



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
СОБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
НАЦИОНАЛЕН СОВЕТ ЗА ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

бр.30-3979/6

09 септември 2015 година

Скопје

ДО ПРЕТСЕДАТЕЛОТ НА
СОБРАНИЕТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
г.Трајко Вељановски

ИЗВЕШТАЈ

од Јавната расправа на Националниот совет за евроинтеграции
по Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата

Националниот совет за евроинтеграции заедно со Комисијата за одбрана и безбедност, на 02 септември 2015 година организираа јавна расправа по Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата. Овој закон е еден од законите од Анексот 2 кој е составен дел на Мислењето за усвојување на правото на Европската унија во текот на 2015 година, што Националниот совет за евроинтеграции со консензус го усвои на седницата одржана на 12 март 2015 година, по повод расправата по годишната ревизија на Националната програма за усвојување на правото на Европската унија.

На јавната расправа покрај членовите и претставниците на НСЕИ и членовите на Комисијата за одбрана и безбедност, беа поканети и потпретседателите на Собранието на Република Македонија, членовите на Комисијата за европски прашања, на Законодавно-правната комисија, претставници на ресорни министерства во Владата на Република Македонија, државни институции, претставници на универзитети и граѓански организации.

На јавната расправа учествуваа претставници на Министерството за внатрешни работи, членови и претставници на Националниот совет за евроинтеграции, членови на Комисијата за одбрана и безбедност како матично работно тело во Собранието по Предлогот на законот, членови на Комисијата за европски прашања, на Законодавно-правната комисија, како и претставници на универзитети и голем број на здруженија и граѓански организации.

Со свои дискусии, предлози, забелешки и коментари во расправата учествуваа: Стојче Стаменковски претседател на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, Благоја Мартиновски и Ленин Јовановски од Мотоциклическа федерација на Македонија, Ранко Станојковски од Автомобилистичка федерација на Македонија, Влатко Ѓуроски од Автомото сојуз на Македонија, Јонче Апостоловски од Национално здружение на автошколи и возачи-инструктори "Обука-Л", и пратениците Нола Исмајлоска Старова, Роза Топузова Каревска, Павле Трајанов и Андон Чибишев.

Во образложението на Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата од страна на **државниот секретар во Министерството за внатрешни**

работи г-ѓа Анастасија Илиеска, беше истакнато дека јасно утврдената и декларирана цел на Република Македонија за интегрирање во Европската унија како и создавањето услови за примена на европските стандарди во националното законодавство, го отвори прашањето за усогласување на одредени прашања од областа на сообраќајот на патиштата. Целта на донесување на новиот закон е надминување на одредени недоследности од досегашната примена на законот како и заради усогласување со правото на ЕУ од соодветната област. Со Предлог-законот се врши усогласување со Директивата на Советот од 16 декември 1991 година за приближување на законодавството на земјите-членки за задолжителна употреба на сигурносни појаси во возила со тежина помалку од 3,5 тони (91/671/ЕЕЗ), со Директивата на Европскиот парламент и Советот 2003/20/ЕЗ од 8 април 2003 година за изменување на Директивата на Советот 91/671/ЕЕЗ за приближување на законите на земјите-членки во однос на задолжителна употреба на сигурносните појаси во возила со тежина помалку од 3,5 тони, како и со Директивата 2006/126/ЕЗ на Европскиот парламент и Советот од 20 декември 2006 година за возачки дозволи. Новиот предлог-закон е резултат на мултисекторски пристап и сеопфатна анализа во која биле консултирани низа засегнати страни. Централната улога при подготовката на законот ја имала комисија формирана од министерот за внатрешни работи, во чиј состав учествувале претставници од стручни организациски единици од министерството. Подготовката на законот траела една година, а како заинтересирани страни биле консултирани: Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, овластени испитни центри и автошколи, градот Скопје, Министерството за локална самоуправа, единиците на локалната самоуправа, Јавното претпријатие за државни патишта, Министерството за транспорт и врски, Министерството за правда, Секретаријатот за законодавство, Министерството за финансии и др.

