



CEPiK 2.0

- co się zmieni w stacjach kontroli pojazdów

Data publikacji 20.11.2015

wersja 1.0

Spis treści

Zmiany od nowego roku.....	3
Założenia nowelizacji.....	3
Co się zmieni dla Stacji Kontroli Pojazdów	4
Praca w oparciu o centralny referencyjny rejestr	4
Bezpośredni i bieżący dostęp do CEP oraz weryfikacja danych	5
Dostęp do słowników	5
Rozwiązywanie niezgodności danych.....	5
Dane udostępniane i przekazywane do ewidencji CEP	6
Zakres danych udostępnianych diagnostom	6
Zakres danych badania przekazywany przez SKP do ewidencji CEP	6
Wprowadzenie do CEP danych pojazdów, które nie były zarejestrowane na terenie RP a podlegają badaniu.....	7
Procesy związane z badaniem technicznym pojazdu	7
Przebieg badania technicznego	7
Przebieg przerwanej badania technicznego.....	8
Modyfikacja danych badania technicznego	8
Korekta pojazdu dla badania technicznego.....	9
Przekazanie danych badania technicznego w trybie awaryjnym	9
Dostosowanie sprzętu do komunikacji z systemem CEPiK 2.0.....	10

Zmiany od nowego roku

4 sierpnia 2015 roku prezydent podpisał nowelizację ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz niektórych innych ustaw, która zakłada znaczne zmiany w centralnej ewidencji pojazdów (CEP) i centralnej ewidencji kierowców (CEK). Nowelizacja wchodzi w życie 4 stycznia 2016 roku i pozwoli na uruchomienie zmodernizowanego Systemu Informatycznego CEPiK - **CEPiK 2.0**.

Założenia nowelizacji

Rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów

W ewidencji będą gromadzone informacje o istotnych uszkodzeniach pojazdu oraz dodatkowe dane z okresowych badań technicznych pojazdu, w tym:

- dane o usterkach, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo pojazdu w ruchu drogowym,
- informacje mogące obiektywnie wspomóc ocenę faktycznego stanu pojazdu oraz jego historii np. przed jego zakupem.

Rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców

Wraz z nowelizacją ustawy Prawo o Ruchu Drogowym 4 stycznia 2016 roku w życie wchodzi również ustawa o Kierujących Pojazdami w zakresie dotyczącym CEPiK. Na jej podstawie system będzie realizował kluczowe procesy, które są związane z nabywaniem uprawnień i dyscyplinowaniem kierowców.

Dlatego zakres danych gromadzonych w ewidencji rozszerzy się przede wszystkim o informacje o naruszeniach i przypisanych im punktach, a także o dane kandydatów na kierowców oraz uczestników procesu nabywania uprawnień do kierowania (na przykład: szkół jazdy, instruktorów, wykładowców czy egzaminatorów).

Lepsza jakość danych w ewidencjach

Nowelizacja przewiduje różne mechanizmy, które pozwolą podnieść jakość danych gromadzonych w CEP i CEK.

Informacje będą na bieżąco modyfikowane podczas wykonywanych czynności. Zanim pracownik przekaże odpowiednie dane, będzie musiał pobrać aktualne zakres wiadomości dotyczący danego pojazdu. Pozwoli to wyeliminować błędy wynikające z ręcznego wprowadzania danych.

Przewidywane przepisami procesy uzupełnienia danych zapewnią ich kompletność. Dzięki temu uprawnione podmioty będą mogły korzystać on-line z najbardziej aktualnych, poprawnych i kompletnych informacji, co pozwoli znacznie zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Również wprowadzenie przepisów regulujących postępowanie z niezgodnościami korzystnie wpłynie na jakość danych w ewidencjach – poszczególne podmioty będą wiedziały, w jakim terminie sprawnie wyjaśnić znalezione niezgodności w danych.

Udostępnianie danych tylko w postaci elektronicznej

Ustawa przewiduje, że dane będą udostępniane uprawnionym podmiotom wyłącznie elektronicznie. Tylko w wyjątkowych sytuacjach możliwa będzie forma papierowa. Szacuje się, że realizacja tego rozwiązania przyniesie oszczędności dla budżetu państwa przy zakładanej po kilku latach 50% redukcji liczby wniosków przesyłanych w formie papierowej. Takie oszczędności możemy przeznaczyć na przykład na dalszy rozwój systemu CEPiK 2.0 oraz wprowadzenie kolejnych e-usług dla obywateli.

