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

Во Член 1 од предлог текст за измени на ЗППС да се напише дефиниција за:

Возило во мирување е возило за кое превозникот има одјавено сообраќајна дозвола и истото нема статус на искористено возило согласно со закон за возила, поради дефект, сообраќајна незгода, потреба од вработување на возач, необновена регистрација на возило и слично, односно привремено не се користи за вршење на целите на дејноста.

Објаснување:

Оваа дефиниција е основна за да се изврши целосно усогласување со одредбите на Закон за возила кој го обврзува Министерството за внатрешни работи да постапува согласно член **40** (Задолжителност на одјава) и член **41** (Должности на сопственикот при одјавување на возилото) при спроведување на чин одјава на регистрирани возила, што значи законска обврска по било кој основ на одјава на регистрација е органот кој ги регистрирал. Причините за одјава на возилата ги одредува и прифаќа надлежен орган во Министерство за внатрешни работи за регистрација на возила и по барање на странката **издава потврда** врз основа на која треба да се постапува при корегирање на регистрираниот возен парк на превозникот во база на превозници која се води во Министерство за транспорт и врски.

Врз основа на Закон за превоз во патниот сообраќај, односно условите за издавање на лиценци за вршење на дејност и/или обновување на истата или како тековна обврска при враќање на извод од лиценца за одредено возило министерството мора да има доказ кој ќе го издаде органот кој го регистрирал возилото затоа што и при евиденција на возилата во базата на превозници се запишува врз основа на податоци наведени во сообраќајна дозвола, а не на база на други документи кои се обврска да се доставуват во МВР за регистрација / одјава на возилата.

Оваа дефиниција ги раздвојува возилата кои се трајно отуѓени од оние кои имаат својство на неискористени возила. Ниедно возило кое сеуште може да се користи за превоз во патниот сообраќај не смее да се брише од евиденција во базата на превозници. При обновување на лиценца ако не постои оваа дефиниција се јавува проблем и за возила кои се запленети во други држави, а кои превозникот не сака да ги брише од евиденција туку бара истите да бидат дел од обновената лиценца.

Без оваа одредба во државата ќе имаме појава на диви превозници ако секој може директно во МТВрски да си доставува доказ согласно Закон за возила без истото да биде потврдено од Министерство за внатрешни работи, што не е цел на овој закон, што значи по потреба ќе се одјавуваат и пријавуваат возила. Исто така ова е и мотив за зголемување на мито и корупција во државата кај царината, полицијата и државниот транспортен инспекторат како контролни ограни кои треба да ја контролираат оваа појава.

Напоменуваме дека оваа дефиниција е поврзана со член 8 и со член 9 од постојниот закон и нивните измени според овој предлог закон.

Регулативата 1071/2009/ЕЗ јасно и недвосмислено преку дефинициите укажува дека секој мора да ја регистрира својата дејност доколку врши превоз на патници или стока, а тоа подразбира опфаќање на секое возило кое се употребува за таа цел, имено:

„**'професија патен превозник'** значи професијата патен превозник на патници или професијата патен превозник на товар;

'претпријатие' значи **секое** физичко или правно лице, без разлика дали со профитна или непрофитна цел или **секое** здружение или група лица без статус на правно лице, без разлика дали со профитна или непрофитна цел или **секое** официјално тело, без разлика дали има правен идентитет или е зависно од орган, кој има таков идентитет, кое извршува превоз на патници или **секое** физичко или правно лице кое извршува превоз на товар со стопанска цел;“

Затоа мора во ЗППС да има алтернатива за евиденција на „возило во мирување“ за да не се дојде до ситуација еднаш евидентирано возило да се појави на транспортниот пазар, а притоа претходно да е одјавено од базата на превозници која ја води министерството за транспорт и врски.

<u>Во Член 1</u> од предлог текст за измени на ЗППС да се напише дефиниција за:

„Возач во патниот сообраќај“ е лице кое управува со комерцијални возила во јавен превоз или превоз за сопствени потреби на стока или патници во патниот сообраќај.

„Возач во меѓународен превоз на стока или патници е лице кое има завршено првична квалификација, односно периодична обука за возач со категорија „B“, „BE“, „C1“, „C1E“, „C“, „CE“, „D1“, „D1E“, „D“, „DE“.

„КОД 95 е интернационална ознака која означува Сертификат за професионална компетентност на возач во патниот сообраќај.

Објаснување:

Со дополнителните дефиниции се појаснуваат одредбите од член 8 и 8-б од постојниот закон, односно се дефинира за кого се однесува СПК на возач правејќи разлика со сите други возачи кои се предмет на Закон за бебедност во сообраќајот согласно категориите кои се наведуваат во возачката дозвола и на возачите кои се предмет и на овој закон. КОД 95 е интернационална ознака признаена од земјите членки на Европска унија и е дел од усогласувањата со Директивата 2003/59/ЕЗ и начин за докажување дека возачот поседува СПК на возач.

