

СООБРАЌАЈНА ПОЛИТИКА

I. ОСНОВНИ ТРЕНДОВИ И СТАТИСТИЧКИ ПОДАТОЦИ ЗА ТРАНСПОРТНИОТ СЕКТОР	2
II. ОСНОВНИ ТРЕНДОВИ И СТРУКТУРА НА ПАЗАРОТ ЗА СЕКОЈ ВИД НА ТРАНСПОРТ	2
A. ПАТЕН ТРАНСПОРТ НА ЛИЦА И СТОКИ.....	2
<i>Услови за пристап на пазарот и професиите</i>	2
<i>Социјални и технички прописи и стандарди</i>	6
<i>Патни давачки</i>	19
B. ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТРАНСПОРТ	21
<i>Услови за пристап на пазарот и професиите</i>	21
<i>Социјални и технички прописи и стандарди</i>	26
<i>Општа проценка на состојбата во врска со транспозиција на <i>acquis</i>:</i>	27
<i>Меѓународни организации и конвенции</i>	28
C. ВНАТРЕШЕН ВОДЕН СООБРАЌАЈ - ОДГОВОРЕТЕ “НЕ Е РЕЛЕВАНТНО” ОНАМУ КАДЕ Е СООДВЕТНО	28
D. КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ	30
E. ВОЗДУШЕН ТРАНСПОРТ	31
<i>Пристап на пазарот и професиите</i>	32
<i>Технички и социјални стандарди</i>	36
<i>Меѓународни организации и конвенции</i>	42
F ТРАНСПОРТ ПО ЦЕВКОВОД.....	43
G ПОМОРСКИ СООБРАЌАЈ.....	47
III. ИНТЕГРИРАНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ.....	47
A. ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА.....	47
<i>Мапи на националната мрежа</i>	47
<i>Јавни расходи и инвестиции</i>	47
<i>Регионална соработка</i>	47
<i>Правна рамка</i>	48
B. ИСТРАЖУВАЊЕ ВО ОБЛАСТА НА ТРАНСПОРТОТ	51

I. ОСНОВНИ ТРЕНДОВИ И СТАТИСТИЧКИ ПОДАТОЦИ ЗА ТРАНСПОРТНИОТ СЕКТОР

Основните податоци треба да се обезбедат преку пополнување на табелите дадени во Анекс 1.

Основните податоци и статистики се дадени во табелите во анекс, види 09_Анекс_01.

II. ОСНОВНИ ТРЕНДОВИ И СТРУКТУРА НА ПАЗАРОТ ЗА СЕКОЈ ВИД НА ТРАНСПОРТ

A. Патен транспорт на лица и стоки

Услови за пристап на пазарот и професиите

1. Со кои прописи се уредува пристапот до професиите на операторите кои се вклучени во националниот и/или меѓународниот транспорт на лица и стоки? Како и кој го спроведува ова законодавство?

Критериумите за пристап до професиите на операторите кои се вклучени во превозот на патници и стоки во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај, се пропишани со Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04).

Согласно одредбите од Законот за превоз во патниот сообраќај (член 8, став 3), програмата за проверка на професионалната компетентност на управителот или овластеното лице одговорно за превоз ја пропишува министерот за транспорт и врски. Проверката за професионална компетентност се врши пред комисија формирана од министерот за транспорт и врски. Во првата половина на 2005 година се планира донесување на акт, со кој ќе биде пропишана програмата за проверка на професионалната компетентност.

Професијата јавен патен превоз во внатрешниот и меѓународниот сообраќај може да ја вршат правни и физички лица кои се регистрирани за вршење на дејноста јавен патен превоз и кои доколку ги исполнуваат условите пропишани со Законот за превоз во патниот сообраќај имаат лиценца за вршење на одделни видови на јавен превоз во патниот сообраќај.

Лиценца за вршење на одделни видови на јавен превоз на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај издава Министерството за транспорт и врски, односно општината или Градот Скопје за општински и авто-такси превоз на патници.

Постапката и начинот за издавање и одземање на одделни видови лиценци ќе се регулира со Правилник за формата и содржината на лиценцата за вршење на одделни видови на јавен превоз во патниот сообраќај и начинот и постапката за добивање и одземање на лиценци, кој се планира да се донесе во првата половина на 2005 година.

Предуслов за добивање на лиценца за правните лица е регистрацијата на правното лице, а за физички лица е уписот во трговскиот регистер на физичкото лице како трговец-поединец.

Начинот на регистрација на правното лице и уписот на физичкото лице во трговскиот регистер е уредено со Законот за трговски друштва („Службен весник на РМ“ бр. 28/04).

Странски превозник не може да врши внатрешен превоз на патници (каботажа) на територијата на Република Македонија, освен ако тоа е предвидено со меѓународна спогодба.

Странски превозник не може да врши внатрешен превоз на стоки (каботажа) на територијата на Република Македонија, освен ако за таков превоз добие посебна дозвола што ја издава министерот за транспорт и врски. Посебните дозволи за вршење каботажа се издаваат ако заради недостиг на соодветни транспортни капацитети во земјата е неопходно превозот да го изврши странски превозник.

2. Со кои прописи се уредува пристапот на пазарот за национален и меѓународен патен транспорт на стоки за домашните оператори? Како и кој го спроведува ова законодавство?

Пристапот на пазарот во внатрешниот односно меѓународниот превоз на стока во патниот сообраќај за домашниот превозник е регулиран со следните прописи:

- Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04).
- Правилник за распределба на дозволи за меѓународен превоз на стока кој е во подготовка.
- Билатерални спогодби за меѓународен патен превоз кои се на сила.

Превозот на стоки во внатрешниот патен сообраќај се врши без дозволи.

Домашните превозници може да вршат меѓународен патен превоз на стоки ако претходно имаат добиено лиценца за меѓународен превоз на стоки. Покрај лиценцата превозникот мора да има и меѓународен товарен лист и дозвола за меѓународен превоз на стока доколку истата се бара согласно со меѓународната спогодба за патен сообраќај склучена меѓу Република Македонија и земјата до, од или преку чија територија се извршува превозот. Дозволите за вршење меѓународен превоз на стоки во патниот сообраќај, Министерството за транспорт и врски ги разменува со надлежните органи на земјите со кои е склучена меѓународна спогодба во која е предвидено превозот да се врши со дозволи, а на домашните превозници им ги издава Министерството за транспорт и врски. Меѓународен превоз на стоки може да се врши и врз основа на дозволи од мултилатералната квота на дозволи од Европската конференција на министрите за транспорт (ЦЕМТ). Начинот, постапката и критериумите за распределба на меѓународните дозволи за транспорт на стока и ЦЕМТ дозволите, ќе бидат уредени со Правилник за распределба на дозволи за меѓународен превоз на стока.

До донесувањето на Правилникот за распределба на дозволите, постапката за распределба на ЦЕМТ дозволите ја спроведува Комисија формирана од страна на Министерот за транспорт и врски. Во Комисијата покрај членови од Министерството за транспорт и врски учествуваат и членови од асоцијациите на транспортните фирми во Република Македонија. Распределбата на дозволите се врши врз основа на критериуми утврдени од страна на Министерот за транспорт и врски. Како основни критериуми за распределба се земаат следните показатели:

- регистрација на фирмата за вршење на меѓународен превоз на стока како нејзина основна дејност;
- големина на возниот парк на фирмата;
- број на искористени дозволи за меѓународен транспорт на стока;
- искористеност на ЦЕМТ дозволите во изминатата година;
- број на вработени возачи во фирмата;
- други показатели од кои може да се види бонитетот на фирмите кои конкурираше за добивање на ЦЕМТ дозволи.

Правилникот за распределба на дозволите за меѓународен превоз на стока како акт со кој ќе биде целосно пропишана постапката и критериумите за распределба на дозволите ќе биде донесен во првото тромесечие на 2005 година. Во истиот ќе бидат вградени досегашните

критериуми врз основа на кои е вршена распределбата на дозволите, со нивно дополнување и допрецизирање.

3. Со кои прописи се уредува пристапот на пазарот за национален и меѓународен патен транспорт на лица за домашните оператори? Дали се потребни дозволи за:

- a) линиски превоз-редовен**
- b) посебен линиски превоз**
- c) наизменичен превоз (доколку постои)**
- d) повремен превоз?**

Пристапот на пазарот во внатрешниот односно меѓународниот превоз на патници во патниот сообраќај е регулиран со следните прописи:

- Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04);
- Правилник за начинот и постапката за добивање и одземање на дозволата, образецот на дозволата, како и критериумите и начинот на утврдување и одобрување на возниот ред во внатрешниот и меѓународниот линиски превоз на патници (член 42, став 2 од Законот за превоз во патниот сообраќај), кој се планира да се донесе во првата половина на 2005 година;
- Билатералните спогодби за меѓународен патен превоз кои се во сила;
- Спогодба за меѓународен повремен превоз на патници - АСОР (Инструментот за пристапување кон ИНТЕРБУС спогодбата се планира да се достави до Европската комисија до крајот на првиот квартал на 2005 година).

За вршење на линиски превоз на патници во внатрешниот патен сообраќај согласно Законот за превоз во патниот сообраќај е потребна дозвола. Составен дел на дозволата е и одобрениот возен ред за линијата регистриран во Министерството за транспорт и врски, односно општината или Градот Скопје. Дозволата се издава за период од 4 години.

За вршење на линиски превоз на патници во меѓународниот патен сообраќај е потребна дозвола.

За вршење на посебен линиски превоз на патници во внатрешниот патен сообраќај исто така е потребна дозвола.

За вршење на наизменичен превоз на патници во внатрешниот патен сообраќај домашниот превозник не мора да има дозвола. За вршење на наизменичен превоз на патници во меѓународниот патен сообраќај домашниот превозник мора да има соодветна странска дозвола за наизменичен превоз.

За вршење на повремен превоз на патници во внатрешниот патен сообраќај, домашниот превозник не мора да има дозвола. За вршење на повремен превоз на патници во меѓународниот патен сообраќај, не е потребна дозвола, доколку со билатерална спогодба или со АСОР - спогодбата, односно ИНТЕРБУС-спогодбата е предвидено и овој превоз да се врши врз основа на дозволи.

4. На кој начин претпријатијата добиваат таков вид на дозволи? Кој е вообичаениот период на траење на дозволите? Дали претпријатијата имаат корист од ексклузивните права? Како и кој го спроведува ова законодавство ?

Превозниците добиваат дозвола врз основа на барање, а во согласност со условите пропишани со Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04) и Правилник за начинот и постапката за добивање и одземање на дозволата, образецот на дозволата, како и критериумите и начинот на утврдување и одобрување на возниот ред во внатрешниот и меѓународниот линиски превоз на патници, кој се планира да се донесе во првата половина на 2005 година.

За вршење на линиски превоз на патници во патниот сообраќај, дозволите на домашните превозници ги издава:

- Министерството за транспорт и врски за: меѓуопштински линиски превоз на патници, за меѓународен линиски превоз на патници и посебен линиски превоз на патници што се врши на подрачјето меѓу две или повеќе општини или меѓу одредена општина и Градот Скопје.
- Градоначалникот на општината, односно на Градот Скопје за: општински линиски превоз на патници.

За меѓународен наизменичен превоз дозволите ги издава Министерството за транспорт и врски ако со одделни земји согласно билатералните спогодби се разменети такви дозволи, односно надлежниот орган на државата во која се врши превозот ако не се разменети дозволи за таков вид на превоз.

Меѓународен повремени превоз на патници се врши без дозволи освен во случаи кога согласно билатералните спогодби е предвидено овој превоз да се врши со дозволи. Дозволите ги издава Министерството за транспорт и врски ако со одделни земји согласно билатералните спогодби се разменети такви дозволи, односно надлежниот орган на државата во која се врши превозот, ако не се разменети дозволи за таков вид на превоз.

Рокот на важење на дозволите за внатрешен линиски превоз на патници е 4 години.

Рокот на важење на дозволите за меѓународен линиски превоз на патници е 4 години, доколку со билатералните спогодби не е пропишан друг рок.

Согласно одредбите од Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04) на транспортните претпријатија не им се даваат никакви посебни права.

За спроведување на прописите според кои се издаваат дозволите надлежно е Министерството за транспорт и врски, односно единицата на локалната самоуправа за локалниот сообраќај.

5. Кои прописи го регулираат давањето државна помош? Дали се применува концептот за обврска за јавен превоз? Како и кој го спроведува ова законодавство ?

Државната помош е регулирана со Законот за државна помош („Службен весник на РМ“ бр. 24/03) и уредбите: Уредба за начинот и постапката за поднесување на извештај до Комисијата за државна помош и за оценување на државната помош („Службен весник на РМ“ бр. 81/03), Уредба за утврдување на условите и постапката за доделување на помош за спас и реконструкција на претпријатијата со потешкотии („Службен весник на РМ“ бр. 81/03) и Уредба за утврдување на условите и постапката за доделување на регионална помош („Службен весник на РМ“ бр. 81/03).

Според членот 1, став 2 од Законот за државна помош, со овој Закон единствено не се регулира државната помош која се доделува во областа на земјоделството и рибарството.

Според членот 9, став 1 од Законот за државна помош, секој облик на државна помош е под надзор на Комисијата за државна помош.

Комисијата се формира со Одлука на Владата на Република Македонија, а по предлог на Министерот за финансии и Министерот за економија.

Комисијата за државна помош го спроведува законодавството за државна помош во согласност со наведениот Закон и уредби.

Концептот за обврска за јавен превоз не се применува.

6. Кои правила ја уредуваат конкуренцијата? Како и кој го спроведува ова законодавство ?

Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04) не го регулира прашањето за конкуренција.

На 11.01.2005 година Собранието на Република Македонија го усвои Законот за заштита на конкуренцијата („Службен весник на РМ“ бр. 04/05), кој е целосно усогласен со законодавството на Европската унија во областа на конкуренцијата. Со одредбите на овој закон не е изземен секторот за превоз на патници и стоки од примената на истиот. Надлежен орган за спроведување на Законот е Комисијата за заштита на конкуренцијата, чии членови ги именува Собранието на Република Македонија .

Со Законот за заштита на конкуренцијата се уредени забранетите облици на спречување, ограничување или нарушување на конкуренцијата, заштита на конкуренцијата, мерките и постапките во врска со ограничувањето на конкуренцијата.

Со Законот се забранети договорите, одлуките и договорната практика, чија цел е ограничување на конкуренцијата, како и секоја злоупотреба на доминантната позиција со која се ограничува конкуренцијата на одреден релевантен пазар. Исто така се утврдува обврската за известување и контрола на концентрациите заради оценка на нивната компатибилност со одредбите на Законот.

Социјални и технички прописи и стандарди

7. Кои прописи се применуваат за определување на работниот ден на еден возач во домашниот и меѓународниот транспорт (времетраење на возењето и одморот, дневни и неделни ограничувања на возењето, дневно и неделно траење на одморот итн.)? Како и кој го спроведува ова законодавство ?

Време траењето на управување на моторните возила кај возачите во домашниот и меѓународниот транспорт во нашата земја е регулирано со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр.14/98, 38/02 и 38/04).

Имено, возачот кој управува автобус, товарно моторно возило или група возила чија најголема дозволена маса е поголема од 3.500 кг. не смее непрекинато да управува со возилата подолго од 5 часа.

Како непрекинато управување со возилата од погоре наведената категорија се смета времето за кое возачот немал прекин од најмалку половина час.

Вкупното траење на управување со моторните возила од наведената категорија не смее да биде подолго од 8 часа во текот на 24 часа.

Возачот кој управува автобус, товарно моторно возило или група возила чија најголема дозволена маса е поголема од 3500 кг. мора пред почетокот на својот работен ден, да има непрекинат одмор од најмалку 10 часа.

Ако во управувањето со возилата од споменатата категорија се сменуваат двајца возачи и ако во возилото се наоѓа уредено легло кое на едниот од нив му овозможува да се одмара во лежачка положба, секој возач мора да има непрекинато одмор од најмалку 8 часа во текот на секој 30 часа возење.

Непрекинатиот одмор возачот мора да го користи надвор од возилото, освен ако во возилото се наоѓа уредено легло кое на возачот му овозможува да се одмара во лежачка положба, тогаш возачот може да го користи одморот на таквото легло, под услов за тоа време возилото да не се движи.

Вкупното траење на управувањето со возилото, одморите на возачот и начинот на работа на удвоените екипажи на возилата, во обемот што влијае врз безбедното управување со моторното возило, како и образецот на индивидуалната контролна книшка и упатството за нејзиното пополнување се утврдуваат со пропис донесен врз основа на споменатиот закон.

Исто така возачот кога управува моторно возило мора кај себе да има индивидуална контролна книшка и во неа да ги запишува своите активности и да ја даде на увид на барање на овластено службено лице.

Индивидуална контролна книшка не мора да има возачот ако во возилото кое го управува има вградено уред што обезбедува запишување на времето на возењето на членовите на екипажот, времето поминато во вршењето на професионалните активности што не спаѓаат во управување со возилото, како и времето на одморот, брзината на возилото и поминатото растојание.

Возачот кој управува со автобус со товарно моторно возило или со група возила чија најголема дозволена маса е поголема од 20 тони, кога во текот на 24 часа поминува повеќе од 500 км. мора да биде заменет со друг возач најдоцна по 8 часа управување односно по поминати 500 км. пат.

Погоре наведените одредби кои се однесуваат на траењето на управување со моторно возило и за одморите на возачите пропишани со закон, се применуваат и за возачите на моторни возила регистрирани во странство, кога со тие возила управуваат на територијата на Република Македонија, освен ако со меѓународен договор поинаку не е определено.

Погоре наведените одредби од законот се спроведуваат во постапка на контрола на сообраќајот на патиштата што се врши од страна на овластени службени лица на Министерството за внатрешни работи.

8. Кои начини се користат за издавање на возачка дозвола? Која е минималната возраст за да се биде возач? Кои категории на возачки дозволи постојат? Ве молиме да обезбедите информации за моделот на возачката дозвола и за теоретските и практичните испити за добивање на возачка дозвола. Која институција е одговорна за организацијата и надзорот на испитите за добивање возачка дозвола? Дали поседувањето на соодветна национална возачка дозвола е доволно за да лицето стане возач на комерцијално возило? Доколку не, дали е потребна основна обука после која што лицето добива потврда за стручната оспособеност или соодветен документ? Како и кој го спроведува ова законодавство? Кое тело издава дозволи за формирање на автошколи и согласно со која процедура тие се издаваат?

Постапката на издавање на возачка дозвола е регулирана со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр.14/98, 38/02 и 38/04) и Правилник за возачката дозвола, дозволата за возач на трактор и возачката потврда „Службен весник на РМ“ бр. 85/99). Прописите во врска со издавањето на возачки дозволи ги спроведува Министерството за внатрешни работи.

Возачките дозволи ги издава Министерството за внатрешни работи според живеалиштето на лицето, односно престојувалиштето на странски државјанин.

За издавање на македонска возачка дозвола се користат два начини:

- полагање на возачки испит во Република Македонија; и
- замена на странска возачка дозвола за македонска.

Полагање на возачки испит ќе се дозволи на кандидат кој ги исполнува законските услови за управување со моторно возило или трактор, односно со возило на моторен погон, за кое го

полага испитот. Полагање возачки испит ќе се дозволи и на кандидатот за возач кој се оспособува во редовно школување за занимање возач.

Кандидатот за возач на моторно возило и на трактор кој се пријавува за полагање на возачки испит, должен е со пријавата да поднесе доказ за спроведеното оспособување за управување со моторно возило или трактор и дека се исполнети пропишаните услови за управување со моторно возило од категоријата за која се пријавува за испит, односно за трактор.

Пропишаните услови за управување со моторно возило кое лицето мора да ги исполнува се следните:

1. Да е душевно и телесно способно да управува со моторно возило;
2. Да наполнило 18 години возраст (исклучок е 21 година за управување со автобуси и тролејбуси и 16 години за управување со трактор и мотоцикл со мотор чија што зафатнина не надминува 125 см³).
3. Со одлука на надлежен орган да не му е забрането управување со моторно возило.

Право на управување со моторни возила од категоријата Д може да стекне возач кој има право да управува со моторно возило од категоријата Ц, ако:

1. Управувал со моторни возила од категоријата Ц најмалку две години, или
2. Управувал со моторни возила од категории Б и Ц вкупно најмалку 3 години.

Кандидатот за возач, освен ученик во установата за средно или високо образование која оспособува кадри за занимање возач, полага возачки испит пред испитна комисија, која е надлежна според местото на живеење. Кандидатот за возач, кој поради вработување, школување или од други оправдани причини престојува во место надвор од своето живеалиште подолго од шест месеци, може да полага возачки испит и пред испитна комисија според престојувалиштето.

Со Законот за изменување и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 38/04) освен досегашните категории пропишани се и поткатегории на возачка дозвола како и некои нови услови за полагање на возачкиот испит. Во иднина, освен погоре наведените услови, кандидатот за возач мора да има завршено најмалку основно образование.