Претседателот на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата г.Стојче Стаменковски истакна дека за подобрување на безбедноста во сообраќајот, а со тоа и намалување на бројот на сообраќајни незгоди и последиците од нив, придонесува правилното уредување на правните прописи и законската легислатива од областа, односно дефинирањето на казнена политика. Едукацијата и унапредувањето на сообраќајната култура на учесниците во сообраќајот, со целосно почитување на одредбите од Предлог-законот во делот на глоби и казни, значително помага во подигнувањето на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Во дискусијата се истакна дека Собранието на Република Македонија уште во првата национална стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот ги утврди рамките во коишто треба да се движи законската регулатива во оваа област. Потребата од нов закон се наметна и од одредени законски решенија кои што во постојниот закон се покажаа како неспроведливи, како и потребата од усогласување на законските решенија со европските директиви од соодветната област. Беше потенцирано дека со Предлог-законот се утврдуваат правилата и прописите коишто треба да ги почитуваат сите учесници во сообраќајот, и дека треба да се очекува правилата да бидат почитувани од сите субјекти во сообраќајниот систем. Значајна ќе биде улогата на стручната јавност, медиумите и на сите други заинтересирани субјекти коишто на било кој начин се поврзани со безбедноста во сообраќајот, да ги запознаат сите учесници во сообраќајот за правилата и прописите, како и за последиците од непочитувањето на прописите. Г. Стаменковски информираше дека Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата преку своите работни групи и тела го анализираше Предлог-законот и врз основа на резултатите од широката и сеопфатна анализа утврдила дека со истиот ќе се овозможи воспоставување на формално-правни претпоставки за имплементација на стандардите и принципите коишто важат во областа на сообраќајот на патиштата во Европската унија. Исто така, беше укажано дека одредбите дефинирани во Предлог-законот се во насока на постигнување на зацртаните цели во Втората Национална

стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата (2015-2020), а тоа е бројот на жртви во сообраќајните незгоди до 2020 година да се намали до просекот на бројот на жртви во земјите-членки на ЕУ. Бројот на жртви - млади возачи да се намали за 30%, бројот на сериозно повредени да се намали за 40%, а бројот на деца - жртви во сообраќајот да се намали на нула. Постигнувањето на оваа цел ќе го намали бројот на жртви во сообраќајот, како и другите последиците од сообраќајните незгоди, но и физичките и психички страдања на директните учесници и на нивните роднини. Намалувањето на сообраќајните незгоди ќе донесе и финансиски заштеди за целото општество. Беа поздравени одредбите од Предлог-законот коишто се насочени кон зголемување на безбедноста на патиштата, а се однесуваат на намалување на максимално дозволената брзина во населени места од 60 на 50 км/ч имајќи во предвид дека најголем дел од сообраќајните незгоди се случуваат при брзини помали од 60,0 км/ч во градските средини. Со ова законско решение, значајно ќе се подобри безбедноста на сообраќајот во градски средини, а посебно ќе се подобри безбедноста на ранливите категории на учесници во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, деца). Процентот на возачи кои го користат сигурносниот појас се движи околу 40%, додека кај совозачите овој процент е нешто помал и изнесува околу 30%, додека пак сопатниците во возилата на задните седишта скоро и да не користат сигурносен појас. Токму поради овој факт беа поздравени предложените одредби за употреба на сигурносен појас. РСБСП смета дека овие одредби значително ќе влијаат на подигнување на свеста и дисциплината за користење на сигурносен појас, не само од возачите туку и од сопатниците во возилото. Исто така беше поздравена новата одредба од предлог-законот за задолжителна употреба на детско седиште за возраст до 5 години, бидејќи со користењето се намалува можноста за повреди кај децата при сообраќајни незгоди и според статистичките податоци, намалувањето на можноста од повреди кај деца од 0-4 години кои седат на детско седиште изнесува околу 50%. Особено значајно е што предлагачот на законот ги перцепирал недостатоците во сообраќајниот систем во поглед на користењето на системите за пасивна безбедност и се предлагаат зголемени контроли и ригидно спроведување на казнените одредби за возачите на мопеди и мотоциклисти коишто во текот на возењето нема да користат заштитен шлем.

Значајно е зголемувањето на обврската за правните и физичките лица кои вработуваат возачи, дека се должни да се грижат возачите на нивните возила да ги исполнуваат пропишаните здравствени и други услови неопходни за безбедно управување со возилата.

