

СТОПАНСКА КОМОРА НА МАКЕДОНИЈА
- Македонска Транспортна Асоцијација - МТА

Македонската Транспортна Асоцијација - МТА при Стопанската комора на Македонија на 20 април 2012 година одржа јавна расправа по Предлог – Законот за изменување и дополнување на Законот за железнички систем. Во конструктивна и обемна расправа, а во насока на подобрување на одредени законски решенија, компаниите доставија писмени предлози, кои сублимирани, ги сочинуваат следните конкретни предлози.

Член 2

Предлог: Во ставот 4 да се бришат зборовите: по претходно добиено мислење од Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор.

Образложение:

Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор е само регулатор на железничките услуги и согласно надлежностите на Агенцијата кои се предвидени во член 97 од Законот, предлогот за измена Агенцијата да дава мислење за бизнис планот кој треба да ги содржи инвестиционите и финансиските програми не е соодветен со нејзините надлежности;

Согласно со став(1) член 94 Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор треба да обезбеди транспарентно и недискриминаторно работење на управителот на инфраструктурата при **обезбедување на услуги на железничките превозници** (се мисли на директното обезбедување) а не да дава мислење за бизнис планот под изговор на индиректното регулирање за обезбедување на услуги за превозниците.

Член 7

Предлог: Ставовите од членот 7, во целост да се бришат.

Образложение:

Со сегашниот член 20 од Законот за железничкиот систем, точно е дефинирана правната рамка за вклучување на правни лица кои сакаат да вршат превоз за сопствени потреби. Бидејќи истите ќе вршат превоз по “Индустриска железница“ (член 2 т.25) која претставува железница со која правното лице во областа на сообраќајот, индустријата, рударството, шумарството и во други области на стопанството превезува лица и стока за сопствени потреби, а не јавен железнички превоз нема потреба од издавање Дозвола за вршење на јавен железнички превоз. Поради тоа со важечкиот закон, законодавецот точно ги има одвоено

потребните услови за вршење превоз за сопствени потреби од условите за вршење јавен превоз.

Член 8

Предлог: Во точката 6 да се намали износот на полисата за осигурување

Образложение:

ЈП МЖ Инфраструктура во моментот не е во добра финансиска состојба, а со тоа се доведува во прашање и способноста на претпријатието да обезбеди полиса за осигурување на минимален осигурителен износ од 500.000, евра. Во такви услови Агенцијата нема да може да издаде дозвола за управување со железничката инфраструктура што ќе доведе до непостапување по Законот за железничкиот систем на повеќе субјекти. Бидејќи ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје е единствено претпријатие кое управува со железничката инфраструктура, се поставуваат прашањата дали Агенцијата ќе постапи по закон и ќе „забрани управување со инфраструктурата“ и дали Владата на Р.Македонија ќе одобрува буџетски средства на претпријатие кое нема Дозвола за управување со железничка инфраструктура?

Член 13

ПРЕДЛОГ: Да се бришат ставовите 7 и 8

Образложение:

Со предложените дополнувања се создава дискриминација на субјектите за кои е наменета Објавата на мрежа. Согласно со точка 34 од членот 2 „Објавата на мрежа е детален приказ на расположивата железничката инфраструктура наменета **за баратели** што содржи општи правила, рокови, постапки и критериуми што се однесуваат на наплатата и доделувањето на инфраструктурни капацитети, како и други информации за условите за пристап до железничката инфраструктура“ (Во Законот посебно се дефинирани баратели и железнички превозници). Со овој член железничките превозници се ставаат во привилегирана положба пред барателите. Пример: доколку има измена на Објавата на мрежа во однос на цените, доделувањето на капацитетите, во тој случај железничките превозници ќе бидат 3 месеци порано известени во однос на барателите.

Бидејќи Објавата дава „и други информации за условите за пристап до железничката инфраструктура“ кои се предвидени со Законот за железничкиот систем (услови за добивање на дозвола, сертификат и сл.) и други закони, секоја измена или дополнување на закон предизвикува и измена или дополнување на Објавата на мрежа. Бидејќи измените и дополнувањата на законите стапуваат во

сила после неколку дена од нивното објавување во службен весник, се наметнува прашањето како железничките превозници за индиректните измени на Објавата на мрежа ќе се известат 3 месеци однапред.

