



ПРОГРАМА ЗА РАБОТА

ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА УСЛОВИ ЗА РАБОТА НА ПРЕВОЗНИ ТРГОВСКИ ДРУШТВА ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКА ВО ПЕРИОД Септември 2013 – 2018 ГОДИНА

Транспортот е сервис, нематеријално добро кое се разликува од материјалните добра. Една од најбитните разлики помеѓу материјално добро и **сервис** е во тоа што сервисот се консумира во моментот кога се и произведува (во исто време) и истиот (сервисот) не се транспортира. Ова значи дека не е можно да се направат "резерви" од транспорт како што е случај со материјалните добра. Затоа планирањето на транспортот отсекогаш претставувал голем предизвик. **Тој има примарна улога во развојот на глобалните економски процеси во размената на стока и луѓе.**

Јавната администрација има особено битна улога и влијание врз активностите поврзани со транспортот. Во домен на камионски превоз, авио превоз, автобуски меѓуградски транспорт на патници, јавната администрација е помалку директно инволвирана. **Индиректното влијание** на државната администрација врз транспортните возила се огледа пред се во воведување на технички норми и регулативи за сите видови на транспорт. Тие се однесуваат за тежината и димензиите на возилата, но и за нивната сигурност и безбедност при одвивање на транспортот. Ваквите регулативи имаат за резултат економски ефекти.

Покрај ваквата регулатива во однос на возилата, во секоја држава постои и **социјална регулатива** која ги дефинира времето на работа и на одмор на транспортните работници. Овие регулативи се битни и имаат економски консеквенции во однос на еднаквиот третман на сите видови на транспорт. Регулативата за добивање на лиценца за вршење одделни видови на превоз, билатералните и мултинационалните договори кои јавната администрација ги иницира и потпишува, имаат директни економски ефекти.

Во дејноста транспорт се скреќаваат многу монополски однесувања и екстерни ефекти и јасно е дека во вакви ситуации слободниот пазар не може сам да ги регулира овие односи за да доведе до економски оптимум. Транспортот е домен кој тешко и споро се адаптира на пазарните законитости, особено заради нерегуларноста на понудата и побарувачката поврзани со:

- **сезонските и временски варијации** на сообраќајот,
- големата осетливост на овој сектор при економски и политички **кризи** и
- големото учество на **фиксните трошоци** во вкупните транспортни трошоци.

Тоа се причините за нестабилност на пазарот на транспортни услуги и јавната администрација има за задача истите да ги корегира и да доведе до делување на пазарот во овој сектор.

Анализирајќи ги податоците за евидентирани лиценцирани транспортни трговски друштва, квалитетот и квантитетот на возниот парк, понудата и побарувачката на транспортниот пазар како и ефектите од законската регулатива како индиректен фактор за подобрување и изедначување на условите за работа на сите превозни трговски друштва, **предлагаме да се спроведат следните мерки :**

1. **Покренување на постапки за воспоставување билатерални односи во областа на превоз со државите Казахстан, Киргистан, Азербејџан, Грузија и Ерменија, со потпишување на билатерална спогодба за услови на вршење превоз во патниот сообраќај. Редовно одржување на средби на мешовита комисија со држави каде има најголема потреба од дозволи, а Македонија има потпишано спогодби.**



Објаснување:

Циклусот на инвестиционен развој на овие држави дава можност за преориентација на македонските превозници на овој пазар и нивен подолг ангажман, поврзувајќи ги превозите со останатите држави од Европа. Транспортниот пазар на земјите членки од Европска Унија е презаситен од превозни трговски друштва (конкуренцијата е немилосрдна), се спроведуваат ригорозни заштитни мерки за зачувување на животната средина со се повисоки еколошки стандарди на возила во кој процес цирка 77% од македонските превозници се потешко ја извршуваат својата дејност. Оние кои ги исполнуваат еколошките стандарди се почесто се среќаваат со нестандардни мерки кои имаат за цел да не задржат, да ни ги зголемат трошоците на работење и сл. Освојувањето на нови пазари за превоз на стока е императив за флексибилност во оваа дејност која може да се исполни само со помош на јавната администрација и нејзините брзи постапки за воспоставување на правна регулатива (билиateralна спогодба или пред протокол) со наведените држави.

Редовно одржување на средби на мешовитата комисија со држави со кои Македонија има потпишано спогодби е од особено важен интерес поради зголемувањето или целосно укинување на дозволи кои се неопходни за вршење на дејност и следење на побарувачката со зголемувањето на возниот парк на превозниците.

2. Обновување на возен парк како услов за еднаков пристап до европските пазари, зачување на животната средина од загадување и бучава по пат на обезбедување минимална помош по примерот на државите од Европска Унија - Регулативата на Советот (ЕЗ) бр 994/98 од 7 мај 1998 година за примена на Членовите 107 и 108 од Договорот за функционирање на Европската Унија за одредени категории на хоризонтална државна помош.

Помошта може да се одреди во вид на донација или обезбедување на наменска кредитна линија со минимални каматни стапки на рок од минимум 5 години со грејс период од 6 месеци, даночни ослободувања за увоз на моторни возила (влекачи, товарни возила, приклучни возила и автобуси).

Објаснување:

(1) Донација по пример на Хрватска и Германија, да се одреди сума од 5.000 – 20.000 евра по превозник според намена на средства за поправка и преправка на возила или купување на возила (специјални филтри за повисок Еуро стандард, навигации, дигитални тахографи, набавка на возила со повисок еуро стандард и др.) или

(2) Наменска кредитна линија за превозни трговски друштва со субвенционирана каматна стапка од 3-4 %, со одреден лимит на број на возила кои би се набавиле по еден превозник (пример максимум 3 возила).

Или

(3) За секое увезено возило (влекач, товарно возило, приклучни возила и автобус) во процесот на завршување на царинска постапка за пуштање во слободен промет да не се наплатува 18% Данок на додадена вредност, со што средствата ќе се остават на превозникот одма (наместо да ги чека да му бидат вратено по неколку месеци) и ќе ги искористи за регистрација на возилото и добивање на сите потребни документи за негово активирање во процесот на вршење на превоз.

