СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ИНФОРМАЦИОННИТЕ СИСТЕМИ ЗА ПЛАНИРАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

№	Организация	Предложения и становища	Приети/ неприети	Мотиви
1.	Георги Тимнев	Част от наредбата трябва да се съсредоточи върху безопасен обществен транспорт. Една от причините за липса на шофьори, за стачки е извънреден труд , като част от заплатите. Уморените шофьори са опасни не само за себе си, те са опасни за всички . Неправилните реакции следствие умора зад волана са причина за падане на пътници, катастрофи , а от там блокиране на трафика. Следене на режима трус и почивки за всеки шофьор е възможност за по-безопасен обществен транспорт. Друг проблем е загубата на умения, промени в поведение, здраве на шофьорите ,което е естествен природен процес , но наредбата може да следи за тези промени чрез зачестяване нарушенията на пътя от шофьорите . Основната причина за нарушенията са тези естествени промени ,а шофьорите могат да се върнат към полезен за себе си и обществото живот чрез навременна помощ от психолози, лекари, преподаватели , така намаляват липсата на шофьори. Премахването на ограниченията за българските кандидати за шофьори без дипломи , ще ги мотивира да се обучават и държат изпити тук ,вместо в чужбина. Дискриминация за канидат-шофьори български граждани без диплома е назначението вместо тях на чужди граждани с шофьорска книжка без диплома, без умения да четат и пишат на български език в обществения транспорт. През 60-те години , когато НРБългария е била лидер в производството и износа на електрокари, имаше и безпилотни , ориентирани по кабел в земята . Ако университетите имат задача да разработят автоматизирана безпилотна система за превозните средства от градския транспорт движещи се по маршруги в бус ленти , щеима решение с липсата на шофьори. Китай вече имат подобна система.	Не се приема	Без да оспорваме правилността на разсъжденията, посочените проблеми не могат да бъдат решени с тази наредба, тъй като Законът за обществения транспорт ясно очертава въпросите, които могат да са предмет на нейната уредба.

2.	Даниел Топалов	**1. Проектът не отчита изменението на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490.** Навсякъде в проекта и в Приложение № 1 се цитира единствено Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 в първоначалната му редакция. Регламентът е изменен с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490 на Комисията от 29 ноември 2023 г. (ОВ L, 2024/490, 13.2.2024 г.), който разширява категориите задължителни данни (вкл. за активна мобилност, динамични данни и данни за достъпност) и актуализира графика за предоставянето им през националните точки за достъп. Предлагам: (а) всички позовавания да бъдат приведени към консолидираната редакция чрез добавяне на „изменен с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490"; (б) обхватът на данните по чл. 6–11 и Приложение № 1 да бъде съобразен с изменените приложения на регламента. В противен	1. Не се приема 1а. Не се приема.	1. По отношение на конкретните предложения, вж. по-долу: 1а. В съответствие с правилата за позоваване, съдържащи се в чл. 40, ал. 2, т. 3 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове, при позоваване на актове на Европейския съюз се посочва означението на разпоредбата, наименованието на акта с неговия номер и дата, органът, който го е приел, а при първото препращане - и съответният брой на „Официален вестник“ на Европейския съюз, където актът е обнародван на български език; „Официален вестник“ на Европейския съюз се посочва със съкращение „ОВ“. За никой от актовете правилата за позоваване не предвиждат да се сочат актовете, с които те са изменени или допълнени, тъй като след приемането им те се инкорпорират в акта, на който се прави позоваване.

		случай наредбата ще бъде в несъответствие с правото на ЕС още при влизането ѝ в сила. **2. Асиметрия на задълженията и сроковете (§ 4 и § 6 от ПЗР).** Проектът установява твърд срок за задължените лица (01.01.2027 г. за подаване на статичните данни; 12 месеца за привеждане на системите за превозни документи), но не съдържа никакъв срок, в който министърът на транспорта и съобщенията да изгради и пусне в продукционна експлоатация Националната точка за достъп, Интелигентната система и Националната система за единен превозен документ. Така задължените лица носят риск от неизпълнение на задължения към системи, които може да не съществуват. Предлагам: (а) в ПЗР да се предвиди изричен срок за въвеждане в реална експлоатация на всяка система, с публично оповестяване на датата; (б) сроковете за подателите да текат от датата на обявената продукционна експлоатация, а не от календарна дата. Отделно обръщам внимание, че влизането в сила на 31.08.2026 г. — само 15 дни след края на общественото обсъждане (16.08.2026 г.) — не оставя реалистично време за обработка на постъпилите предложения съгласно чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове и поставя под съмнение ефективността на самата консултация. **3. Отворени данни с висока стойност.** Във връзка с чл. 43, ал. 2 предлагам изрично да се запише, че наборите от данни, попадащи в категорията „мобилност" по Регламент за изпълнение (ЕС)	1б. Не се приема. 2. Не се приема.	1.б. При липсата на конкретно посочено несъобразяване бележката е лишена от съдържание. 2. Националната точка за достъп е изградена и работеща система, която е достъпна на адрес: https://sipbg.gov.bg/bgnap/portal/bg/home. В този смисъл 12-м. срок на задължените лица да въведат данните е разумен и пропорционален, съобразен с възможностите и на най-малките образувания сред тях и с обемите данни от най-големите податели. Точката е основата с данни, от която ще се захранят останалите системи. Поради това 12-м. срок е достатъчен и за предоставянето на данните и за привеждане на системите в съответствие. Планираното изработване и въвеждане в експлоатация на останалите системи по наредбата е съобразено с този срок, който, ако има нужда, ще бъде удължен със съответния разумен период за изпълнение на конкретно задължение. Относно срока за влизане в сила на наредбата – по наше мнение периодичното методично вътрешно обсъждане и обработване на постъпващите бележки и предложения осигурява ефективността на консултацията и дава възможност срокът да бъде спазен.

		2023/138, се предоставят безплатно, в машинночетим формат, чрез приложно-програмни интерфейси, без дискриминационни условия за регистрация и без ограничения, надхвърлящи необходимото за техническата стабилност на услугата. Моля постъпилите предложения да бъдат отразени в справката по чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове с мотиви за приемането или отхвърлянето им.	3. Приема се.	3. В чл. 43 е създадена нова ал. 3: (3) Наборите от данни се предоставят безплатно, в машинночетим формат, чрез приложно-програмни интерфейси, без дискриминационни условия за регистрация и без ограничения, надхвърлящи необходимото за техническата стабилност на услугата. Изготвена е настоящата справка.
3.	НСОРБ	На основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове и в рамките на обявеното обществено обсъждане представяме на Вашето внимание становището на НСОРБ по проекта на Наредба за информационните системи за планиране и управление на обществения транспорт, изготвена на основание чл. 13, ал. 7 от Закона за обществения транспорт (ЗОТ, обн. ДВ, бр. 32 от 2026 г., в сила от 16.04.2026 г.). Становището е изготвено въз основа на проведено от Сдружението проучване сред общините (с различен мащаб и профил: областни центрове, средни и малки планински общини) и обобщава постъпилите позиции, като отчита тройната роля на местните власти по ЗОТ - възложители на обществени превози на пътници, органи по общинските транспортни схеми и стопани на общинската пътна и улична инфраструктура. Общините принципно подкрепят целите на проекта - изграждане на оперативно съвместима, отворена и сигурна цифрова инфраструктура на обществения транспорт, единен превозен документ и по-добра информация за пътниците. В тази връзка отбелязваме наличието на редица добри решения в проекта, като: специализираните безплатни интерфейси за въвеждане на данни и правилото, че подаването чрез тях е пълно изпълнение на задълженията (т. 12 от Приложение № 1); безплатното мобилно приложение за превозвача (чл. 35); служебното изчисляване и предоставяне на показателите за ефективност за целите на системата „бонус-малус“ (чл. 28); ограничението от общинските	Приема се частично.	Становището на НСОРБ съдържа редица полезни предложения, които се приемат, както е описано по-долу, като така подобряват предлаганите с първоначалния проект редакции и практическата реализация. Същевременно бихме искали да отбележим, че наредбата не би могла да реши съществуващи проблеми с дигитализацията на данните, нито, предвид законовата делегация за издаването ѝ, да обхване въпроса как да се финансира изпълнението на законовите задължения на общините, произтичащи от европейското право и от Закона за обществения транспорт. Наред с това в становището на НСОРБ се отчитат положителните аспекти на предлагания акт, който в максималната възможна степен е постигнал частичното посрещане на бъдещите трудности пред местните общности и власти: специализираните безплатни интерфейси за въвеждане на данни и правилото, че подаването чрез тях е

		системи за управление на трафика към Националния транспортен модел да се предоставят само производни и агрегирани данни, без лични данни (т. 13.2 и т. 13.4 от Приложение № 2); присъединяването на системите за превозни документи при еднакви технически условия (т. 23 от Приложение № 3). Едновременно с това проектът възлага на общините задължения, чието изпълнение зависи от условия, които наредбата не урежда: • изградени и реално функциониращи системи; • публикувани интерфейси и документация; • осигурено финансиране и реалистични срокове; • налични дигитализирани данни за общинската пътна мрежа - каквито в повечето общини липсват и чието създаване изисква значителен допълнителен ресурс – финансов и човешки. Принципните ни бележки и конкретните предложения по-долу целят наредбата да бъде преработена във вид, приложим и изпълним от всички общини, а не само от най-големите от тях. **I. ПРИНЦИПНИ БЕЛЕЖКИ** **1.** Не споделяме съдържащата се в мотивите констатация, че прилагането на наредбата „само по себе си не изисква финансови и други средства“. За държавата разходите за изграждане на системите действително произтичат от закона, но за общините именно наредбата конкретизира обема, форматите, честотите и сроковете, от които произтичат преки и съществени разходи: първична дигитализация на общинската пътна и улична мрежа, на постоянните пътни знаци и ограничения (Таблица 2 от Приложение № 1); картографиране на велосипедната и пешеходната инфраструктура; организиране на нови процеси за подаване на динамични данни за ремонти и временна организация на движението; адаптиране и интегриране на съществуващите общински системи - за градски транспорт, паркиране и управление на трафика - към изискваните стандарти и интерфейси; оборудване на превозните средства с устройства за предаване на		пълно изпълнение на задълженията (т. 12 от Приложение № 1); безплатното мобилно приложение за превозвача (чл. 35); служебното изчисляване и предоставяне на показателите за ефективност за целите на системата „бонус-малус“ (чл. 28); ограничението от общинските системи за управление на трафика към Националния транспортен модел да се предоставят само производни и агрегирани данни, без лични данни (т. 13.2 и т. 13.4 от Приложение № 2); присъединяването на системите за превозни документи при еднакви технически условия (т. 23 от Приложение № 3). Посочените от НСОРБ условия за изпълнение на произтичащите от Закона за обществения транспорт задължения пред всяка община по-нататък следва да се изпълнят от самата местна власт що се отнася до финансирането, дигитализацията на съответните елементи и ресурсите за осъществяването на предвидените в ЗОТ и европейското право задачи. В допълнение, МТС ще осигури своевременно реално функциониращите системи, които са задължение на държавата, и ще осигури публикация на интерфейсите и документацията. Поддържаме разбирането, че определянето на изискванията към системите, за което е отговорен министърът на транспорта и съобщенията, само по себе си не изисква финансови средства, тъй като