Co się zmieni dla Stacji Kontroli Pojazdów

Nowe założenia systemu niosą ze sobą szereg udogodnień w zakresie komunikacji między stacjami kontroli pojazdów a systemem CEPiK 2.0.

Zmiany wynikają z kluczowych założeń systemu.

Praca w oparciu o centralny referencyjny rejestr

Od 4 stycznia 2016 roku wszystkie procesy będą realizowane w oparciu o centralną ewidencję. SKP będą zasilać ją bezpośrednio - w trakcie realizacji badania technicznego pojazdu, rozpoczynając pracę od pobrania kompletu potrzebnych informacji, w tym kluczowych do oceny stanu pojazdu danych z poprzedniego badania. Takie rozwiązanie umożliwi korzystanie z referencyjnych danych dotyczących pojazdów.

Bezpośredni i bieżący dostęp do CEP oraz weryfikacja danych

W nowym systemie każdy podmiot, który przekazuje dane do CEPiK będzie miał bieżący i bezpośredni dostęp do centralnej ewidencji. Oznacza to, że wszyscy będą pracować na tych samych danych. Jeśli pracownik SKP w Warszawie wprowadzi dane badania technicznego pojazdu – takie dane będą widoczne od razu dla innych uprawnionych podmiotów w całej Polsce.

Dodatkowo zanim pracownik SKP wprowadzi nowe dane dotyczące badania technicznego, będzie wyszukiwał pojazd w centralnej ewidencji. Jeśli okaże się, że pojazd jest w systemie – dane zostaną pobrane i diagnosta nie będzie musiał ich ponownie wpisywać. Pozwoli to uniknąć wielu niezgodności danych (które występują w obecnym systemie). Takie rozwiązanie to również znaczna oszczędność czasu – nie trzeba będzie za każdym razem uzupełniać danych, które są już w centralnej ewidencji.

Dostęp do słowników

Dostęp do słowników pozwoli na usprawnienie wykonywanych czynności, w istotny sposób ograniczając potrzebę ręcznego wprowadzania poszczególnych danych oraz gwarantując ich poprawne wpisanie. W trakcie przeprowadzanego badania i w oparciu o dostępne w nich informacje diagnosta uzupełni m.in.:

- markę pojazdów,
- rodzaje pojazdów,
- wyniki badania technicznego,
- rodzaje badań technicznych,
- kody i ocenę istotności danej szkody.

Słowniki zapewnią:

- wsparcie procesu wprowadzania danych,
- wysoką jakość danych,
- usprawnienie obsługi obywatela.

Rozwiązywanie niezgodności danych

System CEPiK 2.0 przewiduje mechanizmy, które pozwolą na minimalizację i usunięcie z centralnych ewidencji różnych niezgodności danych. Będą one wskazywane przez sam rejestr, inne podmioty zasilające oraz samych obywateli.

Tym samym CEPiK 2.0:

- wykryje ewentualne błędy w zapisywanych danych, co pomoże w uniknięciu błędów w procesach administracyjnych,
- umożliwi zgłoszenie niezgodności do pobranych danych z centralnych ewidencji,
- umożliwi wyjaśnienie zgłoszonej niezgodności.

Diagnosta będzie mógł:

- zgłosić niezgodność związaną z danymi pojazdu, którą znajdzie w otrzymanych danych,
- podejrzeć niezgodność związaną z danymi pojazdu, którą ma rozwiązać inny podmiot,
- rozwiązać niezgodność związaną z danymi badań technicznych.

Dane udostępniane i przekazywane do ewidencji CEP

Zakres danych udostępnianych diagnostom

- dane identyfikujące pojazd,
- dane techniczne pojazdu,
- dane o dokumentach pojazdu, w tym dane o zatrzymaniu tych dokumentów,
- dane o tablicach rejestracyjnych pojazdu, ich legalizacji, nalepkach kontrolnych,
- dane o badaniach technicznych pojazdu,
- dane o uszkodzeniach istotnych klasyfikujących pojazd do dodatkowego badania technicznego,
- dane o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu albo dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu.

