

OPIS ZAŁOŻEŃ PROJEKTU INFORMATYCZNEGO

Tytuł projektu	System informatyczny służący stworzeniu środowiska cyfrowego dla realizacji usług publicznych i zadań Głównego Urzędu Miar w sprawach tachografów – „TRANS – TACHO”		
Wnioskodawca	Minister Przedsiębiorczości i Technologii		
Beneficjent	Główny Urząd Miar		
Partnerzy			
Źródło finansowania	Budżet państwa, część 64. Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020, II oś priorytetowa; E-administracja i otwarty urząd; działanie 2.1 "Wysoka dostępność i jakość e-usług publicznych"		
Całkowity koszt projektu	8 652 739,20 zł		
Planowany okres realizacji projektu	04-2020 do 03-2023		
Osoba kontaktowa	Karol Markiewicz	k.markiewicz@gum.gov.pl	0225819367

1. POWODY PODJĘCIA PROJEKTU

1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb

W UE obowiązują jednolite przepisy regulujące czas pracy kierowców wykonujących przewozy mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Urządzeniami rejestrującymi dane dot. czasu pracy kierowców są tachografy instalowane w określonych pojazdach. Stworzony w UE system obejmuje szczegółowe wymagania techniczne dla tachografów i ich kontroli, wymagania dla przedsiębiorców prowadzących warsztaty, techników warsztatów oraz podmiotów ich szkolących. W Polsce istotną rolę w funkcjonowaniu systemu pełni Prezes Głównego Urzędu Miar, który przy pomocy GUM i terenowej administracji miar zajmuje się: certyfikacją ww. osób, usług i wyrobów w obszarze tachografów, prowadzeniem rejestrów publicznych i ewidencji, organizacją egzaminów techników oraz działalnością informacyjną. Z punktu widzenia interesariuszy sposób świadczenia ww. usług publicznych w zakresie tachografów jest nieefektywny (sprawy realizowane na papierze, brak nowoczesnych narzędzi informatycznych, konieczność częstych kontaktów drogą listową). Powyższe skutkuje po stronie interesariuszy m.in. niemożnością: szybkiego dostępu do ewidencji warsztatów, zdalnej lokalizacji warsztatu, efektywnego planowania egzaminów, szybkiego i sprawnego wydawania kart warsztatowych, uciążliwością przy realizacji ustawowych obowiązków. Interesariusze oczekują dostępu do aktualnej i odpowiednio przygotowanej informacji oraz obsługi elektronicznej. W związku z planowanym objęciem od 2025 r. obowiązkiem instalacji tachografów dodatkowej liczby pojazdów (obecnie 1,5 mln pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony - po zmianie dodatkowo 2,3 mln pojazdów o DMC od 2,4 do 3,49 tony) pojawia się zagrożenie dla sprawnego funkcjonowania systemu bezpieczeństwa tachografów w Polsce i Europie. Z powyższych powodów pożądane jest zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorców prowadzących regulowaną działalność gospodarczą i techników wykonujących zawód regulowany w obszarze tachografów, co potwierdziła analiza potrzeb interesariuszy.

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
Technicy warsztatów	Brak możliwości zdalnego	1700

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
	dostępu do własnych danych osobowych w ewidencji, co utrudnia i wydłuża proces wydawania kart warsztatowych oraz utrudnia wykonywanie obowiązków ustawowych przez technika. Utrudniony zapis na egzamin technika. Długi czas rozpatrywania wniosków o wydanie certyfikatu technika warsztatu.	
Podmioty prowadzące warsztaty	Brak możliwości zdalnego dostępu do własnych danych w ewidencji warsztatów i techników, co utrudnia prowadzenie warsztatu i wykonywanie obowiązków ustawowych po stronie prowadzącego warsztat (np. zgłoszenia zmian w wyposażeniu warsztatu). Długi czas rozpatrywania (metoda tradycyjna) wniosków o wydanie i zmianę zezwolenia oraz zawieszenie działalności.	900
Podmioty szkolące techników warsztatów	Długi czas uzyskiwania certyfikatu podmiotu szkolącego. Brak możliwości zdalnego zgłaszania zmian wykładowców oraz powiadomień o wyznaczonych terminach i miejscach szkoleń oraz o przeszkolonych osobach.	10
Producenci tachografów (elementów składowych tachografu)	Długi czas rozpatrywania spraw. Konieczność wielokrotnego przesyłania korespondencji pocztowej do GUM, wynikająca z tradycyjnej formy załatwiania spraw.	6
Przewoźnicy drogowi. Przedsiębiorcy działający na podstawie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego	Wg danych GUS od 2010 roku sukcesywnie wzrasta liczba samochodów ciężarowych oraz ciągników siodłowych zarejestrowanych w Polsce, w których stosuje się tachografy. Brak zdalnej lokalizacji warsztatu i szybkiej zdalnej	Sumaryczna liczebność tej grupy to ok. 99,5 tys. W tym: 60 tys. – krajowy przewóz rzeczy; ok. 8,5 tys. – krajowy przewóz osób; ok. 28 tys. – międzynarodowy przewóz rzeczy, ok. 3 tys. – międzynarodowy przewóz

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
	weryfikacji legalności i identyfikacji warsztatu (m.in. po numerze cechy warsztatu).	osób
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe. Zatrudnieni w transporcie drogowym	Wg danych GUS od 2010 roku sukcesywnie wzrasta liczba samochodów ciężarowych oraz ciągników siodłowych zarejestrowanych w Polsce, w których instaluje się tachografy. Brak zdalnej lokalizacji warsztatu i szybkiej zdalnej weryfikacji legalności i identyfikacji warsztatu (m.in. po numerze cechy warsztatu).	Sumaryczna liczba tej grupy to 420,5 tys., z czego: 272 tys. – przewóz rzeczy; 148,5 tys. – przewóz osób.
Służby kontrolne określone w art. 24 ustawy o tachografach: Krajowa Administracja Skarbowa; Straż Graniczna; Policja; Inspekcja drogowa (GITD), Inspekcja Pracy	Brak narzędzia umożliwiającego szybkie weryfikowania stanu zezwoleń i certyfikatów dotyczących warsztatów, techników, podmiotów prowadzących warsztaty i podmiotów szkolących, a także wszystkich innych informacji wymaganych prawem do prowadzenia czynności kontrolnych. Brak zdalnej lokalizacji warsztatów i wyszukiwania najbliższego warsztatu w stosunku do miejsca kontroli pojazdu, w celu skierowania pojazdu na dodatkowe badania tachografu w pojeździe przy podejrzeniu manipulacji tachografem. Brak w rejestrach GUM wyszukiwania przedsiębiorców prowadzących warsztaty wg NIP, siedziby, danych teleadresowych. Z badań zleconych przez KE wynika, że na 100 kontrolowanych ciężarówek w co siódmej ingerowano w zapis urządzenia.	78 (w tym 16 Komend Woj. Policji i 16 WITD, 9 Oddziałów Straży Granicznej, 16 Urzędów Celno-Skarbowych, 16 okręgowych inspektoratów pracy)
Główny Urząd Miar	Niewystarczające zasoby dla obsługi systemu tachografów, zwłaszcza w związku ze spodziewanym obciążeniem obowiązkiem instalacji tachografu dodatkowych	1

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
	<p>pojazdów (DMC od 2,4 do 3,49 tony). Nieefektywna obsługa klienta. Konieczność utrzymywania wielu niezależnych, niezintegrowanych i nieefektywnych systemów informatycznych - co może skutkować błędami. Długi czas realizacji spraw. Konieczność wielokrotnej wymiany korespondencji pomiędzy klientami a urzędem pocztą tradycyjną wynikającą z tradycyjnej formy załatwiania spraw. Brak możliwości szybkiej komunikacji pomiędzy urzędem a klientem. Brak nowoczesnych narzędzi do celów gromadzenia i publikowania informacji o wydawanych zezwoleniach, działających warsztatach tachografów. Potrzeba monitorowania zobowiązań ustawowych po stronie wszystkich interesariuszy.</p>	
Okręgowe Urzędy Miar	<p>Brak narzędzia informatycznego wspierającego kontrolę warsztatów. Brak efektywnego monitoringu spełniania wymogów ustawowych przez prowadzących warsztaty tachografów, techników i podmioty szkolące. Brak nowoczesnych narzędzi do celów gromadzenia i przeglądania danych o kontrolowanych podmiotach, przeglądania rejestrów i informacji o wydawanych zezwoleniach, działających warsztatach tachografów.</p>	10
Podmiot wydający karty warsztatowe	<p>Świadczenie i realizacja usług przez administrację miar w oparciu o papierowe dokumenty, bez wykorzystania nowoczesnych technologii teleinformatycznych. Brak</p>	1

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
	możliwości uzyskiwania informacji o danych gromadzonych w ewidencji warsztatów. Długi czas wykonywania spraw. Konieczność wielokrotnego przesyłania korespondencji do GUM.	

1.2. Opis stanu obecnego

Obsługę spraw związanych z tachografami (rejestracja podmiotów i spraw, wydawanie, aktualizacja i wygaszanie lub zawieszanie zezwoleń i certyfikatów warsztatom, podmiotom szkolącym i technikom, homologowanie urządzeń oraz aktualizowanie tych dokumentów, a także usługi informacyjne (np. informowanie służb kontrolnych), jak również prowadzenie rejestrów publicznych i ewidencji (np. publikacja wykazu warsztatów posiadających zezwolenia do wykonywania napraw, przeglądów, sprawdzania i instalacji tachografów na stronach Biuletynu Informacji Publicznej) wykonują urzędnicy zatrudnieni w GUM. Urzędnicy terenowej administracji miar (10 okręgowych urzędów miar oraz ich Wydziały Zamiejscowe) zajmują się procedurami kontrolnymi i audytorskimi. Odbywa się to poprzez wizyty „w terenie” bez wsparcia informatycznego. GUM co prawda posiada infrastrukturę sprzętową oraz programową (obieg kancelaryjny, BIP, oprogramowanie biurowe), ale jest ona niewystarczająca do odpowiedniego przeprowadzenia Projektu i utrzymania jego efektów oraz rozłączna do tej posiadanej przez administrację terenową. Posiadany sprzęt oraz oprogramowanie użytkowe, nie zapewnią świadczenia usług elektronicznych oraz wdrożenia wewnętrznych procesów związanych z e-usługami uruchamianymi w ramach Projektu „TRANS – TACHO”. Procedury z tego obszaru wspierane są jedynie przez system kancelaryjny oraz wyspowe i przestarzałe rozwiązania informatyczne (bazy Access, poczta email). Podmioty zmuszone są do wielokrotnego kontaktu w tej samej sprawie – ponieważ nawet drobna pomyłka lub brak w piśmie/wniosku prowadzi do konieczności formalnego uzupełnienia. Utrudnia to prowadzenie biznesu oraz skutkuje niepotrzebnym obciążeniem administracyjnym, tak dla urzędu, jak i klientów. Brak jednolitego systemu informatycznego skutkuje również uciążliwością przy opracowywaniu raportów i zestawień, co obciąża urząd nadmierną pracą a użytkowników/interesariuszy naraża na wydłużone terminy dostępu do potrzebnej informacji.

2. EFEKTY PROJEKTU

2.1. Cele i korzyści wynikające z projektu

Cel - 1	Usprawnienie prowadzenia działalności gospodarczej oraz wykonywania zawodu regulowanego w obszarze tachografów przez wprowadzenie elektronicznych usług publicznych A2B i A2C przyczyniając się do zmniejszenia formalności po stronie interesariuszy.
Cel strategiczny	Strategia Sprawne Państwo 2020 – cel 5 zakładający efektywne świadczenie usług publicznych, w tym standaryzację i zarządzanie usługami publicznymi, ze szczególnym uwzględnieniem technologii cyfrowych. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) - udostępnianie wysokiej jakości usług na rzecz obywateli, w tym również przedsiębiorców.

	<p>Założenia Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa. Program Rozwoju na lata 2019 – 2022. Kierunek interwencji 5.1: Reorientacja administracji publicznej na usługi zorientowane wokół potrzeb obywatela. Cel szczegółowy: Zwiększenie jakości oraz zakresu komunikacji pomiędzy obywatelami i innymi interesariuszami a państwem.</p> <p>Program Operacyjny Polska Cyfrowa - rozwój e-usług dla Klientów, elektronicznej wymiany dokumentów i informacji.</p> <p>CEL strategiczny GUM nr 4 „Szeroka oferta i wysoka jakość usług” – rozszerzony zakres usług w odpowiedzi na potrzeby klientów. Optymalizacja procesu usług, zwiększenie komunikacji z klientem.</p> <p>Szybki i efektywny dostęp do informacji, nowoczesne technologie wspierające prowadzenie działalności gospodarczej i wykonywanie zawodu w obszarze tachografów.</p>
Korzyść:	Obniżenie kosztów funkcjonowania oraz oszczędności czasu (uzyskania zezwolenia dla warsztatu i certyfikatu technika warsztatu) dla klientów administracji miar (przedsiębiorców prowadzących warsztaty, podmiotów prowadzących szkolenia, techników warsztatów oraz instytucji publicznych pełniących funkcje kontrolne) wynikające z wdrożenia elektronicznych usług świadczonych przez GUM, przyczyniając się do wzrostu efektywności działania oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych po stronie tych interesariuszy.
KPI:	KPI – liczba usług publicznych udostępnionych A2B i A2C o stopniu dojrzałości co najmniej 4 - transakcja w sprawach tachografów.
Wartość aktualna i docelowa KPI:	<p>KPI – 0</p> <p>KPI – 4</p>
Metoda pomiaru KPI	KPI - Protokół odbioru systemu informatycznego udostępniającego e-usługi.
Cel - 2	Wzmocnienie systemu nadzoru nad systemem tachografów poprzez wdrożenie adekwatnych rozwiązań informatycznych zwiększając bezpieczeństwo transportu drogowego.
Cel strategiczny	<p>Europa 2020, Europejska agenda cyfrowa, Przyspieszenie innowacji w sektorze publicznym, Zaufanie i bezpieczeństwo;</p> <p>Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, W Obszarze strategicznym I. Cel I.1; w Obszarze strategicznym II. Cel II.2.4. i Cel II.5;</p> <p>CEL strategiczny GUM nr 8 „Efektywny system ochrony bezpieczeństwa gospodarczego i technicznego państwa oraz interesów obywateli” - zwiększenie bezpieczeństwa systemu tachografów i w konsekwencji bezpieczeństwa transportu drogowego.</p>
Korzyść:	<p>Ucyfrowienie i udostępnione uprawnionym uczestnikom systemu rejestrów i zasobów informacyjnych będących w dyspozycji administracji miar i ich łatwiejsza dostępność dla użytkowników;</p> <p>Wzmocnienie systemu nadzoru nad systemem tachografów przez uprawnione instytucje publiczne krajowe i UE poprzez wdrożenie adekwatnych rozwiązań informatycznych.</p> <p>Wdrożenie nowoczesnych technologii wspomagających wykonywanie czynności urzędowych przez pracowników GUM i administracji miar.</p>