Понатаму, право на управување со моторни возила од категоријата Ц и поткатегија Ц1 може да стекне возач кој предходно најмалку една година управувал со моторно возило од категоријата Б.

Право на управување со моторни возила од категоријата Д може да стекне возач кој претходно најмалку две години управувал со моторно возило од категоријата Ц, а право на управување со моторни возила од поткатегијата Д1, возач кој претходно најмалку две години управувал со моторно возило од категоријата Ц или поткатегијата Ц1.

Право на управување со моторни возила од категориите Б+Е, Ц+Е и Д+Е може да стекне возач кој поседува возачка дозвола од категориите Б, Ц и Д, а право на управување со моторни возила од поткатегиите Ц1+Е и Д1+Е, возач кој поседува возачка дозвола од поткатегиите Ц1 и Д1.

Вториот начин на издавање на македонска возачка дозвола е со замена на странска возачка дозвола. Покрај барањето за замена на важечка странска возачка дозвола за македонска, во постапката се поднесува и уверение за телесна и душевна способност, две фотографии со големина 3,5 x 4,5 см, превод од странската возачка дозвола заверен од нотар и писмен доказ дека лицето престојувало во земјата во која е издадена странската возачка дозвола, подолго од шест месеци (за македонски државјанин). Во случаевите кога од текстот на странската возачка дозвола не може да се утврди за која категорија односно за кој вид моторни возила е издадена или дали и истекол рокот на важење, подносителот на барањето приложува исправа

од која се гледа со кои моторни возила може да управува односно дека на странската возачка дозвола не и истекло рокот на важењето.

Право на управување со моторно возило може да стекне лице кое наполнило 18 години возраст согласно Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр.14/98, 38/02 и 38/04).

По исклучок на оваа одредба, право на управување со автобуси и тролејбуси може да стекне лице кое наполнило 21 година возраст, а право на управување со мотоцикли со мотор чија што зафатнина не надминува 125 см³ лице кое наполнило 16 години возраст. Со наполнети 16 години возраст може да се управува трактор, а со 14 години возраст може да се управува велосипед со мотор.

Во Република Македонија постојат следните категории на возачки дозволи: А, Б, Ц, Д и Е. Освен тоа како посебен образец на возачка дозвола се издава дозвола за возач на трактор, со која може да се управува трактор, како и возачка потврда која служи за управување со работни машини, мотокултиватори, велосипед со мотор и приклучно возило што го влече мотокултиваторот.

Во категоријата А спаѓаат мотоциклите.

Во категоријата Б спаѓаат моторните возила, освен возилата од категоријата А, чија најголема дозволена маса не е поголема од 3500 кг и кои немаат повеќе од осум седишта, не сметајќи го седиштето на возачот.

Во категоријата Ц спаѓаат моторните возила за превоз на товар чија најголема дозволена маса е поголема од 3500 кг.

Во категоријата Д спаѓаат моторните возила за превоз на лица кои освен седиштето на возачот, имаат повеќе од осум седишта.

Во категоријата Е спаѓаат групи возила чии влечни возила спаѓаат во категоријата Б, Ц или Д, а приклучните возила имаат маса поголема од 750 кг.

Со Законот за изменување и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 38/04) извршена е целосна хармонизација на категориите на возачка дозвола што ќе се издаваат во Република Македонија со возачките дозволи кои се издаваат во земјите членки на Европската Унија. Во иднина во Република Македонија ќе се издаваат следните категории и поткатегории:

- категории А, Б, Б+Е, Ц, Ц+Е, Д, Д+Е и
- поткатегории: А1, Б1, Ц1, Ц1+Е, Д1 и Д1+Е.

Наведената одредба од Законот која се однесува на категориите на возачката дозвола ќе се применува по донесување на подзаконски пропис со кој поблиску ќе се регулира предметната материја, а кој треба да се донесе во рок од 6 (шест) месеци од денот на влегување во сила на Законот. Постапката за донесување на подзаконскиот пропис е започната и истиот ќе се донесе во пропишаниот законски рок со што во целост ќе се изврши хармонизација на категориите и поткатегориите на возачка дозвола што се издава во Република Македонија со возачката дозвола на членките на ЕУ.

Моделот на возачка дозвола што во моментот е во употреба во Република Македонија, пропишан со Правилникот за обрасците на сообраќајната дозвола, возачката дозвола, сообраќајната дозвола за земјоделски трактор, потврдата за регистрација, дозволата за возач на трактор и возачката потврда („Службен весник на РМ“ бр. 66/99), не е модел на возачка дозвола што се издава во земјите членки на Европската унија. Македонската возачка дозвола ги содржи категориите А, Б, Ц, Д и Е.

Овој образец е триделен, со розова боја и правоаголна форма. Кога ќе се развие неговите димензии изнесуваат 222 x 105 мм, а кога ќе се превитка 74 x 105 мм.

Дозволата за возач на трактор и возачката потврда се во розова боја со втиснати орнаменти, се издаваат на дводелен образец во правоаголна форма, кој развиен има димензии 148x104 мм, а превиткан 74x104 мм.

Согласно Законот за изменување и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр.38/04) се планира донесување на нов Правилник за образецот на возачка дозвола кој ќе биде истоветен со образецот што се издава во некои земји од Унијата во првата половина на 2005 година. Тој образец е триделен, со розова боја, со димензии 222 x 106 мм, и ги содржи следните категории и поткатегории на возачка дозвола:

- категории: А, Б, Б+Е, Ц, Ц+Е, Д и Д+Е.
- поткатегории А1, Б1, Ц1, Ц1+Е, Д1 и Д1+Е.

Во првата половина на 2005 година се планира донесување и на нови обрасци за дозвола за возач на трактор и возачка потврда.

Возачки испит се полага пред испитна комисија која се состои од претседател, испитувач по теоретски дел и испитувач по практичниот дел на програмата за полагање на возачкиот испит.

Програмата за полагање на возачки испит за управување со моторно возило или трактор се состои од теоретски и практичен дел, а за управување со работна машина, мотокултиватор и велосипед со мотор само од теоретски дел.

Програмата за полагање на возачкиот испит е составен дел на Правилникот за програмата, организацијата, начинот на полагање на возачкиот испит, проверката на оспособеноста на кандидатите за возачи, посебните критериуми во поглед на стручната подготовка што треба да ги исполнуваат претседателот и членовите на испитната комисија како и просториите и опремата во кои ќе се спроведува испитот и водењето на евиденции во врска со возачкиот испит („Службен весник на РМ“ бр. 79/02).

Теоретскиот дел на програмата за полагање на возачкиот испит за управување со моторно возило опфаќа содржини од следните области:

- правила и прописи за безбедност на сообраќајот на патиштата, сообраќајните знаци и нивното значење и знаците што ги даваат овластените лица кога вршат контрола и регулирање на сообраќајот на патиштата;
- опасности кои настануваат поради непрописно преземање на дејствија во сообраќајот на патиштата;
- влијанието на алкохолот, опојните дроги, лековите, болестите, заморот и другите неповолни психофизички состојби врз безбедноста на сообраќајот на патиштата;
- влијанието на природните фактори (снег, магла и други атмосферски и климатски услови), и на состојбата на возилото односно на товарот и на патот врз безбедноста на сообраќајот;
- основите на функционирањето на уредите на моторното возило што се од значење за безбедноста на сообраќајот на патиштата;
- односи во патниот сообраќај, хумани односи и солидарност спрема другите учесници во сообраќајот;
- должности во случај на сообраќајна незгода; и
- укажување прва помош на лице повредено во сообраќајна незгода.

Кандидатот за возач на трактор и за возач на работна машина, мотокултиватор и велосипед со мотор го полага теоретскиот дел на Програмата за полагање на возачки испит само од содржините на областите содржани во предходно наведената точка 1 и 2.

Кандидатот за возач на моторно возило од Ц категорија, кој има положено испит за возач од Б категорија, како и кандидатот за возач од Д категорија го полагаат теоретскиот дел на

возачкиот испит само по дополнителните содржини утврдени со Програмата за полагање на возачкиот испит.

Практичниот дел од Програмата за полагање на возачкиот испит за управување со моторно возило или со трактор, опфаќа изведување на дејствија со моторното возило или со тракторот што се од значење за успешно и безбедно управување на возилото, во согласност со правилата на сообраќајот и со условите на патот и во сообраќајот и за совладување на техниката за управување со возилото.

Министерството за внатрешни работи издава согласност за работа на испитните комисии образувани во авто школите.

Авто школата може да образува испитна комисија доколку по нејзиниот упис во судскиот регистар вршела дејност оспособување на кандидати за возачи најмалку три години непрекинато за секоја категорија поединечно и ако ги исполнува пропишаните услови во поглед на стручниот кадар, просториите и опремата што се констатира со решение на Министерството за внатрешни работи.

Надзор над исполнување на наведените услови и над спроведување на возачките испити врши Министерството за внатрешни работи.

Ако Министерството за внатрешни работи во вршење на надзорот утврди дека испитната комисија не ги исполнува условите или возачките испити не ги спроведува на пропишан начин, со решение ќе определи испитната комисија привремено да престане со спроведување на испитите во траење од три месеци до една година.

Националните македонски прописи не го познаваат поимот на комерцијално возило, што значи дека со соодветна категорија или поткатегија на возачка дозвола може да се управува секое моторно возило кое спаѓа во таа категорија односно поткатегија на возачка дозвола.

Авто школа може да основа правно и физичко лице. Авто школата може да отпочне со работа по нејзиниот упис во судски регистар. Со барањето за упис во судски регистар, меѓу другото се поднесува и решение со кое што е одобрено оспособувањето на кандидати за возачи, издадено од Министерството за внатрешни работи според седиштето на авто - школата.

Постапката за формирање и работа на авто - школите е пропишана во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и Правилникот за критериумите и начинот на работа на авто - школите, наставниот план и програмата, стручниот кадар, опремата со која располагаат и евиденциите што ги водат за оспособување на кандидати за возачи („Службен весник на РМ“ бр. 66/00).

За оспособување на кандидати за возачи, авто - школата обезбедува:

- Просторија (училница) за изведување на теоретска настава;
- Посебна просторија за прием на странки;
- Наставни средства, уреди и помагала;
- Користење на уреден простор, односно полигон;
- Возила на моторен погон;
- Соодветен стручен кадар; и
- Наставен план и програма за оспособување на кандидати за возачи на моторни возила.

За оспособување на кандидати за возачи во авто - школата се водат евиденции и истите како бланко обрасци мора да се воспостават пред авто - школата да отпочне со работа, и тоа:

- Матична книга (регистар) за оспособување на кандидатите за возачи;
- Дневник за изведување на теоретскиот дел на програмата за оспособување на кандидатите за возачи; и
- Картон за оспособување на кандидатите за возачи од практичниот дел на програмата за оспособување на кандидатите за возачи.

9. Кои се националните ограничувања за максималната тежина и димензии на патничките возила (вклучувајќи максимално оскино оптоварување)? Која ќе биде временската рамка за да патната мрежа стане пристапна за возила согласно со Директивата 96/53/ЕС?

Националните ограничувања на максималната тежина и димензии на возилата во патниот сообраќај се пропишани со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 14/98, 38/02 и 38/04) и Правилникот за димензиите, вкупните маси и основното оптоварување на возилата и за основните услови кои мораат да ги исполнуваат уредите и опремата на возилата за сообраќај на патиштата („Службен лист на СФРЈ“ бр. 50/82 и „Службен весник на РМ“ бр. 21/01).

Најголемата дозволена должина на возилото изнесува, и тоа на:

- 1) патнички автомобил -12 м;
- 2) автобус, товарно возило, специјално возило и работно возило - 12 м
- 3) автобус, специјално патничко возило и специјално товарно моторно возило, со зглобен конструктивен состав - 17 м, а на автобус за градски и приградски сообраќај и на тролејбус за градски сообраќај, со зглобен конструктивен состав - 13 м.
- 4) приклучно возило (со руда)
 - а) со една оска - 6 м
 - б) со две оски -10 м
 - в) со три и повеќе оски - 12 м.
- 5) група возила
 - а) на влекач со полуприколка - 16,5 м.
 - б) на влечно возило со едно или две приклучни возила, освен на возило за превоз на лица во градскиот и приградскиот сообраќај - 18,75 м.
 - в) на автобус со приколка за градски и приградски сообраќај - 20 м.
 - г) на патнички автомобил со приколка - 15 м.
 - д) запрежно возило, вклучувајќи ја и запрегата - 10 м.

Најголемата дозволена широчина на возилото изнесува 2,55 м.

За товарни моторни возила и приклучни возила со изотермна надградба (падилник и др.) чија дебелина на сидовите е поголема од 45мм, дозволената широчина е 2,6м.

Најголемата дозволена височина на возилото изнесува 4,0 м.

Моторните возила и приклучните возила, како и групи на возила, мораат да имаат такви уреди што при возењето во круг од 360 степени пребришаната површина на кругот, со надворешен пречник од 24 м, да не биде поширока од 7,2 м. При тоа најиздадената точка на возилото мора да биде водена по круг со пречник од 25 м.

Најголемата дозволена маса на возилата на моторен погон или на група возила изнесува 40 т, со тоа што основното оптоварување на тоа возило, односно група возила - во состојба на мирување на хоризонтална подлога, не смее да преминува, и тоа:

1. Оптоварување на една непогонска оска - 10 т.
2. Оптоварување на еднократна непогонска оска или на повеќе оски со меѓусебно растојание помало од 1 м изнесува 11т.
3. Оптоварување на удвоена непогонска оска со меѓусебно растојание:
 - од 1м до <1,3 м изнесува 16 т
 - од 1,3 м до <1,8 м изнесува 18 т
 - $\geq 1,8$ м изнесува 20 т.
4. Оптоварување на еднократна погонска оска изнесува 11,5 т.
5. Оптоварување на тандем погонски оски со меѓусебно растојание:
 - 1м изнесува 11,5 т
 - од 1м до <1,3 м изнесува 16 т
 - од 1,3 м до <1,8 м изнесува 18 т

- $\geq 1,8$ м изнесува 24т.

Во случај кога растојанието е поголемо од 1,3 м ако возилото има погонска оска со удвоени пневматици и пневматски систем за потпирање, дозволената маса по оска се зголемува за уште по еден тон.

Најголема дозволена маса на возилото со тркала без пневматици изнесува за возило што има тркала со наплатки од метал, полна гума, пластика или сличен материјал, и тоа со:

- 1) една оска - 1,2 т.
- 2) две оски - 3,0 т.

Патната мрежа во Република Македонија е веќе пристапна за возила согласно со Директивата 96/53/ЕС.

10. Дали постои национално законодавство кое се однесува на вградување на тахограф во камионите и автобусите? Дали постои законодавство кое се однесува на вградување на уреди за ограничување на брзината во тие возила? Како и кој го спроведува ова законодавство ? Кој е минималниот број на контроли кои се спроведуваат на патиштата и во претпијатијата? Кои се казните?

Во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 14/98, 38/02 и 38/04) е регулирано поставувањето на тахограф во камионите и автобусите.

Согласно одредбите од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, во камионите и автобусите треба задолжително да има индивидуална контролна книшка во која се запишуваат активностите на возачите во однос на времето на возење и одмор. Доколку во возилото има вграден тахограф, тогаш нема потреба од поседување на индивидуална контролна книшка.

Возач на моторно возило во кое е вграден тахограф должен е во сообраќај на пат со себе да носи клуч за отворање на тахографот и употребена влошка за тахографот за последните 24 часа возење, како и потврда за извршен преглед за жигосување на тахографот.

Имплементацијата на ова законодавство како и контролата е во надлежност на Министерството за внатрешни работи.

Со постојното законодавство не е утврден најмалиот број на контроли кои треба да се спроведуваат на патиштата и во компаниите.

Висината на казната е пропишана со одредбите од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и истата се движи од 7.000 денари до 20.000 денари.

Во текот на 2005 година се планира да се донесат подзаконски акти кои ќе го регулираат прашањето за вградување на уреди за ограничување на брзината.

11. Дали постои национално законодавство кое се однесува на техничкиот преглед и контролата на возилата? Како и кој го спроведува ова законодавство ? Кој е опсегот и колку пати се вршат овие контроли? Дали вакви технички прегледи на возилата се вршат и на патиштата? Доколку да, колку пати во текот на една година (во просек)?

Контролата на техничката исправност на моторните и приклучните возила што се врши со технички преглед на возилата во нашата земја е постапка која е регулирана со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 14/98, 38/02 и 38/04 година).

Согласно наведениот закон, технички преглед на моторни, приклучни возила, трактори и земјоделски трактори се врши еднаш годишно.

Технички преглед на моторни и приклучни возила со кои се врши јавен превоз на патници, на возила за прва помош, моторни и приклучни возила кои се наменети за превоз на опасни материји, возила за изнајмување (rent-a-car), возила на авто-школите наменети за оспособување на кандидати за возачи, и на возилата постари од 15 години, се врши на секои шест месеци.

Технички преглед на моторни и приклучни возила, трактори и земјоделски трактори може да врши организација која располага со соодветен сопствен деловен простор, техничка опрема и уреди, соодветна организација, најмалку 2 стручни лица, оспособени за вршење на технички преглед одделно за секоја станица за технички преглед, а која ќе ја овласти министерот за внатрешни работи.

Надзор над придржувањето кон пропишаните услови за работа на овластените правни лица за вршење технички преглед на возила, како и над законитоста на собирањето, чувањето, користењето и доставувањето на податоците за прегледаните возила врши Министерството за внатрешни работи.

Контрола над техничката исправност на возилата кои сообраќаат на јавните патишта во Републиката се врши преку спроведување на редовни и планирани контроли од страна на Министерството за внатрешни работи при што возилата кај кои постои основ за сомнение за техничка неисправност на уредите за управување, уредите за сопирање, возилата кои учествувале во сообраќајна несреќа при што му се оштетени уредите и склоповите битни за негово безбедно учество во сообраќајот, како и возила кај кои ќе се посомнева неисправност на уредот за спојување на влечното и приклучното возило, се упатуваат во станиците за технички преглед на возила, со цел да се утврди нивната техничка исправност.

Покрај редовната контрола на техничката исправност на возилата кое се врши од страна на овластени службени лица на Министерството за внатрешни работи, осумнаесет пати во текот на годината се спроведуваат планирани, засилени акциски контроли на техничката исправност на возилата на начин и постапка утврдена со закон.

12. Дали постои национално законодавство кое се однесува за превоз на опасни супстанции и пренослива опрема под притисок по патен, железнички или внатрешен воден сообраќај и за назначување / стручна квалификуваност на советниците задолжени за сигурноста на таквиот превоз? Како и кој го спроведува ова законодавство? Кој е опсегот и колку често се вршат тие контроли?

Превозот на опасните материји се врши по пат, со железнички транспорт, по воден транспорт и воздушен транспорт. За сите видови транспорт постојат посебни спогодби и тоа:

- ADR - Европска спогодба за меѓународен транспорт на опасните материји по пат;
- RID - Европска спогодба за меѓународен превоз на опасни материји со железница;
- ICAO - Меѓународен превоз во воздушниот сообраќај; и
- IMO - Меѓународна организација за воден транспорт.

Со Законот за превоз на опасните материји („Службен лист на СФРЈ“ бр. 27/90 и 45/90 и „Службен весник на РМ“ бр. 12/93 и 31/93) е регулирано превозот на опасните материји во патниот, железничкиот, водениот и воздушниот сообраќај. Во одредбите на овој закон се напоменува дека она што не е опфатено со овај закон, важат одредбите од тие спогодби.

Надзор на извршување на овој закон и на меѓународните договори кои што ја регулираат оваа материја непосредно вршат надлежните министерства. Министерството за внатрешни работи (експлозивни материји, запаливи материји, течности и гасови), Министерството за здравство (отрови и радиоактивни материји), Министерството за транспорт и врски (превоз на опасни материји), Министерството за животна средина и просторно планирање (материји што ја оштетуваат озонската обвивка).

Покрај овој Закон постојат правилници кои што ја регулираат оваа материја:

- Правилник за начинот за превоз на опасните материји во друмскиот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 82/90, 12/93 и 31/93); и
- Правилник за стручно оспособување на возачите на моторни возила со кои се превезуваат опасни материји и на другите лица што учествуваат во превозот на тие материји („Службен лист на СФРЈ“ бр.17/91).

Составен дел на овој закон е Програмата за стручно оспособување на возачите кои превезуваат опасни материји. Врз основа на оваа програма се одржуваат предавања. Овластена институција за вршење на обука е Стопанско интересна заедница “Македонија сообраќај” од Скопје. По завршувањето на обуката се спроведува испит. Комисија формирана од Министерството за транспорт и врски го спроведува испитот по пат на писмено и усмено испитување. Кандидатот кој што го положил испитот добива сертификат согласно Европската спогодба за меѓународен превоз на опасни материји. Сертификат за стучна оспособеност на возачите на моторни возила за превоз на опасните материји на македонски и англиски јазик е со важност од пет години.

