

СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Број 145 Год. LXIII

Вторник, 4 декември 2007

Цена на овој број е 280 денари

www.slvesnik.com.mk

contact@slvesnik.com.mk



СОДРЖИНА

	Стр.		Стр.
1983. Резолуција за приоритетите за пристапувањето на Република Македонија во Европската унија и отворањето преговори за членство во Европската унија.....	2	1989. Правилник за начинот на издавање и одземање на дозволата и решението за безбедност за управување со железничка инфраструктура, формата и содржината на дозволата и решението за безбедност.....	60
1984. Одлука за давање согласност на Статутарната одлука за изменување и дополнување на Статутот на Фондот за магистрални и регионални патишта Ц.О. – Скопје.....	3	1990. Правилник за нормативи и стандарди за проектирање и градење на горен строј на пругите.....	94
1985. Решение за изменување на Решението за именување членови на Советот за заштита на потрошувачите.....	3	1991. Одлука на Уставниот суд на Република Македонија, У.бр. 237/2006 од 21 ноември 2007 година.....	127
1986. Макроекономска политика на Република Македонија за 2008 година....	4	Јавно претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железници	
1987. Правилник за начинот на издавање и одземање на дозволата за вршење јавен превоз на патници и стока во железнички сообраќај, формата и содржината на образецот на дозволата, формата, содржината и начинот на водење на регистарот за издадени и одземени дозволи.....	21	242. Правилник за внатрешен ред во железничкиот сообраќај.....	130
1988. Правилник за начинот на издавање и одземање на решение за безбедност, формата и содржината на образецот на решението, формата, содржината и начинот на водење на регистарот за издадени и одземени решенија.....	41	Агенција за електронски комуникации	
		243. Одлука за дополнување на Планот за нумерација на јавните комуникациски мрежи и услуги на Република Македонија.....	135
		244. Правилник за изменување и дополнување на Правилникот за преносливост на броеви.....	136
		Објава за движењето на цените на мало во Република Македонија за месец ноември 2007 година.....	136
		Огласен дел	1-56

СОБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА 1983.

Врз основа на член 68 став 2 од Уставот на Република Македонија, Собранието на Република Македонија, на седницата одржана на 27 ноември 2007 година, донесе

РЕЗОЛУЦИЈА ЗА ПРИОРИТЕТИТЕ ЗА ПРИСТАПУВАЊЕТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА И ОТВОРАЊЕТО ПРЕГОВОРИ ЗА ЧЛЕНСТВО ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

Водејќи се од јасно изразената определба на граѓаните и јасно изразениот консензус на политичките субјекти за членство на Република Македонија во Европската унија,

Нагласувајќи дека интеграцијата на Република Македонија во Европската унија претставува стратешка цел од витално значење,

Свесни за потребата од што побрзо постигнување на заедничките европски вредности и на политичките и економските стандарди и за исполнување на критериумите од Копенхаген кои гарантираат политичка стабилност, демократија, слобода, безбедност, како и економски просперитет,

Потврдувајќи ја својата решеност за отворање преговори за членство во Европската унија што ќе претставува ново квалитетно ниво во односите меѓу Република Македонија и Европската унија,

Имајќи ја предвид Декларацијата за развој на односите на Република Македонија со Европската унија донесена од Собранието на Република Македонија на 4 февруари 1998 година, како и Декларацијата за подигнување на нивото на односите на Република Македонија со Европската унија донесена од Собранието на Република Македонија на 4 ноември 2000 година,

Имајќи ја предвид Декларацијата за поднесување на барање за членство на Република Македонија во Европската унија донесена на 13 февруари 2004 година,

Целосно потврдувајќи ја определеноста на Република Македонија за реализација на обврските преземени со Декларацијата од Самитот ЕУ - Западен Балкан одржан на 21 јуни 2003 година и Заклучоците на Советот: Солунската агенда за Западен Балкан: Кон европска интеграција,

Потсетувајќи се со заклучоците на Европскиот совет од Хелсинки донесени на 11 декември 1999 година кои потенцираат дека исполнувањето на политичките критериуми поставени од Копенхашкиот европски совет е предуслов за отворање на преговори за членство и исполнување на сите Копенхашки критериуми се база за пристапување во Европската унија,

Повикувајќи се на заклучоците на Европскиот совет од 15 и 16 декември 2005 година со кои Република Македонија се стекна со кандидатски статус,

Имајќи ја предвид Спогодбата за стабилизација и асоцијација меѓу Република Македонија и Европската унија, која влезе во сила на 1 април 2004 година,

Имајќи го предвид Работниот извештај на Европската комисија за напредокот на Република Македонија за 2007 година и приоритетите на Партнерството за пристапување, како и Стратешкиот документ за проширување 2007 година,

Потврдувајќи ја улогата на Република Македонија во унапредувањето на регионалната соработка и добрососедските односи,

Повикувајќи се на Националната програма за усвојување на правото на Европската унија со која се потврдува определбата Република Македонија да биде целосно подготвена за членство во Европската унија до 2010 година,

Укажувајќи дека оваа резолуција ја следи структурата на Копенхашките критериуми за членство во Европската унија, имајќи ги предвид политичките и економските критериуми и критериумот за усогласување на националното законодавство со правото на Европската унија.

Собранието на Република Македонија

1. Ја потврдува својата цврста решеност да ги преземе сите потребни политички чекори и активности неопходни за отворање преговори за членство во Европската унија.

2. Ја изразува својата определеност да се зајакне соработката и да се унапреди политичкиот дијалог меѓу пратениците застапени во Собранието, во процесот на политичкото одлучување и да ги интензивира активностите за отворањето преговори за членство во Европската унија.

За остварување на овие цели го осудува говорот на омраза на собраниските расправи.

3. Ја изразува готовноста да обезбеди навремено донесување на актите потребни за остварувањето на приоритетите кои произлегуваат од Пристапното партнерство, со цел Република Македонија да отпочне преговори за членство во Европската унија.

4. Потврдува дека имплементацијата на Охридскиот рамковен договор е од суштествено значење за натамошниот демократски развој и функционирање на Република Македонија и ја изразува својата определеност и соработка на политичките партии во неговото конзистентно спроведување.

5. Ја поддржува Владата да даде целосен приоритет на остварувањето на препораките содржани во Работниот документ на Европската комисија за напредокот на Република Македонија за 2007 година, како и приоритетите содржани во Пристапното партнерство, земајќи ја предвид Стратегијата за проширување на Европската унија.

6. Ги поддржува претседателот на Република Македонија и претседателот на Владата на Република Македонија, во рамките на уставните и законски надлежности, да продолжат со континуирана соработка во остварувањето на националните приоритети кои произлегуваат од стратешката определба за членство во Европската унија.

7. Ја потврдува својата определеност за целосно спроведување на Стратегијата за реформа на судството, поддржувајќи ја независноста на судската власт и зголемената ефикасност на судството.

Во таа функција ќе се докомпетира Судскиот совет.

8. Ја поддржува Владата во реформите на полицијата, насочени кон ефикасно функционирање и обезбедување на владеењето на правото.

9. Ја изразува својата заложба за интензивирање на реформата на државната и јавната администрација, заснована на принципот на квалитет, стручност и компетентност (merit system).

10. Ја истакнува својата определеност за остварување на децентрализацијата и ја поддржува Владата во спроведувањето на овој процес.

11. Ја поздравува борбата против корупцијата и повикува на целосна посветеност и доследност на сите надлежни органи во активностите за борба против корупцијата, како и целосна имплементација на Државната програма за спречување и репресија на корупцијата.

12. Ја потврдува својата решеност за натамошно унапредување и остварување на човековите права.

13. Го поздравува конструктивниот однос на Република Македонија во регионалната соработка и го поттикнува натамошното интензивирање на активностите во рамките на регионалната соработка.

14. Ги поздравува постигнатите резултати во исполнувањето на економските критериуми за членство во Европската унија, напредокот во исполнувањето на критериумот на функционална пазарна економија и ја поддржува Владата во преземањето на сите неопходни активности за зголемување на конкурентноста на македонското стопанство.

15. Ги поздравува донесувањето на Претпристапната економска програма и Националниот развоен план и ја изразува својата целосна подготвеност да придонесе во нивната реализација.

16. Го потенцира значењето на јакнењето на капацитетот на независните регулаторни тела и изразува подготвеност за јакнење на сопствената улога во оваа насока.

17. Ја поддржува Владата во континуитет да ги презема сите потребни активности за целосна имплементација на Спогодбата за стабилизација и асоцијација.

18. Ја поддржува Владата во Националната програма за усвојување на правото на Европската унија и во Програмата на Владата да ги вгради препораките кои произлегуваат од Работниот документ на Европската комисија за напредокот на Република Македонија за 2007 година, како и приоритетите кои произлегуваат од Пристапното партнерство.

19. Ја изразува определбата во својата работа и во работата на работните тела на Собранието да даде приоритет на разгледувањето на законите со кои се усогласува националното законодавство со правото на Европската унија.

Во таа функција приоритет ќе им биде даден на донесувањето на законите на Европската унија влезени во собраниска процедура.

20. Ја поддржува Владата на Република Македонија да даде приоритет на зајакнувањето на административниот капацитет на институциите во функција на усвојување на правото на Европската унија.

Особено да се обрне должно внимание на обезбедување на соодветен буџет и кадровска екипираност на Собранието.

21. Ја поттикнува Владата на Република Македонија постојано да го унапредува институционалниот дијалог со Европската унија во пристапниот процес и да продолжи со информирањето за реформските процеси и достигнувања во Република Македонија и да ја унапредува соработката со земјите членки за отворање на преговори за членство на Република Македонија со Европската унија.

22. Преку пратениците, ја изразува готовноста во меѓународните активности и особено во активностите во европските регионални организации и во соработката со парламентите на земјите членки на Европската унија да продолжат да информираат за реформските процеси и достигнувања на Република Македонија и да ја афирмираат позицијата на Република Македонија за поскоро започнување на преговори за членство во Европската унија.

23. Го поздравува потпишувањето на Рамковната спогодба за користење на инструментот за претпристапна помош (ИПА) меѓу Република Македонија и Европската унија.

24. Ја повикува Владата редовно и сеопфатно да го известува Собранието за сите аспекти на пристапниот процес.

25. Во своите активности за интензивирање на процесот на пристапување ќе го вклучи цивилниот сектор и ќе ја интензивира комуникацијата со јавноста и и препорачува на Владата да ги вклучи сите потенцијали во општеството во пристапниот процес.

26. Оваа резолуција да се достави до претседателот на Европскиот парламент, претседавачот со Советот на министри на Европската унија и Европскиот совет, до

претседателот и членовите на Европската комисија и до претседателите на парламентите на земјите членки на Европската унија.

27. Оваа резолуција ќе се објави во "Службен весник на Република Македонија".

СОБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Бр. 07-5097/1
27 ноември 2007 година
Скопје

Претседател
на Собранието на Република
Македонија,
Љубиша Георгиевски, с.р.

ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА 1984.

Врз основа на член 27 од Законот за јавните патишта („Службен весник на Република Македонија“ бр. 26/96, 40/99, 96/00, 29/02, 68/04, 31/06 и 30/07), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 13.11.2007 година, донесе

ОДЛУКА ЗА ДАВАЊЕ СОГЛАСНОСТ НА СТАТУТАРНАТА ОДЛУКА ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ НА СТАТУТОТ НА ФОНДОТ ЗА МАГИСТРАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ПАТИШТА Ц.О. – СКОПЈЕ

1. Со оваа одлука се дава согласност на Статутарната одлука за изменување и дополнување на Статутот на Фондот за магистрални и регионални патишта Ц.О. – Скопје, бр. 02-1571/3 од 29.06.2007 година, донесена од Управниот одбор на Фондот за магистрални и регионални патишта, на седницата одржана на 29.06.2007 година.

2. Оваа одлука влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 19-6519/1
13 ноември 2007 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
м-р **Никола Груевски, с.р.**

1985.

Врз основа на член 123 од Законот за заштита на потрошувачите („Службен весник на Република Македонија“ бр. 38/04 и 77/07) и член 36, став 6 од Законот за Владата на Република Македонија („Службен весник на Република Македонија“ бр. 59/00, 12/03, 55/05, 37/06 и 115/07), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 26.11.2007 година, донесе

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ НА РЕШЕНИЕТО ЗА ИМЕНУ- ВАЊЕ ЧЛЕНОВИ НА СОВЕТОТ ЗА ЗАШТИТА НА ПОТРОШУВАЧИТЕ

1. Во Решението за именување членови на Советот за заштита на потрошувачите („Службен весник на Република Македонија“ бр. 11/05, 64/05, 47/06 и 135/06), во точка 1:

- претставник од Стопанската комора на Македонија;

Наместо „Татјана Перовиќ-Митрова, советник“, се именува „Стојмирка Тасевска, директор на Дирекцијата за претставување и застапување на интересите на членките“.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 19-7282/1
26 ноември 2007 година
Скопје

Заменик на претседателот
на Владата на Република
Македонија,
м-р **Зоран Ставрски, с.р.**

1986.

Врз основа на член 8 од Законот за Владата на Република Македонија („Службен весник на Република Македонија“ бр. 59/2000, 12/2003, 55/2005, 37/2006, 115/2007), Владата на Република Македонија, на седница одржана на 26.11.2007 година, донесе

МАКРОЕКОНОМСКА ПОЛИТИКА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ЗА 2008 ГОДИНА

1. Тековен макроекономски амбиент

Економските резултати во Република Македонија во 2007 година се најдобри во досегашниот период на транзиција, со позитивни движења во сите сектори на економијата. Тоа е првиот тест и потврда за успешноста на амбициозната економска програма на Владата на Република Македонија, поддржана со дисциплинирана фискална политика и конзистентна монетарна политика. Потврда за интензивните реформи во Република Македонија се и извештаите на две реномирани светски институции. Првиот се однесува на Извештајот Doing Business 2008, во издание на Светската банка и Меѓународната финансиска корпорација (IFC), според кој Македонија е рангирана на четвртото место во светот како најреформска земја, во конкуренција од 179 држави во сферата на економијата. Ваквиот пласман се должи на прогресот што го направи Владата на Република Македонија во скратувањето на постапките за почнување на бизнис и на роковите за регистрирање на фирма, како и во делот на намалувањето на даноците и олеснувањата на даночните процедури. Ова е од исклучително значење за Владата, како потврда за досега вложениот труд, бидејќи ќе го подобри имиџот на земјата и ќе поттикне поголеми домашни и странски инвестиции.

Второто признание доаѓа од Transparency International која ја рангираше Македонија на 84-то место според индексот на перцепција на корупцијата. Од екстремно лошото 105-то место што го делевме минатата година со Свазиленд, сега сме 21 место пониско, што е значителен напредок и покажува дека Македонија се движи во вистинската насока.

Економскиот напредок на земјата го покажуваат и статистичките податоци. Имено, стапката на раст на Бруто-домашниот производ (БДП) во првата половина од 2007 година изнесува 5,5%, споредено со скромните 2,7% во првата половина на 2006 година. Притоа, сите производни сектори остварија раст, а најизразен е порастот во услужниот сектор, конкретно транспорт и комуникации (11,1%), трговијата на големо и мало (14%), градежништвото (5%) и финансиското посредување (4,5%).

Важно е да се напомене дека позитивните економски движења се остварени во услови на ниска и стабилна инфлација, која за првите десет месеци од 2007 година изнесува 1,7%, што е за 1,1 процентен поен (п.п) пониско од очекуваното. Ваквото отстапување е резултат на намалувањето на цената на нафтата и нафтените деривати на почетокот од 2007 година, неостварениот планиран пораст на цената на електричната енергија, намалувањето на цената на парното греење, како и непроменетата цена на тутунските производи и покрај хармонизирањето на акцизата за домашните и странски цигари. Сепак, за разлика од почетокот на годинава, во последните месеци стапката на инфлација значително се зголеми како резултат на пораст на цените на прехранбените производи, така што проектираната просечна годишна стапка на инфлација изнесува 2,5%.

Растот во реалниот сектор е пресликан и во надворешниот сектор, при што за првите осум месеци од 2007 година растот на извозот изнесува 31,8%, додека растот на увозот 18,6%, што истовремено укажува на

реално намалување на трговскиот дефицит. Како и кај реалниот сектор, така и во надворешниот сектор, растот е на широка основа, при што најголем е растот на извозот на основни метали (93,5%, главно како резултат на пораст на цените на овие производи на светските пазари), градежни материјали (50%), прехранбени производи и пијалоци (12,5%), облека (9,3%), производство на метални производи (83,7%), производство на машини и уреди (35,1%), итн. Намалување на извозот е забележано само кај секторот производство на нафта и нафтени деривати, како резултат на затворањето на козовскиот пазар за Рафинеријата ОКТА, проблем кој веќе е надминат со исполнувањето на европските стандарди за производство. Позитивните економски движења се поддржани и со силниот раст на увозот на инвестициски производи и интермедијарни добра од 33,5% што укажува на зголемена производствена и инвестициска активност во земјата.

Во социјалната сфера исто така почнуваат да се чувствуваат ефектите на интензивираната економска активност. Така, стапката на невработеност според Анкетата на работна сила (ILO дефиниција) за вториот квартал од 2007 година изнесува 35,0%, што во однос на истиот период од 2006 година претставува намалување од 1,1 п.п. Исто така, бројот на невработени лица регистрирани во Агенцијата за вработување на крајот од септември 2007 година изнесува 361.600, што во однос на крајот од 2006 година претставува намалување од 1,6%. Истовремено, во периодот јануари-август остварен е номинален раст на просечната плата од 6,1% и реален раст од 5%, што предизвика пораст на куповната сила на граѓаните, односно личната потрошувачка, со високо позитивно влијае врз растот на БДП.

Позитивните движења во реалниот сектор се поддржани и со движењата во монетарната сфера. Имено, во првите 7 месеци од 2007 година, се забележува ниско, но континуирано намалување на просечните пондирани активни каматни стапки на комерцијалните банки, со истовремено значително зголемување на долгорочните кредити за корпоративниот сектор (23% во јули 2007 година споредено со крајот од 2006 година), средства кои се користат за инвестиции, што е значителна поддршка за економската активност.

Од аспект на остварувањата во банкарскиот систем, вкупниот депозитен потенцијал на банките се зголеми за 17% во првата половина од 2007 година, при што повисокиот депозитен потенцијал, надополнет со зголемената конкуренција на банкарскиот сектор (влез на Societe General) и поактивната кредитна политика доведе до остварување на годишна стапка на раст на кредитите кај приватниот сектор од 23%. Притоа, највисок раст од 40% забележаа долгорочните кредити за претпријатијата.

Што се однесува до јавните финансии, во првите шест месеци се забележува стабилно и прудентно водење на фискалната политика, согласно договорениот ангажман со Меѓународниот Монетарен Фонд. Притоа, важно е да се напомене дека во 2007 година беа преземени значајни фискални реформи, односно беше воведена единствена стапка од 10% на персоналниот данок на доход и данокот на добивка, односно рамен данок, со предна стапка од 12% во 2007 година, намалување на ДДВ за земјоделските производи од 18% на 5%, а во втората половина на годината и за дополнителни производи како лекови и медицински помагала, компјутери и компјутерска опрема, сончеви колектори и јавен превоз. Од особена важност е што во овој период, и покрај значајните даночни реформи, даночните приходи забележаа раст 12% повисок раст од планираниот, при што приходите од данокот на добивка надминуваат 50% од планираното. Ваквото зголемување на даночните приходи се должи на повеќе фактори, од кои најважни се: значително зголемениот економски раст на

почетокот на годината, високиот раст на профитабилноста на фирмите во 2006 година (29,7%), административните олеснувања за плаќање на даноци, како и решителната борба на Управата за јавни приходи и Царината за подобра наплата на даночните приходи.

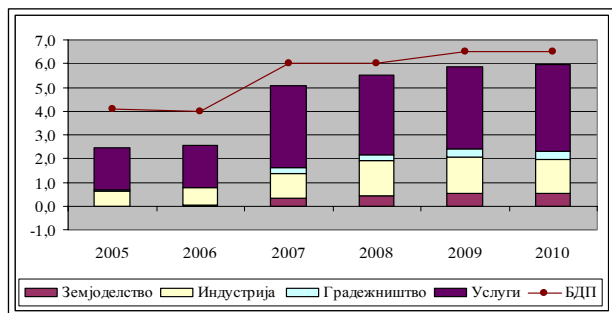
Оттука, сосема е извесно дека во 2007 година ќе биде остварена највисока стапка на раст на БДП во целиот транзициски период и покрај високиот пораст на цената на енергијата на светските пазари, што значително ги зголемува производните трошоци на фирмите. Според проекциите, високиот раст ќе продолжи и во следниот тригодишен период со што, на среден рок, позитивни ефекти ќе се почувствуваат и во животниот стандард на населението.

2. Очекувани среднорочни економски движења

Во периодот на транзиција, а до 2006 година, македонската економија бележеше раст под потенцијалниот (според пресметките на Министерството за финансии, потенцијалниот раст на македонската економија изнесуваше помеѓу 5% и 5,5%). Ваквата тенденција на анемичен раст прекина во 2007 година кога, според нашите проекции, економскиот раст ќе изнесува 6%, со што, Република Македонија се приклучува на групата на понапредни земји во транзиција и го забрзува процесот на конвергенција со Европската Унија.

Основна цел на Владата на Република Македонија за периодот 2008-2010 ќе биде задржување, но и забрзување на високиот економски раст присутен во 2007 година, и понатаму придружен со ниска и стабилна стапка на инфлација, со значително позитивно влијание врз расположливиот доход на граѓаните, а со тоа и животниот стандард. Во периодот 2008-2010 година се очекува просечната стапка на пораст на БДП да биде на нешто повисоко ниво отколку во 2007 година, помеѓу 6 и 6,5%. Притоа, поттикнувач на економскиот раст, од аспект на расходната страна на БДП, ќе бидат личната потрошувачка и инвестициите (особено странските директни инвестиции - СДИ). Од производен аспект, пак, главниот двигател на растот ќе бидат услугите (види график 1), поради нивното доминантно учество во создавањето на БДП. Индустриското производство се очекува да расте со пониски стапки отколку услугите, со што ќе дојде до понатамошна промена на структурата на домашното производство кон услугите, слично на развиените западни земји.

График 1. Придонес во раст на БДП, производен метод



Извор: Министерство за финансии и Државен завод за статистика.

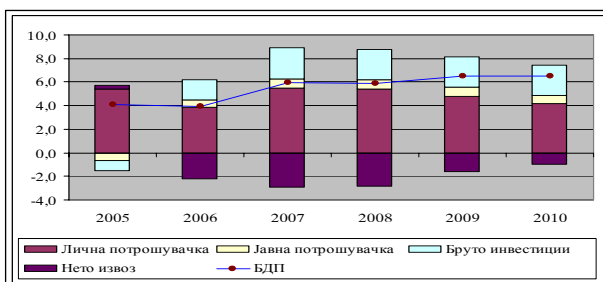
Придонесот на личната потрошувачка во растот на БДП за периодот 2008-2010 се очекува да се движи помеѓу 3,5 и 4 п.п. (види график 2). Ваквата претпоставка се базира на:

- проектиран пораст на нето платите од 7,5% во наредниот период, како резултат на порастот на платите во јавниот сектор од 10% и пораст на платите во приватниот сектор, кој ќе го следи растот на продуктивноста;
- пораст на кредитирањето на населението од 30% годишно;
- очекувано стабилно ниво на приватни трансфери.

Во насока на пораст на личната потрошувачка ќе делува и воведувањето на рамниот данок, односно намалениот персонален данок на доход од 15%, 18% и 24% во 2006 година на 10% во 2008 година.

Во согласност со заложбата на Владата на Република Македонија за дисциплинирана фискална политика (дефицит на општиот владин буџет не повисок од 1,5% од БДП), придонесот на јавната потрошувачка во БДП во идниот период ќе се движи помеѓу 0,5 и 1 п.п., а во наредниот период се очекува и зголемување на процентот на искористување на капиталните инвестиции, што ќе придонесе за поинтензивен раст на БДП. Во наредниот период, согласно интензивизираната реформска агенда на Владата на Република Македонија, подобрена бизнис клима, очекуваното членство во НАТО, како и очекувањето за започнување на преговори со ЕУ, инвестициската активност ќе се интензивира. Намалувањето на данокот на добивка од 15% на 12% во 2007 година и на 10% од 2008 година, како и ослободувањето на оданочувањето на реинвестираната добивка претставува дополнителен импулс за поголема инвестициска активност. Како резултат на сите наведени фактори, во периодот 2008-2010, проектираниот раст на бруто инвестициите изнесува помеѓу 13 и 16%, со придонес во растот на БДП од околу 2 до 2,5 п.п. (види график 2). Земајќи ја предвид увозната зависност на македонската економија, значително високиот очекуван прилив на СДИ (Johnson Controls, Johnson Matthey, Agropkor, ERA City итн.), како и очекуваната експанзија на личната потрошувачка, се очекува придонесот на нето извозот кон растот на БДП во идниот период да биде негативен, но стабилизиран на ниво од -1,5 до -2,0 п.п.. Висок раст на увозот е неопходен за забележување на повисоки стапки на економски раст, тренд присутен кај напредните земји во транзиција.

График 2. Придонес во растот, расходен метод



Извор: Министерство за финансии и Државен завод за статистика.

Стапката на инфлација, според проекциите, на среден рок ќе биде ниска, едноцифрена и во согласност со очекуваниот пораст на вработеноста, платите и личната потрошувачка, како и со проекциите за движење на цените на храната и енергенсите на светските пазари. Се очекува стапката на инфлација во анализираниот период да се движи помеѓу 2,5 и 3%, при планиран годишен пораст на вработеноста од 4% и на продуктивноста од 4-5%. Во правец на натамошно одржување на ценовната стабилност во економијата, како основна монетарна цел, ќе делува и монетарната политика. Во исто време, ќе продолжи и примената на Стратегијата на таргетирање на номиналниот девизен курс на

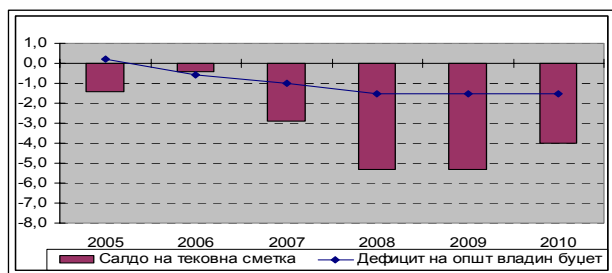
денарот во однос на еврото, со што одржувањето на стабилноста на девизниот курс на денарот ќе претставува индиректна монетарна цел. Во овие рамки, побарувачката на пари ќе се зголемува во согласност со инфлацијата и порастот на БДП, а се очекува и поинтензивно кредитирање на приватниот сектор во согласност со зголемената конкуренција во банкарскиот сектор, како и порастот на просечната плата во Република Македонија.

Во доменот на надворешно-трговската размена, а во корелација со интензивираната и активна политика за привлекување на СДИ, се очекува пораст на трговскиот дефицит и дефицитот на тековната сметка во периодот 2008–2010 година. Имено, согласно очекувањата, во 2008 година во Република Македонија ќе се влеат 403 милиони долари по основ на СДИ, што во однос на 2007 година ќе претставува пораст од 12%. Влегувањето во НАТО, според светските искуства на пример Естонија, Бугарија и Романија, ќе ја зголеми политичката и безбедносната стабилност и сигурност во Република Македонија, што е еден од предусловите за поголеми СДИ.

Земајќи ја во предвид увозната зависност на македонската економија, како и високата увозна компонента на СДИ (особено на фирмите како Johnson Controls), се очекува увозот во периодот 2008–2009 година да забележи повисок раст (14% во 2008 и 9% во 2009 година) што ќе придонесе за зголемување на трговскиот дефицит, процес кој е присутен речиси во сите напредни економии во транзиција кои остваруваат високи стапки на раст (на пример, Бугарија и Естонија). Се разбира, мерките кои ги превзема Владата на Република Македонија за креирање на подобра бизнис клима и зголемување на конкурентноста на корпоративниот сектор, како и трговската политика насочена кон создавањето на услови за зголемување на извозот на стоки и зголемување на учеството на македонските производи на меѓународните пазари (оценета од страна на EBRD со највисока оценка 4+), ќе придонесе за висок пораст и на извозот (од 9% во 2008 година и 12% во 2009 година).

Паралелно со зголемувањето на трговскиот дефицит, и дефицитот на тековната сметка ќе забележи пораст и ќе изнесува околу -5% од БДП во 2008 и 2009 година, при стабилен номинален прилив по основ на приватни трансфери и намалување на дефицитот на Билансот на услугите.

График 3. Дефицит на тековна сметка на платен биланс и општ владин буџет



Извор: Народна банка и Министерство за финансии.

Подобрувањето на целокупниот економски амбиент, а особено зголемената економска активност на малите и средни претпријатија, односно остварувањето на подинамични стапки на економски раст (од 6–6,5% на среден рок), ќе придонесат за пораст на вработеноста од околу 4% на годишно ниво во анализираниот период, со истовремено намалување на стапката на невработеност. Исто така, високиот економскиот раст ќе

овозвозможи и натамошни фискални и структурни реформи во насока на подобрување на бизнис окружувањето, подобрување на инфраструктурата, капацитетот на јавните институции и примена на бизнис-кратија наместо бирократија.

3. Појдовни претпоставки и цели на Макроекономската политика

Согласно Среднорочната програма за работа на Владата на Република Македонија, Макроекономската политика на Владата на Република Македонија за 2008 година се карактеризира со длабока реформска агенда во повеќе сфери на економијата, социјалата, животната средина, и воопшто целокупниот општествен живот. По значителните позитивни резултати постигнати во 2007 година, тешко е и понатаму да се задржи, па дури и подобри, рењето на една од четирите најреформски влади во светот. Оттука, глобалните цели на економската политика во 2008 година се континуитет на целите од претходната година, а реформите во рамки на овие цели се продолжение на веќе спроведените реформи, поаѓајќи од крајните цели дефинирани во владината програма за работа 2006–2010. Имено, целите на макроекономската политика се:

А) Продолжување на дисциплинираната макроекономска политика. Ќе продолжи активната координација на монетарната политика со останатите сегменти на Макроекономската политика, особено со фискалната, за одржување на конзистентно и предвидливо макроекономско окружување, значајно за бизнисите, како и за граѓаните.

Б) Натамошно создавање на поволно бизнис окружување. И покрај значителниот напредок во оваа сфера во 2007 година, како на пример олеснување на влезот на пазарот, намалување на административните и финансиските трошоци за даноци, унапредување на финансискиот систем, продолжување на реформите во судството и на пазарот на работна сила, спроведување на Регулаторната гилотина и слично, за 2008 година е планирано довршување на некои од овие реформи, како и отпочнување на нови. Поволното деловно окружување, покрај стабилниот макроекономски амбиент, е основа за отпочнување на нови бизниси, проширување на постојните, креирање на нови работни места, пораст на продуктивноста и конкурентноста - основните предуслови за побрз економски раст и повисок животен стандард.

В) Зголемување на вработеноста, подобрување на животниот стандард, а во таа насока намалување на сиромаштијата. Покрај порастот на производството и инвестициите, кој индиректно ќе влијае врз порастот на вработеноста, Макроекономската политика за 2008 година предвидува понатамошни реформи на пазарот на работна сила, јакнење на социјалниот дијалог и институциите, намалување на трошоците за работна сила преку хармонизација на социјалните придонеси, како и унапредување на законодавството во делот на сигурност и заштита при работа и натамошно јакнење на активните политики.

Г) Засилени подготовки на Република Македонија за членство во евроатланските организации. Горенаведените три цели се всушност основни претпоставки (заедно со политичките критериуми, кои не се предмет на овој документ) за влез на Република Македонија во НАТО и Европската Унија (ЕУ). Но, и идното членство ќе овозможи одржување и унапредување на макроекономската стабилност, поволен деловен амбиент и зголемување животен стандард, односно, врската е двонасочна. Врз основа на насоките на ЕУ, искажани во Извештајот за напредокот на Република Македонија од ноември 2007 година, за исполнување

на критериумите за членство во ЕУ, Владата на Република Македонија ќе ја ревидира Националната програма за усвојување на законодавството на ЕУ и силно ќе го раководи и контролира остварувањето на превземните обврски од страна на секоја институција. Оттука, Владата ќе го продолжи процесот на континуирано усогласување на домашното законодавство со тоа на Унијата, зајакнување на институционалниот капацитет за имплементација на истото, воспоставување на децентрализиран систем за користење на IPA фондовите (Инструментот за претпристапна помош) и ефикасна преговарачка структура.

4. Фискална политика

Цврстата определба на Владата за трансформација на досегашната функција на државата, односно нејзино поставување во функција на развој на приватниот сектор, веќе ги дава очекуваните ефекти на кус рок, и уште повеќе ја стимулира реформската определба на Владата насочена кон постигнување на крајните цели, високи стапки на економски раст и подигање на животниот стандард.

Имено, потврдена практика во земјите во транзиција, на ефикасни даночни системи со транспарентни, едноставни и ниски даноци ги даде очекуваните резултати и во Република Македонија во текот на 2007 година, оправдувајќи ја определбата за натамошно намалување на даночното оптоварување во 2008 година, како еден од основните предуслови за економски напредок.

Зголемување на капиталните инвестиции и подобрување на јавната инфраструктура, инвестиции во образованието, здравството и информатичката технологија, реално афирмирање на земјата за привлекување на странските и домашните инвеститори, потранспарентно и поодговорно работење на државните институции, подготвеноста на јавните институции за спроведување на реформите, како и засилена борба против корупцијата ги претставуваат приоритетните реформски политики и активности на Владата на Република Македонија за 2008 година, кои ќе го зголемат растот и животниот стандард, и ќе ја забрзаат интеграцијата на земјата во НАТО и ЕУ.

Во рамки на Макроекономската политика за 2008 година, фискалната политика е во функција на остварување на подинамичен економски развој, заснован на продуктивна јавна потрошувачка и зголемени капитални инвестиции.

Вкупните приходи на Буџетот на РМ за 2008 година се планирани на ниво од 128.740 милиони денари, во кои даночните приходи и придонесите учествуваат со 107.287 милиони денари односно 83,3%.

Од планираното ниво на даночни приходи и придонеси, Централниот Буџет се очекува да оствари даночни приходи во износ од 73.372 милиони денари (поработ од 9,5% во однос на последниот ребаланс за 2007 година), додека социјалните буџетските фондови се очекува да реализираат придонеси и акцизи во износ од 33.915 милиони денари.

Даночната политика во 2008 година, ќе биде насочена кон хармонизирање на даночниот систем со современите даночни системи во сферата на даночната легислатива, подобрување на деловниот амбиент заради привлекување на странски инвестиции и зголемување на вработеноста, ефикасно утврдување и наплата на даночните приходи, натамошно олеснување на даночните процедури, како и борба против даночните измами. Притоа, од 1-ви јануари 2008 година ќе започне примената на пропишаната намалена даночна стапка, односно рамен данок од 12% на 10%, кај данокот на добивка и персоналниот данок на доход.

Согласно Законот за данок на добивка, од 1-ви јануари 2008 година предвидено е да отпочне и оданочувањето на каматите на орочените штедни влогови, а исто така, во насока на хармонизација со директивите на ЕУ, се предвидува и редуцирање на видовите приходи кои потпаѓаат во групата на приходи кои се оданочуваат со данокот по задршка. Во приходи кои треба да се редуцираат спаѓаат приходите од забавни или спортски активности, приходите од наем на подвижни и недвижни добра, приходите во форма на награди добиени во Република Македонија, како и приходите од технички, административни и други услуги.

Заради водење на поефикасна постапка за задолжување со данок во сите случаи на непријавени приходи, кај Законот за персонален данок на доход се предлага скратување на пропишаната постапка, односно доколу Управата за јавни приходи утврди постоење на имот или средства поголеми од оданочените, без одлагање, ќе донесе решение за задолжување со данок според пропишаната стапка (70%).

Согласно Стенд-бај аранжманот склучен помеѓу Владата на Република Македонија и Меѓународниот монетарен фонд, во рамките на даночните реформи, предвидено е од април 2008 година да започне интегрираната наплата на социјалните придонеси, додека пак до јули 2008 година хармонизација на минималните основици за плаќање на социјалните придонеси. Исто така, согласно Аранжманот, предвидено е да се изготви Стратегија за усогласување на основиците на кои ќе се пресметуваат социјалните придонеси и персоналниот данок на доход. Целта на реформите во делот на системот на социјални придонеси и персоналниот данок на доход е намалување на трошоците за работна сила и стимулирање на креирањето на работни места, борба против неформалната економија и зголемена наплата на приходи, и административно олеснување на даночното оптоварување на фирмите.

Во областа на индиректното оданочување, кај Законот за акцизите предвидено е укинување на извозните бандероли на цигарите, со што ќе се поттикне извозот на овие производи и ќе се олеснат извозните процедури. Покрај постојното ослободување од ДДВ и царина, се предвидува и ослободување од акциза на донираните патнички автомобили.

Во 2008 година се планира да се изготви нов Закон за игрите на среќа и забавните игри, со кој ќе се овозможи надминување на досегашните проблеми при примената на постојниот Закон, ќе се уредат и појаснат одделни состојби во реализирањето и примената, а некои одредби ќе се усогласат и со европското законодавство.

Во насока на реформирање на Управата за јавни приходи, како даночен орган кој се стреми кон подигање на степенот на професионализам и ефикасност во работењето и насочување кон изградба на дисциплиниран и модерен даночен орган, во Законот за Управата за јавни приходи се изврши конкретизирање на статусот на вработените, во зависност од надлежностите, специфичноста на правата, обврските и одговорностите кои истите ги имаат. Ефектите од ваквото дефинирање на статусот на вработените, во смисла на поголема организираност, мотивираност и продуктивност се очекуваат во текот на 2008 година.

Вршењето на определени овластувања од страна на Управата за јавни приходи, предвидени согласно Законот за даночни постапки, треба да придонесе за поефикасно извршување на законите, што е во насока на исполнување на барањата за членство во ЕУ. Таквите овластувања предвидуваат изземање на постапката по приговор и обезбедување на двостепеност во одлучувањето по правото на жалба на даночните обврзници.

Во 2008 година ќе продолжат и реформите во делот на Царинската Управа. Планирана е модернизација и јакнење на техничката основа и институционалниот капацитет на Царинската управа, со помош на ангажирање на меѓународно призната и искусна консултантска куќа во областа на цариското работење. Министерството за финансии во согласност со правната постапка за набавки, покани странска консултантската куќа на преговори, за изготвување на Програма за детална експертиза и ресурси со соодветна стручност, како поддршка на Царинската управа во остварување на целите.

Како резултат на воведувањето на софистицираната опрема за рентгенско скенирање на граничните премини, како и поради зголемената соработка помеѓу Царинската Управа и Управата за јавни приходи во откривањето на нелегалниот увоз и даночната евазија, во 2008 година, се очекува значително зголемување на ефикасноста во наплатата на даночните и царински приходи.

Проекцијата на приходите кај социјалните фондови за 2008 година се утврдени имајќи ги во предвид остварените движења во 2007 година, проектираните макроекономски индикатори за 2008 година, продолжување на процесот на хармонизација на основните за наплата на социјалните придонеси, ефектите од намалувањето на стапката на персоналниот данок и зголемената даночна дисциплина и контрола. Врз овие основи, планирано е да се наплатат 22,500 милиони денари по основ на пензиско инвалидско осигурување, 9,234 милиони денари од здравствено осигурување и 1,457 милиони денари од осигурување по основ на невработеност.

Неданочните приходи на Буџетот на РМ се планирани на ниво од 18.542 милиони денари во кои најзначајно е учеството на приходите кои буџетските корисници треба да ги реализираат на сопствените сметки по основ на самофинансирачки активности, кредити и донации. Во неданочните приходи се вклучени и приходите кои треба да ги оствари Фондот за патишта од патарини и регистрација на возила (1.803 милиони денари) и дивиденди од АД Македонски телекомуникации за 2006 и 2007 година (2.600 милиони денари).

Во вкупните приходи за 2008 година планирани се и две донации од Холандија за платно билансна поддршка во вкупен износ од 629 милиони денари, како придружни грантови на PDPL кредитите од Светска Банка. Буџетските корисници во текот на 2008 година е планирано да остварат донации по основ на билатерални договори во износ од 1.365 милиони денари за финансирање на одделни проекти и активности.

Проектираниот дефицит на Буџетот на РМ за 2008 година изнесува 1,5% од БДП, односно 5.540 милиони денари. Ова ниво на дефицит е резултат на планираниот дефицит на основниот Буџет во износ од 2.845 милиони денари (0,8%), дефицитите на Фондот за патишта во износ од 1.292 милиони денари и Фондот за ПИОМ во износ од 50 милиони денари (0,3%) и дефицитот по основ на задолжувања на буџетските корисници за поделни проекти во износ од 1.353 милиони денари (0,4%).

Согласно планираното ниво на вкупни приходи и договорениот дефицит од 1,5% од БДП, вкупните расходи на Буџетот на РМ за 2008 година се утврдени во износ од 134.280 милиони денари. Во структурата на вкупните расходи, сеуште во значителен износ доминираат тековните расходи со 84%, додека капиталните расходи учествуваат со 16%. Во рамки на тековните расходи кои се планирани на ниво од 112.931 милиони денари, дури 47% (53.057 милиони денари) се однесуваат на законските обврски за исплата на пензии, социјални надоместоци, надоместоци за невработени и услугите за здравствена заштита.

За исплата на пензии по сите основи (редовни, земјоделски, воени, реформа на јавна администрација, ретроактивна исплата на корисници на пензија кои биле вработени во органите за внатрешни работи) се обезбедени 28.488 милиони денари. Со овие средства ќе бидат исплаќани пензии на околу 279.000 пензионери. За исплата на паричен надоместок по основ на невработеност преку Агенцијата за вработување се обезбедени 1.576 милиони денари. Со обезбедените средства во 2008 година ќе се исплаќа паричен надоместок на околу 24.500 невработени лица, согласно законските прописи.

За финансирање на здравствените услуги и за исплата на надоместоци по основ на боледувања се обезбедени 16,264 милиони денари. Во здравствениот сектор се очекува да продолжат реформските процеси во насока на економично и ефикасно користење на средствата на корисниците, како и обезбедување на поквалитетни здравствени услуги.

За исплата на плати на вработените на централната власт планирани се 24.431 милиони денари, односно 21,6% од тековните расходи, во ова ниво на планирани средства вклучени се и ефектите од планираното зголемување на плати од 01.10.2008 година, доекипирање на органите на централна власт согласно NPAA програмата, а не се вклучени платите на вработените во образованието, културата, детската и социјална заштита во општините кои преминеа во втората фаза од децентрализација.

Во вкупното планирано ниво на расходи, покрај планираните законски обврски, планирани се и средства за поддршка на приоритетите и реформските активности во следните области:

- субвенции во земјоделието и руралниот развој во износ од околу 2.700 милиони денари;
- активности за привлекување на странски инвестиции, унапредување на деловните активности, информатички развој, поддршка на мали и средни претпријатија;
- реформи во полицијата во износ од околу 800 милиони денари;
- реформи во Царинската Управа;
- инвестиции во слободни економски зони;
- купување на амбасади;
- капитални инвестиции преку Министерството за транспорт и врски (мостови, свлечилишта, водоснабдителни и канализациони системи, трансфери за железничка инфраструктура);
- капитални инвестиции во областа на културата (Стар театар, Тврдина Кале, музеј на вода Охрид, универзитет Плаошник, Тетовско Кале, локалитет Скупини и Стоби, 60 томско издание, преводи на дела од нобеловци, Библиотека во Тетово, театар во Велес, монументална фонтана на плоштад, реставрација на куќата на Мајка Тереза и Музеј на ВМРО и жртви на комунизмот);
- инвестиции во образованието (набавка на компјутери, реконструкција на санитарни јазли, набавка на клупи, изградба на спортски сали, интерактивни лекции и е-учење);
- изградба на спортски сали и игралишта преку Агенција за млади и спорт;
- инвестиции во здравството за набавка на медицинска опрема и реконструкција на клиници и болници;
- реконструкција на казнено поправни установи;
- за рамномерен и регионален развој и изведба на инфраструктурни проекти во неразвиените подрачја;
- инвестиции во патна инфраструктура преку Фонд за патишта близу 4.600 милиони денари.

За финансирање расходите и навремено сервисирање на обврските по главнина од домашно и странско задолжување во износ од околу 7.000 милиони денари, планирани се приливи во Буџетот на РМ во износ од

околу 12.523 милиони денари и тоа од: странско задолжување во износ од 5.000 милиони денари, 4.000 милиони денари по основ на ново нето домашно задолжување и повлекување на депозитите на Буџетот во НБРМ во износ од околу 3.500 милиони денари.

4.1. Инвестиции во јавниот сектор

Во 2008 година во јавниот сектор, врз приоритетни основи, ќе се изврши операционализација на Програмата за јавни инвестиции во Република Македонија. Инвестирањето на јавниот сектор ќе се остварува со средства на инвеститорите, средства од Буџетот на државата, фондовите, неповратна помош од странски донатори, како и со користење на странски кредити.

Ќе продолжи користењето на институциите “концесија” и “јавно приватно партнерство” во областите од јавниот сектор, кои го привлекуваат интересот на инвеститорите од земјата и од странство.

Во патната мрежа ќе продолжи изградбата на автопатското решение на обиколката на градот Скопје (како спој на коридорите VIII и X), со чија реализација значајно ќе се олесни сообраќајот во градот Скопје. Истовремено, со средства од НАТО и Фондот за магистрални и регионални патишта, ќе продолжи реконструкцијата на оштетените мостови на магистралните и регионалните патишта. Во 2008 година ќе продолжат активностите сврзани со изградбата на автопатско решение на делницата Демир Капија - Удово - Смоквица.

Во енергетиката инвестиционите активности ќе бидат насочени, пред се, кон: продолжување со изградбата на 400 KV далекувод Штип - Чрвена Могила (Република Бугарија) и изградба на ТЦ 400/110 KV во Штип, со што ќе се зголеми стабилноста, ефикасноста и безбедноста на електроенергетскиот систем и ќе се придонесе за поефикасна размена на електрична енергија и основање на регионалниот слободен пазар на електрична енергија; затворање на финансиската конструкција за изградба на 400 KV далекувод Штип - Ниш (Република Србија); отворање на површинскиот коп Брод - Гнеотино и површински коп Подинска јагленова серија во рудникот Суводол, со што ќе се обезбеди јаглен за непречена работа на производство во ТЕЦ “Битола” за наредните 20 години; отпочнување на активностите за изградба на когенеративна гасна топлана - електрана во Скопје; и продолжување со изградбата на ХЕЦ “Света Петка”. Исто така, ќе продолжат активности сврзани со реализација на 60 мали хидроцентрали, ХЕЦ “Чебрен”, ХЕЦ “Галиште” и ХЕЦ “Бошков мост”, по моделот на концесија.

Со кредит од Светска банка ќе се обезбеди: потребната техничка помош за завршување на финалната фаза од реструктурирањето на железниците, преку одредување на надоместок што треба да го плаќа железничкиот превозник на управителот на инфраструктурата, како и компензација на трошоците во патниот сообраќај; подготовка за приватизација на МЖ - Транспорт А.Д.; и набавка и инсталирање на опрема за потребите на двете новоформирани компании. Во 2008 година, од Буџетот на Република Македонија ќе се обезбедат средства за капитални инвестиции и одржување на железничката инфраструктура од коридорот X.

Еден од приоритетите во 2008 година ќе биде и поддршка на реализацијата на проектите за водоснабдување и пречистување на отпадните води во населените места во Република Македонија. За таа цел, во 2008 година со неповратни финансиски средства од Владата на СР Германија и Буџетот на државата, ќе продолжи реализацијата на проектот “Реконструкција на водоводната и канализациската мрежа во Прилеп”. Исто така, ќе се продолжи со физичка реализација на

првата фаза на проектот за водоснабдување ХС “Злетовица”, изградба на брана со придружни објекти и главни доводи за водоснабдување, финансиран со поволен заем од Владата на Јапонија и Буџетот на државата.

Во секторот за наводнување со средства од Буџетот на државата, ќе отпочнат активностите за проектот “Наводнување на јужниот регион на реката Вардар - фаза 2”, кој ќе биде финансиран и со заем од Владата на СР Германија. Исто така, со средства од Буџетот на Република Македонија ќе отпочнат активностите за реализација на втора фаза на ХС „Лисиче“, - Велес, за изградба за систем за наводнување на левиот и десниот брег на реката Вардар, како и изградба на крак за дотур на вода во езерото „Младост“. Во рамки на планираниот Проект за поддршка на земјоделството, кој би се финансирал со средства од Светска банка, се предвидува компонента за делот водостопанство/наводнување, со што би се заокружил процесот на реформи во водостопанството, преку реструктурирање на преостанатите водостопански претпријатија на територијата на Република Македонија, и формирање на нови водостопанства и водни заедници.

Со финансиска поддршка од Светската банка, странски донации и Државниот буџет ќе продолжи реализацијата на проектот “Модернизација на образованието”, проектот “Развој на здравствениот сектор” (набавка на медицинска биотехнологија) и проектот “Имплементација на социјалната заштита”.

4.2. Управување со јавниот долг

Според проекциите за 2008 година, вкупниот јавен долг и понатаму ќе се намалува во однос на БДП, и се предвидува да биде 28,8%. Долгот на Опшната влада се очекува да се намали за еден процентен поен во 2008 година и да изнесува 25,3%. Исто така, како резултат на редовното достасување на структурните обврзници, во 2008 година ќе се намали учеството на внатрешниот долг од 30% на ниво од 27,8% во однос на вкупниот јавен долг.

Од аспект на каматната структура се очекуваат промени во учеството на долгот со фиксна каматна стапка. Имено, достасувањето на долгот со фиксни каматни стапки и се поголемото задолжување со кредити од Светска банка, кои се со варијабилни каматни стапки, како и зголемувањето на нето емисиите на краткорочните државни записи, придонесува во 2008 година, учеството на долгот со фиксна каматна стапка да се намали за 4,7 процентни поени и да изнесува 60,9%.

Позитивни промени се очекува да има во валутната структура на јавниот долг, што е во функција на исполнување на целите на Стратегијата за управување со јавен долг, а во насока на зголемување на делот на јавниот долг во домашна валута и долгот изразен во евра. Така, како резултат на извршените предвременни откупни и зголемените емисии на државни хартии од вредност, долгот во денари во декември 2007 година споредено со декември 2008 година ќе се зголеми за 3,6 процентни поени и ќе изнесува 9,6% од вкупниот јавен долг. Истовремено за сметка на тоа ќе дојде до намалување на јавниот долг во САД долари за 0,4 процентни поени и ќе изнесува 4,1%.

Основна цел во управувањето со јавниот долг во 2008 година, ќе биде натамошниот развој на примарниот и секундарниот домашен пазар на државни хартии од вредност. Имено, континуираното издавање на државните хартии од вредност ќе продолжи и во 2008 година. Интенција е да се задржи постојната рочна застапеност како и во изминатиот период, и да се зголемува состојбата на подолгорочните државни хартии од вред-

ност. Нето емисијата во текот на 2008 се планира да изнесува 4 милијарди денари, односно состојбата на емитувани државни хартии од вредност на крај на 2008 да изнесува 8,96 милијарди денари.

Една од целите за 2008 година е зголемување на учеството на пазарниот долг, што би значело зголемување на емисиите на државни хартии од вредност, како и евентуален нов настап на меѓународниот пазар на капитал. Присуството на Република Македонија и на овие пазари на капитал има за цел, минимизирање на систематскиот ризик, односно, ризикот кој се однесува на појави и процеси кои влијаат на една економија.

Врз основа на анализите на однесувањето на банките на аукциите во 2007 година, Министерството за финансии во 2008 година планира да воведат примарни дилери, односно ќе селектира ограничен број на банки што ќе имаат ексклузивно право да купуваат на аукциите на примарниот пазар на државни хартии од вредност, како и ригорозни обврски за пласман, за котација на секундарниот пазар, и сл. Примарните дилери ќе придонесат за зголемување на конкурентноста меѓу банките и ќе овозможат поефикасно спроведување на примарната емисија на државни хартии од вредност. Истовремено, оваа новина ќе го поттикне развојот на секундарниот пазар, односно ќе овозможи понатамошната промоција на Пазарот преку шалтер, како поддршка на примарниот пазар. За оваа цел, Министерството за финансии континуирано врши мониторинг на банките, и утврди критериуми врз основа на кои ќе ја изврши оваа селекција.

За поефикасно управување со јавниот долг, во согласност со Законот за јавен долг, Владата на Република Македонија ќе формира единствен регистар на јавен долг. За таа цел, Министерството за финансии ќе набави на софтвер во кој ќе бидат интегрирани сите податоци за вкупниот јавен долг. Имплементацијата на овој софтвер ќе биде во текот на 2008 година и ваквата база на податоци ќе претставува солидна основа за генерирање на поквалитетни извештаи и анализи за јавниот долг, поцелосно следење на движењата и состојбата на јавниот долг во рамки на лимитите утврдени со Стратегијата, како и поцелосна контрола на задолжување на јавните претпријатија и општините и ефикасно управување со ризиците.

5. Монетарна политика

Одржувањето на ценовната стабилност, како најповолен амбиент за динамизирање на економската активност, и во 2008 година претставува примарна цел на монетарната политика. Номиналниот девизен курс на денарот во однос на еврото и понатаму ќе се користи како номинално сидро за одржување на стабилни инфлационски очекувања, а со тоа и успешно одржување на ниски и стабилни цени. Проектираната просечна стапка на инфлација во 2008 година изнесува 3%. Воедно, поставеноста на монетарната политика ќе продолжи да базира на активна координација со останатите сегменти на Макроекономската политика, особено со фискалната политика, придонесувајќи за одржување на конзистентна и предвидлива макроекономска рамка.

Проекцијата на монетарните и на кредитните агрегати за 2008 година базира на проекциите на клучните индикатори од реалниот сектор на економијата - БДП и инфлација, на очекувањата за поставеноста на фискалната политика, како и на предвидените движења во екстерниот сектор. Проектираниот пораст на примарните пари во 2008 година, изнесува 17,4%. Од аспект на компонентите на примарните пари, во 2008 година, се очекува забавување на динамиката на раст на побарувачката на готови пари (проектиран годишен пораст од 6,8%), во согласност со очекувањата за натамошен раз-

вој на безготовинскиот платен промет, поддржано од активната политика на банките во доменот на промоција и развој на нови и конкурентни инструменти за безготовинско плаќање. Врз основа на очекувањата за понатамошно проширување на депозитната база на банките (како основа за пресметка на задолжителна резерва), се очекува пораст на салдото на денарските сметки на банките кај Народната банка на Република Македонија и готовината во благајна од 27,8% на годишна основа.

Во 2008 година, се очекува да продолжи трендот на финансиско продлабочување, при понатамошен раст на степенот на монетизација на економијата. Така, најшироката парична маса се очекува да расте со годишна стапка на раст од 27,6%, во услови на економски раст и, согласно тоа, зголемен расположиви доход на економските субјекти, очекувани приливи на средства врз основа на приватни трансфери и при константна наклонетост кон штедење. Притоа, денарските и девизните депозити на приватниот сектор се очекува да остварат годишен пораст од 40,2% и 17,5%, соодветно. Порастот на примарните извори на средства на банките, како и претпоставките за активно користење на девизните средства од страна на банките и нивно екстерно задолжување со цел кредитирање на домашната економија, се очекува да генерираат годишна стапка на раст на вкупните кредити одобрени на приватниот сектор од 37,2%. Порастот на кредитната активност, секако ќе има позитивно влијае врз економскиот раст, поттикнувајќи го производството и инвестициите, како и личната потрошувачка на домаќинствата.

6. Структурни реформи во 2008 година

Владата на Република Македонија во 2008 година, ќе ги забрза започнатите реформи во повеќе сектори на економијата, во насока на подобрување на климата за инвестирање и бизнис окружувањето, заради натамошно забрзување на економскиот развој и доближување до ЕУ. Главен акцент на реформите ќе биде даден на активностите насочени кон подобрување на инвестициската и деловната клима, висока либерализација и флексибилност на пазарот на труд, значително подобрување на судскиот систем, реформи во здравствениот сектор, реформи во финансискиот сектор.

Порастот на економијата во 2008 година на најголем дел се должи на позитивните перформанси во индустријата поради нејзиното високо учество во додадената вредност, и релативно високите стапки на раст проектирани во секторите сообраќај и врски, трговија, туризам, градежништво и земјоделство.

Индустрија

Динамизирањето на производството во преработувачката индустрија и енергетскиот сектор, задржувањето на позитивните трендови на раст на побарувачката и цените на металите на светскиот пазар и остварениот пораст на инвестициите во опрема, се основата врз која се проектира раст на индустриското производство во 2008 година од 6,1% на годишно ниво.

За остварување на оваа цел, во 2008 година, ќе се развива проактивна индустриска политика, како рамка на конзистентни политики и мерки со кои ќе се влијае врз зголемување на конкурентноста на индустријата и остварување на подинамичен раст на овој сектор, чие учество во БДП во првата половина од 2007 година изнесува 22,8%.

Во 2008 година, за прв пат, ќе се изготви Стратегија за индустриска политика и ќе се пристапи кон нејзина имплементација. Составен дел на Стратегијата ќе бидат неколку значајни студии и анализи, како на пример

Benchmarking студија (студија со таргети) за индустриска политика, систем за мерење и евалуација на конкурентноста на македонската економија, студија за мерење на индикатори за конкурентност на македонската индустрија, а ќе бидат утврдени и мерки за зголемување на капацитетите на администрацијата за развивање и имплементација на мерки на индустриска политика.

Со индустриската политика во 2008 година, ќе се преземаат активности за создавање стабилна, лесно достапна и целосно предвидлива институционална инфраструктура, соодветна комбинација на елементи на економскиот систем и мерки на тековната и развојната политика.

Во овој контекст, тековната индустриската политика ќе се состои и од мерки содржани во други политики (инвестициска политика, политика на мали и средни претпријатија, извозна промоција, промоција на претприемништво, развој на иноваторство), имплементација на национални стратешки документи, програми и акциски планови кои имаат хоризонтален пристап, создавајќи услови за еднаква пазарна конкуренција и дефинирајќи мерки, инструменти и програми на политиките чија цел е зголемување на конкурентноста на македонската економија.

Со активности кои ја потврдуваат хоризонталната димензија на индустриската политика во 2008 година ќе се развиваат: (а) промотивни програми (извозна промоција, промоција на странски директни инвестиции и поддршка на развојот на мали и средни претпријатија, (б) поттикнувачки програми (унапредување на производните фактори, изградба на информатичко општество и развој на информатичка и комуникациска технологија, поттикнување на научно истражувачката работа (R&D) и (в) унапредување на корпоративните стратегии, корпоративното управување и иновации.

Во 2008 година, согласно динамиката на активности, ќе бидат остварувани националните стратешки документи: Национална програма за реструктурирање и конверзија на челичната индустрија (обврска од Протоколот-2 на Спогодбата за стабилизација и асоцијација) и Стратегијата за реструктурирање на текстилната индустрија.

Во насока на зголемување на меѓународната и глобалната конкурентност на македонските компании, со поддршка на технолошки трансфер, технолошка модернизација, истражување и развој, иновации, современа организација, ќе се спроведуваат активности за создавање на услови за поефикасно и полесно добивање информации и настапување на домашните компании на нови странски пазари. Ова ќе се врши со олеснување и организирање на пристапот до информации за нови пазари, преку користење на информатичко комуникациски технологии, заеднички проекти за извоз и пораст на свеста за интернационални можности.

Во 2008 година ќе се развива проактивна политика на поддршка на развојот на кластерите, како една од најуспешните европски модели за брз развој на секторите и зголемување на нивата конкурентност. Во таа насока, ќе се поддржат иницијативите за формирање на кластер за металопреработувачка индустрија и други кластери, за кои компаниите ќе покажат интерес, како и унапредување на работата на постојните кластери за текстил, вино, информациска технологија, туризам, кластерот за млеко и сирење, за зеленчук и овошје - здрава храна, за земјоделска механизација и алати и кластерот за дрвна индустрија.

Поддршката на развојот на кластерското организирање на корпоративниот сектор во 2008 година ќе се реализира преку активности за интернационализација на домашните кластери, со вклучување во мрежата на европски кластери, учество на Европската кластер-конференција во јануари 2008 година, влез во PRO INNO Europe web страницата и потенцијално организирање на Интернационална конференција на кластери во Република Македонија кон крајот на 2008 година.

Во 2008 година ќе започнат активностите за имплементација на Стратегијата за реструктурирање на текстилната индустрија, како основа за зголемување на конкурентноста на текстилната индустрија за настап на европскиот и светскиот пазар и прилагодување со ЕУ-законодавството, а ќе продолжи реализацијата на Националната програма за реструктурирање на челичната индустрија.

Искористувањето на минералните сировини во 2008 година ќе се темели врз имплементација на новата законска регулатива донесена во 2007 година, со воведување на планирање при експлоатацијата на минерални сировини, со зголемување на дозвоите за експлоатација на минерални сировини и зголемен прилив на средства од наплата на концесиониот надомест.

Во 2008 година ќе се ажурира Геолошко-информациониот систем со внесување во базата на податоци на резултатите од основните геолошки истражувања, ќе продолжат активностите за сродување и унифицирање на геолошката документација и ќе се пристапи кон оформување на Катастар на истражени и експлоатациони концесиони простори.

Енергетика

Во 2008 година ќе се интензивира процесот на реструктурирање на енергетскиот сектор и спроведување на структурни реформи во правец на остварување на основните цели во оваа област: конкурентност, сигурност на снабдување со енергија, заштита на животната средина и енергетската ефикасност.

Приоритетите за развој на енергетиката, ќе се остваруваат преку привлекување на странски инвестиции во изградбата на нови енергетски објекти, либерализација на домашниот пазар на електрична енергија и природен гас, мерки за поголема енергетската ефикасност и поголемо искористување на обновливите извори на енергија.

Реформата на енергетскиот сектор, врз економски принципи за ефикасност во работењето, ќе се остварува преку активностите за либерализација на пазарот на електрична енергија и природен гас, со создавање на услови за формирање на отворени пазари на електрична енергија и природен гас и нивно вклучување во внатрешниот пазар на енергија на ЕУ.

Во 2008 година ќе се преземаат мерки за рационално искористување на сите видови енергија, зголемување на енергетската ефикасност, зголемено учество на обновливи енергетски извори во енергетските биланси, посебно во делот на производството на електрична енергија, и создавање услови за одржлив енергетски развој, зголемување на производството и подобрување на условите за стопанисување во областа на електроенергетскиот сектор, природниот гас, фосилните горива, топлинската енергија и обновливи извори на енергија.

За остварување на приоритетите на развој на енергетскиот сектор планирана е подготовка на Стратегија за развој на енергетиката на Република Македонија, изготвување на Базна студија за искористување на обновливи извори на енергија, промовирање на Република Македонија како атрактивно место за инвестирање во енергетиката, изработка и донесување на подзаконски акти, и реализација на Проектот за социјална заштита против енергетската сиромаштија (во соработка со ЕБОР). Ќе започне и имплементација на Договорот за Енергетската Заедница на ЈИЕ, чиј потписник е и Република Македонија, во делот со кој се овозможува потрошувачите на електрична енергија, освен домаќинствата, да можат потребите од електрична енергија да ги обезбедуваат на пазарот на електрична енергија по сопствен избор.

Земјоделство

Во 2008 година се очекува пораст на земјоделството од 5,2%. Развојот на овој сектор ќе биде во согласност со Националната стратегија за земјоделство и рурален развој (НСЗРР) 2007-2013 година, во која е дефинирана основата, насоките и мерките на политика за земјоделство и рурален развој, како и институционалниот развој, и ги обединува националните приоритети во рамки на сеопфатната агенда за интеграција во ЕУ.

Основната стратешка цел за земјоделски и рурален развој е зајакнување на способноста на земјоделството да биде конкурентно на интегрираните регионални пазари на Европската Унија и Југоисточна Европа, преку мерки за зголемување на ефикасноста на земјоделското производство, преработка и маркетинг; воспоставување на ефективни јавни и приватни институции; подобрување на приходите од фарма; осигурување на потрошувачите за пристап до безбедна, здрава храна; оптимална употреба на земјиштето, шумите и водата; и создавање на рурални општини способни за опстанок преку одржлив рурален развој.

Согласно Националната стратегија, буџетските средства за поддршка во земјоделството и руралниот развој, во 2008 година, значително ќе се зголемат и тоа преку:

- Програми за поддршка во земјоделството
- Програма за тутун
- Програма за рурален развој
- Програма за органско земјоделско производство
- Програма за ревитализација на селата (системи за водоснабдување).

Во однос на користењето на ЕУ фондовите од 5-тата компонента на IPA, IPARD, преземени се конкретни чекори во однос на изготвување на IPARD планот и воспоставување на Агенцијата, преку која ќе се реализира исплатата на овие средства. Имено, врз основа на четирите потсекторски студии за приоритетните сектори (вино и грозје, овошје и зеленчук, млеко и млечни производи и секторот за преработка на месо) изготвен е IPARD планот кој, во 2007 година, е доставен до Европската Комисија за коментар и конечно усвојување. Мерките во IPARD планот се фокусираат на подобрување на конкурентноста на комерцијалните фарми и преработувачката прехранбена индустрија во одделните потсектори преку инвестициски политики за подобрување на технолошката и пазарната инфраструктура. Целта е создавање на зголемена додадена вредност во земјоделството и придржување кон стандардите на ЕУ за квалитет, здравје, безбедност на храна, добросостојба на животните и животна средина.

Мерките кои треба да се имплементираат под приоритетна оска 1 се: инвестиции во земјоделски имоти за реструктурирање и надградување до стандардите на ЕУ, инвестиции во преработување и маркетинг на земјоделски производи и производи од риба за реструктурирање и надградување до стандардите на ЕУ.

Согласно усвоениот Закон за Агенцијата за финансиска поддршка на земјоделскиот сектор и рурален развој, во 2008 година во континуитет ќе се вработува и обучува кадар. Се очекува акредитација на Агенцијата од Европската Комисија во втората половина на 2008 година.

Институционалниот капацитет во Секторот за рурален развој се подобрува и, во 2008 година, се очекува Секторот да биде акредитиран од Европската Комисија, како Управувачко тело за рурален развој одговорно за дефинирање на руралната политика, која пак ќе се спроведува преку Агенцијата за финансиска поддршка на земјоделскиот сектор и рурален развој.

Во 2008 година ќе се воспостави Земјоделскиот информативен систем. Во негова функција е и реализирањето попис во земјоделството, кој ќе обезбеди детални статистички податоци, обработени по методологијата и статистичките стандарди на ЕУ.

По добивањето на резултатите од Пописот во земјоделството, следниот предвиден чекор е воспоставување на Регистар на фарми и интеграција на различни регистри/бази на податоци во Регистарот, кои се дел од Земјоделскиот информативен систем.

Сообраќај и комуникации

Проектираниот пораст на сообраќајот и комуникациите во 2008 година изнесува 11,0%, а се базира на предвидениот пораст во индустријата, имајќи ја предвид докажаната врска помеѓу индустријата и сообраќајот, и очекуваниот натамошен раст во делот на телекомуникацискиот сектор, кој со зголемената конкуренција и либерализација, ќе воспостави квалитетно, сигурно и навремено доставување на дигитални содржини и Е-услуги.

Во патната мрежа, со заем од Европската инвестициска банка, Европската банка за обнова и развој и Фондот за магистрални и регионални патишта, ќе продолжи изградбата на автопатното решение на обиколката на градот Скопје (како спој на коридорите VIII и X), со чија реализација значајно ќе се олесни сообраќајот во градот Скопје.

Реализацијата на Вториот проект за олеснување на трговијата и транспортот во Југоисточна Европа, TTFSE 2, со средства во вид на заем од Светска банка ќе биде насочен кон:

- отстранување на преостанатите физички и функционални тесни грла на патната инфраструктура на коридорот X;
- поддршка на развојот на модерен систем за наплата на патарините во согласност со стандардите на ЕУ;
- отпочнување на активности околу надградување на објектите на граничниот премин Блаци на границата со Косово, и подобрување на граничните премини за железнички сообраќај на коридорот X (дел Ниш – Скопје – Солун).

Договорени се конкретните чекори помеѓу македонските и грчките власти за делницата Демир Капија - Смоквица. Во врска со искористување на средствата од Грчкиот план за обнова на Балканот, изготвен е Акциски план за активности и се очекува објава на тендер во првиот квартал на 2008 година. Во тек е пополнување на апликација за Проектот врз основа на најновите ревидирани податоци од Egnatia Odos (проектна компанија). За искористување на IPA фондовите, изработена е Оперативната програма за компонентата регионален развој.

За изградбата на делницата Табановце-Куманово потпишан е договорот со Светска Банка за заем и завршена е првата фаза за избор на надзор на работите на делницата и во тек е процедурата за објава на тендер за изведување на градежни работи.

Република Македонија, преку својот Национален координатор, достави ажурирани податоци до секретаријатот на SEETO за потребите на новиот Повеќегодишен план 2008-2012. Поради потребите за промени и проширување на главната регионална транспортна мрежа, претстои модификација на истата со вметнување на нови транспортни рути.

Подготовката на Студијата за реструктурирање на патниот сектор ќе заврши во 2008 година, која ќе опфати реструктурирање на јавните институции од областа, реструктурирање на патниот сектор, институционални реформи во согласност со стандардите на ЕУ и подобрување на инвестициската клима. Изготвен е Нацрт - Закон за јавни патишта и во подготовка е предлог за

преструктурирање на ЈП Македонија пат и Фондот за магистрални и регионални патишта, формирање на нова Агенција за патишта, како и предлог активности за воспоставување на нов систем на патарини.

Во железничкиот сообраќај, во 2008 година ќе продолжи да се реализира втората фаза од реформите во железницата. Имено, до крајот на 2007 година ќе се изработи Студија за персоналот и намалување на трошоците, Студија за јавна патничка услуга и Студија за наплата за пристап на траса. До првата половина од 2008 година потребно е да се воспостави системот за наплата на надоместокот за користење на железничката инфраструктура, што треба да го наплаќа ЈП Македонски железници, Инфраструктура од Македонски Железници А.Д. Транспорт.

Во Буџетот на Република Македонија за 2008 година се предвидуваат средства, кои ќе бидат наменети за компензација за трошоците кои ги прави патничкиот сообраќај, со цел превозот на патници по железница да стане атрактивен. За таа цел, во рамки на работењето на Македонски Железници А.Д. Транспорт, потребно е да се изврши сметководствено одделување на патничкиот од товарниот превоз, а начинот на реализацијата на средствата ќе се одвива согласно Законот за железниците.

Во текот на 2008 година ќе се изработи Студија за приватизација на компанијата Македонски Железници А.Д. Транспорт, со цел продлабочена анализа на правната, регулаторна, финансиска и техничка состојба за приватизирање на услугите во товарниот сообраќај, развивање на соодветни финансиски модели за проценка на профитабилноста на Компанијата со различни сценарија за конкурентност и сообраќајни нивоа, проценка на приватниот сектор за транспортните операции и развивање на стратегија за приватизација на Македонски Железници А.Д. Транспорт, вклучувајќи и динамика.

Согласно предвидената динамика, се планира склучување договор со избраниот консултант за изработка на Студијата по веќе спроведената постапка согласно правилата на Светска Банка (прва фаза-предквалификација е веќе завршена), а консултантот (до прв квартал на 2009 година) да ја заврши својата задача, односно да се склучи договор со избрана Транспортна Компанија, согласно моделот за приватизација.

Со цел да се подобри состојбата на Коридорот Х, треба да се усвои Националната програма за железничка инфраструктура за период 2008-2012 година, каде што секоја година се предвидуваат средства во Буџетот за одржување и инвестиции во железничката инфраструктура.

Во тек е подготовката на Законот за основање на Агенција за регулирање на железничкиот пазар, која ќе користи буџетски средства за финансирање на нејзината работа во 2008 година.

Во воздушниот сообраќај, ќе се спроведат значителни реформи заради зголемена интеграција на земјата во глобалната економија. Примарна референтна рамка која ги дефинира националните стратешки цели во областа на воздухопловството и програмите за нивна реализација, претставува Националната стратегија за развој на воздухопловството. Приоритетите се засноваат врз политиките и упатствата на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и Спогодбата за создавање на Европска заедничка воздухопловна област, како дел од процесот на пристапување на Република Македонија кон ЕУ. Стратегијата дава насоки за модернизирање и оптимизирање на идната организациска структура на националниот воздухопловен сектор, исполнување на високите меѓународни стандарди за безбедност и сигурност, подобрување на воздухопловната инфраструктура, одржливост на животната средина во услови на пораст на обемот на воздуш-

ниот сообраќај и транспорт, управување со воздушниот простор согласно принципот Единствено европско небо, либерализација на услугите во воздушниот транспорт, како и мерките за заштита на постоечките и новите корисници на услуги во воздушниот транспорт во Република Македонија. Пазарот на услуги во воздушниот транспорт ќе биде целосно либерализиран, во согласност со правото на ЕУ, што ќе обезбеди услови за доаѓање на нискотарифни авиопревозници. За натамошно осовременување на воздухопловната инфраструктура, ќе се изработат мастер планови за двата аеродроми, кои ќе предвидат и резервација на земјиште во околината на аеродромите, за проширување на аеродромските комплекси, и за исполнување на стандардите на Меѓународната заедница за цивилно воздухопловство. Имено, по пат на меѓународен ограничен повик е ангажиран консултантски тим, заради изработка на Студија со модел за развој на аеродромот „Александар Велики“ - Скопје и аеродромот „Св Апостол Павле“ - Охрид. Договорот со избраниот консултант, компанијата NACO, B.V. од Холандија, е потпишан во септември 2007 година. Консултантот веќе започна со работа и има рок од 6 месеци да ја изработи студијата.

Информациско-комуникациски технологии - Пристапот до Информациско-комуникациските технологии обезбедува балансиран економски развој на целата територија на државата, односно полицентричен развој, што придонесува за добра децентрализација на единиците на локалната самоуправа, градење на транспарентни и одговорни локални администрации, што кулминира со директно намалување на нееднаквоста, на невработеноста, постепено намалување на дигиталниот јаз, релативизирање на границите и зголемување на соработката и дијалогот во склоп на евро-регионите.

Инфо-комуникациските технологии обезбедуваат поврзување на индивидуите, малите и средни компании, земјоделците или занаетчиите во посиромашните и во крајно изолираните делови на државата, и на сите им овозможува еднаква промоција на заедничкиот национален и глобален пазар.

Усвоената Национална стратегија за развој на електронските комуникации со информатички технологии во 2007 година целосно е во согласност со приоритетите и целите на иницијативата И-2010 на Европската Унија (обврска за создавање на проактивен амбиент и околина за поддршка на развојот на информатичкото општество). Стратегијата се базира на: создавање на единствен информациски простор со отворен и конкурентен пазар на понуда на пристап до инфо-комуникациските технологии и дигитални содржини, поттикнување на инвестиции во истражување и развој на инфо-комуникациските технологии како моторна сила за развој на дигиталното општество, и создавање на инклузивно Информатичко општество.

Мисијата на оваа Национална стратегија е вклучување на економијата на Република Македонија во светската карта на вмрежени економии, создавање на услови за скок во развојот на економијата преку агресивно воведување и масовно, ефикасно користење на електронските комуникации и информатички технологии, што ќе овозможи, во следните 5 години, Република Македонија да се приближи до просекот на новите земји членки на ЕУ, мерено спрема сите позначајни индикатори.

Политиките за ефикасно и ефективно информатичко општество се во насока на поддршка на развојот и процесот на либерализација на електронските комуникации, услуги достапни за секого по цени базирани на трошоци, масовно користење на широкопојасниот интернет.

Преку развојот на конкуренцијата и влезот на нови оператори ќе се воспостави неопходна инфраструктура за непречено, квалитетно, сигурно и навремено доставување на дигиталните содржини и услугите на информатичко општество.

Имајќи го предвид почетното заостанување, Република Македонија мора да направи дополнителни напори и со значително зголемена брзина да го постигне растот на broadband пенетрацијата, со посебен акцент на развојот на широкопојасните брзи комуникациски мрежи. Предностите на широкопојасниот интернет пристап во ЕУ се базираат на примената во: телемедицина и е-здравство (рурални медицински центри кои ангажираат врвни експерти по потреба, неподвижни пациенти и online мониторинг, далечинско дијагностицирање), е-Влада (суштинска децентрализација и е-демократија), е-образование (доживотно неформално учење, портали за е-учење, е-дневник, далечинско учење на универзитети низ цел свет), рурален развој (е-агро бизнис апликации, туризам, инфо-комуникациско технолошки ресурсни центри и е-точки), и е-бизнис.

Редистрибуцијата на знаења и капитал како суштинска децентрализација, ќе биде можна, само доколку конкуренцијата на broadband пазарот се поддржи и поттикне законски и инфраструктурно низ целата територија на Република Македонија.

Од аспект на користењето на услугите, круцијална улога има развивањето на широкопојасните мрежи преку политики кои ќе ја стимулираат побарувачката на различните типови на услуги на информатичкото општество. Овие политики можат да овозможат финансиски стимулации, подобрување на владините услуги преку е-влада, е-здравство, е-образование, едуцирање на граѓаните, развивање на иновативни јавни услуги, обезбедување на системи на заштита и доверба, поврзување на јавната администрација, училиштата, болниците, малите и средни претпријатија итн.

Еден од приоритетите (дефинирани во Национална стратегија за развој на електронските комуникации со информатички технологии) е инвестирање во истражување и развој во информациско-комуникацискиот сектор заради промовирање на економски раст и зголемување на бројот и квалитетот на вработувањата. За таа цел, неопходно е да се обезбеди финансиска поддршка, а како најдобар модел за тоа е креирање на Фонд за развој на информатичко општество од страна на Владата на Република Македонија, во кој секоја година ќе се издвојуваат определени средства.

Туризам

Во 2008 година се очекува пораст на туристичкиот промет за 6%, врз основа на започнатите проекти и мерките и активностите кои ќе се спроведуваат на овој план.

Во 2008 година ќе започне имплементацијата на Стратегијата за развој на туризмот преку мерки со кои се создаваат услови за развој на диверзифицирана и брендирана македонската туристичка понуда.

Имено, според Стратегијата, во 2008 година ќе се формира Национална туристичка организација, ќе се зголеми интензитетот на промоцијата на потенцијалите за развој на туризмот, како атрактивна област за инвестиции, ќе се подобри квалитетот на промотивните материјали, ќе започне реализацијата на повеќе среднорочни проекти. Такви се: Проектот Македонско село, Проект "Аква парк", Проект - Алпинизам и спортско качување (Матка, Демир Капија, Лешница, Нежилеве стени, Остра карпа, Патишка река, Зли дол, Плоча, Маркови кули, Стење), Проект-Зимско рекреативен центар - Мусица - Крушево (Инфраструктура, туристичко село и жичара и ски лифтови), Проект - Кокино (пристапен пат, уредување на излетнички простор и изградба на брвнара), Проект - Манастирски туризам (пристапен пат и уредување на паркинг простор и хигиено-технички простории, Манастир Св. Јован Бигорски, Лешочки манастир, Марков Манастир, Св. Јоаким Осоговски, Св. Гаврил Лесновски и Манастир Треска-

вец - Св. Богородица), Проект Бања Кежовица, Штип (реконструкција на бањата, уредување на просторот), Проект - Ловиште Милишин - Гевгелија (изградба на планинарски дом и уредување на простор), Проект-Вински туризам.

Во 2008 година, во функција на зголемување на квалитетот на туристичката понуда, ќе се спроведуваат активности за примена на европските стандарди и подобрување на туристичката инфраструктура.

Реформи на правосудниот систем

Претстојните активности во зајакнувањето на независноста на судството и подобрувањето во извршувањето на судската функција ќе бидат насочени кон спроведување на правните решенија кои обезбедуваат независност и одговорност, процена на основите за нивно промовирање, како и зголемување на квалитетот на судскиот систем.

Во оваа насока ќе се изврши: реконструкција и модернизација на 11 судови со проширена надлежност; тренинг на судии и јавни обвинители; унапредување на работата на Академијата за обука на судии и јавни обвинители (АОСО). Така, во 2008 година ќе се спроведе почетната обука на првата генерација на судии и јавни обвинители во Академијата; кадровско екипирање на Академијата и обука на персоналот; подготовка и имплементација на стратегија за управување со буџетот на Академијата; доопремување на Академијата, вклучително и простории за далечинско учење; дизајнирање и воспоставување на внатрешен информатички систем на Академијата; дизајнирање и имплементација на проценка на ефикасноста на Академијата; воспоставување и организација на правно истражување во Академијата и Оддел за документација и библиотека.

Во 2008 година ќе се изврши унапредување на системот за извршување на судските пресуди, преку спроведување на континуирана обука на вработените во организациониот облик во Министерството за правда, задолжен да врши контрола и надзор над работата на извршителите.

Во 2008 година ќе биде спроведен напредок и во следните сфери на судскиот систем: ќе се врши обука на медијатори; ќе се операционализира уставната одредба и одредбите од Законот за прекршоци; ќе се имплементира изменетиот концепт за судска заштита против управните акти, Законот за управни спорови и Уставните амандмани во делот за Јавното обвинителство, со зајакнување на овластувањата на Јавниот обвинител во предистражната и истражната постапка.

Во согласност со новиот Закон за јавно обвинителство, ќе се врши натамошно јакнење на институционалниот капацитет на Одделението за борба против организираниот криминал и корупција и негово прераснување во посебно обвинителство, согласно Новиот Закон за јавно обвинителство, како и негово кадровско екипирање и материјално-техничко опремување. Заради поефикасно извршување на работата на Одделението за организиран криминал, во 2008 година ќе се спроведат модули за тренинг семинари од областа на организираниот криминал, трговијата со дрога, корупцијата, економскиот и финансиски криминал, царинскиот криминал, е-криминалот, трговијата со луѓе, перењето на пари, финансиските истраги, специјалните истражни мерки, заштитата на сведоци и сведоци соработници, алатки за меѓународна соработка, форензика и управување со премети. Во структурата и логистиката за развој на електронска база на податоци за организиран криминал и корупција, ќе се изврши анализа на потребите за обезбедување на хардвер, софтвер, и кадровски ресурси. Исто така, заради унапредувањето на системот на казнено законодавство, надлежноста за водење истрага ќе премине од истражните судии на јавното обвинителство.

Во 2008 година ќе профункционира системот за собирање, следење и размена на податоци за организиран криминал и корупција, и заеднички пристап до базите на податоци, помеѓу Јавното обвинителство, Царинската управа, Управата за јавни приходи, Финансиската полиција, Бирото за перење на пари. Ќе зајакне институционалниот капацитет на специјализираните оддели на организиран криминал во судовите, со просторни услови, опрема, кадровски потенцијал, обуки и слично.

Ќе се унапредува системот на бесплатна правна помош, а со активности за имплементација на Стратегијата за инфо-комуникациски технологии во правосудство, ќе се воспоставува ефикасна и функционална информатичка технологија.

Натамошното унапредување на законодавството во управната сфера ќе се врши преку поедноставување на управната постапка, и скратување на роковите за постапување. Во 2008 година ќе зајакнат институционалните и административните капацитети на пенетерцијарниот систем, односно, адаптација и доградба на заворите, и отпочнување со редовна работа на Центарот за обукување на вработените во казнено - поправните установи.

Реформи на пазарот на работна сила

Реформите и активностите во рамките на пазарот на работна сила во 2008 година ќе се остваруваат во рамки на утврдените политики и мерки зацртани во Програмата за работа на Владата на Република Македонија за периодот 2006-2010 година, Националната стратегија за вработување 2010 година и Националниот акционен план за вработување (2006-2008) година.

Имено, и понатаму, приоритетна цел на политиката за вработување на Владата на Република Македонија е поттикнување на вработувањето и намалување на невработеноста. Ова ќе се реализира со поттикнување и зголемување на економскиот раст и развој, зголемување на конкурентноста, пораст на домашните и странски инвестиции, подготовка на локални акциони планови, како и поддршка на активни мерки за вработување на одделни групи (млади лица, долгорочно невработени, ранливи групи) и слично.

Во рамки на CARDS-twinning Проектот, ќе се обезбеди ревидирање на националното законодавство од областа на трудот, со цел да се унапреди капацитетот на земјата и да се зајакне на пазарот на трудот, заради подготовка за пристапот кон ЕУ.

Во функција на намалување на регистрираната невработеност, ќе продолжат активностите и ќе се преземат мерки за изнаоѓање на посеопфатни решенија за прекинување на поврзаноста на статусот на невработено лице и универзалните гарантирани права на здравствена и социјална заштита.

Значајна улога за развивањето на ефикасни политики за вработување има и капацитетот на институциите поврзани со пазарот на трудот. Заради тоа, ќе продолжат реформите на институциите во областа на пазарот на трудот, во насока на организација на работа, примена на современи менаџерски техники, буџетирање, планирање, набавка на опрема заради добивање на компатибилна база на податоци, методите на работа насочени кон активни мерки за вработување, воспоставување на систем за мониторинг и евалуација на политиките и мерките за вработување и друго.

Така, во рамките на CARDS Проектот за политики за вработување - III фаза, предвидено е да се зајакнат капацитетите на сите релевантни институции за ефективно имплементирање, мониторинг и евалуација на целите поставени во Националната стратегија за вработување 2010 година и Националниот акционен план за вработување 2006-2008. Проектот опфаќа градење на

капацитетите на вработените во Министерството за труд и социјална политика, понатамошна модернизација на Агенцијата за вработување на Република Македонија и нејзините локални центри, како и зајакнување на капацитетите на социјалните партнери за бипартитен и трипартитен социјален дијалог за прашањата поврзани со политиките за вработување и трудовите прашања.

Заради унапредување на процесот на креирање на политиките на пазарот на трудот, истражувањето и анализата на потребите од вештини на пазарот на трудот, кои неодамна добија поголемо значење, ќе бидат редовна активност на Агенцијата за вработување на Република Македонија.

Во рамки на Инспекторатот за труд, ќе се работи на развој, модернизација и зајакнување на ресурсите, преку зголемување на бројот на инспектори и нивна едукација за подобрување на работата.

Во 2008 година, ќе се развива, јакне и унапредува социјалниот дијалог на национално и локално ниво, и ќе продолжи да се поттикнува колективното договарање на сите нивоа, со цел имплементација на политиките за вработување и усогласување со мерките и политиките на економскиот развој.

Пензиско и инвалидско осигурување – Со воведување на доброволно капитално финансирано пензиско осигурување, ќе се заокружи процесот на реформата на пензискиот систем во Република Македонија, и ќе се донесе посебен закон за доброволно капитално финансирано пензиско осигурување. Неговата примарна цел во Република Македонија е:

- обезбедување повисок приход по пензионирањето за осигурениците кои се веќе осигурани во едностволбниот или двостолбниот пензиски систем (задолжително пензиско и инвалидско осигурување), а кои сакаат и се во можност да издвојат дополнителни средства заради поголема материјална сигурност или одржување на повисок стандард на живеење по пензионирањето;

- обезбедување пензија на лицата кои не се опфатени со задолжителното пензиско осигурување лично за себе или од други лица, односно, долгорочно невработените, вработените на проекти или во странски мисии, брачните другари кои не се вработени и други лица, без оглед дали се во работен однос или се невработени;

- обезбедување предуслови за воспоставување на професионални пензиски шеми во процесот на усогласување на системот на социјално осигурување во Република Македонија со системот во Европската Унија.

Воведувањето на доброволното капитално финансирано пензиско осигурување се очекува да има значајно влијание врз економијата во целина, преку зголемување на штедењето на населението, зголемување на моќта на инвестирањето, поттикнување на развојот и продлабочување на пазарот на капитал, преку инвестирање на средствата на пензиските фондови, поттикнување на побарувачка за нови инструменти и нови финансиски услуги, итн. Со регулирање на доброволно пензиско осигурување се воспоставува и законска рамка за организирање професионални пензиски шеми и усогласување со европските текови. Националните причини за прифаќање на директивата на Европскиот парламент од оваа област се исти како и оние во образложението на директивата, односно дека, поради растечкиот притисок врз системите за социјално осигурување, професионалните пензии во иднина сè повеќе и повеќе ќе имаат улога на дополнување. Оттука, тие се една од мерките за зајакнување на европскиот социјален модел.

Во 2008 година ќе се следи тековното финансирано пензиско осигурување, посебно во делот на хармонизацијата на основните и инвалидност, согласно измени на Законот за пензиско и инвалидско осигурување.

Исто така, Министерството за труд и социјална политика има обврска да ја координира постапката за консолидирана наплата на сите социјални придонеси, согласно писмото на намери од аранжманот со ММФ, за интегрирање на наплатата за социјалните придонеси. Во овој дел, Фондот на пензиско и инвалидско осигурување на Република Македонија ќе почне да ги наплатува сите придонеси за социјално осигурување и истите веднаш ќе ги пренесува до соодветните фондови, сметано од 1 април 2008 година. Министерството треба да подготви меморандум за соработка со сите три фонда, како и со Министерството за здравство.

Во однос на промените во делот на инвалидноста, се предлага редефинирање на инвалидноста, која во земјите на опкружување на Република Македонија и во законодавството на ЕУ се дефинира како општа неспособност за работа, или професионална неспособност за работа. Со таквото дефинирање на инвалидноста се обезбедува поголема флексибилност на пазарот на трудот, а исто така произлегува и редефинирање на правото по основ на професионална неспособност за работа. Ваквата дефиниција е посоодветна на искористувањето на работната способност и мобилноста на пазарот на трудот, а се одразува и на средствата потребни за обезбедување на правата од пензиско и инвалидско осигурување.

Реформи во финансискиот систем

Во текот на 2008 година, Владата на Република Македонија ќе продолжи со реформи на финансискиот систем во банкарскиот сектор, осигурувањето, пазарот на капитал и системот на платен промет.

Банкарски сектор - Кај финансиските услуги (банкарски и други услуги, како што се лизинг, кредитирање, парични картички и сл.) во 2008 година ќе продолжи реализацијата на Акциониот план за европско партнерство и ревидираната НПРАА, со што ќе се постигне перманентно следење и имплементирање на соодветното право на Унијата.

Заради натамошна либерализација, развој и јакнење на финансискиот сектор, преку поттикнување на домашните и привлекување на странски инвестиции, во 2008 година ќе се спроведат следните активности:

- заокружување на подзаконската рамка за имплементација на Законот за банките, со што всушност ќе отпочне примената на новите стандарди за сигурно и стабилно работење на банките, како што се корпоративното управување, оценка и следење на ризиците со кои се соочуваат банките, ризично ориентирана банкарска супервизија и сл.;

- заокружување на правната рамка за заштита на корисниците на кредити преку донесување на подзаконските акти поврзани со Законот за заштита на потпотрошувачи при договори за потпотрошувачки кредити, со што ќе се овозможи од 1 јануари 2008 година да отпочне примената на Законот во пракса;

- воспоставување на приватно кредитно биро кое на давателите на кредити ќе им овозможи ефикасно управување со кредитниот ризик.

Поддршка на претприемништвото, мали и средни претпријатија - Во 2008 година ќе се направи студија за идниот статус и функции на Македонската банка за поддршка на развојот со цел, преку измена на регулативата, да се овозможи ефикасна и ефтина поддршка на мали и средни претпријатија, извозот и приоритетните дејности.

Систем на осигурувањето - Во областа на осигурувањето, во текот на 2008 година ќе се изврши институционално и административно јакнење на супервизорскиот орган, преку воспоставување Агенција за супервизија на осигурување, во согласност со принципите и стандардите на Меѓународната Асоцијација на осигу-

рителни супервизори (IAIS). Акцентот ќе се стави на поголема и поефикасна имплементација на законската регулатива, донесување на подзаконски акти кои произлегуваат од Законот за супервизија на осигурување во насока на детално регулирање на мерките за управување со ризик, како и постапките и процедурите за спроведување супервизија. Исто така, ќе се врши натамошно усогласување на законската регулатива со директивите и другите прописи на Европската Унија, унапредување на постапките и процедурите на спроведување супервизија заради развивање модерен систем на надзор и контрола насочен кон перманентно следење на работењето на друштвата од аспект на нивната изложеност на ризици и преземање на превентивни и корективни мерки, како и премин од супервизија базирана на контрола на усогласеноста со законите кон супервизија базирана на проценка на ризици.

Систем за сметководство, платен промет и ревизија - Во областа на системот на сметководството, платниот промет и ревизијата, активностите за 2008 година ќе бидат насочени кон исполнување на обврските кои произлегуваат од НПРАА од областа на платниот промет, државната и комерцијалната ревизија, како и сметководството.

Пазар на капитал - Во 2008 година во областа на пазарот на капитал посебно внимание ќе се посвети на имплементацијата на новиот Закон за инвестициски фондови и донесување на подзаконската регулатива.

Комисијата за хартии од вредност во 2008 година ќе започне со имплементација на Акциониот план на Стратегијата за спроведување на Законот за хартии од вредност во периодот од 2007/2012 година. Исто така, во текот на 2008 година, Комисијата за хартии од вредност ќе пристапи кон ризично базирана супервизија врз учесниците на пазарот на капитал.

Претприемништво и развој на мали и средни претпријатија

Во 2008 година, ќе се имплементира ревидираната Национална стратегија за развој на малите и средни претпријатија и Програмата за развој на претприемништвото, конкурентноста и иновативноста на мали и средни претпријатија за периодот 2007-2010 година. Врз овие документи ќе се донесе Годишна Програма за развој на претприемништвото, конкурентноста и иновативноста на мали и средни претпријатија.

Со годишната Програма за развој на претприемништвото, конкурентноста и иновативноста на мали и средни претпријатија, во 2008 година ќе продолжи поддршката и кофинансирањето на нови бизнис - инкубатори, трошоците на Регионалните центри, ваучерскиот систем на советување, претприемачко дообразование, организирање на европски ден на претприемачите, подигање на свеста за инфо-комуникациските технологии и кампањи за воведување на стандарди и квалитет во работењето и заштитата на правата од интелектуална сопственост.

Мерките и активностите кои ќе се спроведуваат во 2008 година, ќе бидат насочени кон создавање на поттикнувачка клима за отворање на нови и јакнење на постојните микро, мали и средни претпријатија и занаетчиј, како и развој и унапредување на институционалната инфраструктура за поддршка на бизнисот.

Во 2008 година ќе продолжи процесот на јакнење и развој на институционалната инфраструктура преку: отворање нови бизнис центри и нови бизнис инкубатори и поддршка на работата на оперативен едношалтерски систем, Фонд за развој на човечки ресурси-Академија за менаџери, оперативен инкубатор (SEC) институционализација на Форум за дијалог меѓу јавниот и приватниот сектор, Инфо-пултот за соработка на регионалните центри за деловна поддршка и евро-инфо-ко-респондентниот центар.

Други мерки за подобрување на бизнис климата

Во 2008 година ќе продолжат активностите за унапредување на деловната клима опфатени со проектот BERIS - поддржан од Светската банка, со кој се овозможува воведување на механизмите за оценка на сите нови прописи во постапката на нивното донесување (RIA) и Гилотина во македонското законодавство.

Со Проектот (започнат во 2007 година) ќе се постигне (а) подобрување на деловното законодавство на Република Македонија, кое треба да придонесе кон намалување и отстранување на административните бариери за отпочнување и водење бизнис; (б) институционално и кадровско зајакнување на институциите за квалитет, со цел квалитетно извршување на функциите за обезбедување на извоз и увоз на стоки според меѓународните норми и стандарди; (в) институционално и кадровско зајакнување на Комисијата за заштита на конкуренцијата, поради ефикасна имплементација на македонското законодавство за заштита на конкуренција и давање државна помош во согласност со Европското право; (г) овозможување полесен пристап до информации кои се неопходни за водење бизнис преку унапредување на кредитниот регистар во Народната Банка на Република Македонија.

Во 2008 година ќе се имплементира Програмата за поттикнување на инвестициите во Република Македонија (2007-2010), со спроведување на мерките и активностите од Акциониот план со предвидената динамика. Ќе се спроведуваат активности за финансиско и кадровско зајакнување во Агенцијата за странски инвестиции на Република Македонија; промовирање на Република Македонија како атрактивно место за инвестирање; реализација на Проектот на Европската агенција за реконструкција за унапредување на инвестициската клима (оценка на постојните политики, јакнење на капацитетот-за промоција со обука и маркетинг стратегија); организирање на Пленарна сесија и билатерални состаноци за Мисијата на OECD - Повелба за инвестиции; изработување и печатење на промотивен материјал за потенцијалните инвеститори; подигнување на свеста за значењето на јавно-приватниот дијалог и развивање на мерки и инструменти со кои ќе се поттикне културата на добро корпоративно управување и корпоративна општествена одговорност.

Во 2008 година, за имплементација на Законот за безбедност на производите, ќе се спроведуваат активности за имплементација на повеќе од 20 правилници, кои се усогласени со европските директиви за пропишување на техничките барања за различни технички области, за кои ќе се врши постапка за акредитација и овластување на тела за оценка на сообразност, за потврдување на нивната компетентност согласно условите пропишани во техничките правилници. Ќе се води Регистер за овластување на тела за оценка на сообразност и ќе се следи нивното работење на домашниот пазар и позициите кои ќе започнат да ги градат спрема внатрешниот пазар на ЕУ. Врз овие основи, ќе отпочнат преговори за членство на Република Македонија во Европскиот Протокол за оценка на сообразност (РЕКА), за технички области за кои постои индустриско производство во Република Македонија.

Во 2008 година ќе се пристапи кон активности за склучување на билатерални договори за меѓусебно признавање на резултатите од испитување на техничките производи, со заинтересирани земји-членки на ЕУ. Ќе продолжи спроведувањето на неколку значајни проекти со техничка поддршка од меѓународните институции, и тоа:

- Проект за транспозиција на техничките ЕУ директиви во македонското законодавство и создавање на инфраструктура за квалитет 2005-2009 година, кој е технички поддржан од ГТЗ (GTZ);

- Проект за надзор на пазарот на техничките производи;

- Проект за моторни возила, кој е технички поддржан од ГТЗ за изготвување на Закон за моторни возила и подзаконски акти.

Во 2008 година ќе се реализира Акцискиот план на Програмата за развој на метролошката инфраструктура и ќе се спроведуваат активности за активирање на целокупната метролошка опрема, изготвување и имплементација на регулативата по Регулаторната гилотина од Законот за метрологија и Законот за контрола на предмети од скапоцени метали, и други активности.

Во областа на стандардизацијата, ќе се развива системот на доброволна стандардизација со активности за реализација на Програмата за усвојување на македонски стандарди, усвојување на европските стандарди, како техничка поддршка за имплементација на техничкото законодавство, соработка со бизнис заедницата, со цел поддршка за излез на странски пазари, преку зголемување на квалитетот и конкурентноста на македонските производи.

Се планира отпочнување со Проектот за акредитација, кој е технички поддржан од ГТЗ, за регулирање на областа на акредитација, според постојните прописи на примена во ЕУ.

Реформи во здравствениот сектор

Стратешки приоритет во здравствениот систем во 2008 година е развивање на системот на здравствена заштита и обезбедување на компатибилност со системот на ЕУ, со што ќе се овозможи и слободно движење на здравствените професионалци, услуги и пациенти.

Здравствениот систем ќе функционира согласно Здравствената стратегија, во која на долг рок се утврдени повеќе приоритети. Здравствениот систем ќе обезбеди правичен пристап до сите основни здравствени услуги и превентивни мерки, а пред се за вулнерабилните групи. Ова ќе се постигне со целосен опфат на населението со основниот пакет на здравствени услуги, во рамки на задолжителното здравствено осигурување и преку избран лекар и сестра.

Специјалистичко-консултативната здравствена заштита и понатаму ќе се спроведува во специјалистички ординации, поликлиники и здравствени домови во општините во кои што нема болници, а каде што има болници таа ќе се интегрира и укажува и во рамките на болниците. Ова ќе придонесе за рационално користење на дијагностичката опрема, ќе се избегне дуплирање на процедури и рационално ќе се користи кадарот. Општите болници ќе обезбедуваат стандардизиран вид на здравствени услуги од секундарно ниво.

Ќе се направи анализа на болничките капацитети, ќе се спроведе реорганизација и ќе се дефинира видот на услугите, што ќе се обезбедуваат на секундарно и терциерно ниво. Капиталните инвестиции во јавните и приватните болнички установи и воведувањето на нови технологии, ќе се вршат по претходно одобрение, согласно претходно утврдени стандарди и потреби. Приоритет ќе се даде на понатамошниот развој на дневните болници и амбулантско решавање на здравствените проблеми.

Финансирањето на здравствената заштита и понатаму ќе се темели врз здравствено осигурување. Основен извор за прибирање на средствата ќе бидат придонесите од плата и други надоместоци, кои ќе се слеваат во единствен државен фонд за здравствено осигурување, со строги критериуми и финансиска контрола од Владата. Стапките на придонесите за здравствено осигурување ќе останат на исто ниво, ќе се подобри наплатата на придонесите, а средствата ќе се користат за поефикасни здравствени услуги. Заради подобрување на наплатата на придонесите на Фондот за здравствено осигу-

рување, преку воведување на системот за заедничка наплата на придонесите, лоциран во Фондот за пензиско и инвалидско осигурување на Македонија, континуирано ќе соработуваат Министерството за финансии, Министерството за здравство и Министерството за труд и социјална политика.

Фондот за здравствено осигурување ќе се зајакне и реорганизира за исполнување на основната функција во спроведувањето на здравственото осигурување и ефикасно управување со средствата. Планот на расходите на Фондот за здравствено осигурување постепено ќе преминува во план заснован на купување на потребниот вид и обем на здравствени услуги по договорени цени. Ќе зајакнува буџетската и финансиската дисциплина во сите сегменти на работењето, со понатамошно градење на веќе поставен систем на буџетирање, во согласност со утврдената законска рамка. Во оваа смисла, ќе се подобрува задолжителното, финансиско, месечно известување до Фондот од страна на здравствените установи. При тоа, ќе се зацврсти системот на финансирање и утврдување на буџетите на здравствените установи, врз основа на видот и обемот на извршени здравствени услуги, квалитетот на истите и задоволството на пациентите.

Основниот пакет на здравствени услуги, ќе биде прецизно утврден, јасно дефиниран и транспарентно изразен, според потребите на населението, а ќе овозможи подобра пристапност и подобар квалитет на здравствени услуги.

И понатаму ќе зајакнува контролната функција на Фондот, низ развој, унапредување и интензивирање на активностите на *ex ante* (однапред) контрола на финансиското работење на јавните здравствени установи, со цел да го зајакне процесот на буџетското работење и почитување на буџетската и финансиската дисциплина во јавните здравствени установи, како и економично, наменско и рационално трошење на финансиските средства во здравствените установи. Покрај тоа, ќе следи и контрола за остварувањето на видот и обемот на здравствените услуги во здравствените установи и постапување согласно законската регулатива, и контрола на системот на вредности, за активностите поврзани со остварување на договорените цели. Квалитетот на услугите и задоволството на пациентите ќе бидат резултати кои ќе се оценуваат и по кои ќе се постапува. Фондот за здравствено осигурување ќе остане единствен купувач на здравствени услуги од Основниот пакет на здравствени услуги. Приватни компании може да осигуруваат граѓани за дополнителни услуги на доброволна основа. Плаќањето на здравствените услуги ќе се врши само врз основа на склучени договори за одреден вид и обем на здравствени услуги со дефинирани цени.

Примарната здравствена заштита ќе се плаќа според капитациониот модел за обезбедени здравствени услуги, а Фондот за здравствено осигурување ќе продолжи да обезбедува финансиски стимулации засновани на висок опфат со превентивни активности, рационално упатување на повисоко ниво на здравствена заштита и рационално препишување на рецепти, согласно медицината базирана на докази.

Воспоставувањето интегриран здравствен информатички систем ќе биде посебен приоритет, а ќе се воспостави согласно препораките дадени во Стратегијата за развој на интегриран здравствен информатички систем од 2006 година. Функционалната интеграција на здравствените информатички системи ќе се постигне со стандардизација и структурата на податоците; процесите на трансфер на податоци; заштитата на податоците; и архитектурата на системите за постапување со информации. Електронски формулари со дигитален потпис ќе се воведат со националните номенклатури, закони и акти. Ќе се изготви законска и номенклатурна

рамка за здравствениот информатички систем, што ќе опфати хармонизирање на постојните закони и подзаконски акти, изготвување нов закон за интегриран здравствен информатички систем, воведување нови меѓународни класификации за медицинска здравствена статистика и евиденција, како и воведување меѓународни стандарди, како неопходен предуслов за постигнување здравје. Краткорочни приоритети на Стратегијата за интегриран здравствен информатички систем се: довршување на информатичкиот систем во Фондот за здравствено осигурување на Македонија, имплементација на болнички информатички систем и создавање унифицирани регистри (унифицирани системи за шифрирање).

Во болничката здравствена заштита, реформите се насочени кон воспоставување на нов систем на менаџирање од страна на двајца директори (стручен и финансиски). Во партнерство со Школата за јавно здравје при Медицинскиот факултет во Скопје, спроведена е обука на над 400 експерти, кои се очекува да придонесат во унапредувањето на стручното и финансиското работење на болниците.

Се очекува реорганизацијата на Клиничкиот центар, да овозможи поедноставно воведување и исплаќање на здравствени услуги, по системот на дијагностички поврзани групи (систем со 19 подгрупи), подобрување на квалитетот на здравствените услуги и материјално финансиската компонента од клиниките, подигање на нивото на задоволство на пациентите, соодветни финансиски механизми на наградување на здравствените работници и зголемување на финансиските вложувања. Особено, ќе се внимава новиот функционален модел на Клиничкиот центар, да обезбеди функционирање на клиниките и институтите, како целина при испораката на основните дејности, како што се терциерните здравствени услуги, едукациската и истражувачката дејност, како и да овозможи функционална поврзаност на сите правни субјекти (клиники и Институты) со Медицинскиот факултет, во сите сегменти во обавувањето на наставна и истражувачка дејност. Во тек е постапката за проценка и операционализација на формирањето на 31 нов правен објект (30 клиники и институти и една заедничка служба) и формирање на нов Ургентен центар.

Во 2008 година, предвидени се и одредени инвестиции насочени кон: обновување на медицинската опрема, капитални инвестиции, компјутерската технологија и унапредување на здравството во делот на зависностите. Со одлука на Владата на Република Македонија, ќе се инвестираат 40 милиони евра за набавка на нова софистицирана медицинска опрема. Средствата се обезбедени од Буџетот на Република Македонија и од Буџетот на Фондот за здравствено осигурување. На овој начин ќе се обезбеди воведување на најсовремена светска медицинска технологија за врвна здравствена заштита на населението, а преку регионалната дисперзија на врвната дијагностика, ќе се подобри достапноста на здравствена заштита на населението. Преку капитална инвестиција се планира да се изврши и градежна реконструкција на јавните здравствени установи, како и изградба на нови објекти, а во интерес на обезбедување на одржлив систем за справување и контрола на зависностите, отворање на Национален центар за зависности во Скопје и центри во Републиката.

Преку овие инвестиции ќе се реализира иницијативата за воспоставување на Центар за Позитронска емисиона томографија (ПЕТ центар), што претставува врвна метода за дијагностика во онкологијата, хематологијата, кардиологијата и неврологијата. Воспоставувањето на ПЕТ центарот ќе се спроведе во соработка со Меѓународната агенција за атомска енергија.

За подобрување на достапноста на здравствена заштита за над 100.000 корисници, кои живеат во оддалечени селски подрачја, се планира изградба на 25 амбуланти.

Спроведување на процесот на децентрализација

Продолжувањето на процесот на децентрализација во 2008 година, и понатаму е утврдено како стратешки приоритет на Владата на Република Македонија. Прераспределбата на јавните надлежности е направена во полза на локалната управа, меѓутоа, и понатаму се потребни дополнителни активности и мерки во функција на подобрување на општинските перформанси и подобрување на квалитетот на локалните услуги.

Во Програмата за спроведување на децентрализацијата 2008–2010 година, планираните приоритетни активности за спроведување на децентрализацијата ќе се фокусираат на следното:

- развивање иницијативи за подобрување на правната рамка за локалната самоуправа;
- подобрување на комуникацијата со реформата;
- спроведување на годишните програми за обука на државните службеници од локалната управа;
- учество на локалната управа во ЕУ програмите;
- проширување на најдобрата практика за меѓуопштинска соработка и
- создавање на координативно тело и воспоставување процедури за имплементација.

Програмата за спроведување на децентрализацијата 2008–2010 ќе се спроведува откако претходно ќе се формира механизам за донесување одлуки, во координација на Министерството за локална самоуправа.

Регионален развој - Новата политика за регионален развој, согласно Законот за рамномерен регионален развој, ќе се заснова врз промовирање на полицентричниот модел на развој и отстранување на диспаратите помеѓу планско развојните региони. Ова со цел да се забрза развојот на планските региони, да се зачува културниот идентитет на заедниците и да се поддржи меѓуопштинската, регионална и прекугранична соработка.

Ќе се формираат развојно плански региони на ниво на постојните статистички региони НУТС 3. Со Законот е утврдено Бирото за стопански недоволно развиените подрачја да се трансформира во Биро за регионален развој, процес кој е планиран да се оствари во 2008 година. Исто така, утврдено е конституирање на Национален совет за регионален развој, додека на ниво на развојно плански региони е утврдено конституирање на Центри за регионален развој. Основа на планирање и програмирање на рамномерен регионален развој ќе биде Стратегијата за регионален развој на Република Македонија, како долгорочен плански документ, а ќе се изготват и Програми за развој на 8 планско развојните региони.

Министерството за локална самоуправа е надлежен орган за спроведување на 2-та компонентна на ИРА инструментот или прекугранична соработка. Оттука, во 2008 година ќе започне имплементацијата на проекти од програмите за прекугранична соработка кои ќе бидат одобрени од страна на Европската Комисија.

Политики од областа на животната средина

Во областа на животната средина, во 2008 година активностите на Владата ќе бидат насочени кон продолжување на процесот на приближување кон ЕУ, во насока на подобрување на капацитетите, институционално реструктурирање и зајакнување на администрацијата на централно и локално ниво.

Во 2008 година ќе се имплементира Стратегијата за апроксимација во областа на животната средина кон ЕУ законодавството, за обезбедување на потребните механизми за привлекување на максимално ниво на надворешна финансиска поддршка, во форма на непо-

вратна помош и заеми. Во процесот на децентрализација, исполнувањето на обврските од Охридскиот рамковен договор, вклучува реорганизација преку делегирање на суштински обврски и надлежности на локалната самоуправа.

За воспоставување на концепт за одржлив развој на национално и локално ниво, се очекува реализирањето на Националната стратегијата за одржлив развој на Република Македонија (2006–2008). Вградувањето на заштитата на животната средина во останатите секторски политики ќе обезбеди поодржлив развој на различните сектори на ефикасен и економичен начин. Во таа насока, ќе зајакнуваат капацитетите на администрацијата на централно и локално ниво за спроведување на законодавството, и потребата од капитални инвестиции во животната средина, за исполнување на барањата на правото на ЕУ.

Во 2008 година ќе продолжи процесот на приближување кон политиките на ЕУ во областа на животната средина, кон основното законодавство, односно подготовка на подзаконски акти кои произлегуваат од законите за животна средина, управување со отпад, природа, управување со воздух, води, генетски модифицирани организми и бучава.

Посебен акцент ќе се стави на имплементацијата на стратегиите за инвестиции, за отпад, за води, за природа, и др. Во насока на имплементација на политиките од областа на животната средина, значајни мерки треба да се реализираат за:

- Воспоставување на интегриран систем за управување со отпад;
- Воспоставување на системи за интегрирано управување со води и третман на отпадни води;
- Заштита на природата и биолошката разновидност;
- Заштита на воздухот од загадување;
- Воспоставување на мониторинг на сите медиуми од животната средина и
- Изработка на просторни планови и имплементација на Просторниот план на Република Македонија.

Во 2008 година ќе се овозможи користење на политиката за заштита на животна средина за подобрување на процесот на одлучување во останатите секторски политики, вклучувајќи и остварување баланс помеѓу економската ефикасност и ефективност на заштитата на животната средина преку поголемо искористување на економските инструменти. Воведувањето на економски инструменти во форма на даноци, надоместоци, дозволи со кои може да се тргува, субвенции и други инструменти има за цел да обезбедат подобрувања во квалитетот на животната средина, пред се преку промена на структурите на цените, што ќе ги мотивира економските субјекти да го променат однесувањето во полза на животната средина.

Во доменот на заштитата на воздухот, се предвидува користење на економски инструменти за намалување на употребата на супстанции што го осиромашуваат озонот. Во областа на климатските промени, воведување на надоместок на CO₂ за енергетските извори претставува позитивно средство за поттикнување на промени во однесувањето. Данокот на емисиите на CO₂ може дополнително да ги поддржи ефектите од активностите поврзани со предвиденото унапредување на енергетската ефикасност и користењето на обновливи извори на енергија.

Се предвидува плаќање на такси за користење на природните ресурси и минералните ресурси, а ќе се испитаат опциите за поефективна имплементација на системот на такси за сеча на дрва и намалување на бесправната сеча.

Делот на правото на ЕУ за отпад содржи барања за рециклирање, повторно користење и биолошки третман на биоразградливите отпадоци. Приоритет ќе се даде на испитувањето на можностите за воведување на такса за намалување на користење на пластичните кеси и ПЕТ контејнерите, а ќе се испита и можноста за рефундирање по поврат за старите возила, со цел да се овозможи соодветен третман и одлагање на старите возила. Исто така, ќе се воведат системи за такси на увозот на горива, а приходот од нив ќе се користи за финален третман и одлагање на отпадните масла и за поттикнување на соодветно постапување со отпадните масла.

Со отстранување на оловниот бензин ќе се стимулира побарувачката за други видови на почисти горива, како што е дизелот со ниска содржина на сулфур, бензинот со ниска содржина на бензол и биогоривата.

Повисоките и подобро применувани такси за корисниците за комуналните инфраструктури ќе мотивираат домаќинските работења и ќе промовираат инвестиции во почисти технологии. Во таа насока ќе се испитаат реалноста, трошоците и добивките за забрзување на воведувањето на технологии за почисто производство и процеси во индустријата.

Со донесувањето на Законот за води, кој содржи одредби за надоместоците за отпадна вода за посебни супстанции, ќе се финализира изработката на дел од техничка документација за управување со отпад и третман на отпадни води (Физибилити студија за третман на отпадни води во Скопје, донација на Јапонската Влада, Физибилити студија за интегрирано управување со отпад во Скопскиот и Полошкиот регион, Програма за инвестиции за 2007 и 2008 година, МЖСПП).

Во 2008 година, ќе зајакнат административните структури потребни за обезбедување на ефикасно управување со животната средина, особено на новите надлежности на локалната самоуправа во процесот на децентрализација.

Надворешно трговска размена и промоција

Развојот на конкурентноста на корпоративниот сектор во индустријата, примената на ЦЕФТА 2006, развојот на претприемништвото и малите и средни претпријатија, создаваат реални основи во 2008 година, да се предвиди пораст на извозот од 9% на годишно ниво, со истовремен пораст на увозот од 14%.

За поддршка на растот на извозот во 2008 година, ќе се продолжи со мерките за поддршка на деловните активности за извоз, создавањето на домашен бренд производи, воведувањето на ЕУ стандарди за квалитет, истражување на странските пазари со активна поддршка на Дипломатско-Конзуларните претставништва во странство, промоција и презентација на македонските производи во странство, поедноставување на процедурите за извоз и воведување на едношалтерски систем и контрола при единствено застанување и отстранување на нетарифните бариери во трговијата.

Промоцијата на македонските производи за извоз во 2008 година ќе се остварува со Програмата за поддршка на конкурентноста на македонските производи и услуги на странските пазари, преку надоместување на дел од трошоците на деловните субјекти за изработка на промотивни материјали (CD, Web, каталози, флаери), за изработка на идејно решение за дизајн на производ, организирање и учество на бизнис форуми во странство за интернет конекција, семинари, работилници, тркалезни маси и презентирање на одделни индустриски гранки на заеднички штанд на одредени саемски манифестации во странство.

Соработка со меѓународни финансиски институции

Во 2008 година, Владата на Република Македонија ќе продолжи да одржува високо ниво на соработка со меѓународните финансиски институции, пред сè, со Меѓународниот Монетарен Фонд, Светска банка, Европска инвестициона банка и Банка за развој при Советот на Европа.

Соработка со Светска банка - Во текот на 2008 година, соработката помеѓу Република Македонија и Светска банка ќе биде фокусирана на имплементацијата на постојните проекти финансирани од страна на оваа меѓународна финансиска институција, како и почетна имплементација на проектите од новата четиригодишна Стратегија на Светската банка за партнерство со земјата 2007-2010.

Соработка со Европска банка за обнова и развој (ЕБОР) - Согласно усвоената Стратегија на ЕБОР за Република Македонија, за периодот 2006-2008 година, Владата ја поддржува и охрабрува определбата на ЕБОР за нејзино поголемо учество и поддршка на развојот на приватниот сектор, со тенденција за остварување на сооднос на нејзиното портфолио на инвестирање во јавниот и приватниот сектор, во корист на приватниот сектор, како и за понатамошно зајакнување на финансискиот сектор.

Соработка со Европската инвестициона банка (ЕИБ) - Понатамошната Соработка со ЕИБ, ќе биде дефинирана со Рамковниот договор за регулирање на активностите на Европската инвестициона банка. Во однос на новите проекти ЕИБ, ќе ја финансира изградбата на автопат на делницата Демир Капија – Смоквица, а ќе продолжи и понатамошната реализација на Проектот за патишта II (Заобиколница околу Скопје).

Исто така, ќе продолжат да се користат средствата од Revolving фондот, создаден преку имплементацијата на АРЕКС Глобалниот заем, наменет за финансирање на мали и средни претпријатија. Имплементацијата на овие средствата се врши преку Македонска банка за поддршка на развојот, во соработка со деловните банки, преку кои ќе се канализираат средствата до крајните корисници.

Соработка со Банката за развој при Советот на Европа - Соработката главно ќе се одвива околу започнувањето на Проектот за изградба на спортски сали во средни училишта во Република Македонија, во чија финансиска конструкција СЕВ ќе учествува со заем од 12,5 милиони евра.

Во 2008 година се очекува да започне и Проектот за реконструкција на затворите. Средствата за овој проект ќе се обезбедат во поголем дел преку кредит од Банката за развој при Советот на Европа, но значајно учество ќе има и Владата на Република Македонија.

Соработка на билатерална основа - Соработката со Германија се одвива преку KfW банката. Во текот на 2008 година, ќе започнат втората фаза од Проектот за наводнување на јужниот регион на реката Вардар; проектот Водовод и канализација на општините – фаза I; ќе започне набавка на опрема и експлоатација на површинскиот коп за јаглен на рудникот Брод-Гнеотино за потребите на ЕЛЕМ АД – РЕК Битола.

Во 2008, ќе продолжи реализацијата на започнатиот проект за изградбата на браната на ХС Злетовица, финансиран со заем од Јапонија, преку Јапонската банка за меѓународна соработка.

Соработка со ЕУ и Европска интеграција

Во текот на 2008 година ќе продолжи спроведувањето на проектите, кои се финансираат во рамките на CARDS Програмата. Исто така, Република Македонија обезбеди пристап и до „Програмите на Заедницата“, преку кои се обезбедува трансфер на know-how и најдобрите искуства од други земји во областите на acquis.

Согласно Повеќегодишниот индикативен документ за планирање (MIPD) 2007-2009 на средствата од Инструментот за претпристапна помош - IPA, во 2008 година на Република Македонија и се ставени на располагање за користење вкупно 120,1 милиони евра (вклучувајќи и пренесени средства од алокацијата за 2007 година), од сите компоненти на IPA. За да отпочне користењето на овие средства, во 2008 година ќе се финализираат подготовките и ќе се воспостави оперативен децентрализиран систем за користење на Фондовите на ЕУ, преку финансискиот инструмент IPA. Во текот на 2008, треба да се потпише финансискиот меморандум за користење на IPA за 2008, како и финансиските меморандуми за билатерална помош.

До добивањето на акредитација за системот на децентрализирано спроведување на помошта од IPA, Република Македонија ќе има можност да ја користи помошта алоцирана во првите две IPA компоненти во износ од 82,4 милиони евра (Компонента I - Институционална надградба и Компонента II - Прекугранична соработка) за финансирање на проекти кои можат да се спроведуваат и на централизиран начин.

Во насока на успешното спроведување на процесот на европските интеграциони процеси, покрај редовното следење на спроведувањето на Спогодбата за стабилизација и асоцијација, во 2008 година активностите ќе бидат насочени кон следење на спроведувањето и редовно ажурирање на усвоената Национална програма за усвојување на правото на ЕУ (НРАА), која ги вклучува краткорочните и среднорочните активности за подготовка на Република Македонија за преземање на обврските за членство во ЕУ, преку континуирано усогласување на домашното законодавство со законодавството на Унијата, како и кон градење на институции неопходни за имплементација на законодавството, со проекции за фискални импликации. Имено, Програмата ќе ги опфати буџетските фондови и фондовите за странска поддршка потребни за спроведување на предвидените задачи. Ова е почетна основа за стратешкото планирање и планирањето на Буџетот на Република Македонија, во наредните години.

НРАА ќе ги вклучи обврските превземени со новото Пристапно партнерство и активностите насочени кон подобрување на утврдените области, согласно Мислењето на Европската комисија и Редовниот годишен извештај за напредокот во процесот на пристапување на Република Македонија во ЕУ. Мониторингот на реализацијата предвидува континуирана комуникација со министерствата и другите органи на државната управа, и изготвување на редовни извештаи за реализација на истата.

Усвоената програма, НРАА, ќе обезбеди добра почетна основа за започнување на процесот на преговори за членство. Во таа насока, во 2008 година, активностите ќе бидат насочени кон воспоставување на ефикасна преговарачка структура и градење на идните преговарачки позиции на органите на државната администрација.

Во 2008 година ќе продолжи и процесот на изработка за македонска верзија на *acquis communautaire* (правото на ЕУ). Се предвидува 10.000 страни на Службениот весник на ЕУ да бидат стручно преведени, ревидирани со конзистентна правна и техничка терминологија. Исто така, ќе продолжат и активностите кои се однесуваат на оспособување на државните службеници во органите на државната управа за прашања од ЕУ, односно спроведување на Оперативниот план за ЕУ обука 2008-2009.

Спроведувањето на информативна кампања за подигање на јавната свест за интеграција на Република Македонија во ЕУ и европските прашања, ќе продолжи

и во 2008 година, со што ќе се реализира Оперативниот план за информирање и комуникација со јавноста за 2008 година. Исто така, се планира изготвување на публикации, билтени, брошури, организација на информативни настани и редовно ажурирање и надградување на веб страницата.

Анекс: Основни макроекономски индикатори 2008-2010

Реален Сектор	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Бруто домашен производ						
- стапка на реален раст	4,1	3,73	6,0	6,0	6,5	6,5
- тековни цени, во милиони денари	286.626	308.772	333.845	364.492	397.888	434.345
- милиони ЕУР (номинален)	4.676	5.046	5.456	5.957	6.503	7.098
Инфлација (трошоци на живот, просек)	0,5	3,2	2,0	3,0	2,5	2,5
Плати (месечен просек, нето)						
- номинален пораст	4,0	7,3	6,3	7,5	8,0	8,5
- реален пораст	3,5	4,1	4,3	5,0	5,5	6,0
Пораст на вработеноста (во %)	1,5	4,3	4,0	4,0	4,0	4,0
Надворешен сектор						
Извоз (ф.о.б.), милиони САД долари	2.040	2.400	3.254	3.518	3.918	4.324
Увоз (ф.о.б.), милиони САД долари	3.097	3.681	4.794	5.461	5.932	6.341
Трговски биланс (милиони САД долари)	-1.057	-1.281	-1.540	-1.943	-2.014	-2.017
Трговски биланс (ф.о.б.) (% од БДП)	-18,2	-20,3	-22,6	-26,2	-24,9	-22,8
Дефицит на тековна сметка (милиони САД долари)	-81	-24	-200	-396	-431	354
Дефицит на тековна сметка (% од БДП)	-1,4	-0,4	-2,9	-5,0	-5,0	-4,0
Странски директни инвестиции (милиони долари)	97	350	363	403	495	443
- % од БДП	1,7	5,6	5,3	5,4	6,1	5,0
Фискален сектор						
Дефицит на општ владин буџет (% од БДП)	0,3	-0,6	-1,0	-1,5	-1,5	-1,5

Макроекономската политика за 2008 година ќе се објави во "Службен весник на Република Македонија".

Бр. 19-7369/1
26 ноември 2007 година
Скопје

Заменик на претседателот
на Владата на Република
Македонија,
м-р Зоран Ставрески, с.р.

МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ 1987.

Врз основа на член 6, став (7) од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр. 64/05 и 24/07), министерот за транспорт и врски донесе

П РА В И Л Н И К ЗА НАЧИНОТ НА ИЗДАВАЊЕ И ОДЗЕМАЊЕ НА ДОЗВОЛАТА ЗА ВРШЕЊЕ ЈАВЕН ПРЕВОЗ НА ПАТНИЦИ И СТОКА ВО ЖЕЛЕЗНИЧКИ СООБРАЌАЈ, ФОРМАТА И СОДРЖИНАТА НА ОБРАЗЕЦОТ НА ДОЗВОЛАТА, ФОРМАТА, СОДРЖИНАТА И НАЧИНОТ НА ВОДЕЊЕ НА РЕГИСТАРОТ ЗА ИЗДАДЕНИ И ОДЗЕМЕНИ ДОЗВОЛИ

1. Општи одредби

Член 1

Со овој правилник се пропишува начинот на издавање и одземање на дозволата за вршење јавен превоз на патници и стока во железнички сообраќај, формата и содржината на образецот на дозволата, формата, содржината и начинот на водење на регистарот за издадени и одземени дозволи.

II. Начин на издавање и одземање на дозволата

Член 2

(1) За издавање на дозвола, домашно правно лице поднесува писмено барање до Министерството за транспорт и врски на образец - формулар за издавање на дозвола за јавен превоз на патници и стока во железнички сообраќај (во натамошниот текст: дозвола).

(2) Кон барањето за издавање на дозвола, правното лице ги приложува и следните документи: документ со кои ќе докаже дека седиштето на правното лице/барател е на територија на Република Македонија, документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице, потврда дека не е отворена постапка за стечај и/или ликвидација, уверение дека на одговорното лице или член на орган на управување на правното лице со правосилна пресуда не му е изречена мерка на безбедност забрана за вршење дејност, документ дека е финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеца, доказ дека поседува стручни работници вработени кај барателот кој ќе обезбедат сигурен и безбеден превоз, доказ дека располага со квалитетен возен парк, доказ дека е осигуран во осигурително друштво.

(3) По прием на барањето се врши преглед на исправноста на доставената документација и доколку барањето е исправно, Министерството за транспорт и врски му издава дозвола на правното лице.

(4) Доколку при прегледот на доставеното барање и документација се утврди дека истата содржи недостатоци Министерството за транспорт и врски ќе побара од правното лице да ја достави потребната документација во определен рок.

(5) Во случај кога правното лице не постапи согласно укажувањата на Министерството за транспорт и врски согласно став (4) од овој член односно кога поднесеното барање не ги исполнува условите согласно Законот за железниците Министерството за транспорт и врски ќе го одбие барањето како неосновано.

(6) Формата и содржината на образецот на барање и формуларот со упаство за негово пополнување за издавање на дозвола се дадени во Прилог бр. 1 кој е составен дел на овој правилник.

Член 3

(1) Одземањето на дозволата на домашно правно лице се врши согласно случаите утврдени во член 9 став (1) од Законот за железниците.

(2) Министерството за транспорт и врски ќе ја одземе дозволата во рок од 15 дена сметано од денот на утврдувањето на состојбата.

III. Форма и содржина на дозволата

Член 4

(1) Образецот на дозволата е даден во А4 формат во бела боја.

(2) Образецот на дозволата од став (1) на овој член ги содржи следните податоци: грб на Република Македонија; назив: "Република Македонија"; назив на органот кој ја издава: "Министерство за транспорт и врски"; назив: "Дозвола за вршење на јавен превоз на патници и стока во железничкиот сообраќај", назив: 1. Држава која ја издава дозволата со рубрики: држава која ја издава дозволата, број на дозвола, закон кој се применува, орган кој ја издава дозволата, седи-

ште и адреса, нова дозвола/продолжување на дозвола, решение број, телефон и факс; назив: 2. Имател на дозвола со рубрики: железнички превозник седиште и адреса, регистарски број, телефон, факс и даночен обврзник број; назив: 3. Рок на важност со рубрики: важи од, одземена на, вид на услуга, товарен превоз/патнички превоз, продолжена на; назив: 4. Измена со рубрики: изменето на, опис на измената; назив: 5. Услови и обврски со рубрика: услови согласно членовите 6, 7, 8, 9, 10 и 11 од Законот за железниците ("Службен весник на Република Македонија" број 64/05 и 24/07); Дата на издавање, место за печат и потпис на овластено лице; назив: Дозвола-нотификација број. Содржината на образецот на дозволата е отпечатен на Македонски јазик.

(3) Формата и содржината на образецот на дозволата е даден во Прилог бр. 2, кој е составен дел на овој правилник.

IV. Форма, содржина и начин на водење на регистар на издадени и одземени дозволи

Член 5

(1) За издадени и одземени дозволи, Министерството за транспорт и врски води регистар.

(2) Регистарот од став (1) на овој член се води во форма на книга со димензии 420x297 мм, изработена во тврди корици и нумерирани внатрешни страни во бела боја. На предната страна на регистарот отпечатен е назив: "регистар за издадени и одземени дозволи за вршење јавен превоз на патници и стока во железнички сообраќај".

(3) Внатрешната страна на регистарот содржи: рубрика реден број; рубрика: Издадени дозволи за јавен превоз на патници во железнички сообраќај, со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште и адреса, датум на издавање на дозволата, број на дозволата, важност на дозволата, продолжување на дозволата; рубрика: издадени дозволи за јавен превоз на стока во железнички сообраќај, со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште и адреса, датум на издавање на дозволата, број на дозволата, важност на дозволата, продолжување на дозволата; рубрика: одземени дозволи за јавен превоз на патници во железничкиот сообраќај со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште, адреса, решение за одземање број; рубрика: одземени дозволи за јавен превоз на стока во железнички сообраќај со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште, адреса, решение за одземање број;

(4) Регистарот од став (1) на овој член се води во пишана и електронска форма, хронолошки според примените барања и се води за секоја година посебно.

(5) Формата и содржината на регистарот е дадена во Прилог бр. 3, кој е составен дел на овој правилник.

V. Завршна одредба

Член 6

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

Бр. 01-15135
30 ноември 2007 година
Скопје

Министер
за транспорт и врски,
Миле Јанакиески, с.р.

Прилог 1

До
Министерство за транспорт и врски
Комисија за издавање на дозвола за јавен превоз во железничкиот сообраќај
Адреса: Министерство за транспорт и врски
Ул: Црвена Скопска општина бр. 4,
1000 Скопје, Република Македонија

БАРАЊЕ

За добивање на дозвола за вршење јавен превоз во железничкиот сообраќај

Од _____ со адреса _____

Барам да ми се издаде Дозвола за вршење јавен превоз во железничкиот сообраќај
на _____ (патнички/товарен превоз) на
_____ (железничка мрежа/дел од железничка мрежа).

Во прилог на ова барање доставувам:

- Пополнет формулар,
- Бараната документација во еден оригинал и две копии заверени на нотар.

Скопје,
_____, 200_ година

Потпис овластено лице на барателот

М.П.



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

ФОРМУЛАР
ЗА БАРАЊЕ НА ДОЗВОЛА ЗА ЈАВЕН ПРЕВОЗ

Скопје

Дел 1. Детали за барателот

Име на барателот (од судскиот регистар)	
Седиште и адреса:	
Website адреса:	
Телефон:	
Факс:	

Овластено лице за секој дневен контакт при разработка на барањето:	
Име и Презиме:	
Работно место:	
Вид на образование:	
Адреса:	
Телефонски број/броеви:	
Канцеларија (со број на локал)	
Мобилен:	
Факс:	
E-mail адреса:	

Дел 2. Вид на барана дозвола (Барање за овластување за вршење на јавен превоз)

2а. За што кандидатот сака да аплицира? Обележете ги сите полиња за кои аплицирате (погледајте во упатството)

Патнички превоз	градски	☐
	приградски	☐
	регионален	☐
	сопствен	☐
	меѓународен	☐
Товарен превоз	внатрешен	☐
	сопствен	☐
	Меѓународен	☐
	Превоз на опасни материи	☐

2б. Ве молиме опишете ја услугата која ќе ја извршувате: (погледајте во упатството)

2в. Која е досегашната дејност на барателот. (погледајте во упатството)

2г. Од која дата барателот сака да стапи во сила дозволата? (погледајте во упатството)

2д. Кои други дозволи ги поседува барателот? (погледајте во упатството)

2е. Дали барателот има поднесено барње за добивање на други дозволи? (погледајте во упатството)

Дел 3. Информации за барателот

3а. Име на регистрирана компанија: (погледајте во упатството)

Адреса на регистрираната компанија:

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3б. Акционери во регистрираната компанија

Наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од целосниот издаден заеднички капитал. Ако има номинални акции, треба да биде наведено името на бенефицираниот корисник. (погледајте во упатството)

Целосно име на акционерот	Бр. На акции	Вид на акции	% од вкупниот број на издадени
---------------------------	--------------	--------------	--------------------------------

3в. Раководни лица и Одбор за управување во регистрираната компанија на барателот (<u>погледајте во упатството</u>)			
Одговорни Раководни лица во регистрираната компанија			
Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност
Одбор за управување во компанијата (<u>погледајте во упатството</u>)			
Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

3г. Име на Матично акционерско друштво (ако има такво): (погледајте во упатството):

Адреса на матичното акционерско друштво

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3.г. Акционери во матичното акционерско друштво

Ако барателот е филијала на друга компанија регистрирана надвор од Република Македонија, наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од тоталниот заеднички капитал. Во случај кога има номинални акции, исто така треба да се наведе името на бенефицираниот акционер.

Акции во матичното акционерско друштво

Полно име на акционерот	Бр на акции	Вид на акции	% од вкупно издадените

3f. Раководни лица и Одбор за управување на матичното акционерско друштво
(погледајте во упатството)

Одговорни раководни лица во матичното акционерско друштво

Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност

Одбор за управување во матичното акционерско друштво *(погледајте во упатството)*

Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

Дел 4. Услови за добивање на дозвола**4а. Потребни документи** *(погледајте во упатството)*

Следните документи треба да се достават кон потполнетиот формулар за барањето:

- I. документ со кои ќе докаже дека седиштето на правното лице/барател е на територија на Република Македонија,
- II. документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице,
- III. потврда дека не е отворена постапка за стечај и/или ликвидација,
- IV. уверение дека на одговорното лице или член на орган на управување на правното лице со правосилна пресуда не му е изречена мерка на безбедност забрана за вршење дејност,
- V. документ дека е финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеца,
- VI. доказ дека поседува стручни работници вработени кај барателот кој ќе обезбедат сигурен и безбеден превоз,
- VII. Доказ дека располага со квалитетен возен парк
- VIII. Доказ дека е осигуран во осигурително друштво

4.б. Годишна завршна сметка ревидирана од овластен ревизор за последни 12 месеци . *(погледајте во упатството)*

4.в План за работа (Бизнис план) *(погледајте во упатството)*

4.г. Извештај за други дополнителни достапни фондови. *(погледајте во упатството)*

4.д. Докумет за исплатени придонеси од плата за вработените. *(погледајте во упатството)*

4ѓ. Информации што се однесуваат на финансиска поддршка

Дали барателот прима финансиска поддршка од матичната компанија (доколку ја има)?

Не ☐

да ☐ *(погледајте во упатството)*

Дел 5. Список на потребни дописи/додатни информации

Потполнете ги овие полиња	Приложено	Не е приложение (дадете образложение)
1. Опис на активности или услуги	☐	☐
2. Опис на основни активности на барателот во моментот и по добивање на дозвола	☐	☐
3. Копија од други дозволи кои ги поседува барателот	☐	☐
4. Копија од други понесени барања за дозволи во други земји	☐	☐
5. Дијаграм што ја покажува структурата на регистрираната компанија	☐	☐
6. Дијаграм што ја покажува структурата на матичното акционерско друштво	☐	☐
7. Годишна завршна сметка ревидирана од независен ревизор	☐	☐
8. Ревизорски извештај	☐	☐
9. Биланс на состојба	☐	☐
10. Изјава за профит и загуби	☐	☐
11. Изјава за прилив на средства	☐	☐
12. План за работа	☐	☐
13. Извештај за дополнителни достапни фондови	☐	☐
14. Документ за исплатени придонеси на вработени	☐	☐
15. Информации за финансиска поддршка	☐	☐

56 Список на потребни дописи/додатни информации (продолжение)

Јас приложувам:	Приложено	Не е приложение (дадете образложение)
1. Документ од Централен регистер на Република Македонија со кој докажувам дека седиштето на регистрираната компанија е на територија на Република Македонија;	☐	☐
2. Документ од Судски регистар со кое докажувам дека компанијата е регистрирана за вршење на дејноста во железничкиот превоз (со или без влека на возови или само за влека на возови);	☐	☐
3. Документ од Суд со кој докажувам дека не е во тек стечајна постапка;	☐	☐
4. Докумет од казнена евиденција на Суд	☐	☐
5. Докумет издаден од Централниот регистар на Република Македонија со кој докажувам дека регистрираната компанија е економски и финансиски способна за вршење на оваа дејност	☐	☐
6. Докумет издаден од институција за вработување со кој докажувам дека во работен однос имам стручни работници	☐	☐
7. Докумет издаден од тело за сообразност за возилата	☐	☐
8. Докумет со кој докажувам дека сум осигуран во осигурително друштво	☐	☐

Упатство за потполнување на формуларот

1. Правното лице (во понатамошен текст: барателот) може да го поднесат барањето заедно со формуларот за барање за дозвола (во понатамошен текст: формуларот) во форма на компјутерски обработен текст, кој може да се најде на web страната на Министерството за транспорт и врски: www.mtc.gov.mk. Барателот мора да го следи форматот и формулацијата на формуларот, и целокупната документација да ја достави до архивата на:

Министерство за транспорт и врски

Улица „Црвена скопска општина“ бр. 4

1000 Скопје, Република Македонија

2. Барањето ќе се смета за примено:

- (a) Ако е доставено во архивата на Министерството за транспорт и врски; или
- (b) Ако е пратена преку претходно платена препорачана пошта.

3. Комисијата за издавање на дозвола од Министерството за транспорт и врски (во понатамошен текст: Комисија за издавање на дозвола, во скретен назив: „КИД“) во рок од потребните минимум 4 недели ќе го разгледа барањето поднесено од барателот. Ова подразбира дека доставената документација е целосна и комплетна со сите неопходно потребни информации и дека нема потреба од дополнителни писмени консултации.

4. Доколку КИД констатира дека доставените информации се некомплетни и нецелосни, односно недостасуваат потребните информации, КИД ќе се обрати писмено до барателот за доставување на дополнителни информации. Во рок од две недели од известувањето на КИД, барателот е должен да ги достави дополнително бараните информации до архивата на Министерството за транспорт и врски. Во овој случај, периодот за разгледување на барањето ќе трае минимум 4 недели од денот на примање на комплетните информации.

5. При поднесување на барањето се плаќа административна такса согласно Законот за административни такси („Службен весник на Република Македонија“, бр. 17/93, 20/96, 7/98, 13/01, 24/03, 19/04, 61/04, 95/05, 7/06, 70/06, 92/07). Ве молиме да не испраќате пари заедно со Вашето барање.

6. Надоместокот за издавање на дозволата се уплаќа по донесеното Решение од страна на министерот за транспорт и врски за издадена дозвола.

Надоместокот за добивање на дозвола за јавен превоз за вршење на патници и стока изнесува 30.000,00 денари. За продолжување на важноста на дозволата надоместокот изнесува 18.000,00 денари.

Надоместокот се уплаќа на Образец ПП-50:

за уплата во денари:

- во корист на Буџет на Република Македонија со назнака: за подигање на дозвола за вршење на јавен превоз.

- број на сметка 130010025663116, Програма 10, приходно konto 722313 што се води во Народна Банка на Република Македонија.

- даночен број: .

Министерството за транспорт и врски не сноси никаква одговорност доколку не се платени банкарски провизии за извршената банкарска трансакција при плаќање на надоместок. Истите паѓаат на товар на барателот.

7. Доколку при пополнувањето на формуларот Ви се потребни понатамошни совети, Ве молиме да стапите во контакт со КИД.

Дел 2. Вид на барана дозвола

2а. За кој вид на дозвола, барателот поднесува барање.

- Обележете ги важечките полиња за кои сакате да добиете дозвола.

2б. Опис на активности или услуги што треба да се изведат

- Дадете целосен опис на географската положба, домен и обем на активностите предложени со дозволата. Ве молиме да обезбедите мапи за разјаснување на предлозите.

2в. Природата на основни активности сега и ако е добиена дозволата

- Ако давањето на услуги за превоз на патници и товар не се главна активност на барателот во моментот, или нема да бидат главна активност на барателот ако е одобрена дозволата, Ве молиме да ги наведете Вашите главни активности.

2г. Од која дата барателот сака да ја активира дозволата?

- Ве молиме да наведете точна дата. Не го употребувајте изразот “што е можно поскоро“ или нешто слично. Ова ќе помогне на КИД да ги распредели и изврши работните задачи во наведениот рок. Исто така не заборавајте дека процесот на поднесување на барање за добивање на дозвола трае најмалку 8 недели вклучувајќи го и периодот доколку барањето е некомплетно.

2д. Други дозволи кои ги поседува барателот

- Доставете копија од други дозволи кои ги поседувате, доколку ги поседувате.

2е. Поднесени барања за дозволи во други земји

- Доставете копија од поднесени барања за добивање на дозвола од други земји.

Дел 3. Информации за барателот

3а. Име на регистрираната компанија:

- Во овој дел впишете ја адресата, датумот и местото на основање како и регистарскиот број на компанијата кој е регистрирана во Република Македонија. Адресата што овде ќе се наведе ќе се смета за адреса за официјална кореспонденција и испраќање на официјалните документи како и секоја одобрена дозвола. Но, во врска со ова барање, ќе ја испраќаме сета потребна писмена комуникација/кореспонденција до адресата дадена за секојдневен контакт која е дадена во Дел 1: Овластено лице за секојдневен контакт при разработка на барањето, ако не е побарано поинаку.

3б. Акционери во регистрираната компанија

- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кој се издадени.
- Доставите и дијаграм што ќе ја покажува структурата на акционерите на регистрираната компанија.

3в. Раководни лица и Одбор на управување во регистрираната компанијата на барателот

- Во овој дел треба да ги наведете Раководните лица кои управуваат со регистрираната компанијата како и Одборот на управување во регистрираната компанијата.

3г. Име на матично акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои. Овде се мисли на сложена компанија која е регистрирана во друга држава, а правното лице на барателот е дел од таа компанија.
- Доставете адреса на матичното акционерско друштво кое е регистрирано надвор од територијата на Република Македонија, датум, место и земја на основање како и регистарски број на компанијата.

3д. Акционери во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кои се издадени.
- Доставите и дијаграм што ќе ја покаже структурата на акционерите на матичното акционерско друштво.

3ѓ. Раководни лица и Одбор на управување во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Во овој дел треба да ги наведете Раководните лица кои управуваат со матичното акционерско друштво (компанија) како и Одборот на управување со матичното акционерско друштво (компанија).

Дел 4. Услови за добивање на дозвола**4а. Потребни документи кои треба да ги достави барателот.**

1. Документ издаден од Централен регистар на Република Македонија со кој ќе докаже дека седиштето на правното лице е на територијата на Република Македонија;
2. Документ издаден од Судски регистар со кое ќе докаже дека е регистрирано за вршење на дејноста во железничкиот превоз (со или без влеча на возови или само за влеча на возови);
3. Документ издаден од Судот со кој ќе докаже дека не е во тек стечајна постапка;

4. Документ издаден од казнената евиденција на Судот со кој ќе докаже дека одговорното лице или член на органот на управување на правното лице не е:

- правосилно осудено за кривично дело во јавните финансии, платниот промет и стопанството;
- сторил кривично дело против општата сигурност на луѓето и имотот,
- сторил кривични дела против работните односи,
- извршено 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 казна односно прекршочна санкција од траење од една или повеќе години;

5. Документ издаден Централниот регистар на Република Македонија со кој ќе докаже дека е

- економски и финансиски е способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење може да ги исполнува во период од 12 месеца,

6. Документ издаден од институција за вработување со кој ќе докаже дека во работен однос има стручни работници кои можат да обезбедат висок степен на сигурен превоз со најмалку двајца работници по воз (Образец M1, M2);

7. Документ издаден од тело за сообразност дека возилата ги задоволуваат пропишаните стандарди и документ издаден од овластено правно лице за извршен технички преглед на железничките возила со кој ќе докаже дека железничките возила се во технички исправна состојба.

8. Документ издаден од осигурително друштво и да приложи писмен доказ дека е способен да ја надомести евентуалната штета настаната по однос на одговорност во вршењето на дејноста, да може да гарантира покривање на штета во случај на несреќа во однос на патниците, багажот, товарот, поштенските пратки, трети лица и околина во согласност со закон и други прописи и со меѓународни договори кои ја обврзуваат Република Македонија.

4б. Барателот задолжително кон формуларот треба да достави:

- Годишна завршна сметка ревидирана од независен ревизор од изминатите 12 месеци,

- Ревидираните годишни сметки задолжително треба да вклучат следното:
 - Ревизорски извештај;
 - Биланс на состојба;
 - Изјава за профит и загуби и изјава за прилив на средства.

4в. План за работа (Бизнис план)

- Планот за работа треба да даде опис на сите предвидени активности, сите очекувани трошоци и приходи во наредните 12 месеци од започнувањето со вршење на јавен превоз, вклучувајќи ги деталните претпоставки на кои се базирани предвидувањата за трошоци и приходи

4 г. Извештај за други дополнителни достапни фондови.

- Извештајот треба да содржи други дополнителни фондови со кои располага барателот, односно приходи вклучувајќи заеми, банковни состојби, имот кој служи како гаранција и друг приход и да го посочи изворот на средства и вредноста на средствата за секоја ставка поединечно.

Напомена: Овде не се прикажуваат очекуваните приходи оставарени од работата на барателот како превозник.

4. д. Докумет за исплатени придонеси од плата за вработените

- Барателот да достави документи од надлежни институции со кои ќе докаже дека ги има исплатено сите давачки и придонеси за вработените, како би ја докажал платежната можност.

4ѓ. Информации што се однесуваат на финансиска поддршка

- Кога постои финансиска поддршка од матичното акционерско друштво (компанија), потребна е писмена изјава од директорите на таа компанија, која ќе го потврди износот и нивото на дадената поддршка.

Дел 5: Список на потребни дописи/доадатни информации

- Во овие табели задолжитено кликнете во означените полиња каде ќе кажете која потребна документација ја доставувате во прилог на пополнетиот формулар.

Прилог 2



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Дозвола за вршење јавен превоз во железнички сообраќај

1. Држава која ја издава дозволата

Држава која ја издава дозволата	☐ Нова дозвола ☐ Продолжување на дозвола
Број на дозвола:	Решение број
Закон кој се применува	
Орган кој ја издава дозволата:	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:

2. Имател на дозвола

Железнички превозник:	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:
Регистарски број:	Даночен обврзник број

3. Рок на важност

Важи од:	Вид на услуга	☐ товарен првоз
		☐ патнички превоз
Одземена на:	Продолжена на:	

4. Измена

Изменето на:
Опис на измената:

5. Услови и обврски

Условите согласно членови 6, 7, 8, 9, 10 и 11 од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр.64/05 и 24/07).
--

Министер за транспорт и врски
на Република Македонија

М.П.

Дата

Дозвола-нотификација бр. _____

[illegible]

(2) Министерството за транспорт и врски ќе го одземе решението за безбедност во рок од 15 дена сметано од денот на утврдувањето на состојбата.

III. Форма и содржина на Решението за безбедност

Член 4

(1) Образецот на решението е даден во А4 формат во бела боја.

(2) Образецот на решението од став (1) на овој член ги содржи следните податоци: грб на Република Македонија; назив: “Република Македонија”; назив на органот кој го издава: “Министерство за транспорт и врски”; назив: “Решение за безбедност”; назив: 1. Држава која го издава решението со рубрики: држава која го издава решението, број на решението, закон кој се применува, орган кој го издава решението, седиште и адреса, ново решение/продолжување на решението, решение број, телефон и факс; назив: 2. Имател на решението со рубрики: железнички превозник седиште и адреса, регистарски број, телефон, факс и даночен обврзник број; назив: 3. Рок на важност со рубрики: важи од, одземено на, вид на услуга, товарен превоз/патнички превоз, продолжено на; назив: 4. Измена со рубрики: изменето на, опис на измената; назив: 5. Услови и обврски со рубрика: услови согласно членовите 6, 7, 8, 9, 10 и 11 од Законот за железниците (“Службен весник на Република Македонија” број 64/05 и 24/07); Дата на издавање, место за печат и потпис на овластено лице; назив: Решение-нотификација број. Содржината на образецот на решението е отпечатен на Македонски јазик.

(3) Формата и содржината на образецот на решението е даден во Прилог бр.2, кој е составен дел на овој правилник.

IV. Форма, содржина и начин на водење на регистар на издадени и одземени Решенија за безбедност

Член 5

(1) За издадени и одземени решенија, Министерството за транспорт и врски води регистар.

До
Министерство за транспорт и врски
Комисија за издавање на Решение за безбедност за вршење јавен превоз во железничкиот сообраќај
Адреса: Министерство за транспорт и врски
Ул: Црвена Скопска општина бр. 4,
1000 Скопје, Република Македонија

БАРАЊЕ

За добивање на Решение за безбедност за вршење јавен превоз во железничкиот сообраќај

Од _____ со адреса _____

Барам да ми се издаде Решение за безбедност за вршење на јавен превоз во железничкиот сообраќај на _____ (патнички/товарен превоз) на _____ (железничка мрежа/дел од железничка мрежа).

Во прилог на ова барање доставувам:

- Пополнет формулар,
- Бараната документација во еден оригинал и две копии заверени на нотар.

Скопје,
_____, 200_ година

(2) Регистарот од став (1) на овој член се води во форма на книга со димензии 420x297 мм, изработена во тврди корици и нумерирани внатрешни страни во бела боја. На предната страна на регистарот отпечатен е назив: “Регистар за издадени и одземени решенија за безбедност”.

(3) Внатрешната страна на регистарот содржи: рубрика реден број; рубрика: издадени решенија за безбедност за превоз на патници во железнички сообраќај, со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште и адреса, датум на издавање на решението за безбедност, број на решението за безбедност, важност на решението за безбедност, продолжување на решението за безбедност; рубрика: издадени решенија за превоз на стока во железнички сообраќај, со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште и адреса, датум на издавање на решението за безбедност, број на решението за безбедност, важност на решението за безбедност, продолжување на решението за безбедност; рубрика: одземени решенија за безбедност за превоз на патници во железничкиот сообраќај со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште, адреса, решение за одземање број; рубрика: одземени решенија за безбедност за превоз на стока во железнички сообраќај со подрубрики: железничко претпријатие, име, седиште, адреса, решение за одземање број.

(4) Регистарот од став (1) на овој член се води во пишана и електронска форма, хронолошки според приените барања и се води за секоја година посебно.

(5) Формата и содржината на регистарот е даден во Прилог бр. 3, кој е составен дел на овој правилник.

V. Завршна одредба

Член 7

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

Бр. 01-15136
30 ноември 2007 година
Скопје

Министер
за транспорт и врски,
Миле Јанакиески, с.р.

Прилог 1

Потпис овластено лице на барателот

М.П.



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

ФОРМУЛАР
ЗА БАРАЊЕ НА РЕШЕНИЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ

Скопје

Дел 1. Детали за барателот

Име на барателот (од судскиот регистар)	
Седиште и адреса:	
Website адреса:	
Телефон:	
Факс:	

Овластено лице за секој дневен контакт при разработка на барањето:

Име и Презиме:	
Работно место:	
Вид на образование:	
Адреса:	
Телефонски број/броеви:	
Канцеларија (со број на локал)	
Мобилен:	
Факс:	
E-mail адреса:	

Дел 2. Вид на барано Решение (Барање за Решение за безбедност за вршење на јавен превоз)

2а. За што кандидатот сака да аплицира? Обележете ги сите полиња за кои поднесувате барање (погледајте во упатството):

Патнички превоз	градски	☐
	приградски	☐
	регионален	☐
	сопствен	☐
	меѓународен	☐
Товарен превоз	внатрешен	☐
	сопствен	☐
	меѓународен	☐
	Превоз на опасни материи	☐
Само маневарски услуги		☐

2б. Ве молиме опишете ја услугата која ќе ја извршувате: (погледајте во упатството)

2в. Која е досегашната дејност на барателот. (погледајте во упатството)

2г. Од која дата барателот сака да стапи во сила решението за безбедност? (погледајте во упатството)

2д. Кои други решенија за безбедност ги поседува барателот? (погледајте во упатството)

2е. Дали барателот има поднесено барање за добивање на други решенија за безбедност? (погледајте во упатството)

Дел 3. Информации за барателот**3а.** Име на регистрирана компанија: (погледајте во упатството):

Адреса на регистрираната компанија:

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3б. Акционери во регистрираната компанија

Наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од целосниот издаден заеднички капитал. Ако има номинални акции, треба да биде наведено името на бенефицираниот корисникот. (погледајте во упатството):

Целосно име на акционерот	Бр. На акции	Вид на акции	% од вкупниот број на издадени

3в. Раководни лица и Одбор за управување во регистрираната компанија на

барателот (<u>погледајте во упатството</u>):			
Одговорни Раководни лица во регистрираната компанија:			
Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност
Одбор за управување во компанијата (<u>погледајте во упатството</u>):			
Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

3г. Име на Матично акционерско друштво (ако има такво): (погледајте во упатството):

Адреса на матичното акционерско друштво:

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3.д. Акционери во матичното акционерско друштво:

Ако барателот е филијала на друга компанија регистрирана надвор од Република Македонија, наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од тоталниот заеднички капитал. Во случај кога има номинални акции, исто така треба да се наведе името на бенефицираниот акционер.

Акции во матичното акционерско друштво

Полно име на акционерот	Бр на акции	Вид на акции	% од вкупно издадените

3f. Раководни лица и Одбор за управување на матичното акционерско друштво
(погледајте во упатството)

Одговорни раководни лица во матичното акционерско друштво

Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност

Одбор за управување во матичното акционерско друштво (погледајте во упатството)

Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

Дел 4. Услови за добивање на Решение за безбедност**4а. Потребни документи** (*погледајте во упатството*)

Следните документи треба да се достават кон потполнетиот формулар за барањето:

- I. документ со кои ќе докаже дека седиштето на правното лице/барател е на територија на Република Македонија,
- II. документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице,
- III. потврда дека не е отворена постапка за стечај и/или ликвидација,
- IV. уверение дека на одговорното лице или член на орган на управување на правното лице со правосилна пресуда не му е изречена мерка на безбедност забрана за вршење дејност,
- V. документ дека е финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеца,
- VI. документ со кој ќе се докаже дека железничките возила се технички исправни за извршување на услуги,
- VII. документ со кој ќе се докаже дека железничките возила се осигурани во осигурителна компанија,
- VIII. документ со кој ќе се докаже дека железничките возила ги задоволуваат стандардите за бучава и животна средина,
- IX. листа на категории на персонал кој е стручно оспособен за организирање, управување и/или следење на возовите.

4.б. Документ за исплатени придонеси од плата за вработените (*погледајте во упатството*):

Дел 5. Список на потребни дописи/додатни информации

Потполнете ги овие полиња	Приложено	Не е приложено (дадете образложение)
1. Копија од други решенија кои ги поседува барателот	☐	☐
2. Копија од други поднесени барања за решенија во други земји	☐	☐
3. Дијаграм што ја покажува структурата на регистрираната компанија	☐	☐
4. Дијаграм што ја покажува структурата на матичното акционерско друштво	☐	☐
5. Биланс на состојба	☐	☐
6. Изјава за профит и загуби	☐	☐
7. Изјава за прилив на средства	☐	☐
8. План за работа	☐	☐
9. Извештај за дополнитени достапни фондови	☐	☐
10. Докумет за исплатени придонеси на вработени	☐	☐
11. Информации за финансиска поддршка	☐	☐

5 Список на потребни дописи/додатни информации (продолжение)

Јас приложувам:	Приложено	Не е приложено (дадете образложение)
1. Документ од Централен регистер на Република Македонија со кој докажувам дека седиштето на регистрираната компанија е на територија на Република Македонија;	☐	☐
2. Документ од Судски регистар со кое докажувам дека компанијата е регистрирана за вршење на дејноста во железничкиот превоз (со или без влека на возови или само за влека на возови);	☐	☐
3. Документ од Суд со кој докажувам дека не е во тек стечајна постапка;	☐	☐
4. Документ од казнена евиденција на Суд	☐	☐
5. Документ издаден од Централниот регистар на Република Македонија со кој докажувам дека регистрираната компанија е економски и финансиски способна за вршење на оваа дејност	☐	☐
6. Документ издаден од институција за вработување со кој докажувам дека во работен однос имам стручни работници	☐	☐
7. Документ издаден од тело за сообразност за возилата	☐	☐
8. Документ со кој докажувам дека сум осигуран во осигурително друштво	☐	☐

Упатство за потполнување на формуларот

1. Правното лице (во понатамошен текст: барателот) може да го поднесат барањето заедно со формуларот за барање за Решение за безбедност (во понатамошен текст: формуларот) во форма на компјутерски обработен текст, кој може да се најде на web страната на Министерството за транспорт и врски: www.mtc.gov.mk. Барателот мора да го следи форматот и формулацијата на формуларот и целокупната документација да ја достави до архивата на:

Министерство за транспорт и врски

Улица „Црвена скопска општина“ бр. 4

1000 Скопје, Република Македонија

2. Барањето ќе се смета за примено:

- (a) Ако е доставено во архивата на Министерството за транспорт и врски; или
- (b) Ако е пратено преку претходно платена препорачана пошта.

3. Комисијата за издавање на Решенија за безбедност од Министерството за транспорт и врски (во понатамошен текст: Комисија за издавање на Решенија за безбедност, во скретен назив: „КИРБ“) во рок од потребните минимум 4 недели ќе го разгледа барањето поднесено од барателот. Ова подразбира дека доставената документација е целосна и комплетна со сите неопходно потребни информации и дека нема потреба од дополнителни писмени консултации.

4. Доколку КИРБ констатира дека доставените информации се некомплетни и нецелосни, односно недостасуваат потребните информации, КИРБ ќе се обрати писмено до барателот за доставување на дополнителни информации. Во рок од две недели од известувањето на КИРБ, барателот е должен да ги достави дополнително бараните информации до архивата на Министерството за транспорт и врски. Во овој случај, периодот за разгледување на барањето ќе трае минимум 4 недели од денот на примање на комплетните информации.

5. При поднесување на барањето се плаќа административна такса согласно Законот за административни такси („Службен весник на Република Македонија“, бр. 17/93, 20/96, 7/98, 13/01, 24/03, 19/04, 61/04, 95/05, 7/06, 70/06, 92/07). Ве молиме да не испраќате пари заедно со Вашето барање.

6. Надоместокот за издавање на Решението за безбедност се уплаќа по издаденото Решение од страна на министерот за транспорт и врски.

Надоместокот за добивање на Решението за безбедност за вршење на превоз на патници и стока изнесува 30.000,00 денари.

Надоместокот се уплаќа на Образец ПП-50:

за уплата во денари:

- во корист на Буџет на Република Македонија со назнака: за подигање на Решението за безбедност за вршење на јавен превоз во железничкиот сообраќај.

- број на сметка 130010025663116, Програма 10, приходно konto 722313 што се води во Народна Банка на Република Македонија.

- даночен број: .

Министерството за транспорт и врски не сноси никаква одговорност доколку не се платени банкарски провизии за извршената банкарска трансакција при плаќање на надоместок. Истите паѓаат на товар на барателот.

7. Доколку при пополнувањето на формуларот Ви се потребни понатамошни совети, Ве молиме да стапите во контакт со КИРБ.

Дел 2. Вид на барано Решение за безбедност

2а. За кој вид на Решение за безбедност, барателот поднесува барање.

- Обележете ги важечките полиња за кои сакате да добиете Решение за безбедност.

2б. Опис на активности или услуги што треба да се изведат

- Дадете целосен опис на географската положба, домен и обем на активностите предложени со Решението за безбедност. Ве молиме да обезбедите мапи за разјаснување на предлозите.

2в. Природата на основни активности сега и ако се добие Решението за безбедност

- Ако давањето на услуги за превоз на патници и товар не се главна активност на барателот во моментот, или нема да бидат главна активност на барателот ако се одобри Решението за безбедност, Ве молиме да ги наведете Вашите главни активности.

2г. Од која дата барателот сака да го активира Решението за безбедност?

- Ве молиме да наведете точна дата. Не го употребувајте изразот “што е можно поскоро” или нешто слично. Ова ќе помогне на КИРБ да ги распредели и изврши работните задачи во наведениот рок. Исто така не заборавајте дека процесот на поднесување на барање за добивање на Решение за безбедност трае најмалку 8 недели вклучувајќи го и периодот доколку барањето е некомплетно.

2д. Други Решенија за безбедност кои ги поседува барателот

- Доставете копија од други Решенија за безбедност за користење на железничката мрежа на Република Македонија, доколку ги поседувате.

2е. Поднесени барања за Решенија за безбедност во други земји

- Доставете копија од поднесени барања за добивање на Решенија за безбедност од други земји.

Дел 3. Информации за барателот

3а. Име на регистрираната компанија:

- Во овој дел впишете ја адресата, датумот и местото на основање како и регистарскиот број на компанијата кој е регистрирана во Република Македонија. Адресата што овде ќе се наведе ќе се смета за адреса за официјална кореспонденција и испраќање на официјалните документи како и секое одобрено Решение за безбедност. Но, во врска со ова барање, ќе ја испраќаме сета потребна писмена комуникација/кореспонденција до адресата дадена за секојдневен контакт која е дадена во Дел 1: Овластено лице за секојдневен контакт при разработка на барањето, ако не е побарано поинаку.

3б. Акционери во регистрираната компанија

- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кои се издадени.
- Доставете и дијаграм што ќе ја покаже структурата на акционерите на регистрираната компанија.

3в. Раководни лица и Одбор на управување во регистрираната компанијата на барателот

- Во овој дел треба да ги наведете раководните лица кои управуваат со регистрираната компанијата како и Одборот на управавање во регистрираната компанијата.

3г. Име на матично акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои. Овде се мисли на сложена компанија која е регистрирана во друга држава, а правното лице на барателот е дел од таа компанија.
- Доставете адреса на матичното акционерско друштво кое е регистрирано надвор од територијата на Република Македонија, датум, место и земја на основање како и регистарски број на компанијата.

3д. Акционери во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Впишете го целосното има на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кои се издадени.
- Доставите и дијаграм што ќе ја покажува структурата на акционерите на матичното акционерско друштво.

3ф. Раководни лица и Одбор на управување во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Во овој дел треба да ги наведете раководните лица кои управуваат со матичното акционерско друштво (компанија) како и Одборот на управавање со матичното акционерско друштво (компанија).

Дел 4. Услови за добивање на Решение за безбедност

4а. Потребни документи кои треба да ги достави барателот.

1. Документ од Централен регистар на Република Македонија со кои ќе докаже дека седиштето на правното лице е на територија на Република Македонија;
2. Документ од Судски регистар со кое ќе докаже дека е регистрирано за вршење на дејноста во железничкиот превоз (со или без влеча на возови или само за влеча на возови);

3. Документ од Суд со кој ќе докаже дека не е во тек стечајна постапка;
4. Документ од казнена евиденција на Суд со кој ќе докаже дека одговорното лице или член на органот на управување на правното лице не е:
 - правосилно осудено за кривично дело во јавните финансии, платниот промет и стопанството;
 - сторил кривично дело против општата сигурност на луѓето и имотот,
 - сторил кривични дела против работните односи,
 - извршено избегнување на царински надзор и неплаќање на царина и други давачки кои се плаќаат во царинската постапка во случаи кога превозникот бара Решение за безбедност за меѓународен превоз на стока која подлежи на царинска постапка, додека траат последиците од пресудата или казна односно прекршочна санкција од траење од една или повеќе години;
5. Документ издаден Централниот регистар на Република Македонија со кој ќе докаже дека е
 - економски и финансиски е способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење може да ги исполнува во период од 12 месеца,
6. Документ со кој ќе се докаже дека железничките возила се технички исправни за извршување на услуги.
7. Документ со кој ќе се докаже дека железничките возила се осигурани во осигурителна компанија.
8. Документ со кој ќе се докаже дека железничките возила ги задоволуваат стандардите за бучава и животна средина.
9. Листа на категории на персонал кој е стручно оспособен за организирање, управување и/или следење на возовите.

4. б. Документ за исплатени придонеси од плата за вработените

- Барателот да достави документи од надлежни институции со кои ќе докаже дека ги има исплатено сите давачки и придонеси за вработените, како би ја докажал платежната можност.

Дел 5: Список на потребни дописи/доадатни информации

- Во овие табели задолжитено означете ги оние полиња за кои доставувате во прилог дополнителна документација.

Прилог 2



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Решение за безбедност

1. Држава која го издава Решението за безбедност

Држава која го издава Решението за безбедност	☐ Ново Решение за безбедност ☐ Продолжување на Решението за безбедност
Број на Решение за безбедност:	
Закон кој се применува	
Орган кој издава Решението за безбедност:	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:

2. Имател на Решението за безбедност

Железнички превозник:	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:
Регистарски број:	Даночен обврзник број

3. Рок на важност

Важи од:	Вид на услуга	☐ товарен првоз
		☐ патнички превоз
Одземено на:	Продолжено на:	

4. Измена

Изменето на:
Опис на измената:

5. Услови и обврски

Условите согласно членот 12 од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр.64/05).
--

Министер за транспорт и врски
на Република Македонија

М.П.

Дата

Решение-нотификација бр.

Прилог бр. 3

Регистар
на издадени и одземени решенија за безбедност

[illegible]

1989.

Врз основа на член 15, став (10) од Законот за железниците ("Службен весник на Република Македонија" бр. 64/05 и 24/07), министерот за транспорт и врски донесе

П Р А В И Л Н И К

ЗА НАЧИНОТ НА ИЗДАВАЊЕ И ОДЗЕМАЊЕ НА ДОЗВОЛАТА И РЕШЕНИЕТО ЗА БЕЗБЕДНОСТ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ЖЕЛЕЗНИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА, ФОРМАТА И СОДРЖИНАТА НА ДОЗВОЛАТА И РЕШЕНИЕТО ЗА БЕЗБЕДНОСТ

I. Општи одредби

Член 1

Со овој правилник се пропишува начинот на издавање и одземање на дозволата и решението за безбедност за управување со железничка инфраструктура, формата и содржината на дозволата и решението за безбедност.

II. Начин на издавање и одземање на дозволата и решението за безбедност за управување со железничка инфраструктура

1. Начин на издавање и одземање на дозволата за управување со железничка инфраструктура

Член 2

(1) За издавање на дозвола за управување со железничка инфраструктура, домашно правно лице поднесува писмено барање до Министерството за транспорт и врски на образец - формулар за издавање на дозвола за управување со железничката инфраструктура (во натамошниот текст: дозвола).

(2) Кон барањето за издавање на дозвола, правното лице ги приложува и следните документи: документ со кој ќе докаже дека седиштето на правното лице/бараател е на територија на Република Македонија; документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице; потврда дека не е отворена постапка за стечај и/или ликвидација; уверение дека на одговорното лице или член на орган на управување на правното лице со правосилна пресуда не му е изречена мерка на безбедност забрана за вршење дејност; документ дека е финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеца; доказ дека е осигуран во осигурително друштво и писмен доказ за способноста за надоместување на евентуална штета настаната по однос на одговорноста во вршењето на неговата дејност.

(3) По прием на барањето се врши преглед на исправноста на доставената документација и доколку барањето е исправно, Министерството за транспорт и врски му издава дозвола на правното лице.

(4) Доколку при прегледот на доставеното барање и документација се утврди дека истата содржи недостатоци Министерството за транспорт и врски ќе побара од правното лице да ја достави потребната документација во определен рок.

(5) Во случај кога правното лице не постапи согласно укажувањата на Министерството за транспорт и врски согласно став (4) од овој член односно кога поднесеното барање не ги исполнува условите согласно Законот за железниците Министерството за транспорт и врски ќе го одбие барањето како неосновано.

(6) Формата и содржината на образецот на барањето и формуларот со упатство за негово пополнување за издавање на дозвола се дадени во Прилог бр. 1 кој е составен дел на овој правилник.

Член 3

(1) Издадените дозволи Министерството за транспорт и врски ги одзема доколку:

- управителот на инфраструктурата прогласи стечајна постапка;

- одговорното лице или член на органот на управување на правното лице е правосилно осудено 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 кој 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 му е изречена прекршочна санкција забрана за вршење на дејност во траење од една или повеќе години и

- управителот на инфраструктурата престане да биде финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеци, што се покажува со документ за економска и финансиска способност издаден од Централниот регистар на Република Македонија.

(2) Министерството за транспорт и врски доколку утврди дека управителот на инфраструктурата не ги исполнил условите од став (1) на овој член ќе ја одземе дозволата во рок од 15 дена сметано од денот на утврдувањето на состојбата.

2. Начин на издавање и одземање на решението за безбедност за управување со железничка инфраструктура

Член 4

(1) За издавање на решението за безбедност, домашно правно лице поднесува писмено барање до Министерството за транспорт и врски на образец - формулар за издавање на решение за безбедност за управување со железничка инфраструктура (во натамошниот текст: решение).

(2) Кон барањето за издавање на решение, правното лице ги приложува и следните документи: документ дека ги исполнува соодветните технички услови и условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај; документ со кој ќе докаже дека железничката инфраструктура со која управува ги задоволува пропишаните услови согласно Законот за безбедност на железничкиот сообраќај и други прописи; потврда дека има вработено соодветен стручен и технички персонал со соодветна стручна подготовка, кои ги исполнува условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај, како и за изградба, реконструкција, ремонт, модернизација и одржување на железничката инфраструктура.

(3) По прием на барањето се врши преглед на исправноста на доставената документација и доколку барањето е исправно, Министерството за транспорт и врски му издава решение на правното лице.

(4) Доколку при прегледот на доставеното барање и документација се утврди дека истата содржи недостатоци Министерството за транспорт и врски ќе побара од правното лице да ја достави потребната документација во определен рок.

(5) Во случај кога правното лице не постапи согласно укажувањата на Министерството за транспорт и врски согласно став (4) од овој член односно кога поднесеното барање не ги исполнува условите согласно Законот за железниците Министерството за транспорт и врски ќе го одбие барањето како неосновано.

(6) Формата и содржината на образецот на барањето и формуларот со упатство за негово пополнување за издавање на решението се дадени во Прилог бр. 2 кој е составен дел на овој правилник.

Член 5

(1) Издадените решенија Министерството за транспорт и врски ги одзема доколку:

- управителот на инфраструктурата не ги исполнува соодветните технички услови и условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај;

- железничката инфраструктура со која управува не ги задоволува пропишаните услови со Законот за безбедност на железничкиот сообраќај и други прописи и

- нема вработено соодветен стручен и технички персонал со соодветна стручна подготовка, кој треба да ги исполнуваат условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај, како и за изградба, реконструкција, ремонт, модернизација и одржување на железничката инфраструктура.

(2) Министерството за транспорт и врски доколку утврди дека управителот на инфраструктурата не ги исполнил условите од став (1) на овој член ќе го одземе решението во рок од 15 дена сметано од денот на утврдувањето на состојбата.

III. Форма и содржина на дозволата и решението за безбедност за управување со железничка инфраструктура

1. Форма и содржина на дозволата за управување со железничка инфраструктура

Член 6

(1) Образецот на дозволата е даден во А4 формат во бела боја.

(2) Образецот на дозволата од став (1) на овој член ги содржи следните податоци: грб на Република Македонија; назив: "Република Македонија"; назив на органот кој ја издава: "Министерство за транспорт и врски"; назив: "Дозвола за управување со железничка инфраструктура"; назив: 1. Држава која ја издава дозволата со рубрики: држава која ја издава дозволата, број на дозвола, закон кој се применува, орган кој ја издава дозволата, седиште и адреса, нова дозвола/продолжување на дозвола, решение број, телефон и факс; назив: 2. Имател на дозвола со рубрики: управител на инфраструктура, седиште и адреса, регистарски број, телефон, факс и даночен обврзник број; назив: 3. Рок на важност со рубрики: важи од, одземена на, продолжена на; назив: 4. Измена со рубрики: изменето на, опис на измената; назив: 5. Услови и обврски со рубрика: Условите согласно членот 15 од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр.64/05 и 24/07); Дата на издавање, место за печат и потпис на овластено лице; назив: Дозвола-нотификација број. Содржината на образецот на дозволата е отпечатен на Македонски јазик.

(3) Формата и содржината на образецот на дозволата е дадена во Прилог бр.3 кој е составен дел на овој правилник.

2. Форма и содржина на решението за безбедност за управување со железничката инфраструктура

Член 7

(1) Образецот на решението е даден во А4 формат во бела боја.

(2) Образецот на решението од став (1) на овој член ги содржи следните податоци: грб на Република Македонија; назив: "Република Македонија"; назив на органот кој го издава: "Министерство за транспорт и врски"; назив: "Решение за безбедност за управување со железничка инфраструктура"; назив: 1. Држава која го издава решението со рубрики: држава која го издава решението, број на решението, закон кој се применува, орган кој го издава решението, седиште и адреса, ново решение/продолжување на решението, решение број, телефон и факс; назив: 2. Имател на решението со рубрики: управител на инфраструктура, седиште и адреса, регистарски број, телефон, факс и даночен обврзник број; назив: 3. Рок на важност со рубрики: важи од, одземено на, продолжено на; назив: 4. Измена со рубрики: изменето на, опис на измената; назив: 5. Условите согласно членот 15 од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр.64/05); Дата на издавање, место за печат и потпис на овластено лице; назив: Решение-нотификација број. Содржината на образецот на решението е отпечатен на македонски јазик.

(3) Формата и содржината на образецот на решението е дадена во Прилог бр.4 кој е составен дел на овој правилник.

IV. Завршна одредба

Член 8

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

Бр. 01-15137
30 ноември 2007 година
Скопје

Министер
за транспорт и врски,
Миле Јанакиески, с.р.

Прилог 1

До
Министерство за транспорт и врски
Комисија за издавање на дозвола за управување со железничка инфраструктура
Адреса: Министерство за транспорт и врски
Ул: Црвена Скопска општина бр. 4,
1000 Скопје, Република Македонија

БАРАЊЕ

За добивање на дозвола за управување со железничка инфраструктура

Од _____ со адреса _____

Барам да ми се издаде Дозвола за управување со железничка инфраструктура на _____ (железничка мрежа/дел од железничка мрежа).

Во прилог на ова барање доставувам:

- Пополнет формулар,
- Бараната документација во еден оригинал и две копии заверени на нотар.

Скопје,
_____, 200_ година

Потпис овластено лице на барателот

м.п.



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

ФОРМУЛАР
ЗА БАРАЊЕ НА ДОЗВОЛА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ЖЕЛЕЗНИЧКА
ИНФРАСТРУКТУРА

Скопје

Дел 1. Детали за барателот

Име на барателот (од судскиот регистар)	
Седиште и адреса:	
Website адреса:	
Телефон:	
Факс:	

Овластено лице за секој дневен контакт при разработка на барањето:	
Име и Презиме:	
Работно место:	
Вид на образование:	
Адреса:	
Телефонски број/броеви:	
Канцеларија (со број на локал)	
Мобилен:	
Факс:	
E-mail адреса:	

Дел 2. Вид на барана дозвола (Барање за управување со железничка инфраструктура)

2а. За што кандидатот сака да аплицира? Обележете ги сите полиња за кои аплицирате (погледајте во упатството)

Дел од железничка мрежа ☐

Цела железничка мрежа ☐

2б. Ве молиме опишете ја услугата која ќе ја извршувате: (погледајте во упатството)

2в. Која е досегашната дејност на барателот. (погледајте во упатството)

2г. Од која дата барателот сака да стапи во сила дозволата за управување со железничка инфраструктура? (погледајте во упатството)

2д. Кои други дозволи за управување со железничка инфраструктура ги поседува барателот? (погледајте во упатството)

2е. Дали барателот има поднесено барње за добивање на дозволи за управување со железничка инфраструктура? (погледајте во упатството)

Дел 3. Информации за барателот

3а. Име на регистрирана компанија: (погледајте во упатството)

Адреса на регистрираната компанија:

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3б. Акционери во регистрираната компанија

Наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од целосниот издаден заеднички капитал. Ако има номинални акции, треба да биде наведено името на бенефицираниот корисник. (погледајте во упатството)

Целосно име на акционерот	Бр. На акции	Вид на акции	% од вкупниот број на издадени
---------------------------	--------------	--------------	--------------------------------

3в. Раководни лица и Одбор за управување во регистрираната компанија на барателот (<u>погледајте во упатството</u>)			
Одговорни Раководни лица во регистрираната компанија			
Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност
Одбор за управување во компанијата (<u>погледајте во упатството</u>)			
Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

3г. Име на Матично акционерско друштво (ако има такво): (погледајте во упатството):

Адреса на матичното акционерско друштво

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3.г. Акционери во матичното акционерско друштво

Ако барателот е филијала на друга компанија регистрирана надвор од Република Македонија, наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од тоталниот заеднички капитал. Во случај кога има номинални акции, исто така треба да се наведе името на бенефицираниот акционер.

Акции во матичното акционерско друштво

Полно име на акционерот	Бр на акции	Вид на акции	% од вкупно издадените

3г. Раководни лица и Одбор за управување на матичното акционерско друштво
(погледајте во упатството)

Одговорни раководни лица во матичното акционерско друштво

Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност

Одбор за управување во матичното акционерско друштво *(погледајте во упатството)*

Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

Дел 4. Услови за добивање на дозвола за управување со железничка инфраструктура**4а. Потребни документи** *(погледајте во упатството)*

Следните документи треба да се достават кон потполнетиот формулар за барањето:

- I. документ со кој ќе докаже дека седиштето на правното лице/барател е на територија на Република Македонија,
- II. документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице,
- III. потврда дека не е отворена постапка за стечај и/или ликвидација,
- IV. уверение дека на одговорното лице или член на орган на управување на правното лице со правосилна пресуда не му е изречена мерка на безбедност забрана за вршење дејност,
- V. документ дека е финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеца,
- VI. доказ дека е осигуран во осигурително друштво и писмен доказ за способност за надоместување на евентуална штета настаната по однос на одговорноста во вршењето на неговата дејност ,

4.б. Годишна завршна сметка ревидирана од овластен ревизор за последни 12 месеци . *(погледајте во упатството)*

4.в План за работа (Бизнис план) *(погледајте во упатството)*

4.г. Извештај за други дополнителни достапни фондови. *(погледајте во упатството)*

4.д. Докумет за исплатени придонеси од плата за вработените. *(погледајте во упатството)*

4ѓ. Информации што се однесуваат на финансиска поддршка

Дали барателот прима финансиска поддршка од матичната компанија (доколку ја има)?

Не ☐

да ☐ *(погледајте во упатството)*

Дел 5. Список на потребни дописи/додатни информации

Потполнете ги овие полиња	Приложено	Не е приложение (дадете образложение)
1. Опис на активности или услуги	☐	☐
2. Опис на основни активности на барателот во моментот и по добивање на дозвола	☐	☐
3. Копија од други дозволи кои ги поседува барателот	☐	☐
4. Копија од други поднесени барања за дозволи во други земји	☐	☐
5. Дијаграм што ја покажува структурата на регистрираната компанија	☐	☐
6. Дијаграм што ја покажува структурата на матичното акционерско друштво	☐	☐
7. Годишна завршна сметка ревидирана од независен ревизор	☐	☐
8. Ревизорски извештај	☐	☐
9. Биланс на состојба	☐	☐
10. Изјава за профит и загуби	☐	☐
11. Изјава за прилив на средства	☐	☐
12. План за работа	☐	☐
13. Извештај за дополнителни достапни фондови	☐	☐
14. Документ за исплатени придонеси на вработени	☐	☐
15. Информации за финансиска поддршка	☐	☐

56 Список на потребни дописи/додатни информации (продолжение)

Јас приложувам:	Приложено	Не е приложение (дадете образложение)
1. Документ од Централен регистер на Република Македонија со кој докажувам дека седиштето на регистрираната компанија е на територија на Република Македонија;	☐	☐
2. Документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице ;	☐	☐
3. Документ од Суд со кој докажувам дека не е во тек стечајна постапка;	☐	☐
4. Документ дека на одговорното лице или член на орган на управување на правното лице со правосилна пресуда не му е изречена мерка на безбедност забрана за вршење дејност	☐	☐
5. Документ дека е финансиски способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење да може да ги исполнува во период од 12 месеца,	☐	☐
6. Документ дека е осигуран во осигурително друштво и писмен доказ за способност за надоместување на евентуална штета настаната по однос на одговорноста во вршењето на неговата дејност	☐	☐

Упатство за потполнување на формуларот

1. Правното лице (во понатамошен текст: барателот) може да го поднесат барањето заедно со формуларот за барање за дозвола за управување со железничка инфраструктура (во понатамошен текст: формуларот) во форма на компјутерски обработен текст, кој може да се најде на web страната на Министерството за транспорт и врски: www.mtc.gov.mk Барателот мора да го следи форматот и формулацијата на формуларот, и целокупната документација да ја достави до архивата на:

Министерство за транспорт и врски

Улица „Црвена скопска општина“ бр. 4

1000 Скопје, Република Македонија

2. Барањето ќе се смета за примено:

- (a) Ако е доставено во архивата на Министерството за транспорт и врски; или
- (b) Ако е пратена преку претходно платена препорачана пошта.

3. Комисијата за издавање на дозвола од Министерството за транспорт и врски (во понатамошен текст: Комисија за издавање на дозвола за управување со железничка инфраструктура, во скретен назив: „КИД“) во рок од потребните минимум 4 недели ќе го разгледа барањето поднесено од барателот. Ова подразбира дека доставената документација е целосна и комплетна со сите неопходно потребни информации и дека нема потреба од дополнителни писмени консултации.

4. Доколку КИД констатира дека доставените информации се некомплетни и нецелосни, односно недостасуваат потребните информации, КИД ќе се обрати писмено до барателот за доставување на дополнителни информации. Во рок од две недели од известувањето на КИД, барателот е должен да ги достави дополнително бараните информации до архивата на Министерството за транспорт и врски. Во овој случај, периодот за разгледување на барањето ќе трае минимум 4 недели од денот на примање на комплетните информации.

5. При поднесување на барањето се плаќа административна такса согласно Законот за административни такси („Службен весник на Република Македонија“, бр.

17/93, 20/96, 7/98, 13/01, 24/03, 19/04, 61/04, 95/05, 7/06, 70/06, 92/07). Ве молиме да не испраќате пари заедно со Вашето барање.

6. Надоместокот за издавање на дозволата за управување со железничка инфраструктура се уплаќа по донесеното Решение од страна на министерот за транспорт и врски за издадена дозвола.

Надоместокот за добивање на дозвола за управување со железничка инфраструктура изнесува 60.000 денари.

Надоместокот се уплаќа на Образец ПП-50:

за уплата во денари:

- во корист на Буџет на Република Македонија со назнака: за подигање на дозвола за управување со железничка инфраструктура.

- број на сметка 130010025663116, Програма 10, приходно konto 722313 што се води во Народна Банка на Република Македонија.

- даночен број: .

Министерството за транспорт и врски не сноси никаква одговорност доколку не се платени банкарски провизии за извршената банкарска трансакција при плаќање на надоместок. Истите паѓаат на товар на барателот.

7. Доколку при пополнувањето на формуларот Ви се потребни понатамошни совети, Ве молиме да стапите во контакт со КИД.

Дел 2. Вид на барана дозвола

2а. За кој вид на дозвола, барателот поднесува барање.

- Обележете ги важечките полиња за кои сакате да добиете дозвола.

2б. Опис на активности или услуги што треба да се изведат

- Дадете целосен опис на услугата што ќе ја извршувате на дел или на целата железничка мрежа.

2в. Природата на основни активности сега и ако е добиена дозволата

- Ако давањето на услуги за управување со железничка инфраструктура не се главна активност на барателот во моментот, или нема да бидат главна активност на барателот ако е одобрена дозволата, Ве молиме да ги наведете Вашите главни

активности.

2г. Од која дата барателот сака да ја активира дозволата?

- Ве молиме да наведете точна дата. Не го употребувајте изразот “што е можно поскоро” или нешто слично. Ова ќе помогне на КИД да ги распредели и изврши работните задачи во наведениот рок. Исто така не заоравајте дека процесот на поднесување на барање за добивање на дозвола трае најмалку 8 недели вклучувајќи го и периодот доколку барањето е некомплетно.

2д. Други дозволи кои ги поседува барателот

- Доставете копија од други дозволи кои ги поседувате, доколку ги поседувате.

2е. Поднесени барања за дозволи во други земји

- Доставете копија од поднесени барања за добивање на дозвола од други земји.

Дел 3. Информации за барателот

3а. Име на регистрираната компанија:

- Во овој дел впишете ја адресата, датумот и местото на основање како и регистарскиот број на компанијата кој е регистрирана во Република Македонија. Адресата што овде ќе се наведе ќе се смета за адреса за официјална кореспонденција и испраќање на официјалните документи како и секоја одобрена дозвола. Но, во врска со ова барање, ќе ја испраќаме сета потребна писмена комуникација/кореспонденција до адресата дадена за секојдневен контакт која е дадена во Дел 1: Овластено лице за секојдневен контакт при разработка на барањето, ако не е побарано поинаку.

3б. Акционери во регистрираната компанија

- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кој се издадени.
- Доставите и дијаграм што ќе ја покажува структурата на акционерите на регистрираната компанија.

3в. Раководни лица и Одбор на управување во регистрираната компанијата на барателот

- Во овој дел треба да ги наведете Раководните лица кои управуваат со

регистрираната компанијата како и Одборот на управување во регистрираната компанијата.

3г. Име на матично акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои. Овде се мисли на сложена компанија која е регистрирана во друга држава, а правното лице на барателот е дел од таа компанија.
- Доставете адреса на матичното акционерско друштво кое е регистрирано надвор од територијата на Република Македонија, датум, место и земја на основање како и регистарски број на компанијата.

3д. Акционери во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кои се издадени.
- Доставете и дијаграм што ќе ја покаже структурата на акционерите на матичното акционерско друштво.

3ѓ. Раководни лица и Одбор на управување во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа тебела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Во овој дел треба да ги наведете Раководните лица кои управуваат со матичното акционерско друштво (компанија) како и Одборот на управување со матичното акционерско друштво (компанија).

Дел 4. Услови за добивање на дозвола за управување со железничка инфраструктура

4а. Потребни документи кои треба да ги достави барателот.

1. Документ издаден од Централен регистар на Република Македонија со кој ќе докаже дека седиштето на правното лице е на територијата на Република Македонија;
2. Документ за регистрирана дејност од надлежниот суд за правно лице;

3. Документ издаден од Судот со кој ќе докаже дека не е во тек стечајна постапка;

4. Документ издаден од казнената евиденција на Судот со кој ќе докаже дека одговорното лице или член на органот на управување на правното лице не е:

- правосилно осудено за кривично дело во јавните финансии, платниот промет и стопанството;
- сторил кривично дело против општата сигурност на луѓето и имотот,
- сторил кривични дела против работните односи,
- извршено 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 казна односно прекршочна санкција од траење од една или повеќе години;

5. Документ издаден Централниот регистар на Република Македонија со кој ќе докаже дека е

- економски и финансиски е способен, односно своите сегашни и идни обврски, под нормални услови на работење може да ги исполнува во период од 12 месеца,

6. Документ дека е осигуран во осигурително друштво и писмен доказ за способност за надоместување на евентуална штета настаната по однос на одговорноста во вршењето на неговата дејност;

4б. Барателот задолжително кон формуларот треба да достави:

- Годишна завршна сметка ревидирана од независен ревизор од изминатите 12 месеци,
- Ревидираните годишни сметки задолжително треба да вклучат следното:
 - Ревизорски извештај;
 - Биланс на состојба;
 - Изјава за профит и загуби и изјава за прилив на средства.

4в. План за работа (Бизнис план)

- Планот за работа треба да даде опис на сите предвидени активности, сите очекувани трошоци и приходи во наредните 12 месеци од започнувањето со

вршење на јавен превоз, вклучувајќи ги деталните претпоставки на кои се базирани предвидувањата за трошоци и приходи

4 г. Извештај за други дополнителни достапни фондови.

- Извештајот треба да содржи други дополнителни фондови со кои располага барателот, односно приходи вклучувајќи заеми, банковни состојби, имот кој служи како гаранција и друг приход и да го посочи изворот на средства и вредноста на средствата за секоја ставка поединечно.

Напомена: Овде не се прикажуваат очекуваните приходи оставарени од работата на барателот како управител на инфраструктура.

4. д. Докумет за исплатени придонеси од плата за вработените

- Барателот да достави документи од надлежни институции со кои ќе докаже дека ги има исплатено сите давачки и придонеси за вработените, како би ја докажал платежната можност.

4ф. Информации што се однесуваат на финансиска поддршка

- Кога постои финансиска поддршка од матичното акционерско друштво (компанија), потребна е писмена изјава од директорите на таа компанија, која ќе го потврди износот и нивото на дадената поддршка.

Дел 5: Список на потребни дописи/доадатни информации

- Во овие табели задолжитено кликнете во означените полиња каде ќе кажете која потребна документација ја доставувате во прилог на пополнетиот формулар.

Прилог 3



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Дозвола за управување со железничка инфраструктура

1. Држава која ја издава дозволата

Држава која ја издава дозволата	☐ Нова дозвола ☐ Продолжување на дозвола
Број на дозвола:	Решение број
Закон кој се применува	
Орган кој ја издава дозволата:	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:

2. Имател на дозвола

Управител на инфраструктура:	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:
Регистарски број:	Даночен обврзник број

3. Рок на важност

Важи од:	
Одземена на:	Продолжена на:

4. Измена

Изменето на:
Опис на измената:

5. Услови и обврски

Условите согласно членот 15 од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр.64/05 и 24/07).
--

Министер за транспорт и врски
на Република Македонија

М.П.

Дата

Дозвола-нотификација бр.

Прилог 2

До
Министерство за транспорт и врски
Комисија за издавање на Решение за управување со железничка инфраструктура
Адреса: Министерство за транспорт и врски
Ул: Црвена Скопска општина бр. 4,
1000 Скопје, Република Македонија

БАРАЊЕ

За добивање на Решение за управување со железничка инфраструктура

Од _____ со адреса _____

Барам да ми се издаде Решение за управување со железничка инфраструктура на
_____ (железничка мрежа/дел од железничка мрежа).

Во прилог на ова барање доставувам:

- Пополнет формулар,
- Бараната документација во еден оригинал и две копии заверени на нотар.

Скопје,
_____, 200_ година

Потпис овластено лице на барателот

М.П.



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

ФОРМУЛАР
ЗА БАРАЊЕ НА ДОЗВОЛА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ЖЕЛЕЗНИЧКА
ИНФРАСТРУКТУРА

Скопје

Дел 1. Детали за барателот

Име на барателот (од судскиот регистар)	
Седиште и адреса:	
Website адреса:	
Телефон:	
Факс:	

Овластено лице за секој дневен контакт при разработка на барањето:

Име и Презиме:	
Работно место:	
Вид на образование:	
Адреса:	
Телефонски број/бројеви:	
Канцеларија (со број на локал)	
Мобилен:	
Факс:	
E-mail адреса:	

Дел 2. Вид на барана дозвола (Барање за управување со железничка инфраструктура)

2а. За што кандидатот сака да аплицира? Обележете ги сите полиња за кои аплицирате (погледајте во упатството)

Дел од железничка мрежа ☐

Цела железничка мрежа ☐

2б. Ве молиме опишете ја услугата која ќе ја извршувате: (погледајте во упатството)

2в. Која е досегашната дејност на барателот. (погледајте во упатството)

2г. Од која дата барателот сака да стапи во сила дозволата за управување со железничка инфраструктура? (погледајте во упатството)

2д. Кои други дозволи за управување со железничка инфраструктура ги поседува барателот? (погледајте во упатството)

2е. Дали барателот има поднесено барање за добивање на дозволи за управување со железничка инфраструктура? (погледајте во упатството)

Дел 3. Информации за барателот**3а.** Име на регистрирана компанија: (погледајте во упатството)

Адреса на регистрираната компанија:

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3б. Акционери во регистрираната компанија

Наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од целосниот издаден заеднички капитал. Ако има номинални акции, треба да биде наведено името на бенефицираниот корисник. (погледајте во упатството)

Целосно име на акционерот	Бр. На акции	Вид на акции	% од вкупниот број на издадени

3в. Раководни лица и Одбор за управување во регистрираната компанија на барателот (погледајте во упатството)

Одговорни Раководни лица во регистрираната компанија			
Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност

Одбор за управување во компанијата (<u>погледајте во упатството</u>)			
Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

3г. Име на Матично акционерско друштво (ако има такво): (погледајте во упатството):

Адреса на матичното акционерско друштво:

Датум, место и земја на оснивање/инкорпорирање:

Регистарски број на компанијата:

3.д. Акционери во матичното акционерско друштво:

Ако барателот е филијала на друга компанија регистрирана надвор од Република Македонија, наведете податоци за секое лице или компанија, што поседува повеќе од 3% од тоталниот заеднички капитал. Во случај кога има номинални акции, исто така треба да се наведе името на бенефицираниот акционер.

Акции во матичното акционерско друштво

Полно име на акционерот	Бр на акции	Вид на акции	% од вкупно издадените

3f. Раководни лица и Одбор за управување на матичното акционерско друштво (погледајте во упатството)

Одговорни раководни лица во матичното акционерско друштво

Име и презиме на раководните лица во компанијата	Работно место	Адреса	Националност

Одбор за управување во матичното акционерско друштво (погледајте во упатството)

Име и презиме на лицата во Одборите на управување	Фирма од која доаѓа со работно место	Адреса	Националност

Дел 4. Услови за добивање на Решение за управување со железника инфраструктура

4а. Потребни документи (погледајте во упатството)

Следните документи треба да се достават кон потполнетиот формулар за барањето:

- I. документ дека ги исполнува соодветните технички услови и условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај,
- II. документ со кој ќе докаже дека железничката инфраструктура со која управува ги задоволува пропишаните услови согласно Законот за безбедност на железничкиот сообраќај и други прописи,
- III. потврда дека располага со стручно оспособен персонал за организирање, управување и/или следење на возовите.

4.б. Документ за исплатени придонеси од плата за вработените (погледајте во упатството):

Дел 5. Список на потребни дописи/додатни информации

Потполнете ги овие полиња	Приложено	Не е приложено (дадете образложение)
1. Копија од други решенија кои ги поседува барателот	☐	☐
2. Копија од други поднесени барања за решенија во други земји	☐	☐
3. Дијаграм што ја покажува структурата на регистрираната компанија	☐	☐
4. Дијаграм што ја покажува структурата на матичното акционерско друштво	☐	☐
5. Биланс на состојба	☐	☐
6. Изјава за профит и загуби	☐	☐
7. Изјава за прилив на средства	☐	☐
8. План за работа	☐	☐
9. Извештај за дополнителни достапни фондови	☐	☐
10. Документ за исплатени придонеси на вработени	☐	☐
11. Информации за финансиска поддршка	☐	☐

5 Список на потребни дописи/додатни информации (продолжение)

Јас приложувам:	Приложено	Не е приложено (дадете образложение)
1. Документ дека ги исполнува соодветните технички услови и условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај;	☐	☐
2. Документ со кој ќе докаже дека железничката инфраструктура со која управува ги задоволува пропишаните услови согласно Законот за безбедност на железничкиот сообраќај и други прописи;	☐	☐
3. Документ дека располага со стручно оспособен персонал за организирање, управување и/или следење на возовите ;	☐	☐

Упатство за потполнување на формуларот

1. Правното лице (во понатамошен текст: барателот) може да го поднесат барањето заедно со формуларот за барање за Решение за безбедност (во понатамошен текст: формуларот) во форма на компјутерски обработен текст, кој може да се најде на веб страната на Министерството за транспорт и врски: www.mtc.gov.mk Барателот мора да го следи форматот и формулацијата на формуларот и целокупната документација да ја достави до архивата на:

Министерство за транспорт и врски

Улица „Црвена скопска општина“ бр. 4

1000 Скопје, Република Македонија

2. Барањето ќе се смета за примено:

- (a) Ако е доставено во архивата на Министерството за транспорт и врски; или
- (b) Ако е пратено преку претходно платена препорачана пошта.

3. Комисијата за издавање на Решенија за управување со железничка инфраструктура од Миинистерството за транспорт и врски (во понатамошен текст: Комисија за издавање на Решенија за управување со железничка инфраструктура, во скретен назив: „КИРБ“) во рок од потребните минимум 4 недели ќе го разгледа барањето поднесено од барателот. Ова подразбира дека доставената документација е целосна и комплетна со сите неопходно потребни информации и дека нема потреба од дополнителни писмени консултации.

4. Доколку КИРБ констатира дека доставените информации се некомплетни и нецелосни, односно недостасуваат потребните информации, КИРБ ќе се обрати писмено до барателот за доставување на дополнителни информации. Во рок од две недели од известувањето на КИРБ, барателот е должен да ги достави дополнително бараните информации до архивата на Министерството за транспорт и врски. Во овој случај, периодот за разгледување на барањето ќе трае минимум 4 недели од денот на примање на комплетните информации.

5. При поднесување на барањето се плаќа административна такса согласно Законот за административни такси („Службен весник на Република Македонија“, бр.

17/93, 20/96, 7/98, 13/01, 24/03, 19/04, 61/04, 95/05, 70/06). Ве молиме да не испраќате пари заедно со Вашето барање.

6. Надоместокот за издавање на Решението за управување со железничка инфраструктура се уплаќа по издаденото Решение од страна на министерот за транспорт и врски.

Надоместокот за добивање на решение за управување со железничка инфраструктура изнесува 60.000 денари.

Надоместокот се уплаќа на Образец ПП-50:

за уплата во денари:

- во корист на Буџет на Република Македонија со назнака: за подигање на Решението за управување со железничка инфраструктура.

- број на сметка 130010025663116, Програма 10, приходно konto 722313 што се води во Народна Банка на Република Македонија.

- даночен број: .

Министерството за транспорт и врски не сноси никаква одговорност доколку не се платени банкарски провизии за извршената банкарска трансакција при плаќање на надоместок. Истите паѓаат на товар на барателот.

7. Доколку при пополнувањето на формуларот Ви се потребни понатамошни совети, Ве молиме да стапите во контакт со КИРБ.

Дел 2. Вид на барано Решение за управување со железничка инфраструктура

2а. За кој вид на Решение за управување со железничка инфраструктура, барателот поднесува барање.

- Обележете ги важечките полиња за кои сакате да добиете Решение за управување со железничка инфраструктура.

2б. Опис на активности или услуги што треба да се изведат

- Дадете целосен опис на услугата што ќе ја извршувате на дел или на целата железничка мрежа.

2в. Природата на основни активности сега и ако се добие Решението за управување со железничка инфраструктура

Ако давањето на услуги за управување со железничка инфраструктура не се главна активност на барателот во моментот, или нема да бидат главна активност на барателот ако е одобрена дозволата, Ве молиме да ги наведете Вашите главни активности.

2г. Од која дата барателот сака да го активира Решението за управување со железничка инфраструктура?

- Ве молиме да наведете точна дата. Не го употребувајте изразот “што е можно поскоро” или нешто слично. Ова ќе помогне на КИРБ да ги распредели и изврши работните задачи во наведениот рок. Исто така не заборавате дека процесот на поднесување на барање за добивање на Решението за управување со железничка инфраструктура трае најмалку 8 недели вклучувајќи го и периодот доколку барањето е некомплетно.

2д. Други Решенија за управување со железничка инфраструктура кои ги поседува барателот

- Доставете копија од други Решенија за управување со железничка инфраструктура за користење на железничката мрежа на Република Македонија, доколку ги поседувате.

2е. Поднесени барања за Решенија за управување со железничка инфраструктура во други земји

- Доставете копија од поднесени барања за добивање на Решенија за управување со железничка инфраструктура од други земји.

Дел 3. Информации за барателот

3а. Име на регистрираната компанија:

- Во овој дел впишете ја адресата, датумот и местото на основање како и регистарскиот број на компанијата кој е регистрирана во Република Македонија. Адресата што овде ќе се наведе ќе се смета за адреса за официјална кореспонденција и испраќање на официјалните документи како и секое одобрено Решение за управување со железничка инфраструктура. Но, во врска со ова барање, ќе ја испраќаме сета потребна писмена комуникација/кореспонденција до адресата дадена за секојдневен контакт која е дадена во Дел 1: Овластено лице за секојдневен контакт при разработка на барањето, ако не е побарано поинаку.

3б. Акционери во регистрираната компанија

- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кои се издадени.
- Доставете и дијаграм што ќе ја покаже структурата на акционерите на регистрираната компанија.

3в. Раководни лица и Одбор на управување во регистрираната компанијата на барателот

- Во овој дел треба да ги наведете раководните лица кои управуваат со регистрираната компанијата како и Одборот на управување во регистрираната компанијата.

3г. Име на матично акционерско друштво (компанија)

- Оваа табела се пополнува доколку таква компанија постои. Овде се мисли на сложена компанија која е регистрирана во друга држава, а правното лице на барателот е дел од таа компанија.
- Доставете адреса на матичното акционерско друштво кое е регистрирано надвор од територијата на Република Македонија, датум, место и земја на основање како и регистарски број на компанијата.

3д. Акционери во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа табела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Впишете го целосното име на акционерот, бројот на акции кои ги поседува, видот на акции, како и процент од вкупниот број на акции кои се издадени.
- Доставете и дијаграм што ќе ја покажува структурата на акционерите на матичното акционерско друштво.

3ѓ. Раководни лица и Одбор на управување во матичното акционерско друштво (компанија)

- Оваа табела се пополнува доколку таква компанија постои.
- Во овој дел треба да ги наведете раководните лица кои управуваат со матичното акционерско друштво (компанија) како и Одборот на управување со матичното акционерско друштво (компанија).

Дел 4. Услови за добивање на Решението за управување со железничка инфраструктура

4а. Потребни документи кои треба да ги достави барателот.

1. документ дека ги исполнува соодветните технички услови и условите за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај,
2. документ со кој ќе докаже дека железничката инфраструктура со која управува ги задоволува пропишаните услови согласно Законот за безбедност на железничкиот сообраќај и други прописи,
3. потврда дека располага со стручно оспособен персонал за организирање, управување и/или следење на возовите.

4. б. Документ за исплатени придонеси од плата за вработените

- Барателот да достави документи од надлежни институции со кои ќе докаже дека ги има исплатено сите давачки и придонеси за вработените, како би ја докажал платежната можност.

Дел 5: Список на потребни дописи/доадатни информации

- Во овие табели задолжитено означете ги оние полиња за кои доставувате во прилог дополнителна документација.



Прилог 4

РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Решение за безбедност за управување со железничка инфраструктура

1. Држава која го издава Решението за безбедност за управување со железничката инфраструктура

Држава која го издава Решението	☐ Ново Решение ☐ Продолжување на Решението
Број на Решение :	
Закон кој се применува	
Орган кој издава Решението :	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:

2. Имател на Решението за безбедност за управување со железничка инфраструктура

Управител на инфраструктура	Телефон:
Седиште и адреса:	Факс:
Регистарски број:	Даночен обврзник број

3. Рок на важност

Важи од:	
Одземено на:	Продолжено на:

4. Измена

Изменето на:
Опис на измената:

5. Услови и обврски

Условите согласно членот 15 од Законот за железниците („Службен весник на Република Македонија“ бр.64/05).
--

Министер за транспорт и врски
на Република Македонија

М.П.

Дата

Решение-нотификација бр. _____

1990.

Врз основа на член 19 став 2 од Законот за железници ("Службен весник на Република Македонија" бр. 64/05 и 24/07), министерот за транспорт и врски во согласност со министерот за животна средина и просторно планирање донесе

П Р А В И Л Н И К ЗА НОРМАТИВИ И СТАНДАРДИ ЗА ПРОЕКТИРАЊЕ И ГРАДЕЊЕ НА ГОРЕН СТРОЈ НА ПРУГИТЕ

I. ОПШТИ ОДРЕДБИ

Содржина на правилникот

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат нормативите и стандардите за проектирање и градење на горен строј на пругите.

Член 2

Нормативите и стандардите за проектирање и градење на горниот строј на пругите се применуваат на мрежата на Македонски железници, како и на индустриските пруги и колосеци и истиот се применува за брзина до 160 km/h.

Горен строј

Член 3

(1) Под горен строј на пругите во смисла на овој правилник се подразбира: колосеци, свртници и вкрстуваачи.

(2) Елементи на горен строј се: шините, колосечниот прибор, праговите и засторот.

Обезбедување на техничко единство на пругата

Член 4

При проектирање и градење на колосеците, постројките и уредите на пругите, може да се применат елементите пропишани со железнички стандарди и други технички прописи и нормативи кои се однесуваат на пругите и постројките, објектите и уредите на пругите, безбедноста и уредноста на железничкиот сообраќај, доколку не се во спротивност со одредбите на овој правилник.

Пружни ознаки

Член 5

(1) Обележувањето на стационажата, техничките елементи и параметрите на пругата, објектите и постројките на пругата се врши со пружни ознаки. Пружните ознаки се наменети за означување на: километри и хектометри, оска и висина на колосек, кривини, промена на наклон, тунели, гранични знаци, меѓици, како и контролни ознаки за долги шински ленти (ДШЛ).

(2) Растојанието на ознаките од оската на колосекот се дадени во табела 1.

По исклучок, кај пругите во експлоатација, наведените растојанија во табела 1 може да бидат поголеми, како и најмалите растојанија на најблискиот дел на пружните ознаки од оската на колосекот наведени во табела 1 под "б" да бидат 2200 мм.

(3) Висината на постојаните ознаки наведени во табела 1 под "б", треба да изнесува максимално 50 мм над горниот раб од поблиската шина.

(4) Основното растојание на покажувачите на наклон на колосекот во кривини со радиус помал од 250 м., како и на колосек со надвишување треба да се зголеми според табелите 2, 3 и 4.

(5) Со километарски и хектометарски ознаки се означува растојанието од почетокот кон крајот на пругата на секои 1000 м, односно на секои 100 м мерено по оската на колосекот. Сите километарски како и хектометарски озна-

ки со парни броеви се поставуваат од десната, а хектометарските ознаки со непарни броеви од левата страна на пругата. Површината на која се броевите е вертикална и нормална на оската на колосекот и свртена е во насока на сообраќајот. Заради теренски или други причини можно е километарските и хектометарските ознаки да се поставуваат само од едната страна на пругата при што ознаките со парни броеви се поставуваат од почетокот кон крајот на пругата, а ознаките со непарни броеви се поставуваат од крајот кон почетокот на пругата.

Табела 1

Вид на знакот – ознака	За пруги (во мм)	
	главни	Други
а) Растојание на засекот со кој се обележува оската на колосекот на пружните ознаки	2500	2300
б) Растојание на најблискиот дел на километарскиот и хектометарскиот знак, ознаки за оската и висината на колосекот, ознаки за кривината	2440	2240
в) Растојание на најблискиот дел на покажувачот на наклонот кај колосек во правец, како и во кривини со радиус еднаков и поголем од 250 метри кај колосек без надвишување	2500	2500

(6) Десна и лева страна на пругата се определува секогаш по правецот на утврдена почетна точка кон крајната точка на пругата, односно гледајќи во насока на растење на стационажата.

(7) Со ознаките за оската и за висината на колосекот се означува положбата на оската и висината на горниот раб на шината на колосекот и тоа: кај колосеците во правец висината на горниот раб на двете шини, а кај колосеците во кривина висината на горниот раб на внатрешната шина. За да се намали бројот на пружните ознаки каде тоа е можно, означувањето на оската и висината на колосекот се врши: на столбовите кои го носат возниот вод, на подобни делови на постојаните објекти, на пружните ознаки на кои можат да се означат повеќе елементи и слично. Означувањето на оската и висината на колосекот кај електрифицираните пруги, кај пругите кои ќе се електрифицираат и кај главните пруги се врши: на почетокот и на крајот на сите објекти со свод или со плоча над колосекот и на почетокот и крајот на сите преодни кривини, на промена на наклонот на нивелетата, а потоа и на секои 100 м пруга ако означувањето се врши на ознаките за стационажата или на објектите. Кога означувањето се врши на столбовите кои го носат возниот вод, ова растојание не треба да биде 100 м, туку тоа растојание е еднакво на растојанието на столбовите. Кај останатите пруги означувањето на оската и висината на колосекот се врши: на почетокот и на крајот на сите објекти со свод или со плоча над колосекот, на почетокот и на крајот на сите преодни рампи за надвишување на надворешните шини во кривините (преодни кривини) и на промена на наклонот на нивелетата, а на другите делови на пругата според потребата. Во кривините, ознаките за оската и за висината на колосекот во прв ред се поставуваат од внатрешната страна. Тоа се прави и со други пружни ознаки ако на нив се обележат и овие елементи. Пружните ознаки за оската и висината на колосекот се поставуваат вертикално и паралелно на оската на колосекот.

(8) Со ознаките за кривините се означуваат елементарните точки на кривините и тоа: почеток на преодна кривина (ППК), почеток на кривина (ПК), средина на кривина (СК), крај на кривина (КК) и крај на преодна кривина (КПК). Кај кривините без преодници се означуваат: почеток на кривина (ПК), средина на кривина (СК) и крај на кривина (КК). Површината на која се наоѓа натписот е паралелна на колосекот.

(9) Со покажувачи на наклон се обележува промена на наклонот на нивелетата на пругата и се означуваат големините и должините на нагорнината, надолнината и хоризонталата. Истите се поставуваат од десната страна на пругата со табла вертикално на оската на колосекот. Таблата со врв од бело поле насочено нагоре се вградува на почетокот на нагорнина, а со врв на бело поле насочено надолу, на почетокот на надолнина. Покажувачите на наклон со правоаголно бело поле се поставуваат на местата на премините од нагорнина во хоризонтала, односно од надолнина во хоризонтала.

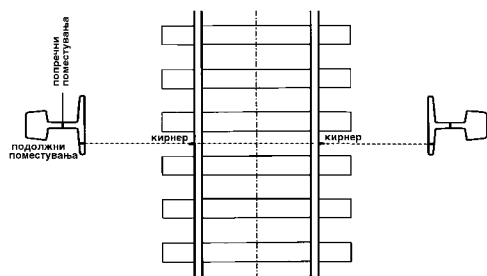
(10) Озаките за тунели се поставуваат на влезниот портал од десната страна, а на излезот од левата страна на пругата. На ознаките се пишува името, бројот и должината на тунелот.

(11) Граничните знаци се поставуваат на местата каде границите на земјиштето во експропријациониот појас (меѓите) го менуваат својот правец, како и на подогите правци на меѓите на железничкото земјиште, но најмалку на секои 100 м.

(12) Меѓиците се сигнални ознаки кои се изработуваат според стандарди, а се поставуваат на места каде растојанието меѓу оските на колосеците е најмалку: во станиците 3,5 м, а кај приклучок на отворена пруга 4 м. Во кривините со радиус помал од 250 м ова растојание се зголемува во зависност од радиусот над кривината.

(13) Постојани ознаки за мерење на надолжните и напречните поместувања на колосекот заварен во долги шински ленти се поставуваат: на секои 800 м со тоа што во кривините треба да бидат задолжително на ППК, на места на промена на наклонот на нивелетата, на пружни делници каде има кочење на возовите, на места каде температурата на шината нагло се менува (влез во тунел, длабоки усеси, засеци и слично), на составите пред и зад свртниците, во кривините со $R > 500$ м на составите каде колосекот поминува од еден во друг тип на колосек или од колосек со куси на долги шински ленти, како и на "дишечките" краеве на ДШЛ (100 до 150 м). За оваа намена можат да се користат постојните пружни ознаки или други постојни објекти во близина на пругата (столбови и портали од контактната мрежа кога се наоѓаат на местата за вградување на ознаки). Каде што нема такви можности, се поставуваат нови ознаки и тоа надвор од слободниот профил пропишан за работа на машините за решетање. На сомнителните места овие ознаки се вградуваат на растојание околу 70 м, а пред и зад загрозеното место на секои 100 до 150 м.

(14) Постојаните ознаки за мерење на надолжните и напречните поместувања на ДШЛ се вклучуваат од двете страни на колосекот на стабилна подлога. Со цел да се набљудуваат подолжните поместувања се засекува ногата на шината, а за напречните поместувања вратот на шината како е прикажано на слика 1.



Слика 1 - Ознака за надолжните и напречните поместувања на ДШЛ

(15) Кај другите објекти (мост, тунел и слично) каде не можат да се постават знаците, испишувањето и обележувањето на потребните елементи се врши на погодни места на тие објекти, било директно на површината на објектите или на посебно вградена табла.

(16) На паралелните пруги пружните ознаки можат да се поставуваат и од надворешната страна на колосеците.

(17) Меѓу колосеците во станиците и другите службени места на пругата, ознаки не се поставуваат, туку, ако е тоа потребно, на погодни места надвор од сите колосеци.

(18) Изгледот на пружните ознаки, димензиите, материјалот од кој се изработуваат и начинот на пишувањето се определуваат со стандарди.

Слободен профил

Член 6

(1) Слободен профил (габарит) е ограничен простор во напречен пресек нормален на средината на колосекот. Оската на слободниот профил стои нормално на правата која го допира горниот раб на возните шини и поминува низ средината на колосекот, т.е. на средината на растојанието меѓу возните шини. Мерките на слободниот профил треба да се зачуваат при одржувањето на пругата и во просторот на слободниот профил не смеат да влегуваат деловите на постројките, објектите, ознаките, сигналите, наслагите од материјали и други предмети.

(2) Формата и димензиите на слободниот профил на колосек во правец и на колосек во кривина со радиус еднаков и поголем од 250 м без надвишување се прикажани на слика 1. Мерките за проширување на слободниот профил во кривините со радиус помал од 250 м без надвишување се дадени во табела 1. Проширувањето на слободниот профил се врши линеарно и започнува:

- при непосреден премин од правец во кривина (без преодна кривина) најмалку 20 м пред почетокот на кружната кривина,

- при премин од правец во кружна кривина со преодна кривина со проширувањето се започнува на почетокот на преодната кривина, така што на 5 м пред почетокот на кружната кривина почнува полното проширување.

- во членовите 7 - 10 на овој правилник, врз основа на слободниот профил и профилот на возилата, се одредени мерките за растојанијата на колосеците и за растојанието на столбовите, товарните рампи, пероните, материјалот и слично.

ПРОШИРУВАЊЕ НА СЛОБОДНИОТ ПРОФИЛ НА КРИВИНИТЕ СО РАДИУС ПОМАЛ ОД 250 м БЕЗ НАДВИШУВАЊЕ

Табела 1

Зголемување на слободниот профил "Е"				
Радиус на кривината (mm)	Од внатрешната страна на кривината (mm)	Од надворешната страна на кривината (mm)	Зголемување на полуширината за пантограф (mm)	Зголемување на растојанието меѓу колосеците (mm)
250	0	0	0	0
225	25	30	10	55
200	50	65	20	115
180	80	100	30	180
150	135	170	50	305
120	335	365	80	700
100	530	570	110	1100

За меѓувредности на радиусите да се изврши интерполација по права линија.

(3) Промените на димензиите на слободниот профил кои настануваат на пругите во кривините со надвишување на надворешната шина се следни:

а) за надворешната страна на кривината:

- заради надвишување на надворешната шина, профилот не се проширува ниту пак се стеснува, но се надвишува, а

- заради кривината профилот се проширува според табела 1.

б) за внатрешната страна на кривината:

- заради надвишување на надворешната шина, профилот се проширува, а покрај тоа профилот се проширува и заради кривината (се собира проширувањето заради надвишувањето и заради кривината);

- заради напречниот наклон на рамнината на колосекот поради надвишувањето на надворешната шина, профилот се спушта надолу.

(4) Промените на димензиите на слободниот профил заради кривината се дадени во табела 1, а заради надвишувањето на надворешната шина се пресметуваат по следните формули:

а) Проширувањето на слободниот профил од внатрешната страна на кривината во било која точка (кота) се пресметува по формулата:

$$e = \frac{h}{S} N, \text{ каде } e:$$

e - проширување на слободниот профил во односната точка (кота) во mm;

h - надвишување на надворешната шина во таа кривина во mm;

s = 1500 mm - приближно растојание меѓу надолжните оски на главите на колосечните шини;

N - висина на односната точка над ГРШ во mm.. Според тоа, вкупното проширување на слободниот профил во кривините со надвишување на колосеците се добива со собирање на вредноста од табела 1 и вредностите кои се добиваат по наведената формула.

б) Надвишувањето на слободниот профил од надворешната страна на кривината во било која точка (кота) се пресметува по формулата:

$$n = \frac{h}{S} L, \text{ каде } e:$$

n - надвишување на слободниот профил во односната точка (кота) во mm ;

h - надвишување на надворешната шина во таа кривина во mm ;

s = 1500 mm - приближно растојание меѓу надолжните оски на главите на колосечните шини ;

L - оддалеченост на односната точка (кота) во mm. на слободниот профил од надолжната оска на главата на внатрешната колосечна шина.

в) Спуштањето на слободниот профил од внатрешната страна на кривината во било која точка (кота) се пресметува по формулата:

$$m = -\frac{h}{S} L, \text{ каде } e:$$

m - спуштање на слободниот профил во односната точка (кота) во mm;

h - надвишување на надворешната шина во таа кривина во mm;

s = 1500 mm - приближно растојание меѓу надолжните оски на главите на колосечните шини;

L - оддалеченост на односната точка (кота) во mm на слободен профил од надолжната оска на главата на внатрешната колосечна шина.

(5) Во табела 2 како пример се прикажани вредности за проширување на слободниот профил кај карактеристичните точки (коти), како и за надвишување на слободниот профил на одделни коти и тоа само заради надвишување на надворешната шина во кривина. Овие вредности се дадени во mm.

(6) Во табела 3, како пример се прикажани проширувањата на слободниот профил во кривини со R < 250 mm заради надвишувањата на надворешната шина во кривина и заради кривината, како и вкупните вредности за проширувањето на слободниот профил, како од внатрешната така и од надворешната страна. При пресметувањето е земено максимално надвишување 150 mm.

(7) За проектирање на нови и реконструкција на постојните мостови и пропусни на пругите се применува слободниот профил даден на слика 1, а се однесува на колосек во правец и за кривини со радиус R < 250 m.

(8) За објектите на пругите во кривина со R < 250 m слободниот профил се проширува за големина "e" според табела 1.

(9) Полуширината на слободниот профил за пантограф за наизменична контактна мрежа кај објекти изнесува 1300 mm. Ако е R < 250 m полуширината на пантографот се зголемува за вредноста дадена во табела 1.

ПРОШИРУВАЊЕ И НАДВИШУВАЊЕ НА СЛОБОДНИОТ ПРОФИЛ НА ОДДЕЛНИ КОТИ И ТОА САМО ЗАРАДИ НАДВИШУВАЊЕТО НА НАДВОРЕШНАТА ШИНА ВО КРИВИНА

Табела 2 (ПРЕСМЕТАНИТЕ ВРЕДНОСТИ СЕ ЗАОКРУЖУВААТ НА 5 mm НА ПОГОЛЕМАТА ВРЕДНОСТ)

Надвигување на надворешната шина на кривините	Проширување на слободниот профил на висина од внатрешната страна на кривините					Надвигување на слободниот профил				
	1120	3050	4800	5500	5800	3050	4800	во оска	5800	
20	15	45	65	75	80	40	25	10	25	
25	20	55	80	95	100	50	30	15	30	
30	25	65	100	110	120	55	35	15	35	
35	30	75	110	130	140	65	40	20	45	
40	30	85	130	150	155	75	45	20	50	
45	35	95	145	165	175	85	50	25	55	
50	40	105	160	185	195	95	55	25	60	
55	45	115	180	205	215	105	60	30	65	
60	45	125	195	220	235	110	65	30	70	
65	50	135	210	240	255	120	70	35	80	
70	55	145	225	260	275	130	75	35	85	
75	60	155	240	275	290	140	80	40	90	
80	60	165	260	295	310	150	85	40	95	
85	65	175	275	315	330	160	90	45	100	
90	70	185	290	330	350	165	95	45	105	
95	75	195	305	350	370	175	100	50	115	
100	75	205	320	370	390	185	105	50	120	
105	80	215	340	385	410	195	110	55	125	
110	85	225	355	405	430	205	115	55	130	
115	90	235	370	425	445	215	120	60	135	
120	90	245	385	440	465	220	125	60	140	
125	95	255	400	460	485	230	130	65	150	
130	100	265	420	480	505	240	135	65	155	
135	105	275	435	495	525	250	140	70	160	
140	105	285	450	515	545	260	145	70	165	
145	110	295	465	535	565	270	150	75	170	
150	115	305	515	550	580	275	155	75	175	

ПРОШИРУВАЊЕ НА СЛОБОДНИОТ ПРОФИЛ НА ОДДЕЛНИ КОТИ И ТОА ЗАРАДИ НАДВИШУВАЊЕ НА НАДВОРЕШНАТА ШИНА ВО КРИВИНА И ЗАРАДИ КРИВИНАТА, КАКО И ВКУПНИТЕ ВРЕДНОСТИ НА ПРОШИРУВАЊЕТО КАКО ОД ВНАТРЕШНАТА ТАКА И ОД НАДВОРЕШНАТА СТРАНА

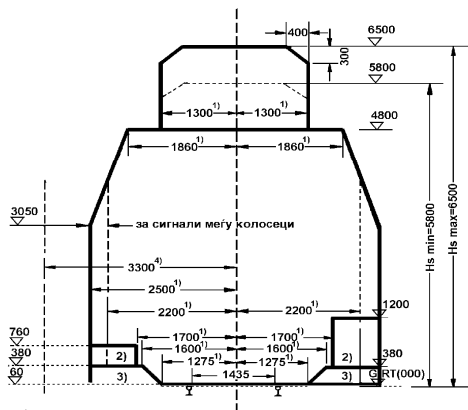
Табела 3

ПРОШИРУВАЊЕ НА СЛОБОДНИОТ ПРОФИЛ ВО КРИВИНАТА – mm																		
R (m)	ЗАРАДИ НАДВИШУВАЊЕ НА НАДВОРЕШНАТА ШИНА (ОД ВНАТРЕШНАТА СТРАНА НА КРИВИНАТА)						заради кривината (Без надви- шувања)		В К У П Н О									
									од внатрешната страна						Од надворешната страна			
	на кота						од вн- атре- шна стра- на	од на- дворе- шна стра- на	на кота									
	1120	3050	4800	5500	5800			1120 (2+7)	3050 (3+7)	4800 (4+7)	5500 (5+7)	5800 (6+7)	1120 (8)	3050 (8)	4800 (8)	5500 (8)	5800 (8)	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
250	115	305	515	550	580	0	0	115	305	515	550	580	0	0	0	0	0	
225	115	305	515	550	580	20	30	135	325	535	570	600	30	30	30	30	30	
200	115	305	515	550	580	50	60	165	355	565	600	630	60	60	60	60	60	
180	115	305	515	550	580	80	90	195	385	595	630	660	90	90	90	90	90	
150	115	305	515	550	580	130	160	245	435	645	680	710	160	160	160	160	160	
120	115	305	515	550	580	330	350	445	635	845	880	910	350	350	350	350	350	
100	115	305	515	550	580	530	550	645	835	1045	1080	1110	550	550	550	550	550	

(10) При реконструкцијата на постојните објекти на пругите може да се применат и формите на слободните профили од Правилникот за одржување на горниот стрoj на пругите. Доколку на електрифицираните пруги и на пругите кои ќе се електрифицираат висината на слободниот профил (Hs) од слика 1 е недоволна за обезбедување на сигурносно растојание меѓу деловите на контактната мрежа под напон и конструкцијата на објектите, ако е реконструкцијата на контактната мрежа невозможна, или економски неоправдана, дозволено е висината на слободниот профил (Hs) да се зголеми врз основа на проект.

За отворена пруга
и главни проодни
колосеци во патнички
станици

За други станични
колосеци



Забелешки:

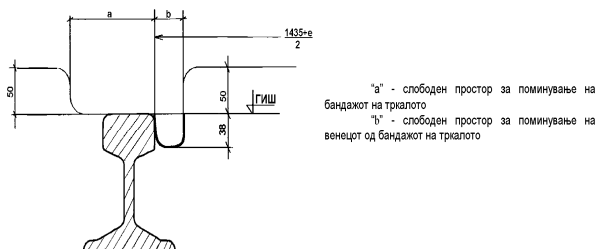
- Проширување на профилот за $R < 250\text{m}$. по табела 1.
- Простор за перони, товарни рампи во станици, ранжирна опрема и сигнални уреди. При градежни работи можат во тој простор да се оставаат и други предмети за таа намена, со превземање на потребни заштитни мерки.
- Простор за градежни уреди потребни за одвивање на сообраќајот.
- Растояние за столбови на надвозници.

Слика 1 - Слободен профил за нови пруги (GC), во правец и во кривините со радиус еднаков и поголем од 250 m без надвишување.

Широчина и длабочина на жлебот за поминување на тркалата на шинските возила

Член 7

(1) За безбедно поминување на тркалата на шинските возила во текот на експлоатацијата, покрај шините треба да се обезбеди слободен простор како што е означено на долниот дел на слободниот профил кај слика 2.



Слика 2 - Слободен простор за безбедно поминување на тркалата на шинските возила.

(2) Длабочината на жлебот изнесува:

- на патните премини во ниво	42 - 45
- кај свртниците	48 - 51

- по исклучок, длабочината на овие жлебови може да биде и помала, но не помала од 38 mm и треба да се запази и при најголеми абeња на шините и тркалата на возилата.

(3) Широчината на газиштето (просторот “а”) за поминување на бандажите од тркалата прикажано на слика 2 кај колосек во правец и во кривина е:

мерки во mm

- | | |
|--|-----|
| - за неподвижни предмети кои се цврсто врзани со шината | 135 |
| - за неподвижни предмети кои не се цврсто врзани со шината | 150 |

(4) Широчината на жлебот (простор “b”) за поминување на венцот на тркалата прикажана на слика 2 кај колосек во правец изнесува:

мерки во mm

- а) кај шините водилки, свртници и
вкрстосувачи 41 со толеранција
(при изработка на нови свртници-кај од -1 до +4
свртнички кривини и кај свртниците
кои се вградени во кривини,широчина-
та на жлебот и дозволените толеранции
се одредуваат со стандард и со проект).

- | | | |
|--|----------|-----|
| б) кај сигурносните шини на постојните мостови каде нема патен сообраќај | нормално | 200 |
| | најмногу | 220 |
| по исклучок | најмалку | 160 |
| в) кај сигурносните шини на нови мостови каде нема патен сообраќај | најмногу | 220 |
| | најмалку | 180 |

- г) кај сите други цврсто врзани неподвижни предмети со шините (на пример контрашини на патните премини во ниво) и тоа:

- кај колосеците во правец, широчината на жлебот треба да биде нормално 70
- кај колосеците во кривина, широчината на жлебот се зголемува за големината на проширувањето, со тоа што смеа да биде најмногу 85

- во посебни случаи, кај колосеците во
правец на патните премини во ниво најмалку 45

- д) кај контрашините на мостовите со заеднички коловоз за железничко-патен сообраќај според типот

- ѓ) кај свртнички срца според стандардот и одобрен
ниот проект

(5) Широчината на жлебот за случаите наведени во овој член под став 4 б), в) и г) кај колосек во кривина, се зголемува за големината на проширувањето на колосекот.

(6) Употребата на сигурносните шини на мостовите пропишана е со член 19 точка е) од овој правилник.

(7) Висината на шините водилки, сигурносните шини, заштитните шини и контраштините, кај свртниците, вкрстувачите, мостовите, острите кривини и другите постројки и уреди се одредува со овој правилник, со тип или проект. Висината на контраштините на патните премини, уредени за сообраќај на патни возила, треба да биде на исто ниво како и колосечните шини.

(8) Висината на сигурносните шини треба да биде во рамнина на горната површина на колосечните шини. По исклучок, таа може да биде нешто пониска и тоа: најмногу до 10 mm ако жлебот е широк од 160 до 200 mm, а најмногу до 15 mm ако жлебот е широк од 200 до 220 mm. Исто така, сигурносната шина на мостовите може да ја надвиси возната шина за 50 mm.

Растојание меѓу колосците

Член 8

(1) Растојанието меѓу оските на колосеците на отворена пруга и во станициите, во правец и во кривините без надвишување, кое треба да се задржи на пругата е прикажано во табела 4.

Табела 4

Видови пруги – колосеци	Растојание на колосекот mm		
	Постојна стојба Нормална	Испуцателна	за новоградби и реконструкции на постојните пруги
ОТВОРЕНИ ПРУГИ			
Растојание меѓу колосеците кај двоколосечни пруги	-	-	4200
Растојание меѓу паралелни пруги	4000	3600	4750
Растојание меѓу колосеците каде се поставува сигнал ("ш" е широчина на столбот)	-	-	5000+ш
Растојание меѓу колосеците каде се поставува столб на електровод ("ш" е широчина на столбот)	4800+ш	-	5000+ш
СТАНИЧНИ КОЛОСЕЦИ			
Растојание меѓу колосеците	4750	4500	4750
Растојание на колосеците меѓу кои се поставува перон, најмалку	6000	-	6000
Растојание на колосеците меѓу кој се поставува перон со пристап надвор од нивото на колосекот	-	-	според проектот
Растојание меѓу главните колосеци каде се поставуваат столбови, напојници и сл. ("ш" е широчина на столбот, напојникот)	4750	-	5000+ш
Растојание кај други станични колосеци помеѓу кои се поставува напојник	4750	-	4750
Растојание по секоеа група од 6 колосеци (заради столбови, сигнали и т.н.)	6000	-	6000
Растојание меѓу извлечникот и колосекот за поминување (проден)	4750	4500	5000
Растојание меѓу претоварните колосеци	3500	-	3500

Во широчината на столбот се земаат во предвид и дополнителните делови прицврстени на столбот и напојникот.

(2) Кај постојните пруги може, за секој случај посебно, да се изгради низок перон и при растојание на колосекот од 4750 mm до 6000 mm. При ова требаат да се пропишат и мерки за заштита на патниците и сообраќајот.

(3) Кај другите во кривини, растојанието меѓу колосеците се зголемува за големината на проширувањето на слободниот профил во кривините според член 5 од овој правилник.

Промена на растојанието меѓу соседни колосеци

Член 9

(1) Промената од едно растојание, меѓу два колосека, на друго растојание се изведува со две спротивни кривини слика 3.

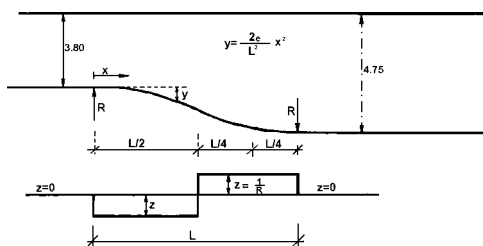
е - големина на промената на растојанието меѓу соседните колосеци

а - растојание на колосекот пред промената на растојанието меѓу соседните колосеци

б - растојание на колосекот по промената на растојанието меѓу соседните колосеци

L - должина на промената на растојанието меѓу соседните колосеци

R - радиус на промената на растојанието



Слика 3 - Промена на растојанието меѓу соседни колосеци

(2) За да не се изведуваат преодни рампи и надвишувања на колосекот радиусот на овие кривини треба да биде најмалку:

$$R = 0,5 V^2 \max.$$

1) При што доколку не е во можност да се изведе кривина со вака пресметан радиус треба меѓу двете кривини да се вметне меѓуправа.

$$m \geq 0,5 V \max$$

(3) Дозволен радиус со кој смее да се изведе промената на растојанието меѓу двата соседни колосека во исклучителни случаи е:

$$R = 0,25 V^2 \max.$$

1) Во овој случај треба да се вметне меѓуправа.

(4) Должината на која се изведува промената на растојанието без меѓуправа, во зависност од радиусот "R" и големината на отклонот на колосекот "е", се добива по формулата:

$$L = 2 \sqrt{R - e \left(\frac{e}{z} \right)^2}$$

(5) Промената на растојанието меѓу двата соседни колосеци во кривините се изведува со кривини со доволно долги преодни кривини или со корпасти кривини.

Најголеми висини и најмали растојанија на објектите покрај колосеците

Член 10

(1) Мерките кои требаат да се задржат на пругите во права, за висината на објектите мерена од ГРШ и за растојанието на објектите мерено од оската на колосекот, се прикажани во табела 5.

Табела 5

Видови објекти	Постојна состојба (mm)		Новограбди и реконструкција на постојните пруги (mm)	
	Висина	Растојание	Висина	Растојание
Товарна рампа и под на магазин	1100	1650	1100	1670
Воена рампа	1000	1670	1280	1775
Рампа за товаране ситна стока	2000	1650	2200	1670
Висок перон	550	1650	760 и 960	1670
Низок перон	350	1600	350	1600
Сабилни предмети на патнички перони	3000	3000	3500	3000
Столбови на електричниот возен вод:				
- на отворена пруга и на главни преодни станични колосеци	-	2200	-	2500
- на станиците и други службени места, меѓу колосеците за прием на патници	-	2200	-	2400
- на станиците и другите службени места меѓу колосеците само за товарен сообраќај	-	2200	-	2200
- на патнички перони	-	-	-	3000

(2) Растојанијата на товарна рампа, висок и низок перон од оската на колосекот во кривини се прикажани во табела 6.

Табела 6

Радиус R (m)	Товарна рампа и висок перон (mm)				Низок перон (mm)	
	Постојна состојба		Новограбди и реконструкција на постојните пруги			
	Внатрешна	Надворешна	Внатрешна	Надворешна	Внатрешна	Надворешна
1	2	3	4	5	6	7
2000		1650		1670		1600
1500		1655		1675		1605
700		1660		1680		1610
600		1665		1685		1615
500		1670		1690		1620
350		1675		1695		1625
250		1680		1700		1630
225	1700	1710	1720	1730	1650	1660
200	1730	1740	1750	1760	1680	1680
180	1760	1770	1780	1790	1710	1720
150	1810	1840	1830	1860	1760	1790
120	2010	2030	2030	2050	1960	1980
100	2210	2230	2230	2250	2160	2180

Кај меѓувредност на радиусот треба да се интерполира по права линија

Најмали димензии за светлиот отвор на вратите

Член 11

Светлиот отвор на вратите што треба да се задржи на пругата е прикажан во табела 7.

Табела 7

	Постојна состојба (mm)				Новоградба и реконструкција на постојните пруги (mm)	
И м е	Нормално		Најмалку			
	Висина од ГРШ	Ширина	Висина од ГРШ	Ширина	Висина од ГРШ	Ширина
Врата на електродепо и работилница за поправка	-	-	-	-	630 0	440 0
Врата на депоа и вагонски шупи	480 0	400 0	-	-	480 0	440 0

II. ЕЛЕМЕНТИ НА ГОРНИОТ СТРОЈ И КОНСТРУКЦИЈА НА КОЛОСЕК

Елементи на горниот строј

Член 12

(1) Елементи на горниот стој се: шините, колосечниот прибор, праговите и засторот.

(2) Формата, димензиите, толеранциите, квалитетот, производството и приемот на шините, колосечниот прибор, праговите и заворот се одредени со стандарди.

(3) Со посебно одобрение е можна употребата на други форми, видови и типови на шини, колосечен прибор, прагови и застор кој не се предвидени со овој правилник.

(4) Елементите на горниот stroj за свртниците, вклучувајќи, патните премини во ниво, кривинските колосеци како и другите специјални конструкции на колосеци, како и на вагонските ваги, завртниците и др. се одредуваат со проекти по одредбите на овој правилник, во зависност од категоријата на пругата и осниот притисок.

Шини

Член 13

(1) Во колосеците на пругите на МЖ се вградуваат шини од стандарден и нестандарден тип.

Стандардни типови на шини се: UIC 60, UIC 54E , S 49 и S 45.

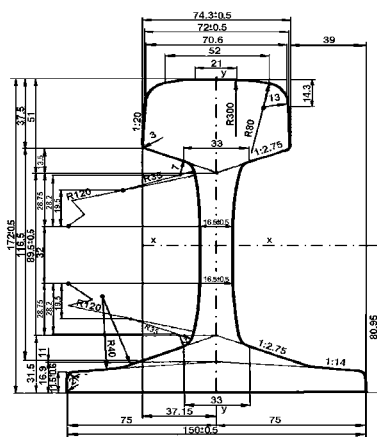
(2) Формата и мерките за попречните пресеци на стандартните типови на шини UIC 60, UIC 54E, S 49 и S 45 прикажани се на сликите 4, 5, 6, 7 и во табела 8.

Табела 8

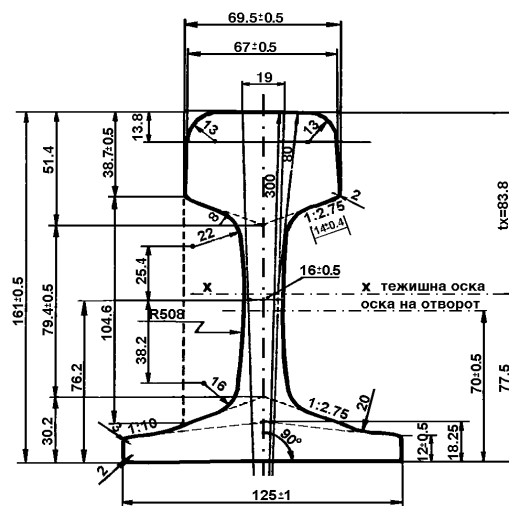
Тип на шини	Тежина (kg/m)	Површина на пресекот (sm ²)	Статички големина		Нормална должина на шини (m)
			Lx (sm ⁴)	Wx (sm ³)	
UTC 60	60,34	76,86	3055	333,5	30,00 22,00
UTC 54E	53,81	68,55	2308	276,4	30,00 25,00
S 49	49,43	62,97	1819	240,0	30,00 22,50
S 45	45,44	57,84	1552	215,0	30,00 22,50

(3) Најмалата цврстина на затегнување на шините кои се вградуваат во пругите на МЖ е 700 N/mm^2 . Вградување на шини со поголема цврстина на затегнување се врши во острите кривини, во тунелите, на поголемите наклони, на местата каде што се врши кочење и запирање на возовите, кај свртничките елементи и кај другите специјални конструкции на колосекот. Во зависност од радиусот на кривината, треба надворешната шина да биде:

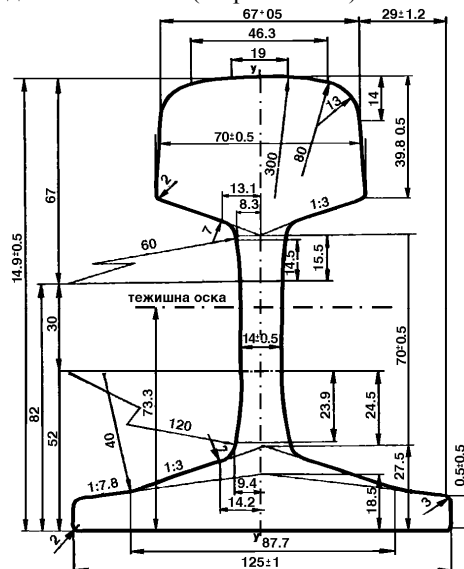
- за правци и кривини за $R > 1000 \text{ m}$ со најмала цврстина на затегнување на шинит 700 N/mm^2 ;
- за кривини со $R \geq 400 \text{ m}$ до $R \leq 1000 \text{ m}$ со најмала цврстина на затегнување на шините 900 N/mm^2 ;
- за кривини $R < 400 \text{ m}$ со најмала цврстина на затегнување на шините 1200 N/mm^2 ;



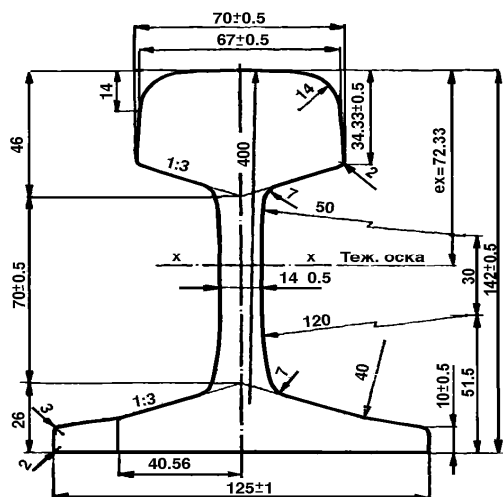
Слика 4 - Форма и мерки на напречен пресек на шини од типот UIC 60.
(Мерки во mm)



Слика 5 - Форма и мерки на напречен пресек на шини од типот UIC 54E (Мерки во mm)



Слика 6 - Форма и мерки на напречен пресек на шина од типот S 49 (Мерки во mm)



Слика 7 - Форма и мерки на напречен пресек на шини од типот S 45 (Мерки во mm)

(4) На главните пруги и на главните станични колосеци на овие пруги се вградуваат нови стандардни шини. На останатите пруги и на споредните станични колосеци на сите пруги можат да се вградуваат половни шини од стандардни типови, како и шини од соодветни нестандартни типови.

(5) Најмала висина на шините во зависност од осниот притисок, растојанието меѓу надолжните оски на праговите и брзината е прикажана во табела 9.

НАЈМАЛА ДОЗВОЛЕНА ВИСИНА НА ШИНАТА

Табела 9

Пруги			Главни						Останати					
V km/h			160	140	120	100	80	60	60	50	40	30	30	30
Осен притисок (KN)	Растојание меѓу надолжните оски на праговите (cm)	Тип на шина	Најмала висина на шината (mm)											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14
		UTC 60	166	164	164	160	156	154	150	150	150	148	148	148
	60	UTC 54E	-	-	154	150	144	142	140	138	136	136	134	134
		S 49	-	-	-	144	136	132	130	128	126	126	124	124
		S 45	-	-	-	-	136	132	130	128	126	126	124	124
	250	UTC 60	168	168	166	162	158	154	152	150	148	148	148	148
	65	UTC 54E	-	-	158	152	148	144	140	140	138	138	134	134
		S 49	-	-	-	146	138	134	130	130	128	128	124	124
		S 45	-	-	-	-	138	134	130	130	128	128	124	124
		UTC 60	166	164	162	160	156	152	150	148	148	148	148	148
	60	UTC 54E	-	156	152	148	142	138	136	134	134	132	132	132
		S 49	-	-	146	140	134	130	128	126	124	124	123	123
		S 45	-	-	-	140	132	128	126	124	124	122	122	122
	240	UTC 60	168	166	164	160	156	152	150	150	148	148	148	148
	65	UTC 54E	-	-	158	156	146	142	140	138	136	136	134	134
		S 49	-	-	-	146	138	134	132	130	128	126	126	124
		S 45	-	-	-	-	136	132	130	128	126	126	124	124
		UTC 60	164	162	160	158	154	150	148	148	148	148	148	148
	60	UTC 54E	160	154	150	148	142	138	136	134	134	132	132	132
		S 49	-	-	144	138	132	128	126	124	124	123	123	123
		S 45	-	-	-	138	132	128	126	124	124	122	122	122
	230	UTC 60	166	166	164	160	156	152	150	148	148	148	148	148
	65	UTC 54E	-	158	152	148	144	140	138	136	134	134	132	132
		S 49	-	-	164	140	134	130	128	126	124	124	123	123
		S 45	-	-	-	-	134	130	128	126	124	124	122	122
		UTC 60	164	162	160	158	154	150	148	148	148	148	148	148
	60	UTC 54E	156	152	148	146	140	136	134	134	132	132	132	132
		S 49	-	148	142	136	130	126	124	124	123	123	123	123
		S 45	-	-	-	136	130	126	124	124	122	122	122	122
		UTC 60	164	162	160	158	154	150	148	148	148	148	148	148
	220	UTC 54E	158	156	150	146	142	138	136	134	134	132	132	132
		S 49	-	-	142	138	132	128	126	124	124	123	123	123
		S 45	-	-	-	138	132	128	126	124	122	122	122	122

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		UTC 60	160	160	158	156	154	150	148	148	148	148	148
210	60	UTC 54E	150	148	144	142	138	134	132	132	132	132	132
		S 49	144	140	136	132	128	124	123	132	123	123	123
		S 45	-	-	136	132	128	124	122	122	122	122	122
		UTC 60	162	160	158	156	154	150	148	148	148	148	148
		UTC 54E	152	150	148	144	140	136	134	132	132	132	132
	65	S 49	146	142	138	134	130	126	124	123	123	123	123
		S 45	-	-	138	134	130	126	124	122	122	122	122
		UTC 60	160	158	156	154	152	150	148	148	148	148	148
		UTC 54E	150	148	144	142	138	134	132	132	132	132	132
	65	S 49	142	140	136	132	128	124	123	123	123	123	123
		S 45	-	-	136	132	128	124	122	122	122	122	122
200		UTC 60	160	160	158	156	154	150	148	148	148	148	148
	70	UTC 54E	150	150	148	144	140	136	134	134	132	132	132
		S 49	142	142	138	134	130	126	124	124	123	123	123
		S 45	-	-	138	134	130	126	124	124	122	122	122
		UTC 60	156	154	152	150	150	148	148	148	148	148	148
	65	UTC 54E	144	142	140	136	132	132	132	132	132	132	132
180		S 49	134	132	130	126	123	123	123	123	123	123	123
		S 45	134	132	130	126	122	122	122	122	122	122	122
		UTC 60	158	156	154	152	152	150	148	148	148	148	148
		UTC 54E	146	144	142	138	134	132	132	132	132	132	132
	70	S 49	136	134	132	128	124	123	123	123	123	123	123
		S 45	136	134	132	128	124	122	122	122	122	122	122
		UTC 60	156	154	154	152	150	150	148	148	148	148	148
		UTC 54E	138	136	132	132	132	132	132	132	132	132	132
	65	S 49	128	126	123	123	123	123	123	123	123	123	123
		S 45	128	126	123	122	122	122	122	122	122	122	122
		UTC 60	156	156	154	152	150	148	148	148	148	148	148
		UTC 54E	140	138	136	134	132	132	132	132	132	132	132
	70	S 49	130	128	126	124	123	123	123	123	123	123	123
160		S 45	130	128	126	124	122	122	122	122	122	122	122
		UTC 60	158	156	156	154	152	150	148	148	148	148	148
		UTC 54E	142	140	138	134	132	132	132	132	132	132	132
	75	S 49	132	130	128	124	123	123	123	123	123	123	123
		S 45	132	130	128	124	122	122	122	122	122	122	122

Колосечен прибор

Член 14

(1) Колосечниот прибор се состои од:
- прибор за меѓусебно спојување на шините во колосекот (споен прибор),
- прибор за прицврстување на шините за праговите или други подлоги (прицврстен прибор) и
- останат прибор.

(2) Во спојниот прибор спаѓаат: спојниците, завртките со навртките за спојниците и еластичните прстени.

(3) Приборот за прицврстување може да биде крут и еластичен. Крут прибор за прицврстување е K-систем. Тука спаѓаат: подложните плочки, прицврстните плочки, завртките за прицврстување, еластични прстени, тирфоните и колосечните клинц. Како еластичен прибор за прицврстување се користат системите SKL-2, Voossloh и Pandrol. Тука спаѓаат: еластичните пружини, тирфоните и гумените подлошки.

(4) Останатиот прибор се употребува за спречување и ублажување на динамичките и други влијанија и за спојување на праговите. Тука спаѓаат: дрвени и гумени подлошки, направи против патување на шините, направи против странично поместување на колосекот, завртките со навртките и подложните плочки за навртките за спојување на двојните прагови и слично.

(5) Кога се вградуваат нови шини, треба да се вградат и нови завртки со навртки, нови еластични подлошки и нови дрвени, односно гумени подлошки, а другиот колосечен прибор според потребата, било да е нов, регенериран или исправен половен.

(6) Кога се вградуваат нови прагови, треба да се вградат и нови тирфони, односно колосечни клинц, нови еластични прстени и нови дрвени или гумени подлошки, а другиот колосечен материјал според потребата, било да е нов, регенериран или исправен половен.

(7) Кога се вградуваат регенерирани или половни исправни шини и прагови, треба да се вградува, регенериран или половен исправен колосечен прибор, а како дополнување и нов колосечен прибор.

(8) Направите против патување на шините се вградуваат за спречување на подолжното патување на шините на: класичен колосек со поголем наклон на нивелетата, пред и зад составот во заварен колосек, кај преминот од колосек со појак тип на шина на послаб тип на шина во заварен колосек (ДШЛ), пред и зад и во средина на свртницата заварена во ДШЛ, пред дилатациони направи, пред мостови без засторна призма, како и на сите места каде што шината покажува тенденција за подолжно поместување. Бројот на направите против патување на шините на класичен колосек се одредува во зависност од надолжниот наклон и должината на шината според табела 10.

Табела 10

Наклон на нивелетата во ‰	Број на направи во зависност од должината на шината	
	$l = 18 - 20 \text{ m}$	$l > 20 \text{ m}$
10	5	6
над 10	7 - 8	9

1) Во кривините со радиус $R < 350 \text{ m}$ во надворешната шина се вградуваат по 2 направи повеќе од предвидените во претходната табела.

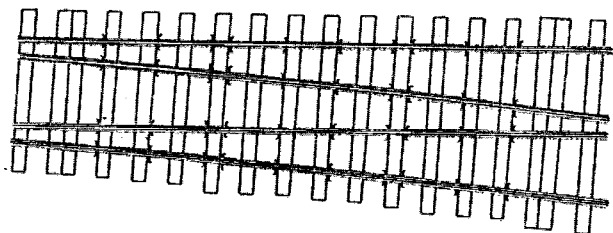
2) Доколку е вграден двоен еластичен прибор кај класичен колосек направите против патување на шините може да се изостават.

(9) Во колосек заварен во ДШЛ направите против патување на шините се вградуваат според слика 8 и 9.

1) Вградувањето на овие направи треба да се изврши на температура $t = tp = \pm 5^\circ \text{ oC}$.



Слика 8 - Положба на направите против патување на шините кај колосек заварен во ДШЛ.



Слика 9 - Положба на направите против патување на шините во среден дел на свртница.

(10) Направите (капите) против странично поместување на колосекот се вградуваат во кривините со помал радиус кај шините заварени во ДШЛ. Направите (капите) се вградуваат на челото на прагот од внатрешната страна по целата должина на предната и кружната кривина.

1) Во табела 11 се дадени вредности на најмали радиуси на кои може да се изведе ДШЛ, во зависност од профилот на засторната призма и бројот на вградените направи (капи) против странично поместување на колосекот и тоа за дрвени и бетонски прагови.

(11) Формата, димензиите и мерките на направите против патување на шините и против странично поместување на колосекот дадени се со стандард.

НАЈМАЛИ РАДИУСИ НА КОИ МОЖЕ ДА СЕ ИЗВЕДЕ ДШЛ

Табела 11

Вид на горен stroj		Нормален профил на засторна призма набиен застор, ако засторот не е набиен, направи на секој трет праг	Проширена или појачана засторна призма за 10 cm со набиен застор		Проширена или појачана засторна призма со ненабиен застор		
				Направа на секој трет праг	Направа на секој втор праг	Направа на секој праг	
Вид на прагот	Тип на шина	Најмал радиус (m)					
Дрвени прагови	45 и 49	500	350	350	280	200	
	UIC 54E	550	350	350	280	220	
	UIC 60	600	450	450	350	250	
Бетонски IM - 2	Сите типови	500	400	400	350	280	
Бетонски преднапрегнати прагови МП-94V	49 и UIC 60	300	300	-	-	-	

Прагови

Член 15

(1) На пругите на МЖ се вградуваат дрвени и армирано бетонски преднапрегнати прагови.

(2) Прагови од тврдо дрво (дабови и букови) можат да се вградуваат секаде, а првенствено во тунелите, на изолирани отсеци на пругата, на патните премини во ниво, во кривините со радиус помал од 250 m, на перонските колосеци, кај колосечните врски, ако тие колосеци се со дрвени прагови, како и кај деловите на пругите со нестабилен долен stroj.

(3) Прагови од меко дрво можат да се вградуваат само во колосек во правец и кај слабо оптоварени пруги и колосеци.

(4) Нови дрвени прагови се вградуваат:

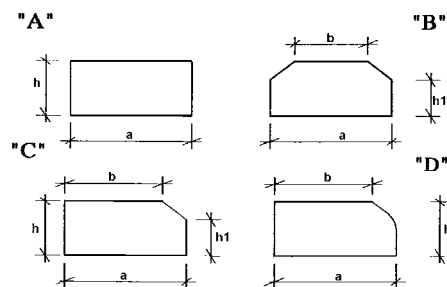
а) прагови од I класа - при употреба на нов колосечен материјал за градење, реконструкција и главни поправки на главни пруги и главни станични колосеци;

б) прагови од II класа - кога не се употребува нов колосечен материјал на главни пруги, останати пруги и останати станични колосеци на главни пруги и сите станични колосеци на останатите пруги.

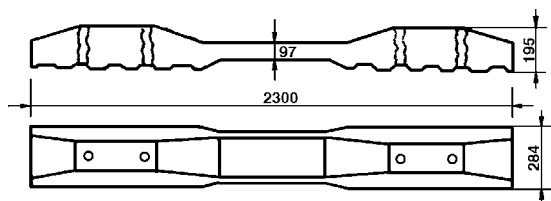
в) индустриски прагови - на индустриски колосеци.

(5) Димензии и форми на напречен пресек на дрвени колосечни прагови се прикажани на слика 10 и табела 12.

1) Во колосеци кои се заварени во ДШЛ се вградуваат прагови од групата 1, 2 и 3, а на краевите на ДШЛ се вградуваат прагови со форма "А" од табела 12.



Слика 10 - Облици на напречни пресеци на дрвените прагови



Слика 14 - Бетонски праг IM - 2

Застор

Член 16

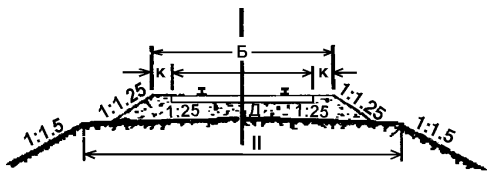
(1) Во пругите се вградува застор од толчаник со квалитет и гранулометриски состав според стандард ЖС Г2.011.

(2) Според големината на зрната пропишана со стандард ЖС Г2.011, засторот од толчаник се вградува:

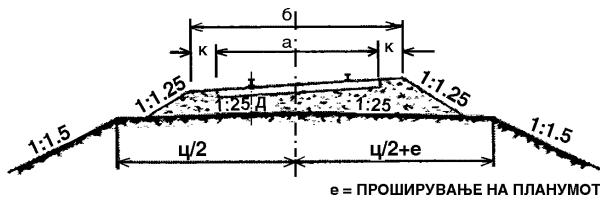
- големина I - во колосеци и свртници од сите пруги;
- големина II - во споредни станични и други колосеци на главните пруги, како и во сите колосеци и свртници на останатите пруги;
- големина III и IV - кај свртници со челични прагови и при нивелирање на електропоставни направи кај свртниците.

(3) На нов, неслегнат земјан труп не е дозволено вградување на толчаник за првиот слој на засторот кој што доаѓа непосредно на планумот, туку треба да се вгради заштитен слој со дебелина од 20 до 30 cm, од чакал со соодветна гранулација.

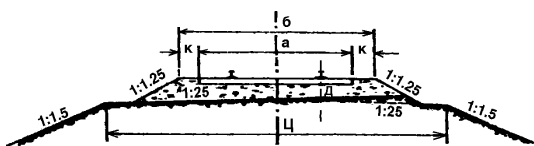
(4) Формата и димензиите на засторната призма на засторот зависат од: рангот на пругата, бројот и видот на колосеците, видот и должината на праговите, наклонот на планумот, дали колосекот е во правец или во кривина, како и дали шините се заварени во ДШЛ.



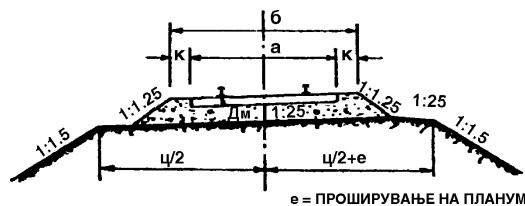
Слика 15 - Напречен пресек на засторна призма на едноколосечна пруга со дрвени прагови, во правец кај двостран наклон на планумот.



Слика 16 - Напречен пресек на засторна призма на едноколосечна пруга со дрвени прагови, во кривина, кај двостран наклон на планумот.



Слика 17 - Напречен пресек на засторна призма на едноколосечна пруга со дрвени прагови во правец, кај едностран наклон на планумот при ремонт и проектирање.



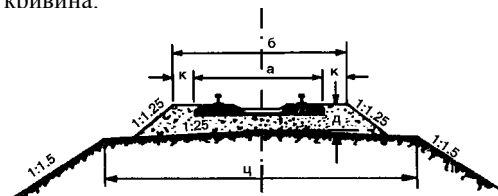
Слика 18 - Напречен пресек на засторна призма на едноколосечна пруга со дрвени прагови во кривина, кај едностран наклон на планумот при ремонт и проектирање.



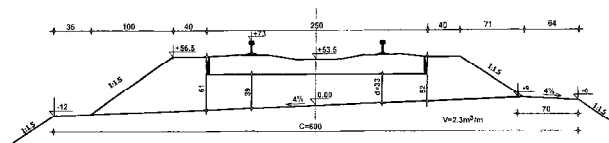
Слика 19 - Напречен пресек на засторна призма кај двоколосечни и паралелни пруги со дрвени прагови, во правец.



Слика 20 - Напречен пресек на засторна призма кај двоколосечни и паралелните пруги со дрвени прагови, во кривина.



Слика 21 - Напречен пресек на засторна призма на пруга со бетонски прагови, во правец, кај двостран наклон на планумот.



Слика 22 — Напречен пресек на засторна призма со армирано бетонски прагови МП-94.

(5) Најмалите димензии на напречните пресеци на засторна призма наведени дадени се во табела 15. Кај колосек во кривина проширувањето “е” на планумот (на надворешната страна на кривината) изнесува:

- кај двоководен планум
 - а) за надвишување $h \leq 50$ mm, $e = 0$,
 - б) за надвишување $h > 50 \leq 150$ mm, $e = 15$ cm,
 - в) за надвишување $h > 150 \leq 250$ mm, $e = 25$ cm.
- кај едноководен планум
 - а) за надвишување $h \leq 50$ mm, $e = 0$,
 - б) за надвишување $h > 50$ или $R \leq 1000$ m, $e = 15$ cm.

Табела 15

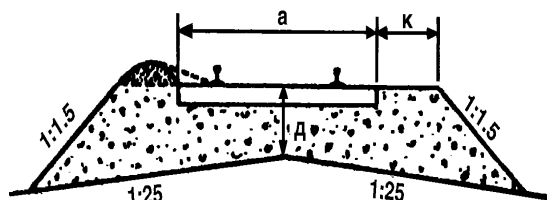
Пруги	Најмали димензии cm				
	а	б	к	ц	Д
Главни пруги со дрвени прагови	260	330	35	570	45
Главни пруги со армирано бетоски преднапрегнати прагови	250	330	40	600	57
Останати пруги	250	320	35	540	40
Индустриски, споредни станични и работилнички колосеци	230	270	20	450	30

Кај едностран планум и колосек со надвишување, дебелината на засторната призма (Д) се мери кај понишката колосечна шина

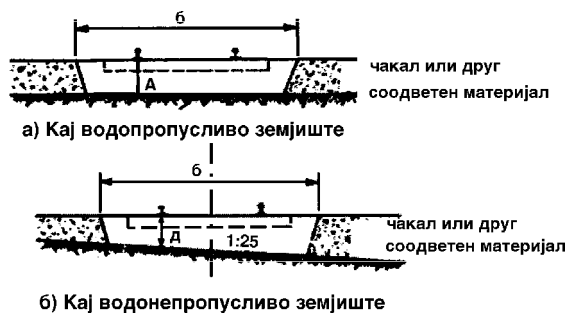
(6) Пропишаните форми и димензии на засторната призма се менуваат во следните случаи:

а) на делниците каде се вградени долги шински ленти, широчината на засторната призма ("к") зад челото на прагот, кога засторот е добро набиен, или вибриран, изнесува 40 cm. Кога засторот е нормално набиен треба да се врши нафрлување од челото на прагот како е прикажано на слика 23, или широчината од 40 cm, се зголемува на 45 - 50 cm и

б) димензиите на засторната призма во станичните колосеци и колосеците на другите службени места на пругата се даваат според табела 15. Празниот простор меѓу засторните призми, на местата каде што е потребно тоа заради движење на персоналот, патниците и за манипулација со багаж и стока, се исполнува со каменлив водопропустлив материјал кој по големината и формата не треба да одговара на прописите на стандардот за толчаник. Во вакви случаи, горната површина треба да биде од поситен материјал и порамнета. Формата и димензиите на засторната призма на станичните колосеци и колосеците од другите службени места на пругата се прикажани на слика 24.



Слика 23 - Напречен пресек на засторна призма на делниците каде се вградени долги шински ленти.



Слика 24 - Напречен пресек на засторна призма на станичните колосеци и колосеците на другите службени места на пругата по решетање на засторот.

(7) Формата и димензиите на засторната призма кај објектите со затворен коловоз се одредуваат според одредбите на член 19 од овој правилник, а можат да се одредуваат и со посебен проект.

(8) Формата и димензиите на засторната призма на патните премини, на пероните и кај другите специјални конструкции на колосеци се одредуваат типски или со посебен проект.

Типови на колосеци

Член 17

(1) Според категоријата на пругата, осниот притисок, најголемите дозволени брзини, видот и распоредот на вградениот стандарден колосечен материјал, на пругите на МЖ можат да се применат следните стандардизирани типови на колосеци: UIC 60, UIC 54E, S 49 и S 45.

(2) Колосеците од типовите UIC 60, UIC 54E и S 49 се вградуваат на главни пруги и во главните станични проодни колосеци на овие пруги.

(3) На другите пруги и на станичните колосеци на овие пруги и останатите станични колосеци на главните пруги може да се вградува тип на колосек S 45 како и половен регенериран материјал од типот UIC 60, UIC 54E и S 49.

(4) Во сите споредни станични колосеци на другите пруги и индустриските колосеци може да се вградуваат и типови на колосеци од колосечни материјали кои не се стандардизирани.

(5) Видот и распоредот на колосечен материјал за секој одделен случај на вградување се одредува со проект.

Распоред на праговите

Член 18

(1) Растојанието на праговите во колосекот се одредува според табела 16. Ова растојание на праговите се применува во шинско поле надвор од составот.

Табела 16

Осен притисок KN	Растојание на надолжните оски на праговите – cm
над 200	60
200	65
180	70
160	75

(2) Отстапувања од мерките наведени во табела 16:

а) за осен притисок над 200 KN растојанието на праговите во кривина е исто како и кај колосеците во правец;

б) кај колосеците од типот UIC 60, UIC 54E и типот S 49 за осен притисок од 200 KN и поголем, во наклон поголем од 10‰ или со радиуси на кривините помали од 500 m, задолжително е растојание на праговите од 60 cm.

в) во кривините на колосеците со осен притисок од 180 и 160 KN растојанието на праговите се одредува според табела 17.

г) во преодна кривина распоредот на праговите е ист како и во кружна кривина. Погоуст распоред на праговите почнува од составот на шините, односно од местото каде се заварени шините пред почетокот на преодната кривина (ППК), па се извршува низ преодната кривина, кружната кривина и низ другата преодна кривина, сè до составот на шините, односно до местото каде се заварени шините зад ППК на другата преодна кривина.

Табела 17

Радиус на кривина во m	Најголемо растојание на надолжните оски на праговите во cm за осен притисок од:	
	180 KN	160 KN
≤ 350	65	65
> 350 ≤ 550	70	70
> 550	70	75

(3) Распоредот на праговите на должина од едно шинско поле се одредува според слика 25.

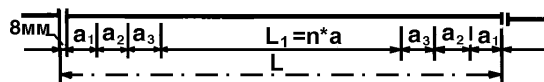
Растојанието на праговите се мери во цели сантиметри. Кога на делот l_1 , односно l_2 треба да се користат две различни вредности на растојанието, тогаш поголемите вредности се концентрираат во средината на полето.

(4) Најголемото растојание на надолжната оска на соседниот праг од средината на алуминиумско-термитскиот вар на шината изнесува 30 cm.

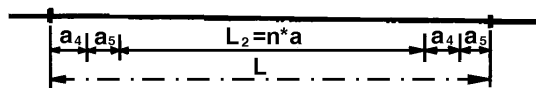
(5) Зависноста на осниот притисок и брзините на возовите од изабеноста на стандардни шини и растојание на праговите дадено е во табела 9 од член 12 на овој правилник. За нестандартните типови на шини овие елементи се определуваат со проект.

(6) Растојанието меѓу праговите на пруги на кој има вградено изолирани и лепени состави се задржува исто како и на пругата, со забелешка врската на прицврстување меѓу прагот и шината со прицврсниот вијак да биде меѓу првиот и вториот споен вијак на изолираниот состав како што е прикажано на слика број 26.

а) Кај колосеци со состави



б) Кај колосеците со долги шински ленти



a - ОСНО РАСТОЈАНИЕ НА ПРАГОВИТЕ НА СРЕДНИОТ ДЕЛ НА ПОЛЕТО.

a_1 - РАСТОЈАНИЕТО НА ЦВРСТ (ПОТПРЕН) СОСТАВ Е 13 cm.

a_2 - РАСТОЈАНИЕ КОЕ ИЗНЕСУВА МЕЃУ 55 И 60 cm.

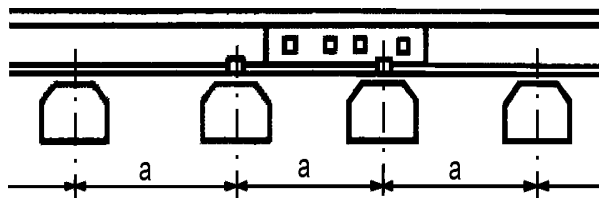
a_3 - МЕЃУВРЕДНОСТ МЕЃУ a И a_2

a_4 - РАСТОЈАНИЕ КОЕ ИЗНЕСУВА МЕЃУ 25 И 30 cm.

a_5 - ДЕЛ НА КОЈ ЌЕ ИМА НЕКОЛКУ ПРАГОВИ, А НИВНИТЕ МЕЃУСЕБНИ РАСТОЈАНИЈА ЌЕ БИДАТ МЕЃУ ВРЕДНОСТИТЕ a И a_4 , СО ТОА ШТО ПОГОЛЕМОТО ИЗРАМНУВАЧКО РАСТОЈАНИЕ СЕ ДАВА ПОБЛИСКУ ДО СРЕДИНАТА НА ШИНСКОТО ПОЛЕ.

1 - ДОЛЖИНА НА ШИНАТА + 8 mm; ДОДАТОКОТ ОД 8 mm НА ДОЛЖИНАТА НА ШИНАТА Е ЗАРАДИ МОЖНОСТА ЗА ДИЛАТАЦИЈА НА ИСТАТА, Т. Е. ДАВАЊЕ МОЖНОСТ ЗА НЕЈЗИНО ПРОДОЛЖУВАЊЕ ОД РАБОТИЛНИЧКАТА ТЕМПЕРАТУРА ДО НЕЈЗИНАТА МАКСИМАЛНА ТЕМПЕРАТУРА ВО КОЛОСЕКТОТ.

Слика 25 - Распоред на праговите на должина на едно шинско поле.



Слика 26 - Распоред на праговите под лепениот состав.

Спој на шини

Член 19

(1) На споевите, шините се поврзуваат меѓусебно со заварување или со врски, а кај долгите шински ленти и кај мостовите со одредени должини и конструкции, уште и со дилатациони направи.

(2) Составувањето на стандардните типови на шини со врски се врши на двојни дрвени прагови.

(3) Поврзувањето на нестандартните типови на шини се врши според конструкцијата на спојниот и прицврсниот прибор, намената на колосекот, осниот притисок и најголемата дозволена брзина. За видот на спојувањето на нестандартните шини се решава со проект.

(4) Споевите на шините со помош на врски требаат да бидат еден наспроти друг и во границите на толеранција.

(5) Спојување на шини од различни типови вградени во колосекот се врши со преодни спојници или заварување.

(6) Со цел за спречување на продрање не електрична струја од изолираниот колосек на соседните делови, се вградуваат изолирани шински состави. Видот и конструкцијата на изолираниот шински состав се пропишува со тип или стандард.

(7) Споевите на шините со помош на спојници не смеат да бидат на следните места во колосекот:

- на патни премини,
- на мостови,
- на пропусти,
- над столбови и сидови на објектите изложени на оштетување заради динамички влијанија на сообраќајот и

- на вагонски ваги, завртници и преносници.

(8) Споевите на шините со помош на спојници треба да бидат оддалечени најмалку 4 m од парапетните сидови и од столбовите на сите мостови и пропусти, а кај патните премини спојот на шините треба да биде оддалечен најмалку 5 m од работ на патниот премин.

(9) Местата и бројот на споевите на шините со помош на спојници во тунелите се определува со проект во зависност од должината, влажноста и состојбата на проветрување на тунелот, како и од типот на колосекот.

Специјални конструкции на колосеци

Член 20

(1) Колосекот на мостови и пропусти се уредува според следното:

а) на мостовите и пропусти со земјано исполнување под непрекинатата засторна призма, се вградува колосек како и на отворена пруга. Засторната призма треба да ги задоволува условите одредени со овој правилник и прописите за проектирање на железнички мостови. На мостовите без земјано исполнување, како и на мостовите без застор, шините се вградуваат во согласност со табелите 18 и 19.

б) уредување на колосекот на мостовите во зависност од видот на конструкцијата на мостот, конструкцијата на горниот строј и дилатационата должина, се изведува во согласност со табелите 18 и 19.

в) проект за уредување на колосекот на мост, задолжително се изработува во следните случаи:

- во сите случаи опфатени со табелите 18 и 19;
- како составен дел на проектната документација на новите мостови;

- со проект е потребно да се испита релативното поместување на шината или колосечната решетка во однос на конструкцијата на мостот, оправданост за вградување на дилатационите направи и дејството на хоризонталните сили врз столбовите на мостот, а се во согласност со прописите за проектирање на железнички мостови и методологијата за вградување на ДШЛ на мостовите.

г) кај мостовите со отворен колосек се вградуваат дрвени прагови за мостови. Чистото растојание меѓу праговите не смее да биде поголемо од 40 cm. По потреба, належните површини на праговите за мостовите се засекуваат, обработуваат и вглавуваат според широчината на носачот на конструкцијата на мостот на кој налегнуваат. Длабочината на засекот на прагот не смее да биде помала од 1 cm, ниту поголема од 5 cm.

д) подолжно поместување на шините по праговите се овозможува со разни конструктивни решенија во зависност од применетиот систем на прицврстување. Поместувањето може да се оствари на два начина:

1) со конструктивно решение на прицврсниот прибор овозможувајќи подолжно поместување на шината во однос на конструкцијата;

2) со конструктивно решение кое овозможува подолжно поместување на праговите по мостовските носачи.

3) решение од претходната точка се дава со проект за уредување на колосекот.

Табела 18

Колосек на пруга без ДШЛ		
Застор на мостот	Дилатациона должина на мостот во m	Потребни мерки
Да	- до 60 за челични и спрегнати конструкции - до 120 за масивни конструкции	На двата краја на дилатационата должина нормален шински состав
	- преку 60 за челични и спрегнати конструкции - преку 120 за масивни конструкции	Потребен проект за уредување на колосекот на мостот
Не	- до 60 за сите видови на конструкции	Да се обезбеди независно дилатирање на колосекот или шината и мостовската конструкција
	- преку 60 за сите видови на конструкции	Потребен проект за уредување на колосекот на мостот

Табела 19

Колосек на пруга со ДШЛ		
Застор на мостот	Дилатациона должина на мостот во m	Потребни мерки
Да	- до 40 за челични и спрегнати конструкции - до 60 за масивни конструкции	Без посебни мерки
	- преку 40 за челични и спрегнати конструкции - преку 60 за масивни конструкции	Потребен проект за уредување на колосекот на мостот
Не	- до 40 за сите видови на конструкции	Без посебни мерки
	- преку 40 за сите видови на конструкции	Потребен проект за уредување на колосекот на мостот

г) вградувањето на горниот строј на мостовите со посебни услови се врши по посебен проект, како на пример: кај мостовите со повеќе подвижни и неподвижни лежишта, кај новиот начин на прицврстување на шините за праговите и праговите за конструкцијата на мостот или шините за конструкцијата на мостот, на мостовите каде долгите шински ленти би предизвикале познателни, дополнителни или странични сили и сл.

е) поради заштитата од штетни последици од лизнувања, непосредно пред мостот и на самиот мост треба да се вградат сигурносни шини:

1) на мостовите без застор:

- при вкупна должина на мостот над 20 m;
- на колосек во кривина ($R \leq 500$ m);
- на мостовите со тешки приоди во остри кривини ($R \leq 300$) или со наклон на нивелетата ($i \geq 15\%$).

- од ова може да се отстапи во правец и во кривините со $R > 500$ m во случај на челични носиви конструкции со двојни или сандачести главни носачи, кога како сигурносни шини може да се користат составните делови на главните носачи, или на конструкцијата да се предвидат соодветни елементи кои ќе бидат во функција на сигурносни шини.

2) на мостовите со застор:

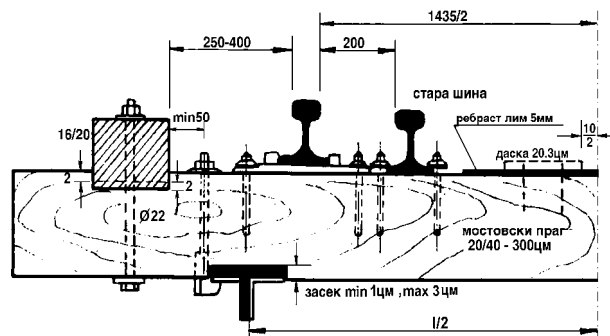
- при вкупна должина на мост над 20 m, доколку пругата поминува преку други сообраќајници, или доколку лизнувањето и паѓањето на возилата од мостот може да ги загрози другите градежни објекти и делови од главните носачи,

- со колосек во кривина $R \leq 500$ m, при што е доволно да се вградат сигурносни шини само покрај внатрешната воз на шина.

- од ова може да се отстапи кога работ на коритото е повисок од горниот раб на прагот, а меѓу нив има 25 cm за прифаќање на лизнатите тркала. Во овој случај

работ на коритото треба да е димензиониран да може да ги прифати лизнатите тркала. Широчината на жлебот меѓу внатрешните рабови на главата на шината и сигуросната шина, и нивната висинска разлика дадени се во член 8 на овој правилник,

ж) должината на сигуросните и заштитните шини ја преминува должината на мостот за 3 m од двете страни, сметајќи од парапетниот сид, а дури потоа треба да бидат свиткани кон краевите и меѓусебно сигурно прицврстени во средината на колосекот, со помош на дабов клин и сл., така што вкупната должина на сигуросните и заштитните шини надвор од мостот од секоја страна изнесува по 10 m, како што е прикажано на слика 27.



Слика 27 -- Конструкција на сигурносни шини кај мостови

з) широчината на жлебот кај контрашините на мостовите со заеднички коловоз за железничко-патен сообраќај се одредува според типот или по посебен проект.

(2) Колосекот на патниот премин се уредува на следниот начин:

а) Патниот премин во исто ниво се изведува под агол од 90 степени во однос на железничката пруга. По исклучок, во зависност од конфигурацијата на теренот и месните прилики и услови на патниот премин, аголот на вкрстување не смее да биде помал од 60 степени

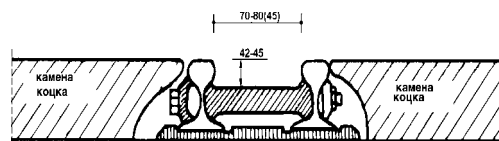
б) Од двете страни на пругата патот може да биде во наклон најмногу до 2 проценти на должината од најмалку 20 метри

в) широчината на коловозот на патниот премин е еднаква на широчината на патот зголемена за 0.5 метри од двете страни. Во населени места широчината на патниот премин е еднаква на широчината на сообраќајницата со сите придружни сообраќајни површини (тро-тоари, велосипедска патека и сл.)

г) Широчината на пешачките попатни премини изнесува најмалку 1.5 метри. Пред и зад пешачкиот премин, пешачката патека се обезбедува со ограда за свртување на пешаците на растојание најмалку од 3 метри од работ на надворешната шина.

д) Одводнувањето на преминот треба да биде вклопено во системот на одводнување на колосекот на тоа место.

ф) контрашините кои се вградуваат од внатрешната страна на колосечните шини требаат да бидат подолги од широчината на патот најмалку 50 cm од секоја страна на патот, а на краевите од двете страни на патниот премин, се свиткуваат на должина од по 50 cm кон оската на колосекот. Растојанието на внатрешниот раб на главата на крајот на свитканиот дел на контрашината од внатрешниот раб на главата на колосечната шина е најмалку 110 mm, како што е прикажано на слика 28.



Слика 28 -- Конструкција на контрашина на патен премин

е) мерките пропишани во член 5 на овој правилник за широчината и длабочината на жлебот меѓу контрашините и колосечните шини, како и висината на контрашините се обезбедуваат со сигурно прицврстување на колосечната и контрашината за праговите, со употреба на соодветен прибор за прицврстување. Другиот дел од длабочината на жлебот се исполнува со подметки од дрвен или некој друг соодветен материјал.

ж) Коловозот на патот на патниот премин е во иста рамнина со горниот раб на шините во должина од најмалку 3 метри од двете страни на пругата мерено од оската на колосекот, односно од оската на крајниот колосек кога патот преминува преку вода или повеќе колосеци.

Кај патните премини со надвишена надворешна шина во кривина, нивелетата на патот се дотерува според висината на возната површина на надвишената шина, односно попречниот наклон на колосекот.

з) конструкцијата на колосекот и уредувањето на патните премини се одредуваат со типови, или за секој специјален случај се решава со посебен проект.

(3) Во тунелите се вградуваат шини од појак тип отколку што се на отворена пруга или специјални шини или шини од ист тип како што се на отворена пруга, што зависи од должината, влажноста и степенот на проветреноста на тунелот. За да се намали влијанието на корозијата и да се намалат динамичките влијанија, шините треба да се заварат во ДШЛ.

(4) Колосекот во кривини се уредува според следното:

а) најмалиот радиус кај пругите во експлоатација на станичните колосеци, со исклучок на главните станични колосеци е:

- каде сообраќаат возни локомотиви $R = 180 \text{ m}$;
- каде не сообраќаат возни локомотиви $R = 140 \text{ m}$;
- каде сообраќаат локомотиви со круто растојание на оските од најмногу 3 m и вагони со круто растојание на оските од најмногу 4,5 m $R = 100 \text{ m}$.

б) во споредните станични, работилнички и индустриски колосеци, во исклучителни случаи се одобрува примена и на помали радиуси на кривини под следните услови:

- кога ќе се вгради заштитна шина по целата должина на внатрешната колосечна шина во кривина, тогаш можат да сообраќаат возни локомотиви и во кривините со радиус од 180 до 150 m, ако преку нив не сообраќаат возни локомотиви, радиусот на кривината може да биде до 100 m;
- доколку растојанието на круто врзаните оски не е поголемо од 4,0 m, радиусот на кривината може да биде до 56 m вагони и
- доколку растојанието на оската на шинските возила е до 3 m, радиусот на кривината може да биде и до 35 m.

в) кај колосеците наведени во под б), ако брзината е до 10 km/h колосекот е без надвишување. Кај поголеми брзини максималното надвишување на надворешната шина во кривина е 45 mm. Во кривини со радиус еднаков или поголем од 50 m, широчината на жлебот меѓу главата на колосечната и заштитната шина на внатрешната страна на колосекот е 60 mm, а за радиус под 50 m, таа широчина е 65 mm. На влезот во жлебот оваа широчина се зголемува на 110 mm. Во експлоатација е дозволена толеранција за широчина на жлебот од + 5 mm. Во кривините со радиус помал од 50 m, заради ублажување на преминот од колосек во правец во колосек со остра кривина, на почетокот и на крајот на кривината се вметнува лак со радиус од 50 m, чија најмала должина е 6 m.

г) конструкцијата и изработката на колосеците наведени во точка 4 под б), од овој член се врши по проект.

(5) Колосеците за миење на вагони како и во просторите со калдрма, на вагонските ваги, завртниците, преносниците и колосеците на надолжните прагови се конструираат, изработуваат и технички уредуваат врз основа на проект.

III. УРЕДУВАЊЕ НА КОЛОСЕК ВО ПРАВЕЦ И ВО КРИВИНА

Наклон на шина

Член 21

(1) Шините во колосекот се наклонети кон оската на колосекот. Овој наклон на вертикалната оска на симетрија на вградените шини кон оската на колосекот иснесува $20 : 1$, а се обезбедува со вградување на подложни плочки на кој належната површина за ногата на шината е во наклон $1 : 20$. На новите пруги и на пругите на кои е изведена главна поправка или реконструкција со армирано бетонски преднапрегнати прагови, наклонот на шината се изведува $40 : 1$. Кога главната поправка или реконструкцијата на пругата се изведува со половен материјал овој наклон може да иснесува $20 : 1$.

(2) Во свртниците, вкрстувачите, дилатационите справи и завртниците, шините се вградуваат со подложни плочки без наклон, во колку со проект не е одредено поинаку. Ако меѓу две свртници се наога споен колосек со должина до 50 m, тогаш тој се вградува со подложни плочки без наклон.

(3) Премин од дел на колосек каде шините се во наклон $20 : 1$ на дел на колосек каде шините се вградени на подложни плочки без наклон, се врши со вградување на специјално обработени подложни плочки чии належни површини имаат наклон $1 : 40$. На местото на преминот, овие специјални подложни плочки со наклон $1 : 40$ се вградуваат само на еден праг. Специјалните подложни плочки со наклон $1 : 40$, како преодни, не смеат да се вградуваат на праговите под споевите на шините, на праговите до заварените места на шините, како и на целата должина на свртниците, вкрстувачите, дилатационите направи и завртниците.

(4) Поголем или помал наклон на шините од наведените во ставовите 1, 2 и 3 на овој член.

Широчина на колосекот

Член 22

(1) Широчината на колосекот се мери нормално на оската на колосекот меѓу внатрешните страни на главите на шините и тоа на 14 mm под горната површина на главата на шината.

(2) Нормална широчина на колосекот во правец и во кривини со радиуси од 250 m и поголеми е 1435 mm.

(3) Кај делниците и пругите каде возовите можат да сообраќаат со брзини од 100 km/h и поголеми, широчината на колосекот во правец и во кривини со радиуси од 2500 m и поголеми може да биде 1432 mm.

(4) Во кружните кривини со радиус помал од 250 m проширување на колосекот се врши со поместување на внатрешните шини, од оската на колосекот.

(5) Големините на проширувањата за кружните кривини се дадени во табела 20.

Табела 20

Проширување на колосекот во кривини		
Радиус R (m)		Проширување "е" mm
Од	До	
Над 250	250	0
Под 250	200	5
Под 200	150	10
Под 150	120	15
Под 120	-	20

(6) Кај кружните кривини со преодни кривини, проширувањето на колосекот почнува зад почетокот на преодната кривина (ППК), на местото каде радиусот R е помал од 250 m. Во исклучителни случаи, проширувањето на колосекот може да почне и порано, каде радиусот R е поголем од 250 m. Полно проширување на колосекот се постигнува на крајот на преодната кривина. Во исклучителни случаи може да се одлучи полно-

то проширување на колесекот да се оствари и пред крајот на преодната кривина, но не на должина пократка од 4/5 од должината на преодната кривина, сметајќи од нејзиниот почеток. Кај кружните кривини без преодни кривини, проширувањето на колесекот се врши во правата пред кружната кривина, со тоа што на почетокот на кружната кривина најголемото проширување на колесекот смее да биде до 10 mm. Ако е потребно поголемо проширување на колесекот, проширувањето над 10 mm се изведува на дел од кружната кривина.

(7) Постепеност на проширувањето од 0 до полното проширување се постигнува континуирано или степенасто, со тоа што промените во широчината на должина од 1 m на колесекот треба да биде во границите пропишани во член 22 на овој правилник.

(8) Континуирано изведување на проширувањата на колесекот почнува во преодната кривина на оддалеченост мерено од нејзиниот почеток, а полното проширување пропишано за таа кривина се постигнува на крајот на преодната кривина, па големината на проширувањето во било која точка се добива по формулата:

$$e_x = \frac{e \left(x - \frac{R \cdot L}{250} \right)}{L - \frac{R \cdot L}{250}}$$

R - радиус на кривината во метри

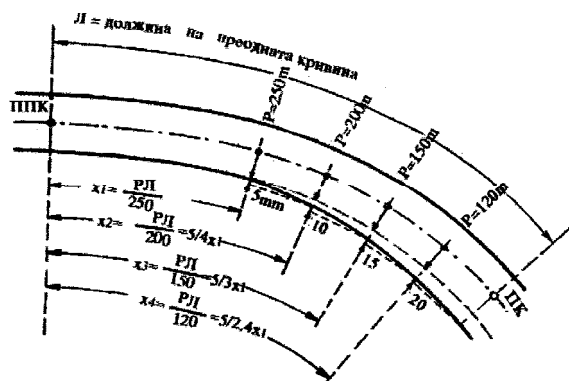
L - должина на преодната кривина во метри

x - апсциса на набљудуваната точка во метри

e - полно проширување во милиметри кое што треба да биде во кривината

e_x - проширување во било која точка од преодната кривина во милиметри.

(9) Кај степенесто изведување на проширувањето на колесекот прво се одредуваат точките во преодната кривина каде се зголемува проширувањето за по 5 mm (точките x_1, x_2, x_3, x_4 , како е означено на слика 35). При тоа треба да се применат условите пропишани со точка 6 од овој член и податоците од табела 20. Најмалото растојание меѓу овие точки е 5 m при што се води сметка за условите пропишани во член 22 на овој правилник. Во исклучителни случаи растојанието може да биде и до 2,5 m. Изведувањето на проширувањето на колесекот меѓу напред наведените точки се врши постепено (слика 29). По исклучок кога дупчењето на дупките на праговите се врши претходно во работилниците и сл., проширувањето може да се изведе степенасто во скокови од по 5 mm. Ова проширување во скокови од по 5 mm може да се примени и кај споредните станични колосеци на службените места на пругата.



Разликите на апсцисите $x_2 - x_1$; $x_3 - x_2$; $x_4 - x_3$ и $L - x_4$ не треба да бидат помали од 5 m (по исклучок до 2,5 m).

Слика 29 - Шема на степенесто изведување на проширувањето на колесекот.

(10) Континуирано изведување на проширувањето на колесекот се изведува:

а) во кружна кривина без преодни кривини и тоа како што е наведено во точка 6 на овој член.

б) кај куси меѓуправи, делумно во правец, а делумно во кружна кривина;

в) во сложена (корпаста) кривина, така што разликата во широчината на колесекот се израмнува:

- ако има преодни кривини, во таа преодна кривина помеѓу двата лака;

- ако нема преодни кривини тогаш разликата во широчината на колесекот се израмнува на делот на кружната кривина со поголем радиус;

- ако должината на преодната кривина не е доволна, тогаш разликата во широчината на колесекот се израмнува по целата должина на преодната кривина, а се продолжува и на дел од кружната кривина со поголем радиус;

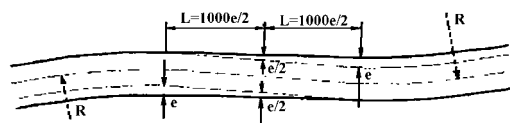
г) кај кружните кривини од спротивна насока, така што разликата во широчината на колесекот се израмнува:

- ако се без преодна кривина, но со пропишана меѓуправа, на двете шински ленти по целата должина на меѓуправата;

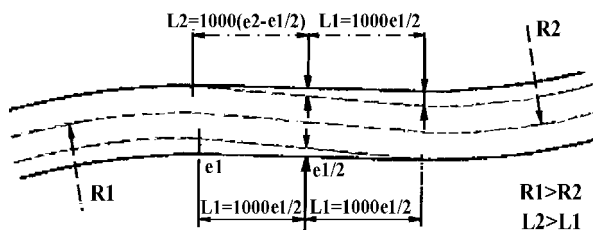
- ако нема меѓуправа, а кривините се со ист радиус според слика 30;

- ако нема меѓуправа, а кривините се со различен радиус според слика 31;

- ако меѓуправата е со недоволна должина тогаш разликата во широчината на колесекот се израмнува по целата должина на меѓуправата, а се продолжува со постепено поместување на надворешната и внатрешната шина на едниот дел од двете кривини, или само со поместување на надворешната и внатрешната шина на делот на кривината со поголем радиус, што зависи од должината на меѓуправата и разликите во големината на радиусот на кривините:



Слика 30 - Континуирано изведување на проширувањето на колесекот кај кружните кривини со ист радиус, од спротивна насока, без меѓуправи.



Слика 31 - Континуирано изведување на проширувањето на колесекот кај кружните кривини со различен радиус, со спротивна насока, без меѓуправи.

(11) Проширување на колесекот во свртниците се врши според мерките дадени во проектите на свртниците. За постојните нестандартни типови свртници проширувањето на колосеците се врши според техничките податоци за тие свртници.

(12) