Pozorując zinformatyzowanie

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 03, grudzień 2020 23:15
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 977

W sobotę weszły w życie przepisy umożliwiające tzw. jazdę bez prawa jazdy. Nie chodzi oczywiście o możliwość prowadzenia pojazdu bez uprawnień, tylko o możliwość poruszania się bez posiadania przy sobie dokumentu potwierdzającego posiadane uprawnienia. Przy odrobinie szczęścia być może będzie też działał w pełni prawidłowo system teleinformatyczny niezbędny do weryfikacji, czy kierowca posiada uprawnienie do kierowania pojazdami określonych kategorii, czy też nie – stwarzając pozory świadomego budowania e-administracji w kraju. Właśnie – pozory.

Przyjrzenie się obrazowi rzeczywistości skrytemu za fasadą medialnego sukcesu prowadzi do zupełnie innych wniosków. Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPiK) jest idealnym przykładem tego, jak nie należy prowadzić projektów informatycznych.

Przypomnijmy w tym miejscu kilka faktów. Projekt CEPiK 2.0 miał objąć gruntowną modernizację zarówno ewidencji pojazdów, jak i ewidencji kierowców. System miał być uruchomiony w całości 4 stycznia 2016 roku. Termin ten nie został dochowany. W dniu 13 listopada 2017 roku została uruchomiona Centralna Ewidencja Pojazdów 2.0 – w warunkach, w których nie była ona gotowa do wdrożenia produkcyjnego. Potrzebny był jednak sukces do ogłoszenia w mediach – więc to nastąpiło. Co prawda spowodowało to poważne utrudnienia w procesie rejestracji pojazdów, ale to miało już miejsce po tryumfalnym ogłoszeniu sukcesu przez ówczesną Minister Cyfryzacji Annę Streżyńską. Warto dodać, że Najwyższa Izba Kontroli w roku 2018 niezbyt pozytywnie oceniła sposób realizacji projektu.

Przez ileś czasu wysiłek twórców CEPiK był skierowany na stabilizację powdrożeniową CEP 2.0, zatem nie były podejmowane efektywne prace nad Centralną Ewidencją Kierowców 2.0. Tak mijały miesiące, które zamieniły się w lata. Potrzebny był kolejny sukces, więc Ministerstwo Infrastruktury pospołu z Ministerstwem Cyfryzacji przeforsowało przyjęcie tzw. pakietu deregulacyjnego. W praktyce wiązki zmian w Prawie o ruchu drogowym i powiązanych z nim ustawach, wybranych według kryterium – co się spodoba przeciętnemu wyborcy. Nie byłoby w tym nic nagannego, gdyby zmiany te były powiązane z racjonalną analizą możliwości. Niestety tego właśnie zabrakło.

Związek Powiatów Polskich oceniał negatywnie pakiet deregulacyjny nie ze względu na to, że jest zwolennikiem zacofania technologicznego polskiej administracji. Wręcz przeciwnie. W zakresie jazdy bez prawa jazdy wskazywał, że uruchomienie tej funkcji bez uprzedniego zbudowania – opóźnionej o lata względem planów – CEK 2.0 może prowadzić do poważnych problemów. Dlaczego? Otóż w ramach systemu CEK 1.0 nie mamy do czynienia z synchronicznym przekazywaniem danych z poszczególnych powiatów i miast na prawach powiatu do Centralnej Ewidencji. Dane pochodzące z dokonywanych operacji, np. wydania prawa jazdy są zapisywane w bazach lokalnych i dopiero potem przekazywane do CEK 1.0 – bez gwarancji, że na tym etapie nie nastąpi problem. Oznacza to, że może wystąpić rozbieżność między faktycznym stanem prawnym uwidocznionym w bazie lokalnej, a stanem widocznym dla wszystkich, np. dla Policji, zapisanym w CEP 1.0. Nie trudno wyobrazić sobie do czego może to doprowadzić w przypadku kontroli kierowcy na drodze.

Prawodawca jednak postanowił uruchomić jazdę bez prawa jazdy w oparciu o CEP 1.0. Przewidział jednak, że termin uruchomienia usługi będzie wynikał z komunikatu ministra właściwego do spraw informatyzacji – wydanego w momencie gdy system teleinformatyczny będzie w pełni gotowy do jej obsłużenia.

Przed wydaniem komunikatu należało zatem zadbać o odpowiednie zmiany w SI Kierowca – tworzonym i utrzymywanym przez Państwową Wytwórnię Papierów Wartościowych systemie stanowiącym jedyny i

Phoca PDF

obligatoryjny interfejs pomiędzy urzędnikiem w wydziale komunikacji a CEPiK. Czy zostało to zrobione? Nie, gdyż administracja rządowa nie zdołała się dogadać z firmą, w której państwo ma 100% udziałów.

Przed wydaniem komunikatu można było w takim przypadku podjąć próbę systematycznego porównania danych w CEK 1.0 z bazami lokalnymi – tak aby zminimalizować skalę rozbieżności. Czy zostało to zrobione? Nie. Ostrożnie można szacować, że mamy w efekcie ponad 100 tys. kierowców, których dane w obu bazach się nie zgadzają. Czasami na korzyść kierowcy, czasami na jego niekorzyść.

Komunikat został jednak wydany przez Ministra Cyfryzacji. Było to 4 września i jak należy zakładać nie miało to nic wspólnego z toczącymi się ówcześnie dyskusjami o docelowym kształcie rządu, w szczególności przypisania działu informatyzacja – czy do odrębnego ministerstwa, czy między kilka ministerstw, czy wreszcie do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Sukces można było ogłosić.

Rozwiązania weszły w życie 5 grudnia. Pod gładką taflą medialnego przekazu kryją się jednak zdradliwe wiry – mogące stanowić problem tak dla kierowców, jak i dla wydziałów komunikacji. Dla tych pierwszych – z oczywistych powodów. Przy okazji kontroli drogowej kierowca może się bowiem dowiedzieć, że właśnie on znalazł się w wyróżnionym gronie tych, których dane w systemie nie są poprawne. Dla tych drugich – z tej przyczyny, że wyjaśnienie jakichkolwiek niezgodności może być drogą przez mękę. Warto chociażby powiedzieć, że procedura usuwania stwierdzonych niezgodności nie znalazła się w akcie prawnym (choć powinna), ale w… okólniku rozesłanym wewnętrzną siecią łączącą wydziały komunikacji. Nastąpiło to w ostatniej chwili – pod koniec ubiegłego tygodnia. Sama zawarta w okólniku procedura jest o tyle zabawna, że np. ze względu na brak porozumienia między rządem a PWPW na poszczególnych stanowiskach w wydziałach komunikacji nie będzie bezpośredniego dostępu do danych CEK 1.0 – ale za to będzie taki dostęp na innych komputerach. Może się zatem okazać, że dane między poszczególnymi stanowiskami będą przekazywane w postaci… wydruków. Niewiele to będzie miało wspólnego z budowaniem e-administracji.

I małą pociechą jest to, że za kilkanaście miesięcy Najwyższa Izba Kontroli stwierdzi uchybienia przy pracach nad nowymi funkcjonalnościami CEK, bo prace, jakie będą musiały wykonać wydziały komunikacji w imię rządowego marketingu, będą już wykonane.

Phoca PDF