Или

(4) комбинација од сите три вида понудени мерки

СТРУКТУРА НА ВЛЕЧНИ МОТОРНИ ВОЗИЛА ПО ЕУРО СТАНДАРД состојба 24.09.2013 година

Евро станд.	Број на возила	%
E0	5768	55,75
E1	14	0,14
E2	491	4,74
E3	1680	16,24
E4	193	1,86
E5	2138	20,66
E6	63	0,61
вкупно	10347	100

Од вкупно 10.347 влечни моторни возила во јавен сервис се евидентирани 7.154, а за сопствени потреби се евидентирани вкупно 3.193 возила.

Застарен возен парк од Е0 – Е3 евро стандард е 76,86 % од вкупниот возен парк, а во делот на возилата кои се регистрирани за сопствен превоз состојбата на несоодветен возен парк од Е0 – Е3 евро стандард е 98,40%, а во јавниот превоз е 67,25% ,што претставува реална потреба од воведување на мерка за стимулација за обновување на возниот парк со помош на државна интервенција за да се овозможи одржлив раст и развој на превозните трговски друштва.

- 3. Да се изврши допрецизирање на Закон за возила. Поаѓајќи од основните одредби на овој Закон од член 1 и 2 каде е наведено дека со овој закон се уредуваат условите за регистрација и техничка исправност на возилата како и постигнувањето на неговата цел, да се обезбеди висок степен на безбедност на сообраќајот на патиштата, заштита на животот и здравјето на луѓето, заштита на животната средина и природа и енергетска ефикасност.**

Измената гласи :

„Член 26 – услов за учество во сообраќај на патиштата, се додава нов став 2 со што сите останати ставови се поместуваат за 1

(2) услов за учество во сообраќај на возила со кои се врши професионална дејност превоз на стока односно превоз на патници, возилата не смеат да бидат постари од :

- превоз на стока 25 години од датата на производство на возилото и
- превоз на патници 30 години од датата на производство на возилото

Член 40 - задолжителност на одјава во став 1 од овој член се додава точка 1-а која гласи :

Возилото со кое се врши професионална дејност превоз на стока има наполнето 25 години старост од датата на производство односно возилото со кое се врши професионална дејност превоз на патници има навршено 30 години старост од датата на производство.“

Објаснување:

Со спроведување на бараната измена и допрецизирање на одредбите од Законот за возила ќе започне процес со кој од патиштата на Р.Македонија ќе се одстранат сите возила кои се потенцијална опасност од аспект на безбедност, ќе се овозможи природна замена на возниот парк од поголемите кон помалите правни субјекти, ќе се анулира во права смисла на зборот нелојалната конкуренција на сите превозници кои во последните години вложуваат во обнова на возниот парк со повисоки еуро стандарди од Е4 до Е6 стандард.



Најголемо влијание од загадување и бучава има кај возилата кои се регистрирани како возила за вршење на сопствен превоз 98,40% кои претежно собраќаат по патиштата на Р.Македонија, но и во јавниот превоз состојбата не е многу подобра 67,25% е исто така висок процент. Со оваа мерка ќе се овозможи одржлив раст и развој на превозните компании во квалитет, а не во квантитет, со што ќе се надминат и проблемите со недостиг на транспортни дозволи и нивна достапност до превозниците, особено што и транспортната политиката на сите земји членки на Европската Унија, транспортните дозволи кои се добиваат во реципроцитет ги врзуваат со повисок еуро стандард на возила. Во 2006 година имаше регистрирано цирка 6.200 влечни моторни возила со различен еуро стандард, а денес нивниот број е цирка 10.400 возила што покажува дека има само квантитативен раст на возила од еуро 4 до еуро 6 стандард, но затоа сите останати застарени возила се во функција и претставуваат нелојална конкуренција на сите оние кои вложуваат во обновување и модернизација на возниот парк.

4. Да се изврши допрецизирање на Закон за превоз во патниот сообраќај со вметнување на одредба за лимитирање на издавање на Лиценци за вршење на дејност како право на надлежното Министерството за транспорт и врски на Р.Македонија, кое се спроведува за зачувување на конкурентноста на лиценцираните превозници врз основа на анализа на состојбата во одреден анализиран период, како и одредби за постапки во услови на криза во областа на вршење на превоз во патниот сообраќај.

ПРЕДЛОГ:

Член....

“Министерството за транспорт и врски на Република Македонија врши годишни истражувања и анализи за издадени лиценци за јавен внатрешен и меѓународен превоз на стоки, капацитетот на возниот парк, апсорбирачката моќ на пазарот и го задржува правото да одбие да издаде лиценца како мерка на заштита и стимулација на лиценцираните трговски друштва регистрирани за превоз на стоки во патниот сообраќај од аспект на националниот развоен план на државата.“

Член

ПОСТАПКИ ПРИ КРИЗА НА ПРЕВОЗОТ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ

„При криза во областа на извршување на дејност превоз на патници и стока во Република Македонија заради нелојална конкуренција, каботажа и спроведување на нестандардни мерки за застој во вршење на превоз во патниот сообраќај, еднаков пристап на пазарите Владата на Република Македонија превзема заштитни мерки за заштита на домашните лиценцирани превозници.

Владата на Република Македонија формира кризен штаб, составен од претставници на : министерство за транспорт и врски, министерство за економија, министерство за локална самоуправа, претставник на совет на градоначалници (ЗЕЛС) и претставник од разни облици на здружувања на превозни трговски друштва. Кризниот штаб со кого председава министерството за транспорт и врски на Влада на Република Македонија и предлага мерки за разрешување на кризата во патниот сообраќај.

Криза во извршување на дејност превоз на патници и стока во патниот сообраќај во согласност со овој закон се претпоставува дека настанала кога понудата на превозни трговски друштва на долг рок е поголема и е загрозено работењето и опстанокот на постоечките лиценцирани домашни превозници и е јасно дека не може да се очекува подобрување на настанатата ситуација за подолг рок.