Возилата кои што превезуваат опасни материји треба да ги исполнуваат одредбите од ADR. Овластена институција за издавање на сертификат за возилата кои превезуваат опасни материји во Република Македонија е Машинскиот Факултет Скопје (Институтот за возила) Сертификатот по облик и содржина во целост е во согласност со ADR и има важност од една година.

Министерство за транспорт и врски до крајот на 2005 година, ќе изврши измена и дополна на Законот за превоз на опасни материји, како и на постоечките подзаконски акти, а во согласност со Директивата бр. 96/35 ЕС.

Министерство за транспорт и врски до крајот на 2005 година ќе изработи Програма за обука на советници за превоз на опасни материји.

Во Министерство за транспорт и врски е формирана комисија која е надлежна да издава сертификат на советници за превоз на опасни материји, а по спроведување на испитот.

Контрола на превозот на опасни материји се врши при влезот и излезот од Република Македонија на граничните премини. Контролата на граничните премини, секој во својот делокруг на работа, ја вршат Царинската управа на Република Македонија, Министерството за внатрешни работи и Министерството за здравство.

Царинската управа на Република Македонија ја контролира документацијата за опасната материја која се превезува. Опремена што Царинската управа на Република Македонија ја има за проверка на опасни материји е стационарни детектори за гама и неутронско зрачење, рачни детектори за гама зрачење и лични детектори за радиоактивности пејџери. Царинската управа на Република Македонија исто така располага и со опрема за детекција на средства кои ја оштетуваат или осиромашуваат озонската обвивка).

Министерство за внатрешни работи на граничните премини го контролира сертификатот на возилата и возачот, како и опремата на возилото и возачот, кои мора да ги исполнуваат одредбите од ADR или RID Спогодбите.

Превозот на опасните материји на територија на Република Македонија се контролира од страна на Министерство за внатрешни работи и Државниот инспекторат за транспорт.

Контрола на превозот на опасните материји се врши и на утоварните и истоварните места од страна на овластени стручни лица, вработени во фирмите кои вршат увоз или извоз на вакви материји .

Превозот на опасните материји во железничкиот сообраќај, покрај Законот за превоз на опасни материји е регулиран и со Правилникот за меѓународен железнички превоз на опасни материји RID, со додаток C од конвенцијата COTIF.

Контролите на превозот на опасните материји се вршат континуирано во текот на целата година.

13. Дали постои национално законодавство кое се однесува на документите за регистрација на возила? Кои податоци ги содржат таквите документи?

Во Република Македонија постојат национални прописи со кои е уредена регистрација на возилата и со кои се пропишани службените документи што се издаваат за регистрираните возила. Регистрацијата на возилата е уредена со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр.14/98, 38/02 и 38/04).

Освен тоа оваа материја е поблиску уредена и со подзаконски акти со кои е пропишана постапката за регистрација на возилата и обрасците на сообраќајната дозвола и регистарските таблички што се издаваат за регистрирани возила. Тоа се следните Правилници:

- Правилник за регистрација на моторни и приклучни возила и за водењето на евиденцијата за регистрираните моторни и приклучни возила („Службен весник на РМ“ бр. 97/00);
- Правилник за обрасците на сообраќајната дозвола, возачката дозвола, сообраќајната дозвола за земјоделски трактор, потврдата за регистрација, дозволата за возач на трактор и возачката потврда („Службен весник на РМ“ бр. 66/99); и
- Правилник за регистарски таблички на моторни и приклучни возила, работни машини, земјоделски трактори, мотокултиватори, велосипед со мотор, запрежно возило и за приклучно возило што го влече земјоделски трактор или мотокултиватор и за национална ознака („Службен весник на РМ“ бр. 66/99).

Во првата година на 2005 година се планира донесување на подзаконски прописи согласно Законот за измените и дополнување на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, а кои се однесуваат на регистрација на возила, обрасците на сообраќајната дозвола и регистарските таблички на возилата.

При регистрација на моторни и приклучни возила се издава сообраќајна дозвола.

Сообраќајната дозвола што се издава за регистрирани моторни и приклучни возила и која е во употреба во Република Македонија е триделен образец со сива боја во правоаголна форма со димензии 222x105 мм и ги содржи следните податоци:

- Насловната страна ја содржи регистарската ознака, датум на регистрација на возилото, назив на органот што ја издал дозволата, датум на издавање и број на евиденцијата под кој е заведена дозволата, печат и потпис на службеното лице што ја издал дозволата;
- Првата внатрешна страна на сообраќајната дозвола содржи рубрики во кој се запишуваат следните податоци: датум, место и регистарска ознака на првата регистрација на возилото, име, презиме и живеалиште на сопственикот на возилото;
- Втората и третата страна содржат податоци за возилото во 16 рубрики и тоа: вид, марка, тип, број на шасија, број на мотор, година на производство, сила и работна зафатнина на моторот, маса на празно возило, дозволена носивост (само за товарни возила), места за седење, места за стоење, места за лежење, форма или намена на каросеријата, боја на каросеријата, број на оски (само за приклучни возила) и рубрика за забелешки;
- Четвртата страна содржи рубрики за важноста на сообраќајната дозвола, а петата страна содржи рубрика „забелешка“; и
- Насловната страна, четвртата и петата страна на сообраќајната дозвола во долниот дел содржат сериски број.

Сообраќајната дозвола за земјоделски трактор е дводелен образец со зелена боја и правоаголна форма, кој развиен има димензии 148x105 мм, а превиткан 74x105 мм и ги содржи следните податоци:

- Насловната страна ги содржи истите податоци како и претходно наведената сообраќајна дозвола за моторно возило;
- Првата и втората страна содржат податоци за возилото во 12 рубрики и тоа: вид, марка, тип, број на шасија, број на моторот, година на производство, сила и работна зафатнина на моторот, маса на празно возило, дозволена носивост, боја на каросеријата и рубрика за забелешка;
- Последната страна содржи: податоци за првата регистрација со датум, место, регистарска ознака и рубрика за податоци за имателот на возилото со име, презиме, живеалиште и единствен матичен број; и
- Насловната и последната страна на сообраќајната дозвола за земјоделски трактор во долниот дел содржат сериски број.

Потврдата за регистрација се издава за регистрирана работна машина, велосипед со мотор, мотокултиватор и приклучно возило што го влече мотокултиватор.

Потврдата за регистрација е дводелен образец во зелена боја, правоаголна форма, кој развиен има димензии 148x105 мм, а превиткан 74x105 мм, и образецот ги содржи истите податоци како и сообраќајната дозвола за земјоделски трактор.

14. Дали постои национално законодавство за формирање на бази на податоци за несреќи на патишта? Дали податоците се собираат согласно со содржината од Европската CARE база на податоци за несреќи на патишта?

Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ” бр.14/98, 38/02 и 38/04), пропишува дека Министерството за внатрешни работи води евиденција за возилата, за возачите, за изречените казни и мерки на безбедност и за сообраќајните незгоди и нивните последици. Евиденцијата за возачите и за изречените казни и мерки на безбедност се води според местото на живеење, а евиденцијата за сообраќајните незгоди се води според местото на настанување на незгодите. Податоците од евиденциите можат да ги користат и правосудните органи, здравствените установи, органите и претпријатијата што се занимаваат со прашања на безбедноста на сообраќајот, како и органите и претпријатијата што вршат јавен превоз или превоз за сопствени потреби.

Податоците за сообраќајните незгоди се собираат врз основа на прашалник за сообраќајна незгода (образец СН 1) кој го пополнуваат овластени службени лица на Министерството за внатрешни работи што вршат увид во сообраќајната незгода.

Податоците од пополнетиот прашалник се обработуваат и внесуваат во информациониот систем на Министерството за внатрешни работи, со што се овозможува централна евиденција на податоци за несреќи на патишта.

Прашалникот за сообраќајна незгода ги содржи следните основни групи прашања за сообраќајната незгода, во чии рамки се содржани повеќе потпрашања:

- **Време и место на случување на незгодата** (датум, час и ден во неделата, населба, надвор од населба, број на километар од патот и други податоци сврзани за времето и местото на случување на незгодата);
- **Податоци за патот** (категорија, намена на патот, особини, карактеристики и нагиб, стеснувања, вид особини и состојби на коловозната површина, широчина на патот, атмосферски и светлосни прилики и други податоци сврзани за патот);
- **- Вид на сообраќајна незгода** (меѓусебни судири на возила во движење во ист правец, од спротивни правци и од бочни правци, удар во застанато-паркирано возило или во друг објект на патот, превртување на возило, слетување на возило од пат, соборување-прегазување пешаци и животни на пат и други податоци сврзани за видот на незгодата);

- **Податоци за возилата** (видот, намената и носивоста на возилата, дали служат за јавен превоз или не и тн.) **и податоци за нивните сопственици, односно корисници;**
- **Податоци за учесниците во незгодата** (возачи, пешаци, патници и останати меѓу, кои и податоци за пол, возраст, возачки стаж и други податоци сврзани за учесниците);
- **Податоци за настрадани лица во незгодите** (за загинатите, за тешко и лесно повредените лица); и
- **Фактори за незгодите:**
 - *Возач на моторно-немоторно возило* (брзина, престигнување, обиколување, разминување, страна и правец на движење, првенство на минување, алкохол и други психофизички состојби на возачите, запирање, паркирање и останати грешки на возачите);
 - *Патник* (грешки на патници);
 - *Пешак* (грешки на пешаци);
 - *Животни* (диви и домашни);
 - *Возило* (техничка неисправност и товар на возило);
 - *Други учесници во сообраќајот* (други учесници кои не спаѓаат во категоријата на погоре наведените учесници);
 - *Пат* (неисправности на патот и патната хоризонтална и вертикална сигнализација); и
 - *Останати фактори за незгода* (други фактори кои не припаѓаат во горе наведените фактори).

Прашалникот содржи и податоци за употреба на кациги, сигурносни појаси, податоци за увидот во незгодата и податоци за преземени мерки при увидот-обезбедување лице место на незгодата, употреба на алкотест, земено крв и урина за анализа од учесниците.

Содржината на прашалникот е сеопфатна и овозможува максимално согледување и анализирање на причините поради кои се случуваат сообраќајните незгоди и врз таа основа овозможува планирање активности и мерки на Министерството за внатрешни работи и на останатите субјекти во државата кои се задолжени за безбедноста во сообраќајот на патиштата.

Сите поими односно дефиниции за возило, возач, патник, пешак, за сообраќајна незгода, за учесник во незгода итн. се идентични, односно се совпаѓаат со дефинициите што се користат за Европската CARE база на податоци за несреќи на патишта, а податоците за сообраќајните незгоди се собираат согласно со содржината на Европската CARE база на податоци за несреќи на патишта.

15. Каков е административниот капацитетот за спроведување на законодавството кое се однесува на социјалните и технички одредби од областа на патниот транспорт?

Административниот капацитет за спроведување на законодавството кое се однесува на социјалните и техничките одредби од областа на патниот транспорт, во стручен поглед ги задоволува условите за вршење на оваа дејност. Република Македонија во овој момент се соочува со недоволна техничка опременост за спроведување на законодавството од оваа област.

Спроведувањето на законодавството кое се однесува на социјалните и техничките одредби од областа на патниот транспорт е во надлежност на Министерство за транспорт и врски врз основа на Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ” 68/04) и Министерството за внатрешни работи врз основа на Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ” бр. 14/98, 38/02 и 38/04).

Контролата на спроведувањето на одредбите од Законот за превоз во патниот сообраќај и поблиските прописи со кои се регулира превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај го врши Државниот инспекторат за транспорт, како орган во состав на Министерството за транспорт и врски, преку државни инспектори за патен сообраќај. Заради целосна покриеност на територијата од аспект на контролата, инспекторите за патен

сообраќај се организирани по региони. Контролата се врши секојдневно и континуирано. Во текот на годината се спроведуваат и планирани повремени контроли во координација со Министерството за внатрешни работи.

Спроведувањето на законските одредби кои ја регулираат материјата од областа на патниот транспорт, а кои се обработени во Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, ги извршуваат сообраќајните полицајци и тоа како при секојдневното континуирано извршување на работните задачи, така и преку спроведување на однапред планирани селективни акциски контроли во кои се вклучени и други субјекти задолжени за контрола, транспорт, одржување и заштита на патиштата. Така на пример спроведувањето на националното законодавство кое ги обработува темите од областа на товарот на возилата, Министерството за внатрешни работи го реализира во координација со претпријатието задолжено за одржување на патиштата Ј.П. “Македонија пат”, при што се користат соодветни мобилни ваги за мерење на осовинскиот притисок на возилата и притоа се преземаат соодветни мерки со кои возилата во патниот транспорт мора да ги задоволуваат критериумите со кои се гарантира нивно безбедно учество во сообраќајот.

Во делот на контролата и спроведувањето на националното законодавство кое ја регулира материјата на учество во сообраќајот на возилата што не ги исполнуваат пропишаните услови (вонреден курс), исто така Министерството за внатрешни работи учествува во постапката со издавање на согласност со која се дефинираат услови со кои се овозможува непречен и безбеден транспорт, а во одредени случаи (кога товарот битно ги надминува пропишаните услови и димензии) врши и непосредно обезбедување со полициските возила. Одредени сообраќајни технички параметри кои треба да ги задоволуваат возилата и возачите за превоз на товар и лица во патниот сообраќај исто така се предметна материја која е регулирана со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, а спроведувањето на оваа законска регулатива ја извршува исто така сообраќајната полиција.

Патни давачки

16. Кој систем (доколку постои) за наплаќање на надоместоци за користење на патишта постои во вашата земја? Колкав е износот на надоместоците и на кој начин се наплатуваат? Дали овие давачки се применуваат и за корисници од трети земји? Кој е вкупниот износ на наплатени надоместоци за патишта на годишна основа? Колку е сигурен системот за наплата? За што се користат собраните средства?

Со Законот за јавни патишта („Службен весник на РМ” бр. 26/96, 40/99, 96/00, 29/02 и 68/04), пропишано е дека како извори на средства за финансирање на јавните патишта покрај останатите е и надоместокот за употреба на јавните патишта (патна такса) кој го плаќаат корисниците на моторни и приклучни возила. Законодавството на Република Македонија не прави разлика помеѓу возилата со домашна регистрација и странска регистрација при плаќање на надоместоците за употреба на автопат или магистрален пат, нивен дел или објект на патот (автопатска такса).

Со напред цитираниот Закон, за работите во врска со планирањето, финансирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштитата на магистралните и регионалните патишта пропишано е основање на Фонд за магистрални и регионални патишта.

Со Законот за јавни патишта се пропишани следните надоместоци:

1. надоместок за употреба на јавните патишта (патна такса) за моторни и приклучни возила;
2. надоместок за употреба на автопат или магистрален пат, нивен дел или објект на патот (автопатска такса);
3. надоместок за вонреден превоз;
4. надоместок за поставување натписи во заштитниот појас;
5. надоместок за приклучување на пристапен пат на јавен пат;

6. надоместок за поставување на инсталации во трупот на патот и во патниот појас;
7. надоместок за изградба и користење на комерцијални објекти на кои е дозволен пристап на јавен пат надвор од населено место;
8. закуп на одредени делови од патниот појас и друго земјиште кое припаѓа на јавниот пат;
9. за сторена штета на патот и објектите на патот; и
10. други извори.

Домашните и странските корисници ги плаќаат надоместоците за користење на јавните патишта наведени под реден број 1, 2 и 3.

Горе наведените надоместоци се пропишани со посебни прописи кои претставуваат правен основ за висината на надоместокот, начинот на плаќање, олеснувањата и други прашања.

Објаснување за поодделни давачки се дадени во анекс, види 09_Анекс_03.

Надоместоците за користење на јавните патишта пропишани со Законот за јавни патишта се однесуваат и за корисници од трети земји.

Вкупниот износ на наплатени надоместоци за патишта на годишна основа - просечно Надоместок за јавните патишта (патна такса) за моторни и приклучни возила и Надоместок за употреба на автопат или магистрален пат и нивен дел или објект на патот (автопатска такса) за 2003 изнесува 1.700.000.000 ден.

Собраните средства се користат за реализација на Годишната програма за изградба, реконструкција, одржување и заштита на магистралната и регионалната патна мрежа во Република Македонија.

Системот за наплата на автопатската такса не е сигурен, поради неможноста да се изврши целосна 100% наплата на сите корисници на делниците од автопатот во Република Македонија од повеќе објективни и субјективни причини, вклучувајќи го и човечкиот фактор, како и ослободувањето на поголем број возила од плаќање на овој надоместок по разни основи (член 108 од Законот за јавни патишта).

Во тек се активности за воведување на нов систем на наплата, според најдобрите практики во земјите членки на ЕУ ("vignette систем" или некој друг систем), со кој ќе се надминат недостатоците и кој ќе овозможи сигурност во наплатата. Новиот систем на наплата се планира да биде подготвен до крајот на 2005 година.

17. Која процедура се применува при изборот на изведувачи за одржување на патишта и развој на патната инфраструктура?

При изборот на изведувачи за развој на патната инфраструктура се применуваат одредбите од Законот за јавните набавки ("Службен весник на РМ" бр.19/04).

При изборот на изведувачи за одржување на патиштата се применува Законот за јавни патишта ("Службен весник на РМ" бр. 26/96, 40/99, 96/00, 29/02 и 68/04), кој предвидува Ј.П. "Македонија пат" да е надлежно за сите работи за одржување на магистралните и регионалните патишта, како и автопатиштата во Република Македонија.

Работите во рамките на одржувањето на патиштата, кои Ј.П. "Македонија пат" самостојно не ги изведува, ги отстапува на други изведувачи согласно постојниот Закон за јавни набавки. Ова значи дека со постојната законска регулатива не е можно да се промовира целосна слободна конкуренција на одржувањето на патиштата

За надминување на оваа состојба, преку Европската банка за обнова и развој, планирана е изработка на студија чија основна цел е воведување на слободна конкуренција во одржувањето на патиштата. Француската консултантска компанија BCEOM го доби тендерот

за изготвување на студијата. Студијата треба да биде завршена во период од 12 месеци, односно до крајот на 2005 година .

За активностите поврзани со планирањето, финансирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштитата на локалните патишта и улици надлежни се единиците на локалната самоуправа за што донесуваат годишни програми. При реализирањето на годишните програми за изборот на изведувачи се применуваат одредбите од Законот за јавните набавки (“Службен весник на РМ” бр.19/04).

18. Меѓународни организации и конвенции: На кој датум вашата земја потпишала или планира да потпише:

- a) Спогодба на ОН за патен меѓународен превоз на опасен товар;**
- b) Спогодба на ОН за промет на лесно расиплив товар;**
- c) Спогодба на ОН за меѓународен превоз на опасен товар во железничкиот сообраќај;**
- d) ОН и ЕЦЕ законодавство за одобрување на видовите на моторни возила;**
- e) Спогодба на ОН за начинот на работење на возачите вклучени во меѓународниот патен промет;**
- f) пристапување кон Виенската Конвенција на ОН (1968)?**

Со нотификацијата за сукцесија, Република Македонија ги презеде од СФРЈ меѓународните договори на кои СФРЈ претходно им пристапила.

- Спогодба на ОН за патен меѓународен превоз на опасен товар - Република Македонија пристапила на 17.11.1991 година, а во сила е од 18.04.1997 година („Службен лист на СФРЈ“ бр. 59/72).
- Спогодба на ОН за промет на лесно расиплив товар - Република Македонија пристапила на 17.11.1991 година, а во сила е од 20.12.1999 година („Службен лист на СФРЈ“ бр. 50/76).
- Спогодба на ОН за меѓународен превоз на опасен товар во железничкиот сообраќај - Република Македонија пристапила на 18.04.1997 година.
- ОН и ЕЦЕ законодавство за одобрување на видовите на моторни возила - Република Македонија пристапила на 17.11.1991 година, а е во сила од 01.04.1998 година („Службен лист на СФРЈ“ бр. 05/62).
- Спогодба на ОН за начинот на работење на возачите вклучени во меѓународниот промет - Република Македонија пристапила на 17.11.1991 година, а во сила е од 10.11.1999 година („Службен лист на СФРЈ“ бр. 06/78).
- Пристапување кон Виенската Конвенција на ОН (1968) - Република Македонија пристапила на 17.11.1991 година, а во сила е од 20.12.1999 година („Службен лист на СФРЈ“ бр. 50/76).

В. Железнички транспорт

Услови за пристап на пазарот и професиите

1. Со кои прописи се уредува пристапот на пазарот (пр. во врска со лиценци за железници, безбедносни сертификати, безбедносни сертификати за возниот парк и персоналот)?

Пристапот на пазарот и професијата е уреден со Законот за македонски железници кој е донесен 1998 година („Службен весник на РМ” бр. 09/98).

