



ЗАБЕЛЕШКИ НА ПРЕДЛОГ ТЕКСТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНИ НА ЗАКОН ЗА ПРЕВОЗ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ ОД 31.01.2018 година

ЧЛЕН 9 од предлог текстот за измени на ЗППС

Разгледувајќи го предлог текстот би сакале да укажеме на фактот дека во оваа фаза неопходно е да се изврши целосно усогласување на Директива 2003/95/EЗ и после 10 години да има нејзино имплементирање со донесување на законски одредби за упишување на КОД 95 на задната страна на возачките дозволи на возачи кои вршат превоз на стока и патници со кој код се потврдува дека возачите имаат помината првична квалификација, односно периодична обука за стекнување на професионална компетентност за учество во меѓународен превоз во патниот сообраќај и да се затвори процесот на усогласување со горенаведената директива.

Во предлог текстот на законот треба да се воведат дефиниции за:

Возач во патниот сообраќај или како што се вика професионален возач кој се разликува од другите возачи кои учествуваат во патниот сообраќај, потоа да се даде дефиниција и за тоа што е КОД 95, односно и за возач во меѓународниот превоз, поради допрецизирање на член 8-б и јасната разлика која постои меѓу возачи во внатрешен и меѓународен превоз. Во исто време со овие одредби треба да се опфатат и возачите со „Б“ и „БЕ“ категорија поради обврската која ја имаат согласно ЗППС да поседуваат СПК на возач кога управуваат возила во меѓународниот превоз со носивост до 3.5Т или заедно со приколката имаат вкупна маса од 6 Т. Врз основа на Закон за безбедност во сообраќајот со „Б“ и „БЕ“ категорија дозволено е да се управува со возило до 4,7 тони носивост.

Во член 9 од предлог текстот за измени на ЗППС кој се однесува на член 8-б од основниот закон, мора да се земе во предвид дека со усогласување на Закон за безбедност во сообраќајот, усогласената форма и содржина на возачката дозвола, правилата за опремување на авто-школите и воведување на поголем дел од теоретска обука за возачи на теми кои се важни за првични квалификации на возачите сме се доближиле до исполнување на регулативите на Европска Унија, а со тоа се остваруваат можностите да се поврзе материјата која е во надлежност на Министерство за внатрешни работи и на Министерство за транспорт и врски за да не се нанесе голема материјална штета на професијата возач со дополнителни обуки на три места и плаќање на дополнителни средства за посебни обуки и сертификат кој се користи само од страна на држави кои немаат идентични возачки дозволи со возачките дозволи од земјите членки на Европска унија - нашата возачка дозвола е ИДЕНТИЧНА со возачките дозволи кои Европската комисија ги бара согласно директивите.

Врз основа на искуство кое го разменивме со другите Асоцијации, доволно е министерството да издаде посебно овластување на авто-школите, со дополнување на материјата во теоретскиот дел со сите теми кои не се опфатени иако речиси 90% од материјата на периодична обука е застапена и во првичната квалификација која ја

спроведуваат авто школите, што ќе претставува дополнување на теоретскиот дел, а практичниот дел е идентичен. Што значи нареден чекор како дополнување на се ова е испитот кој и со првична или без првична квалификација возачите ги полагаа за да се стекнат со СПК на возач на база на обука во овластени центри. Препорака за првична квалификација на Европската комисија е **авто – школа**, а полагање на испит е предвиден само за првичната квалификација, но сепак свеста кај нашите возачи и работодавачи, односно и кај овластените центри сеуште не е на ниво кога треба да се остават возачите сами да одлучат и реално да посетуваат обука во траење од 35 часа без притоа да имаат обврска за да полагаат испит.