		местоположение (чл. 24, т. 8); осигуряване на квалифициран персонал. Голяма част от общините не разполагат с данни за общинската пътна мрежа в дигитализиран, готов за подаване вид, което предполага първично заснемане със съответните значителни финансови последици. Проведеното проучване потвърждава това без изключение: всички общини, представили съдържателни становища, независимо от мащаба им посочват, че не разполагат със собствен технически и кадрови капацитет за подаване на данни във форматите NeTEx, SIRI, GTFS и DATEX II и че изпълнението предполага външен изпълнител, специализиран софтуер или доработка на съществуващи системи, т.е. непредвиден разход. Съгласно чл. 28, ал. 2, т. 3 от Закона за нормативните актове мотивите следва да съдържат оценка на финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба - за всички нейни адресати, а не само за издателя на акта. Съгласно чл. 9 от Европейската харта за местно самоуправление финансовите ресурси на местните власти трябва да са съразмерни на предоставените им отговорности. В тази връзка настояваме мотивите да бъдат допълнени с реалистична оценка на разходите на задължените лица, както и да бъде определен механизъм за финансово и техническо подпомагане на общините (централно осигурени безплатни инструменти, национална програма или проект за дигитализация на данните за общинската транспортна инфраструктура, обучение и методическа подкрепа). **2.** Проектът предвижда наредбата да влезе в сила на 31 август 2026 г. (§ 6), а подателите - да предоставят съществуващите статични данни до 1 януари 2027 г. (§ 4, ал. 1). Същевременно Интелигентната система за управление на обществения транспорт следва да бъде изградена в срока по § 2 от ПЗР на ЗОТ - 15 април 2027 г., т.е. повече от три месеца след изтичането на срока за подаване на данните в нея. Задължение за предоставяне на данни чрез системи, които все още не функционират и за които не са публикувани интерфейси, документация и тестова среда, е обективно неизпълнимо и създава правна несигурност - още повече че непредоставянето на информация за договорите е скрепено със		каквито и технически параметри да се подберат, изпълнението на произтичащите от закона изисквания неминуемо ще е свързано с влагането на време и средства от съответните задължени лица. Основните параметри на задълженията за предоставяне на информация, включително формати и видове изискуеми данни, са определени в самия делегиран регламент, който е приет през 2017 г. и изменен съответно през 2023 г. Всички държатели на данни, каквито са общините, са разполагали със значителен период от време да анализират ангажиментите си и да провизират средства за целта, т.е. разходите не би следвало да са непредвидени. В акта, който се предлага, държавата се е задължила и ще осигури редица ресурси, за които общините няма да влагат средства, като така се отчитат затрудненията пред местните власти и се вземат възможните мерки за облекчаването им. В заключение, на практика и сега са въведени и се изпълняват редица гъвкави мерки – техническа и методическа подкрепа, обучения, подробни наръчници и видеоматериали, които да подпомогнат общините за изпълнението на задачите им по закон. Що се отнася до сроковете за въвеждането на данните, тези срокове се запазват, но изрично е включено изискването за служебно

		санкция по чл. 90, ал. 3 от ЗОТ. Предлагаме универсално правило: задълженията на подателите да възникват след обявена от министъра и публично оповестена оперативна готовност на съответната система (включително на специализираните интерфейси по т. 12 от Приложение № 1, на техническата документация и на тестовата среда), с минимум шестмесечен срок за изпълнение от обявяването. Обръщаме внимание и че поетапният график на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926, изменен с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490, предвижда предоставянето на новите набори статични, наблюдавани и динамични данни чрез националните точки за достъп на етапи в периода до 1 декември 2028 г. Националната уредба не следва да поставя на задължените лица срокове, по-кратки от европейските, без осигурено финансиране. **3.** Принципът по чл. 2, т. 6 от проекта следва да бъде проведен последователно в целия акт. Първо, необходима е единна входна точка: данните за транспортните схеми, разписанията, тарифите и договорите, които общините подават в Интелигентната система (чл. 24 и чл. 29), следва да се публикуват в Националната точка за достъп служебно, както предвижда чл. 30, ал. 2 - без паралелно самостоятелно задължение по чл. 5 - 6 за повторно подаване на същите данни. § 4, ал. 1, който изисква предоставяне „чрез Националната точка за достъп и Интелигентната система“, следва да бъде приведен в съответствие с този принцип. Второ, заварените утвърдени транспортни схеми и маршрутни разписания са налични в единната информационна система на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в областните администрации и те следва да бъдат мигрирани служебно, а подателите само да ги потвърдят и при необходимост да ги актуализират. Трето, данните за адреси и топографски обекти (Таблица 2 от Приложение № 1) се създават и поддържат в регистрите на АГКК и ГРАО и те следва да постъпват по служебен път чрез интеграционния слой на електронното управление, а не да се възлагат на общините като отделно задължение за подаване. **4.** Няколко разпоредби на проекта на практика овластяват администратора на система да създава задължителни за трети лица		начало за наличните у администрацията данни и забраната да се изисква повторно въвеждане от операторите. В отговор на принципните бележки са въведени следните промени: *Чл. 2 […]* *(2) Данните по наредбата се подават еднократно, чрез системата, определена за съответния набор данни в приложенията към тази наредба – Националната точка за достъп или Интелигентната система за управление на обществения транспорт. Подателят на данни не може да бъде задължаван да подаде същите данни повторно чрез другата система.* *(3) Националната точка за достъп и Интелигентната система за управление на обществения транспорт обменят служебно подадените данни. Данни, подадени чрез едната система, се смятат за предоставени и чрез другата от момента на служебния обмен.* *(4) Данните за транспортните схеми, договорите за обществен превоз и планираните разписания, подадени чрез Интелигентната система за управление на обществения транспорт, се публикуват чрез Националната точка за достъп служебно, по реда на чл. 30, ал. 2, без повторно подаване.* *(5) Превозвач, който предоставя оперативните данни в*

		правила извън нормативния акт: националните профили на данните стават „задължителни за всички податели“ само с публикуването им на портала (т. 5.2 от Приложение № 1); правилата за съгласуване на идентификаторите и за отстраняване на противоречия „се публикуват от администратора“ (чл. 14, ал. 1); при разминаване в данните администраторът „решава кои данни да бъдат публикувани като достоверни“ без нормативно определени критерии (чл. 13, ал. 4). С оглед на това, че задължения за трети лица могат да се установяват само с нормативен акт, предлагаме профилите и правилата за идентификаторите да се уреждат в приложенията и да се изменят по реда за изменение на наредбата, или най-малкото да се утвърждават от министъра след консултации със задължените лица и с преходен срок за прилагане не по-кратък от шест месеца, а в чл. 13, ал. 4 да се въведе нормативен критерий - предимство на данните на органа, издал акта, от който те произтичат. **5.** За общините без изградени системи задълженията за динамични данни следва изрично да бъдат обвързани с реалната наличност на данните и с техническата възможност за предоставянето им - по модела, който проектът вече прилага за данните за състоянието на трафика (чл. 7, ал. 1, т. 2 и Таблица 3, която сочи само общини „с изградени системи за управление на трафика“). Диспозитивният характер на данните за обектите на интерес (POI) по чл. 12, ал. 2 следва да бъде отразен и в Таблица 2, която в момента посочва общините като „отговорни податели“. Изискването статичните данни да се актуализират „незабавно“ и „не по-рядко от веднъж на 6 месеца“ (т. 15.2 от Приложение № 1) е несъразмерно като общо правило - предлагаме актуализация при промяна в кратък разумен срок и годишно потвърждаване на актуалността. **6.** Съгласно чл. 90, ал. 3 от ЗОТ орган на местното самоуправление, който не предостави информация за сключен договор за обществен превоз в 14-дневния срок по чл. 14, ал. 3 от ЗОТ, се наказва с глоба от 200 до 500 евро. Наредбата, като урежда техническата среда за изпълнение на това задължение, трябва да гарантира, че рискът от техническа неизправност на системите не се прехвърля върху задължените лица: при недостъпност или		*реално време чрез една от системите по ал. 2, не дължи предоставянето им и чрез другата.* *Чл. 3 […]* *(6) Заповедите по ал. 2 и актуалните данни за администраторите на системите и за контактните точки за поддръжка се публикуват на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на съответната система.* *(7) Администраторите на системи по ал. 2 публикуват ежегодно на интернет страницата на съответната система обобщена информация за функционирането ѝ и за качеството на данните.* *Чл. 7. (1) Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините предоставят на потребителите и крайните потребители чрез Националната точка за достъп за пътната инфраструктура данните за пътната инфраструктура, които събират или с които разполагат:* *Чл. 13 […]* *(3) За данни, произтичащи от акт на друг орган, подателят осигурява съгласуваност и актуализация в деня на влизане в сила на съответния акт без забавяне, но не по-късно от три работни дни от влизането в сила на съответния акт. Когато данните*

		неизправност на системата срокът следва да спира да тече, а неизправността да се удостоверява служебно от администратора и да се оповестява публично. **7.** Проектът не съдържа преходна уредба за заварените договори за обществен превоз. Изисквания, които предполагат договорни задължения на превозвачите - оборудване на превозните средства с устройства за местоположение, подаване на оперативни данни в реално време - следва да се прилагат за заварените договори от първото им изменение или подновяване, освен ако бъде осигурено финансиране. Срокът по § 4, ал. 2 (12 месеца) за привеждане на заварените системи за издаване, продажба и проверка на превозни документи, включително системите на общинските дружества за градски транспорт в големите общини е нереалистичен, докато не са публикувани стабилни програмни интерфейси и тестова среда на Националната система за единен превозен документ. Предлагаме срок от минимум 24 месеца, който да тече от публикуването на пълната техническа документация и осигуряването на тестова среда. **8.** Общините са едновременно най-многобройните задължени податели и съответно - основни ползватели на системите. В тази връзка предлагаме създаването на нормативно уреден консултативен механизъм (*промените във форматите, профилите и техническите изисквания към данните да се съгласуват предварително с представителните организации на задължените лица, включително с НСОРБ*), в духа на чл. 6, ал. 4 от ЗОТ; изрично правило, че достъпът на възложителите - държавни органи и общини - до данните, показателите, таблата и отчетите за изпълнение на функциите им е безвъзмезден и въвеждане на публичен годишен доклад на администраторите за функционирането на системите и качеството на данните.		*подлежат на служебно набавяне чрез интеграционния слой на електронното управление, актуализацията се извършва служебно.* *(4) При установено дублиране или разминаване в данните от податели на данни, съответният администратор на система изисква отстраняване на несъответствията и уведомява засегнатите податели. До отстраняването на несъответствията администраторът публикува като достоверни данните на органа, издал акта, от който данните произтичат, съответно на първичния им източник.* *Чл. 14. (1) Подателите на данни използват едни и същи идентификатори за всеки обект (спирки, линии, пътни участъци, станции, зони). Идентификаторите са еднакви при подаване на статични и динамични данни и са непротиворечиви между подателите. Националните идентификатори на възлите за достъп, линиите, зоните и другите обекти се генерират и поддържат централно от Националната точка за достъп и Интелигентната система за управление на обществения транспорт и се предоставят безвъзмездно на подателите на данни. Правилата за съгласуването и начините за отстраняване на несъответствия се*