На полето на меѓународни спогодби кризниот штаб учествува во работа со други државни органи и станува дел од поширокото меѓународно делување.



На поле на извршување на реципроцитет при вршење на превози на патници и стока меѓу државите, министерот за транспорт и врски и предлага на Влада на Република Македонија, предлози за извршување на реципроцитет со државите со кои се преговара или предлага превземање на одредени мерки за заштита на домашните превозници од влезот и вршење на превози од и за Република Македонија на странските превозници. "

Објаснување:

Во Р.Македонија има регистрирано преголем број на превозни трговски друштва и тоа особено на оние со помал број на возила (микро и мали), што значи има поголем квантитет отколку квалитет во бројот на регистрирани правни субјекти, со што се создадени услоби за меѓусебна нелојална конкуренција во областа на превозот и неможност квалитетно да се опслужват барањата на странските инвеститори во Р.Македонија и пошироко. Исто така постои голема опасност во идниот период да има пренос на возни паркови од превозници од други странски држави со што од аспект на рамнотежата во опслужување на превозниците со транспортни дозволи сериозно би се нарушила и би довело до криза во превозот и неможност за голем број превозници да остваруваат одржлив раст и развој. Можноста да се лимитира издавање на нови лиценци за вршење на дејност во јавниот превоз ќе овозможи групирање на помалите превозници во еден вид на задруги, а секој кој сака да инвестира во оваа област тоа ќе може да го направи со купување или инвенстирање во постоечко лиценцирано трговско друштво со што ќе се овозможи поголем квалитет во вршење на превоз, отколку што сега го имаме со голем број на микро и мали превозни трговски друштва.

Кризниот штаб претставува инструмент, на голем број држави од Европската Унија, со кој скенирајќи ја целокупната ситуација во стопанството, овозможува навреме да се преземаат соодветни мерки за подобрување на условите за работа на оваа дејност и ја опфаќа целокупната состојба во однос на територијална распространост и одраз на економијата во секој сегмент од стопанството по видови на превози и заштита од влијанијата на конкурентни странски превозници. Ќе овозможи воведување на реципрочни мерки према држави кои со воведување на нестандардни мерки вршат опструкции во процесот на превоз на македонските превозници, дава можност да се превземат соодветни дејствија (пример случајување со Косово и еднострano воведување транспортни дозволи, Албанија, Грција, Бугарија одредување на лимит на гориво во резервоари кои може да ги имаат возилата во транзит или вршење на превоз на нивна територија, Германија – наплата на штаер карти, Италија на ачи и сл.), ќе овозможи давање приоритет на македонските превозници над странските во специфични превози на стока каде постојат монополи на одредени производи наменети за превоз (нафта и нафтени деривати, превоз со кипери во услови кога градежни работи на патна инфраструктура е странска компанија).

5. Изработка на под законски акт за исплата на дневници на мобилни работници и возачи врз основа на измени во Законот за работното време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај и дополнување на Уредба за издатоци за службени патувања и селидба во странство што на органите на управување им се признаваат во тековни трошоци.



Прецизирање на член 14 од горе наведениот закон.

Се додава нов став 3 кој гласи и:

„Евиденцијата се користи за пресметка на дневници за период на ангажирање на мобилниот работник и возачот надвор од пропишаното работно време во овој закон, во согласност со пропишаните законски надоместоци на име дневници, пооделно за вршење внатрешен превоз и пооделно за меѓународен превоз во патниот сообраќај.“

Став 8 кој станува став девет се менува и гласи :

„Податоците, начинот на пренос на податоците од тахографот и начинот на водење на евиденција , метод на пресметка и висина на надомест за исплата на дневници од став 3 на овој член ги пропишува министерот за транспорт и врски.“

Објаснување:

Најголем проблем на превозните трговски друштва е обезбедување на квалитетна работна сила која ќе биде задоволна од надоместокот за вложениот труд, која според описот на своите работни задачи извршува постојано работа надвор од седиштето на превозникот и надвор од државата, со што примената на **Уредба за издатоци за службени патувања и селидба во странство што на органите на управување им се признаваат во тековни трошоци** е неприменила, пред се, поради секојдневните одсуствувања од државата и начинот на пресметка според градови во одредени држави. Особено голем проблем настана при мерките за штедење која Владата ги пропиша за органите за управувања во периодот на светска рецесија, а мора да ја спроведуваат и приватните правни субјекти согласно потпишаниот Општ колективен договор за стопанството. Надоместокот за исплата на име бруто плати и дневници на возачите и мобилните работници е трошок кој директно влегува во цената на чинење на секој извршен превоз во патниот сообраќај и во никој случај неможе да се поистоветува со повремени исплати на дневници за органите на управување или комерцијалистите во приватните трговски друштва. Со воведување на нов начин на пресметка и одредување на ист износ за било која држава по примерот на државите членки на Европската Унија, ќе се овозможи полесна пресметка на дневниците, целосна имплементација и планирање на трошоци при изработка на калкулации за цена на чинење на превозот, а што е најбитно возачот ќе има можност да ја следи и контролира пресметката врз основа на званични записи за своето работно време кој според закон се должни да го водат превозните трговски друштва, а исто така ќе претставува полесен начин за контрола од страна на инспектори на управата за јавни приходи од аспект на Закон за персонален данок.

Повеќето видови на превоз особено во превоз на патници, одредувањето на време за кое треба да се исплати или не дневница раководејќи се од редовното работно време и задолжителните паузи и одмор на мобилниот работник и возач, најдобро е по извршена целосна анализа, да се изработи во подзаконски акт во соработка на претставници од министерство за транспорт и врски и претставници од здруженија на превозници.

Во Уредба за издатоци за службени патувања и селидба во странство што на органите на управување им се признаваат во тековни трошоци да се определи фиксен износ на дневен надомест за возачи ист за сите држави низ кои поминуваат надвор од границите на матичната држава.



