



**MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH**

Warszawa, dnia 18 grudnia 2013 r.

KANCELARIA SENATU RP
GABINET MARSZAŁKA SENATU



BMP-0724-3-12/2013/PS

wpłynęło dn. 23.12.2013
nr 6069 podpis [signature]
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 30.12.13 zał.
nr 10717 podpis [signature]

**Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Senatowy Paweł Marzec

W nawiązaniu do pisma z dnia 18 listopada 2013 roku (sygn. BPS/043-43-1857/13), dotyczącego oświadczenia złożonego przez Senatora RP Pana Macieja Klimę podczas 43. posiedzenia Senatu RP w dniu 13 listopada 2013 roku w sprawie *systemu CEPiK*, przekazanego przy piśmie Pana Adama Jassera Sekretarza Stanu Wykonującego Zadania Sekretarza do Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2013 roku (sygn. DSPA-4813-1020-(1)/13), w porozumieniu z Przewodniczącym Komisji Nadzoru Finansowego, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Rozbieżność pomiędzy liczbą pojazdów zarejestrowanych w systemie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) a danymi Komisji Nadzoru Finansowego o liczbie wykupionych obowiązkowych polis OC wynika z kilku czynników, m.in. z:

1. Mechanizmu inicjalnego zasilenia Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) danymi pochodzącymi z systemów komputerowych organów właściwych do spraw rejestracji pojazdów. Przed wdrożeniem systemu informatycznego w starostwach oraz utworzeniem CEP istniały Wojewódzkie Ewidencje Pojazdów (WEP), które gromadziły informacje o pojazdach we własnych systemach. Dane z WEP zostały zmigrowane do CEP w 2003 roku. W międzyczasie wprowadzono również jednolity system w starostwach (SI POJAZD). Zasilenie CEP danymi z SI POJAZD spowodowało zdublowanie danych już istniejących pojazdów ze względu na znaczne różnice danych opisujących ten sam pojazd w Wojewódzkich Ewidencjach Pojazdów oraz w SI POJAZD. W odniesieniu do wielkości bazy CEP skala zjawiska nie jest jednak duża.
2. Braku mechanizmów prawnych umożliwiających określenie faktycznego stanu pojazdu znajdującego się w bazie CEP, przede wszystkim zaś mechanizmów prawnych egzekwujących od nabywców pojazdów obowiązek zarejestrowania pojazdu oraz umożliwiających przeciwdziałanie procederowi sprzedaży wraków (zamiast np. złomowania). Wszystkie pojazdy, dla których ewidencja CEP nie otrzymała

informacji o wyrejestrowaniu mają w bazie status ZAREJESTROWANY. Liczba pojazdów o ww. statusie w CEPiK jest zatem większa od faktycznej liczby pojazdów w ruchu.

3. Braku przepisów prawa, które egzekwowałyby od właścicieli wyrejestrowanie pojazdu (zgłoszenie faktu zakończenia eksploatacji pojazdu do organów rejestrujących), gdy pojazd przestaje być eksploatowany. Obecnie jedynie konieczność opłacania OC powoduje, że właściciel dokonuje wyrejestrowania pojazdu w przypadku wycofania go z ruchu.
4. Skomplikowanego i czasochłonnego mechanizmu przekazywania informacji o zawartej umowie OC od momentu podpisania umowy, do momentu przekazania informacji o tym fakcie do CEP.

Informacje o rozbieżności ww. danych wykazane zostały w wyniku prac w zakresie jakości danych CEPiK, prowadzonych przez ówczesne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji jeszcze w 2007 roku.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że po przeprowadzeniu wielopłaszczyznowej analizy, którą objęto zbadanie przyczyn występowania awarii systemu, weryfikację eksploatowanej od 2004 roku infrastruktury programowo-sprzętowej, weryfikację architektury logicznej i wykorzystywanych rozwiązań funkcjonalnych, potencjalne koszty realizacji zmian w celu dostosowania systemu do obowiązujących lub procedowanych przepisów prawa oraz potrzeb nowych Użytkowników, jak również do stale rosnącego obciążenia systemu (nowi Użytkownicy, obsługa nowych procesów), została podjęta decyzja o gruntownej przebudowie SI CEPiK oraz uruchomieniu w 2016 roku SI CEPiK w wersji 2.0.