Издавање на СПК на возач во нашата држава започна во период 2008/2009 како исполнување на одредбите од Директива 2003/59/ЕЗ, но поради неусогласеност на возачките дозволи со возачките дозволи на ЕУ истиот се издава во хартиена форма и како таков надлежните органи од државите членки на ЕУ го прифаќаат (без разлика што не е во форма на пластична картица). Со воведување на новите возачки дозволи од 2010 година, рокот на важноста на возачките дозволи од 5 години усогласено во 2015 година преку Закон за безбедност во сообраќајот и дефинитивно со објава на правилникот за авто-школи во 2017 година, се создаде можност за целосно усогласување со барањата од Директивата 2003/59/ЕЗ, а аналогно на тоа и со Повелба за квалитет. Фактот дека во Македонија постои СПК на возач не треба да се занемари и со одредени решенија во законот кои не соодветствуваат на реалната состојба само за потребите на Повелба за квалитет (исклучиво се однесува за превозници кои вршат превоз на стока со ЕКМТ дозволи) да се воведуваат одредени решенија како за прв пат да почнува да се издава СПК на возач кога истиот се бара за сите возачи со соодветна категорија кои вршат меѓународен превоз во патниот сообраќај поради усогласување со законодавството на Европската Унија.

<u>Во член 4</u> од предлог измените на ЗППС не е наведено кој став од член 5 на постојниот закон ЗППС ќе гласи и/или се менува: „Посебните техничко-експлоатациони услови

пропишани за одделните видови на превоз, упатството, формата и содржината на потврдите од **ставот (3)** на овој член ги пропишува министерот за транспорт и врски.“

Објаснување:

Новиот став во себе ги содржи одредбите на став 2 и став 8 од член 5 на постојниот ЗППС кои гласат:

(2) Посебните техничко-експлоатациони услови за возилата за одделни видови на превоз ги пропишува министерот за транспорт и врски.

(8) Формата и содржината на потврдата од ставот 5 на овој член ја пропишува министерот за транспорт и врски.

Аналогно на погоре наведеното значи дека или став 2 или став 8 треба да се избришат па на местото на еден од овие ставови да се стави текстот од предлог ЗППС за кој не е наведено кој став всушност ќе биде во член 4 од предлог текстот за измени на ЗППС исто така нејасно е кој ќе ја пропише и формата и содржината на потврдата од став 4 на член 5 од ЗППС, кој гласи:

(4) При прегледот на возилата овластената техничка служба од ставот 3 на овој член за секое прегледано возило издава и потврда за еколошките стандарди на возилото.

Исто така во новиот став (без број) не е јасно зошто законодавецот се повикува **на став (3)** од член 5 од ЗППС кога обврската за издавање на одредена ПОТВРДА е дадено **во став (4) и став (7)** (односно со измената став (7) се трансформира во став (6)), а со став (3) се одредува кој може да ги спроведува прегледите, а не и обврската за издавање на потврда.

<u>Во член 6</u> од предлог текстот за измени на ЗППС, во реченицата која се додава на став 2 од член 7 на постојниот ЗППС по бројот 8 се додава **„седишта“** за да се определи кое значење има бројот 8.

<u>Во член 7</u> од предлог текстот за измени на ЗППС во став 1 точка 2 од новиот член 8 на ЗППС има грешка во повикување на ставови од член 7, се работи за следното:

Точка 2 од овој член се однесува исклучиво на обврски кои треба да ги исполнат сите правни и/или физички лица превозници кои поседуваат возила во сопственост, а не и организатори на превоз кои не поседуваат возила во своја сопственост, ова значи во точка два да се корегира и напише **„од членот 7 став 1 точка 1 и 2“**

Во точка два додавање на зборот **„финансиски“** лизинг ги ограничува правата на превозниците да потпишуваат **„стоков“** лизинг со производителот на возила или негов претставник при купување на возила. Стоковиот лизинг има поповолни услови од финансискиот лизинг кој задолжително се врши преку одредена банка.

<u>Во став 2 од членот 7</u> од предлог текстот за измени на ЗППС би требало со цел да се даде придонес во надминување на загаденоста на животната средина која е основен приоритет во државите од Европска Унија и приоритет кој го имаме и ние како држава за усогласување со нивното законодавство, а со тоа и да најдеме дел од решението за надминување на проблемите со кои се соочуваме секојдневно особено во зимскиот период од загаденост на воздухот, но во исто време и спроведување на мерка за намалување на енормно големиот број на возила кои се дефинираат како црни возила (од Еуро 0 до Еуро 2 стандард) треба овој став да се дефинира како:

„Лиценца од член 7 став 1 точка 1 и 2 се издава само на превозници кои поседуваат моторни возила со минимум Еуро 3 стандард и еколошки приклучни возила“

Овој став може да има одложена примена од минимум 18 месеци, со цел превозниците да се прилагодат на воведената измена. На овој начин сите црни возила кои се постари од 25 години нема да се користат во превозот на стока и патници со што би се дал придонес и во кампањата која ја спроведува Министерството за внатрешни работи за безбедност во сообраќајот, а државата за здрава животна средина што е и дел од Програмата на Владата.

Во став 6 од член 7 од предлог текстот за измени на ЗППС зборовите **„продолжување на важноста на лиценцата“** треба да се замени со зборовите **„обновување на лиценцата“** затоа што во постојните обрасци на лиценци и изводи од лиценци нема поле за наведување на **нова дата на важност** на истите со што би се продолжил нивниот рок, напротив се издаваат сосема нови обрасци со различни броеви на веќе постојните лиценци и изводи од лиценци и овој чин претставува обновување и континуитет во зачувување на веќе евидентираните податоци во базата на превозници која се води во министерството.

Превозниците имаат забелешка и на фактот што постојано се издаваат нови броеви на добиените лиценци кои нови броеви на секои 4 (четири) години ги збунуваат нивните деловни партнери од странство, предлагаат да се издаваат лиценци со ист број но со знакот „крос“ 1, 2, 3 и така натака, што би означувало обновена лиценца со нова дата на важење.

