 3-35, 56-63)

W ocenie NIK, zastosowane metody weryfikacji tożsamości użytkowników są adekwatne i spełniają wymogi Polskiej Normy ISO/IEC 27002:2014:12, która zaleca aby siła mechanizmu uwierzytelnienia użytkownika była odpowiednia do istotności informacji, która jest udostępniana.

12. W strukturze organizacyjnej projektu budowy Systemów PWPW współdziałających z systemem CEPiK 2.0 wyznaczono pracowników odpowiedzialnych za ich bezpieczeństwo. Za bezpieczeństwo systemów informatycznych w Pionie Produktów i Usług Identyfikacyjnych PWPW odpowiada kierownik Działu Bezpieczeństwa IT podlegający bezpośrednio zastępcy dyrektora ww. pionu ds. bezpieczeństwa teleinformatycznego.

PWPW posiada, zatwierdzoną przez Zarząd, stworzoną na potrzeby Systemów PWPW Instrukcję bezpieczeństwa (ostatnia aktualizacja z 20 stycznia 2017 r.).

Kwestie zapewnienia bezpieczeństwa we współpracy pomiędzy PWPW a Podwykonawcą reguluje załącznik nr 11 Szczegółowe Zasady Zabezpieczeń do umowy utrzymaniowej.

(dowód: akta kontroli str. 3-35, 47-55, 129)

W opinii NIK, w strukturze projektu budowy Systemów PWPW współdziałających z systemem CEPiK 2.0 prawidłowo wyznaczono osoby odpowiedzialne za zagadnienia bezpieczeństwa.

13. Proces obsługi niezgodności i podniesienia jakości danych i informacji zgromadzonych w systemie CEPiK 2.0 został określony w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie wyjaśniania niezgodności w danych zgromadzonych w centralnej

²¹ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 roku o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 922), rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie dokumentacji przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych (Dz. U. nr 100, poz. 1024), Polityka Bezpieczeństwa Informacji, akty wewnętrzne PWPW.

²² Międzynarodowa norma ISO/IEC 27001:2005 w zakresie zabezpieczeń technicznych wymienionych w załączniku normatywnym A. oraz innych praktyk międzynarodowych.

ewidencji pojazdów²³, które wejdzie w życie 4 czerwca 2018 r. W rozporządzeniu określone zostały warunki, sposób i tryb wyjaśniania niezgodności danych przez podmioty, które te dane przekazują, a także terminy, zakres, sposób, tryb i warunki przekazywania poprawnych danych do CEP. Ponadto, w rozporządzeniu określono, że podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w CEP, obowiązany jest ją odnotować w systemie, a w przypadku konieczności usunięcia niezgodności niezbędne jest jej uprzednie wyjaśnienie w oparciu m.in. o posiadane bazy danych, rejestry i dokumenty.

Warunki dotyczące realizacji ww. wymogu opisano w dokumentacji analizy systemowej, opracowanej przez COI, datowanej na 21 lipca 2016 r. Dokumentacja ta zawiera m.in. przypadki użycia, opis architektury rozwiązania, opis algorytmów, zakres komunikatów wejścia/wyjścia dotyczących niezgodności oraz posiada wyodrębnioną część dokumentacji dla projektanta/programisty.

(dowód: akta kontroli str. 3-21, 56-63)

Prezes Zarządu poinformował, że *Przepisy rozporządzenia przewidują różne terminy na wyjaśnienie niezgodności, zależne od rodzaju tych niezgodności (terminy te będą mogły być w określonych sytuacjach skracane lub wydłużane). Wprowadzenie danych wymagało będzie, w przypadku wykrycia niezgodności, uprzedniego wyjaśnienia rozbieżności, jednakże w przypadku, gdy wskazany obowiązek kolidował będzie z ustawowymi terminami na realizację zadań, dopuszczalne będzie przekazanie danych zawierających niezgodności bez wyjaśnienia (umożliwi to administrator ewidencji). Prace nad implementacją rozwiązania do obsługi niezgodności zaplanowane są na V etap harmonogramu realizacji CEPiK 2.0.*

Prezes Zarządu podał także, że w ramach Porozumienia w PWPW nie są prowadzone prace w zakresie obsługi wyjaśniania niezgodności. Wprawdzie zostały one zakontraktowane w aneksie nr 15, ale zostały wstrzymane z następujących powodów:

- decyzją Ministra Cyfryzacji moduł dotyczący niezgodności nie będzie wdrożony w ramach wdrożenia CEP na koniec października 2017 r.,
- brak finalnej wersji dokumentacji systemu CEPiK 2.0 dla podmiotów integrujących się z tym systemem, opracowanej przez COI,
- brak aktów wykonawczych dotyczących wdrożenia systemu CEPiK 2.0.