KPI:	KPI 1 – liczba dedykowanych systemów informatycznych w podmiotach realizujących zadania publiczne, KPI 2 - Liczba rejestrów publicznych o poprawionej interoperacyjności: (1) wykaz homologowanych typów tachografów i elementów składowych tachografu (2) wykaz typów tachografów i elementów składowych tachografu homologowanych przez właściwe organy krajów UE; (3) rejestr wydanych decyzji – zezwoleń w zakresie tachografów (także zmienionych, cofniętych, czasowo cofniętych, wygaśniętych wraz z informacją o zawieszeniu i podjęciu działalności przez podmioty prowadzące warsztaty); (4) ewidencja podmiotów posiadających zezwolenie (w tym dane techników); (5) rejestr certyfikatów dla podmiotów szkolących.
Wartość aktualna i docelowa KPI:	KPI 1 – 0, KPI 2 – 0 KPI 1 – 1, KPI 2 – 5
Metoda pomiaru KPI	KPI 1 – raport z realizacji projektu, protokół odbioru systemu informatycznego, KPI 2 – raport z realizacji projektu, protokół udostępnienia rejestru warsztatów.

2.2. Udostępnione e-usługi

Lp.	Nazwa e-usługi	Typ	Zakres oddziaływania	Poziom dojrzałości e-usługi
1	Usługa certyfikacji technika	A2C	Technicy warsztatów (rocznie ok 3440 transakcji)	Personalizacja
2	Usługa certyfikacji podmiotu prowadzącego warsztat tachografów	A2B	Podmioty prowadzące warsztaty (rocznie ok 5656 transakcji)	Personalizacja
3	Usługa certyfikacji podmiotu szkolącego	A2B	Podmioty szkolące techników warsztatów (rocznie ok 502 transakcji)	Personalizacja
4	Usługa certyfikacji tachografu	A2B	Producenci tachografów (elementów składowych tachografu) (rocznie ok 3	Transakcja

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

2.3. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Rodzaj informacji/zasobów	Planowana data udostępnienia	Szacowana liczba obiektów objętych digitalizacją (udostępnianiem informacji)

Czy wszystkie zdigitalizowane zasoby objęte projektem będą udostępniane bezpłatnie?
TAK/NIE

2.4. Produkty końcowe projektu

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia
Baza Danych (Ewidencja i rejestry)	09-2021
Portal Informacyjny Użytkownika	12-2021
Aplikacja OFF-Line	02-2022
API do systemu TRANS-TACHO	09-2022
System TRANS-TACHO	01-2023
Szkolenie użytkowników	03-2023

3. KAMIENIE MIŁOWE

Kamienie milowe	Planowany termin osiągnięcia
Wybór Doradcy Technicznego	2020-08-31
Odbiór koncepcji systemu TRANS-TACHO i przygotowanie SIWZ dla wykonawcy oprogramowania.	2020-11-30
Wybór Wykonawcy Systemu	2021-04-19
Wybór dostawcy PAAS	2021-05-10
Opracowanie dokumentacji projektowej systemu TRANS-TACHO	2021-08-23
Opracowanie Interfejsów do systemów zewnętrznych oraz publicznego	2022-09-19

Kamienie milowe	Planowany termin osiągnięcia
API	
Migracja baz i rejestrów. Podpisanie protokołu odbioru	2022-10-10
Zakończenie testów i odbiorów systemu. Wdrożenie produkcyjnego systemu TRANS-TACHO	2022-12-30

4. KOSZTY

4.1. Koszty ogólne projektu wraz ze sposobem finansowania

Całkowity koszt projektu (netto oraz brutto), w tym	Netto 7 287 487,40 zł Brutto 8 652 739,20 zł	
Procent dofinansowania ze środków UE (brutto)	84,63%	
Procent środków z budżetu państwa (brutto)	15,37%	
Podział całkowitego kosztu projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2020	Netto 523 950,23 zł Brutto 566 741,21 zł
	2021	Netto 1 860 157,67 zł Brutto 2 184 370,50 zł
	2022	Netto 2 883 261,57 zł Brutto 3 442 788,29 zł
	2023	Netto 2 020 117,93 zł Brutto 2 458 839,20 zł

4.2. Wykaz poszczególnych pozycji kosztowych

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
Oprogramowanie	Licencje systemowe i bazodanowe, oprogramowanie wytworzone TRANS-TACHO, licencje dostępowe, doradztwo techniczne	5 712 236,28 zł	Koszty opracowania i wdrożenia TRANS-TACHO, koszty doradztwa technicznego oraz zakup licencji: dostępowych dla użytkowników terenowych. Stworzenie aplikacji off-line na użytek służb kontrolnych.
Infrastruktura	Infrastruktura w	555 000,00 zł	Koszt wynajęcia usługi PAAS