Предвидените законски решенија поставуваат повисоки стандарди во обуката и спроведувањето на тестирањето на идните кандидати за возачи.

Беше потенцирано дека со своите активности Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, ќе помогне во имплементацијата на законот и согласно досегашната пракса ќе остане тело чијашто надлежност е да ги координира работите поврзани со сообраќајно-превентивното дејствување на национално ниво. Советот ќе продолжи да ја исполнува својата обврска за: соработка со средствата за јавно информирање, заради навремено, целосно и објективно информирање на јавноста за мерките за унапредување на сообраќајната превентива и безбедноста на сообраќајот на патиштата, во насока на новите одредби од Законот, за унапредување на работите поврзани со безбедноста на сообраќајот на патиштата, за унапредување на сообраќајното воспитување и образование на учесниците во сообраќајот и развивање на сообраќајно-образовната работа на предучилишните установи и училиштата. Исто така Советот ќе продолжи со остварување на соработка и координација во превентивната работа на државните органи, институциите, правните лица и другите субјекти по прашањата на самозаштита во областа на сообраќајот на патиштата, организирање и учество во сообраќајно-воспитни акции и манифестации од областа на сообраќајната превентива, поттикнување, развивање и помагање на научно-истражувачка работа во областа на сообраќајот на патиштата, набавка и издавање на

сообраќајно-воспитни публикации, филмови и слично, како и организирање на научни и стручни собири за работа од областа на безбедноста на патниот сообраќај.

Пратеникот и член на Комисијата за европски прашања г-ѓа Нола Исмајловска Старова, ја истакна важноста на Предлог-законот и потребата од неговото усогласување со законодавството на ЕУ. Текстот на предлог-законот треба да се подобри врз основа на предлозите од граѓаните и засегнатите страни кои се дадени во канцелариите на пратениците, но и врз основа на анализата подготвена за пратеничката група на ВМРО-ДПМНЕ.

Беше даден предлог во членот 24, во ставот 4 попрецизно да се дефинира состојбата на претекнување на возило, со цел да се избегне субјективизам при проценката. Беше сугерирано во членот 24 да се додадат попрецизни дефиниции и за другите состојби. Во однос на ставот 3 од членот 24, потребно е да се разгледаат препораките кои се однесуваат на автомобилите, заради нееднакво развиената инфраструктура во државата.

Препораката која е дадена во членот 25, став 4, не е потребна.

Во членот 86 ставови 1 и 7 е регулирано прашањето за користење на светла на превозните средства ноќе до самрак, за што беше укажано дека е потребно добро да се размисли дали оваа одредба треба да биде казнива. Веќе е воспоставена пракса во изминатите години дење да се употребуваат светлата и во оваа насока се сугерираше добро да се размисли дали ќе остане решението од постојниот закон.

Членот 96, став 5 го уредува прашањето за движење на мотори со велосипед кои можат да се движат онаму каде тоа е дозволено, при што се сугерираше дека треба да се допрезицира патеката на движење, за да нема погрешно толкување.

Членот 99, став 2 пропишува дека носењето на кацига е задолжително, но при тоа не е напоменато дека за неносењето не е предвидена казна.

За членот 304 биле дадени забелешки од две здруженија на пензионери во однос на старосната граница на возачите и позитивното уверение за психофизичката состојба на возачот.

Членот 331 го регулира правото да се добие возачка дозвола на возраст од 16 години, за што беше изнесено мислење дека дополнително треба да се разгледа оваа одредба.

Претставникот од Мотоциклистичката федерација на Македонија г. Благоја Мартиновски укажа на потребата од редефинирање на одредени членови од Предлог-законот со цел зголемување на безбедноста на учесници и подигнување на мото културата во земјата. Во член 2 став 58, дефинирани се моторните возила, односно според дефиницијата, мопед е моторно возило со зафатнина до 50 cm³ кое развива максимална брзина од 45 км/час. Останува нејасно каква ќе биде дефиницијата за мопедите т.н. скутери, кои развиваат брзина повеќе од 45 км/ час. Во член 2, ставот 59 дефинира дека моторцикл е моторно возило над 50 cm³ развива повеќе 45 км/час. Од аспект на безбедноста во сообраќајот беше потенцирано дека мопедите задолжително мора да возат на десниот раб од коловозот, а од скутерите од 125 cm³ се разликуваат по големината на регистарските таблички. Се оценува дека ќе биде тешко за сообраќајната полиција и за останатите учесници во сообраќајот да знаат дали определен скутер има право да вози по средната лента или нема право, во зависност од неговата зафатнина и брзина. Беше побарано дефиницијата за мопед да ја опфати зафатнината од 50 cm³, но дека ограничувањето на брзината од 45 км/час не е реално и треба да се промени, со оглед дека новите генерации на скутери развиваат поголема брзина од 45 км/час.