Објавата на мрежа се изготвува секоја година согласно задолжителната содржина предвидена со член 66 и важи за време траење на еден возен ред (12 месеци). Со тоа станува нелогично за документ кој трае една година, неговите измени и дополнувања да се објавуваат 3 месеци однапред.

Веќе во точка (5) и (6) од членот 66 е предвидено ажурирањето и објавувањето на Објавата на мрежа – на веб страницата на управителот на инфраструктурата или во најмалку два весника, што овозможува достапност до сите на транспарентен и недискриминаторски начин.

Член 14

ПРЕДЛОГ: Да не се менуваат ставовите

Образложение:

Во ставот (2) од членот 68 е предвидено “Управителот на инфраструктура кој има склучено договор за пристап до железничката инфраструктура со превозник, задолжително обезбедува користење на минимален пакет на услуга за пристап до железничката инфраструктура и пристап по пруга до услужните објекти, на рамноправен и недискриминаторски начин.“, додека користењето на услужните објекти е предмет на посебен договор помеѓу давателот на услугата (управителот на инфраструктура или друго правно лице) и железничкиот превозник.

Користењето на услужните објекти е по потреба и барање на железнички превозник, односно секогаш не е потребна таа услуга. Пример: товарен меѓународен товарен воз кој транзитира низ територијата на Р.Македонија нема потреба од користење на услужниот објект „ранжирна станица Трубарево“. Поради тоа неможе да биде „задолжително обезбедување “ односно и задолжително користење на услужни објекти туку само „задолжителен пристап по пруга до услужните објекти“

„Задолжителното обезбедување на користење на услужни објекти“ го задолжува претпријатието ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје да обезбеди некои услужни објекти кои во моментот не ги располага односно истите се во сопственост на МЖ Транспорт АД - Скопје, кои ќе предизвикаат дополнителни финансиски средства за инвестиции. Пример: Објекти за полнење на гориво - ЈП МЖ Инфраструктура- Скопје нема такви објекти, со тие располага МЖ Транспорт АД- Скопје; Објекти за одржување на железнички возила - ЈП МЖ Инфраструктура- Скопје нема такви објекти, со тие располага МЖ Транспорт АД- Скопје; Објекти за предгревање и ладење- ЈП МЖ Инфраструктура- Скопје нема такви објекти, со тие располага МЖ Транспорт АД- Скопје и други.

„Задолжителното обезбедување на користење на услужни објекти“ ќе предизвика нови дополнителни трошоци и ќе го промени досегашниот концепт за пресметка на надоместоците. ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје за задолжителната услуга „користење на минимален пакет на услуга за пристап до железничката инфраструктура и пристап по пруга до услужните објекти“ пресметува надоместок врз основа на хармонизирана формула која ја користат и други железнички инфраструктурни претпријатија во Европа и тоа на препорака на Европската комисија. Во формулата не е предвиден коефициент за задолжително користење на услужните објекти, што ќе не наведе на отсатпување од препораките на Европската комисија кои веќе ги имаме прифатено.

„Задолжителното обезбедување на користење на услужни објекти“ ќе предизвика трошоци за постојано обезбедување на овие услуги без разлика дали железничкиот превозник ќе ги користи или не. Во тој случај железничкиот превозник ќе биде оптеретен со надоместок за услуга која ја користел или не ја користел што до сега не беше случај.

Член 97-б

Контрола на квалитетот на услугите кои управителот на инфраструктурата им ги обезбедува на железничките превозници

Предлог: да се регулира со подзаконски акт

Образложение:

Сеуште не се создадени услови со кои ќе се предвидуваат критериуми на квалитет на услугите а уште повеќе и да се врши контрола на истите. Претпријатието за инфраструктура своето работење го заснова на позитивните законски прописи и подлежи на ревизии од Државниот завод на ревизија и други органи, секое непостапување по решение е само резултат на непостоење на материјални и финансиски средства за исполнување на критериумите за квалитет. Според испитувањата на европскиот пазар, сеуште не се одредени шемите за одредување на критериумите за квалитет на услугите, односно преку статистичките податоци кои се јавни може да се утврди квалитетот, а самите корисници на услугите и слободниот пазар се регулатори и контролори на услугите. Веќе три години се водат интензивни преговори помеѓу меѓународните железнички асоцијации за утврдување на критериумите за квалитет на услугите. Во овој момент единствен меѓународен документ кој до одреден степен го третира квалитетот е Објавата на УИЦ бр.450 која е издадена во 2008 со три измени до сега и истата сеуште ќе трпи измени поради неможноста сеуште да се утврдат критериумите. Ниту една европска земја нема законско решение за оваа проблематика.