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
	modelu (PAAS)		przez okres 15 miesięcy trwania projektu, na której zostaną posadowione elementy systemu
Koszty UX i grafiki	Zaprojektowanie interfejsu graficznego e-usług	190 407,88 zł	Koszty związane z opracowaniem prototypowania i budowy aplikacji (UX, UI)
Bezpieczeństwo	Testy bezpieczeństwa, testy penetracyjne, audyt bezpieczeństwa systemu	317 346,46 zł	Koszt wynagrodzenia wykonawcy testów typu white-box, black-box, audytu bezpieczeństwa systemu
Wydajność rozwiązań	Testy wydajnościowe systemu	126 938,58 zł	Koszt wynagrodzenia wykonawcy testów wydajnościowych systemu
Szkolenia	Szkolenia wykonawcy z obsługi systemu	109 200,00 zł	Koszt wynagrodzenia wykonawcy systemu za przeprowadzenie szkoleń użytkownika i administratora
Działania informacyjno-promocyjne	Kampania promocyjna dotycząca e-usług poprzez: m.in. Internet, plansze reklamowe, biuletyny, mailing	240 000,00 zł	Koszt materiałów oraz wynagrodzenia wykonawcy odpowiedzialnego za przygotowanie treści i formy oraz przeprowadzenie kampanii promocyjnej.
Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)	Dodatki zadaniowe dla Kierownika Projektu, członków Zespołu oraz osób zaangażowanych w nadzór i rozliczanie projektu	1 401 610,00 zł	Koszty pośrednie personelu odpowiedzialnego za przygotowanie i przeprowadzenie zamówień publicznych, prowadzenie dokumentacji zarządczej, prowadzenie rozliczeń finansowych oraz koszty personelu zaangażowanego w wykonanie zadań merytorycznych.

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

Całkowity koszt utrzymania trwałości projektu (brutto)	2 343 657,83 zł		Źródło finansowania
Podział całkowitego kosztu utrzymania trwałości projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2023	466 877,48 zł (brutto) (379 575,18 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2024	622 503,30 zł (brutto) (506 100,24 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2025	622 503,30 zł (brutto) (506 100,24 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2026	358 503,30 zł (brutto) (291 466,10 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2027	273 270,45 zł (brutto) (222 171,10 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
Ryzyko przekroczenia zakładanych kosztów realizacji Projektu niemożliwych do oszacowania np. zmiany kursy walut, stawek podatkowych, stawek minimalnych wynagrodzenia.	Średnia	Średnie	W celu minimalizacji ryzyka przekroczenia kosztów u beneficjenta będzie prowadzona stała kontrola pracochłonności wytwarzania oprogramowania, a także została ustanowiona tolerancja kosztów dzięki rezerwie finansowej. Proponowana reakcja:

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
			działania zapobiegawcze i korygujące.
Ryzyko związane z niewystarczającymi zasobami kadrowymi beneficjenta.	Średnia	Średnie	W celu minimalizacji ryzyka beneficjent już na etapie planowania przyznaje odpowiednie zasoby osobowe do realizacji Projektu. Beneficjent planuje również zaangażowanie zewnętrznego doradcy technicznego, który będzie służył wsparciem w zakresie niektórych prac. Ponadto planuje się zastosowanie metodyki zarządzania, również w zakresie kształtowania zespołu (PRINCE 2). Proponowana reakcja: akceptacja ryzyka.
Ryzyko opóźnień lub braku możliwości realizacji w zakładanym terminie związane z niemożnością wyboru wykonawców Projektu, wynikające z: a) niewłaściwego oszacowania kosztów b) odwołaniami związanymi z dużą liczbą potencjalnych wykonawców.	Średnia	Średnie	W celu minimalizacji ryzyka beneficjent planuje podjąć kroki mające na celu właściwą organizację postępowań przetargowych z uwzględnieniem niezbędnych zapasów czasowych na ich przeprowadzenie. Proponowana reakcja: działania zapobiegawcze i korygujące.
Ryzyko związane z podejmowaniem przez wykonawcę systemu nieprawidłowych działań, w szczególności związanych z: a) wdrożeniem systemu „TRANS-TACHO”, b) utrzymaniem	Duża	Wysokie	W celu minimalizacji ryzyka beneficjent planuje podjąć kroki zapewniające wybór wykonawcy z odpowiednim przygotowaniem oraz zapleczem technicznym poprzez rzetelne przygotowanie dokumentacji

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, c) zapewnieniem wydajności wdrożonego systemu teleinformatycznego, d) zapewnieniem wydajności wdrożonego systemu.			przetargowej, zarówno w zakresie wymagań podmiotowych, jak i wymagań technicznych (w tym wymagań pozafunkcyjnych w zakresie bezpieczeństwa, wydajności oraz dostępności systemu). Zgodnie z założeniami na wykonawcę nałożony zostanie również obowiązek prowadzenia Projektu zgodnie z uznaną metodyką zarządzania projektem. Beneficjent planuje również wybór zewnętrznego doradcy technicznego odpowiedzialnego za wsparcie w zakresie rozwiązywania pojawiających się zagadnień projektowych w trakcie realizacji Projektu. Proponowana reakcja: działania zapobiegawcze i korygujące.
Ryzyko wzrostu cen rynkowych specjalistycznych usług informatycznych wynikające m.in. z realizacji przez administrację publiczną wielu złożonych projektów informatycznych, co może spowodować wzrost stawek stosowanych przez wykonawców systemów informatycznych.	Średnia	Wysokie	W celu minimalizacji ryzyka przekroczenia zakładanych kosztów zostanie ustanowiona rezerwa finansowana na zadanie związane z wytworzeniem oprogramowania. Proponowana reakcja: działania zapobiegawcze i korygujące.
Ryzyko związane z opóźnieniami w	Średnia	Średnie	W celu minimalizacji ryzyka beneficjent

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
prowadzonym równolegle wdrożeniem systemu "Świtez" i niemożliwością budowy interfejsu między tymi systemami.			planuje wykorzystanie metodyki zarządzania projektami i portfelem projektów oraz włączenie struktur zarządzania projektami do koordynacji obydwu przedsięwzięć. Proponowana reakcja: działania zapobiegawcze i korygujące.

5.2. Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Ryzyko wystąpienia błędów działania systemu niewykrytych na etapie wdrożenia.	Średnia	Średnie	Wdrożenie odpowiednich procedur dotyczących wszechstronnych testów akceptacyjnych oraz wymóg testowania zmian na środowisku testowym przed wprowadzeniem na produkcję / wprowadzenie procedur odtworzenia systemu oraz systematycznego tworzenia kopii zapasowych / regularne kontrole jakości systemu / audyt. Uwzględnienie potrzeby przeprowadzenia testów (oraz testów ponownych) w planowaniu Projektu oraz zapewnienie czasu w harmonogramie i odpowiednich zasobów do przeprowadzenia niezależnych testów. Konstrukcja umowy z