Во однос на членот 99 и задолжителното носење кацига беше дадена максимална поддршка на законското решение, но истовремено се укажа на потребата со законот задолжително да се бара кацигите да имаат соодветен сертификат за безбедност.

За учесниците во сообраќајот со моторцикли, запалените светла на автомобилите и другите превозни средства ја зголемуваат нивната безбедност заради тоа што полесно се воочува нивната брзина и оддалеченост. Оттука се смета дека постојното законско решение не треба да се менува.

Во дискусијата се укажа на нелогичност во ставот 2 од член 277 кој се однесува на возач почетник кој задолжително од 23 часот навечер до 5 часот наутро треба да има пред себе поискусен возач. Истиот член не е применлив за моторциклистите и треба да се корегира.

Беше предложено возачката дозвола од Б категорија да важи и за управување на моторцикли до 125 cm³, со што ќе се зголеми продажбата на моторцикли, а истовремено ќе се намали сообраќајниот метеж и загадувањето на животната средина. Вакво законско решение постои во Република Франција.

Во врска со организирањето на мото и авто трки, беше предложено да се воведат регулатива ниту едно правно лице да не може да ги организира истите без согласност од надлежна федерација.

Пратеникот г-ѓа Роза Топузовска Каревска, оцени дека Предлог-Законот има доста претпоставки и нелогичности и претставува лош прирачник за возачите. Светлата на моторните возила задолжително треба да бидат запалени цело време, дење и ноќе, кога се вклучени во сообраќајот и затоа актуелното законско решение треба да остане во сила. Беше потенцирано дека од запалените светла на возилата вклучени во сообраќајот најголем бенефит ќе имаат возачите на моторцикли и мопеди.

Членот 86 од предлог-законот, за употреба на запалени светла во периодот на нивно користење, од првиот самрак до потполното разденување (ноќе), како и дење во случај на намалена видливост, е нелогичен и нејасен. Потребно е строга дефиниција во одредбата за да се избегнат недоречености и сомнежи.

Во однос на поимот заштитен појас, кој се споменува во Предлог-законот, истакна дека во Република Македонија непостои повеќе заштитен појас со оглед на спроведената легализација на бесправно изградените објекти во заштитените појаси.

Во однос на возилата со историската вредност, односно возила постари од 35 година, кои се споменати во Предлог-законот, се изнесе мислење дека не треба да добијат посебен третман, бидејќи не се безбедни и ја загадуваат животната средина.

Во однос на претекнувањето се изнесе мислење дека враќањето на коловозната лента по претекнување на возило мора да се сигнализира.

Потребно е да се допрецизираат одредбите од Предлог-законот, во однос на давање на звучни сигнали од страна на учесниците во сообраќајот, за отргнување на внимание и сл. Одредбите треба да бидат јасни и разбирливи за учесниците во сообраќајот.

Беше укажано на недоречености во членот 59 од Предлог-законот, односно возачот на моторно возило може да ја напушти лентата на која се наоѓа само заради свртување налево или надесно или заради паркирање на возилото. Исто така постојат нејаснотии и во членовите 86 и 87 од Предлог-законот, и треба да се надминат.

Предлагачот на Предлог-законот треба да разграничи што претставува паркирање, а што запирање со возило.

Беше поздравено намалувањето на казните за прекршоците во сообраќајот, но истовремено се изнесе мислење дека законодавецот треба да биде бескомпромисен за прекршоците со кои се доведува во опасност животот на учесниците во сообраќајот и управувањето на моторно возило под дејство на алкохол и опојни дроги. Казните за тие дела треба да бидат ригорозни.

