

РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ НА ЗАКОН
ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ
НА ЗАКОНОТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА
СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

Скопје, јануари 2011 година

В О В Е Д

I. ОЦЕНА НА СОСТОЈБИТЕ ВО ОБЛАСТА ШТО ТРЕБА ДА СЕ УРЕДИ СО ЗАКОНОТ И ПРИЧИНИ ЗА ДОНЕСУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ

Материјата на безбедноста на сообраќајот на патиштата нормативно-правно е уредена со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија“ бр.54/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009 и 161/09), каде се уредени правилата на сообраќајот на патиштата; системот на сообраќајните знаци и опрема; должностите во случај на сообраќајна незгода; условите за стекнување право на управување со возила; оспособувањето на кандидатите за возачи, полагање на испит за возачи и проверка на оспособеноста на возачите; посебните мерки на безбедност; организацијата и задачите на советите за безбедност на сообраќајот на патиштата, како и прекршочните санкции и прекршочната постапка што се води по прекршоците во областа на сообраќајот на патиштата.

Една од причините поради која се предлага изменување и дополнување на законот е потребата од негово натамошно допрецизирање и континуирано подобрување, со цел зголемување на степенот на безбедност - како императив во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Безбедноста на сообраќајот на патиштата претставува една од основните надлежности на Министерството за внатрешни работи, кое во процесот на практична имплементација на предметниот закон ја воочи потребата од модификација на одделни одредби, со цел нивно допрецизирање и овозможување доследна практична имплементација.

II. ЦЕЛИ, НАЧЕЛА И ОСНОВНИ РЕШЕНИЈА НА ПРЕДЛОГОТ НА ЗАКОН

Предлогот на закон за изменување и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата се заснова врз истите начела врз кои е заснован Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Предлогот на закон за изменување и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата содржи решенија кои претставуваат содржинско допрецизирање на одредбите што се однесуваат на условите за основање и работа на автошколите, начинот на спроведување на вториот практичен дел на возачкиот испит и начинот на финансирање на годишната програма на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата.

III. ОЦЕНА НА ФИНАНСИСКИТЕ ПОСЛЕДИЦИ ОД ПРЕДЛОГОТ НА ЗАКОН ВРЗ БУЏЕТОТ И ДРУГИТЕ ЈАВНИ ФИНАНСИСКИ СРЕДСТВА

Предлогот на законот не предизвикува финансиски импликации врз Буџетот на Република Македонија.

IV. ПРОЦЕНА НА ФИНАНСИСКИТЕ СРЕДСТВА ПОТРЕБНИ ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ И НАЧИНОТ НА НИВНОТО ОБЕЗБЕДУВАЊЕ, КАКО И ПОДАТОЦИ ЗА ТОА ДАЛИ СПРОВЕДУВАЊЕТО НА ЗАКОНОТ ПОВЛЕКУВА МАТЕРИЈАЛНИ ОБВРСКИ ЗА ОДДЕЛНИ СУБЈЕКТИ

За спроведување на предложениот закон не се потребни дополнителни финансиски средства од Буџетот на Република Македонија, а спроведувањето на законот не повлекува материјални обврски за одделни субјекти.

ПРЕДЛОГ НА ЗАКОН
ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ ЗА
БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

Член 1

Во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата (Службен весник на Република Македонија“ бр.54/07, 86/08, 98/08, 64/09 и 161/09), во член 248 по ставот 2 се додава нов став (3) кој гласи:

„(3) Стручниот раководител може истовремено да биде и предавач во автошколата доколку ги исполнува условите од ставот 2 на овој член.“

Ставовите (3) и (4) стануваат ставови (4) и (5).

Член 2

Во член 265 по ставот (3) се додава нов став (4) кој гласи:

„(4) При спроведување на вториот практичен дел од возачкиот испит, на барање на кандидатот за возач, а во зависност од конструкциските карактеристики на возилото, може да присуствува и возач-инструктор од автошколата во која кандидатот за возач ја завршил обуката, кој нема право на глас. Барањето за присуство на возачот-инструктор, кандидатот за возач го искажува непосредно пред отпочнување на спроведувањето на вториот практичен дел од возачкиот испит.“

Член 3

Во член 416 алинејата 2 се менува и гласи:

„- во висина од 1% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила и тоа од надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса).“