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
			wykonawcą motywująca go do zapewnienia odpowiedniej jakości. Udział Audytora w czynnościach testowych. Ustalenie wysokich kwalifikacji Audytora w dziedzinie testów i przeprowadzenie postępowania na Audytora.
Ryzyko niskiego poziomu korzystania z uruchomionych usług elektronicznych przez grupy docelowe.	Duża	Niskie	Utworzenie usług elektronicznych wynika z istniejącej potrzeby grup będących Klientami administracji miar, dlatego beneficjent nie spodziewa się materializacji ryzyka. W celu minimalizacji ryzyka działania informacyjno-promocyjne, będą ukierunkowane w szczególności na potencjalnych Klientów e-usług, np. techników warsztatów, przedsiębiorców prowadzących działalność w obszarze tachografów (prowadzących warsztaty, podmioty szkolące), producentów tachografów i ich części i. Proponowana reakcja: działania zapobiegawcze i korygujące.
Ryzyko spotkania się z niechęcią pracowników beneficjenta i jednostek powiązanych w stosunku do korzystania z usług	Duża	Niskie	W celu minimalizacji ryzyka beneficjent planuje przeprowadzić szkolenia dla osób, które będą pracować w systemie. Szkolenia

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
elektronicznych.			będą obejmować, zarówno kwestie techniczne, jak i merytoryczne. Proponowana reakcja: działania zapobiegawcze i korygujące. Na etapie przygotowawczym projektu beneficjent konsultował wewnętrznie założenia projektu z szeroką reprezentacją pracowników i wielu z nich będzie członkami zespołu projektowego, aby produkt był wspólnym dziełem organizacji.
Ryzyko niestabilności usługi chmurowej (PAAS) w wyniku czego usługi mogą być niedostępne czasowo lub ciągle w sposób niewystarczający dostępne	Duża	Niskie	W celu minimalizacji ryzyka beneficjent planuje posadowienie infrastruktury na sprawdzonym, ogólnodostępnym zasobie chmury publicznej z określonymi zasadami SLA Proponowana reakcja: Monitorowanie usług oraz działania zapobiegawcze i korygujące.

6. OTOCZENIE PRAWNE

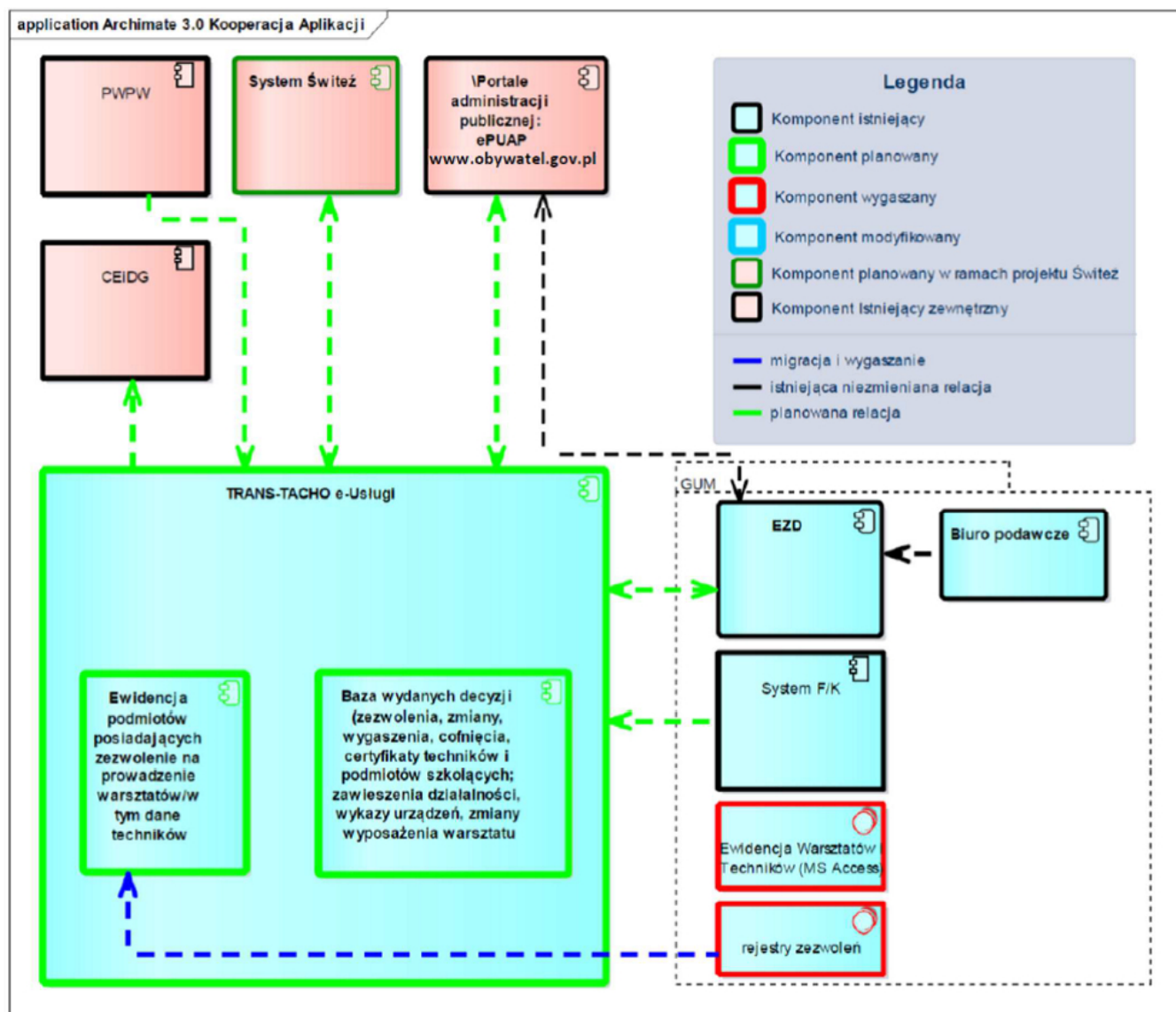
Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
1	Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. 1480)	TAK/NIE		
2	Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 25 kwietnia 2019 r. w	TAK/NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
	sprawie urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych (Dz.U. 2019 poz. 878)			
3	Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 12 kwietnia 2019 r. w sprawie wysokości opłat za czynności organów administracji miar związane z tachografami (Dz.U. 2019 poz. 746)	TAK/NIE		
4	Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych (Dz.U. 2019 poz. 606)	TAK/NIE		
5	Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 7 marca 2019 r. w sprawie zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów (Dz.U. 2019 poz. 486)	TAK/NIE		
6	Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 1 marca 2019 r. w sprawie wzoru certyfikatu technika warsztatu (Dz.U. 2019 poz. 453)	TAK/NIE		
7	Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie szkoleń dla techników warsztatu (Dz.U. 2018 poz. 1684)	TAK/NIE		
8	ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym	TAK/NIE		
9	Rozporządzenie Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/ EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85	TAK/NIE		
10	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające	TAK/NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
	rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego			
11	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych	TAK/NIE		
12	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.)	TAK/NIE		
13	Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646)	TAK/NIE		
14	Ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz.U. z 2019 r. poz. 700 z późn. zm.) wraz z aktami wykonawczymi do niej	TAK/NIE		
15	Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. poz. 1000 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	Baza wydanych decyzji (w tym: dokumentacji kontroli, certyfikatów, wszystkich danych umożliwiających generowanie wymaganych rejestrów, raportów)	Główny Urząd Miar	Planowana baza - część systemu TRANS-TACHO zawierająca: zezwolenia, zmiany, wygaszenia, cofnięcia, certyfikaty techników i podmiotów szkolących oraz zawieszenia działalności (część publiczna) oraz certyfikaty techników, wykazy urzędzeń, zmiany w wyposażeniu warsztatu (część po zalogowaniu)	Planowany	Początkowo zasilona poprzez migrację danych z nowych rejestrów prowadzonych od 01.01.2019 r.