Г-ѓа Топузова-Каревска се согласува со законската одредба за задолжително носење кацига за мотоциклистите и смета дека истата треба да има соодветен сертификат за безбедност. Беше изнесено мислење дека и велосипедистите треба да носат кациги заради безбедноста и се укажа на законски регулативи на земји во Европа каде кацигата за велосипедистите некаде не е задолжителна, некаде е

задолжителна или пак е пропишано носење на кацига до одредена возраст (на пр. за деца и за лица над 60 години возраст).

Претставникот на Автомобилистичката федерација на Македонија г. Ранко Станојковски искажа неколку забелешки по Предлог-законот кои се однесуваат на одржувањето на спортските приредби на јавните патишта.

Во член 2, да се додаде дефиниција за поимот спортско возило, со оглед на праксата дека во Република Македонија веќе е започнат увоз на вакви возила. Во членот 155 да се предвиди дека пред Министерството за внатрешни работи да го издаде одобрието, мора да се обезбеди согласност од Националната федерација која е основана за спортот чиј настан се одржува. Во членот 156 да се предвиди дека пред да се издаде одобрието за одржување на спортска приредба, организаторот мора да достави и безбедносен елаборат изработен согласно правилниците на соодветната национална федерација. Безбедносните мерки кои ги предвидува Министерството за внатрешни работи не се доволни, а федерациите имаат безбедносни правила како да се организираат спортските приредби кои се поригорозни од правилата на Министерството за внатрешни работи.

Беше даден предлог ставот 2 од член 161 да се брише. Министерството за внатрешни работи го одредува бројот на полициски службеници кои ќе го обезбедуваат натпреварот, но трошоците за тоа треба да ги плати организаторот. Меѓународните натпревари кои се организираат се со цел меѓународна промоција на државата и затоа не треба да се трошоците да се на товар на организаторот.

Членот на Комисијата за одбрана и безбедност, пратеникот г. Павле Трајанов, во дискусијата се осврна на прашањето за казните, и истакна дека иако претходно се сметало дека високите казни ќе бидат добар механизам за дисциплинирање, сепак не го дале посакуваниот ефект. Казните кои се предвидени во Предлогот-законот се усогласени со Законот за прекршоци, но смета дека оние прекршоци кои битно не влијаат на безбедноста на сообраќајот треба да бидат намалени. За оние прекршоци кои исклучително ја загрозуваат безбедноста на сообраќајот мора да бидат предвидени построги казни. Во прилог на намалување на одредени прекршоци се укажувања од релевантни здруженија и организации.

Во дискусијата г. Трајанов се осврна на безбедноста на патиштата во однос на состојбата на патиштата, при што потенцираше дека треба да се предвиди одговорност за јавните претпријатија кои имаат надлежност и обврска да се грижат за одржување на добра состојба на патиштата. Многу често како причина за сообраќајните незгоди е токму лошата состојба на патиштата.

Беше изнесено видување и за испитните центри и монополската положба на одредни претпријатија. Според г. Трајанов потребен е либерален став, секоја компанија која ќе ги исполни условите треба да се стекне со право за испитен центар, но секако да постојат строги критериуми. Според одредени информации постои селективен пристап при добивање на правото да се организира испитен центар. Со оглед на обемноста на Предлог-законот, но и финансиските импликации потребно е да се подготви сеопфатна анализа која ќе ги земе предвид сите овие аспекти.

Беше сугерирано расправата по Предлог-законот во матичната Собраниска комисија да се пролонгира, за да се подготват амандмани за подобрување на Предлог-законот. Беше поздравено одржувањето на јавната расправа, при што се нагласи важноста и значењето на Предлог-закон кој е од интерес на сите граѓани.