Prace nad systemem przewidują zapewnienie nowoczesnej infrastruktury oraz architektury systemu gwarantującej niezawodność, bezpieczeństwo, elastyczność, skalowalność oraz możliwość rozwoju systemu przy stosunkowo niskich nakładach finansowych. Pełna funkcjonalność SI CEPiK zakłada dostosowanie systemu do przepisów prawa, w szczególności do ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku *o kierujących pojazdami* (Dz. U. Nr 30, poz. 151 z późn. zm.) oraz aktów prawa unijnego. Ponadto, system CEPiK 2.0 zostanie dostosowany do potrzeb użytkowników. W oparciu o dane zawarte w systemie zostaną również uruchomione usługi dla ludności, gospodarki i administracji publicznej.

Jednym z głównych celów przebudowy systemu CEPiK jest zwiększenie jakości przechowywanych danych, m.in. poprzez wdrożenie podczas budowy CEPiK 2.0 mechanizmów poprawy danych zawartych w systemie. Zostaną także wdrożone nowe mechanizmy wprowadzania danych oraz współpracy z systemami zewnętrznymi, co wpłynie na poprawność danych zawartych w systemie. Docelowo system CEPiK 2.0 oparty będzie na w pełni referencyjnej bazie danych dotyczącej pojazdów i kierowców oraz informacjach powiązanych, niezbędnych do kompletnej obsługi procesów dotyczących tych obszarów.

Zgodnie z przyjętym harmonogramem, prace w ramach projektu CEPiK 2.0, poprzedzone prowadzonymi od początku 2013 roku pracami przygotowawczymi, rozpoczęły się we wrześniu 2013 roku. Poszczególne moduły systemu, w tym w szczególności e-usługi, będą uruchamiane etapowo. Uruchomienie produkcyjnej pełnej wersji CEPiK 2.0 planowane jest natomiast na dzień 4 stycznia 2016 roku.

Ponadto pragnę wskazać, że utrzymanie i rozwój SI CEPiK finansowane są z państwowego funduszu celowego, utworzonego na podstawie art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku *Prawo o ruchu drogowym* (t.j.: Dz. U. z 2012 roku, poz. 1137 z późn. zm.). Dysponentem środków zgromadzonych w ww. funduszu jest minister właściwy do spraw wewnętrznych.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że zgodnie z informacjami przekazanymi przez Komisję Nadzoru Finansowego, wskazane w oświadczeniu dane dotyczące „liczby wykupionych obowiązkowych polis OC dla pojazdów mechanicznych” (19 235 tys.) stanowią liczbę wszystkich polis aktywnych (czynnych) z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów na koniec 2012 roku.

W przypadku grupowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów na jednej polisie ubezpieczonych może być wiele ryzyk (w przypadku ubezpieczenia floty pojazdów wykazywana jest jedna polisa, a nie liczba ubezpieczonych pojazdów). Właściwsze byłoby porównanie liczby ubezpieczonych ryzyk z potencjalną liczbą ryzyk, jednak w sprawozdawczości zakładów ubezpieczeń, zarówno dla potrzeb organu, jak i statystyki publicznej, brak jest takiej pozycji (dane takie będą raportowane do KNF począwszy od sprawozdań za 2014 rok).

Ponadto, Komisja Nadzoru Finansowego poinformowała, że obowiązek zawarcia ubezpieczenia nie oznacza, że wszyscy, którzy powinni, zawarli takie ubezpieczenie. Zgodnie z szacunkami Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, około 250 tysięcy pojazdów nie posiada obowiązkowego ubezpieczenia OC (<https://ufg.pl/web/guest/o-ufg-dla-mediow>).

z powierzeniem

MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
Rafał Magryś
z. up. Rafał MAGRYŚ
Podsekretarz Stanu

Otrzymują:

Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (dot. sygn. DSPA-4813-1020-(1)/13).