Сите доверителски односи при користење на инфраструктурните услуги каде е вклучен и нивниот квалитет се регулираат со Договор за пристап кон железничката мрежа помеѓу управителот на инфраструктурата и железничкиот превозник.

Контролата на квалитетот не треба да биде предмет на законско решенија туку на подзаконски решенија бидејќи во моментот не се утрдени критериумите за квалитет а тоа ќе доведе до неимплементирање на законот односно забуна во контролата и решенија за плаќања на глоба од страна на управителот на инфраструктурата.

Член 97-в, Член 97-г, Член 97-д

Предлог: Членот 97-в, точките 1 и 2 од членот 97-г, зборовите во точка 1 од член 97-д` овластеното лице составува записник од извршена контрола на квалитетот` и точките 4 и 7 од член 97-д, да се бришат.

Образложение

Не е во согласност со надлежностите на Агенцијата кои се предвидени во членот 97, односно покрај регулатор на железничките услуги Агенцијата со дополнувањата да стане инспектор.- „Субјектот од став (1) на овој член е должен на овластеното лице заради вршење на контрола на квалитетот да му овозможи, стави на увид и на писмено барање на овластеното лице да ги даде сите потребни информации, податоци и документација без оглед на медиумот на кој истите се чуваат.“

Извршувањето на сообраќајот и превозот на стоки и патници се врши по меѓународните договори и прописи (Конвенции, договори, тарифи и сл.) во кои се предвидени прописи околу доделувањата на капацитетите, конструирање на возниот ред, регулирањето и извршувањето на сообраќајот, правата и обврските на патниците и комитентите односно на сите субјекти, а самиот квалитет се регулира и контролира преку пазарот односно преку корисниците на услугите.

Член 19

Предлог: зборовите “барателот/барателите” несмеат да се заменуваат со зборовите “превозникот/ превозниците”.

Образложение: Согласно Директивата 2001/14 право на жалба имаат сите баратели на услуги, а не само железничките превозници.

Член 28

Предлог: Да се бришат двете нови алинеи

Образложение

Дополнителните глоби во услови на лоша материјална и финансика состојба на ЈП МЖ Инфраструктура само непотребно ќе го оптеретат претпријатието за прекршок од недоставување на податоци за квалитет во рок од 10 дена, посебно имајќи во предвид дека за да се изврши обработка на податоци за 10 дена потребно е да се користат современи технички решенија, кои во моментот не се на располагање.

Член 29

Предлог: Членот 29 во целост да се брише

Образложение

Со Законот за железничкиот систем, донесен во април 2010 година се либерализираше железничкиот товарен превоз. Врз основа на истиот закон со цел да се заокружи либерализацијата започната со Законот за железници од 2007 година беа формирани Агенцијата за регулирање на пазарот и Управата за сигурност во железничкиот систем кои денес функционираат со цел зголемување на конкурентноста и запазување на сигурноста на железничкиот пазар каде има повеќе од еден оператор.

Предложениот член 29 став 1 од Предлог измените на Законот за железничкиот во правна смисла начелото на уставност и законитост подразбира неспорна супериорност на уставот и законите во однос на сите други правни прописи во внатрешниот правен поредок. Начелото на уставност е израз на хиерархиската структура на правниот поредок на чиј врв се наоѓа уставот како *lex superior*, односно како фундаментален закон на секоја држава.

Тоа во суштина значи усогласеност на прописите со повисоките акти, на законот со уставот и во конкретниов случај на Законот за измена и дополнување на Законот за железнички систем со Уставот.

Одредбата од чл.29 од предложениот закон е специфична зошто е во спротивност со неколку уставни одредби и тоа:

Начело за слобода на пазарот и претприемништвото од чл 8 од Уставот на РМ, **-уставното начело за слобода на пазарот и претприемништвото-** Интенцијата на уставотворецот со категоризирање на овој принцип во темелните вредности на уставниот поредок е преку гаранцијата на слободата на пазарот и претприемништвото да остави можност за заживување на пазарот и стопанството, да се зголеми продуктивноста на трудот и приватната иницијатива.