Членот на Законодавно-правната комисија, пратеникот г. Андон Чибисhev, го оцени Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, како многу важно законско решение. Во дискусијата се осврна на предложените решенија кои се однесуваат на употребата и злоупотребата на алкохол и опојни дроги при управување со моторни возила. Со интензивниот развој на индустријата и се побрзо

се развива и сообраќајот, но истиот не е пропратен со соодветен критички однос према злоупотребата на алкохолот, иако секојдневно има голем број на загубени животи, тешко нарушување на здравјето на луѓето и уништување на материјални добра. Алкохолизираноста е еден од најголемите виновници за сообраќајни незгоди. Од аспект на сообраќајната деликвенција, врз основа на концентрацијата на алкохолот во крвта, постојат три типа на тешки нарушувања на здравјето на луѓето кои учествуваат во сообраќајот, а конзумираат зголемена количина на алкохол: нарушување на структурата на личноста, перцепцијата и психомоториката и функцијата на сетилните органи. Присуството и на мали количини на алкохол во крвта дури и до 0,5 промили, што со законските прописи е дозволено, има негативно влијание на ефикасноста при возењето дури и кај лица кои се максимално толерантни на алкохол, предизвикува менување на структурата на личноста и го зголемува расположението и еуфоријата. Според одредени статистички податоци и при 0,5 промили концентрација на алкохол во крвта, за двапати е зголемена можноста за настанување на сообраќајна незгода доколку се управува моторно возило. Од теоретски и практичен аспект, општо е прифатено мислењето дека не може да се одреди долна граница на алкохолизираност при која возачот е неспособен за возење. Од научен аспект, постојат две категории на нарушување на способноста за возење: од нула до 1,3 промили или релативно нарушување, и втората категорија над 1,3 промили каде постои апсолутно нарушување на способноста за возење.

Во дискусијата г.Чибишев се осврна на управувањето со моторни возила под влијание на опојни дроги и психотропни супстанции. Истакна дека не постои истражување со кое ќе се утврди колкав процент на граѓани земаат лекарства со кои им се нарушуваат возачките способности.

Во однос на членот 221, став 5, се сугерира задолжително лекарот да наложи да се зема крв и урина како материјал од учесниците во сообраќајната незгода, задолжително да се провери дали постои дејство на алкохол или опојни дроги. Ова од причина поради тоа што во праксата се појавуваат проблеми при вештачењето. Доколку покрај крвта не е земена и урина, може да се случи да е сторен тежок сообраќаен деликт под висока концентрација на алкохол.

Членот 226 треба да се допрецизира, односно не е јасно кој ќе ја одреди критичноста во случај кога возачот е уморен или болен или се наоѓа во таква психичка состојба што е неспособен за сигурно управување со возилото, како и возачот под дејство на лекови.

За членот 228, за ставовите 6, 7, 8, 9 и 10, беше изнесено мислење дека непотребно е да постои мандатен патен налог со глоба од 225 евра за некој што има алкохол во крвта од 0,5 до 1 промили. Забраната со управување на моторно возило да се допрецизира, односно дополни. Казните од 225 евра и 350 евра за возачи во алкохолизирана состојба треба да се зголемат бидејќи се работи за тешко загрозување на животите на учесници во сообраќајот. За возачите со одземена возачката дозвола и кои и покрај тоа управуваат со моторно возило, да постојат уште потешки санкции, на пр.казна затвор. Беше побарано од Министерството за внатрешни работи да обезбеди податоци вројот на сообраќајни несреќи за учесници што возеле под алкохол или под дејство на опојни дроги.

Претставникот на Автомотосојуз на Македонија г. Влатко Ѓуровски, позитивно го оцени донесувањето на нов закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, со оглед на бројните измени во постојната законска регулатива. Се изнесе позитивното мислење за новите одредби кои се однесуваат на работата на автошколите и испитните центри. Беше сугерирано на потребата за усогласување на границата на историски возила према Светската организација на олдтајмери која изнесува над 30 години. Во однос на употребата на светлата на возилата, би требало барем да се остави можност самите учесници во сообраќајот да одлушат дали ќе ги користат светлата, како што е решено во на пр. во Шпанија и Португалија.

Во однос на издавањето на меѓународна возачки дозвола и одобрение за управување на туѓо моторно возило во странство, потребно е Министерството за внатрешни работи во подзаконскиот акт попрецизно да ја пропише процедурата кои правни субјекти ќе може да ги издаваат меѓународни документи, со цел да се избегнат забуните кај земјите на Европската унија.

Во однос на членот 99 и задолжителното носење кацига се укажа на потребата за постоење на задолжителна хомологациска ознака.