				приемат от министъра на транспорта и съобщенията и се публикуват от администратора на съответната система. *§ 3. (1) Министърът на транспорта и съобщенията обявява на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията датата, от която всяка от информационните системи по чл. 1 е въведена в експлоатация и приема данни от подателите. Обявяването се извършва след успешно приемателно изпитване на съответната система. За система, която към влизането в сила на наредбата е в експлоатация, датата се обявява до 31 август.* *(2) Подателите на данни по чл. 5, ал. 1 и чл. 29 предоставят чрез съответната информационна система съществуващите към датата на обявяването по ал. 1 актуални статични данни в съответствие с Приложение № 1 и Приложение № 2, в срок до 1 януари 2027 г.* *(3) Данните за заварените транспортни схеми и маршрутни разписания, налични в информационните системи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в областните администрации, се зареждат в Интелигентната система за управление на обществения транспорт служебно. В срока по ал. 2 подателите на данни*

				потвърждават и при необходимост актуализират отнасящите се до тях данни. *(4) Лицата по чл. 34, ал. 3 привеждат своите системи в съответствие с изискванията на наредбата в срок 12 месеца от влизането ѝ в сила. Срокът по изречение първо не засяга задължението за привеждане в оперативна съвместимост в срока по § 3, т. 2 от заключителните разпоредби на Закона за обществения транспорт.* *(5) До обявяването по ал. 1 за Интелигентната система за управление на обществения транспорт данните за възлите за достъп се подават чрез Националната точка за достъп с устойчиви идентификатори на подателя. След въвеждането на базата данни по т. 29 от Приложение № 2, националните идентификационни кодове се присвояват служебно, без повторно подаване.* *Приложение № 1, 5.2. За категории данни, за които липсват общоевропейски профили, администраторът на Националната точка за достъп разработва национални профили след консултации с представителните организации на подателите на данни. Профилите се утвърждават от министъра на транспорта и съобщенията и се публикуват на портала на точката.*

				Профил или негово изменение се прилага от датата, определена при утвърждаването му, но не по-рано от шест месеца от публикуването на портала. До датата на прилагане подаването по прилагания дотогава профил се смята за изпълнение на задълженията по тази наредба *Приложение № 1, таблица 2 (адреси и топография служебно; POI по преценка; възли по компетентност)* Наредбата не може законосъобразно да уреди елементи от производствата по налагането на административни наказания. В този смисъл технически неизправности и други конкретни факти и обстоятелства, свързани с работата на системата, следва да се изтъкват, установяват, а значението им да се преценява в рамките на административнонаказателното производство. Този въпрос не може да се решава предварително, при това в нормативен акт, чието правно основание не включва създаването на такива правила за поведение.

		II. КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РЕДАКЦИИ ПО ТЕКСТОВЕТЕ НА ПРОЕКТА **1. По чл. 3** - да се създадат нови ал. 6 - 11: *„(6) Заповедите по ал. 2 и актуалните данни за администраторите на системите и за контактните точки за поддръжка се публикуват на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на съответната система.* *(7) Измененията във форматите, профилите и техническите изисквания към данните се съгласуват предварително с представителните организации на задължените податели на данни.* *(8) Администраторите осигуряват безвъзмездно на подателите уеб-базиран модул за ръчно и пакетно подаване, машинни интерфейси, валидатори, преобразуватели към изискуемите формати, регистър на идентификаторите, тестова среда, техническа документация, обучение и единна помощна служба.* *(9) Министърът на транспорта и съобщенията удостоверява със заповед готовността на съответната система за продукционна експлоатация след успешно приемателно изпитване. Заповедта и протоколът от изпитването се публикуват.* *(10) Заповедта по ал. 9 се издава само ако са осигурени регистрация и права за достъп, окончателни версии на интерфейсите и профилите, тестова среда, средства и условия по ал. 8, измерено ниво на достъпност и процедура за поддръжка.* *(11) Срок за изпълнение на задължение чрез съответната система започва да тече не по-рано от датата на публикуване на заповедта по ал. 9 и предоставянето на достъп на задълженото лице.* ***Мотиви:*** Задължените лица трябва да разполагат с публична информация за насрещния субект и реда за комуникация; промените в техническите изисквания засягат пряко разходите и организацията на подателите.	1. Приема се частично.	1. Приема се по отношение на публикуването на заповедта на министъра на транспорта и съобщенията. Консултативен механизъм е въведен в Приложение № 1, т. 5.2. Специализираните безплатни интерфейси вече са възприети; задълженията на администраторите да поддържат каталог, документация, контактна точка и процедури за регистрация и тестово подаване са уредени в чл. 3, ал. 3, т. 3, 5 и 6; осигуряването на обучение и на помощна информация е организационен и ресурсен въпрос извън предмета на наредбата, но предвид изискванията на Закона за електронното управление към разработването на информационните системи, този подход е вече утвърден. Изискваните допълнителни улеснения по възможност ще бъдат предоставени на практика. Те обаче надхвърлят изискуемото от закона съдържание на наредбата и/или са свързани с вътрешни процеси, и поради това няма да бъдат включвани в нормативния акт. За частичното отразяване на тази бележка са включени следните нови разпоредби, съответно са редактирани съществуващи: *Чл. 3 []* *(6) Заповедите по ал. 2 и актуалните данни за администраторите на системите и за контактните точки*

				за поддръжка се публикуват на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на съответната система. *(7) Администраторите на системи по ал. 2 публикуват ежегодно на интернет страницата на съответната система обобщена информация за функционирането ѝ и за качеството на данните.* *Чл. 28 […]* *(3) Интелигентната система за управление на обществения транспорт за всяко изчисление по ал. 1 осигурява на възложителя и на съответния оператор справка за източниците на данни, обхванатия период и приложените дефиниции на показателите по Приложение № 2, с одитна следа.* *(4) Достъпът на държавните органи и на органите на местното самоуправление и местната администрация до данните, показателите, таблата и отчетите на системите за изпълнение на функциите им е безвъзмезден.*
		2. По чл. 5 - да се създадат нови ал. 2 и 3: *„(2) Когато данни по ал. 1 се съдържат в Интелигентната система за управление на обществения транспорт или в друга информационна система на държавен орган, те се набавят и публикуват служебно чрез интеграционния слой на електронното управление и не се изискват повторно от подателите на данни.*	2. Приема се частично.	2. Приема се по отношение на ал. 2. Що се отнася до обхвата на задължението за предоставяне на данни, то е законоустановено в делегирания регламент и Закона за обществения транспорт и в наредбата не може да бъде ограничавано по предлагания начин.

		(3) Задължението за предоставяне на данни не включва първично заснемане, изчисляване, закупуване на специализирано оборудване или създаване и дигитализиране на липсващ набор, освен когато това е изрично предвидено в закон и са определени източникът на финансиране, методиката и срокът.“ ***Мотиви:*** Провеждане на принципа за еднократно събиране и многократно използване и преодоляване на ключовия проблем по места – липсата на дигитализирани данни, каквито се изискват съгласно новата уредба.		Освен че е незаконосъобразно, подобно ограничение ще доведе единствено до спорове за текущото състояние на данните на подателите и до практически отказ занапред да се постигне подобряване с оглед на изпълнението на посочените законови задължения. Възприема се следната редакция на чл. 5, ал. 2: *(2) Когато данни по ал. 1 се съдържат в Интелигентната система за управление на обществения транспорт или в друга информационна система на държавен орган, те се набавят и публикуват служебно чрез интеграционния слой на електронното управление и не се изискват повторно от подателите на данни.*
		3. По чл. 6 - да се създаде нова ал. 3: *„(3) Данните по ал. 1, които органите на местното самоуправление и местната администрация поддържат чрез Интелигентната система за управление на обществения транспорт, се публикуват в Националната точка за достъп служебно по реда на чл. 30, ал. 2, без да се подават повторно.“* ***Мотиви:*** Премахване на двойното подаване на едни и същи данни към двете системи. Предложеното допълване разграничава предоставянето на съществуващи данни от създаването на нови административни и технически задължения и предотвратява	3. По принцип се приема.	3. Тъй като забраната за повторно искане на едни и същи данни и служебното начало са основополагащи принципи на наредбата, те са включени в чл. 2, ал. 2-5: *(2) Данните по наредбата се подават еднократно, чрез системата, определена за съответния набор данни в приложенията към тази наредба – Националната точка за достъп*

		прехвърляне върху общините на риска за оперативни данни на превозвачи и външни системи.		*или Интелигентната система за управление на обществения транспорт. Подателят на данни не може да бъде задължаван да подаде същите данни повторно чрез другата система.* *(3) Националната точка за достъп и Интелигентната система за управление на обществения транспорт обменят служебно подадените данни. Данни, подадени чрез едната система, се смятат за предоставени и чрез другата от момента на служебния обмен.* *(4) Данните за транспортните схеми, договорите за обществен превоз и планираните разписания, подадени чрез Интелигентната система за управление на обществения транспорт, се публикуват чрез Националната точка за достъп служебно, по реда на чл. 30, ал. 2, без повторно подаване.* *(5) Превозвач, който предоставя оперативните данни в реално време чрез една от системите по ал. 2, не дължи предоставянето им и чрез другата Отразено в проекта в чл. 7, ал. 1.*

		4. По чл. 7, ал. 1, т. 2 - в началото след „динамични данни“ да се добави „които създават или с които разполагат,“. ***Мотиви:*** Уеднаквяване с режима за данните за състоянието на трафика и съразмерност спрямо общини без изградени системи за наблюдение в реално време.	4. Приема се.	4. След отразяването на бележката, чл. 7, ал. 1, т. 2 гласи следното: *2. динамични данни за пътни събития и състояния (работи по пътя, временни ограничения, аварии, метеорологични условия с влияние върху движението) и данните за състоянието на трафика, с които разполагат (измервания/състояния по участъци)*
		5. По чл. 12, ал. 2 и Таблица 2 от Приложение № 1 - в реда „Обекти на/от интерес (POI)“ на Таблица 2 отговорните податели да се посочат като „оператори на обекти; общини - по тяхна преценка“. ***Мотиви:*** Съгласуване на таблицата с диспозитивния характер на чл. 12, ал. 2 („могат да предоставят“).	5. Приема се.	5. Отразено е в текста на приложение № 1 *„Оператори на обекти; общини, по тяхна преценка“.*
		6. По чл. 13, ал. 3 - да се измени така: *„(3) Данни, които произтичат от акт или регистър на друг орган, се получават служебно чрез автоматизирана интеграция. Когато такава интеграция временно не е налична, органът - първичен източник, уведомява подателя по електронен път, а актуализацията се извършва до три работни дни от получаването на уведомлението. Подателят не носи отговорност за период преди получаването му.”* ***Мотиви:*** Изискването за отразяване „в деня на влизане в сила“ не отчита капацитета на малките администрации.	6. Приема се.	6. Отразено е като чл. 13, ал. 4: *(3) За данни, произтичащи от акт на друг орган, подателят осигурява съгласуваност и актуализация в деня на влизане в сила на съответния акт без забавяне, но не по-късно от три работни дни от влизането в сила на съответния акт. Когато данните подлежат на служебно набавяне чрез интеграционния слой на електронното управление, актуализацията се извършва служебно.*