Zakres danych badania przekazywany przez SKP do ewidencji CEP

- identyfikator pojazdu, dla którego wykonano badanie (identyfikator pojazdu i token aktualności przekazywane są tylko wtedy, jeżeli pojazd został znaleziony w bazie ewidencji i te dane zostały pobrane przez SKP w momencie rozpoczęcia badania technicznego),
- numer badania technicznego,
- rodzaj badania technicznego i jego wynik,
- termin kolejnego badania technicznego,
- informację o wpisie do dowodu rejestracyjnego pojazdu oraz informację o wydaniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu,
- przyczyny przerwania badania technicznego – jeśli doszło do jego przerwania,
- dane usterek pojazdu – jeśli w toku badania technicznego zostały one stwierdzone,

- odczyt liczników przebiegu pojazdu wraz z jednostką miary,
- w przypadku zatrzymania, dane zatrzymanego dokumentu pojazdu,
- datę i godzinę wykonania badania przekazywanego w trybie awaryjnym – jeśli trzeba było przeprowadzić badanie w takim trybie.

Wprowadzenie do CEP danych pojazdów, które nie były zarejestrowane na terenie RP a podlegają badaniu

CEPiK 2.0 dodatkowo umożliwi wprowadzenie do CEP pojazdów, które wykonują w naszych krajowych SKP badania techniczne, a nie są jeszcze zarejestrowane w wydziałach komunikacji na terenie Polski. Dzięki temu odbiorcy danych CEPiK, w niektórych sytuacjach, szybciej uzyskają możliwość otrzymania danych o pojeździe nawet pomimo braku krajowej rejestracji.

Procesy związane z badaniem technicznym pojazdu

Przebieg badania technicznego

I scenariusz – pojazd jest w ewidencji CEP

1. Kierowca przyjeżdża na okresowe badanie techniczne.
2. Pracownik SKP:
 - wyszukuje dane pojazdu w CEP (na podstawie dokumentów rejestracyjnych, które dostał od kierowcy),
 - sprawdza, czy dane w CEP zgadzają się z danymi na dokumencie rejestracyjnym.
3. Pracownik SKP wykonuje badanie techniczne pojazdu.
4. Wydanie zaświadczenia i ewentualny wpis do dowodu rejestracyjnego.
5. Po badaniu technicznym – pracownik SKP wprowadza wynik badania do lokalnego systemu i przekazuje dane do CEP. W odpowiedzi może dostać:
 - informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących badania (na przykład o błędnej dacie następnego badania technicznego),
 - potwierdzenie zapisu danych w CEP.

II scenariusz – pojazdu nie ma w ewidencji CEP (przekazanie do CEP danych pojazdu, który kierowca sprowadził z Unii Europejskiej)

1. Kierowca przyjeżdża na okresowe badanie techniczne.
2. Pracownik SKP:
 - wyszukuje dane pojazdu w CEP (na podstawie dokumentów rejestracyjnych, które dostał od kierowcy),
 - dostaje informację z CEP o tym, że w ewidencji nie ma wyszukiwanego pojazdu,
 - sprawdza, czy dane pojazdu są prawdziwe i uzupełnia dane pojazdu w lokalnej bazie,
3. Pracownik SKP wykonuje badanie techniczne pojazdu.
4. Wydanie zaświadczenia i ewentualny wpis do dowodu rejestracyjnego.
5. Po badaniu technicznym – pracownik SKP wprowadza wynik badania do lokalnego systemu i przekazuje dane do CEP. W odpowiedzi może dostać:
 - informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących pojazdu (na przykład niespójność danych),
 - informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących badania (na przykład o błędach, które trzeba poprawić),
 - potwierdzenie zapisu danych w CEP.

Przebieg przerwane badania technicznego

1. Kierowca przyjeżdża na okresowe badanie techniczne.
2. Pracownik SKP:
 - wyszukuje dane pojazdu w CEP (na podstawie dokumentów rejestracyjnych, które dostał od kierowcy),
 - sprawdza, czy dane w CEP zgadzają się z danymi na dokumencie rejestracyjnym.
3. Pracownik SKP nie może dokończyć badania technicznego – przerwanie badania technicznego.
4. Pracownik SKP wprowadza dane dotyczące przerwane badania technicznego do lokalnego systemu i przekazuje dane do CEP. W odpowiedzi może dostać:
 - informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących badania (na przykład o błędach, które trzeba poprawić),
 - potwierdzenie zapisu danych w CEP.