Член 4

Овој закон влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

О Б Р А З Л О Ж Е Н И Е

I. ОБЈАСНУВАЊЕ НА СОДРЖИНАТА НА ОДРЕДБИТЕ ОД ПРЕДЛОГОТ НА ЗАКОНОТ

Материјата на безбедноста на сообраќајот на патиштата нормативно-правно е уредена со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр.54/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009 и 161/09), со кој се уредени правилата на сообраќајот на патиштата; системот на сообраќајните знаци и опрема; должностите во случај на сообраќајна незгода; условите за стекнување право на управување со возила; оспособувањето на кандидатите за возачи, полагање на испит за возачи и проверка на оспособеноста на возачите; посебните мерки на безбедност; организацијата и задачите на советите за безбедност на сообраќајот на патиштата, како и прекршочните санкции и прекршочната постапка што се води по прекршоците во областа на сообраќајот на патиштата.

Безбедноста на сообраќајот на патиштата претставува една од основните надлежности на Министерството за внатрешни работи, кое во процесот на практична имплементација на предметниот закон ја воочи потребата од модификација на одделни одредби, со цел нивно допрецизирање и овозможување доследна практична имплементација.

Една од причините поради која се предлага изменување и дополнување на законот е потребата од негово натамошно допрецизирање и континуирано подобрување, со цел зголемување на степенот на безбедност.

Имено, со членот 1 од предложениот закон, се врши ревидирање на одредбата на членот 248 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, со кој се утврдуваат условите што треба да ги исполнуваат стручниот раководител, предавачот и возачот инструктор во автошколата. Конкретно, покрај предвидените услови за посочениот стручен кадар, предвидена е можност за стручниот раководител на автошколата да биде

истовремено и предавач, доколку истиот ги исполнува условите предвидени за спроведување на активностите на предавачот во автошколата.

Со членот 2 од предложениот закон, се врши дополнување на членот 265, во кој е предвиден начинот на спроведување на вториот практичен дел од возачкиот испит. Имено, покрај актуелното решение со кое се предвидува полагање на возачкиот испит пред испитна комисија формирана во испитниот центар, во чии рамки е утврден и нејзиниот состав (претседател и два члена – испитувачи – лица вработени во испитниот центар), со решението што се предлага се предвидува можност за присуство на возач-инструктор од автошколата во која кандидатот за возач ја завршил обуката и тоа во зависност од конструкциските карактеристики на возилото, кој нема право на глас. Во овие рамки, имајќи го предвид значењето на присуството на возачо-инструктор од автошколата во која кандидатот за возач ја завршил обуката од психолошкиот аспект, предвидена е предложената можност. Во овие рамки, барањето за присуство на возачот-инструктор при спроведување на вториот практичен дел од возачкиот испит, кандидатот за возач го искажува непосредно пред отпочнување на овој дел од испитот.

Со членот 3 од предложениот закон се врши ревидирање на одредбата на членот 416 во која е утврден начинот на финансирање на годишната програма на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата и тоа во делот на средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила. Имено, со решението што се предлага, годишната програма на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, покрај процентот од надоместокот што се наплатува за технички преглед при регистрација на возилата, ќе се финансира во висина од 1% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила и тоа од надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса). Предложеното решение за свој аргумент го има хуманиот, етички аспект во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, при

што се овозможува порационална намена на финансиските приходи во висина од 1% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила од надоместокот за осигурување од одговорност за штети предизвикани од трети лица, наместо за финансирање на Годишната програма на Републичкиот совет за безбедност насообраќајот на патиштата, да се наменат за покривање на трошоците за лекување на лицата – жртви на сообраќајни незгоди.

Имено, согласно Законот за здравственото осигурување („Службен весник на Република Македонија“ број 25/00, 34/00, 96/00, 50/01, 11/02, 31/03, 84/05, 37/06, 18/07, 36/07, 82/08, 98/08, 98/08, 06/09, 67/09, 50/10 и 156/10), Фондот за здравствено осигурување на Македонија има право да бара надоместок за причинетата штета од лице кое предизвикало болест, повреда или смрт на корисник на права од задолжителното здравствено осигурување. Во овие случаи, законот дава можност Фондот да бара надоместок на штета и непосредно од друштвото за осигурување на имоти и лица кај кое лицето е осигурано од одговорност за штети на трети лица.