		7. В чл. 13 да се добавят нови ал. 8 и 9 и нов раздел в Приложение № 1 *“(8) За всеки набор от данни Приложение № 1 определя: а) първичния източник; б) подателя; в) лицето, което създава и актуализира данните; г) честотата; д) допустимия канал; е) критериите за качество; ж) обстоятелствата, при които полето е приложимо.* *(9) Когато данните се създават от превозвач, инфраструктурен оператор, доставчик на система или друго лице, това лице отговаря за съдържанието им. Възложителят отговаря само за данните, които създава или одобрява в рамките на своите правомощия.“* ***Мотиви*:** В действащата редакция категориите податели се припокриват, без да е ясно кой е авторитетният източник. Изискването за актуализация в деня на влизане в сила на чужд акт е практически неизпълнимо, ако липсва автоматично уведомяване. Предложението прилага принципа на служебното начало и създава доказуем начален момент.	7. Приема се по принцип.	7. Принципът, че за данните отговаря лицето, което ги създава, е вече утвърден чрез критерия за първичния източник, обвързването с наличността и разпределението на потоците. Ново структурно изискване към Приложение № 1 по букви „а“ до „ж“ не се възприема: приложението вече определя наборите, отговорните податели, форматите и честотите. Многообразието на хипотезите и динамиката на отношенията между задължените лица (например, възложител-изпълнител, концесионер-концедент и т.н.) не допускат подобно предварително йерархизиране на задълженията, още повече, че в договор дадена община може да предвиди съответния изпълнител да осъществява задълженията на общината по отношение на определена категория данни. Алинея 9 следва да е предмет на съответния договор, а не да се предопределя разпределението на задълженията възложител/изпълнител, като се освобождава от отговорност задължен по регламента подател на данни. Няма пречка всеки възложител да предвиди такава отговорност за съдържанието на данните за конкретния си изпълнител/изпълнители, включително в случай, че самият той понесе отговорност за неизпълнение на задължение.

				За договорните отношения се възприема следната редакция: *(5) В договор за възлагане на управлението на транспортна инфраструктура или изпълнението на услуга страните могат да договорят коя от тях изпълнява задължението по ал. 1.*
		8. В чл. 13, ал. 4 се прави следната промяна, като се добавят нови и нови ал. 5–7 , както следва: *„(4) При дублиране или разминаване администраторът прилага йерархията на авторитетните източници по Приложение № 1, уведомява засегнатите податели и обозначава в системата спорния статус на данните.* *(5) Подателят може да представи възражение и доказателства в 7-дневен срок. Администраторът се произнася мотивирано и поддържа одитна следа за решението.* *(6) До окончателното отстраняване на несъответствието спорните данни не се използват за санкция, за изчисляване на „бонус-малус“, субсидия или компенсация, освен ако неблагоприятният резултат се основава на безспорни данни от авторитетния източник.* *(7) Администраторът не променя съдържанието на данни от официален източник извън процедурата по ал. 4–6.“* ***Мотиви*:** Проектът не предвижда необходимите подходи за уведомяване, възражение, мотивираност и защита от неблагоприятни последици при спор за качество или произход.	8. Приема се с редакция в частта за източниците.	8. Наредбата се издава на основание чл. 13, ал. 7 от Закона за обществения транспорт, който оправомощава министъра на транспорта и съобщенията да уреди условията и реда за функциониране на информационните системи. Създаването на особено административно производство — с преклузивен срок за възражение, доказателствена фаза и произнасяне със засягащо правната сфера на подателите действие — е процесуална уредба, която съгласно чл. 12 от ЗНА и чл. 76, ал. 1 от АПК не може да бъде установена с подзаконов акт извън обхвата на делегацията. Защитата на подателите е осигурена по общия ред на Административнопроцесуалния

				кодекс и чрез одитната следа на системите, която е предвидена като задължителен елемент от функционирането им. Паралелно специално производство поражда въпроси за правния характер на произнасянето на администратора. Установяването на 7-дневен срок е обективно кратък за малките администрации — именно адресатите, които становището на НСОРБ цели да защити. Наред с това изтичането на срока не може да „валидира“ неверни данни: точността и актуалността са обективни задължения на подателя и на администратора, независими от процесуално поведение на страните. Съществува и хипотезата всяко лице, за което определени данни са неизгодни — например при изчисляване на компенсации или показатели за ефективност да получава възможност чрез предизвикване на „спор“ да блокира използването им, което превръща забраната превръща оспорването в инструмент. Не на последно място, последиците от качеството на данните при определянето на субсидии, компенсации и при прилагането на системата „бонус-малус“ са предмет

				на актовете по чл. 19, ал. 5 и чл. 47 от ЗОТ и на договорите за възлагане. Наредбата няма делегация да урежда тези последици, което е и последователно поддържаният мотив за неприемане на предложение № 14 на НСОРБ по чл. 28.
		9. В чл. 7 ал. 1 да се измени, както следва и да се добави нова ал. 4 със следната редакция: *„(1) Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините предоставят данни за пътната мрежа в обхвата на пътищата, които управляват, доколкото данните са налични в цифров вид и са под техен контрол.* .. *(4) Собствениците и операторите на техническа инфраструктура предоставят пряко чрез Националната точка за достъп данни за извършвани от тях работи, аварии, начало, очаквана продължителност, временна организация на движението и възстановяване. Когато данните се съдържат в национален или общински регистър, те се извличат служебно.“* ***Мотиви*:** Прякото подаване от експлоатационното дружество съкращава информационната верига и разпределя отговорността правилно.	9. Приема се частично.	9. Предложението за ал. 1 е прието при следната редакция: *Чл. 7. (1) Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините предоставят на потребителите и крайните потребители чрез Националната точка за достъп за пътната инфраструктура данните за пътната инфраструктура, които събират или с които разполагат.* Що се отнася до ал. 4, не става ясно за кои собственици и оператори на инфраструктура става въпрос по отношение на пътищата. Наредбата не използва такива понятия.
		10. По чл. 14, ал. 1 - изречения второ и трето се изменят, както следва: *„Националните идентификатори на възлите за достъп, линиите, зоните и другите обекти се генерират и поддържат централно от Интелигентната система за управление на обществения*	10. Приема се частично.	10. Въведена е следната редакция в чл. 14, ал. 1, изр. 3: *„Националните идентификатори на възлите за достъп се генерират и поддържат централно от Националната точка за достъп и Интелигентната система за*

		транспорт и се предоставят безвъзмездно на подателите на данни. Правилата за съгласуване и за отстраняване на противоречия се определят в Приложение № 1 и Приложение № 2.“ ***Мотиви:*** Постига се съответствие с т. 29 от Приложение № 2, съгласно която уникалният национален код на възлите се присвоява от системата. Тежестта по съгласуването на идентификаторите не може да се възлага на подателите, а правила със задължителна сила следва да се съдържат в нормативния акт.		*управление на обществения транспорт и се предоставят безвъзмездно на подателите на данни.“* Въвеждането на линиите, зоните и другите обекти не се приема, тъй като са оперативни по характер и подлежат на актуализация по утвърдения ред.
		11. По чл. 15 - да се създаде ал. 4: *„(4) За подателите на данни, които не разполагат с техническа възможност за автоматизирана интеграция, Националната точка за достъп и Интелигентната система за управление на обществения транспорт осигуряват безплатни специализирани потребителски интерфейси за въвеждане и управление на данни. Подаването на данни чрез тези интерфейси е пълно изпълнение на задълженията по тази наредба.“* ***Мотиви:*** Предложението въвежда текстовете от т. 12 от Приложение № 1 в основния текст на наредбата. Правилото има ключово значение за правната сигурност на по-малките общини.	11. Приема се с редакция.	11. Прилага се следната редакция: *„(4) Националните идентификатори на възлите за достъп се генерират и поддържат централно чрез единната национална база данни по т. 29 от Приложение № 2 и се предоставят безвъзмездно на подателите на данни.*
		12. По чл. 24 - т. 8 да се измени така: *„8. списък на превозните средства/подвижния състав, с които ще се извършват превозите, включително данни за техническите устройства за предаване на данни за местоположението им, когато оборудването с такива устройства се изисква от закона или от договора;“* и да се създаде изречение второ: *„Данните, които се съдържат в публични регистри, включително данните за лицензите на превозвачите, се попълват служебно.“*	12. Приема се.	12. Предложението е отразено в чл. 24, ал. 1, т. 8 и в ал. 2. *8. списък на превозните средства/подвижния състав, с които ще се извършват превозите, включително данните за техническите устройства за предаване на данни за местоположението им, когато оборудването с такива устройства се изисква от*

		Мотиви: Изискване за оборудване на превозните средства не може да се въвежда инцидентно чрез описателен текст в разпоредба за съдържанието на информацията; за заварените договори то следва да се прилага от изменението или подновяването им (вж. предложението по § 4). Служебното попълване следва от принципа за еднократност.		*нормативен акт или от договора;* ... *(2) Данните по ал. 1, които се съдържат в публични регистри, включително данните за лицензите на превозвачите, се попълват служебно от администратора на системата.*
		13. По чл. 25 - да се създаде ал. 2: *„(2) При техническа неизправност или недостъпност на системата сроковете за подаване на документи и данни спират да текат до възстановяване на достъпа. Неизправността и нейната продължителност се удостоверяват служебно от администратора на системата и се оповестяват на интернет страницата ѝ.“* ***Мотиви:*** Гаранция, че рискът от техническа неизправност няма да се прехвърли върху задължените лица, включително с оглед на санкцията по чл. 90, ал. 3 от ЗОТ. Виж и общото правило по предложения нов чл. 44а по-долу.	13. Приема се.	13. В чл. 25 е създадена ал. 2. *(2) При установена недостъпност или техническа неизправност на съответната информационна система сроковете, определени в наредбата, спират да текат до възстановяването на достъпа. Недостъпността и нейната продължителност се удостоверяват служебно от администратора на системата и се оповестяват в публичен журнал на прекъсванията на интернет страницата на системата.*
		14. По чл. 28 – ал. 1 да се измени и да се създадат нови ал. 3-7, както следва: *„(1) Интелигентната система изчислява и предоставя служебно на възложителите показателите по чл. 45, ал. 2 от ЗОТ за прилагане на системата „бонус-малус" по чл. 45, ал. 4 от закона, въз основа на методика, утвърдена от министъра на транспорта*	14. Приема се частично.	14. Включени са нови ал. 3 и 4 в чл. 28: *(3) Интелигентната система за управление на обществения транспорт за всяко изчисление по ал. 1 осигурява на възложителя и на*

