



Асоцијација на Здруженија на
Работодавачите на Превозните Трговски
Друштва на Република Македонија
МАКАМ-ТРАНС
Бр. 03-15/1
12.02 2023 год.
СКОПЈЕ

До
Министерство за транспорт и врски
- Сектор за патен сообраќај и инфраструктура

Предмет: Забелешки по предлог на закон за изменување и дополнување на закон за работното време на мобилните работници во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај (предлог законот)

Почитувани,

Со особено внимание го разгледавме предлог законот и воведените измени ги споредивме со директивата 561/2006 и АЕТР спогодбата како основни законски акти кои ја регулираат оваа материја.

Забелешки за член 1 од предлог законот:

Пред се би сакале да напоменеме дека усогласувањето мора да се прави постепено и пред се во согласност со АЕТР спогодбата, особено што нашата држава не е членка на ЕУ и за нашите превозници при вршење на меѓународниот превоз се применуваат утврдените правила согласно истата. Од аспект на фактичката состојба сметаме дека промената на **став (4) од член 4** не треба да се направи и да се нагласува дека АЕТР важи за сите други земји при што се исклучува нашата држава. Целосна промена на овој став треба да се прави постепено со усогласување на АЕТР и регулативата 561/2006.

Член 4 став (6) точка Ж) и S):

Во однос на промена на текстот во точката **Ж)** и додавање на нова точка **S)** укажуваме на фактот дека терминот „**некомерцијален превоз на стока**“ не се однесува на оваа точка туку на точка **Г)** од став (6) на член 4 од Закон, а аналогно на истото е и дефиницијата додадена во член 2 од предлог законот под точка 42).

Точката **Г)** гласи: „што вршат **некомерцијален превоз** на хуманитарна помош во вонредни околности или спасувачки операции;“

Промената на точката **Ж)** и додавањето на нова точка **S)** треба да се преформулира и да се спојат во една точка како би се појаснило за кого се однесува и применува.

Точка S) се брише, а точка Ж) гласи:

„на возила или комбинации на возила чија максимална маса не е поголема од 7,5 тони, а кои се користат за:

- носење материјали, опрема или машини кои возачот ги употребува во текот на извршување на неговите работни активности,
- за доставување / превоз на стока која е произведена од страна на занаетчиска дејност,

исклучиво во радиус од 100 km од седиштето на претпријатието и под услов управувањето со возилото да не претставува главна работна активност на возачот и превозот не се врши со надомест.“

Објаснување:

Формулацијата на точка **Ж)** е идентична со формулацијата дадена во регулативата 561/2006, од една страна, а од друга страна и занаетчиската дејност во вид на услуга или производи има комерцијални елементи и не може да се дефинира како некомерцијален превоз туку како превоз кој е нужен за давање или завршување на процесот на занаетчиската дејност, со што се исклучуваат сите останати облици на вршење на превоз (јавен превоз или превоз за сопствени потреби) и правните лица кои можат да го вршат овој вид превоз.

Точката **С)** е еден вид дефиниција, односно толкување на точката **Ж)**, при што не се дава во една целина и се појавува нејаснотија во однос на читање и толкување на елементите на став (6) од член 4 од Закон, за што сметаме дека треба да се избрише од предлог законот.

Член 2 од предлог законот, промени и допрецизирање:

Во член 5 став (1) точка 17) од закон, има техничка грешка на повикување на одредби од истиот член кој треба да се коригира, имено корекцијата гласи:

„Во член 5 став (1) точка 17) потточка в) во почетокот на реченицата бројот 18 се заменува со 16“

„Во членот 5 став (1) точка 42) се преформулира и гласи: **„Некомерцијален превоз“** значи секој патен превоз, со исклучок на јавен превоз кој се врши за надомест или превоз за сопствени потреби за кој не се добива директен или индиректен надомест, што директно или индиректно не создава никаков приход за возачот на возилото или за друго лице и не е поврзано со нивна професионална или комерцијална активност;

Член 3 од предлог законот, промени и допрецизирање:

Менувањето на став (5) од член 13 од Закон воопшто не треба да се прави затоа што во истиот член, ставовите (5), (6), (7) и (8) ги објаснуваат постапно активностите на возачот во однос на термините „друга работа“, „достапност“ и начин на евиденција на истите, имено:

„(5) Возачот е должен да **евидентира податоци за друга работа** во согласност со одредбите на членот 5 точка 19. од овој закон, како и времето поминато во управувањето со возилото кое се користи за превоз, а врз кое не се применува овој закон.