Аналогно на се погоре кажано со цел да се зачува континуитетот на евидентирани податоци и да се направи јасна разлика меѓу нова лиценца за прв пат издадена на превозник и обновена лиценца на превозник треба да се додаде нов став 9 кој би гласел:

„По исклучок од ставовите (7) и (8) од овој член во постапка за **обновување** на лиценца од соодветен вид, податоците евидентирани во службена евиденција на Министерството за транспорт и врски, во општините и град Скопје се податоци со кои се докажува исполнувањето на условите од став (1) точка 2, 3, 4, 6, 7 и 9 на овој член, а овластеното службено лице врши континуирана проверка на истите во целиот период на важноста на претходно издадената лиценца со размена на податоци со други државни органи и податоци кои со доставено барање за промена на податоци во евиденцијата ги доставувал превозникот.“

Објаснување:

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 кои податоци Министерството има за обврска да ги чува минимум 5 години. Со чинот на поистоветување на процесот за обновување на лиценцата и добивање на лиценца за прв пат, ќе се овозможат услови за вршење на нерегистрирана дејност особено што процедурите за обновување на лиценцата се идентични со процедурите за вадење нова лиценца. Со ова ќе се даде можност на секој превозник сам да бира кои возила и колкав број ќе пријавува во министерството без притоа да достави било каков доказ за одјавување на извод од лиценца. Овој проблем го елаборираве минатата година кога започна процесот на обновување на лиценците, а сега одново се враќаме на почеток и законски овозможувате да се појават диви превозници, а исто така значи и напуштање

на **Начело на економичност и ефикасност на постапката согласно Закон за општата управна постапка.**

Барањето на Европската комисија согласно Регулатива 1071/2009 и Повелбата за квалитет е со цел да се анулира било каква можност да има диви превозници, односно нелиценцирани возила за превоз на патници и стока кои не ги исполнуваат во целост условите за солидна финансиска состојба и добар углед.

Објаснување поврзано со дефиниција за **„Возило во мирување**“ од член 1 на овој закон.

<u>Во член 7 став 10</u> од предлог текстот за измени на ЗППС по зборот **„лиценца“** се брише текстот и се додава реченицата „**веднаш, односно во рок не подоцна од 15 дена од применото комплетирано барање“.**

Објаснување:

Електронската размена на податоци меѓу државните органи овозможува да се забрзаат роковите за издавање на лиценца, ова особено е битно за превозници кои вршат обновување на лиценцата (има континуитет во обновување на податоци) и со овој чин ќе имаат непречено вршење на дејноста која е мобилна и не трпи долги процедури за завршување на активностите на администрацијата особено што има влијание и на другите субјекти од севкупната економија на нашата држава.

Превозникот при купување на возило од странство од втора рака во процесот на добивање на одобрение за регистрација на возилото во рамките на задолжените институции за обработка на барањето губи минимум 20 до 30 дена, што значи ако и добивањето на извод од лиценца, односно лиценца е уште 30 дена, тогаш имаме инвестиција која 2 месеци е мртов капитал за кој се плаќа камати и рати кога возилото е купено на отплата.

<u>Во член 7 став 14</u> од предлог текстот за измени на ЗППС се брише – ставот е преместен е во член 6 став 1 од предлог текстот за измени на ЗППС односно член 7 став 2 од постојниот ЗППС.

<u>Во член 8</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 8-а да се промени текстот од алинеа 3 од став 2 во однос на исполнување на услови на центар за обука во врска со:

Лицата кои треба да бидат обучувачи и работното време на истите

Став 2 алинеа 3 да гласи:

“минимум три лица во работен однос кои поседуваат сертификат за обучувачи за професионална компетентност издаден од Министерството за транспорт и врски, по претходно положен испит за обучувачи за професионална компетентност врз основа на програма.“

Објаснување:

Овој вид на обуки кои не се вршат во вид на редовна едукација во образовниот систем на државата и не се одржуваат во континуитет секој ден туку зависат од пријавени возрасни лица кандидати, не може да се условуваат Центрите за обука со вработувања на лица со полно работно време, ниту пак со стриктно утврдено високо образование како што сега е во предлог измените да има економски, сообраќаен и правен факултет (три лица со различна факултетска спрема), притоа да се бара искуство од три години од областа на транспортот и плус на сето тоа положен испит за обучувач. Самиот факт

што обучувачот има искуство и плус добиен Сертификат за обучувач укажува на тоа дека секое лице со било кој факултет е стручно признато да ја извршува обуката со Сертификат издаден од Министерство за транспорт и врски, а не со тоа што и каков факултет завршил. Не постои факултет кој може овие лица да ги остручи за држење на обука од оваа материја, ако истите немаат пред се практично искуство. Одреден вид на курсеви/обуки кои се спроведуваат согласно ЗППС вие со овие решенија предвидувате услови кои не се пропишани ни за редовниот образовен систем во државата, ниту пак истите одредби се усогласени со Закон за образование на возрасните став 2 од член 1 каде се наведува: „**Образованието на возрасните <u>е дел од единствениот систем на образованието</u> на Република Македонија.“ што значи ова е спротивно на Уставот и еднаквите услови за вршење на дејност од ист вид – неформална обука на возрасни лица.**

Ваков начин на менување на условите за Обучните центри значи однапред затворање на обучните центри како правни субјекти, со исклучок на еден или два, намерно предизвикување отпуштање на вработени лица од работа и создавање монополи кои од друга страна ќе предизвикаат енормно зголемување на цена за посетување на обука, со што само ќе имаме зголемување на трошоците на превозните трговски друштва и физичките лица како поединци. Наместо ветените услови за олеснување на бариерите за вршење на дејност Вие овде создавате бариери само со цел да обезбедите профит на т.н монополи против кои се боревме 15 години. Малите и средни правни субјекти кои се основна цел за поттикнување на нивниот развој согласно Програмата на Влада во овој случај со вакви законски одредби се затвораат.