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
2	Biuro Podawcze	Główny Urząd Miar	Metoda komunikacji z urzędem na drodze listownej	Istniejący	Nie przewiduje się żadnych zmian w działaniu
3	CEIDG	MPiT	Prowadzenie Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej	Istniejący	Nie przewiduje się żadnych zmian w działaniu
4	e-PUAP	Ministerstwo Cyfryzacji	Portal. Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej - służąca do komunikacji obywateli z jednostkami administracji publicznej w ujednolicony sposób. Jedną z ważniejszych usług oferowanych na platformie jest Profil Zaufany	Istniejący	W projekcie planuje się wykorzystać udostępnione metody przez e-PUAP (esp, profil zaufany)
5	Ewidencja podmiotów posiadających zezwolenie (nowa)	Główny Urząd Miar	Planowana baza - część systemu TRANS-TACHO zawierająca dane podmiotów posiadających zezwolenie na prowadzenia warsztatów (część publiczna) oraz dane techników (część po zalogowaniu)	Planowany	Początkowo zostanie zasilona z rejestrów prowadzonych po 01.01.2019 r. - wygaszanej bazy Rejestry Zezwoleń
6	Ewidencja Warsztatów i Techników (stara)	Główny Urząd Miar	Obecnie używany system (MS Access) obsługujący ewidencję warsztatów i techników	Modyfikowany	Cała zawartość bazy zostanie zarchiwizowana
7	EZD	Główny Urząd Miar	Elektroniczny Obieg Dokumentów używany w GUM jako system kancelaryjny. W Projekcie TRANS - TACHO pełni rolę podstawowego systemu work-flow dla czynności urzędowych związanych z obszarem.	Istniejący	Nie planuje się zmian w samym systemie. API systemu EZD zostanie wykorzystane do przesyłania dokumentów i spraw do systemu TRANS-TACHO
8	PWPW	Polska Wytwórnia	System monitorujący wydawanie nowych kart	Istniejący	Planowane utworzenie

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
		Papierów Wartościowych S.A.	technikom		interfejsu do systemu PWPW który udostępni odpowiedzi na pytania o ważność certyfikatu technika
9	Rejestry Zezwoleń - (nowe rejestry od 01.01.2019) - (Rejestry archiwalne)	Główny Urząd Miar	Istniejąca, publicznie dostępna baza danych dotycząca przedsiębiorców i typów posiadanego zezwolenia (związanego z tachografami), w tym czynności kontrolnych: Nowe rejestry - 1. Rejestr podmiotów prowadzących działalność w zakresie tachografów; 2. Rejestr decyzji – zezwolenia (tachografy); 3. Rejestr certyfikatów - technicy; 4. Rejestr certyfikatów dla podmiotów szkolących; 5. Czynności kontrolne. Rejestry archiwalne: Rejestry prowadzone wg uchylonej ustawy: 1. Tachografy samochodowe – rejestr zezwoleń; 2. Tachografy cyfrowe – rejestr zezwoleń.	Modyfikowany	W rezultacie projektu TRANS-TACHO rejestr zostanie zmigrowany do Ewidencji podmiotów posiadających zezwolenie na prowadzenie warsztatów/w tym dane techników. (Rejestry Archiwalne zostaną zarchiwizowane. Bez potrzeby migracji do TRANS-TACHO.)
10	Świtez	Główny Urząd Miar	System Wsparcia Informatycznego Usług Terenowej Administracji Miar - obecnie na etapie przygotowania do realizacji. Niezależny do TRANS-TACHO system informatyczny z (planowanym) wspólnymi: interfejsem, sposobem uwierzytelniania użytkowników (oraz	Planowany	Nie planowane są zmiany w systemie w ramach projektu TRANS-TACHO. Budowane API systemu Świtez zostanie wykorzystane

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			wspólną bazą).		do integracji z TRANS-TACHO
11	TRANS - TACHO	Główny Urząd Miar	Planowany główny system wspierający procesy w obszarze tachografów związane z usługami świadczonych przez GUM. Dodatkowo - wspierający pracę administracji terenowej GUM (OUM) w kontrolach związanych z obszarem Tachografów.	Planowany	W TRANS - TACHO planowane jest stworzenie modułów: e-Usług, kontroli, uwierzytelniania użytkowników (zewnętrznych i oddzielnie pracowników GUM/ terenowej adm. miar), bezpieczeństwa. Planowane jest utworzenie baz: Baza danych (w tym wydanych decyzji, dokumentacji kontroli, certyfikatów, wszystkich danych umożliwiających generowanie wymaganych rejestrów, raportów) wydanych decyzji, oraz bazę ewidencji podmiotów posiadających zezwolenie. Powstanie portal/strona informacyjna dla użytkowników

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
					<p>niezarejestrowanych, oraz portal dla użytkowników zarejestrowanych ze sprofilowanymi kontami użytkownika. TRANS-TACHO zostanie zintegrowany z: nowo powstającym systemem Świtez (w zakresie: uwierzytelniania użytkowników, modułu kontroli (zawierającego pakiet off-line), bazy użytkowników) . W ramach integracji tych systemów zostanie ujednolicony interfejs użytkownika, uwspólniony login i hasło dla wszystkich użytkowników, oraz metoda logowania SSO. Powstaną interfejsy do systemów administracji publicznej: e-PUAP, obywatel.gov.pl , (link) gum.gov.pl.</p>

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
					Zostanie opracowane i opublikowane API do systemu dla innych zastosowań
12	www.gum.gov.pl	Główny Urząd Miar	Portal główny Głównego Urzędu Miar	Modyfikowany	Obecnie publikowane i utrzymywany na portalu Rejestr Zezwoleń
13	www.obywatel.gov.pl	Ministerstwo Cyfryzacji	Portal Administracji Publicznej. Serwis Obywatel.Gov.Pl powstał jako część programu pl.ID i świadczy podobne usługi do e-PUAP	Istniejący	W projekcie planuje się wykorzystać udostępnione metody komunikacji przez serwis

Lista przepływów

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
1	Świteż	TRANS-TACHO	Informacja o użytkowniku (łącznie z loginem i hasłem) dokumenty związane z procesem kontroli lub audytu, zalecenia pokontrolne	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowana budowa Interfejsu w TRANS - TACHO wykorzystującego API systemu Świteż	Planowana budowa Interfejsu w TRANS -TACHO wykorzystującego API systemu Świteż
2	TRANS - TACHO	Świteż	Informacje o danych podmiotów działających w obszarze tachografów, statusie/ ważności ich	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowany interfejs w TRANS-TACHO wykorzystujący API systemu Świteż (obecnie w	API

