Разгледувајќи го предлог текстот на Закон за измена на Закон за превоз во патниот сообраќај во мое име и во име на поголем број на колеги ги доставуваме следните забелешки:

Забелешките се резултат на взаемна дискусија имајќи ги во предвид можностите за имплементација на истите во пракса, со цел олеснување на административните бариери за вршење на дејност

Да се одреди во член 1 дефиниција за возило во мирување

Потрeбата од оваа дефиниција е со цел да се сузбие нелојална конкуренција која пред воведување на лиценци (и во првите три години) беше присутна - не смее да има не контролирана одјава на возила. Дефиниција за возило во мирување е потреба и поради специфичниот вид на дејност која ја вршиме, затоа што се соочуваме со сообраќајни незгоди, заплена на возила во други држави, недостаток на возачи, а рокот на лиценцата според измените е 5 години што значи дека во овој период како и претходно ќе имаме многу разни случувања кои значат и запирање на употреба на одредени возила поради намален обем на работа (понуда и побарувачка). Оваа дефиниција е директно поврзана и со член 8 и 9 од постојниот закон, односно и од предлозите за измена кои се неразбирливи за сите нас и затоа треба да претрпат измени во деловите за тоа кои документи се носат како докази за добивање на лиценца (дупли одредби), односно и за неjзино продолжување, како и за документи кои се наведени во предлог измените за одјава на возила. Наведените документи (докази) се документи кои треба да се носат во МВР- одделение за регистрација / одјава на возила и затоа не може друг орган да биде одговорен за оценка на исправност на тие документи кои можат да бидат злоупотребени и од превозниците, но и од одредени лица во Министерство за транспорт и врски кои не се специјализирани за оценка на веродостојноста на истите, а најбитно од се е што нема можност Министерство за транспорт и врски да им ги одземе регистарските таблици за возилото издадени од МВР, кои регистарски таблици ќе овозможат и понатамошно управување со возилото кое ќе биде одјавено од министерството за транспорт и врски. Доставување на оригинална потврда од МВР и/или поништена сообраќаjна дозвола за основот на расходување или ставање на возило во мирување е единствен документ кој треба да биде одреден за одјава на извод од лиценца исто како што сообраќајна дозвола за возило е основ за добивање на извод од лиценца.

Во исто време поврзано со дефиниции, но и со член 8-б од постојниот закон каде се одредува обука на возачите, крајно време е да се воведе КОД – 95 и да се внесува во возачката дозвола на возачот за што сите контролни органи јасно и недвосмислено ќе разберат дека возачите имаат СПК на возач. Ваш е изборот дали ќе издавате СПК во хартиена верзија или ќе издавате потврда за да се носи до МВР и при вадење на возачка дозвола да се напише КОД 95 – едноставна процедура која ја преферираат скоро сите држави од ЕУ. Возачката дозвола за професионални возачи е со рок на важење од 5 години исто како што е и рокот на СПК на возач.

Да се воведе уште еден центар за обука покрај авто школа за почетна квалификација, да се предвиди возило за периодична обука на професионален возач е нешто што се коси со праксата и обученоста на возачите кои низ полагање за возачки категории и секојдневно управување со возило е крајно нереално решение. Ние превозниците сме соочени со недостаток на возачи, а ако се зголемат обучните центри и средствата кои ќе се плаќаат за нив ќе нема лице кое ќе сака да полага и да потроши толку средства за да стане возач.

Воведување на толку строги критериуми за вработени во Центар за обука значи создавање на монополи и покачување на цената на обука која и сега е терет за возачите, а со измените ќе значи минимум 300% зголемена цана за обука особено што ќе мора да имаат и полно работно време за вработените лица за да се извршува повремена работа за неформална образование.

Воведување дополнителен сертификат е уште една нерационална давачка со која се оптеретуваат возачите кои имаат огромен број на документи за да ги обезбедат, а да не зборуваме колку пати ги менуваат биометриските пасоши заради преполнување на страниците со печати од државите низ кои се движат, постои возачка и КОД 95 и со тоа се надминува овој проблем, решението е дадено од Европска Унија и нејзиното законодавство со кое се усогласуваме.