Со одредбата 29 од предложениот закон се остава чувството како да се сака да се конзервира можноста за влез на субјектите во железничкиот сообраќај зошто

одредбата од став 1 од членот предвидува дека *приватни домашни и правни лица можат да вршат јавен железнички превоз на патници и стока согласно овој закон по пристапувањето на РМ во ЕУ.*

Чл. 55 од Уставот предвидува дека „Се гарантира слободата на пазарот и претприемништвото. Републиката обезбедува еднаква правна положба на сите субјекти на пазарот. Републиката презема мерки против монополската положба и монополското однесување на пазарот. Слободата на пазарот и претприемништвото можат да се ограничат со закон единствено заради одбраната на Републиката, зачувувањето на природата, животната средина или здравјето на луѓето.”

Уставот е дециден и јасно и прецизно го разработува претходно споменатиот уставен принцип гарантирајќи ја слободата на пазарот и претприемништвото. Уставот предвидува дека Републиката ќе обезбеди еднаква правна положба на сите субјекти на пазарот и ќе превземе мерки против монополската положба и монополското однесување на пазарот. Условите за ограничување на слободата на пазарот и претприемништвото кои ги превидува Уставот во овој член, со одредбата од ст.1 чл. 29 не се исполнети.

Со чл.52 ст.4 од Уставот кој предвидува дека Законите и другите прописи не можат да имаат повратно дејство освен по исклучок, кога е тоа е поповолно за граѓаните.

-Ст 2. Од чл 29 Утврдува дека Постапките за издавање на дозволи за вршење јавен железнички превоз на патници и стока, како и постапките за издавање сертификати за сигурност за вршење на јавен железнички превоз на патници и стока, согласно Законот за железничкиот систем (“Службен весник на Република Македонија” 48/10 и 23/11) започнати пред влегување во сила на овој закон, ќе запрат со денот на влегување во сила на овој закон. Со ова предлагачот предвидува примена на овој закон во сите случаи и за сите постапки кои биле покренати пред стапувањето во сила на овој закон, а биле покренати согласно одредбите на претходно важечкиот закон од 2010, односно измените во 2011 година. Тоа е повреда на уставната забрана за ретроактивно дејство на законите, особено од причина што е очигледно дека во конкретниов случај кој предвидува, запирање на постапките за издавање дозволи и сертификати, тоа не е поповолно за граѓаните.

Од друга страна во последните неколку години капацитетот на пругите во РМ се со 50% искористеност од страна на единствениот железнички превозник МЖ Транспорт АД – Скопје. Останатиот слободен и неискористен капацитет од 50%, во услови на либерализиран пазар може да биде искористен од страна на нови железнички превозници кои би донеле нови превози по пруга а тоа би ги

зголемило приходите на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје и би ја подобрило финансиската и материјалната состојба на претпријатието.

Само развивање на пазарот ќе предизвика поголем број на вработувања, поголеми инвестиции на пазарна основа, користење на европските фондови за решавање на тесните грла на коридорот 10 спрема Македонија, а не на пругата Ниш - Димитровград. Во тој случај и ново набавените вагони (150) ќе имаат 24 часа работа за сите оператори. Во 2010 година се либерализираше и меѓународниот патнички сообраќај. Време е да разбереме дека назад од пазарната економија нема. Патникот и комитентот треба да бидат „светци“, зашто е потребен квалитетен, економичен, точен и ефикасен железнички превоз.

Транспортната политика на ЕУ пропишана во белата книга е многу јасна: „до 300 км. превозот да се врши со камионски превоз, над 300 км. како доминантен се јавува железничкиот превоз. Денес македонската железничка мрежа е една петина од Коридорот 10 и во никој случај не смееме да дозволиме изолација или заобиколување на овој дел од коридорот.

Практиките во високо-развиени земји во Европа кои имаат високо развиени железници и либерализирани железнички пазари со повеќе железнички превозници, покажува дека развиеноста на железниците во голема мера влијае и е основа за развој на целокупниот стопански, општествен и социјален живот во земјите.