		и съобщенията и обнародвана, която определя формулите, теглата, източниците, праговете за качество, правилата при липсващи или спорни данни и начина на човешка проверка. *(3) За всяко изчисление системата предоставя на възложителя и оператора отчет за източниците, времевия период, приложената формула, пропуските, корекциите и одитната следа.* *(4) Засегнатото лице може да възрази в 14-дневен срок. До произнасянето по възражението изчислението няма неблагоприятно финансово действие.* *(5) Не се прилага неблагоприятна корекция за период, в който качеството на данните е под нормативния праг, системата е била недостъпна или причината е извън контрола на засегнатото лице.* *(6) До влизането в сила на методиката по ал. 1 изчислените стойности имат само информационен характер.* *(7) Достъпът на държавните органи и на органите на местното самоуправление и местната администрация до данните, показателите, таблата и отчетите на системата за изпълнение на функциите им е безвъзмезден.“* ***Мотиви:*** Автоматично изчисление с пряко финансово действие изисква законова предвидимост, проверимост, право на участие и ефективно оспорване. Преди прилагането му трябва да бъдат синхронизирани и правилата за разумната печалба и компенсациите. Също така общините са възложители и ползватели на данните за планиране на общинските транспортни схеми и в тази връзка безвъзмездността на служебния достъп следва да е изрично гарантирана. **15. По чл. 29** - да се създадат нови ал. 3 и 4: *„(3) Органите по ал. 1, т. 1 не носят отговорност за непредоставянето или несвоевременното предоставяне на оперативните данни в реално време от превозвачите.* *(4) Данните за заварените утвърдени транспортни схеми и маршрутни разписания, налични в информационните системи на*	15. Приема се по принцип.	*съответния оператор справка за източниците на данни, обхванатия период и приложените дефиниции на показателите по Приложение № 2, с одитна следа.* *(4) Достъпът на държавните органи и на органите на местното самоуправление и местната администрация до данните, показателите, таблата и отчетите на системите за изпълнение на функциите им е безвъзмезден.* Не се приема въвеждането на методика, утвърждавана и обнародвана от министъра. Разпоредбата има за цел единствено да уреди служебното предоставяне на данни и корелацията с възложителите. Последващите отношения по повод на прилагането на правилата „бонус-малус“ не включено в делегацията на наредбата, нито е допустимо тя да предписва издаването на актове по този въпрос. 15. Служебното начало е вече заложено в текста на Наредбата. Декларативната клауза за отговорността не се приема: от чл. 29, ал. 1 следва, че оперативните данни в реално време се предоставят от превозвачите, а възложителите

		Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в областните администрации, се мигрират в системата служебно. Подателите на данни ги потвърждават и при необходимост актуализират в срока по § 4.“ ***Мотиви:*** Ясно разпределение на отговорността между възложител и превозвач; служебна миграция на вече наличната в държавни системи информация вместо ново въвеждане от всички 265 общини. Отбелязваме, че при запазване на изброяването в ал. 1 с тирета препратката следва да се адаптира (вж. раздел IV).		отговарят за данните, които сами подават; изрична норма за неотговорност е излишна и би създала тълкувателни въпроси извън обхвата на наредбата
		16. По чл. 31 и чл. 32 – да се създадат нови ал. 5 на чл. 31 и ал. 6 и 7 на чл. 32, както следва: *„Чл. 31, ал. 5. Националната система не заменя и не ограничава местните превозни документи, тарифи и канали за продажба, освен за конкретни услуги, включени в интегрирана схема по силата на закон, договор или споразумение.* *Чл. 32, ал. 6. Системата осигурява покупка и използване на неперсонализиран превозен документ без регистрация на потребителски профил чрез каса, автомат, физически носител или машинночетим код, без допълнителна такса спрямо равностоен електронен документ.* *(7) Липсата на смартфон, банкова карта, цифрова идентичност или постоянна интернет свързаност не може да бъде основание за отказ от продажба или използване на достъпен превозен документ.“* ***Мотиви*:** Предложението предотвратява цифрово изключване и защитава местната тарифна автономия, докато единният превозен документ се прилага за действително интегрираните услуги.	16. Приема се частично.	16. Предложението за чл. 31, ал. 5 е неясно формулирано и прилагането му може да породи спорове. В съответствие със ЗОТ в наредбата се уточняват техническите параметри на националната система. Предложението излиза извън обхвата на делегацията на наредбата. Предложенията за ал. 6 и 7 се приемат с редакция в чл. 31. *(5) Националната система за единен превозен документ осигурява възможност за закупуване и използване на неперсонализиран превозен документ без създаване на потребителски профил чрез касите и автоматите по чл. 32, ал. 3 и чрез физически носители по чл. 37. При продажба на каса се осигурява заплащане в брой. За издаването на физически превозен документ не се дължи допълнителна такса.* *(6) Липсата на смартфон, банкова карта, цифрова идентичност или постоянна интернет свързаност не може да бъде основание за отказ от*

				продажба или използване на достъпен превозен документ.
		17. По чл. 42, да се измени ал. 1 и да се създадат нови ал. 4–6, като съответно се допълни и Приложение № 4, както следва: *„(1) Ролята на администратор, съвместен администратор или обработващ се определя отделно за всяка операция по обработване според законово определените цели и средства. Общината е администратор само за операциите, чиито цели и средства определя в рамките на своите правомощия.* *…* *(4) Приложение № 4 определя за всяка операция: целта, правното основание, категориите субекти и данни, ролите на участниците, получателите, сроковете за съхранение, мерките за сигурност и начина за упражняване на правата.* *(5) Съществената съдържание на споразуменията за съвместно администриране по чл. 26 от Регламент (ЕС) 2016/679 се публикува в системата.* *(6) Преди продукционна експлоатация администраторът извършва оценка на въздействието върху защитата на данните, когато са налице предпоставките на чл. 35 от Регламент (ЕС) 2016/679.“* ***Мотиви*:** Общото посочване на министъра и „оператора“ не решава кой отговаря за конкретните регистри, профили, история на пътуванията, намалени тарифи и разплащания. Предложените разпоредби са необходими за законосъобразност и практическо изпълнение.	17. Приема се частично.	17. Качеството, в което всяко лице участва във всяка операция по обработване (администратор, съвместни администратори или обработващ) е посочено в нова колона „Роля“ на таблицата по т. 2 от Приложение № 4. Предвидено е съществената съдържание на споразуменията по чл. 26 от Регламент (ЕС) 2016/679 да се публикува. Оценката на въздействието се извършва преди въвеждане в експлоатация и преди нова операция по обработване, когато се изисква от чл. 35 от Регламента. Въвежда се дефиниция на „оператор на система“. Пълното възпроизвеждане на предложените текстове не е необходимо, доколкото задълженията по чл. 26 и чл. 35 действат пряко по силата на регламента.
		18. По чл. 44 - след думите „*възложена поддръжката*“ да се добави „*осигуряват*:“, а изброяването да се оформи в точки 1 - 4. ***Мотиви:*** Подобряване на сегашната редакция.	18. Приема се.	18. Отразено в текста.

		19. Да се добави нов чл. 44а със следната редакция: *„Чл. 44а. (1) При пълна или частична недостъпност на национална система, интерфейс, регистър или услуга за идентификация срокът за електронно изпълнение спира за времето на недостъпността.* *(2) Администраторът поддържа публичен регистър на прекъсванията и издава автоматично удостоверение за периода и засегнатите услуги.* *(3) Когато прекъсването продължи повече от един работен ден, изпълнението може да се докаже чрез резервен електронен канал, определен в публикувана процедура. След възстановяване данните се синхронизират без повторно ръчно въвеждане.* *(4) Техническа грешка или недостъпност извън контрола на задълженото лице не поражда санкционна, договорна или неблагоприятна финансова последица.“* ***Мотиви*:** Системите са определени като критични, но проектът урежда само уведомяването за инцидент. Необходима е материалноправна защита на подателите и непрекъсваемост на административните процеси.	19. Приема се по принцип.	19. Публичният журнал на прекъсванията, служебното удостоверяване и спирането на сроковете са вече възприети в Наредбата. Резервен ред за подаване съществува - специализираните интерфейси по чл. 15, ал. 4. Наредбата няма за предмет уреждането на отношения, свързани с налагането на санкции. В случай, че в хода на административнонаказателно производство изправността на системата е конкретна причина за поведение, възприето от наказващия орган като нарушение, това обстоятелство следва да се изтъкне пред него и да се прецени с оглед на всички други обстоятелства в административнонаказателното производство.
		20. По § 1 от Допълнителните разпоредби - т. 5 да съдържа самостоятелна дефиниция на понятието „курс“, без препратка към Наредба № 2 от 2002 г., чиято отмяна предстои с наредбата по чл. 23 ЗОТ; в т. 11 съкращението „GBS“ да се замени с „GBFS“; а параграфите в Допълнителните разпоредби да се преномерират, тъй като липсва § 2. ***Мотиви:*** Препратка към подзаконов акт с предстояща отмяна създава висяща норма.	20. Приема се.	20. Към момента на приемането на наредбата се препраща към действащ нормативен акт. Все пак, за да се избегне необходимост от бъдеща актуализация понятието е въведено без препращане. *5. „Курс“ е пробегът на автобуса в едната посока по маршрута на линията от началната до крайната спирка.*
		21. По § 4 от Преходните и заключителните разпоредби - да се измени така: *„§ 4. (1) Министърът на транспорта и съобщенията обявява със заповед, която се публикува на интернет страницата на*	21. Приема се частично.	21. Сроковете са съобразени с установените в Закона за обществения транспорт. В § 3 е предвидено на страницата на МТС да

		министерството, оперативната готовност на всяка от информационните системи по чл. 1, включително наличието на публикувана техническа документация на програмните интерфейси, на тестова среда и на специализираните интерфейси по чл. 15, ал. 4. *(2) Подателите на данни предоставят съществуващите актуални статични данни, както следва: 1. данните за обществения транспорт - транспортни схеми, маршрути, разписания, спирки, тарифи и договори - в срок 6 месеца от обявяването по ал. 1 за съответната система, като наличните в държавните информационни системи данни се мигрират служебно по чл. 29, ал. 4; 2. данните за общинската пътна мрежа, постоянните пътни знаци и ограничения - до 1 декември 2028 г.; 3. данните за велосипедната и пешеходната инфраструктура, обектите на интерес и достъпността - до 1 декември 2028 г., съобразно графика по Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926, изменен с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490.* *(3) Лицата по чл. 34, ал. 3 привеждат своите системи в съответствие с изискванията на тази наредба в срок 24 месеца от публикуването на пълната техническа документация на програмните интерфейси и осигуряването на тестова среда на Националната система за единен превозен документ. За заварените договори за обществен превоз изискванията, които предполагат задължения на превозвачите, се прилагат от първото изменение или подновяване на договора.“* ***Мотиви:*** Вж. принципни бележки № 2, 3 и 7. Задължение за подаване на данни в системи, чието изграждане по § 2 от ПЗР на ЗОТ приключва след 1 януари 2027 г., е неизпълнимо в първоначално предвидения срок.		се обявява датата от която ще бъде въведена в експлоатация всяка от системите. *§ 3. (1) Министърът на транспорта и съобщенията обявява на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията датата, от която всяка от информационните системи по чл. 1 е въведена в експлоатация и приема данни от подателите. Обявяването се извършва след успешно приемателно изпитване на съответната система. За система, която към влизането в сила на наредбата е в експлоатация, датата се обявява до влизането в сила на наредбата.* *(2) Подателите на данни по чл. 5, ал. 1 и чл. 29 предоставят чрез съответната информационна система съществуващите към датата на обявяването по ал. 1 актуални статични данни в съответствие с Приложение № 1 и Приложение* № 2, в срок до 1 януари 2027 г. *(3) Данните за заварените транспортни схеми и маршрутни разписания, налични в информационните системи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в областните администрации, се зареждат в Интелигентната система за управление на обществения транспорт служебно. В срока по ал. 2 подателите на данни потвърждават и при*