Во однос на периодичната обука и обврската да се има возило за обука, исто така директивата тоа го има како опција, но поголем број на држави не користат ни возила ниту симулатори (ова е право на избор на државите) но самиот факт дека возачот постојано вози на терен, не постои некој кој би му покажал како тоа се прави на кратки релации или со симулатор, па затоа повеќе се обрнува внимание на теоретски теми кои значат потсетување или запознавање со нови ситуации или напредок на технологијата, а кај нас поради фактот што не сме член на ЕУ, со запознавање со обврските кои возачот ги има врз основа на потпишани Билатерални спогодби и видови на меѓународни транспортни дозволи при вршење на превоз во патниот сообраќај.

Воведување на посебни сертификати ќе значи зголемување на трошоци за возачите (без никакви оправдани причини) и време потребно за добивање на СПК на возач и чекор назад во однос на целосно усогласување со законодавството на ЕУ кога знаеме дека и возачката дозвола е со рок на важење од 5 години и со големи заштитни стандарди, а истото е направено со цел да се поклопува и со рокот на важење на СПК на возач како меѓународно признаен код за СПК на возач во меѓународниот превоз препознатлив од страна на сите контролни органи што во исто време значи и исполнување на условите согласно Повелба за квалитет во однос на возачи кои ќе управуваат со возила кои ќе користат ЕКМТ транспортни дозволи, но и за сите останати возачи кои учествуваат во меѓународен превоз согласно Директивата 2003/95/ЕЗ. Во 2015 година се спроведе тендер за јавна набавка (кој пропадна), а во кој се одбра опција да се прават пластифицирани сертификати (независно од возачката дозвола) по цена од 38 евра денарска противвредност (2.350 денари), наспроти цената на возачката дозвола која е 280 денари за образецот (без административни такси), која сума требаше да биде уплатувана на сметка на приватен правен субјект ангажиран од Министерство за транспорт и врски, наместо во буџет на државата.

Со цел да има препознатлив документ врз основа на кој ќе постапува Министерството за внатрешни работи, може вие како министерство да продолжите да го издавате СПК во хартиена форма и/или за избегнување на секаква злоупотреба за потребите на МВР може да се издава Потврда за поседување на СПК на возач.

Заложбите на Влада на Република Македонија е воспоставување на услови за одржлив раст и развој со минимални трошоци и анулирање на секакви посреднички правни субјекти кои би значело зголемување на цена за документ за кој државата согласно обврската за влез, односно членство во Европска Унија презела обврска да ги усогласи сите директиви и регулативи со националното законодавство како реформски чекор за раст и развој и ги усогласила во овој дел.

Во врска со условите кои се предвидени во членот 9 вв член 8-б од ЗППС – мора да се земе во предвид дека овие Центри за обука не се од карактер на формално образование туку од карактер на неформално образование кое се регулира со Закон за образование на возрасните и затоа не може некој да предвидува полно работно време и плус да се има и економист, правник и сообраќаен инженер туку основен услов е лицата да бидат вработени или ангажирани по договор за привремена или повремена работа и да поседуваат Сертификат за обучувач кој им го дава правото да вршат обуки. Овој дел мора да се усогласи со Закон за образование на возрасните каде за обуки кои се вршат само доколку има пријавени кандидати, а не секој ден континуирано како што сакате да биде со предлог измена на член 8-б. Во член 1 став 2 од Закон за образование на возрасните јасно е наведено: **„Образованието на возрасните е дел од единствениот систем на образованието на Република Македонија.“** во спротивно ова ќе значи кршење на правата согласно Устав за секој претприемач кој сака да ја врши оваа неформална обука.

Во однос на Член 13 став 4 и 7 од предлог текстот за измени на ЗППС би сакале да укажеме на проблемите кои би настанале доколку, откажаниот испит по вина на правен субјект кој вие сте го одбрале и треба професионално да ги извршува преземените обврски се закаже за некој друг термин без јасно дефинирани одредби (наредниот ден) ќе сносит директна вина за денгуба на возач кој врши мобилна работна задача која е поврзана со работа надвор од границите на државата. Возачот планирал, не вози само за да биде присутен на испит, а нечија немарност директно му предизвикува загуба и на него, но и на превозникот чии возила стојат.