(dowód: akta kontroli str. 3-21, 56-63, 116-118)

Zgodnie z harmonogramem prac programu CEPiK 2.0²⁴, piąty etap realizacji programu zawierający zadanie *Niezgodności (wariant docelowy)* powinien rozpocząć się 30 stycznia 2017 r. a zakończyć 29 maja 2018 r. Prace realizowane przez PWPW powinny rozpocząć się 20 listopada 2017 r. Z ww. harmonogramu wynika, że w zadaniu tym, rozpoczęły się jedynie wstępne prace, za które odpowiada COI. Realizacja modułu *Niezgodności* w COI jest obecnie na poziomie 1%, pomimo upływu 40% zaplanowanego czasu.

(dowód: akta kontroli str. 116-118)

Uwaga dotycząca badanej działalności

Zdaniem NIK, niski poziom zaawansowania prac nad modulem *Niezgodności* w COI, stwarza ryzyko dla terminowego przeprowadzenia prac programistycznych PWPW, ze względu na opóźnienia prac prowadzonych przez COI.

14. Zgodnie z Porozumieniem, PWPW zobowiązało się do zapewnienia rozwiązania awaryjnego umożliwiającego zachowanie ciągłości wydawania kart kryptograficznych i certyfikatów uprawniających do pracy w SI POJAZD i SI KIEROWCA oraz rozwiązania technicznego, dającego możliwość uruchomienia komunikacji z systemem CEPiK 2.0 w trybie awaryjnym.

Ustalono, że procedura awaryjna wydawania kart kryptograficznych i certyfikatów ma formę pisemną. Kierownik projektu poinformował, że w odniesieniu do Systemów PWPW współpracujących z systemem CEPiK 2.0, zdecydowano o utrzymaniu dotychczas funkcjonujących rozwiązań.

W przedmiotowym zakresie opracowane zostały następujące dokumenty: wersja robocza *Polityki certyfikacji dla Infrastruktury CEPiK 2.0*, *Polityka certyfikacji dla ADSxP* (wersja z 1 lutego 2016 r.), *Instrukcja Bezpieczeństwa Systemów POJAZD i KIEROWCA*

²³ Dz.U. poz. 431, ze zm.

²⁴ Harmonogram ramowy programu CEPiK 2.0 z dnia 16 sierpnia 2017 r.

w Urzędach (wersja z 20 stycznia 2017 r.) oraz *Polityka bezpieczeństwa systemu informatycznego CEPiK 2.0. Zalecenia i wytyczne dla użytkowników zewnętrznych systemu CEPiK 2.0 w zakresie bezpieczeństwa danych osobowych*.

(dowód: akta kontroli str. 3-46, 123-129)

Ustalono, że projekt systemu CEPiK 2.0 nie przewiduje trybu awaryjnego wymiany danych Systemów PWPW z systemem CEPiK 2.0. Z wyjaśnień m.in. Prezesa Zarządu wynika, że w przypadku braku dostępu do systemu CEPiK 2.0, korzystanie z SI POJAZD jest ograniczone do możliwości wydania tzw. pozwolenia czasowego. Odpowiedni komunikat będzie wtedy umieszczany w kolejce i przesłany do systemu CEPiK 2.0 po przywróceniu jego dostępności. W przypadku braku dostępu do systemu CEPiK 2.0, w SI KIEROWCA będzie możliwe wykonanie niektórych czynności m.in.: wprowadzenie orzeczenia lekarskiego, wprowadzenie orzeczenia psychologicznego, odnotowanie dokumentu prawa jazdy, czy jego zamówienia. Ponadto, brak dostępu do danych słownikowych uniemożliwia wykonanie operacji w SI POJAZD i SI KIEROWCA. Systemy PWPW mają umożliwić zgłaszanie nowych pozycji słownikowych do CEPiK 2.0, jednakże muszą one zostać zatwierdzone przez MC.