Претставникот од Националното здружение на автошколи и возачи - инструктори "Обука-л" г.Јонче Апостолоски, беа изнесени забелешките по Предлог-законот, кои пристигнале од страна на автошколите и кои генерално се однесуваат на одредбите за условите за работа на автошколите и спроведување на возачкиот испит. Од примената на постојниот закон од 2007 година па до денес автошколите се соочувале со проблем во обезбедување на стручен кадар за да ја вршат дејноста, како и постоењето на заострен услов за стручниот раководител и предавач да ги поседуваат сите инструкторски категории. Во оваа насока се оцени дека предложеното решение во членот 232 став 2 алинеја 1 и став 3 алинеја 1, претставува чекор назад и дека уште повеќе ќе се усложнат работите. Предлагачот на законот, во образложението признава дека е многу тешко да се исполнат условите во поглед на кадар со инструкторска дозвола со сите категории.

Пробниот тест за возачите кој е предвиден во членот 282, веќе е надмината работа и истиот треба да се укине.

Беше даден предлог за одложување на примената на ставот 1 од членот 284, за три години, да се даде време да се согладаат ефектите од предлозите за воведување на минимална цена за обука, како и можноста МВР во секое време да има увид на работата на автошколите преку електронската евиденција.

Во врска со членот 292 став 2, за составот на испитните комисии кои се грижат за спроведување на возачкиот испит, се оценува дека со Предлог-законот за задржуваат старите одредби и нема приближување кон европските практики за помал број на членови во испитните комисии, односно 2 члена. Со намалување на бројот на членовите во комисиите ќе се воведат европската пракса како и ќе се подобри брзината на услугата за граѓаните.

Во дискусијата се искажа поддршка за воведување на лиценци со кои би се лоцирала и одговорноста при што се предложи да се унапредат знаењата на одговорните за издавање на лиценци. Беше укажано на потребата за отворање на поголем број на испитни центри во Република Македонија.

Во член 283, став 1, на почетокот на реченицата пред зборот "оспособување" да се додаде зборот "почетно".

Беше изнесено мислење дека глобите се превисоки и треба да се намалат соодветно на стандардот. Потребно е да се најде решение за обезбедување на површини за полигони во градовите каде што ги нема. Исто така се искажа забелешка во однос на регулирањето на првенство на минување на крстосниците, со оглед на воочените разлики од аспект на теоретскиот дел кој се спроведува од автошколите, тоа што се полага на тестовите и она што се применува во праксата на крстосниците.

Претставникот од Мотоциклическа федерација на Македонија г. Ленин Јовановски изнесе забелешка во однос на безбедноста на улиците при одбележувањето на хоризонталната сигнализација. Потребно е да се обрне внимание на квалитетот на бојата која се користи за одбележување на сигнализацијата, за да се елиминира опасноста и за поголема безбедност на мотоциклите во секакви услови.

Во однос на предложена одредбата за укинување на користењето на светлата дење, беше искажано незадоволство, при што се потенцира дека е од особена важност за безбедноста на мотоцикличестите и автомобилите.

Во однос на членот 99 и задолжителното носење кацига беше дадена поддршка на законското решение, како и се укажа на потребата за сертификација на кацигите со цел да ја извршуваат функцијата за лична заштита.

Во однос на казните, беше истакнато дека истите треба да се зголемат особено казните за учесниците во сообраќајни незгоди, во кои оштетена страна се ранливите категории на учесници во сообраќајот како што се велосипедистите и мотоциклистите.

Во дискусијата беше побарано да се исклучи наплатата на услуги од страна на МВР при организација на спортски или едукативни мото-настани, со што повеќе средства би останале во буџетот на организаторот за настан.

Беше дадена сугестија за олеснување на процедурата за хомологација на преработени (кастмизирани) мотоцикли и трицикли, сè со цел да можат истите да се регистрираат.

**ПОТПРЕТСЕДАТЕЛ
НА НАЦИОНАЛНИОТ СОВЕТ ЗА
ЕВРОИНТЕГРАЦИИ,**



Илија Димовски

1.4

Доставено и до:

- Националниот совет за евроинтеграции;
- Претседателот и членовите на Комисијата за одбрана и безбедност,
- Претседателот и членовите на Комисијата за европски прашања,
- Претседателот и членовите на Законодавно-правната комисија.