6. Проекти за јавно приватно партнерство со изградба на логистички центри на граничните премини и на влез на поголемите градови на територија на Р.Македонија каде постојат големи шанси да се искористат и средства од ИПАРД фондови за помош и поддршка на развој на држави во транзиција во соработка со здруженија, синдикати и комори на превозни трговски друштва и ешпедитерски куќи.

Објаснување:

На граничните премини по примерот на државите членки на Европска Унија, изградени се логистички центри со царински магацински простор, простор за техничка контрола на возила, канцеларии за царински и инспекторски служби (фитосанитарна, ветеринарна и транспортна), лабаратории за контрола како и канцеларии за ешпедитери кои го вршат посредувањето во процесот на спроведување на дозволено царинско постапување.

Со скенирање на состојбата на граничните премини, пред се на гранични премини кои се од прва категорија, можна е изработка на проекти кои ќе овозможат со партнери однос на државата со правни субјекти од соодветно здружение да се модернизираат и опремат со потребната логистика за непречено вршење на превоз на стока и патници од, во и транзит низ државата. Најголем интерес за овој дел има МИФА здружение на шпедитери регистрирано при Стопанска комора на Р.Македонија, како и групациите на шпедитери регистрирани и преку Сојуз на стопански комори и Комора на северозападна Македонија .

Асоцијациите за превоз на патници и стока "Исток" и "Макам-транс," имаат интерес за воспоставување на јавно приватно партнерство со државата за изградба на логистички центар со паркинг простор за товарни моторни возила и автобуси на излез односно влез во Градот Скопје, каде во состав на логистичкиот центар треба да има, царински магацини за стока која може да се чува во секакви услови, магацини за стока која бара посебни температурни услови со спроведување на поедноставени царински постапки, технички сервиси, банки, пошти, ресторан, мотел, бензиска

пумпа, перална за возила, осигурателни компании, канцеларии на асоцијациите со обезбеден простор за тренинг и обука на возачи и управители како и место за состаноци и одржување на презентации.

Со таков логистички центар ќе се овозможи побрз проток на стока, концентрација на возила на едно место, со што ќе се обезбеди простор за претовар на стока од тешки товарни возила во помали до 7,5T носивост, кои ќе вршат дотур на стока во Град Скопје, од аспект на зачувување на патната инфраструктура на Градот Скопје, како и избегнување на поголемо загадување на воздухот, односно зачувување на животната средина од загадување и бука. Таков вид на логистички центри во помал обем и според потребите можат да се предвидат и покрај други поголеми градови, согласно анализи кои би се направиле за потребата од истите со надлежните општини.

Транспортните трговски друштва ќе имаат најголем бенефит од изградба на логистички центри, затоа што ќе се примени и искористи најбитниот елемент во вршење превоз, а тоа е временскиот фактор. Колку има помало губење на време во започнување и завршува на транспортна операција, обртот на средства во оваа гранка ќе доведе до зголемен економски бенефит. Увозниците на стока исто така ќе бидат во корист затоа што нема да имаат загуби доколку има недостаток на одредени документи кои ја пратат стоката, истата досега или се враќаше кај испорачателот или заради паритетот на која е купена, мораше да се уништи или одстапи во корист на државата за да може после поминување на долг период да се ослободат транспортните возила – во услови на имање царински магацин на влез на



државата, секоја спорна пратка може да биде истоварена и складирана до завршување на процедури за надминување на настанати проблеми.

- 7. Изработка на законска материја и одредување на технички тела за преглед на возила со посебен режим на ладење или одржување на температура со издавање односно заверка на македонска верзија на АТП сертификат, ХАСАП или ХАЛАЛ сертификат за возила.**

Објаснување :

Во Република Македонија има се поголем број на приклучни возила како и товарни возила и приколки кои се со специјална изградба за одржување на температура односно за разладување и смрзнување на стока која се превезува (т.н. ладилници). Стимулацијата на Влада на Р.Македонија во областа на земјоделството има индиректно влијание и во набавка на овој вид превозни средства како услов за превоз на стока во свежа и / или смрзнатата состојба.

АТП сертификатот го издава производителот со рок на важење од 6 години за нови возила, а понатака има задолжителни проверки на 3 па на 2 години и најпосле секоја година. За жал во Р.Македонија не постои овластено тело кое би ги издавало на македонски јазик АТП сертификатите ниту пак тело кое ќе врши проверка на возилата во период на нивна експлатација за да издава нови АТП сертификати. Засега во Р.Македонија тоа го прави приватен субјект кој има овластување од английски производител на разладни уреди. Се работи за документ каде контролата мора да ја има државна институција по примерот на Министерство за транспорт и врски кој ги издава Сертификатите од овластен производител за исполнување на технички карактеристики од аспект на евро стандарди на возила и годишни ЕКМТ сертификати со овластени стручни тела за преглед и проверка. База на податоци која би се водела за овој вид на возила би претставувала основа за поедноставување на законска обврска (неимплементирана) согласно член 74 од Закон за ветеринарно здравство - Правилник за начинот и постапка на добивање на одобрение на превозниците и превозните средства за храна и други производи од животниско потекло (Сл. весник 73/2012 година) – Агенција за храна и ветеринарство (законско решение кое е во спротивност со многу други законски одредби и неможе да најде практична примена). Основот на оваа законска одредба е да се има евидентија за техничко исправни возила кои се употребуваат за превоз на храна, а не да предизвика дополнителни оптеретувања на лиценцирани превозни трговски друштва во јавниот сервис со исклучок на превозници за превоз на жива стока.