(dowód: akta kontroli str. 3-46, 123-129)

15. Zgodnie z założeniami programu CEPiK 2.0 nie jest planowane jego wdrożenie pilotażowe, w związku z tym PWPW nie planuje odrębnego wdrożenia pilotażowego Systemów PWPW. Kierownik projektu wyjaśnił, że *namiastkę pilotażu* stanowiły warsztaty przeprowadzone w styczniu i lutym 2017 r. przez PWPW z udziałem 15 przedstawicieli użytkowników Systemów PWPW. Podczas warsztatów mieli oni możliwość zapoznania się ze zmianami wprowadzanymi w Systemach PWPW w związku z integracją z systemem CEPiK 2.0. Szczegółowy opis w punkcie 4 niniejszego wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 3-35, 123-129)

16. Prezes Zarządu poinformował, że szkolenia dotyczące użytkowania Systemów PWPW zostaną przeprowadzone w formie warsztatów i prezentacji dla uczestników SI Pojazd. Szkolenia i prezentacje odbędą się w okresie wrzesień/październik 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 7-21, 114-118)

17. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK, tj. 15 września 2017 r., w PWPW nie przeprowadzono audytów/kontroli Systemów PWPW współpracujących z systemem CEPiK 2.0. Prezes Zarządu podał, że obecnie na jego zlecenie prowadzona jest przez Biuro Kontroli Wewnętrznej PWPW kontrola doraźna pn. *Kontrola prawidłowości realizacji umowy dotyczącej utrzymania i rozwoju systemów Pojazd i Kierowca*. Planowany termin jej zakończenia – wrzesień 2017 r.

Prezes Zarządu poinformował, że na prośbę, wybranego przez MC, audytora projektu CEPiK 2.0 - Obserwatorium.Biz, 10 czerwca 2016 r., zaprezentowano Systemy PWPW, w tym m.in. przedstawiono ogólny proces działania Systemów PWPW po wdrożeniu systemu CEPiK 2.0 oraz stan prac w poszczególnych modułach. Podał również, że PWPW otrzymała drogą mailową od Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego przy Ministrze Spraw Wewnętrznych i Administracji całościowe wyniki audytu w formie prezentacji w dniu 7 września 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 3-21, 112-118)

18. PWPW zapewniło obsługę problemów zgłaszanych przez użytkowników Systemów PWPW, wykorzystując w tym celu systemy *ServiceDesk/HelpDesk*²⁵. Zakres obsługi zmian, zgłoszeń i problemów w zakresie systemów POJAZD, KIEROWCA, WORD uregulowano w załączniku nr 7 do umowy utrzymaniowej, a w zakresie systemu POSK w załączniku nr 4 do aneksu nr 3/2016²⁶.

W ramach przygotowania sprawnej obsługi zgłoszeń planowana jest integracja systemów *ServiceDesk/HelpDesk* wykorzystywanych w PWPW oraz w COI. W tym celu strony

²⁵ Są to systemy służące do rejestracji i obsługi zgłoszeń/probleatów/zmian.

²⁶ Patrz przypis 11.

opracowały *Procedurę integracji systemów do obsługi zgłoszeń i incydentów pomiędzy PWPW a COI*, która w trakcie kontroli była uzgadniana pomiędzy PWPW i COI .

W czerwcu 2017 r. przeprowadzono wstępne testy integracyjne systemów *ServiceDesk/HelpDesk* wykorzystywanych w PWPW oraz w COI. Testy te zakończyły się wynikiem pozytywnym i potwierdziły prawidłowe działanie i integrację obydwu systemów. Znalazło to odzwierciedlenie w raportach z testów integracyjnych. Obecnie trwają prace mające na celu optymalizację integracji systemów *ServiceDesk*, po zakończeniu których zostaną przeprowadzone kolejne testy integracyjne.

(dowód: akta kontroli str. 3-46, 121-122)

W ocenie NIK, dotychczasowe działania PWPW zmierzające do obsługi problemów zgłaszanych przez użytkowników Systemów PWPW są prawidłowe.

Ustalone
nieprawidłowości

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁷, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Administracji Publicznej Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania
uwag

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia października 2017 r.

Kontrolerzy
Maciej Mierzejewski
Doradca techniczny

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Administracji Publicznej

Dyrektor
Bogdan Skwarka

.....
Podpis

Agnieszka Bernaś-Coşkun
Główny specjalista kontroli państwowej

.....
Podpis

.....
Podpis

²⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.