Постојната организација на железничкиот транспорт не обезбедува ефикасен и ефективен железнички транспорт поради што и степенот на искористеноста на постојните капацитети е многу низок-посебно во патничкиот железнички транспорт. Новата законска регулатива треба

да создаде услови за поттикнување на комерцијално работење на железничкиот транспорт. Новиот Закон за железници, кој во овој момент се наоѓа во форма на Предлог за донесување на Закон, треба да биде донесен од Собранието на Република Македонија во текот на првата половина на 2005 година.

Новиот Закон за железници го уредува организирањето на железничкиот систем, начинот и условите за извршување на железничкиот превоз, статусот на железничката инфраструктура, услугите во железничкиот превоз од посебен јавен државен интерес во патничкиот сообраќај, за кои РМ обезбедува дел од средствата, како и системот на уредување на железничкиот превоз.

Во новиот Закон, исто така се уредени и условите за добивање на дозволи/лиценци за јавен превоз и условите за безбедност/безбедносни сертификати. Согласно новиот Закон за железници, да се добие дозвола за превоз предвидено е исполнувањето на 8 услови и тоа:

1. превозникот да има седиште на територија на Република Македонија;
2. да е регистрирано за вршење на дејноста во железничкиот превоз (со или без влека на возови или само за влека на возови);
3. против него да не е покрената или е во тек стечајна постапка;
4. одговорното лице или член на органот на управување да не е правосилно осудено или му е изречена мерка на безбедност во траење од една или повеќе за кривично дело во јавните финансии, платниот промет и стопанството; кривично дело против општата сигурност на луѓето и имотот, кривични дела против работните односи, избегнување на царински надзор и неплаќање на царина и други давачки кои се плаќаат во царинската постапка во случаи кога превозникот бара дозвола за меѓународен превоз на стока која подлежи на царинска постапка додека траат последиците од пресудата или изречената мерка на безбедност;
5. финансиски да е способен, што значи своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во одреден рок;
6. во работен однос да има стручни работници кои можат да обезбедат високо степен на сигурен превоз;
7. располага со квалитетен возен парк и друга соодветна техничка опременост; и
8. да е осигуран во осигурително друштво, за да биде способен да ја надомести евентуалната штета настаната по основ на одговорност во вршењето на неговата дејност, како и да може да обезбеди гарнции за надомест на штета во случај на несреќа по однос на патниците, багажот, товарот, поштата, трети лица и околината во согласност со закон и други прописи, како и меѓународно договори кои ја обврзуваат Република Македонија.

За извршување на превозот, превозникот треба да исполни одредени услови за безбедност и тоа:

1. техничките услови и условите за сообраќај пропишани за извршување услуги во железничкиот превоз;
2. персоналот кој е вработен за управување и пратење на возовите со кои се извршуваат услуги во железничкиот превоз, да биде стручно оспособен за примена на сообраќајните правила за безбеден железнички сообраќај; и
3. железничките возила кои ќе се користат за извршување на превозот на пругите на железничка мрежа во Република Македонија мора да ги исполнува сите услови за безбедност пропишани во Законот за безбедност за железничкиот сообраќај.

Во новиот предлог за донесување на Закон ќе се транспонираат следниве ЕУ мерки:

- Директива 2001/12/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2001 година со која се изменува Директива 91/440/ЕЕЗ на Советот за развој на железницата на Заедницата
- Директива 2001/13/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 Февруари 2001 година со која се изменува Директивата на Советот 95/18/ЕЗ за лиценцирање на претпријатијата за железнички услуги

- Директива 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2001 година за распределба на железничките инфраструктурни капацитети и за наплата на давачки за употреба на железничка инфраструктура и издавање на потврди за безбедност, со кој се изменува Директивата 95/19/ЕЗ
- Директива на Советот бр.91/440/ЕЕЗ од 29 јули 1991 за развој на железниците на Заедницата
- Директива на Советот бр.95/18/ЕЗ од 19 јуни 1995 со која железничките друштва им се даваат дозволи
- Директива на Советот на ЕУ 2002/49/ЕЦ од 25 Јуни 2002 за оценување и управување со бучавата во животната средина
- Директива на Советот бр.95/19/ЕЗ од 19 јуни 1995 година за распределба на инфраструктурните капацитети и наплата за користење на инфраструктурата
- Регулатива (ЕЕЗ) бр. 1191/69 на Советот од 26 јуни 1969 за дејствување од страна на земјите-членки во врска со обврските кои се составен дел од концептот за јавна служба во железничкиот, патниот и внатрешен воден сообраќај
- Регулатива на Заедницата (ЕЕЗ) бр. 1893/91 од 20 Јуни 1991 година со која се заменува Регулатива (ЕЕЗ) бр. 1191/69 на Советот од 26 јуни 1969 за дејствување од страна на земјите-членки во врска со обврските кои се составен дел од концептот за јавна служба во железничкиот, патниот и внатрешен воден сообраќај.

2. Дали државното железничко претпријатије е независно во управувањето во однос на државата (Владата или Собранието)? Дали постојат посебни сметководства за транспортот и инфраструктурата? Дали државното железничко претпријатије има здрава финансиска структура (нема акумулирани долгови наметнати од државата)?

Согласно постоечкиот Закон за македонски железници („Службен весник на РМ“ бр. 09/98) железничкиот сообраќај, изградбата, реконструкцијата, ремонтот одржувањето и заштитата на железничката инфраструктура, како дејности од јавен интерес, ги врши Ј.П. “Македонски железници”

Согласно член 3 од овој закон, железничката инфраструктура и возните средства на македонските железници се сопственост на Република Македонија. Железничката инфраструктура е добро во општа употреба и на неа не може да се стекнуваат имотни права. Управните органи на Јавното железничко претпријатие ги именува Владата на Република Македонија. Тие подготвуваат Годишна програма, која преставува годишен бизнис план за финансирањето на реконструкцијата, капиталниот ремонт и одржувањето на железничката инфраструктура. Програмата ја донесува Владата на Република Македонија.

Постојат посебни аналитички сметководствени евиденции за инфраструктурата и за дејноста, меѓутоа сепак се изготвува и се доставува до надлежните органи само една завршна сметка (еден финансиски извештај) на ниво на целото претпријатие, откако истиот ќе го усвои управниот одбор на претпријатието.

Финансиската структура на јавното железничко претпријатие е лоша, со акумулирани долгови, со недоволни инвестиции дури и за одржување на тековната техничка кондиција на претпријатието, без вкалкуирање на минималната развојна компонента и неможност за сервисирање на тековните трошоци на компанијата за плати, надоместоци на плати и други тековни трошоци. Сеуште има големи долгови кон државата која ги превзела лошите побарувања на комерцијалните банки од железницата уште од 1995 година и истите не ќе биде во состојба Ј.П “Македонски железници” да ги финансира. Поради овие состојби во тек е процес на финансиска консолидација на претпријатието преку реформа и трансформација на Ј.П “Македонски железници”.

Преку Проектот финансиран по пат на заем/ кредит од Светска банка се одреди и усвои од страна на Владата на Република Македонија, модел и Акционен план по кој ќе се изврши реструктурирањето на државното железничко претпријатие.

Согласно новиот Закон за железници се предвидува постојното Јавно претпријатие Ј.П. “Македонски железници” – Скопје, да се подели на две претпријатија во согласност со Законот за јавни претпријатија (“Службен весник на РМ” бр. 59/96, 06/02 и 40/03) и тоа:

- Јавно претпријатие за железничка инфраструктура и
- Акционерско друштво за транспорт

Согласно новиот Закон, Владата на Република Македонија, веднаш ќе го приватизира акционерското друштво за транспорт со продавање на дел или на сите свои акции со една или повеќе трансакции. До почетокот на примената на новиот закон, на предлог на постојното Јавно претпријатие Ј.П. “Македонски железници”, Владата ќе донесе одлука за издвојување на делови од Јавното претпријатие во кои не се врши основната дејност. Овие делови е предвидено да се организираат во друштва со ограничена одговорност, односно акционерски друштва и да се приватизираат со соодветна примена на Законот за трансформација на претпријатија со општествен капитал. (“Службен весник на РМ” бр. 48/93, 07/97, 09/98, 21/98, 25/99, 39/99, 81/99, 49/00, 06/02, 31/03 и 38/04)

3. Нормализација на сметките. Целта на ова законодавство е отстранување на нееднаквостите помеѓу одделните видови на транспорт и избегнување на двојно / врскено субвенционирање помеѓу железничките товарни и патнички операции? Јавните власти можат да наметнат обврски за јавен превоз (ПСО), на пр. да ги обезбедат потребните социјални услуги, на претпријатијата во железничкиот сообраќај кои негативно влијаат врз условите за конкуренција. Овој вид на обврски може да се компензира со субвенции. Дали постои слично законодавство во вашата земја?

Во Република Македонија не постои законодавство со кое се регулира нееднаквоста на сметките помеѓу одделни видови на транспорт. Државата според постоечкиот Закон за македонски железници (“Службен весник на РМ” бр. 09/98) не субвенционира железнички транспорт.

Со постојниот Закон за македонски железници, постојат можности јавните власти да наметнат обврски за јавен превоз на пример: превоз во случај на вонредни околности; превози на патници надвор од возниот ред и превози на патници и стока по повластени цени.

Во новиот Закон за железници, во членот 57 се предвидува, со цел да се оствари посебниот државен интерес, во железничкиот превоз на патници во Република Македонија каде приходите остварени од транспортните услуги не може да ги покрие трошоците, како и за да се заголеми способноста на превозниците во железничкиот превоз на патници да бидат конкурентни со другите видови превоз, таквите видови услуги ќе ги одреди Владата на Република Македонија или единиците на локалната самоуправа, а Министерството за транспорт и врски ќе биде псмено информирано.

Обезбедување на средствата за оваа намена ќе се изврши во Буџетот на Република Македонија и/или буџетите на единиците на локалната самоуправа, според следните критериуми:

- постоење на посебен државен интерес;
- достапност на друг вид на сообраќај;
- политика на државата во однос на цената на билети за патнички железнички превоз; и
- вложувања во безбедност на железничкиот сообраќај.

Согласно членот 58 од новиот Закон за железници, Министерството за транспорт и врски, ќе го врши изборот на превозник преку процес на јавно наддавање, Избраниот превозник ќе склучи договор со Владата на Република Македонија или единиците на локалната самоуправа. Доколку со процесот на јавно наддавање не се избере превозник и не се склучи договор, тогаш Министерството за транспорт и врски може да склучи договор директно со одреден превозник, кој ги исполнува пропишаните услови со Законот. Со договорот ќе му се овозможи на избраниот превозник компензација врз основа на пресметки договорени со договорот.

Исто така со новиот Закон за железници, во членот 59, се предвидува Владата на Република Македонија да утврди обврска превозник да врши превоз на патници и стока по повластени цени, тогаш за таквите превози на превозникот ќе му биде надоместена разлика до полната цена на чинење.

4. Дали можат нови субјекти да имаат пристап до националната железничка мрежа, под услов да имаат дозвола со која се потврдува нивната способност како железнички превозници и нивното исполнување на другите релевантни услови (пр. безбедносни сертификати итн.)? На кој начин се доделуваат возните траси со цел да се избегне било каква дискриминација и на кој начин се дефинира и применува надоместокот за користење на инфраструктура? Во случај на несогласувања / жалби, дали постои тело (регулатор) до кое би се доставувале жалбите?

Со постојниот Закон за македонски железници („Службен весник на РМ” бр. 09/98; член 2) предвидена е можност железничката инфраструктура да се користи и од други правни и физички лица под услови и на начин утврдени со овој Закон и со меѓународни договори. Оваа законска можност до денес не е имплементирана. Во моментот нови субјекти не може да имаат пристап до железничката мрежа.

Со новиот Закон за железници, уреден е начинот за пристап до железничката инфраструктура. Имено, секој превозник кој има дозвола за јавен превоз и решение за безбедност, може да има пристап до железничката инфраструктура. За таа цел, помеѓу превозникот и Управителот на инфраструктурата ќе се склучи недискриминаторски договор, со кој ќе се уредат меѓусебните права и обврски, висината на надоместокот за користење на железничката инфраструктура како и други прашања во врска со безбедноста на превозот и заштита на животната околина.

Со новиот Закон за железници, со членот 43, уредена е постапката за доделување на возни траси/распределба на инфраструктурни капацитети. Имено, барање за распределба на инфраструктурни капацитети имаат право да поднесат превозници и меѓународни групации. Подносителите на барањето мора да исполнат услови утврдени во Билтенот за мрежа кој ќе биде пропишан од страна на управителот на инфраструктурата, а кои мораат да бидат соодветни, јасно одредени и недискриминаторски.

Распределбата на инфраструктурните капацитети ја врши управителот на инфраструктурата, притоа водејќи сметка за видот, обемот на превоз, искористеноста на железничката инфраструктура, финансиските и деловни способности на превозникот, дополнителните услуги што ги дава управителот во врска со вршењето на превоз на инфраструктурен капацитет, како и дејноста од посебен државен интерес во железничкиот превоз на патници.

Доколку на превозник му се додели инфраструктурен капацитет, превозникот нема право да го пренесе истиот на друг превозник. Исто така секоја трговија со инфраструктурен капацитет е строго забранета и ќе има за последица исклучување на превозникот од понатамошни распределби на капацитети.

Правото на користење на инфраструктурните капацитети во вид на траса на воз се одобрува по правило еднаш годишно и тоа во период на важење на еден возед ред.

Со новиот Закон за железници, предвидено е во случај на вонредни барања на превозник за доделување на капацитет во време на важење на возниот ред (ad hoc), управителот на инфраструктурата, може да ги исполни таквите барања под услов да располага со доволно слободни капацитети.

Управителот на инфраструктурата и подносителот на барање за користење на инфраструктурен капацитет може да склучат договор за користење на капацитетот и за период подолг од периодот на важење на еден возен ред, доколку таквиот договор не исклучува

однапред користење на соодветната инфраструктура од страна на останатите поднесители на барање.

Со постојниот Закон за македонски железници не е дефиниран надоместок за користење на инфраструктура и тело (регулатор) до кое би се доставувале жалби.

Со новиот Закон за железници, и со подзаконските акти, кои ќе произлезат, ќе се дефинира и применува надоместокот за користење на инфраструктурата. Висината на надоместокот ја одредува и наплаќа управителот на инфраструктурата, а ќе биде одобрувана од страна на Министерството за транспорт и врски, во согласност со целите на транспортната политика.

Висината на надоместокот за користењето на инфраструктурата мора да биде еднаков и недискриминаторски за сите превозници, а се утврдува врз основа на остварените километри на возот, составот на возот, масата и брзината на возот, основното оптоварување, времето на користење на инфраструктурата и други посебни барања.

Доколку Владата на Република Македонија побара од управителот на инфраструктурата да ја одреди висината на надоместокот за користење на железничката инфраструктура за посебен случај под прифатената рамка за пресметка на ваквите надоместоци, Владата на Република Македонија е должна да го надомести намалениот износ за надоместокот за користење на железничката инфраструктура.

За обезбедување на отворено и недискриминаторно вршење на дејностите во железничкиот превоз, се предвидува согласно новиот Закон за железници, да се основа Регулаторно тело со посебен закон.

Социјални и технички прописи и стандарди

5. Кој ги одредува техничките и еколошките стандарди / технички спецификации кои се применуваат за железничкиот возен парк за други железнички подсистеми? Дали тие стандарди се во согласност со законската регулатива на ЕУ интероперативност и со меѓународните стандарди?

Техничките и еколошките стандарди / технички карактеристики кои се применуваат за железничките возни средства и за други железнички подсистеми, ги определува Министерството за транспорт и врски, Институтот за стандардизација, Министерството за животна средина и просторно планирање.

Сите технички стандарди се во согласност со регулативите на UIC, COTIF, AGC, AGTC и со ISO стандарди, односно со ЕУ законодавството за интероперативноста.

6. Кој ги одредува и имплементира стандардите за безбедност? Дали тие правила и стандарди се јавно објавени? Кој ги издава безбедносните сертификати? Дали постои независно национално тело за безбедност во железниците?

Сигурносните норми ги определува Министерството за транспорт и врски. Доколку не се определени домашни норми и стандарди или не се усогласени со меѓународните стандарди, директно се применуваат меѓународни стандарди кои ги спроведува Министерството за транспорт и врски.

Правилата и стандардите се објавуваат во Службен весник на Република Македонија и Службениот железнички информатор на Ј.П. “Македонски железници”.

Со постојниот Закон за Македонски железници не е предвидено издавање на безбедносни сертификати. Со него е предвидено Ј.П. “Македонски железници” како јавно претпријатие да се грижи за остварување на безбеден сообраќај што подразбира и превземање на мерки за исправност на постројките, возилата и уредите и опремата.

Со новиот Закон за железници е определено исполнувањето на определени услови за безбедност од страна на сите превозници, и истото се докажува со Решение за безбедност кое е предвидено да го издава Министерството за транспорт и врски на барање на превозникот.

Со постоечкото законодавство не постои независно национално тело за безбедност во железниците. Прашањето на националното тело за безбедност во железниците ќе биде регулирано со посебниот Закон за регулаторно тело (член 47 на новиот Закон за железници), во согласност со Директивата 2001/14/ЕС во делот на контролата и надзорот на безбедноста, стандарди и прописи.

Надзорот над безбедноста во железниците, со постојниот и новиот Закон за железници е определено да го врши Државен инспекторат за транспорт. Државниот Инспекторат за транспорт, како посебен орган, во состав на Министерството за транспорт и врски врши надзор и контрола преку инспектори за железничката инфраструктура, влека на возови и возни средства, железничкиот сообраќај и превоз и сигнално-сигурносни, телефонско-телеграфски и електротехнички постројки.

7. Дали постои посебен фискален режим за железничкиот сообраќај?

Во овој момент не постои посебен фискален режим за дејноста-железнички сообраќај освен што државата сервисира одделни долгови на Ј.П. “Македонски железници” кон странски доверители.

Не постојат посебни фискални олеснувања за дејноста-железнички транспорт. Не постои било какво фискално диференцирање по основ на дејности во фискалниот систем на Република Македонија, освен диференцирање на минималната плата по дејности согласно класификацијата на дејностите во Република Македонија, која преставува обврска на секој субјект, при исплата на плата, да пресмета и плаќа придонеси на минималната плата на дејноста, доколку на работникот му исплаќа плата помала од минималната.

Прашањето за посебен фискален режим за железничка инфраструктура и патнички железнички транспорт ќе биде регулирано со новиот Закон за железници.

Општа проценка на состојбата во врска со транспозиција на *acquis*:

8. Ве молиме да ги опишете тековните активности, вклучително со плановите, за транспонирање на релевантното *acquis* особено во поглед на првиот железнички пакет (Директиви 2001/12, 13 и 14) вториот пакет за железници (Директива 2004/49 за безбедност во железниците и Директива 2004/51 за отварање на пазарот за товарен железнички транспорт – види “Службен весник” L164 од 30-ти април 2004 и исправка во ОЈ L220 од 21-ви јули 2004 година) и во врска со директивите за интероперативност (Директиви 96/48, 2001/16 и 2004/50)

Новиот Закон за железници, кој треба да се донесе во текот на првата половина на 2005 година, ја уредува проблематиката на железничкиот транспорт и во него се имплементирани сите релевантни Директиви на ЕУ (Директивите 2001/12/ЕС; 2001/13/ЕС; 2001/14/ЕС).

Директивата 2004/49 за безбедност во железниците од вториот пакет за железници ќе биде транспонирана во новиот Закон за безбедност во железничкиот сообраќај, кој е во работна верзија, а се предвидува да се донесе до крајот на 2006 година. Директивата 2004/51 за отварање на пазарот за товарен железнички транспорт од вториот пакет за железници ќе биде транспонирана со нова законска регулатива, односно со Законот за превоз на железницата, кој се предвидува да се донесе во првиот квартал на 2005 година, како трет закон во областа на железницата (покрај новиот Закон за железници и Законот за безбедност во железничкиот сообраќај).

Директивите за интероперативност ќе бидат вклучени во новиот Закон за безбедност во железничкиот сообраќај.

Бидејќи Ј.П. “Македонски железници” е член на UIC, во голема мера е обезбедена интероперативноста во железничкиот систем.

Меѓународни организации и конвенции

9. Во кои мултилатерални спогодби/договори на меѓународни железнички организации учествува вашата земја? (O.T.I.F. и O.S.ZhD)?

Република Македонија е учесник на следните меѓународни спогодби и организации:

1. UIC-Интернационална Унија на железниците (Ј.П “Македонски железници” е членка на UIC од 10.09.1993 година);
2. COTIF- Конвенција за меѓународен железнички превоз, потпишана 1980 година, од страна на Република Македонија а ратификувана на 10.01.1994 година;
3. OTIF- Меѓународно здружение на железнички организации , потпишана 1980 година од страна на Република Македонија, а ратификувана на 10.01.1994 година;
4. AGC- Европска спогодба за најважни железнички пруги, Ј.П “Македонски железници” е членка од 10.09.1993 година;
5. EUROFIMA- Европска унија за финансирање и набавка на железничка опрема, Ј.П. “Македонски железници” е членка од 05.12.1996 година; и
6. AGTC- Спогодба за мрежа за комбиниран транспорт, потпишана во месец септември 2003 година.