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
			certykatów i wydanych zezwoleń, wyposażenia warsztatów, zbliżających się terminach upływu ważności, datach kontroli lub audytu. Aplikacja Off-line wspomagająca kontrolę wraz z formularzami		budowie)	
3	PWPW	TRANS-TACHO	Pytanie o rejestrację danych technika w ewidencji - odpowiedź (T/ N)	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowana budowa interfejsu udostępniającego odpowiedzi na pytania o status technika	API
4	TRANS-TACHO	CEiDG	Informacje rejestrowe dotyczące podmiotów prowadzących działalność w obszarze tachografów	wsadowy	Planowana budowa interfejsu	API
5	TRANS - TACHO	Portale administracji Publicznej: ePUAP, www.obywatel.pl	Informacja o użytkowniku zewnętrznym (wraz z danymi weryfikacyjnymi), formularze i poświadczane dokumenty w formie elektronicznej, słowniki	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowane wybudowanie w TRANS - TACHO mechanizmów wymiany danych z serwisami ePUAP i www.obywatel.gov.pl	Web Services
6	Portale administracji	TRANS-TACHO	Informacja o użytkowniku	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowane wybudowanie	Web Services

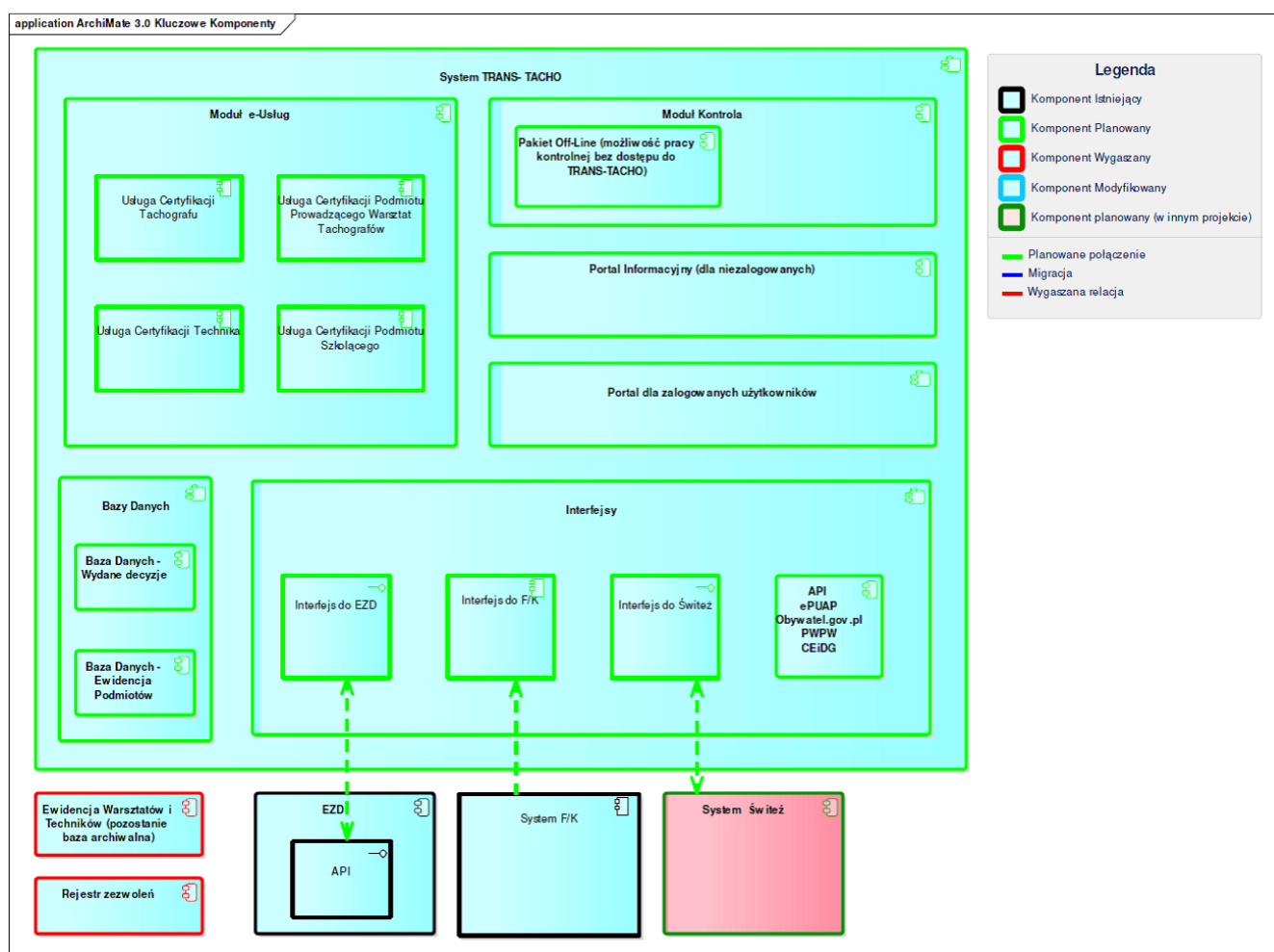
Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
	ji Publicznej: ePUAP, www.obywatel.pl		zewnętrznym (wraz z danymi weryfikacyjnymi), formularze i poświadczone dokumenty w formie elektronicznej, słowniki		w TRANS-TACHO mechanizmów wymiany danych z serwisami ePUAP i www.obywatel.gov.pl	
7	Portale administracji Publicznej: ePUAP, www.obywatel.pl	EZD	Informacja o użytkowniku zewnętrznym (wraz z danymi weryfikacyjnymi), formularze i poświadczone dokumenty w formie elektronicznej, słowniki	Tryb odwołań bezpośrednich	Istniejący interfejs (skrzynka podawcza)	API
8	EZD	Portale administracji Publicznej: ePUAP, www.obywatel.gov.pl	Informacja o użytkowniku zewnętrznym (wraz z danymi weryfikacyjnymi), formularze i poświadczone dokumenty w formie elektronicznej, słowniki	Tryb odwołań bezpośrednich	Istniejący interfejs (skrzynka podawcza)	API
9	EZD	TRANS-TACHO	Informacja o użytkowniku, decyzje (zezwozenia, zmiany, wygaszenia, cofnięcia, certyfikaty techników i podmiotów szkolących, zatwierdzenia działalności, wykazy urządzeń,	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowany interfejs w TRANS-TACHO wykorzystujący API systemu EZD	API