<u>**Во член 9**</u> од предлог текстот за измени на ЗППС текстот на членот се менува и ќе гласи:

Членот 8-б се менува и гласи:

„Сертификатот за професионална компетентност на возачот за учество во меѓународен превоз на патници и стока се евидентира во возачката дозвола на возач со признат интернационален „КОД 95“ и означување на рокот на важност на истиот за категории „В“, „ВЕ“, „C1“, „C1E“, „C“, „CE“, „D1“, „D1E“, „D“, „DE“. Наведени во возачката дозвола.

СПК на возач од членот 8 став 1 точка 9 на овој закон го потврдува Министерството за транспорт и врски, врз основа на уверение за положен испит за првична квалификација и издадена потврда за посетувана периодична обука за професионална компетентност на возач.

Право да полага испит има лице кое се стекнало со потврда за посетувана обука за првична квалификација. Испитот за добивање на сертификат од ставот 1 на овој член се полага пред Комисија за полагање на испит за СПК на возач за учество во меѓународен патен сообраќај (во натамошниот текст: Комисијата) формирана од министерот за транспорт и врски.

Комисијата од ставот 3 на овој член се состои од четири члена од кои два члена се од Министерство за транспорт и врски и два члена од здруженија на превозници.

Испитот за добивање на сертификатот од ставот 1 за првична квалификација се полага во испитна сесија која се спроведува секој месец.

Обуката за првична квалификација на возач за учество во меѓународен патен сообраќај трае 280 часа (или 140 часа забрзана првична квалификација). При спроведувањето на обуката од овој став се зема во предвид теоретската и практичната обука спроведена од страна на авто школи за спроведување на обуки за стекнување на возачка дозвола од соодветна категорија кои имаат Одобрение за вршење првична квалификација добиено од Министерство за транспорт и врски.

Одобрение за вршење првична квалификација на професионален возач од соодветна категорија се издава на авто школа која спроведува дополнителна теоретска

настава согласно програма одобрена од Министерство за транспорт и врски од страна на обучувач кој поседува сертификат за обучувачи за учество на возачите во меѓународниот патен сообраќај издаден од Министерството за транспорт и врски.

Кандидатот кој ја завршил обуката за првична квалификација по завршениот испит и добивање на потврда за поседување на категории „B“, „BE“, „C1“, „C1E“, „C“, „CE“, „D1“, „D1E“, „D“, „DE“ поднесува барање до Министерство за транспорт и врски за добивање доказ за поседување на СПК на возач за истиот да се евидентира во возачката дозвола.

СПК на возач односно „Код 95“ има рок на важење од 5 години кој рок е идентичен со важноста на возачката дозвола на возачот и истиот се продолжува со поднесена потврда за посетувана периодична обука на секои пет години.

Почетна квалификација се добива и преку средношколско образование за занимање возач како и низ други видови на образование за возрасни лица, под услов програмата за образование или оспособување за занимање возач да опфаќа програма за обука пропишана со овој Закон.

По завршување образование од став 10 на овој член за занимање возач, покрај редовното свидетелство се издава и СПК на возач за завршена почетна квалификација.

Лице државјанин на Република Македонија или лице од друга држава кој поседува работна виза за вршење професија возач за македонски превозник во меѓународен превоз на патници или стоки со наполнети 18 или 21 година во зависност од пропишаните граници на возраст согласно прописите за безбедност во сообраќајот, мора да поседува СПК на возач евидентиран во македонската возачка дозвола.

Периодичната обука на возач за учество во меѓународен патен сообраќај која трае 35 часа ја врши правно лице овластено од министерот за транспорт и врски кое располага со:

- минимум 30 м2 простор опремен за одржување на обуката,
- информатичка технологија за вршење на обуката на кандидатот;
- опрема за водење на евиденција за кандидатите и издадени потврди за

  посетувана обука и
- минимум три лица во работен однос кои поседуваат сертификат за обучувачи за учество на возачите во меѓународниот патен сообраќај издаден од Министерството за транспорт и врски по претходно положен испит за обучувачи врз основа на програма пропишана од Министерството за транспорт и врски.

Периодичната обука може да се извршува во интервали од не помалку од 7 часа во последната година од истекот на рокот на важноста на СКП, за кој период овластениот центар за периодична обука води евиденција за секој дел од спроведената обука и издава потврда за комплетно завршена обука на возач за учество во меѓународен превоз на патници и стока.

Потврдата за посетувана периодична обука се доставува до Министерство за транспорт и врски врз основа на која се потврдува дека возачот има СПК на возач, кој документ е основ за евиденција на КОД 95 во возачката дозвола на возачот согласно евидентираната категорија за возење.