С. Внатрешен воден сообраќај - Одговорете “не е релевантно” онаму каде е соодветно

1. Ве молиме да дадете краток опис на каков било транспорт кој може да се одвива на вашите езера, или, доколку е релевантно, реки.

На природните и вештачките езера во Република Македонија, единствено се одвива превоз на патници во линиска и вонлињиска пловидба. Вршењето на превозот е регулирано во член 111-125 од Законот за внатрешна пловидба („Службен весник на РМ“ бр. 27/00).

На Преспанското, Дојранското и вештачките езера, превоз се врши исклучиво со чамци, со носивост од единаесет патници, а на Охридското езеро се врши со бродови со носивост од 150 патници и чамци со носивост од единаесет патници.

Јавен превоз согласно одредбите на цитираниот закон се врши во линиска и вонлињиска пловидба, од правни и физички лица што ги исполнуваат пропишаните услови.

Транспорт на реки и други видови на транспорт на природните и вештачките езера не е релевантен.

2. Ве молиме да ја наведете законската регулатива која ја покрива оваа област. Дали постојат правила во врска со еколошките аспекти на езерскиот транспорт? Која институција е одговорна за регистрација и контрола на бродови пловни објекти?

Внатрешната пловидба е регулирана со Закон за внатрешна пловидба („Службен весник на РМ” бр. 27/00) и подзаконски акти, донесени согласно овластувањата од погоре цитираниот закон:

- Правилник за чамци („Службен весник на РМ” бр. 34/01 и 56/04);

- Правилник за бројот и составот на членовите на екипаж за безбедна пловидба на бродовите во внатрешната пловидба („Службен весник на РМ“ бр. 59/01);
- Правилник за посебните услови за вршење пробно возење на брод („Службен весник на РМ“ бр. 59/01); и
- Правилник за условите со кои се утврдува здравствената способност на членовите на екипажот на пловните објекти и условите и начинот на вршење на здравствениот надзор („Службен весник на РМ“ бр. 76/01).

Во Законот за заштита на Охридското, Преспанското и Дојранското Езеро („Службен весник на РМ“ бр. 45/77, 08/80, 51/88 и 10/90), трите природни езера се прогласени за споменици на природата од особено значење и се ставени под посебна заштита. Согласно член 7 алинеа 6, заради заштита на езерата забрането е „испуштање во езерата на нафта и масло од бродовите и другите пловила и возила“.

Рокот на важење на Законот за заштита Охридското, Преспанското и Дојранското езеро е пропишан во член 192, а во врска со член 187 став 2 од Законот за заштита на природата („Службен весник на РМ“ бр. 67/04).

Регистрација и контрола на бродови и пловни објекти, согласно Законот за внатрешна пловидба, врши Капетанијата на пристаништата, како орган во состав на Министерството за транспорт и врски, по предходно утврдена способност за пловидба на пловни објекти (бродови) од страна на комисија за преглед заради утврдување на способноста за пловидба на пловни објекти на Република Македонија, формирана од Министерството за транспорт и врски. Прегледот и потврдувањето на способност за пловидба на пловните објекти се врши согласно технички правила утврдени од меѓународната асоцијација за класификација на стандарди IACS.

3. Дали постојат какви било услови во врска со пристапот до професијата превозник на патници и/или стока по воден сообраќај? Дали постојат какви било правила во врска со работното време на екипаж бројот на работна сила во секторот за внатрешен воден сообраќај? Кои се надлежните власти одговорни за спроведување на релевантната законска регулатива и услови?

Услов во врска со пристапот до професијата превозник на патници и/или стока, во воден сообраќај е:

- утврдена способност за пловидба на пловни објекти; и
- екипаж пропишан во Правилникот за бројот и составот на членовите на екипаж, за безбедна пловидба на бродовите во внатрешната пловидба („Службен весник на РМ“ бр. 59/01), со соодветни звања стекнати согласно сојузен пропис, Правилник за звањата, условите за здобивање со звања и овластувања на членови на екипаж на бродовите на внатрешна пловидба на трговска морнарица на СФРЈ („Службен лист на СФРЈ“ бр. 32/82, 30/83 и 30/87), кој се применува согласно член 5 од Уставниот закон за спроведување на Уставот на Република Македонија.

Внатрешната пловидба се одвива исклучиво за туристички цели, со времетраење од околу два часа во една насока. Заради кратките дестинации не е потребна работа во смени, односно воспоставување на правила во врска со работното време на екипажот и бројот на работната сила.

Капетанијата на пристаништата, како орган во состав на Министерството за транспорт и врски е надлежен орган за спроведување на законската регулатива и услови во секторот на внатрешна пловидба.

D. Комбиниран транспорт

4. Каква е ситуацијата во секторот за комбиниран транспорт во вашата земја?

Комбинираниот транспорт во Република Македонија е минимално застапен/присутен. Имено, постои железничко-патен терминал во Скопје. Република Македонија, како земја без излез на море, има голема потреба од развој:

- на комбиниран транспорт;
- за коридор 8: завшување на започнатата изградба на пругата со Република Бугарија со цел поврзување со Црното Море, изградба на пруга со Република Албанија со цел поврзување со Јонското Море, и соодветен развој на постоечката инфраструктура
- развој на Коридорот 10.

Ј.П”Македонски железници” се потписници на Меморандум за поддршка и развој на комбиниран транспорт во земјите од Југо-Источна Европа (Септември 2003).

Намера на овој Меморандум е да го охрабри прифаќањето на политики кои треба да вклучуваат општи принципи, регулативен и економски карактер, кои го поддржуваат извршувањето на меѓународниот мулти-модален транспорт помеѓу земјите од Југо-источна Европа и земјите од Западна Европа. Со Меморандумот во четири точки се предвидени обврските на потписниците. Исто така во четири точки е предвидена потребната владина поддршка. Соработката од овој Меморандум се заснова на доброволна обврска на потписниците.

Со цел, за развој на мулти-модален транспорт изготвена е физибилити студија и бизнис план за интернационален терминал во Скопје, во кои се анализирани двата Транс-европски коридори кои поминуваат низ Република Македонија (Коридор 8 и Коридор 10), со согледувања на транспортите од пристаништата Варна/Бугарија; Драч/Албанија и Солун/Грција.

Во јули 2002 година изработена е “Стратегија за развој на мулти-модални терминали”, финансирана од страна на Европската комисија преку PHARE Програмата. Оваа студија содржи предлог за среднорочна стратегија за патна и железничка координација. Како можни нови мулти модални терминали се предложуваат десет локации на територијата на Република Македонија, кои треба детално да се проучат преку изработка на нова физибилити студија. Оваа студија треба да биде поопсежна со цел да даде подобар приказ на интересите на македонската економија.

Имајќи во предвид дека постојат нееднаквости на интермодалните капацитети во Скопје, со студијата се препорачува дека е премногу рано да се инвестира во нови мулти-модални капацитети во секундарни центри, а голем приоритет се дава на воспоставување на успешен модел на мулти-модален терминал во Скопје.

5. Дали постои посебна политика со која се подржува комбинираниот транспорт? Кои се постоечките промотивни мерки/инструменти достапни на подрачјето на домашниот/меѓународниот комбиниран транспорт како што се:

- a) поддршка на терминалите за комбиниран транспорт преку субвенции**
- b) обезбедување субвенции за активности**
- c) ослободување од општите ограничувања кои се наметнуваат на патниот сообраќај (забрана за возење, максимално дозволена тежина и димензии итн.) при извршување на комбинираниот сообраќај**
- d) посебен фискален третман**

Комбинираниот транспорт во Република Македонија има политичка поддршка, меѓутоа наведените промотивни мерки/инструменти се уште не се конкретни/присутни. Пред создавање и имплементирање на конкретни промотивни мерки/инструменти за домашниот/меѓународниот комбиниран транспорт, треба да се создаваат објективни услови за

тоа, чија цена е висока (изградбата на железничката инфраструктура и мулти-модалните терминали) и за што е потребно подолго време.

Е. Воздушен транспорт

1. Дали се применуваат правилата за конкуренција во воздушниот сообраќај? Доколку се применуваат, дали тие се разликуваат од правилата кои се применуваат во другите сектори? Како и кој ги применува овие правила? Која е правната основа за формирање на национален авио-превозник?

Во Република Македонија се применуваат правилата за конкуренција во воздушниот сообраќај согласно. Законот за заштита на конкуренцијата („Службен весник на РМ“ бр. 04/05), кој е целосно усогласен со законодавството на Европската унија во областа на конкуренцијата.

Правилата за конкуренција се исти како и за другите сектори, односно во Република Македонија не постојат специјални (посебни) правила за конкуренција во воздушниот сообраќај.

За примена на овие правила надлежна е Комисијата за заштита на конкуренцијата.

Имено, јавен превоз во меѓународниот воздушен сообраќај може да врши домашен превозник кој има Уверение за работа АОС и ги исполнува и условите предвидени со меѓународните договори, како и со другите меѓународни акти со кои се регулира безбедно и уредно вршење на превозот во меѓународниот воздушен сообраќај. Правна основа за формирање на домашен авиопревозник се Законот за воздушна пловидба („Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), во понатамошниот текст Закон за воздушна пловидба, кој се применува како домашен пропис врз основа на член 5 од Уставниот закон за спроведување на Уставот на Република Македонија и Правилникот за посебните услови што превозникот треба да ги исполнува за вршење на превоз во воздушниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 71/04)

2. Каков е финансискиот однос помеѓу националниот авиопревозник и јавните власти? Кои се условите, доколку ги има, за давање субвенции?

Република Македонија нема домашен авиопревозник во државна сопственост, па поради тоа не постои финансиска врска меѓу авиопревозникот и јавните власти. Условите за доделување на субвенции не се регулирани со посебни прописи.

Пристап на пазарот и професиите

3. На кој начин авиопревозниците можат да добијат дозвола за користење на одредени траси во домашниот и меѓународниот сообраќај? Дали одредени претпријатија во областа на воздушниот сообраќај имаат ексклузивни права за одредени дестинации?

Превозникот самостојно одлучува за воспоставување на линија во домашниот сообраќај, а во меѓународниот сообраќај во согласност со соодветните билатерални спогодби што ги склучила Република Македонија. Ако во меѓународниот воздушен сообраќај се воспоставува нова линија или ако на веќе воспоставената линија друг превозник има намера да воспостави сообраќај, превозниците се должни да се спогодат за тоа. Ако превозниците не постигнат спогодба Управата за цивилна воздушна пловидба, поради извршување на договорните обврски ќе донесе решение кој превозник ќе врши сообраќај на линијата за чие користење не е постигната спогодба. Решението ќе важи до постигнување на спогодба помеѓу заинтересираните превозници, а најдолго една година (Закон за воздушна пловидба, Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90, член 30).

Во Анексот на Договорот за редовен превозник со Македонски Авиотранспорт АД (МАТ) во точката 3.4. е предвидено дека Владата е согласна да одобри на другите авиокомпаниии кои работат и се регистрирани во Република Македонија да вршат чартер сообраќај согласно на правилата регулирани во AIP (Air Nautical Information Publication) по претходна писмена согласност на редовниот авиопревозник МАТ. Владата во октомври 2004 година, донесе одлука за раскинување на точката 3.4 од Анексот 1 на Договорот за што Министерството за транспорт и врски превзема соодветни активности.

Со Предлог Законот за воздухопловство (кој треба да се донесе кон средината на 2005), е предвидено дека воспоставување на нова линија за превоз во меѓународниот воздушен сообраќај или ако на веќе воспоставена линија друг превозник има намера да воспостави превоз, превозниците се должни да достават план за отворање на линија со економска оправданост, да се спогодат за тоа во Управата како и да демонстрираат способност за спроведување на летот на бараната линија. Ако превозниците не постигнат спогодба, Управата поради извршувањето на договорената обврска од став 1 на овој член, ќе донесе решение кој превозник ќе врши превоз на линијата за чие користење не е постигната спогодба. Решението ќе важи до постигнувањето спогодба помеѓу заинтересираните превозници, а најдолго една година (член 30 од Предлог Законот).

4. Кои се условите за издавање на сертификати и лиценци?

1.Услови за сертифицирање

Општите услови за сертифицирање на авиопревозници се дадени во Закон за воздушна пловидба. (Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90). Заради безбедност и уредност на јавниот воздушен сообраќај превозникот што врши јавен превоз во воздушниот сообраќај мора да ги исполнува пропишаните услови зависно од видот на сообраќајот особено во поглед на: одобрениот прирачник за оперативните постапки за вршење на тој превоз, видот, намената на воздухопловот и воздухопловниот и другиот стручен персонал. Превозникот исто така мора да обезбеди и одржување на воздухопловите и да располага со одобрени прирачници за летачко оперативните постапки во согласност со одредбите на овој закон и со прописите донесени врз основа на овој закон. На превозникот што ќе донесе докази дека ги исполнува условите Управата за цивилна воздушна пловидба му издава уверение (Air Operators Certificate – АОС) за исполнувањето на тие услови (Закон за воздушна пловидба, Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90, член 28)

Посебните услови што превозникот треба да ги исполнува се дадени во Правилникот за посебните услови што превозникот треба да ги исполнува за вршење на превоз во воздушниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 71/04), а тоа се:

- да биде судски регистриран за превоз во воздушниот сообраќај;
- во зависност од видот на регионот во кој се врши превозот и од видот на воздушниот превоз, да има соодветно опремени воздухоплови со уреди и опрема зависно од категоријата и намената на воздухопловот;
- да има вработено потребен персонал во воздухопловството согласно со планираните оперативни активности и согласно со одобрените активности за одржување на воздухопловите;
- да има полиси за осигурување на воздухопловот, екипажот, патниците, багажот, стоката и во случај на штета нанесена на трето лице;
- да има уверение од брокери кои извршиле реосигурување;
- да има одобрено упатство за работа, изработено во согласност со прифатените меѓународни стандарди (Анекс 6-Operators Maintenance Control Manual или JAR-OPS M-Maintenance Management Exposition Manual);
- да има договор за базно одржување со домашно или странско правно лице овластено од Управата за цивилна воздушна пловидба;
- да има одобрен оперативен прирачник, изработен во согласност со прифатените меѓународни стандарди (Анекс 6 од Чикашката Конвенција или JAR-OPS 1);
- да има соодветни простории, објекти и опрема за адекватно функционирање во согласност со прифатените меѓународни стандарди;
- да има изработен бизнис план најмалку за првите две години од работењето којшто ќе ја опишува финансиската поврзаност на превозникот со планираните комерцијални активности во кои тој директно е вклучен, или преку други лица и на кој ќе биде извршена ревизија од овластена ревизорска куќа и
- да приложи банкарска гаранција со која ќе се докаже дека може да ги задоволи сите фиксни и оперативни трошоци коишто потекнуваат од работата согласно со неговиот бизнис план и реалните претпоставки за период од три месеци од почетокот на работата без да се земе во предвид кој било приход од својата работа.

На превозникот којшто ги исполнува горенаведените услови, Управата за цивилна воздушна пловидба му издава уверение за работа.

Со Предлог Законот за воздухопловство, кој се планира да се донесе кон средината на 2005 година, се предвидени истите услови како горенаведениот правилник, а исто така се утврдени и услови за вршење на воздушен превоз за сопствени потреби (член 37), специјализирани услуги со воздухоплов (член 38), воздухопловно спортски активности (член 39).

Сертифицирање на даватели на специјализирани услуги (Aerial work)

Општите услови за сертификарање се дадени во Закон за воздушна пловидба (Службен лист на СФРЈ“ бр.45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), Ако со воздухоплов се вршат услуги кои не спаѓаат во превоз на лица и предмети извршителот на таа услуга мора да има соодветна опрема и стручен персонал за вршење на таа услуга и мора да ги исполнува и другите услови за безбедна воздушна пловидба определени со Закон за воздушна пловидба и со прописите донесени врз основа на овој закон (Закон за воздушна пловидба, член 37).

Посебните услови што извршителот на услуги треба да ги исполнува се дадени во Правилникот за исфрлање на хемиски средства од воздухоплов („Службен лист на СФРЈ“ бр. 62/80 и 52/83)

Сертифицирање на организации за одржување на воздухоплови

Законот за воздушна пловидба во член 90 упатува на подзаконски акт со кој ќе бидат утврдени условите за сертификарање на организации за одржување.

Во Правилникот за посебните услови што треба да ги исполнува правно лице за одржување и техничка контрола на одржувањето на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на

воздухоплов („Службен весник на РМ“ бр. 87/04), е наведено дека услови за сертификарање на организации за одржување се условите од JAP-145 на JAA.

Сертификарање на организации за градба на воздухоплови

Општите услови за сертификарање се дадени во Законот за воздушна пловидба.(Службен лист на СФРЈ“ бр.45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), Според член 81, градба на воздухоплови и измени на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов се вршат според техничките прописи за градба на воздухоплови и прописите за квалитет на материјалите. Посебните услови во поглед на работните простории, опременоста со технички средства за работа, стручниот персонал за работи на градба на воздухоплови и оперативно техничките постапки се дадени во:

- Правилникот за посебните услови за градба на воздухоплови и измени на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов, начин на изработка на техничко-технолошка документација и техничка контрола на работата (Службен лист на СФРЈ бр.75/88);
- Правилникот за аматерско градење на воздухоплов („Службен лист на СФРЈ“ бр.19/82);
- Правилникот за хомологација на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов, балон и змај („Службен лист на СФРЈ“ бр. 54/88); и
- Правилникот за уредите и опремата кои мораат да бидат вградени во воздухоплов, зависно од категоријата и намената на воздухопловот („Службен лист на СФРЈ“ бр. 54/84).

2.Услови за лиценцирање на воздухопловен персонал

Општите услови се дадени во Закон за воздушна пловидба (Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), според кои воздухопловниот персонал и другиот стручен персонал мора да има пропишана стручна подготовка, да биде стручно обучен, да исполнува посебни здравствени критериуми и други услови за да врши определена стручна работа. (член 136 од Закон за воздушна пловидба).

Посебните услови за лиценцирање на воздухопловен персонал се дадени во:

- Правилникот за стручната подготовка, испитите и дозволите за работа на членовите на екипаж на воздухоплов („Службен лист на СФРЈ“ бр. 02/80, 31/80, 53/80 43/81 и 10/85) и измени во („Службен весник на РМ“ бр. 34/95, 45/99, 27/01 и 35/01);
- Правилникот за стручната подготовка, обука, испити, дозволи и овластувања на персоналот на контрола на летање („Службен весник на РМ“ бр. 79/03);
- Правилникот за стручната подготовка, обука, испити, дозволи и овластувања на воздухопловно техничкиот персонал („Службен лист на СФРЈ“ бр. 35/87и 08/89) и измени во („Службен весник на РМ“ бр. 58/98);
- Правилникот за стручната подготовка, обука, испити, дозволи и овластувања на техничкиот персонал за контрола на летање („Службен лист на СФРЈ“ бр. 27/92); и
- Правилникот за здравствените услови за вршење на работи на воздухопловен и друг стручен персонал како и посебните услови кои треба да ги исполнуваат здравствени организации за вршење на лекарски прегледи („Службен лист на СФРЈ“ бр. 81/89).

Во овие правилници е наведена стручната подготовка односно степенот на образование кое се бара за одреден вид на дозвола, предметите кои се полагаат на различни испити и видовите на дозволи предвидени во Република Македонија.

Во процедура е изготвување на нов правилник со цел целосно имплементирање на условите од JAR FCL.

5. Кои се правилата за прифаќање и отпремување на авиони, личен багаж на патниците и товар; определување на време на полетување и слетување; компјутерски систем за резервација и тарифи? Како се извршуваат овие работи и кој ги извршува?

Прифаќање и отпремување на авиони, личен багаж на патници и товар е уредено со Правилникот за служба на прифаќање и отпрема на воздухопловите, патниците и предметите на воздухопловните пристаништа („Службен лист на СФРЈ“ бр. 66/87 и 57/90).

Прифатот и отпремата на авиони, патници, багаж и карго освен според наведените домашни прописи се врши и според ICAO (International Civil Aviation Organization), IATA (International Air Transport Association) стандарди и препораки кои се основа на компаниските GOM (Ground Operations Manual). Најголем дел од работите при прифат и отпрема на авиони, патници, багаж и карго се извршува од службата за прифат и отпрема на авиони, патници, багаж и карго која е во склоп на Секторите за сообраќај при подружниците Аеродром Скопје и Аеродром Охрид, како делови од ЈП-АУ „Македонија“.