Во однос на член 8 каде се предвидуваат услови за добивање на лиценца после поминати скоро 10 години, кога постои раст и развој на голем број превозници кои имаат возила Еуро 3, 4, 5 и 6 стандард, да постојат црни возила, возила со Е0,1 и 2 стандард е недозволиво затоа државата мора да определи или лимит со Еуро стандард на возила од Еуро 3 па нагоре (заштита на животна средина, безбедност во сообраќајот) или да се одреди минимален број на возила кои можат да добијат извод од лиценца за меѓународен превоз (недостаток на транспортни дозволи) или да се забрани издавање на лиценци за нови правни субјекти, доколку сакаат превозно трговско друштво новите превозници можат да купат фирма од постојните кои се регистрирани не работат успешно или се во мирување, односно неактивни согласно евиденцијата во Централен регистар. Може да се даде одреден период за прилагодување на превозниците со новите одредби во законот, за секој постепено да успее да ги намали или промени возилата или да си обезбеди Сертификат за еуро стандард на возило со кое ќе докаже дека возилото не спаѓа во група на црни возила.

Во исто време крајно време е она што е и наведено во барањето за добивање на лиценци министерството по службена должност да си ги обезбедува документите, но најбитно е возилата кои се веќе евидентирани во личниот картон на превозникот да останат како доказ (согласно член 8 од постојниот закон) кој го прибавува Министерство за транспорт и врски, а нивната одјава од базата на превозници да биде врз основа на потврда од МВР за основот на нивно бришење или привремено ставање во мирување. Да се престане со праксата при продолжување на рокот на лиценцата секој да носи сообраќајни дозволи заверени на нотар кога се знае дека возилата нон стоп се на пат па кај поголеми превозници оваа процедура трае со месеци, а за средствата кои се даваат за нотар да не дискутираме. Секогаш кога се пријавува ново возило се носат документи заверени на нотар, регистрацијата е една година и се обновува па така и за сите 4 односно 5 години од важноста на лиценцата министерството не бара нов доказ за регистрација туку го прифаќа возилото кое е евидентирано во личен картон се додека ние сами не доставиме документи за негово бришење.

Лиценците мора да си го зачуваат основниот број, а не на секои 4 години да добиваат нов број со кој број имаме проблем во комуникација со нашите деловни партнери па објаснуваме дека секогаш на 4 години добиваме нови лиценци. Мора да се изнајде начин за ознаки кои ќе бидат поврзани со првиот број на лиценцата добиена од министерството, може да се пишува пример: 1025/1 наредната да биде 1025/2 и т.н со што се зачувува основниот број на лиценцата.

Мора јасно да се направи разлика меѓу постапка која се однесува на правно лице кое за прв пат поднесува барање за да добие лиценца за вршење на дејност од правно лице кое со години има лиценца и е евидентирано во база на превозници во министерството.

Рокот за издавање на лиценца, а со тоа и на извод од лиценца треба да е сведен на минимум 2 до 5 дена, а не 30 дена како што е напишано во законот- застојот во работата не е во интерес на никого во државата, а врските и барањата за помош и забрзување на процедурите ќе се множат без потреба.

ЕКМТ дозволите се најбитните дозволи за секој превозник, револтот кој беше и сеуште е кај сите нас поради настанот од 2016 година (никој не е казнет) упад во системот од страна на вработен во министерството мора да се сузбие и да се оневозможи со одредба во законот која ќе значи казна за секој превозник кој прави било какво изигрување на системот сам или со помош на друг, а тоа е да не може да аплицира за ЕКМТ дозволи во наредната година, секој што прави тешки прекршоци на користењето на ЕКМТ дозволата исто така треба да се казни, кога нема да можат да аплицираат една или две години тогаш секој ќе се труди да ги спроведува прописите без барање за интервенции однадвор.