- 8. Изработка на пишани процедури за одредување на постапки за проверка на потрошувачка на гориво за целите на Закон на данок на додадена вредност од страна на Управа за јавни приходи на Република Македонија вклучувајќи ги во предвид пропишани одредби од Закон за превоз во патниот сообраќај и Законот за работното време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај.**

Објаснување:

Во практика во последните години превозните трговски друштва се соочуваат со нееднаков третман во спроведување на контрола за потрошувачка на горива за целите на Закон за данок на додадена вредност. Проблемот настанува во неправилно дефинирање на поимот „потрошувачка“ кој едни го разбираат како учество на трошокот платен за погонско гориво во споредба со остварен бруто приход (калкулација на цена формирана по принцип на пазарна економија), други сметаат дека потрошувачка на гориво е пресметка како сооднос на набавено погонско гориво во литри со поминати километри (по слободна проценка од разни интернет линкови) на релации наведени во излезни фактури се основа за пресметка



на просечна потрошувачка, при што не ги признаваат поминатите километри од место на истовар до наредно место за утовар или од седиште на превозникот до место на утовар или враќање назад од место на истовар до седиште на превозникот, не признаваат поминати километри за период на возење кога возилата се носат на сервис, за технички преглед, не го земаат предвид ни потрошокот на гориво за возила ладилници кои имаат посебен мотор со резервоар за потрошувачка на гориво за ладење на просторот за чување на стоката земена за превоз, не признаваат потрошувачка која се користи за ладење или греене на кабината на возилото кога возачите чекаат на утовар, на гранични премини или на место на истовар. Сета оваа потрошувачка на гориво која не ја признаваат е основ за дополнителна пресметка на персонален данок, камати и казни за даночно затајување, како горивото да било потрошено за лични потреби на превозникот што претставува кршење на основните правила во специфичниот вид на вршење на превоз во патниот сообраќај.

Инструменти за контрола на поминати километри неможат да бидат интернет линкови кои не се специјално изработени за превоз на стока (посебни патишта за движење на товарни возила), туку мора да се патните налози кои се пропишани во член 6 од Закон за превоз во патниот сообраќај во кој се запишуваат поминатите километри на возилото од едно до друго место со ознака на места на застанување и користење на задолжителен одмор (задолжително се чуваат 1 година) како и записите од тахографски ленти или дигитални записи предвидени според Законот за работното време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај, записите од тафографот било да е аналоген или дигитален се однесуваат и на движење на возилата и поминати километри при движење на возилото (се чуваат задолжително 2 години). Новите електронски техники за следење на возилата како и места каде се точи и колку гориво ги користат и поголем број на превозници од Република Македонија кои имаат вградени ГПС системи каде автоматски по електронски пат се забележуваат поминатите километри на секое возило поодделно.

Со пропишување на процедури за констатирање на фактичка состојба на поминати километри за едно возило или збир на сите возила, ќе претставува основ за правилна проценка на просечна потрошувачка на гориво за целите на Закон за данок на додадена вредност, со што ќе се избегнат негодувања и незадоволство од видот на контролата.

9. Измени и допрецизирање на Законот за работното време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај.

Објаснување:

Законот треба во целост да се усогласи со АЕТР спогодба, да се дадат јасни обврски за превозниците и возачите, како и на работилниците со цел да се има веродостојни документи за спроведување на овој закон од една страна од друга да се има јасно дефинирани казнени одредби со цел належниот контролен орган несметано и правично да ја спроведува контролата.

10. Измена и допрецизирање на Закон за превоз во патниот сообраќај во дело на задолжителни обврски на увозници / извозници на стока кои ангажираат странски превозници како и изработка на нов Правилник за македонски транспортни дозволи

Објаснување:

Да се пропише законска одредба, увозните и извозните трговски друштва да задржуваат копии од меѓународни транспортни дозволи кои ги користат превозници



од други држави со кои Македонија има спогодби за размена на дозвола или имаат добиено посебна дозвола од Царина при превоз на стока за и од Македонија. Нов правилник за МК дозволи ќе овозможи на лице место секој надзорен орган со само читање на упатство од задната страна да ги знае обврските на странскиот превозник и да изврши целосна контрола без притоа да се оптеретува и да го чита Законот за превоз (не е можно да се постигне кај секој директен извршител да знае да чита и спроведува закон).

11. Дополнување и допрецизирање на Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај и усогласување со други закони:

Објаснување:

Овој закон е најважниот закон за одржување на финансиска стабилност на превозните трговски друштва, а со цел да се постигне целосен ефект мора да се допрецизира со одредени дефиниции за полесно да се спроведуваат одредбите, да се корегираат сите технички грешки, но најбитно е да се усогласи со одредби од Закон за финансиска дисциплина во однос со казнени одредби како и со Закон за потрошувачи во делот на нечесни одредби кои можат да се стават во текст на пишан договор.

12. ИНСПЕКТОРИТЕ ЗА КВАЛИТЕТ НА СТОКА (ЗЕМЈОДЕЛСКИ И САНИТАРНИ ИНСПЕКТОРИ ЗА ХРАНА) ИНСПЕКЦИСКИОТ НАДЗОР ДА ГО ВРШАТ ВО ЦАРИНСКИ ТЕРМИНАЛИ ВО РАБОТНО ВРЕМЕ ИДЕНТИЧНО СО ЦАРИНСКИОТ ОРГАН, А НЕ НА ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ.

Објаснување :

Инспектори за квалитет на стока под шифра 005 и 007 (земјоделски и санитарен инспектор за храна) да се определи како задолжителна контрола само за стока над која се спроведува царинска постапка за пуштање на стока на слободен пазар (увозно царинење) на гранични терминали или на терминали во внатрешноста на државата и при поедноставени постапки.

Востоставување на ваков вид на контрола за квалитет на стока на гранични премини пред започнување на царинска постапка за пуштање на стоката во слободен пазар доведува до застој на граничните премини и доцнење на пратки кои имаат приоритет за превоз во сите други држави.

На граничните увозни терминали за пуштање на стока на слободен пазар да се изедначи работното време на царинските органи со инспекторските органи за проверка на квалите на стоката за воспоставување брзо завршување на царинските процедури и ослободување на пратки кои пред се се наменети за човечка исхрана.