				необходимост актуализират отнасящите се до тях данни. *(4) Лицата по чл. 34, ал. 3 привеждат своите системи в съответствие с изискванията на наредбата в срок 12 месеца от влизането ѝ в сила. Срокът по изречение първо не засяга задължението за привеждане в оперативна съвместимост в срока по § 3, т. 2 от заключителните разпоредби на Закона за обществения транспорт.* *(5) До обявяването по ал. 1 за Интелигентната система за управление на обществения транспорт данните за възлите за достъп се подават чрез Националната точка за достъп с устойчиви идентификатори на подателя. След въвеждането на базата данни по т. 29 от Приложение № 2, националните идентификационни кодове се присвояват служебно, без повторно подаване.*
		22. По § 6 – предложената разпоредба да се измени така: *„§ 6. Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в „Държавен вестник“, като задълженията за предоставяне на данни по глава втора и глава трета се прилагат от датите, определени по реда на § 4.“* ***Мотиви:*** Между приключването на общественото обсъждане и 31 август 2026 г. не остава технологично време и в тази връзка предложението осигурява реалистично действие на новите разпоредби, обвързани със сроковете по § 4 – считано от датата на	22. Не се приема.	22. Сроковете са удължени и са съобразени с тези по ЗОТ.

		създаване на оперативна готовност на всяка от информационните системи по чл. 1. **23. Да се създаде нов параграф:** *„§ ... Министърът на транспорта и съобщенията осигурява безвъзмездно на подателите на данни специализираните интерфейси по чл. 15, ал. 4, техническата документация, тестовата среда, обучение и методическа подкрепа за изпълнение на задълженията по наредбата.“* ***Мотиви:*** Минимална гаранция, че изпълнението на новите задължения няма да породи преки разходи за софтуер и интеграция за общините, които не разполагат със собствени системи. Наред с това настояваме в доклада към наредбата да бъде включен ангажимент за национална програма за подпомагане на дигитализацията на данните за общинската транспортна инфраструктура. **III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРИЛОЖЕНИЯТА** **1. По т. 5.2 от Приложение № 1** - да се измени така: националните профили се разработват след консултации с представителните организации на задължените податели, утвърждават се от министъра на транспорта и съобщенията и се прилагат не по-рано от 6 месеца след публикуването им, като през преходния период се приемат и подавания по предходния профил. ***Мотиви:*** Профили със задължителна сила за всички податели не могат да се въвеждат само с публикуване на портал; необходим е преходен срок за адаптиране на системите на подателите.	23. Не се приема. 1. Приема се.	23. Министерството на транспорта и съобщенията е полагало и ще полага всички възможни усилия да улесни и осигури надлежния старт на системата. Считаме, че създаването на изрична разпоредба в наредбата е ненужно. Безвъзмездността на предоставянето на съответните инструменти е изрично уредено в чл. 15, ал. 4, при приемане на предложената в този смисъл редакция. 1. Възприета е следната редакция: ***5.2.*** *За категории данни, за които липсват общоевропейски профили, администраторът на Националната точка за достъп разработва национални профили след консултации с представителните организации на подателите на данни. Профилите се утвърждават от министъра на транспорта и съобщенията и се публикуват на портала на точката. Профил или негово изменение се прилага от датата, определена при*

				утвърждаването му, но не по-рано от шест месеца от публикуването на портала. До датата на прилагане подаването по прилагания дотогава профил се смята за изпълнение на задълженията по тази наредба.
		2. По т. 15.2 от Приложение № 1 - да се измени така: *„15.2. Статичните данни се актуализират при настъпване на промяна в срок до 3 работни дни, а актуалността им се потвърждава най-малко веднъж годишно.“* ***Мотиви:*** Съразмерност; „незабавната“ актуализация е стандарт за динамични, а не за статични данни.	2. Приема се.	2. Възприета е следната редакция: *Статичните данни се актуализират при настъпване на промяна без забавяне, но не по-късно от три работни дни, а актуалността им се потвърждава най-малко веднъж годишно.*
		3. По Таблица 2 от Приложение № 1 - в редовете „Идентификатори на адреси“ и „Топографски обекти“ да се посочи, че данните се набавят служебно от регистрите на Агенцията по геодезия, картография и кадастър и на ГД ГРАО чрез интеграционния слой на електронното управление; в реда „Възли за достъп“ отговорността да се разграничи по компетентност - всеки подател предоставя данните, които създава и поддържа по закон (общините - за спирките по общинските транспортни схеми; управителят на железопътната инфраструктура - за гарите; летищните и пристанищните оператори - за съответните терминали). ***Мотиви:*** Еднократно събиране; избягване на припокриващи се и неясни отговорности, които в санкционна среда създават риск за всички посочени субекти.	3. Приема се.	3. Предлаганата редакция е възприета.
		4. По т. 21 от Приложение № 2 - индикаторът за финансова достъпност се основава на „разполагаем нетен доход на домакинство на ниво община“, какъвто показател официалната	4. Приема се по принцип	4. Проверката потвърждава, че Националният статистически институт не публикува разполагаем нетен доход на домакинство на общинско ниво. Текстът е коригиран

		статистика не публикува на общинско ниво. Да се предвиди използване на най-ниското териториално ниво, на което НСИ публикува данните, или моделирана оценка с публично оповестена методика. ***Мотиви:*** Методологическа изпълнимост на законовия индикатор по чл. 21, ал. 2 от ЗОТ.		като се възприема най-ниското ниво на публикуване от страна на НСИ. Залага се преформулиране на официалните данни на най-ниското публикувано ниво, които се разпределят към зоните и населените места по документирана в системата методика, което запазва законовия критерий по чл. 21, ал. 2, т. 2 от Закона за обществения транспорт и го прави методологически изпълним.
		5. По Приложение № 4 - в първия ред на таблицата по т. 2 „представители на лицата по чл. 7“ да се замени с „представители на лицата по чл. 5, ал. 1“; сроковете за съхранение на личните данни да бъдат посочени с конкретна продължителност в самото Приложение № 4. ***Мотиви:*** Чл. 42, ал. 2 от проекта и чл. 6, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2016/679 изискват сроковете да се определят в нормативната уредба; сегашните взаимни препратки между приложенията не съдържат конкретни срокове.	5. Приема.	5. Таблицата е коригирана в предлагания смисъл.
		IV. ТЕХНИЧЕСКИ БЕЛЕЖКИ Наред с горното предлагаме да бъдат направени и следните технически редакции:		
		1. Заглавието на Приложение № 3 „към чл. 21“ да се поправи на „към чл. 32, ал. 2“ - чл. 21 се отнася до Националния транспортен модел, а не до единния превозен документ.	1. Приема се.	Техническите бележки са отразени.
		2. В т. 1, последно тире от Приложение № 3 препратката „по чл. 29 от наредбата“ да се поправи на „по чл. 39 от наредбата“ (цифровият портфейл е уреден в чл. 39, а чл. 29 определя задължените лица към Интелигентната система).	2. Приема се.	
		3. В т. 29.3 от Приложение № 3 препратката „т. 28.1“ да се поправи на „т. 29.1“.	3. Приема се.	

		4. В т. 68 от Приложение № 3 препратката „лицата по чл. 24, ал. 2 от наредбата“ да се поправи на „лицата по чл. 34, ал. 3 от наредбата“. 5. В т. 85 от Приложение № 2 препратката „по чл. 31 от наредбата“ да се поправи на „по чл. 40 и чл. 41 от наредбата“ (чл. 31 урежда Националната система за единен превозен документ, а не изискванията за сигурност). Изграждането на единна цифрова среда за обществения транспорт е реформа, чийто успех зависи от най-многобройните ѝ участници - общините. В тази връзка сме уверени, че спецификата на местно ниво ще бъде отразена както в окончателните текстове на наредбата, така и при последващото разработване на националните профили, интерфейсите и обучителните материали. Разчитаме че съгласно чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове, направените предложения ще бъдат обективно отразени в справката за постъпилите становища и в окончателния проект на наредба.	4. Приема се. 5. Приема се.	
4.	Flix Bulgaria	I. Обща позиция Мотивите определят Наредбата като акт, който урежда „основно техническите изисквания“ към системите, като функционалните правила за транспортните схеми, клиринга, субсидиите и компенсациите се отнасят към други подзаконови актове. Този подход е правилен по замисъл и ние го подкрепяме. Считаме обаче, че някои разпоредби от Наредбата и приложенията към Наредбата имат материалноправно действие, което надхвърля техническата уредба.	Приема се частично.	Позицията се приема по принцип доколкото наредбата определя техническите параметри на системите. Въпросите на материалното право и процедурите по ЗОТ не се предрешават от техническия акт. Приоритетът на железопътния транспорт като основа на планирането е заложен в чл. 20 от

		Така например: — Приложение № 2, т. 19 към Наредбата предвижда проверки за съгласуваност на автобусните разписания спрямо железопътните, при отчитане на железопътния транспорт като основа на планирането; — Приложение № 2, т. 42.3 към Наредбата предвижда тарифните условия да бъдат част от заявлението за разрешение за линия от търговски интерес; — Чл. 34, ал. 2 от Наредбата разпростира задължението за оперативна съвместимост върху всяка система за издаване, продажба и проверка на превозни документи, без разграничение по вид на услугата. За нас това са решения с регулаторни последици за достъпа до пазара. Отбелязваме и че съвкупният обхват на предвидените системи – национална точка за достъп, интелигентна система с национален транспортен модел и национална система за единен превозен документ със задължителна оперативна съвместимост на всички системи за превозни документи – надхвърля обхвата на съпоставими национални системи в други държави членки, където тези функции по правило се изграждат поотделно и където участието на превозите от търговски интерес в национална платформа за продажба е доброволно. Това налага съответно по-висока степен на прецизност при определянето на задължените лица и на границите на всяка система. Позицията ни е, че техническият акт, като какъвто е дефинирана Наредбата, не следва да предрешава въпроси, запазени за закона и другите предвидени в закона наредби – тези по чл. 23 и чл. 51, ал. 5 от Закона за обществения транспорт. Предложенията по-долу целят именно това разграничение – да се запази техническата функция на Наредбата и да се избегне тя да породи, чрез приложенията си, регулаторни ефекти, които не са били предмет на оценка на въздействието.		ЗОТ. Наредбата само предоставя автоматизиран функционален модул за проверка на интервалите и припокриванията, без да променя материалноправния режим.