Во однос на доделување слотови, Аеродром Скопје работи по IATA стандарди и е рангиран во однос на Worldwide Scheduling Guidelines (WSG) како Schedules Facilitated Airport (Level 2). При доделување на слотовите како критичен момент се зема капацитетот на терминалната зграда (TA - Terminal congestion) која има 2 излеза и 2 влеза и 8 check-in шалтери.

Аеродром Охрид исто така работи по IATA стандарди и ги задоволува барањата за слотови, поради што се води како некоординиран аеродром (Non-coordinated Airport - Level 1).

Тарифите кои авиопревозникот (превозниците) треба да ги наплати се утврдуваат со спогодбите за редовен воздушен сообраќај кои ги склучува Република Македонија со други земји.

Се користат резервационите системи на операторите.

Македонски Авиотранспорт АД (MAT) го користи резервациониот систем Gabriel II продукт на SITA и претставува HOST резервационен систем.

6. Кои билатерални спогодби/договори склучени со државите членки на ЕУ и со трети земји се во сила? Каков режим е воспоставен врз основа на овие спогодби/договори?

Република Македонија до 2004 година има склучено 20 билатерални спогодби, од кои 10 со владите на земјите членки на ЕУ: Кралството на Велика Британија и Северна Ирска; Република Австрија; Кралството Шпанија; Кралството Данска; Кралството Белгија; Кралството Холандија; Република Италија; Кралство Шведска; Република Унгарија; СР Германија и 10 со владите на трети земји: Република Албанија; Република Бугарија; Република Хрватска; Државата Израел; Швајцарската Конфедерација; Република Турција; Република Украина; Србија и Црна Гора; Кралството Норвешка и со Руската Федерација .

Секоја страна и дава на другата страна права утврдени во спогодбите со цел да се воспостави и врши меѓународен воздушен сообраќај на линиите утврдени во спогодбите.

Република Македонија со владата на секоја земја склучува посебно спогодба за редовен воздушен сообраќај во која го утврдува и режимот на истиот.

Република Македонија со ниедна земја членка на ЕУ нема склучено спогодба за воздушен сообраќај со целосно либерален режим, односно нема склучено спогодба со режимот „Отворено Европско небо“.

Технички и социјални стандарди

7. Како и кој ги утврдува услугите на аеродромите? Дали постои механизам за советување? Дали функцијата-управа на аеродромите е одвоена од функцијата-сопственик на аеродромите?

Висината на надоместоците на услугите на аеродромите ги утврдува Владата на Република Македонија со Одлука. Услугата Handling ја наплатува Јавното претпријатие за аеродромски услуги “Македонија”, а услугите Landing и ATC ги наплатува Управата за цивилна воздушна пловидба. Функцијата управување со аеродроми не е одвоена од функцијата сопственик на аеродромите, бидејќи се работи за јавно претпријатие. Со Одлука на Собранието на Република Македонија е основано Јавно претпријатие за аеродромски услуги “Македонија” („Службен весник на СРМ бр. 38/90). Структурата и сопственоста е согласно Законот за јавни претпријатија („Службен весник на РМ” бр. 38/96, 09/97, 06/02 и 40/03).

8. Како се спроведуваат и применуваат безбедносните барања во авиосообраќајот кои се однесуваат на конструкцијата, работењето, одржувањето на авионите, како и вклучените лица и организации (пр. издавање на дозволи на пилотите и членовите на екипажот, шема на временското ограничување на работното време на пилотите и екипажот како и барањата за обука на пилотите и екипаж)? Која институција е одговорна за контролирање на имплементацијата на безбедносните барања во авиосообраќајот?

Условите за безбедно користење на воздухоплов се предвидени во Закон за воздушна пловидба (Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90; дел трети безбедност на воздушната пловидба – член 82). Градба на воздухоплов и измена на воздухоплов, техничка контрола на градбата и изработка на техничко-технолошката документација за градба и измени може да врши организација која, покрај општите услови за вршење на стопанска дејност, ги исполнува и посебните услови, утврдени во Правилник за посебните услови за градба и измена на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов, начин на изработка на техничко- технолошката документација и техничката контрола на градбата („Службен лист на СФРЈ“ бр. 75/88).

Во моментот во Република Македонија нема организации што вршат дизајнирање и изработка на техничко-технолошка документација за градба или измени на воздухоплови и воздухопловни производи, а исто така нема ни организации што градат односно произведуваат или вршат измени на воздухоплови или воздухопловни производи.

Нов тип воздухоплов мора да се подложи на постапка за хомологација заради утврдување дали им одговара на техничките услови за пловидбеност пропишани во Закон за воздушна пловидба (член 85 и 86) и постапката се врши според Правилникот за хомологација на воздухоплов, мотор, елиса, падобран, балон, змај и опрема на воздухопловот („Службен лист на СФРЈ“ бр. 54/88).

Бидејќи во Република Македонија нема производство на воздухоплови или воздухопловни производи досега не е спроведувана постапка за изворна хомологација. Хомологација на типови на воздухоплови кои се хомологирани во странство, а првпат се увезуваат во Република Македонија, односно признавањето на хомологационите испитувања извршени во странство го врши Управата за цивилна воздушна пловидба, со издавање на македонски хомологационен лист во согласност со Закон за воздушна пловидба и со прописите донесени врз основа на овој закон.

Испитувањата заради хомологација не се вршат, ако врз основа на резултатите од испитувањата извршени во странство се утврди дека хомологираниот воздухоплов ги исполнува пропишаните технички услови за пловидбеност односно за користење. Како технички услови за пловидбеност во Република Македонија за воздухоплови и воздухопловни производи се прифатени JAR и FAR стандардите. Република Македонија од 14.12.1999 година

е кандидат член на ЈАА и има право да ги применува стандардите на ЈАА, односно JAR-овите. Со член 6 од Предлогот за донесување Закон за воздухопловство (кој се очекува да се донесе кон средината на 2005 година), е предвидено министерот за транспорт и врски да донесе пропис за имплементирање на стандардите и препорачаните практики од ECAC, EUROCONTROL и JAA.

Во Предлог Законот е предвидено дека новиот тип на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов, мора да подлежи на постапка за оценка на сообразност или признавање на постоечката оценка. Испитувањето заради оценка на сообразност на новиот тип воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов, врши правно лице кое има вработено најмалу две лица со висока стручна подготовка од областа на техничките науки и минимум три години работно искуство и доколку има соодветна опрема и објекти (член 124).

Хомологација на типот на воздухоплов хомологирани во странство, што првпат се увезуваат, односно признавање на хомологационите испитувања извршени во странство врши Управата за цивилна воздушна пловидба, со издавање на македонски хомологационен лист во согласност со Законот за воздушна пловидба и со прописите донесени врз основа на овој закон.

Испитувањата заради хомологација нема да се вршат, ако врз основа на резултатите од испитувањата извршени во странство се утврди дека хомологираниот воздухоплов ги исполнуваат пропишаните технички услови за пловидбеност односно за користење.

Со Правилник за аматерско градење на воздухопловите („Службен лист на СФРЈ“ бр. 19/82) се пропишува аматерската градба.

Носителот на правото за располагање со воздухоплов односно сопственикот на воздухоплов е должен во текот на користењето да врши прегледи и проверки на воздухопловот и да ги одржува во состојба која обезбедува безбедна воздушна пловидба, во согласност со одредбите од член 87 до 91 од Закон за воздушна пловидба. Одржувањето на воздухопловите се врши според одобрен технички систем за одржување кој мора да содржи програма, постапки за одржување, рокови за извршување и начин на извршување, а сопственикот односно носителот на правото за располагање го поднесува на одобрување до Управата за цивилна воздушна пловидба. Прегледите на воздухопловите заради утврдување на нивната пловидбеност ги врши Управата за цивилна воздушна пловидба врз основа на одредбите од член 92 до 103 од Закон за воздушна пловидба и според Правилникот за постапка и начин на утврдување на пловидбеност на воздухопловите („Службен лист на СФРЈ“ бр.35/80). За воздухопловите кои се вклучени во комерцијалниот воздушен сообраќај одржувањето на воздухопловите се врши согласно барањата на JAR-OPS Subpart M и исклучиво од страна на организации за техничко одржување кои се одобрени односно прифатени од Управата за цивилна воздушна пловидба.

Со Предлог Законот за воздухопловство во член 128 е предвидено ако сопственикот, односно корисникот на воздухопловот му го доверува на странско правно лице базното одржување на воздухопловот, моторот, елисата, падобранот и опремата на воздухопловот, должен е на Управата да и поднесе доказ дека надлежниот воздухопловен орган, на странската земја го овластила тоа лице за базно одржување на тој тип на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов.

Ако воздухоплов запишан во регистарот на воздухоплови на Република Македонија се даде под закуп на странско лице, сопственикот, односно корисникот на воздухопловот е должен со договорот да обезбеди одржување на воздухопловот, моторот, елисата, падобранот и опремата на воздухопловот според одобрениот технички систем за одржување и тоа кај лицето кое е овластено за тие работи.

На сопственикот, односно корисникот на воздухопловот, по негово барање, а по извршениот надзор на странското правно лице за условите и начинот на одржувањето на воздухопловот,

Управата му издава уверение за исполнување на условите за одржување на воздухопловот запишан во регистарот на воздухоплови.

Исто така во член 129 е предвидено одржување и техничка контрола на одржувањето на воздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема на воздухоплов може да врши, како и да изработува техничко-технолошка документација за одржувањето, правно лице кое ги исполнува и посебните услови во поглед на работните простории, опременоста со технички средства за работа, воздухопловно-технички персонал за тие работи, оперативнo-техничките постапки, како и одобрено упатство за работа што ги пропишува министерот за транспорт и врски.

На правното лице кое ќе поднесе доказ дека ги исполнува условите, Управата за цивилна воздушна пловидба му издава уверение.

Едномоторни воздухоплови од нормална, полуакробатска и акробатска категорија и едрилици, иземајќи ја обновата, може да ги одржува и овластено физичко лице ако поседува дозвола за тој тип воздухоплов.

Одржувањето и техничката контрола на државните воздухоплови се врши на начин што го пропишуваат надлежните министри.

Во случај кога воздухоплов, што е запишан во регистарот на воздухоплови, се користи во друга земја, Република Македонија како земја на регистарот на воздухопловот може, со меѓународен договор да и ги пренесе на таа земја сите или дел од надзорните функции и должности на Управата. Во тој случај Република Македонија како земја на регистарот на воздухопловот се ослободува од одговорноста во однос на пренесените обврски.

Во случај кога воздухоплов, којшто е запишан во регистарот на воздухоплови на друга земја, се користи во Република Македонија, земјата на регистарот на воздухопловот може, со меѓународен договор, да и ги пренесе на Република Македонија сите или дел од надзорните функции и должности на воздухопловните власти на таа земја. Во тој случај земјата на регистарот на воздухопловот се ослободува од одговорноста во однос на пренесените обврски.

Прегледот на воздухопловите заради утврдување на нивната пловидбеност го врши Управата за цивилна воздушна пловидба врз основа на одредбите од член 92 до 103 од Законот за воздушна пловидба и Правилникот за постапка и начин на утврдување на пловидбеност на воздухопловите („Службен лист на СФРЈ“ бр. 35/80).

Воздухопловниот и другиот стручен персонал мора да има пропишана стручна подготовка, да биде стручно обучен, да исполнува посебни здравствени и други услови за вршење на определена стручна работа (Закон за воздушна пловидба – член 136). На воздухопловниот и друг стручен персонал му издава дозвола, односно овластување и нејзиното важење го продолжува Управата за цивилна воздушна пловидба. Условите и начинот на стекнување, издавање, обновување и продолжување на дозволите и овластувањата се утврдени во следните прописи: Правилник за стручна спрема, испити и дозволи за работа на членови на екипаж на воздухоплов („Службен лист на СФРЈ“ бр. 02/80); Правилник за стручна спрема, испити и дозволи за работа на контролори на летање („Службен весник на РМ“ бр. 79/03); Правилник за стручна спрема, стручна обука, испити, дозволи и овластувања на воздухопловно-техничкиот персонал и воздухопловно техничкиот персонал на техничка подготовка („Службен лист на СФРЈ“ бр. 35/87 и 08/89).

Работното време на членовите на екипаж на воздухоплов е утврдено во Закон за воздушна пловидба член 151, а времето на летање, времето на летање во долголинискиот сообраќај, времето на летање ноќе, бројот на полетувањата и слетувањата во текот на работното време и должината на дневниот одмор на член на екипаж на воздухоплов се уредува со Правилникот за времето на летање, времето на летање во долголинискиот сообраќај, времето на летање

ноќе, бројот на полетувањата и слетувањата во текот на работното време и должината на дневниот одмор на член на екипаж на воздухоплов („Службен лист на СФРЈ“ бр. 42/88 и 09/89).

Воздухопловниот персонал се обучува во центри, со Правилник се утврдени условите што мора да ги исполнува школата или школскиот центар за обука на воздухопловен персонал („Службен лист на СФРЈ“ бр.72/91).

Авиопревозник односно правно лице кое врши комерцијален превоз во воздушниот сообраќај мора да има Упатство за оперативни постапки (Operations Manual). Ова упатство го одобрува Управата за цивилна воздушна пловидба, а истото мора да ги содржи сите барања пропишани во ICAO Annex 6 и JAR-OPS1.

Управата за цивилна воздушна пловидба е одговорна за контролирање на имплементацијата на безбедносните барања во авиосообраќајот.

9. Дали постојат законски прописи за истражување на несреќи и за задолжително известување во случај на несреќи? Дали постојат достапни статистички податоци за опасни меѓусебни доближувања на авионите (кои биле блиску до судар) во последните 10 години? Дали постои специјализирана управа која ги координира истражните процедури и врши мониторинг на извештаите, податоците и статистиката?

1. Несреќите на воздухопловите се испитуваат согласно Оддел III од Закон за воздушна пловидба (Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), член 224 до 238 и одредбите од Правилникот за начин на испитување на несреќи на воздухоплови („Службен лист на СФРЈ“ бр. 66/87), со кој се утврдува составот на Комисијата за испитување на несреќи на воздухопловите и начинот на испитување на несреќи и незгоди на македонски и странски воздухоплови кои се случуваат во воздушниот простор на Република Македонија.

Загрозување на безбедноста на воздухоплов-инциденти (меѓусебно приближување на воздухоплови во лет, опасно приближување на воздухоплови кон пречки или кон други воздухоплови на земјата или на друг начин доведува воздухоплов во опасност) се утврдени во Оддел 1 од Законот за воздушна пловидба (Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), член 213 до член 217.

Испитувањето на загрозувањето на безбедноста на воздухоплов-инцидентите, во кој се вклучени домашни и странски цивилни воздухоплови, како и случаи во кои цивилната контрола на летање дава услуги на цивилни и државни воздухоплови во воздушниот простор на Република Македонија е регулирано во член 2 од Правилникот за испитување на загрозувањето на безбедноста на воздухопловите („Службен весник на РМ“ бр. 41/03) и во истиот се имплементирани одредбите од ECAPP 2 на EUROCONTROL.

Во член 8 од Закон за воздушна пловидба (Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89 и 29/90), е предвидено дека органите или организацијата која произведува, користи, одржува, обучува и поправа воздухоплов или врши измени на воздухоплов, мотор, елиса, опрема на воздухоплов, падобран, снабдува воздухоплови со гориво и мазиво, врши превоз во јавниот воздушен сообраќај, дава услуги со воздухоплов, дава аеродромски услуги, користи аеродром и леталиште е должен да го пријави секој вонреден настан што може да доведе до загрозување на безбедноста на воздушната пловидба. Исто така Управата за цивилна воздушна пловидба за несреќите и само за сериозните инциденти ги известува заинтересираните држави (земја на производство, земја на дизајн итн.) како и ICAO.

2. Постојат статистички податоци за случени air misses во последните 10 години и се чуваат во Управата. Секое лице кое е заинтересирано за добивање на одредени податоци, треба да поднесе барање до Управата за цивилна воздушна пловидба и тоа ќе биде предмет на одлучување дали ќе се одобри или не увид во тие податоци. (член 24 од Правилникот за испитување на загрозувањето на безбедноста на воздухопловите („Службен весник на РМ“ бр. 41/03).

3. Управата за цивилна воздушна пловидба ги координира истражните процедури и врши мониторинг на извештаите, податоците и статистиката.

10. Дали постојат мерки за мерење и ограничување на бучавата во околина на аеродромите (на пр. областа во којашто има бучава, правила за користење на земјиштето) како и мерки за ограничување и намалување на загадувањето кое е последица од воздушниот сообраќај? Дали постои програма која се однесува на постепено повлекување од употреба на авионите од Глава 2?

Со позитивните законски прописи во Република Македонија не е регулирано прашањето за мерење и ограничување на бучавата во околината на аеродромите.

Управата за цивилна воздушна пловидба издава Уверение за бучава на воздухопловите директно применувајќи ги стандардите од ICAO Annex 16 Vol. 1.

Управата за цивилна воздушна пловидба ги следи регулативите, правилата и праксите на ICAO и ECAC, а во врска со заштитата на околината од бучавата и емисии на гориво, чад и гасови од воздухопловите. Препораките на ECAC за невпишување на Chapter 2 и ресертифицирани изворни Chapter 2 воздухоплови по стандардите за Chapter 3 во националните регистри, како и за ограничувањето на оперирањето на таквите воздухоплови и нивно постепено повлекување од употреба во Република Македонија се испочитувани во целост. Во Република Македонија не постоеше потреба за програма за повлекување на воздухоплови од употреба бидејќи такви воздухоплови не се експлоатираат во Република Македонија повеќе години наназад.

Во Предлог Законот за воздухопловство, во член 143 е утврдено дека воздухоплов кој лета во македонски воздушен простор мора да има Уверение за јачина на бучавата која се создава при полетување, во текот на летот и при слетување, како и Уверение за емисија на гасови при согорување која настанува при полетување, во тек на лет и слетување.

На македонски воздухоплов уверенијата за јачина на бучава и емисија на гасови ги издава Управата, по претходно прибавено мислење од Министерството за животна средина и просторно планирање. На странски воздухоплов нема да му се одобри лет во македонски воздушен простор ако ги нема уверенијата за јачина на бучава и емисија на гасови. Максимално дозволена јачина на бучавата, односно максимално дозволено количество емисија на гасови кои се создаваат при полетување, во текот на лет и при слетување, е предвидено да ги пропише министерот за животна средина и просторно планирање.

11. Како се вика; кој е законскиот и правниот статус; каква е сопственичката структура на организацијата одговорна за обезбедување инфраструктури за управувањето со авиосообраќајот (АТМ)? Колкав е бројот на вработените? Кои правила се однесуваат на безбедноста, одредување на стандардите, планирање на инвестициите, давање на услуги, планирање на услуги и собирање на приходите? Колкаво е нивото на надоместоци за прелетување во споредба со нивото на надоместоци кои се наплаќаат за летови до или од локални аеродроми?

Управата за цивилна воздушна пловидба е правното лице задолжено за обезбедување инфраструктури за управувањето со авиосообраќајот (АТМ). Со Законот за Управа за цивилна воздушна пловидба, Управата е орган во состав на Министерството за транспорт и врски и има својство на правно лица („Службен весник на РМ“ бр. 20/95 и 70/01).

Управата е државен орган кој се финансира од сопствени приходи остварени од:

- надоместокот за користење на уредите и услугите на контрола на летање во воздушниот сообраќај-прелети;
- надоместокот од слетување (landing) и АТС;
- надоместокот за исполнување на условите за безбедноста и уредноста во воздушниот сообраќај;

- надоместокот за преглед на воздухоплов;
- надоместок за проверка на стручната способност на воздухопловниот персонал; и
- други услуги што се даваат во воздушната пловидба.

Број на вработени 274.

Инспекцискиот надзор над безбедноста врши Управата за цивилна воздушна пловидба преку воздухопловни инспектори врз основа на Законот за воздушна пловидба („Службен лист на СФРЈ“ бр. 45/86; 24/88; 80/89; 29/90) и Законот за Управа за цивилна воздушна пловидба („Службен весник на РМ“ бр. 20/95 и 70/01).

Планирање на инвестициите, планирање на услугите и планирање на приходите се утврдува со Буџетот на Управата и секоја година се утврдува Трошковник за расходите за наредната година и истиот се доставува до EUROCONTROL.

За користење на уредите и услугите на контролата на летање во воздушниот сообраќај – прелети, авиопревозникот плаќа надоместок во зависност од тежината на воздухопловот и должината на поминатиот воздушен пат. Висината на надоместокот е утврден со Наредбата за висината на надоместокот за користење на уредите и услугите на контрола на летање во воздушниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 22/97 и 02/04) и е во согласност со Документот бр.02.60.02 на EUROCONTROL условите за примена на системот за надоместоци на прелети и услови за плаќање. За 2004 година овој надоместок изнесува 67,78 евра.