Кандидатите за првична квалификација и полагање на испит и за периодичната обука плаќаат надоместок. Членовите на комисијата за својата работа добиваат

надоместок. Висината на надоместокот треба да биде во рамките на направените трошоци за обука: литература, потрошен материјал, трошоци за испитната комисија и друго. Трошковникот го утврдува правното лице од ставот 4 на овој член по претходна согласност на министерот за транспорт и врски. Правното лице од ставовите 7 и 13 на овој член доставува за согласност од министерот за транспорт и врски прирачник за обука изработен согласно пропишаната програма.

За кандидатите кои го положиле испитот се изработува уверение за положен испит за првична квалификација врз основа на кое Министерството за транспорт и врски по службена должност изработува потврда за поседување СПК на возачи за учество во меѓународен патен сообраќај врз основа на која возачот ќе добие возачка дозвола во која е внесен КОД 95.

Потврдата за поседување на СПК на возач се издава во рок не подолго од три дена од денот на полагање на испитот, односно доставената потврда за посетувана периодична обука.

Министерството за транспорт и врски води евиденција за лицата кои го положиле испитот за добивање на СПК на возачи и за лица на кои им е издадена потврда за поседување СПК за возач за учество во меѓународен патен сообраќај.

Во случај на оштетена, изгубена или украдена потврда за поседување СПК за возач за учество во меѓународен патен сообраќај, имателот е должен истата да ја објави за неважечка во Службен Весник на Република Македонија и за истото да го извести Министерството за транспорт и врски при што е должен заедно со барањето, пријавата за оглас да даде и своерачно потпишана изјава со точни информации за околностите под кои потврдата за СПК е оштетена, изгубена или украдена. Министерство за транспорт и врски ќе му издаде нова потврда за поседување СПК на возач за учество во меѓународен патен сообраќај со ист рок на важење.

Поблиските услови и постапката за спроведување на обуката, начинот, постапката и програмата за полагање на испитот за добивање СПК, формата и содржината на потврдата за завршена обука, пријавата за полагање на испит, уверението за положен испит и на потврдата за добиен сертификат, поблиските услови кои треба да ги исполнуваат обучувачите, ги пропишува министерот за транспорт и врски.“

Објаснување:

Во држава како нашата каде животниот стандард е на пониско ниво, во услови кога Владата се бори за намалување на трошоците во секој сегмент од работењето, кога постои основно правило и можност, воведување на дополнителни пластифицирани СПК картици како што е АДР сертификатот ќе значи тродуплирање на трошоците на возачите особено што истите не се планира да ги издава Министерството за да коштаат 200 до 500 денари и средствата да се уплатуваат во буџетот, напротив истите би коштале 2.000 или повеќе денари кои средства би се слевале во приватни сметки на одреден правен субјект (над 17.000 возачи х 2.000 денари = 34.000.000 денари или цирка 550.000 евра на секои 5 години).

Пластичен сертификат за СПК се издава доколку на возачките дозволи нема можност да се напише КОД 95 и рокот на неговата важност како што беше случај со формата на старите возачки дозволи, затоа во Директивата 2003/59/ЕЗ се дава можност земјата членка до дефинитивно усогласување и имплементирање на директивата во националното законодавство заклучно со 2016 година да може да користи и посебен образец различен од возачка дозвола (нашата држава има СПК во хартиена форма како алтернатива) кој СПК на возач за првпат во 2009 година со издавање на лиценци за меѓународен превоз станаа оперативни како еден од условите за добивање на лиценца. Доколку министерството одлучи може наместо потврда и понатака да се издава СПК на возач во хартиена форма кој образец ќе овозможи како доказ пред надлежните служби во МВР да му се заведува КОД 95 на возачот во возачката дозвола.

Доколку некој во Секретаријатот во Париз покажеше наш СПК на возач и докажеше дека се издават од 2008 година па се до ден денес ќе немавме никаков проблем затоа што се издаваат врз основа на усогласување со директива 2003/59/ЕЗ и се еквивалент кој може да се признае од работната група во Париз како што е и наведено во Повелба за квалитет, особено што е наведено: „**<u>Било кој друг модел може да се смета за прифатлив под услов таквиот модел да бидат признаен како еквивалент од страна на Работната група за патен транспорт, во согласност со правилата на процедурата подготвена од оваа Група.“,</u>** што значи ако нашиот модел на СПК го прифатила Европската комисија за сите категории на возачи кои вршат меѓународен превоз, нема зошто тоа да не го прифати и работната група во Париз.

Членот 8-б пред се треба да се усогласи со директивата 2003/59/ЕЗ, а со тоа се усогласува и со Повелба за квалитет, во извештајот кој е објавен во 2012 од Европската комисија во однос на опремата во центар за периодична обука во:

REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

on the implementation of Directive 2003/59/EC relating to the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers

е дадено објаснување во точка 2.11: „За повеќето држави-членки, слушателите (тие што се обучуваат) <u>не треба да возат на специјален терен или на симулатор</u>. Сепак, некои го овозможуваат и ова како опција.“ - што значи не е задолжително. Во Словенија не е предвидено периодичната обука да се врши со возила или на симулатор од истите причини кои и ние ви ги наведовме, се работи за професионални возачи кои секојдневно управуваат со возила и знаат многу повеќе од пракса за сите параметри на возилата, отколку што ќе можат тоа да го согледаат со возење на некое мало камионче или симулатор.