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
			zmiany wyposażenia warsztatu. Informowanie o wykonaniu rozp. UE 165/2014, w tym o jego naruszeniach i nałożonych sankcjach. Wykaz aktywnych warsztatów, ogłoszenia wykazu homologowanych typów i elementów tachografów. Wpisy o wydanych decyzjach w BIP, protokoły kontroli i audytów, Baza adresowa klientów (podmioty posiadające zezwolenia)			
10	TRANS-TACHO	EZD	Informacja o użytkowniku, decyzje (zezwolenia, zmiany, wygaszenia, cofnięcia, certyfikaty techników i podmiotów szkolących, zatwierdzenia działalności, wykazy urzędzeń, zmiany wyposażenia warsztatu.	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowany interfejs w TRANS-TACHO wykorzystujący API systemu EZD	API

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
			Informowanie o wykonaniu rozp. UE 165/2014, w tym o jego naruszeniach i nałożonych sankcjach. Wykaz aktywnych warsztatów, ogłoszenia wykazu homologowanych typów i elementów tachografów, Wpisy o wydanych decyzjach w BIP, protokoły kontroli i audytów, Baza adresowa klientów (podmioty posiadające zezwolenia)			
11	System F/K	TRANS-TACHO	Informacja o opłatach za wydanie certyfikatu, zezwoleń, homologacji, egzamin i innych czynnościach z obszaru tachografów	Tryb odwołań bezpośrednich	Planowany interfejs w TRANS-TACHO wykorzystujący API systemu F/K	API
12	Rejestry Zezwoleń	Ewidencja podmiotów posiadających zezwolenie na prowadzenie warsztatów	Ewidencja podmiotów posiadających zezwolenie na prowadzenie warsztatów/w tym dane techników	Zasilanie wsadowe, pliki płaskie	Jednorazowe zasilenia - następnie pozostawienie archiwalnej kopii	Zasilanie bezpośrednie

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
		W				
13	Biuro podawcze	EZD	Pisma, zgłoszenia, uzupełnienia, formularze i wszelkie dokumenty docierające drogą listowną lub poprzez skrzynkę podawczą ePUAP	Wpis	Istniejące, niemodyfikowane	Zasilanie bezpośrednie

7.2. Kluczowe komponenty architektury rozwiązania



7.3. Przyjęte założenia technologiczne

Lp.	Obszar	Założenie technologiczne
1.	Infrastruktura	Oparta o chmurę w modelu PAAS. Ulokowana na zasobach zewnętrznego dostawcy chmury publicznej (z zachowaniem możliwości „przeniesienia” na inne platformy chmury publicznej – np. WIIP - Wspólna Infrastruktura Informatyczna Państwa
2.	Sieć i bezpieczeństwo	Uwierzytelnianie użytkowników będzie się odbywało: dla użytkowników zewnętrznych z zastosowaniem profilu zaufanego lub certyfikatu kwalifikowanego, b) dla użytkowników administracji miar przy pomocy usług katalogowych LDAP/AD. Bezpieczne połączenia VPN na potrzeby realizacji usług off-line i administracyjne. Zaimplementowane szyfrowanie kanałów komunikacji opartą z wykorzystaniem TLS w wersjach 1.1 i 1.2 .
3.	Standardy wymiany danych	Otwartość i interoperacyjność. Udostępnianie usług systemu innym użytkownikom administracji miar za pośrednictwem API. Opublikowane API na użytek klienta zewnętrznego
4.	Systemy operacyjne serwerowe	Linux, MS Windows Serwer (lub systemy operacyjne dostarczone z WIIP)
5.	Bazy danych	Otwartość. Relacyjne bazy danych (np. PostgreSQL, MS SQL)
6.	Serwery aplikacji	Serwery aplikacyjne komercyjne lub open source, IIS, TomcatEE
7.	Portale	Otwartość. Portal powinien być wspierany przez wszystkie główne typy przeglądarek
8.	Inne	WCAG 2.0

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	Wykaz homologowanych typów tachografów i elementów składowych tachografu	W związku z obowiązkiem wynikającym z art. 9 pkt 1 ustawy o tachografach Prezes GUM ogłasza w Dzienniku Urzędowym GUM wykaz wydanych świadectw typu tachografów i elementów składowych tachografu.
2	Wykaz typów tachografów i elementów składowych tachografu homologowanych przez właściwe organy krajów UE;	W związku z obowiązkiem wynikającym z art. 9 pkt 2 ustawy o tachografach Prezes GUM ogłasza wykaz wydanych świadectw typu tachografów i elementów składowych tachografu wydanych przez właściwe organy krajów UE.

Lp.	Tworzony rejestr publiczny	Opis
3	Rejestr wydanych decyzji – zezwoleń w zakresie tachografów	W związku z obowiązkiem wynikającym z art. 24 ust. 2 ustawy o tachografach Prezes GUM niezwłocznie udostępnia w BIP informacje o wydanych decyzjach w zakresie tachografów (także zmienionych, cofniętych, czasowo cofniętych, wygaśniętych/o zawieszeniu i podjęciu zawieszzonej działalności przez podmioty posiadające zezwolenie).
4	Ewidencja podmiotów posiadających zezwolenie	Zgodnie z art. 27 ustawy o tachografach - Prezes GUM prowadzi ewidencję podmiotów posiadających zezwolenie. Prezes GUM jest administratorem danych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. W ewidencji gromadzi się następujące dane i informacje: 1) firmę lub imię i nazwisko podmiotu posiadającego zezwolenie oraz jego adres; 2) zakres zezwolenia; 3) miejsca świadczenia usług; 4) dotyczące technika warsztatu: a) imię i nazwisko, b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument, c) numer i zakres certyfikatu technika warsztatu, d) daty ukończenia podstawowego szkolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 3 pkt 3, oraz okresowych szkoleń, o których mowa w art. 32 ust. 1; 5) skróconą nazwę podmiotu posiadającego zezwolenie stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych; 6) informacje o zmianach danych określonych w zezwoleniu; 7) informacje o udzielonych, zmienionych, cofniętych, czasowo cofniętych i wygaśniętych zezwoleniach; 8) informacje o zawieszeniu prowadzenia działalności i podjęciu zawieszzonej działalności
5	Rejestr certyfikatów dla podmiotów szkolących.	W związku z obowiązkiem wynikającym z art. 36 ustawy o tachografach Prezes GUM udostępnia w BIP informacje o wydanych certyfikatach (numer certyfikatu, datę wydania, imię i nazwisko lub firmę podmiotu szkolącego).

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

Lp.	Rejestr publiczny	Opis	Zakres przetwarzania
1	CEIDG	Dane rejestrowe podmiotów świadczących usługi z obszaru tachografów	Przekazywanie/aktualizacja danych podmiotów w zakresie regulowanej działalności gospodarczej w obszarze tachografów.

7.5. Bezpieczeństwo

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

–system nie podlega rygorom KRI – należy wyjaśnić czy istnieją inne normy bezpieczeństwa,

~~które będą spełnione przez system zgodnie z wymogami KRI~~

~~- dodatkowe zabezpieczenia powyżej wymogów KRI: należy wskazać uzasadnienie~~