Надоместокот не се наплаќа за државни воздухоплови, воздухоплови кои пренесуваат хуманитарна помош, воздухоплови наменети за амбулантни летови, воздухоплови кои учествуваат во летови за трагање и спасување и спортски воздухоплови за летови, со цел обука, тренажа и школување.

Со Одлуката за определување на висината на надоместокот за слетување (landing) и АТС услуги е предвидено висината на надоместокот за слетување (landing) услуги - услуги дадени за користење на патеките за полетување и слетување и за користење на светлосната сигнализација се наплатуваат и тоа до 30 тони 7,1581 евра и над 30 тони 7.6994 евра, а за светлосна сигнализација се наплатува 25% од основната (landing) услуга. Висината на надоместокот за слетување (landing) и АТС услуги се намалува во зависност од видот на летот и тоа:

1. обука, тренажа и школување со воздухоплови наменети за редовен и посебен јавен превоз во воздушниот сообраќај 75%
2. карго воздухоплови 50%
3. позициони (домашни) летови меѓу аеродромите Скопје и Охрид и обратно (без комерцијални цели) 50%
4. организирани туристички летови (летови на домашни и странски авиопревозници) декларирани како чисто туристички ИТ, кои од странство носат туристи во Република Македонија и истите имаат обезбедено сместување во хотелите на Република Македонија 50%
5. домашен воздушен сообраќај 75%
6. авиопревозници (домашни и странски) кои во текот на еден месец имаат 50 слетувања на аеродромите во Република Македонија 25%

Овој надоместок не се плаќа:

1. странски воени воздухоплови кои извршуваат летови за потребите на Република Македонија
2. државни воздухоплови
3. воздухоплови кои пренесуваат хуманитарна помош
4. воздухоплови наменети за амбулантни летови
5. воздухоплови кои учествуваат во летови за трагање и спасување
6. спортски воздухоплови за летови со цел на обука, тренажа и школување

Со Наредбата за висината на надоместокот за слетување (landing) , АТС и прифат и отпрема (handling) услуги дадени на воздухоплови на НАТО од страна на Ј.П. за аеродромски услуги “Македонија” и Управата за цивилна воздушна пловидба, воените воздухоплови на земјите членки на Северноатлантската одбранбена организација НАТО плаќаат 75% од основната landing и АТС тарифа утврдена со Одлуката за определување на висината на надоместокот за слетување (landing) и АТС услуги.

Меѓународни организации и конвенции

12. Во кои меѓународни организации, кои се однесуваат на авионскиот сообраќај, е зачленета вашата земја (ICAO, ECAC, JAA, Eurocontrol)? Кога вашата земја пристапила кон тие организации? Дали можете да јго наведете датумот или планираниот датум на пристапување кон оние организации во кои сеуште не сте зачленети?

Република Македонија е членка на ICAO – Меѓународна организација на цивилно воздухопловство со прифаќање на Чикашката конвенција на 09.01.1993 година.

Република Македонија е членка на ECAC - Европската конференција за цивилно воздухопловство од 03.07.1997 година.

Република Македонија е членка во Eurocontrol - Европска организација за безбедност на воздухопловната навигација од 11.02.1998 година.

Република Македонија е член кандидат на JAA - Здружените европски воздухопловни власти од 14.12.1999 година.

13. Дали вашата земја ја потпишала Европската конвенција за цивилно воздухопловство ECAC бр. 30? Како пропишаните стандарди и норми се применуваат во законодавството и во праксата?

Република Македонија, како членка на ECAC (Европската конференција за цивилно воздухопловство), го има прифатено документот бр. 30.

Владата на Република Македонија има донесено Национална програма за безбедност на 30.08.2004 година) во која се имплементирани стандардите и нормите од делот 2 (Security) на Документот на ECAC бр.30. Практичната примена на мерките предвидени во програмата се реализираат преку секојдневните активности на субјектите (Управата за цивилна воздушна пловидба, Министерството за внатрешни работи, Ј.П за аеродромски услуги “Македонија”, Министерството за одбрана, Царинската управа на Република Македонија и авиокомпаниите кои се задолжени за заштита на цивилното воздухопловство од терористички и други акти на незаконско постапување.

Делот 1 (facilitation) на Документот на ECAC бр.30 се уште не е имплементиран во домашното законодавство. Со донесувањето на новиот Закон за воздухопловство кое се очекува кон средината на 2005 година, се дава правна основа за негова имплементација.

F Транспорт по цевковод

14. Ве молиме да дадете опис на националната мрежа, должина и вид на цевководи, пренесеното количество, капацитетот на постоечките инсталации, развојна стратегија, регионалните поврзувања.

Гасоводен систем во Република Македонија

Изградбата на гасоводниот систем е отпочната на 20.01.1993 година, првата фаза од изградбата е завршена во втората половина на 1996 година, а истиот е пуштен во пробна работа на 16.09.1997 година.

Во досегашниот период се изградени: магистрален гасовод со должина од 98 км (Деве Баир-Скопје), разводна гасоводна мрежа со должина од 26 км (за Крива Паланка, Кратово, Куманово и Скопје) и градска мрежа со должина од 31,5 км (во К. Паланка, Кратово, Куманово и Скопје).

На истите досега има приклучено индустриски потрошувачи со годишна потрошувачка околу 100 милиони м³ што значи дека истиот од пуштање во погон е искористен само со околу 12% од неговиот капацитет (800 мил.м³ годишно). Изградбата на гасоводниот систем ја финансираа Владата на Република Македонија и А.Д. Макпетрол.

Како поактуелни наредни проекти во гасоводниот систем во земјата се сметаат: Изградбата на ТЕ-ТО Скопје, дистрибутивна мрежа во Скопје, Крива Паланка и Куманово и магистралните делници “Клечовце-Неготино” и “Скопје – Генерал Јанковиќ” Србија и Црна Гора.

Нафтовод Солун – Скопје

Заради обезбедување на непречено снабдување со сурова нафта на рафинеријата, Хелленик Петролеум групацијата, веднаш по превземањето ја започна својата прва инвестиција – поврзување на ОКТА АД Скопје со Солунското пристаниште преку нафтоводот Солун-Скопје, со должина од 212,6 км. и со капацитет на проток на сурова нафта од 360 м³/х. По изградбата на нафтоводот Солун-Скопје, за ОКТА АД Скопје се создадени сите предуслови за максимално искористување на нејзиниот производствен капацитет од 2.500.000 тони преработена сурова нафта.

Просечно низ нафтоводот на годишно ниво поминува количина од 750.000 тони сурова нафта.

ПРОЕКТИ ВО ФАЗА НА ПРЕГОВАРАЊЕ

ТРАНС - ЈАДРАНСКИ ГАСОВОД (ТАР)

Врз основа на прогнозите за побарување на гас од околу 3 милијарди м³/годишно, Европската трговска компанија за гас и енергија ЕГЛ со своето седиште во Швајцарија и филијали низ цела Европа одлучи во 2001 година да влезе во бизнис со природен гас, со цел да ги обезбеди резервите на гас директно од земјите произведувачи за своите побарувања за гас како енергија, како и резервите на гас за индустријата и домаќинствата од италијанскиот и соседните пазари. Со намера да отвори патишта со цел да ја зголеми разновидноста во инфраструктурни проекти за гас ЕГЛ го спонзорира (ТАП) проектот.

Транс - Јадранскиот гасовод (ТАР) се предвидува да поминува по трасата од Делчево преку Прилеп до Струга. Должината на трасата ќе биде околу 200 км. на територија на Република Македонија.

Капацитетот на гасоводот ќе биде 8-12 милијарди м³/годишно од кои 1 милијарда м³/годишно припаѓа за земјите низ кои ќе транзитира гасоводот.

Целата инвестиција ќе чини 1,2 милијарди евра. Преку гасоводот ќе може да се користи и гасот од Русија и зад Кафказките земји.

Досега е изработена предфизибилити студија. Изработката на физибилити студијата ќе трае 9 месеци и ќе чини околу 2 мил.швајцарски франци. Затварањето на финансиска конструкција ќе трае 6 месеци, а изградбата на гасоводот се планира да трае 2,5 години. Согласно планот, изградбата би почнала во Ноември 2005 а би завршила до крајот на 2008 година.

Досега е потпишан Меморандум за разбирање од страна на Италијанската, Албанската и Македонската Влада, а во наредниот период истото тоа треба да го стори и Владата на Република Бугарија.

АМБО - ТРАНС БАЛКАНСКИ НАФТОВОД

Активностите за Проектот АМБО, започнати се во 1994 година, кога е потпишан и Протоколот во Скопје (07.11.1994 год.), со кој трите држави (Република Бугарија, Република Македонија и Република Албанија) го дадоа ексклузивното право на Американската Корпорација- АМБО да раководи со изработката на Физибилити студијата за нафтоводот.

Во 1996 година Американската компанија за Проектот АМБО, изготвила Студија, која во 1997 година е презентирана на Владата на Република Македонија и пред стручните служби на надлежните Министерства.

Во 1998 година, помеѓу Владата на Република Македонија и Корпорацијата АМБО, потпишан е Договор за доверливост со кој, за да биде успешен односот на страните, тие може да имаат потреба меѓу себе да си откриваат сопственички информации, активности, стратегии, потребни за реализација на Проектот.

Во 2000 година од страна на компанијата White&Case, изработени се следниве студии:

- Прелиминарен Преглед за правни работи
- Прелиминарен Проект за техничките и енергетски параметри
- Прелиминарна Студија за проценка врз животната средина

На 29.12.2004 година, во Софија, претседателите на Владите на Република Македонија, Република Албанија и Република Бугарија потпишаа декларација за поддршка на реализацијата на Транс-Балканскиот Нафтовод АМБО.

Истовремено, министрите од овие земји надлежни за прашањата од областа на енергетиката потпишаа Меморандум за разбирање за изградбата на нафтоводот. Во меморандумот се содржани активностите за соработка помеѓу АМБО и секоја од земјите – учеснички во врска со изградбата, експлоатацијата и одржувањето на нафтоводот. Следниве активности произлегуваат од потпишаниот Меморандум: формирање на меѓудржавна комисија за Транс-балканскиот нафтовод, изготвување Трипартитна конвенција и билатерални договори меѓу секоја земја- учесничка и Корпорацијата АМБО.

Технички карактеристика на нафтоводот:

Нафтоводот ќе биде со вкупна должина од 894, 506 км, (низ Република Македонија околу 273 км), со дијаметар од 914 мм (36 инчи) и 4 пумпни станици (2 во Република Бугарија и по една во Република Македонија и Република Албанија).

Капацитетот на нафтоводот ќе биде од 750,000 барели/дневно, односно просечно годишно ќе се транспортираат околу 30 до 40 милиони тони сурова нафта. Трасата на нафтоводот низ Македонија ќе започнува од Деве Баир - Крива Паланка - Свети Николе – Велес – Богомила - Крушево – Сопотница – Ботун – Лакавица - граница со Република Албанија.

15. Дали постои конкретна правна рамка за пренос по цевковод?

Оваа материја е регулирана во Законот за Енергетика („Службен весник на РМ” бр. 47/97, 40/99, 98/00, 94/02 и 38/03), види 14_Анекс_01.

Согласно овој Закон, дејности од областа на енергетиката меѓу другите се и: производство, преработка и транспорт на нафта и нафтени деривати, производство, транспорт и

дистрибуција на природен гас производство, транспорт и дистрибуција на топлинска и геотермална енергија, транзит на енергија и енергенти.

Дефиницијата за овие енергетски дејности е содржана во член 8 од овој закон кој гласи:

Производство на нафта и природен гас, во смисла на овој закон, е експлоатација на нафта и природен гас од нафтено-гасните лежишта.

Преработка на нафта, во смисла на овој закон, е рафинериска преработка на сурова нафта за добивање нафтени деривати и други хемиски производи.

Транспорт на нафтени деривати, во смисла на овој закон, е товарењето, растоварувањето, складирањето на нафта и нафтени деривати и нивно пренесување со нафтоводи, продуктоводи, авто или железнички цистерни и други превозни средства.

Транспортот на природен гас, во смисла на овој закон, е пренесување на природен гас во гасна фаза од нафто-гасните лежишта до дистрибутивните објекти и складишта, до корисниците кои се приклучени на преносната гасоводна мрежа.

Дистрибуција на природен гас, во смисла на овој закон е испораката на природниот гас до корисниците приклучени на дистрибутивната мрежа.

16. Кои еколошки правила се применуваат?

Во однос на еколошките правила кои се применуваат по пренос по цевовод се работи за активности кои потпаѓаат под оценка на влијание врз животната средина, односно за изградба на вакви видови проекти задолжително се врши оцена на влијанието врз животната средина.

Во однос на постапката за оцена на влијанието врз животната средина во постојниот Закон за заштита и унапредување на животната средина и природата („Службен весник на РМ“ бр.13/03, Консолидирана верзија), само делумно е регулирана постапката за оцена на влијанието врз животната средина. Во Законот е пропишано дека за проектите кои можат да доведат до загадување на животната средина и здравјето на луѓето потребно е инвеститорот да изработи студија за оценка на влијанието врз животната средина. Студијата за оценка на влијанието врз животната средина содржи оценка на влијанието кои проектот може да го има врз животната средина и здравјето на луѓето. Студијата е составен дел на техничката документација на проектот и истата се изработува во постапката за подготовка на планираниот проект, односно пред издавање на градежна дозвола или друга дозвола. Согласно Законот за изградба на инвестициони објекти („Службен весник на РМ“ бр.15/90, 11/91, 11/94, 18/99 и 25/99) инвеститорот е должен кон барањето за изградба на објектот доколку со закон или посебен пропис донесен врз основа на закон, се пропишани посебни услови (пр. Заштита на животната средина) за оние проекти кои би можеле да имаат влијание врз животната средина да приложи и студија за оцена на влијанието врз животната средина. За кои проекти е потребно подготовка на ОВЖС (EIA), оценува Министерството за животна средина и просторно планирање (МЖСПП) по барање на надлежниот орган. Доколку се оцени дека проектот би можел да има значително влијание врз животната средина се задолжува инвеститорот да подготви студијата за ОВЖС. По доставената студија МЖСПП дава согласност на надлежниот орган за изведување или одбивање на проектот. Согласно постојниот Закон за заштита и унапредување на животната средина и природата, постои само делумно спроведување на постапката за оцена на влијанието врз животната средина.

Со цел усогласување на постојното законодавство со законодавството на ЕУ во новиот Предлог Закон за животна средина целосно е транспонирана директивата со која се менува и дополнува директивата на Советот 337/85 за оцена на ефектите од одредени јавни и приватни проекти во животната средина 97/11 и Конвенцијата за оцена на влијанието врз животна средина во прекуграничен контекст (ЕСПО) .

Во Предлог Законот за животна средина, кој се наоѓа во собраниска процедура и ќе се донесе во првиот квартал на 2005 година, е содржана посебна глава за Оцена на влијанието врз животната средина во која е опишана постапката за оцена на влијанието врз животната средина (во понатамошниот текст ОВЖС). Со Уредба која треба да ја донесе Владата на Република Македонија (која во моментот е во работна верзија) ќе се пропишат проектите за кои задолжително се спроведува постапката за ОВЖС како и критериумите за генерално определени проекти за кои потребата од ОВЖС ќе се цени од случај до случај. За сите други проекти кои не се опфатени со горенаведената уредба потребно е да се подготви елаборат за оцена на влијанието врз животната средина.

Согласно Предлог Законот за животна средина инвеститорот кој има намера да изведува проект е должен до Министерството за животна средина и просторно планирање да достави известување за намерата за изведување на проектот како и мислење за потребата од ОВЖС. По доставеното известување Министерството за животна средина и просторно планирање со решение го известува инвеститорот за потребата за оцена на влијанието. Согласно видот на Проектот министерството го определува обемот на студијата за оцена на влијанието врз животната средина. Мислењето треба да ги содржи и алтернативите кои треба да се земат во предвид и основниот преглед и истражувањата кои треба да се направат, методите и критериумите кои се користат за предвидување на проценка на ефектите, мерките за подобрувања кои треба да се земат во предвид, правните лица кои треба да бидат консултирани за време на подготовка на студијата за ОВЖС, структурата, содржината и обемот на информациите за животната средина. Доколку се работи за проекти за кои е потребно ОВЖС инвеститорот е должен да изработи Студија за ОВЖС која ја доставува до органот надлежен за работите од областа на животната средина. По доставата на студијата надлежниот орган изготвува извештај за соодветност на студијата за ОВЖС. Извештајот може да го изготви и овластено лице од страна на надлежниот орган. Министерството за животна средина и просторно планирање врз основа на студијата за ОВЖС, извештајот, јавната расправа, добиени мислења од јавноста, донесува решение со коешто се дава согласност или се одбива барањето за спроведување на Проектот. Донесеното решение произведува правно дејство во период од две години од неговото донесување и важноста на истото може да биде продолжена доколку нема значителни измени кои настанале при измена на проектот, како резултат на условите на засегнатото подрачје, новите сознанија поврзани со основната содржина на студијата и равојот на нова технологија, што би можела да биде употребена во проектот.

Органот надлежен за спроведување на Проектот не може да издаде решение/дозвола за спроведување на проектот без инвеститорот да приложи решение од Министерството за животна средина и просторно планирање со кое се одобрува или одбива спроведувањето на проектот. Исто така постои обврска за органот кој издава дозвола за спроведување на проектот да го извести Министерството за животна средина и просторно планирање доколку е поднесено барање за спроведување на проекти за кои не е направена ОВЖС.

Во текот на целата постапка за ОВЖС надлежниот орган ги консултира единиците на локална самоуправа на чие подрачје се спроведува проектот, како и јавноста, НВО организации чија дејност е заштита и унапредување на животната средина преку достава на потребната документација, објава и организирање на јавна расправа и истакнување на интернет страната на министерството. Во решението министерството треба да ги наведе мислењата кои се земени во предвид при неговото донесување како и образложение за оние мислења кои не се земени во предвид.

Во Законот е предвидено времетраењето на постапката за ОВЖС да трае 120 дена во кои не е вклучено времето потребно за изработка на студијата за ОВЖС (предвидените рокови се сведени на минимум). Потребно е да се напомене дека постапката за ОВЖС ќе се спроведува пред издавањето на одобрението за градба како посебна постапка која ќе ја спроведува Министерството за животна средина и просторно планирање.

Во нацрт Уредбата за определување на проектите за кои се врши оцена на влијанијата врз животната средина во Анекс 1 е пропишано дека за проекти за кои се бара задолжителна оцена на влијанието врз животната средина спаѓаат цевководи за пренос на гас, нафта или хемикалии со дијаметар поголем од 800 мм и со должина повеќе од 40 км, а во Анекс 2 од

нацрт Уредбата се пропишани генерално определени проекти за кои ОВЖС ќе се врши од случај до случај и тоа за индустриски инсталации за довод на гас, пареа, и топла вода и за довод на електрична енергија со надземни кабли.

G Поморски сообраќај

17. Ве молиме да наведете дали постои регистар за поморски транспорт или пак дали неговото формирање е предвидено?

Република Македонија не остварува поморски транспорт, со оглед на ова не постои регистар за поморски транспорт, а негово формирање во моментот не е предвидено.

III. ИНТЕГРИРАНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

A. Транспортна инфраструктура

Мапи на националната мрежа

1. Потребно е да се достават мапи на националната транспортна мрежа за долги дестинации (патен, железнички, комбиниран сообраќај и аеродроми). Мрежата за долги дестинации треба се идентификува врз основа на критериумите утврдени во Нацрт насоките на Заедницата за развој на трансевропската транспортна мрежа (в. одлука бр. 1692/96 за Тен-Т насоките)

Мапите се дадени во анекс, види 09_Анекс_04.

Јавни расходи и инвестиции

2. Податоците за јавните расходи и инвестиции треба да се наведат со пополнување на табелите во Анекс 2.

Податоците за јавните расходи и инвестиции дадени се во табелите во анекс, види 09_Анекс_02.

Регионална соработка

3. Кои чекори се преземени за имплементација на Меморандумот за разбирање за главната регионална транспортна мрежа на Југоисточна Европа?

По потпишувањето на Меморандумот за разбирање за развој на главната регионална транспортна мрежа на Југоисточна Европа во јуни 2004 година во Луксембург, формирана е Висока група за транспорт (High Level Group -HLG) на која Република Македонија има свој претставник. HLG ги одржа првиот и вториот пленарен состанок во Брисел на 18-19.10.2004 и на 29.11.2004. Првиот регионален состанок се одржа на 10-11 јануари 2005. Предлозите кои Република Македонија ги поднесе до Европската комисија се земено во предвид за разгледување и конечно одлучување на следните состаноци. Високата група за транспорт ќе се среќава секој месец по утврдена програма и тоа на пленарни и регионални состаноци.

Република Македонија е во групата на земји од Западен Балкан каде е најавен посебен третман од страна на Европската комисија заради специфичноста на потребите на овие земји. Предвидено е оваа висока група за транспорт да го изготви завршниот извештај во октомври 2005 година.