Исто како и во член 8-а и овде се служите со истите елементи за да се создадат МОНОПОЛИ, со што ќе пораснат и цените за одржување на обука за курсеви на возрасни лица кои не се дел од образовниот систем, за 35 часа обука да определите дека вработените лица треба да имаат полно работно време, а притоа незнаејќи дали секој ден ќе имаат кандидати за обука имајќи ја во предвид мобилната работа на возачите и фактот дека периодичната обука се одржува на секои пет години, ова е директен атак за затворање на поголем број на обучни центри за периодична обука.

Овој вид на обуки кои не се вршат во вид на редовна едукација во образовниот систем на државата и не се одржуваат во континуитет секој ден туку зависат од пријавени возрасни лица кандидати, не може да се условуваат Центрите за обука со вработувања на лица со полно работно време, ниту пак со стрикно утврдено високо образование како што сега е во предлог измените да има економски, сообраќаен и правен факултет (три лица со различна факултетска спрема), притоа да се бара искуство од три години од областа на транспортот и плус на сето тоа положен испит за обучувач. Самиот факт што обучувачот има искуство и плус добиен Сертификат за обучувач укажува на тоа дека секое лице со било кој факултет е стручно признато да ја извршува обуката со Сертификат издаден од Министерство за транспорт и врски, а не со тоа што и каков факултет завршил, овие услови еден со друг се исклучуваат. Не постои факултет кој може овие лица да ги остручи за држење на обука од оваа материја, ако истите немаат пред се практично искуство. Одреден вид на курсеви/обука кои се спроведуваат во согласност со ЗППС вие со овие решенија предвидувате услови кои не се пропишани ни за редовниот образовен систем во државата. Предложените измени претставуваат чин на дискриминација споредено со сите кои вршат одредени неформални обуки затоа што истите одредби не се усогласени со Закон за образование на возрасните став 2 од член 1 каде се наведува: „Образованието на возрасните <u>е дел од единствениот систем на образованието</u> на

Република Македонија.“ што значи ова е спротивно на Уставот и еднаквите услови за вршење на дејност од ист вид – неформална обука на возрасни лица.

Ваков начин на менување на условите за Обучните центри значи однапред затворање на обучните центри како правни субјекти, со исклучок на еден или два, намерно предизвикување отпуштање на вработени лица од работа и создавање монополи кои од друга страна ќе предизвикаат енормно зголемување на цена за посетување на обука, со што само ќе имаме зголемување на трошоците на превозните трговски друштва и физичките лица како поединци. Наместо ветените услови за олеснување отстранување на бариерите за вршење на дејност Вие овде создавате бариери само со цел да обезбедите профит на т.н монополи против кои се боревме 15 години. Малите и средни правни субјекти кои се основна цел за поттикнување на нивниот развој согласно Програмата на Влада во овој случај со вакви законски одредби се создаваат услови за нивно ликвидирање, а не за поддршка за нивен развој.

Согласно законите во Република Македонија, должни сте да го почитувате Законот за образование на возрасните, но и Уставот.

<u>Во член 12</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв со Членот 8-д се додава нов став 2 кој гласи:

„Со сертификатот од став 1 на овој член може да се стекне лице кои има завршено високо образование (економски, правен, машински (смер возила) или сообраќаен факултет) и три години работно искуство во областа на превоз во патниот сообраќај“.

Став 2 станува став 3.

<u>Во Член 13 став 7</u> од предлог текстот за измени на ЗППС кој гласи: „Во ставот 15 зборовите **„три години“** се заменува со зборовите **„3 месеци“**. Треба да се направи јасна разлика меѓу кандидат кој полага за добивање на СПК за возач и СПК на лице одговорно за превоз, од аспект на важноста за вршење на работни задачи кои за возачите значат егзистенција за него и неговото семејство, додека одговорното лице и понатака и во период на трите месеци може да си ја продолжи работата, а на негово место може друго лице да полага за добивање на СПК на лице одговорно за превоз. Возач без СПК за возач не може да ги извршува своите работни задачи во меѓународниот превоз и ќе остане без работа.

Затоа предлагаме овој став да гласи: по зборот „испитот“ се додава реченицата „**за добивање на СПК на лице одговорно за превоз во траење од 90 дена, а за добивање на СПК за возач во траење од 35 дена“.**

<u>Во член 13 Став 4</u> од предлог текстот за измени на ЗППС промената да гласи: Во ставот 11 зборовите „друг термин“ се заменуваат со зборовите **„за друг термин веднаш наредниот ден.“**

<u>Член 17</u> од предлог текстот за измени на ЗППС во целост да се измени затоа што е во спротивност со член 7 од предлог текстот за измени на ЗППС, односно од член 8 од постојниот ЗППС и член 40 и 41 од Закон за возила кои одредби се однесуваат на Министерство за внатрешни работи (МВР). Во процесот на постапување за одјавување на возилата од единствениот регистар за регистрирани возила во службите на МВР со овој чин се одземаат регистарските таблици и се поништува сообраќајната дозвола, која постапка не може да се спроведува од страна на Министерството за транспорт и врски.

Во член 17 од предлог текстот за измени на ЗППС, Министерството за транспорт и врски не може да се повикува на горе наведените членови од Закон за возила, туку треба да се дефинираат документи кои ги издава МВР како доказ за нерегистрирано возило, а тоа може да биде Потврда или поништена сообраќајна дозвола која ја издава МВР и во

која јасно е наведено кој е основот поради кој возилото веќе не е во евиденција на единствениот регистар за регистрирани возила во државата, за да може одредено возило да се избрише или да се стави во мирување од базата на превозници која се води во министерството за транспорт и врски.

Барањето на Европската комисија согласно Регулатива 1071/2009 и Повелбата за квалитет е со цел да се анулира било каква можност да има диви превозници, односно не лиценцирани возила за превоз на патници и стока кои не ги исполнуваат во целост условите за солидна финансиска состојба и добар углед.

Член 9 се бриши и ќе гласи:

Лиценцата и изводот од лиценцата за секое моторно и приклучно возило со кое ќе се врши превозот предвидени со членот 7 од овој закон ги издава Министерството за транспорт и врски, освен лиценцата и изводот на лиценцата за општински превоз на патници и авто-такси превоз на патници кои ги издава градоначалникот на општината, односно за градот Скопје градоначалникот на градот Скопје.

Лиценцата, изводот од лиценцата за превоз на патници или стока и лиценцата за организација на превоз на стока се издаваат со рок на важење од пет години.

Превозникот е должен пред истекот на важноста на лиценцата да поднесе барање за нејзино обновување до надлежниот орган за нејзино издавање. Во постапката по поднесеното барање за обновување на соодветен вид на лиценца, податоците од евиденцијата од став 4 на овој член за возниот парк на превозникот се податоци со кои се докажува исполнувањето на критериумите од член 8 став 2 од овој закон.

Податоците за лиценците и за изводите од лиценците за секое моторно и приклучно возило со кое ќе се врши превозот предвидени со членот 7 од овој закон и за лиценците и за изводите од лиценците за општински превоз на патници и автотакси превоз на патници се внесуваат во електронската база на податоци која ја води Министерството за транспорт и врски.

Општините, односно градот Скопје се должни да ги внесуваат податоците за издадени лиценци и изводи од лиценци за општински превоз на патници и автотакси превоз на патници на дневна основа во електронската база на податоци од ставот 5 на овој член.

При поднесено барање од превозник за откажување од извод од лиценца, односно ставање на возило во мирување со кое врши превоз на патници или стока во внатрешниот и/или меѓународниот патен сообраќај превозникот е должен да достави докази со кои ја докажува причината за бараната измена во евиденцијата која ја води министерството за транспорт и врски во електронска база од став (4) на овој член.

Доказ за откажување од извод од лиценца, односно ставање на возило во мирување се обезбедува со потврда во оригинал издадена од страна на надлежен орган за регистрација на возила во која потврда или поништена сообраќајна дозвола се наведува основот за промена на статусот на возилото (искористено или неискористено), односно промена на сопственикот на возилото по разни основи. Доказ за ставање на возило во мирување поради заплена во друга држава од страна на надлежен орган како доказно средство во судски спор или изречена санкција за забрана на движење на возило се врши врз основа на документи издадени од надлежен орган на друга држава, преведени на македонски јазик од овластен преведувач.

Возило во мирување на превозник кој врши превоз на патници или стока во внатрешниот и/или меѓународниот патен сообраќај може повторно да се активира по

изминување на период од минимум три месеци од дата на одјава на возило кај надлежен орган за регистрација на возила, со негово повторно регистрирање.“

Објаснување:

Со предложените измени на овој член во предлог текстот одново се повторува истиот случај од минатата година кога ги докажавме сите елементи за штетност од неконтролирано одјавување на возилата кое не е поврзано со Министерство за внатрешни работи и добиени податоци од истото за искористени и неискористени возила. Овој член е поврзан и со дефиницијата за возило во мирување кое исто така не беше прифатено, па се прашуваме кој сака да предизвика нелојална конкуренција меѓу превозниците и да го усложни спроведување на законот. Секое возило кое е евидентирано во база на превозници не може да се одјави само по барање на превозникот без притоа да има потврда од МВР. Лиценците во државата се воведени со цел да се исполнат барањата на Европската комисија согласно Регулатива 1071/2009 чија основна цел е сузбивање на секаков вид нелојална конкуренција во било која држава членка и изедначување на условите за вршење на превозна дејност во патниот сообраќај.

Исто така во членот 9 од текстот за измени на ЗППС се повторуваат исти одредби како и во член 8 од постојниот ЗППС што претставува дуплирање на обврските за одредени податоци кои согласно овој закон и Закон за општата управна постапка се прибираат по службена должност. Вака наведените податоци ќе предизвикаат огромна забуна и кај лицата одговорни да ја спроведуваат постапката за обновување на лиценцата на превозниците.

<u>Во член 20</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 11 од постојниот закон во став 1 после зборот „моторно“ се брише зборот „возило“.

Во став 3 од истиот член по зборот „приклучно“ се додава зборот „возило“.

<u>Во член 23</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 14 во став 4 алинеја 5: од реченицата „освен за возилата кои се избришани од евиденцијата согласно член 9 став 9 алинеи 1, 2 и 3 од овој закон,“ зборовите „став 9 алинеи 1, 2 и 3“ се бришат.

Исто така во алинеа 6 од истиот став 4, бидејќи ќе се издава потврда за поседување на СПК на возач соодветно треба да се наведе кој број ќе се пишува на уверението или на потврдата за обезбеден СПК на возач, односно доколку и понатака се издава СПК во хартиена форма, овој став не мора да се менува.

Објаснување:

Исти како и за членот 8-б и член 9 од постојниот закон или членови 9 и 17 од предлог текстот за измени на ЗППС.

<u>Во член 48</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 66 став 2 по зборот „**превозникот**“ се додаваат зборовите **„при вршење на превоз во возилото**“.