ЦИ Бланце - стоково царинење	секој ден: 00:00-24:00	ЦИ Табановце	секој ден: 00:00-24:00 за извоз; 07:00-19:00 за увоз;
------------------------------	---------------------------	--------------	---

ЦИ Деве Баир	пон-сабота: 08:00-20:00	ЦИ Делчево	секој ден: 08:00-20:00
--------------	----------------------------	------------	---------------------------



ЦИ Богородица – Отсек за стоково царинење	секој ден: 00:00-24:00	ЦИ Гевгелија	секој ден: 07:30-19:30
---	---------------------------	--------------	---------------------------

ЦИ Ново Село - Отсек за стоково царинење	секој ден: за увоз: 07:30-19:30 за извоз: 00:00-24:00	ЦИ Мечитлија	Увоз секој ден: 08:00-20:00 извоз од 00:00-24:00
--	---	--------------	--

ЦИ Ќафасан	секој ден: 08:00-20:00
------------	---------------------------

Вака воспоставена процедура за проверка на квалитет на стока, ограничено работно време на инспекциите на граничните линии, како и во државните царински терминали лоцирани на гранични премини доведува до застој во движење на возила, губење на денови за превоз дури и на стока во свежа состојба, која процедура е спротивна на европските стандарди и најдобри практики, како и на препораките од Рамката на стандарди на Светската царинска организација за олеснување на меѓународната трговија со воспоставување на царински терминали на гранични линии.

13. ВОВЕДУВАЊЕ РАБОТНО ВРЕМЕ 24/7 НА ИНСПЕКТОРИТЕ ОД СИТЕ ИНСТИТУЦИИ КОИ ИМААТ НАДЛЕЖНОСТ ЗА ПОСТАПУВАЊЕ НА ГРАНИЧНА ЛИНИЈА НА ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ ОД „А“ КАТЕГОРИЈА

Објаснување:

Врз основа на категоризација на гранични премини, која ја има направено Царинска управа, на премините од „А“ категорија (Табановце, Долно Блаце, Ќафасан, Богородица и Деве Баир) да се воведе работно време од 24/7 за сите субјекти кои се присутни на граничната линија. Најголем застој во движење на возилата и пролонгирање на спроведување на комплетна царинска процедура за пуштање на стока во слободен промет е работата и работното време на инспекторите на граничните линии. Потребно е да се воспостави систем за контрола и почитување на работно време 24/7.

Вака воспоставена процедура за проверка на квалитет на стока, ограничено работно време на инспекциите на граничните линии, како и во државните царински терминали лоцирани на гранични премини доведува до застој во движење на возила, губење на денови за превоз дури и на стока во свежа состојба, која процедура е спротивна на европските стандарди и најдобри практики, како и на препораките од Рамката на стандарди на Светската царинска организација за олеснување на меѓународната трговија.

Граничен премин од „А“ категорија подразбира услуга од сите органи надлежни за проверка на стоката која се превезува 24/7.

14. УСОГЛАСУВАЊЕ НА МАТЕРИЈАТА ОД АКТИТЕ ОД ДЕЛОТ ИНСПЕКЦИСКИ НАДЗОР СО ОСТАНАТИТЕ ЗАКОНИ ЗА ПРЕВОЗ ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ

Објаснување:

Усогласувањето на актите од делот на инспекцискиот надзор со законите од областа на превоз во патниот сообраќај, би се однесувало на следните акти:

Агенција за храна и ветеринарство

- Правилник за начинот и постапка за добивање на одобрение на превозниците и превозните средства за храна и другите производи од животинско потекло – да се земат во предвид документите кои Министерството за транспорт и врски ги издава на превозниците за вршење на дејност (лиценца) како и за јавен превоз така и за сопствени потреби како мерка за сузбињање на нелојална конкуренција и диви превозници и олеснување на процедурата;
- Правилник за општите барања за примарно производство и придржни операции како и општите барања за храна член 14 став 2, 4 и 5 - да се изврши прецизно дефинирање на поимите што се подразбира и на каков вид возила се мисли при одредување на условите за превоз на храна во садовите во возилата и за транспортни средства и/или контејнери за превоз на храна во рефус, течна, зрнеста форма или во прав;
- Закон за ветеринарно здравство член 74 став 2 – јасно да се одвојат обврските на превозниците на производи и нуспроизводи од животинско потекло од оние кои се предвидуваат за превозници на жива стока во согласност со директива ЕУ 91/628/EEC т.н. „Транспортна директива“ во која се вбројува и изработка на извештаи за состојбата на живата стока во текот на превозот од страна на возачот.

15. ДЕЦИДНО ПОЧИТУВАЊЕ НА ЧЛЕН 2 ОД ПРАВИЛНИКОТ ЗА ВИСИНATA НА НАДОМЕСТОЦИТЕ ЗА ИЗВРШЕНИТЕ УСЛУГИ И ПОЧЕТНАТА ВИСИНА НА ЗАКУПНИНАТА НА ДЕЛОВНИОТ И РЕКЛАМНИОТ ПРОСТОР НА ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ – Царинска Управа

Објаснување:

Со примена на наведениот член Царинската управа да не пресметува надомест за користење на државни царински терминаци на граничните премини - во целост, а не само за период од 4 часа како во моментов. Наведено е забелешка на Европска комисија за укинување на надомест за државни царински терминаци и Заклучок на Влада на Р.М. 70-та седница од 26.06.2012 година.

16. УТВРДУВАЊЕ НАЧИН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА ПОСТАПКИ ЗА ПОБРЗ ПРОТОК НА СТОКА ВО СВЕЖА СОСТОЈБА, АДР (ОПАСНИ МАТЕРИИ) И ПРАЗНИ КАМИОНИ НА ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ ТАБАНОВЦЕ И БОГОРОДИЦА

Објаснување:

Мерка која ќе помогне се додека не се изврши физичко проширување на граничните премини, особено на Табановце и Богородица како најфреквентни гранични премини.

17. Овозможување вршење на увозна царинска постапка за пуштање на стока во слободен пазар на царински терминал Табановце за стоки кои не се еднородни, но се слични и не бараат посебни сложени контроли или за збирна пратка во целост се исполнети сите услови за пуштање на стоката на слободен пазар. Пример тегли и шишиња, основната стока и палети врз кои е товарена стоката и друг вид на стока.