		II. КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РЕДАКЦИИ ПО ТЕКСТОВЕТЕ И ПРИЛОЖЕНИЯТА НА ПРОЕКТА		
		1.1.Приложение № 2 към Наредбата да се добави разпоредба със следното смислово съдържание: „Резултатите от Националния транспортен модел се използват за обосноваване, оценка и последваща оценка на транспортните схеми. Те не представляват самостоятелно основание за отказ или ограничаване на разрешение за превоз по редовна линия от търговски интерес и не заместват преценката по чл. 51, ал. 4 от Закона за обществения транспорт.“	1.1. Не се приема.	1.1.Законът за обществения транспорт урежда правното значение на оценките и разрешенията. Наредбата само осигурява техническата и софтуерна среда за извършването им.
		1.2. В Приложение № 2, т. 19 към Наредбата да се уточни, че проверките се извършват при оценка на предложена конфигурация на транспортна схема и че резултатите от тях не се прилагат като изискване за съответствие към превози, извършвани извън договор за обществена услуга.	1.2. Не се приема.	1.2.Изискването за съгласуваност произтича от принципа в закона (чл. 20 ЗОТ), а наредбата предоставя функционалността за автоматизирана проверка на разписанията.
		2.1. В Наредбата да се посочи изрично, че участието в Националната система за единен превозен документ е доброволно за превозите от търговски интерес, а доколкото се предвижда задължително участие, то следва да се отнася до услугите, възлагани с договор за обществена услуга като услуги от общ икономически интерес.	2.1. Приема се по принцип.	2.1.Задължителното присъединяване се отнася до оперативната съвместимост на техническо ниво съгласно закона. Търговските условия и участия се уреждат от съответните договори/наредби.
		2.2. В чл. 34 от Наредбата да се добави нова алинея със следното смислово съдържание: „Изискването за оперативна съвместимост по ал. 2 обхваща техническите интерфейси, форматите и протоколите за обмен на данни. То не поражда задължение за продажба на превозни документи чрез Националната система за единен превозен документ, не ограничава свободата на превозвача	2.2.	2.2. Виж т. 2.1

		да определя цените и тарифните си условия, включително чрез динамично ценообразуване, и не изисква унифициране на тарифните структури.“		
		2.3. В Приложение № 3 към Наредбата да се посочи, че включването на превозвач в Националната система за единен превозен документ не е обвързано с прилагането на определена тарифа, тарифна ставка на пътникокилометър или друга фиксирана ценова структура, както и че системата и интеграционната точка към клиринговата система се проектират така, че да обработват разнородни тарифни структури.	2.3. Не се приема.	2.3.Задължението по чл. 34, ал. 2 се отнася до осигуряване на техническа оперативна съвместимост (съвместими API, формати и протоколи). Това не задължава търговските превозвачи да продават задължително своите билети през държавната платформа, нито нарушава правото им на ценообразуване.
		2.4. С оглед на правната сигурност в Приложение № 1 към Наредбата да се добави изрично уточнение, че задължението не обхваща цени в реално време, данни за наличности и капацитет, промоционални и динамични тарифи и данни за управление на приходите.	2.4. Не се приема.	2.4. Виж т.2.3.
		3.1. В чл. 29, ал. 1, т. 2 от Наредбата да се уточни, че задължението се отнася до превозвачите, изпълняващи договори за обществена услуга, за данните, необходими за мониторинга по съответния договор и за изчисляването на дължимите субсидии и компенсации. Ако намерението на вносителя е обхватът да включва и превозите от търговски интерес, това следва да бъде посочено изрично, а обемът на данните – ограничен до необходимото за информация на пътниците и за статистически цели, съобразно принципа за пропорционалност.	3.1. Не се приема	3.1. Не е необходимо допълнение на чл. 29, ал. 1, т. 2, който се отнася за информация за мониторинга и изчисляването на субсидии и компенсации, които не се прилагат за превози за превози от търговски интерес

		3.2. — (i) в Приложение № 1 към Наредбата да се въведе типов лиценз при справедливи, разумни и недискриминационни условия, приложим еднакво към всички ползватели; — (ii) да се определи режимът на класификация по подразбиране за данните, подадени от превозвачи; — (iii) промяната на нивото на достъп до набор от данни да се извършва след уведомяване на подателя и с възможност за възражение, като мотивите се вписват в одитната следа.	3.2. Приема се частично.	3.2. Чл. 43 е допълнен с нова ал. 3 за предоставяне на отворени данни безплатно и чрез API. Процедурата за оспорване и уведомяване е уредена в чл. 13.
		3.3 В Приложение № 1, т. 13 към Наредбата да се предвиди възможност организация да бъде регистрирана като упълномощен подател, който подава данни от името на един или повече превозвачи въз основа на писмено упълномощаване, като отговорността за точността на данните остава у превозвача съгласно чл. 13, ал. 1 от Наредбата.	3.3. Приема се.	3.3. Създадена е възможност за договорно упълномощаване и подаване на данни чрез трети лица/платформи (чл. 13, ал. 5).
		3.4. — (i) сроковете по § 4 от Наредбата да започват да текат от датата на публикуване на пълната техническа документация на съответния програмен интерфейс, на националните профили по Приложение № 1, т. 5.2 към Наредбата и на достъпната тестова среда по Приложение № 2, т. 67 към Наредбата, като министърът да обявява тази дата на интернет страницата на съответната система; — (ii) националната база данни на пунктовете за достъп да бъде публикувана като публичен референтен набор от данни, придружена от документирана процедура за съотнасяне на идентификаторите и за заявяване на нов пункт за достъп, преди началото на срока за подаване на статични данни; — (iii) да се предвиди изричен преходен срок за динамичните данни, който тече след публикуването на националните профили за SIRI и GTFS-Realtime и след въвеждането на статичните данни;	3.4. Приема се.	3.4. Сроковете са коригирани. Всички данни в системите се публикуват като публичен референтен набор от данни.

		— (iv) да се предвиди период на паралелна работа от не по-малко от шест месеца преди прилагането на санкционни последици.		
		3.5. Таблица 4 от Приложение № 1 към Наредбата изисква данни за местоположението на превозните средства на всеки 30 секунди и прогнози за пристигане/заминаване на всяка минута. За градския транспорт тези честоти са обосновани. За междуградските и международните редовни превози, при които интервалите между спирките са часове, а не минути, обемът на предаваните данни е несъразмерен на информационната полза за пътника и създава съществена тежест върху телематичните системи на малките и средните превозвачи. В тази връзка конкретното ни предложение е: честотите да се диференцират по вид превоз, като за междуселищните редовни линии се предвиди честота, съответстваща на оперативната необходимост (напр. на всеки 2 минути), с възможност за по-висока честота при доброволно подаване.	3.5. Не се приема.	3.5. Задълженията за честота са съобразени с Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 и са необходими за осигуряване на точна информация за пътниците в реално време. Изискваните интервали (30 сек. за GPS местоположение) отговарят на стандартите SIRI / GTFS-Realtime и Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 за осигуряване на актуална информация за пътниците.
		3.6. В мотивите към нормативния акт се посочва, че прилагането на проекта „само по себе си не изисква финансови и други средства“. Това твърдение е вярно по отношение на държавния бюджет в частта за самите системи, но не отчита разходите на задължените лица. Привеждането в съответствие с Наредбата и приложенията към нея изисква изграждане на канали за подаване на данни, картографиране на идентификаторите на спирките към новите национални кодове, надграждане на телематиката до изискваните честоти и по чл. 34, ал. 2 от Наредбата преработка на системите за продажба и проверка. В тази връзка конкретното ни предложение е: преди приемането на Наредбата да се извърши и оповести ориентировъчна оценка на разходите за задължените лица, диференцирана по големина на превозвача. Оценката е предпоставка за пропорционално определяне на сроковете по § 4 от Наредбата.	3.6. Не се приема.	3.6. Определянето на изискванията не изисква пряк държавен бюджет. Използват се европейски стандарти от 2017 г. и държавата осигурява безплатни модули за въвеждане, които се използват от всички желаещи субекти. Въвеждането на различни срокове за различни икономически субекти създава предпоставки за неравнопоставеност.

		3.7. Системите по Наредбата ще станат критична инфраструктура за целия сектор. Отчитайки предходни инциденти със сигурността на публични информационни системи в страната, считаме, че изискванията за прозрачност, сигурност и оперативна надеждност следва да бъдат заложени още в критериите за възлагане на изграждането, а не само в експлоатационните правила. В тази връзка конкретното ни предложение е: — (i) публикуване на спецификациите на програмните интерфейси и на националните профили на етап проект, с възможност за коментар от бъдещите интегриращи се лица; — (ii) достъпна тестова среда по Приложение № 2, т. 67 към Наредбата не по-късно от три месеца преди началото на съответния срок за привеждане в съответствие; — (iii) публикуване на резултатите от изпитванията за съответствие по Приложение № 3, раздел VII към Наредбата в частта, чието разкриване не създава риск за сигурността.	3.7. Не се приема	3.7. Всички системи се изграждат в съответствие с чл. 58а. от Закона за електронно управление. При изготвяне на технически спецификации за провеждане на обществени поръчки за разработка, надграждане или внедряване на информационни системи или електронни услуги административните органи задължително включват в спецификациите следните изисквания: 1. в случаите, когато предметът на поръчката включва разработване или надграждане на компютърни програми: а) компютърните програми трябва да отговарят на критериите за софтуер с отворен код; б) всички авторски и сродни права върху съответните компютърни програми, техният изходен програмен код, дизайнът на интерфейсите и базите данни, чиято разработка е предмет на поръчката, трябва да възникват за възложителя в пълен обем, без ограничения в използването, изменението и разпространението им; в) за разработка трябва да се използват хранилището и системата за контрол на версиите; 2. да се реализират автоматизирани интерфейси за осигуряване на свободен публичен достъп до електронните документи, информацията и данните в машинночетим отворен формат,

				включително чрез публикуване в портала за отворени данни, по реда на Закона за достъп до обществена информация; 3. да се реализират технологични и архитектурни решения за осигуряване на недискриминационно инсталиране, опериране и поддръжка, както и работоспособност и отказоустойчивост на информационната система в продуктивен режим върху споделените ресурси на електронното управление; 4. да се реализират служебен интерфейс за автоматизиран онлайн обмен на данни и предоставяне на вътрешни електронни административни услуги съгласно изискванията на ЗЕУ; 5. да се реализират служебен интерфейс за автоматизиран онлайн обмен на данни за историята на изпълнените трансакции по предоставените електронни услуги, извършените автоматизирани обмени на данни, и начислените такси към информационни системи на други публични институции и доставчици на обществени услуги с оглед предоставяне на комплексно административно обслужване съгласно действащите изисквания за оперативна съвместимост и мрежова и информационна сигурност; 6. в случай че повече от една администрация е потенциален потребител на системата, да се