Modyfikacja danych badania technicznego

1. Pracownik SKP wyszukuje dane badania technicznego, które przekazał do CEP.
2. Pracownik SKP sprawdza, czy dane są poprawne oraz zmienia je zgodnie ze stanem faktycznym w lokalnej ewidencji,

3. Pracownik SKP przekazuje zmienione dane badania do CEP. W odpowiedzi może dostać:
 - informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących badania (na przykład o błędach, które trzeba poprawić),
 - potwierdzenie zapisu danych w CEP.

Zmiana danych badania technicznego jest możliwa tylko wtedy, kiedy zmieniane dane są w ewidencji CEP i zostały one wprowadzone przez chcącą je zmienić jednostkę. Dodatkowo, możliwa jest zmiana jedynie całego kompletu danych. Nie można zmienić danych, które dotyczą pojazdu.

Korekta pojazdu dla badania technicznego

Jeśli doszło do błędnej identyfikacji pojazdu i przez to błędnie przypisano badanie techniczne do pojazdu – możliwa jest korekta pojazdu dla badania technicznego.

1. Pracownik SKP:
 - wyszukuje dane badania technicznego, które przekazał do CEP,
 - przekazuje komunikat anulowania badania do CEP. W odpowiedzi dostaje potwierdzenie zapisu danych w CEP.
2. Pracownik SKP wyszukuje w CEP dane pojazdu, do którego trzeba przypisać badanie techniczne.
3. Pracownik SKP wprowadza wynik badania do lokalnego systemu i przekazuje dane do CEP. W odpowiedzi może dostać:
 - informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących badania (na przykład o błędach, które trzeba poprawić),
 - potwierdzenie zapisu danych w CEP.

Przekazanie danych badania technicznego w trybie awaryjnym

Jeśli na SKP pojawi się problem z działaniem Internetu – możliwe jest przekazanie danych badania technicznego w trybie awaryjnym.

1. Kierowca przyjeżdża na okresowe badanie techniczne.
2. Pracownik SKP sprawdza, czy dane pojazdu są prawdziwe i uzupełnia dane pojazdu w lokalnej bazie.
3. Pracownik SKP wykonuje badanie techniczne pojazdu i wprowadza dane o badaniu do lokalnego systemu.
4. Kiedy możliwe jest przekazanie danych do CEP – pracownik SKP:
 - wyszukuje dane pojazdu w CEP,
 - przekazuje dane badania w trybie awaryjnym do CEP. W odpowiedzi może dostać:

- i. informację o wykrytych niezgodnościach dotyczących badania (na przykład o błędach, które trzeba poprawić),
- ii. potwierdzenie zapisu danych w CEP.

Dostosowanie sprzętu do komunikacji z systemem CEPiK 2.0

Minimalne wymagania sprzętowe i programowe:

- możliwe jest zastosowanie komputera z darmowym oprogramowaniem umożliwiającym połączenie VPN z użyciem protokołów IPSec zamiast routera. W konsekwencji umożliwi to wykorzystania dotychczasowego sprzętu, łącza i kart dostępowych do nowej komunikacji bez dodatkowych kosztów.

Wymagania zalecane dla dużych stacji

- łącze internetowe o minimalnej przepustowości co najmniej 512 KB/s,
 - VPN zestawiony programowo lub router obsługujący transmisję VPN z użyciem protokołów IPSec,
 - kabel Ethernetowy,
 - czytnik kart kryptograficznych (jeżeli SKP już go posiada, nie trzeba kupować nowego z zastrzeżeniem, że każde stanowisko komputerowe do przeprowadzania badań technicznych musi posiadać swój zestaw kryptograficzny),
 - certyfikat VPN do zestawienia bezpiecznego połączenia IPSec z systemem CEPiK 2.0,
 - certyfikat SSL użytkownika (jeżeli SKP już go posiada, nie trzeba występować o nowy z zastrzeżeniem, że każde stanowisko komputerowe do przeprowadzania badań technicznych musi posiadać swój zestaw kryptograficzny),
- oprogramowanie do komunikacji z systemem CEPiK 2.0 – SKP będą korzystały z oprogramowania, które dostarczy zewnętrzny dostawca – dostawca musi zapewnić integrację swojego oprogramowania z systemem CEPiK 2.0.