Објаснување:

Со оваа мерка ќе се постигне заштеда во транспортни трошоци, намалени процедури за изработка на дупли документи за раздолжување на транзитна декларација, намалени трошоци за користење на царински терминали во внатрешноста, намалување на време за завршување на превозот.

Граничниот премин Табановце е најфреквентен граничен премин, можноста да се завршат сите процедури на самиот премин овозможува минимум намалување на превозната операција за 24 часа.

18. Изземање на употреба на каталог „шваке“ за утврдување на пазарна вредност на употребувани товарни и приклучни моторни возила за правни лица кои стоката ја купуваат со приложување на фактури, банкарски уплати или возилата ги купуваат од производителот како втора рака на кредит или лизинг.

Објаснување:

Во практика во повеќе држави каталогот „шваке“ се применува како мерка на корекција на набавна вредност на возила кога купецот е физичко лице, како последен корисник и во овие случаи платениот износ за ДДВ и царина доколку се пресметува е износ кој останува во буџет на Р.Македонија, а правните лица кои купуваат основни средства за вршење на дејност имаат право на враќање на ДДВ што значи со корекција на цената непотребно се оптеретува буџетот на трговските друштва, особено кога продавач е производител и непостојат можности за било каква измена на набавната вредност или увозникот е овластен дилер на произведувачот на возила кои се продаваат во втора рака.



Примената на каталогот директно влијае на намалување на можноста за обновување на возниот парк за многу микро превозници.

19. Почитување наименувања од производител за возила во процес на спроведување увозна царинска постапка за пуштање на возила во промет како постапка пред одобрување на тип на возило.

Објаснување:

Трговските друштва за превоз на стока кои имаат поголем број на товарни возила за потребите на својата дејност увезуваат возила со носивост од 500 кгр до 1500 кгр, возила кои покрај товарниот простор можат да имаат две или четири седишта во зависност од големината на истите, како возила кои се користат за превоз на мали пратки или како сервисни возила за брза интервенција при дефект на возила или сообраќајни незгоди по пат во државата или надвор од нејзините граници или во случаи на регистриран сопствен превоз служат за пренесување на работен материјал во случаи на сервисни интервенции при што во возилото се возат и механичари, сервиси и помошен персонал (ЕВН, Т-Home и сл). Согласно билатерални спогодби превозникот има право да превезе резервни делови (стока) за возило во друга држава без плаќање на царински давачки за стока која се вградува во расипаното возило. Царинска Управа во последен период врши пренаименување на овој тип на возила од товарни во патнички, со што истите ги дефинира како возила кои не се употребуваат за деловни цели со што се врши корекција која не се совпаѓа со основната документација добиена од производителот, ТУФФ документ , документи добиени од телата за одобрување на тип на возило (хомологација) што резултира со неможност возилото да се регистрира во надлежниот орган на Министерство за внатрешни работи (разлика со податоци наведени во увозна царинска декларација) од една страна, а од друга страна од аспект на примена на Законот за данок на додадена вредност, се оневозможува превозните трговски друштва да поднесуваат пријава за враќање на платен ДДВ за трошоците направени за овој вид возила и превоз на стока направен со употреба на истите (патарина, гориво, поправки и сл).

20. ОСПОСОБУВАЊЕ НА СКЕНЕРИ ЗА ДЕТАЛНА КОНТРОЛА НА СТОКА ВО ТРАНЗИТЕН ПРЕВОЗ И ВАГА НА ЦИ ТАБАНОВЦЕ

Објаснување: Царинската управа веднаш да изврши оспособување на петте скенери за детална контрола на стока во транзитен превоз преку територија на Република Македонија кои во моментов не се во функција, со цел да се добие на време, да се избегнува зголемување на трошоци за растовар и повторен утовар на стока како и заштита на амбалажа од оштетување, губење на денови за превоз, пропаѓање на карта за обезбеден фериброд, плаќање пенали за задоцната испорака, оштетена стока, неможност повторно безбедно да се утовари стоката како и ангажирање на царински службеници само за овој вид на контрола.

Вагата на ЦИ Табановце е континуирано расипана во последниот месец и е причина за застој во спроведување на царински формалности за пуштање на стока во слободен промет како и забавување на протокот на возила кои се во транзитна постапка.

21. ЦЕЛОСНА ПРИМЕНА НА УПАТСТВОТО ЗА ТРАНЗИТНА ПОСТАПКА Б-1 од Мај 2011 година.

Објаснување:

Врз основа на член 233 од Уредба за спроведување на царински закон во која е наведено дека појдовниот царински орган при одредување на рок во кој стоката треба да се стави на увид кај одредишниот царински орган треба да ги има во предвид сите важечки транспортни или други законски прописи, во кој спаѓа особено Закон за работно време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај (Службен весник на Република Македонија број 161/09; 17/11 и 54/11). Одредбите на Законот се вградени во измените на упатството Б-1 од Мај 2011 година со точно одредување на правила за време на викенд, празници како и кога се работи за превоз на стока во транзитно возење низ територија на Р.Македонија имајќи во предвид дека работното време на возачот не завршува со паркирање на возилото, а од друга страна има со закон пропишани задолжителни дневни и неделни одмори. Во другите држави минимален рок е 3 дена, а истиот се зголемува доколку територијата на државата е поголема и до 7 дена период за завршување на транзитна царинска постапка. Во рокот од 3 дена се земени во обзир минимум 9 часа дневен одмор + 45 часа неделен одмор. Сите редуцирани одмори мора да се надополнат до крајот на третата недела во циклус од 28 + 1 ден. Изедначената примена на упатството на цела територија на државата особено е важна за македонските превозници кои мора да ги надополнат сите редуцирани одмори, исто така мора да извршат и тековна контрола на возилата од аспект на континуирано исполнување на техничко експлоатациони услови – подлежат на вонредни технички прегледи во држави низ кои се движат.

22. Министерство за надворешни работи - Поголема активност за заштита на македонските превозници на територија на Европа со директни комуникации со надлежни органи во други држави и директно преку Европска комисија :

Објаснување : Превозниците на стока и патници во меѓународниот превоз постојано се надвор од државата и единствена заштита во моментот на случување на одредени дејствија можат да бараат и да добијат од претставници на нашата амбасада. За жал за било какво дејствие се бара одобрување од надлежна служба во Министерството за надворешни работи со што се губи време за брза заштита и избегнување на било каква злоупотреба од страна на служби во држава различна од матичната. Постојат дејствија кои се случуваат и претставуваат кршење на сите законски прописи кои го регулираат меѓународниот превоз, дејствија кои претставуваат нестандартни мерки за забавувањето на работата на превозникот и неминовна е интервенција и во Европската комисија за заштита на нашите права. Особено постојат мешања на прописи кои унијата ги има воспоставено и важат за превозници од земји членки, а не и за превозници од држави кои не се членки на унијата. Непостои никаков друг механизам да се докаже дека има недоследности во примена на мултинационалните прописи освен помош и поддршка од страна на лицата вработени во нашите амбасади, затоа што возилата се на пат, товарени со стока, а возачите се сами

често не го разбираат ни јазикот на кој им се обраќаат па не го ни разбираат обвинението за одредени прекршоци.

При одржување на билатерални средби на комисиите за патен сообраќај, препорачливо е присуство на претставник на амбасадата како би воспоставил контакти со надлежно министерство кое има надлежности во вршење превоз на нивна територија и се добива можност за директна комуникација и заштита на превозници во конкретни спорни случаи.

23. Мерка за изработка на предлог измена на метода за пресметка на надомест за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила.

Објаснување: Во постојната Одлука за висината и начинот на плаќање на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила, надоместокот за патна такса при регистрација на моторните возила се пресметува врз основа на зафатнина на моторот наместо според носивост на товарните моторни возила, со постојниот метод на пресметка појаките и понови марки на товарни возила кои исто време се полесни и ја заштитуваат животната средина се оптеретени со поголеми износи како надоместок за годишна регистрација. Искористувањето на патната инфраструктура е според тежината на возилата, а не според јачината на моторот.

Авансното плаќање на надомест за патишта во голема мера претставува оптеретување на превозните трговски друштва и делува многу дестимулативно поради фактот што постарите т.н. црни возила кои во исто време се многу потешки и повеќе влијаат на оштетување на патната инфраструктура плаќаат помал износ при регистрација на возилот, а ист износ при плаќање на патарина при движење по патиштата на Р.Македонија.

Во сите држави членки на Европската Унија се одредуваат посебни бенифиции за возила од повисок еуро стандард со што најмногу се ослободени од надомест за патарина возилата со Еуро 5 и Еуро 6 стандард како мерка за стимулација за обновување на возниот парк и заштита на животната средина.

Пример :

- Во Германија, се воведоа нови цени за патарина за камионите со бруто тежина на возилото од 12 тони и повеќе. Од 2015 година трошоците за загадувањето на воздухот, предизвикано од камионите, ќе бидат вклучени во износите за патарина, а износот на патарина ќе се базира на класата на емисија (Еко Класата) на возилото. Инфраструктурните трошоци се пресметуваат различно за возила со до три оски и возила со четири или повеќе осовини. Трошоците за загадувањето на воздухот се утврдуваат врз основа на класата на емисијата на возилото;
- Во Австрија е покачена патарината за возилата над 3.5т според Еко класата, освен за возилата со класа Еуро 6;
- Владата во Чешка одлучи да ја покачи патарината и исто така имплементираше нова тарифна категорија за Еуро 6 возилата.

Со промена на методата на пресметка на патна такса и наплата на патарина ќе се постигне повеќе ефекти, намалување на трошоци на превозните трговски друштва кои континуирано вложуваат во обнова на возниот парк, стимулација за останатите превозници да вложуваат во возила со повисок еуро стандард, заштита на патната



инфраструктура и на животната средина како од домашни така и од странски превозници особено и поради фактот што на секаде се обновува или гради нова патна инфраструктура на територија на Република Македонија.

24. Допрецизирање на член 135 од Закон за работни односи со додавање на нов став.

Објаснување : Работното време, ноќна работа, паузите и неделниот одмор на возачи и мобилни работници се регулира со Закон за работно време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај и ова допрецизирање би значело усогласување на овие два закона, со што би се избегнало секакви ненамерни мешања на одредбите при вршење на инспекциски надзор кај превозниците од страна на трудовата инспекција.

25. Организирање на обуки за стручна едукација на управители или од нив овластени лица како мерка за остварување одржлив раст и развој на превозните трговски друштва.

ТЕМИ:

1.ОСНОВНИ ЗАКОНСКИ ОБВРСКИ

- Закон за превоз во патниот сообраќај,
- Закон за превоз на опасна стока во патниот и железничкиот сообраќај,
- Закон за работното време и задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај,
- Закон за договорите во превозот,
- Закон за безбедност во сообраќајот,
- Закон за превоз на отпад,
- Закон за работни односи,
- Закон за здравје и безбедност при работа,
- Закон за инспекциски надзор,
- Закон за даночна постапка

2.НАЧИН НА ОРГАНИЗАЦИЈА НА РАБОТА

- Водење евидентија за издадени документи (дописи, патни налози, договори и др.документи),
- Папки со основни документи за вработени и возила,



- Денарска и девизна благајна,
- Налози за утовар и нивно евидентирање и комплетирање на документи,
- Раздолжување на патни налози за возачи
- Пресметка на потрошувачка на гориво по возило
- Пресметка на авто ден – трошок на возило

3. ЧОВЕЧКИ ФАКТОР ОБУКА И ЕДУКАЦИЈА

- Воспоставување социјален дијалог со вработени,
- Задолжителни обуки,
- Едукација – знаењето е основ за успех во работата,
- Воспоставување добри меѓучовечки односи,
- Задоволен вработен – успех во работа.

**Биљана Муратовска
Генерален секретар**