				реализира техническа възможност за едновременно използване на системата от повече от една администрация, съгласно действащите изисквания за оперативна съвместимост и мрежова и информационна сигурност; 7. да се реализират функционалност за електронно удостоверяване на авторство, интегритет, време, връчване и други чрез електронни удостоверителни услуги по смисъла на Регламент (ЕС) № 910/2014; 8. да бъде реализирано периодично създаване на резервни копия и архивиране на данните; 9. да осигурява възможности за електронна идентификация; 10. да отговорят на други специфични изисквания, определени с Наредбата за общите изисквания към информационните системи, регистрите и електронните административни услуги.
5.	**Спаси София**	**I. Обща позиция** Политическа партия “Спаси София”, като активно участвала в процеса по изготвянето на Закона за обществения транспорт приветства приемането на този акт и изразява положително становище по така представените нормативни текстове. Редно е да се отбележи, че за да бъде така предложената за обществена консултация наредба изцяло съвместима с нуждите и техническите възможности на Столична община, както и за да се гарантира, че Интелигентната система за управление на обществения транспорт ще предоставя висококачествени данни,	Не се приема.	Предложението е извън предметния обхват на Наредбата, регламентиран в Закона за обществения транспорт. Проектът на Наредба определя техническите изисквания, рамката за обмен на данни и функционалностите на националните информационни системи и Националната точка за достъп, а не прехвърлянето или поемането на функционалности от конкретни общински локални системи. Всички общини

		подобряващи качеството на транспортната услуга на територията на Република България, се налагат следните изменения: НУЖДА ОТ КРОС-ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ С ИНТЕГРИРАНАТА АВТОМАТИЗИРАНА СИСТЕМА ЗА ЕЛЕКТРОННО ТАКСУВАНЕ И ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА На първо място предлагаме Интелигентната система за управление на обществения транспорт максимално да използва опита и/или изцяло да поеме функционалностите на вече внедрената и успешно работеща за нуждите на Столична община Интегрираната автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение (ЕСЕТ). ЕСЕТ е съвкупност от приложно-програмни интерфейси и софтуерни продукти, които управляват издаването и зареждането на превозни документи в Столична община, както и управляват информацията за маршрути, разписания и местоположение в реално време на превозните средства в обществения транспорт на Столична община. Мотивите за това предложение са, че от една страна Столична община е най-големият доставчик на превозни услуги в България, съответно системата е развита до най-висока степен и има най-много натрупан опит, а от друга страна - ако ЕСЕТ не бъде взета като основа, системата на Столична община и националните приложения/платформи ще трябва да се разработват/поддържат отделно, което ще доведе до предотвратими допълнителни финансови разходи. Не е за пренебрегване обстоятелството, че някои общини – например Враца, която е партньор по взаимен проект със Столична община – вече са започнали да унифицират собствените си системи за издаване на превозни документи и управление на информацията за обществения транспорт с ЕСЕТ.		(включително Столична община) следва да осигурят съвместимост и интеграция чрез стандартните отворени интерфейси (API) за предаване на данни към Националната точка за достъп, без да се налага преструктуриране на националната система спрямо архитектурата на определен общински доставчик.

		II. КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РЕДАКЦИИ ПО ТЕКСТОВЕТЕ И ПРИЛОЖЕНИЯТА НА ПРОЕКТА		
		1. Чл. 6. (1) Лицата по чл. 5, ал. 1, т. 1–4 и 7 предоставят на потребителите и крайните потребители чрез Националната точка за достъп: 1. статични данни за пътувания и за трафик: … л) допълнителна информация за транспорт по разписание, когато е приложимо (основни общи стандартни тарифи и съоръжения на превозното средство, включително по отношение на класи за пътуване и наличието на бордови безжичен достъп до интернет (WiFi), наличие на условия за бордово хранене (вендинг машини на борда, вагон-ресторант или вагон-бистро), наличие и условия за достъп до велосипеди).	1. Не се приема.	Предложеният детайл на данните (наличие на вендинг машини, вагон-ресторант или вагон-бистро) надхвърля задължителния минимален обхват от статични данни за пътувания и трафик, определен в европейската рамка за информационни услуги и в Закона за обществения транспорт. Въвеждането на подобно задължение би създало прекомерна административна и техническа тежест за превозвачите (особено в автомобилния транспорт), без това да представлява критично необходима информация за функционирането на националната платформа.
		2. Чл. 6. (1) Лицата по чл. 5, ал. 1, т. 1–4 и 7 предоставят на потребителите и крайните потребители чрез Националната точка за достъп: 1. статични данни за пътувания и за трафик: … м) разположение на местата в превозните средства, които подлежат на резервация при пътуване (схема на местата в превозното средство, ясно обозначаваща кои места са до прозорец и/или пътека, дали местата са в салон или купе, разполагат ли местата с възможност за зареждане на устройства (електрически контакт), информация за местата, пригодени за хора с намалена подвижност).	2. Не се приема.	2. Предоставянето в реално време на данни за конкретни заети места и участъци от маршрута изисква непрекъсната двупосочна интеграция с контролните системи за продажба на всички оператори в страната. На този етап това е технически неефективно и неприложимо за голяма част от регионалните и общинските превозвачи, поради което залагането му като задължително нормативно изискване ще възпрепятства прилагането на Наредбата.

				В допълнение, информация за местата, пригодени за хора с намалена подвижност се предвижда да бъде налична чрез изискването на чл. 6, ал. 1, т. 1, буква „и“ от Наредбата.
		3. Чл. 6. (1) Лицата по чл. 5, ал. 1, т. 1–4 и 7 предоставят на потребителите и крайните потребители чрез Националната точка за достъп: 2. динамични данни за обществения транспорт, включително: … г) информация за заетите места в превозното средство, ако превозния документ, издаван за него, позволява резервация на места (включително начална и крайна точка на резервацията по даден курс); д) информация за заетите места в превозното средство за превозване на велосипеди, ако превозния документ позволява превозване на велосипед (включително начална и крайна точка на резервацията); е) степенувана информация за запълняемост на превозното средство за всеки изпълнен курс, определена от брой продадени билети, спрямо наличните места, както и по други методи, одобрени от доставчика за отразяване на запълняемостта в реално време.	3. Принципно се приема	3. На този етап не е задължителна информация съгласно Делегиран Регламент (ЕС) 2017/1926.
		4. Чл. 6. (1) Лицата по чл. 5, ал. 1, т. 1–4 и 7 предоставят на потребителите и крайните потребители чрез Националната точка за достъп: 2. динамични данни за обществения транспорт, включително: а) информация в реално време за курсовете/полетите (местоположение на превозното средство, очаквано време на заминаване и пристигане, закъснения, анулирания, проследяване на възможните връзки);	4. Приема се.	4. Информация в реално време за курсовете/полетите (очаквано време на заминаване и пристигане, закъснения, анулирания, проследяване на възможните връзки) се предвижда да бъде налична чрез изискването на чл. 6, ал. 1, т. 2, буква „а“ от Наредбата.
		5. Чл. 13. (3) Националната точка за достъп преобразува постъпилите данни по ал. 1 към изискващите се стандарти само	5.Не се приема.	5. Определянето на фиксиран 7-дневен срок за всички възможни

		когато: 1. подателят на данни временно, но не повече от 7 календарни дни, предоставя данни в допустим, но различен формат поради техническа невъзможност;		казуси на техническа невъзможност е непропорционално. При по-тежки технически и инфраструктурни аварии или мащабни надграждания на софтуерни системи такъв срок е обективно недостатъчен, което би довело до неоправдано изключване на податели на данни от системата. Преценката за разумния срок следва да се прави за всеки конкретен случай от администратора на Националната точка за достъп спрямо естеството на проблема.
		6. Чл. 24. … 8. списък на превозните средства/подвижен състав, с които ще се извършват превозите, както и наличието/отсъствието на оборудване с технически устройства за предаване на данни за местоположението им, а за метрополитени - списък на влаковете и наличие/отсъствие на инструменти за установяване на местоположението им чрез екстраполацията му от наличната в метрополитена автоматика за управление на движението;	6. Не се приема.	6. Предложеното допълнение излишно натоварва регистрите с данни за превозни средства, които не притежават техническа възможност да подават данни за местоположение в реално време. Относно метрополитена – Наредбата урежда общите стандарти за обмен, а специфичните методи за определяне на позицията (чрез автоматиката за управление на движението и блок-участъците) са обект на технологична реализация на ниво оператор, а не на детайлно нормативно регулиране в подзаконов акт.
		7. Чл. 39. (2) Цифровият портфейл може да бъде: 1. мобилно приложение, създадено и поддържано като част от Националната система за единен превозен документ или мобилно приложение, създадено и поддържано от оператор или възложител на превози с обществен транспорт по реда на Закона за обществения транспорт, чрез което единният превозен документ, съхраняван в системата, се	7. Не се приема.	7. Единният превозен документ по смисъла на Закона за обществения транспорт се издава и управлява от Националната система за единен превозен документ. Допускането на външни общински или частни приложения като самостоятелни

		представя за проверка чрез машинночетим код или чрез безконтактен интерфейс;		„издатели“ и цифрови портфейли на такъв документ компрометира сигурността, единния архитектурен модел и контрола върху издаването и валидацията на национално ниво. Общинските приложения могат да се интегрират единствено като клиентски среди чрез одобрените официални интерфейси на Националната система.
		8. Да се допълни раздел “План на пътуване (Обществен транспорт)” на Таблица 2 в Приложение 1 от 8 Наредбата с два нови реда, като информацията в колона 4 “Приложим стандарт/формат” разчитаме да се попълни от вносителя на проекта за Наредба: Услуги на борда Информация за услуги и възможности за комфортно пътуване в превозни средства (вагон-ресторант/бистро, контакти за зареждане на устройства, места за велосипеди и т.н.) Транспортни оператори [Да се посочи конкретният формат и/или събсет в рамките на приложимите стандарти] Разположение на местата Информация за разположението на местата в превозни средства, в които е възможна резервация на място и информация за техните свойства (до пътека/до прозорец, в салон/купе и др.) Транспортни оператори [Да се посочи конкретният формат и/или събсет в рамките на приложимите стандарти]	8. Не се приема	8. Виж т. 2

		9. Да се допълни раздел “Оперативна информация за обществен транспорт” на Таблица 3 в Приложение 1 от Наредбата с два нови реда, като информацията в колона 4 “Приложим стандарт/формат” разчитаме да се попълни от вносителя на проекта за Наредба: Запълняемост на превозните средства в реално време Информация за броя заети/свободни места за пътници и/или велосипеди, подлежащи на резервация, информация за средна запълняемост на превозното средство по тип места Лица по чл. 5, ал. 1, т. 1, превозвачи [Да се посочи конкретният формат и/или събсет в рамките на приложимите стандарти] Скаларна запълняемост в реално време и историческа такава Информация за запълняемостта на превозното средство в реално време или за прогнозната дата на пътуване спрямо историческа натовареност за периода или спрямо броя вече закупени превозни документи за конкретен курс, дефинирана в степени: ● празно ● слабо натоварено ● средно натоварено ● много натоварено ● няма свободни места Лица по чл. 5, ал. 1, т. 1, превозвачи [Да се посочи конкретният формат и/или събсет в рамките на приложимите стандарти]	9. Не се приема.	9. Виж т. 2
		10. Приложение № 1 към чл. 6, ал. 2 Раздел IX. Изисквания за актуализация и качество на данните 16. Контрол на качеството на данните 16.2 При установяване на системни проблеми с качеството на данните от определен подател (напр. остаряла информация, чести грешки във формата),	10. Приема се по принцип.	10. Уведомяването за несъответствия е разписано в Наредбата в чл. 14 и чл. 15.

		администраторът на Националната точка за достъп уведомява подателя и му предоставя срок за актуализиране на данните, отстраняващо на несъответствията.		