Објаснување:

Со предефинирање на став 2 не е дефинирано кога и каде треба да ги има наведените документи.

<u>Во член 51</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 69-а

Ставот 1 не треба да претрпи никаква измена затоа што под злоупотреба на дозвола се подразбира и фалсификување на ЕКМТ дозволи, напротив во целост треба да се избрише став 2 од 69-а на постојниот ЗППС затоа што нема никаква потреба да се

ограничуваат можните злоупотреби на ЕКМТ дозволи со наведените алинеи, тоа е одредено со Упатството за користење на ЕКМТ дозволи.

Пример: апсурдно е наведено во последната алинеа од став 2 дека би се донело судска пресуда за злоупотреба „- не ја вратил одземената ЕКМТ дозвола по правосилноста на решението со кое му била одземена." – никогаш министерството не поднело тужба за ваков прекршок ниту ќе поднесе, роковите за спроведување на судска постапка за да се има било каков ефект од оваа мерка се предолги.

Член 69-а се менува и ќе гласи:

Министерството за транспорт и врски ќе ги исклучи од распределба на ЕКМТ дозволи во следните две години сите превозници за кои е донесена правосилна пресуда од домашни или судови од други држави дека извршиле злоупотреба на дозволите.

Превозникот по исклучок од став 1 на овој член министерството за транспорт и врски ќе го исклучи од распределба на ЕКМТ дозволи една година:

-Во случаи во кои сам или со помош на друго лице изврши промена на податоци во евиденцијата која се води во министерството, а со која промена се влијае на критериумите од член 68 на овој закон;

-Во случај на изречени повеќе од три прекршочни санкции за многу сериозни прекршоци од домашни или странски контролни органи за неправилно користење на ЕКМТ дозволата;

-Во случај на добиена изјава од превозник за фалсификувани извештаи за ефикасно користење на ЕКМТ дозвола, по утврдени фалсификувани ЦМР-обрасци или друг вид на корегирани записи во патниот дневник при доставени извештаи во министерството;

-Во случај на изречени прекршочни санкции за многу сериозни прекршоци со кои превозникот го губи добриот углед согласно член 8-г од овој Закон.

Објаснување:

Овие мерки се директно поврзани со Повелба за квалитет и барањето за дисциплина при користење на ЕКМТ дозволи, но и барање на македонските превозници за санкционирање на превозници кои вршеле било какви злоупотреби во ЕКМТ дневникот односно во промена во критериумите за бодирање при електронската распределба. Казнување на сите кои и при користење на ЕКМТ дозволите нанесуваат штета на сите превозници со своите постапки.

Не е јасно зошто не ги прифаќате предлозите веќе два пати кога и вие и ние како претставници на превозниците сме сведоци на ваков вид на злоупотреби и големо негодување на превозниците поради неспроведување на законски одредби за утврдување на вина во случаи кога имаше спрега меѓу вработени во министерството и превозници. Ако сакаме да се воспостави дисциплина, да се намалат негодувањата на превознците кои и ден денеска прашуваат зошто не е казнет никој во 2016 година и навистина да се имплементира Повелба за квалитет треба сериозно да размислите за нашиот предлог за целосна измена и преформулација на овој член кој е директно поврзан со ЕКМТ дозволите. Член кој вака како што е дефиниран не значи заштита на превозници кои посветено и согласно прописите ја користат ЕКМТ дозволата.

<u>Во член 52</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 69-в од постојниот ЗППС во став 2 зборовите во заграда „(една за една)" се заменуваат со „(една за најмногу две)".

Објаснување:

Со дефинирањето на ЕКМТ дозволите (една за една) се дава можност оној кој добил поскапа ЕКМТ дозвола да може со нејзина замена за најмногу две да добие поголема покриеност на возниот парк, а од друга страна конкретното дефинирање (една за најмногу две) спречува користење на момент и потреба од тој вид на дозвола да го уценува превозникот и да бара и повеќе од две дозволи за една.

<u>Во член 54</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 69-д од постојниот ЗППС, во став 1 алинеа 3 зборовите „а во врска со член 69-а став 3 од овој закон." се заменуваат со „а во врска со член 69-а став 2 алинеја 2 од овој закон."

Новиот став 6 се менува и ќе гласи „Поништени, неважечки и ЕКМТ дозволи кои се во употреба за странски и домашен превозник контролните органи од овој закон ги проверуваат преку информации кои Секретаријатот на ЕКМТ ги објавува на својата интернет страница за сите држави членки на ЕКМТ."

Објаснување:

Со дадените предлог измени на член 69-а од постојниот ЗППС и директно упатување на контролните органи (Царинска Управа, Државен транспортен инспекторат, Сообраќајна полиција) каде можат да најдат информации за ЕКМТ дозволи по држави за да истите се контролираат како што се прави во сите останати држави.

<u>Во член 55</u> од предлог текстот за измени на ЗППС вв член 69-ѓ од постојниот ЗППС став 2 зборот „или спогодба" се брише.

Објаснување:

Зборот меѓународен договор согласно дефиниција во член 3 на постојниот ЗППС ги заменува сите други изрази за меѓународни документи вклучувајќи ја и спогодбата.

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 опдредени 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 најдам која е Директивата 59/03 на ЕУ (вака запишана) и најдов 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 немам 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

Во надеж дека забелешките ќе бидат прифатени.

Изработил во име на членките на Асоцијација Макам-транс.

Биљана Муратовска
Генерален секретар