Согласно Законот за задолжително осигурување во сообраќајот, кога правното лице кое врши работи на здравствено, инвалидско или пензиско осигурување ќе истакне барање за надомест на средства потрошени за лекување и други трошоци за згрижување направени согласно со прописите за здравствено осигурување кон одговорното друштво за осигурување, одговорното друштво за осигурување е должно во рамките на одговорноста на својот осигуреник да плати надоместок во висината на овие трошоци, односно е должно да плати сразмерен износ на придонсот за инвалидско или пензиско осигурување, освен во случај на штета предизвикана со употреба на неосигурано или непознато моторно возило. Според изнесените законски одредби, произлегува дека оваа материја е доследно регулирана, но во праксата Фондот за здравствено осигурување на Македонија се соочува со тешкотии при водењето на постапките за надоместок на причинета штета. Имено, по основ на побарување на надоместок за причинета штета и

судски трошоци од друштвата за осигурување на имоти и лица, во периодот од 01.01.2007 до денес, Фондот наплатил околу 13 милиони денари. Но, наплатата на овие средства е поврзана со низа процедури, потешкотии и трошоци кои го оптоваруваат не само фондот и неговите служби, туку и јавните здравствени установи, Министерството за внатрешни работи, судскиот систем во земјата, како и друштвата за осигурување. Фондот ваквите наплати ги врши врз основа на регресни побарувања, односно побарувања по завршен процес на лекување и фактурирани услуги. Поради недостаток на соодветно системско решение се доставуваат барања за реализација на побарувања кои се стари и по неколку години. Во пракса, Фондот регресното побарување од друштвата за осигурување го доставува како комплексен сет на информации составени од следните документи: фактура за извршени здравствени услуги од здравствените установи; записник од сообраќајна полиција на Министерството за внатрешни работи за сообраќајната незгода во која со телесни повреди за здобило осигураното лице; евидентен лист за надоместок на плата и придонеси (боледување) кои Фондот ги платил на осигуреникот кој користел надоместок на плата на товар на средствата на Фондот; фактури за набавени ортопедски помагала на товар на средствата на Фондот и фактури од страна на специјалните болнички установи за извршени специјализирани рехабилитациони постапки. Обезбедувањето на овие документи е поврзано со обезбедување на податоци од здравствените установи и ортопедски куќи, од Министерството за внатрешни работи и од друштвата за осигурување. Тешкотиите и проблемите кои ги оптоваруваат фондот за здравствено осигурување и останатите засегнати страни со оваа проблематика може да се класифицираат на следниот начин:

1. Фондот не располага со системско решение за следење на секое осигурано лице повредено во сообраќајна незгода во сите фази од лекувањето и рехабилитацијата, од причина што системот за следење и фактурирање на здравствени услуги по дијагностички сродни групи (ДСГ) е

имплементиран само во 50 здравствени установи, а и таму каде што е имплементиран - постојат објективни и субјективни потешкотии за точна евиденција. Оваа ситуација доведува до ненавремени и нецелосни податоци за ефикасна, навремена и прецизна реализација на побарувањата по овој основ.

2. Не постои систем за ефикасна кородинација помеѓу Фондот и Министерството за внатрешни работи за следење на сообраќајните незгоди и повредените лица. Имено, обезбедување на записник за извршен увид од сообраќајната полиција на Министерството за внатрешни работи е сложено од причина што записниците се изготвуваат од полициската станица која е надлежна во местото на случување на несреќата и истиот се архивира и чува само во таа полициска станица. Фондот добива информации за лицето кое било корисник на здравствени услуги, а записникот може да е базиран на информација за лицето кое ја предизвикало незгодата и кое може да се разликува од повреденото лице – корисник на услуги.

3. Друштвата за осигурување на имот и лица вршат проценка на штетата и надоместокот. Фондот нема можност во рамките на својот капацитет да врши таква проценка од причини што не располага со сообраќаен вештак. Во 2007 година, Фондот започна да доставува регресни побарувања за кои најде на отпор од друштвата за осигурување кои не се согласуваа на спогодбени решенија. Од причина што побарувањата беа основани, Фондот започна да добива судски спорови и да ги наплатува побарувањата со извршни судски решенија. Со развојот на ситуацијата, Фондот ангажираше сообраќаен вештак чија експертиза и точна проценка помагаше регресните побарувања да се реализираат правилно, но заради ограничениот буџет, Фондот престана со ваквата пракса, што дополнително ја усложнува состојбата. Денес, голем дел од регресните побарувања се реализираат спогодбено, но Фондот сеуште има поведени судски спорови со друштвата за осигурување по овој основ. Сето ова ги оптоварува надлежните судови, правниот сектор на Фондот, како и службите на

друштвата за осигурување и е поврзана со високи трошоци за ангажирање на стручни лица, трошоци за добивање и процесирање на информации, како и судски трошоци. Судските процеси, многу често траат и со години.

Имајќи ги предвид компаративните искуства на земјите во регионот, укажуваме на системските решенија кои кај нив функционираат долг временски период наназад и со кои истите успеале да ги надминат проблемите од ваква природа. На пример, во Хрватска, друштвата за осигурување се обврзани да уплаќаат на сметката на Фондот за здравствено осигурување - 7% од функционална осигурителна премија од задолжителното осигурување за автомобилска одговорност.

Оттука, имплементација на слично решение во Република Македонија ќе обезбеди надминување на проблемите поврзани со регресните побарувања, ќе го надмине проблемот со координација и ќе ги намали трошоците во средства и време на Фондот за здравствено осигурување, Министерството за внатрешни работи и судовите во земјата. Во овие рамки, значителен бенефит ќе имаат и друштвата за осигурување, со тоа што ќе обезбедат намалување на средствата за судски трошоци и ангажираност на персонал, што ќе доведе до зголемување и на нивната ефикасност во работата и поедноставна проекција на трошоците по овој основ.

Завршната одредба на членот 4 од предложениот закон, го предвидува влегувањето во сила на овој закон.

II. МЕЃУСЕБНАТА ПОВРЗАНОСТ НА РЕШЕНИЈАТА СОДРЖАНИ ВО ПРЕДЛОЖЕНИТЕ ОДРЕДБИ

Решенијата содржани во предложените одредби се меѓусебно поврзани и имаат за цел содржинско изменување и дополнување на одредби од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, во функција на соодветна практична имплементација и унапредување на правната рамка односно националното законодавство во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

III. ПОСЛЕДИЦИ ШТО ЌЕ ПРОИЗЛЕЗАТ ОД ПРЕДЛОЖЕНИТЕ РЕШЕНИЈА

Со усвојување на предложените решенија ќе се постигне дополнително прецизирање на одредбите од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, односно унапредување на состојбите во националното законодавство од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, како една од надлежностите на Министерството за внатрешни работи и негова доследна практична имплементација.

IV. ПРОПИСИ ШТО ТРЕБА ДА СЕ ДОНЕСАТ ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ

За извршување на предложениот закон не е потребно дополнително донесување на подзаконски прописи.

ИЗВОД
НА ОДРЕДБИ ОД ЗАКОНОТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА
ПАТИШТАТА ШТО СЕ МЕНУВААТ

Член 248

(1) Стручен раководител од членот 247 став (1) алинеја 1 на овој закон може да биде лице, кое:

- има завршено високо образование;
- има работно искуство од најмалку три години на работи поврзани со образование односно оспособување на кандидати за возачи.

(2) Предавач од членот 247 став (1) алинеја 1 на овој закон, може да биде лице кое:

- има завршено високо образование (Технички факултет, Полициска академија, Правен или Педагошки факултет);
- има работно искуство од најмалку три години на работи поврзани со образование односно оспособување на кандидати за возачи и
- поседува важечка возачка дозвола од „Б“ категорија.

(3) Возач-инструктор од членот 247 став (1) алинеја 2, може да биде лице кое има завршено специјалистичко образование за занимањето возач-инструктор согласно посебна програма, кое има дозвола за возач-инструктор за одредена категорија на возила и лиценца за оспособување на кандидати за возачи од Министерството за внатрешни работи, на начин и постапка утврдени со овој закон.

(4) Предавач по наставната програма од членот 244 став (3) алинеја 3 на овој закон, може да биде доктор по медицина оспособен за изведување на настава од таа наставна програма, според програма утврдена од министерот за здравство.

Член 265

(1) Возачкиот испит се полага пред испитна комисија формирана во

испитниот центар.

(2) Испитната комисија е составена од претседател и два члена - испитувачи.

(3) Претседателот и испитувачите од испитната комисија од ставот (2) на овој член, се лица вработени во испитниот центар.

Член 416

За остварување на задачите од членот 413 на овој закон, Републичкиот совет донесува годишна програма која ќе се финансира:

- во висина од 1,5% од надоместокот што се наплатува за технички преглед при регистрација на возиоа;

- во висина од 1% од средствата што се наплатуваат за регистрација на моторни и приклучни возила, и тоа од:

- а) надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса) и

- б) надоместокот за осигурување од одговорност за штети предизвикани од трети лица.