(6) Возачот е должен да го **евидентира периодот на достапност** согласно со одредбите на членот 5 точка 18. потточка а) од овој закон од последниот дневен или неделен период за одмор.

(7) Евиденцијата од ставовите (5) и (6) на овој член се внесува рачно на задната страна од тахографската лента или на лента за испис, односно преку тастерот за рачно внесување на податоци во дигиталниот тахограф ако постои таква можност или на Посебен лист за рачна евиденција.

(8) Времето на управување со возило кое не спаѓа во областа на примена на овој закон се евидентира како друга работа.“

Објаснување:

Терминот „е должен“ во Закон значи задолжителна примена и директива за спроведување на одредена активност и се употребува во законска материја, а формулацијата „возачот го евидентира“ се применува во подзаконски акти каде не се дава директна наредба за вршење на одредено дејствие туку дејствието кое треба да се спроведе се објаснува или дообјаснува.

Член 5 и член 6 од предлог законот

Согласно измените кои се дадени во член 7 од предлог законот, предлагаме допрецизирање на став (14) кој го обработува исклучокот, кој сега се надополнува и со можноста во текот на користење на редовен неделен одмор да може да има прекин од најмногу 1 час.

Ставот (14) се менува и гласи: „(1) По исклучок од ставовите (2), (3), (4), (5) и (6) од овој член, кога возачот придружува возило што се превезува со траект или воз и зема редовен дневен одмор или скратен неделен одмор, тој период може да биде прекинат најмногу двапати со други активности кои вкупно не надминуваат повеќе од еден час. За време на тој редовен дневен одмор или скратен неделен одмор, возачот треба да има пристап до кабина за спиење, кревет или купе. Во однос на редовниот неделен одмор, овој исклучок се применува само за патувања со траект или воз каде што:

а) патувањето е планирано за 8 часа или повеќе и

б) возачот има пристап до кабина за спиење во траектот или во возот.“

Додавање на нов став (15) во член 15 од Закон, како и додавање на нов член 15-а значи целосно усогласување со директивата, од една страна, но од друга страна и во државите членки на ЕУ со исклучок на одредени држави (Франција, Белгија, Германија) не се применува во пракса поради немање на обезбедени сигурни паркинг плацови за ТМВ. Сметаме дека во „Завршните и преодни одредби на предлог законот“ мора да се одреди преоден период за примена на истите, се до моментот кога во целост ќе се исполнат условите од член 6 од предлог законот. Во спротивно ако се започне со примена на новиот став (15) од член 5 од предлог законот ќе се предизвика реакција на реципроцитет и казнување на наши превозници во држави каде оваа одредба се уште не е во примена.

Член 7 од предлог законот

Менувањето на член 16 од законот односно додавање на став (1) несоодветствува на терминот на исклучоци кои се предвидени и со директивата 561/2006 и АЕТР, туку се однесува на исклучок кој е поврзан со делумно неприменување на одредбите на член 15 од Закон. Имено во став (14) од член 15 е наведено:

„По исклучок од ставовите (2), (3), (4) и (5) од овој член, доколку возачот го придружува возилото кое се превезува со траект или воз, а користи дневен одмор, тој одмор може да се прекине најмногу два пати со други активности, со вкупно траење од најмногу еден час. За време на редовниот дневен одмор возачот мора да има пристап до креветот во возилото и/или да има обезбедена кабина за одмор.“

Ова значи дека доколку се инсистира став (1) како исклучок да се вметне во член 16 од Закон, во тој случај ставот (14) од член 15 од Закон треба да се избрише или замени со ново дефинираниот став (15) од член 5 од предлог законот.

Во случај да се допрецизира став (14) од член 15 на Закон, нема потреба да се менува член 16 од Закон.

Член 8 од предлог законот

Во член 17 став (13) од Законот е наведено: **„Превозникот не смее на возачите да им исплаќа никаков паричен надомест, во вид на зголемување или додаток на плата, а кои се поврзани со поминато растојание и/или количината на превезениот товар, ако тој надомест ја загрозува безбедноста на сообраќајот на патиштата и/или доведува до повреда на одредбите од овој закон.“**

Ова значи дека новиот став (16) кој гласи: **„Превозниците не смеат да исплаќаат никаков дополнителен надоместок на возачите, дури ни во форма на бонус или додаток на плата, а кој е поврзан со изминати километри, брзина на испорака и/или вредност на стоката, доколку надоместокот е од таков вид што ја загрозува безбедноста на патиштата и/или поттикнува прекршување на одредбите од овој закон.“** е став кој веќе постои и не треба да се додава како дополнување на постојниот Закон.