Потписниците на Меморандумот за разбирање како и финансиските партнери обврзани за имплементација на истиот се состанаа во Париз на 25-26.10.2004 година, од страна на Република Македонија обврската која произлезе од овој состанок е испочитувана и номинациите за претставниците на Управниот комитет се доставени до релевантните институции. Потписниците ќе соработуваат преку Управниот комитет и секретаријатот. SEETO е секретаријат и со неговото формирање ќе се обезбеди асистенција на Управниот Комитет за да се имплементира Меморандумот за разбирање.

SEETO опсерваторијата е веќе формирана, консултантите се мобилизирани во Белград. Нивниот ангажман е започнат со потпишувањето на договорот со Европската комисија на 27.09.2004. а ќе заврши на 31.12 2007 со вкупен буџет од 1.820.000 евра. Првичниот извештај од SEETO опсерваторијата е изготвен и се очекува првиот состанок на Управниот комитет да се одржи во февруари 2005.

Развојот на транспортната инфраструктура во Република Македонија има постигнато забележителни резултати во изминатиот период но сепак се уште не е достигнато ниво на развој кое би ги исполнило современите побарувања на општеството и економијата при транспортот на патници и стока. Комплетирањето на Коридорот 10 е од голем интерес за Република Македонија и на регионот во целост.

Делницата Граничен премин Табановце - Куманово (7.3 км) како детектирано тесно грло на коридорот 10, има најава за финансирање од фондови од Светска банка во рамки на идниот TTFSE (Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe) програма II. Сепак конкретни преговори за проектот до овој момент сеуште нема. Делницата Демир Капија - Смоквица е последната делница од Транс- европскиот коридор 10 кој ја поминува Република Македонија и претставува сериозно тесно грло. За оваа делница проектите и тендерската документација се подготвени уште на крајот на 2000 година преку PHARE програмата за прекугранична соработка, помеѓу Република Македонија и Република Грција. Проектот преку претставникот на Високата група за транспорт во Брисел е предложен како приоритетен проект и се прават напори да се докаже оправданоста истиот да се најде како приоритет во извештајот на HLG.

Со цел да се постигне забрзување и олеснување на трговијата, Царинската управа на Република Македонија има потпишано Меморандуми за соработка со Царинските управи на сите соседни земји (Албанија, Бугарија, Грција, Србија и Црна Гора и Косово), со кои се врши размена на информации за трговијата со високо ризични стоки (акцизни стоки и стоки кои подлежат на плаќање на високи давачки). Со размена на информативните листови, постигнат е висок степен на соработка помеѓу царинските служби во регионот.

Правна рамка

4. Кои постапки се применуваат при развивање на проекти во транспортната инфраструктура? Дали постојат разлики во зависност од видот на транспортот?

На ниво на државата се изготвува Програма за јавни инвестиции (Public Investment Programme) која опфаќа период од три години и која секоја година се иновира. Како посебен дел од оваа програма се инвестициите на патната инфраструктура. Основни правила за одредувањето на инвестициите во патиштата се приоритет, оправданост (сообраќај) и постоење на реални можности за финансирање. Со оглед дека реалните потреби се големи, а финансиските можности лимитирани голем дел од овие инвестиции или доцнат или се репрограмираат. Генерално Транс-европските патни коридори 8 и 10 имаат приоритет пред останатите.

Ј.П. “Македонски железници” во рамките на трансформацијата има изготвено Нацрт Среднорочен план за период 2004-2008 година поодделно за развој на инфраструктурата, односно транспортот.

Од областа на воздушниот сообраќај (делот што се однесува на давање на услуги во воздушната пловидба) се врши согледување на потребите на развојот на воздушната пловидба, за обезбедување на соодветни технички средства, опрема, уреди и објекти што служат за давање на воздухопловни услуги (контрола на летање) .

5. Каков е проектниот циклус? На кој начин се вклучени локалните и/или регионалните власти во проекти кои се однесуваат на транспортната инфраструктура?

Проектниот циклус за значајните патни инфраструктурни проекти вообичаено ги содржи следните фази: идентификација на самиот проект, неговиот потенцијал и физибилност (оправданост), прифатливост за финансирање, изработка на сите нивоа на потребната Проектна документација, јавна расправа, затварање на финансиската конструкција, јавна набавка (меѓународна/локална) и фаза на изведување (изградба). За проектирањето и изведувањето на патната инфраструктура постои соодветна законска регулатива, технички прописи и стандарди. За изведување на проектите постои следната законска регулатива: Закон за просторно и урбанистичко планирање („Службен весник на РМ” бр. 08/96; 28/97; 18/99; 53/01 и 45/02), Закон за изградба на инвестициони објекти (“Службен весник на РМ” бр. 15/90, 11/91, 11/94; 18/99 и 25/99), Закон за јавните патишта (“Службен весник на РМ” бр. 18/99, 40/99; 96/00, 29/02; 68/04). Во фаза на изработка е нов текст на Предлог Законот за градење – II фаза. Текстот е подготвен и е во владина процедура. Се очекува истиот да биде усвоен од страна на Собранието на РМ во првиот квартал на 2005 година. Реализацијата на патните проекти е во надлежност на Инвеститорот, кој во конкретниот случај е:

- за магистрални и регионални патишта инвеститор е Фондот за магистрални и регионални патишта,
- за локални патишта и улици инвеститори се органите на локалната самоуправа, и
- за виталната мрежа на патни сообраќајници во Скопје инвеститор е градот Скопје.

Проектите за магистралната и регионалната патна мрежа се изведуваат врз основа на Годишни програми кои ги донесува Владата на Република Македонија.

Железничките проекти имаат проектен циклус утврден со интерните прописи и процедури на Македонските железници. Локалната власт учествува во проектите на железничката инфраструктура низ дискусии во Собранието на Република Македонија при донесување на стратегиските документи на ниво на држава, како и со директно учество во планирањето и реализацијата на инфраструктурните потреби на локалните пруги, како и решавање на железничките патни премини на локалните патишта.

Проектниот циклус (во делот што се однесува на давање на услуги во воздушната пловидба) зависи од видот, големината и сложеноста на проектот.

Властите (регионални и/или локални) се вклучени уште во почетната фаза на проектниот циклус и тоа: утврдување на оправданоста на проектот, обезбедување на потребни дозволи и одобренија и задоволување на еколошките стандарди.

6. Дали постои законодавство кое се однесува на:

- а) проценка на влијанието врз животната средина**
- б) правила на конкуренција**
- в) јавни набавки?**

а)

Во однос на постапката за “Оцена на влијанието врз животната средина” (ОВЖС) (EIA) согласно постојниот Закон за заштита и унапредување на животната средина и природата (“Службен весник на РМ” бр.13/03, Консолидирана верзија), само делумно е регулирана постапката за ОВЖС. Во Законот е пропишано дека за проектите кои можат да доведат до загадување на животната средина и здравјето на луѓето потребно е инвеститорот да изработи студија за ОВЖС. Студијата за оцена на влијанието врз животната средина содржи оцена на влијанието кои проектот може да го има врз животната средина и здравјето на луѓето. Студијата е составен дел на техничката документација на проектот и истата се изработува во постапката за подготовка на планираниот проект, односно пред издавање на градежна дозвола или друга дозвола. Согласно Законот за изградба на инвестициони објекти (Службен весник на РМ” бр. 15/90, 11/91, 11/94; 18/99 и 25/99) инвеститорот е должен кон барањето за изградба на објектот доколку со закон или посебен пропис донесен врз основа на закон, се пропишани посебни услови (пр. Заштита на животната средина) за оние проекти кои би можеле да имаат влијание врз животната средина да приложи и студија за оцена на влијанието врз животната средина. За кои проекти е потребно подготовка на ОВЖС, оценува Министерството за животна средина и просторно планирање по барање на надлежниот орган. Доколку се оцени дека проектот би можел да има значително влијание врз животната средина се задолжува инвеститорот да подготви студијата за ОВЖС. По доставената студија МЖСПП дава согласност на надлежниот орган за изведување или одбивање на проектот.

Со цел усогласување на постојното законодавство со законодавството на ЕУ во новиот Предлог Закон за животна средина целосно е транспонирана директивата со која се менува и дополнува директивата на Советот 337/85 за оцена на ефектите од одредени јавни и приватни проекти во животната средина 97/11 и Конвенцијата за оцена на влијанието врз животна средина во прекуграничен контекст (ЕСПО).

Во Предлог Законот за животна средина, кој се наоѓа во собраниска процедура и ќе се донесе во првиот квартал на 2005 година, е содржана посебна глава за Оцена на влијанието врз животната средина во која е опишана постапката за оцена на влијанието врз животната средина (во понатамошниот текст ОВЖС). Со Уредба која треба да ја донесе Владата на Република Македонија (која во моментот е во работна верзија) ќе се пропишат проектите за кои задолжително се спроведува постапката за ОВЖС како и критериумите за генерално определени проекти за кои потребата од ОВЖС ќе се цени од случај до случај. За сите други проекти кои не се опфатени со горенаведената уредба потребно е да се подготви елаборат за оцена на влијанието врз животната средина.

Согласно Предлог Законот за животна средина инвеститорот кој има намера да изведува проект е должен до Министерството за животна средина и просторно планирање да достави известување за намерата за изведување на проектот како и мислење за потребата од ОВЖС. По доставеното известување Министерството за животна средина и просторно планирање со решение го известува инвеститорот за потребата за оцена на влијанието. Согласно видот на Проектот министерството го определува обемот на студијата за оцена на влијанието врз животната средина. Мислењето треба да ги содржи и алтернативите кои треба да се земат во предвид и основниот преглед и истражувањата кои треба да се направат, методите и критериумите кои се користат за предвидување на проценка на ефектите, мерките за подобрувања кои треба да се земат во предвид, правните лица кои треба да бидат консултирани за време на подготовка на студијата за ОВЖС, структурата, содржината и обемот на информациите за животната средина. Доколку се работи за проекти за кои е потребно ОВЖС инвеститорот е должен да изработи Студија за ОВЖС која ја доставува до органот надлежен за работите од областа на животната средина. По доставата на студијата надлежниот орган изготвува извештај за соодветност на студијата за ОВЖС. Извештајот може да го изготви и овластено лице од страна на надлежниот орган. Министерството за животна средина и просторно планирање врз основа на студијата за ОВЖС, извештајот, јавната расправа, добиени мислења од јавноста, донесува решение со коешто се дава согласност или се одбива барањето за спроведување на Проектот. Донесеното решението произведува правно дејство во период од две години од неговото донесување и важноста на истото може да биде продолжена доколку нема значителни измени кои настанале при измена на проектот, како резултат на условите на засегнатото подрачје, новите сознанија поврзани со основната

содржина на студијата и равојот на нова технологија, што би можела да биде употребена во проектот.

Органот надлежен за спроведување на Проектот не може да издаде решение/дозвола за спроведување на проектот без инвеститорот да приложи решение од Министерството за животна средина и просторно планирање со кое се одобрува или одбива спроведувањето на проектот. Исто така постои обврска за органот кој издава дозвола за спроведување на проектот да го извести Министерството за животна средина и просторно планирање доколку е поднесено барање за спроведување на проекти за кои не е направена ОВЖС.

Во текот на целата постапка за ОВЖС надлежниот орган ги консултира единиците на локална самоуправа на чие подрачје се спроведува проектот, како и јавноста, НВО организации чија дејност е заштита и унапредување на животната средина преку достава на потребната документација, објава и организирање на јавна расправа и истакнување на интернет страната на министерството. Во решението министерството треба да ги наведе мислењата кои се земени во предвид при неговото донесување како и образложение за оние мислења кои не се земени во предвид.

Во Законот е предвидено времетраењето на постапката за ОВЖС да трае 120 дена во кои не е вклучено времето потребно за изработка на студијата за ОВЖС (предвидените рокови се сведени на минимум). Потребно е да се напомене дека постапката за ОВЖС ќе се спроведува пред издавањето на одобрението за градба како посебна постапка која ќе ја спроведува Министерството за животна средина и просторно планирање.

б)

Со оглед дека Република Македонија користи кредитни средства за реализација на патни проекти од Меѓународни финансиски институции повеќе од 30 години, основа за реализација на тие проекти беше и сеуште е конкуренцијата, односно набавка под пазарни конкурентски услови. Едностивна област, во која сеуште не е промовирана конкуренцијата е одржувањето на магистралните и регионалните патишта, кое согласно постојниот Закон за јавните патишта („Службен весник на РМ“ бр. 18/99, 40/99, 96/00, 29/02 и 68/04) е во надлежност на Ј.П. “Македонија пат”. Во текот на 2005 година треба да започне изготвување на студија за патниот сектор во Република Македонија, со посебен акцент на воведување конкуренција во одржувањето на патиштата. Средствата за изработка на оваа студија ги обезбеди EBRD преку донација од Република Франција.

ц)

Во зависност од изворите на финансирање, набавките на патни инфраструктурни проекти се базираат на:

- меѓународни набавки ако за проектот се обезбедени кредитни средства од Меѓународни финансиски институции (WB, EIB, EBRD), и грантови (EY: PHARE, CARDS и други донатори). Процедурите за набавки ги пропишуваат кредиторите, односно донаторите. Во периодот од 1998 година до денес се реализирани, или се во тек на реализација повеќе од 15 вакви патни проекти со вкупна вредност од околу 250 мил. евра.
- кога средствата се обезбедени од локални извори набавките се вршат согласно новиот Законот за јавните набавки („Службен весник на РМ“ бр.19/04). Основна новина во овој закон е промовирање на процедури за набавки слични на европските. Една од позначајните новини е и воведување на задолжителна меѓународна набавка за проекти чија вредност е поголема од 1.000.000.00 евра.

В. Истражување во областа на транспортот

1. Дали постојат програми за истражување кои се однесуваат на националниот транспорт?

На регионално ниво постојат повеќе студии за развој кои го третираат во значителна мерка истражувањето на сообраќајот. Такви студии изготвени во изминатиов период се TIRS, REBIS, SBDI.

На локално ниво истражувачки програми за сообраќајот се изготвуваат само за развој на конкретни проекти кои треба да бидат реализирани. Една од законските обврски на Фондот за патишта е да врши броење на сообраќајот на магистралните и регионалните патишта и истото претставува основа за изработка на разни студии за развој и инвестирање. Броењето на сообраќајот во изминатиот период се извршуваше со застарени автоматски бројачи со кои не беше можно да се изврши и класификација на возилата. Во 2004 година, со кредитни средства од Светска банка набавени се современи бројачи со кои во наредниот период значително треба да се подобри квалитетот на базните податоци во сообраќајот.

Програмите за истражување (во делот што се однесува на давање на услуги во воздушната пловидба) се финансирани од донации и од меѓународни институции во кои Република Македонија е член (ICAO, EUROCONTROL), како и CARDS програма I и II фаза (Проект за безбедност во воздушна пловидба и контрола на летање во Западен Балкан).

2. Дали програмите за истражување, кои се однесуваат на транспортот, користат јавни и/или приватни средства за финансирање и доколку користат, колкав износ на финансиски средства се одобрува за такви истражувања?

На државно ниво се користат ограничени средства за истражувачки програми, и истите се за конкретни инфраструктурни проекти.

Приватни средства не се користени.

Во изминатиов период средства за изработка на истражувачки програми се користени од донации меѓу кои во областа на патната инфраструктура:

- средства од Европската Унија за студиите TIRS и REBIS;
- средства од американската агенција US TDA (United States Trade Development Agencies) за изготвување на студија SBDI (South Balkan Development Initiative) која опфаќа развој на патниот и железнички сообраќај, како и нафтовод на европскиот коридор VIII, во периодот до 2020 година. Оваа студија се однесува на Република Македонија, Република Албанија и Република Бугарија;
- средства од TDA за изготвување на студија за испитување на можностите за инвестирање во патната инфраструктура од страна на приватниот сектор преку концесии или PPP.

Во областа на железницата со донација од светска бана во износ од 400. 000 евра изготвени се следниве студии:

- Студија William Henessy, Септември 2001 година - внатрешни профитни центри за товарен и патнички транспорт (Internal Profit Center for Freight and Passenger Transport);
- Студија Victor Alalotud, Септември 2001 година – Развој и калибрација на модели за утврдување на цени за сообраќај;
- Студија Wilburg Smith, Септември 2001 година – Реструктурирање, економска и техничка рехабилитација на Ј.П. “Македонски железници”;
- TDA- Проект за регионално меѓусебно поврзување на железниците, Март 2003 година;
- Студија David Burus, Април 2001 година – Проценка на инфраструктурата и план за развој на инвестиции и одржување за Ј.П. “Македонски железници”;
- Студија Петровски, Март 2000 година – Основање на програма за реструктурирање на Ј.П. “Македонски железници” за период од три години.

Авио сообраќај

План за локална имплементација и развој (Local implementation plan and development -LCIPD) – Цел на оваа програма е имплементирање на планови и програми кои се изготвуваат и се под надзор на EUROCONTROL а се однесуваат на Контролата на летање.

CARDS програма – Проект за безбедност во воздушна пловидба и контрола на летање во Западен Балкан. Приоритет на оваа програма е градење на капацитети на/и меѓу државните институции и подготовка на регионални решенија за проблеми од транспортот/инфраструктурата, која треба да заврши до 2006 година.

Имено од европска гледна точка сигурноста на системите за контролата на летање се од висок приоритет. Реформите во Источна Европа и интензивирањето на комуникациите по воздушен пат придонесоа да се актуелизира прашањето на прилагодувањето на системите за контролата на летање во регионот со европските стандарди. Спроведувањето на оваа програма се врши во EUROCONTROL преку наш претставник.

Предлог - Проектен концепт за проектот за развојување на Регулаторот и Давателот на услугите во навигацијата во Република Македонија, кој треба да биде реализиран до крајот на 2005 година.

Во последниве 10 година направени се 4 физибилити студии:

- Wilbur Smith - 1996 година Финансирана од Ј.П. за аеродромски услуги “Македонија” Скопје, 200.000 САД долари, истата послужи како основа за развојно планирање од страна на Влада на Република Македонија;
- Persons – 2000 година Донација на Владата на Република Македонија;
- Развојна студија за Аеродром Скопје финансирана од Ј.П. за аеродромски услуги “Македонија” Скопје изведена од ателје Ајвар -Скопје;
- Scott-Wilson - 2004 година, Европска комисија EC (REBIS) – ја ангажира консултантската куќа да изработи проект за Модернизација на Аеродром Скопје во рамки на Transport Project Preparation Facility, во вредност од 230.000 евра.

3. Кои се националните приоритети за истражување во врска со транспортот?

Националните приоритети за истражување во врска со транспортот се засноваат на програмите на ЕУ: Regionalna studija za transportna infrastruktura (TIRS) и Регионална Студија за инфраструктура на Балканот (REBIS - Транспорт).

Во јуни, 2004 година во Луксембург, беше потпишан Меморандумот за разбирање на главната регионална Транспортна мрежа на Југоисточна Европа, кој ја претставува согласноста на земјите од процесот на стабилизација и асоцијација за соработка во развојот на инфраструктурата. Како една од потписничките на МзР, Република Македонија, се согласи да соработува во однос на извршувањето и финансирањето на понатамошниот развој на инфраструктурата и/или оперативни студии, и исто така да изготви и имплементира годишен и повеќегодишен акционен план во заеднички напори со другите потписници.

Во организација на Генералниот Директорат за Транспорт и Енергетика се формираше новата Висока Група за транспорт, која се очекува да го изготви својот завршен извештај во октомври 2005 година.

Детектирањето на селектираните проекти кои ќе ги исполнуваат зацртаните критериуми по утврдената методологија ќе започне во февруари 2005 година.

На 25 и 26 октомври во Париз се одржа четвртиот состанок на високо ниво (High Level Meeting) на кој беше презентирани прогресот на имплементација на проектот SEETO (South- East Europe Transport Observatory), кој предвидува поддршка на CARDS земјите кориснички при формирање на технички групи и дефинирање на нејзините активности. Овој проект предвидува следење на проектите од регионалната транспортна мрежа (Core network). Главната задача на SEETO е давањето на поддршка околу прибирање на податоци, изработка на повеќегодишни индикативни планови, координација со постоечките работни тела или технички групи во поедини транспортни коридори. Формирањето на Управниот комитет е завршено, а членови на истиот се претставници од земјите кориснички, претставници од Европската комисија и од Меѓународните финансиски институции.

Првиот состанок на Управниот комитет е предвидено да се одржи во февруари 2005 година, кога SEETO и официјално ќе отпочне со активностите.

Проектот за подготовка на проекти од областа на транспортот (TPPF), финансиран од Европската комисија, ќе го обезбеди потребниот инпут, кој ќе овозможи ефективно започнување на што е можно повеќе проекти во рамките на оние проекти кои се доспеани за финансирање. Со проектот ќе се обезбеди изработка на физибилити и други видови на студии во блиска соработка со други земји и со меѓународните финансиски институции.