Предлог:

Во став 4 да се корегира, зборовите „друг термин“ се заменуваат со зборовите „за друг термин веднаш наредниот ден“

Во однос на забраната за полагање во случаи ако возачот биде фатен дека користи некои недозволиви средства за препишување каде зборовите „три години“ ги заменуваат со „три месеци“ мора да се направи разлика помеѓу испит кој го полага возач за СПК на возач и за управител или од него овластено лице. Што значи оваа одредба мора да се раздели јасно и прецизно со цел да не бидете директни виновници за отпуштање од работа на возач кој нема да биде функционален цели 3 или може и 4 месеци во зависност од датата за закажување на следен испит.

Наш предлог е за возач да се одреди жалба да се доставува во рок од 8 дена до Комисија во рамките на Министерството за транспорт, со цел да се избегне делот од наведениот став: во рок од 30 дена да достави жалба до Суд. Потоа да се раздели рокот за кој ќе може возачот да го повтори испитот и да биде максимум 30 дена.

Егзистенцијата на возачите со дадените одредби е загрозувана, но и на работодавачите затоа што има голем недостаток од професионални возачи, што значи штетата би била многу поголема отколку што би значела мерката забрана од 3 месеци за лице кое има средно или можеби само основно образование или од постарите возачи не завршиле ниту четири одделенија од основното образование.

Во делот кој е прикачен на ЕНЕР како ИЗВЕШТАЈ ЗА ПРОЦЕНКА НА ВЛИЈАНИЕТО НА РЕГУЛАТИВАТА би сакале да укажеме на една грешка, не знаеме дали е намерна или

ненамерна, но сепак ќе предизвика забуна кај секој кој ќе ги разгледува забелешките дадени по предлог текстот за измени на Закон за превоз во патниот сообраќај објавен на 31.01.2018 година на ЕНЕР или доколку сами одредени лица во институциите сакаат да ги споредат податоците наведени како измена на ЗППС во министерството, во Влада или во Парламент, ќе се соочат со неможност истото да го направат и да ги утврдат насоките во однос на определување на законска рамка за вршење на обука на возачи.

Имено се работи за следното:

Во ИЗВЕШТАЈ ЗА ПРОЦЕНКА НА ВЛИЈАНИЕТО НА РЕГУЛАТИВАТА наведено е:

„Во делот на пристапот на пазарот, Законот е делумно усогласен со Регулативите и Директивите на ЕУ. Со предлог измените се предвидува целосно усогласување со Регулативата 1071/09 и Директивата 59/03 на ЕУ.”

Се обидовме да најдеме која е Директивата 59/03 на ЕУ (вака запишана) и најдовме дека слично такво означување се однесува на Прокурзори (производи од кои може да се произведе дрога)

Насловот е: Заеднички став (ЕЗ) бр.59/2003

Усвоена од советот на 29 септември 2003 година

Со цел донесување на Регулатива (ЕЗ) бр.../2003 на Европскиот парламент и на Советот на...на прекурзори на лекови

(2003/C 277 E/03)

Директивата со која треба да се усогласи ЗППС во делот на обуки за возачите е Директива 2003/59/ЕЗ и во ниеден документ од ЕУ немаме сретнато дека истата се пишува поинаку.

DIRECTIVE 2003/59/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 15 July 2003 on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers, amending Council Regulation (EEC) No 3820/85 and Council Directive 91/439/EEC and repealing Council Directive 76/914/EEC.

Со почит,

Сања Милошевска
Генерален секретар



Асоцијација Превозник - Скопје

Ул.Перо Наков бр.1 (Жас Реон 80) – 1000 Скопје

Тел: 00 389 2 2551 057, Моб: 00 389 70 695 216, 00 389 78 382 020

Mail : prevoznik.mk@gmail.com Web: <https://www.prevoznik.org.mk>