Член 21 од предлог закон

Издавањето на мемориска картица за возач и превозник е постапка која мора да биде итна затоа што се работи за функционалност на возилата кои се употребуваат во меѓународниот и внатрешниот превоз, со зголемување на роковите од 15 на 30 дена и од 5 на 8 работни дена (член 36 став (9)) се дава можност на овластениот издавач да манипулира и да ги пролонгира постапките со што нанесува директна штета на превозниците (нефункционално возило, возач без плата, казни и сл). Оваа материја не е дел од усогласување со директивата, напротив роковите треба да се пократки особено што со Закон за општата управна постапка акцент се става на електронската размена на податоци меѓу институциите, а овластениот издавач има „јавно овластување“.

Спротивно на вашиот предлог сметаме дека роковите треба да се намалат и тоа од 15 на 10 работни дена, а од 5 на 2 работни дена затоа што за замена на расипана, украдена или изгубена картица треба да се спроведе задолжителна итна постапка.

Меѓу став (9) и новиот предложен став (11) постои контрадикторност, од една страна, а од друга страна преку Закон се дава слобода на одлучување на овластен издавач кој може, а и не мора да одреди итна постапка. Напротив Министерство за транспорт и врски дава „јавно овластување“ и преку закон наложува и ги утврдува постапките за издавање на мемориски картици.

Предлог:

Член 36 став (9) се менува и гласи: „По барањето за издавање на мемориски картички издавачот на картички одлучува во рок од 10 работни дена од денот на поднесување на комплетното барање. Во случаи од ставовите (6) и (7) на овој член, издавачот спроведува итна постапка за издавање на картички но не подолго од два работни дена.“

Објаснување: Согласно Закон за општата управна постапка терминот „работни денови“ подразбира работен период во кој надлежните органи активно функционираат и не мора да се дава друго дополнително објаснување, со нашиот предлог ново предложениот став (11) на член 36 од предлог закон станува беспредметен.

Член 44 од предлог законот

Пред членот треба да се наведе ново поглавје со наслов: ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Роковите кои се дадени во член 44 став (4) и (5) треба да се пролонгираат, односно да се спојат ставовите како можност за вградување на паметни тахографи од втора генерација најдоцна до 2028 година. Потребата од пролонгирање на роковите е поради тешката финансиско - економска состојба на светскиот пазар, која на нашата држава има многу поголемо влијание и ќе претставува сериозен социјален удар за голем број возачи, затворање на мали и микро превозни трговски друштва со оглед на давачките кои се спроведуваат и со многу други законски прописи.

Член 44 се менува и гласи:

- (1) Примена на Член 5 став (3 или 4) од овој закон ќе започне со целосно исполнување на условите од член 6 на овој закон.
- (2) Возилата кои се употребуваат во внатрешен и меѓународен превоз мора да имаат вграден дигитален тахограф ако се произведени по 16.06.2010 година.
- (3) Возилата кои се употребуваат во внатрешен и меѓународен превоз мора да имаат вграден паметен тахограф од прва генерација ако се произведени 30 дена по стапување во сила на овој закон.
- (4) Возилата кои се употребуваат во внатрешен и меѓународен превоз мора да имаат вграден паметен тахограф од втора генерација ако се произведени по 21.08.2023 година.
- (5) Најдоцна до 31.08.2028 година, следните категории возила кои учествуваат во меѓународен превоз на стоки, а кој вклучува земји од Европската Унија, треба да бидат опремени со паметен тахограф од втора генерација:
 - а) возила опремени со аналоген тахограф,
 - б) возила опремени со дигитален тахограф од прва генерација,
 - в) возила опремени со дигитален тахограф од втора генерација,
 - г) возила опремени со дигитален тахограф од трета генерација и
 - д) возила опремени со паметен тахограф од прва генерација.

Во член 46 од предлог законот треба да се додаде став (3) кој ќе гласи:

“(3) До утврдениот рок во став (1) и (2) возачот е должен да води рачна евиденција за сите свои активности поврзани со период на возење, пауза од возење, работно време, одмор од работно време, дневен и неделен одмор, друга работа и достапност.”

Додавање на еден ваков став е во интерес на заштита на сите превозници и возачи кои управуваат ваков вид на возила во меѓународниот превоз, затоа што во поголем број на држави се бара евиденција на работните активности на возачите согласно „мобилити пакетот“ поради можната злоупотреба од страна на возачот.

Со цел полесно да се следат или утврдат предложените измени од наша страна, во електронска форма Ви доставуваме и коригиран предлог закон.

Остануваме во надеж дека нашите забелешки ќе бидат земени во предвид.

Со почит,

Биљана Муратовска
Генерален секретар

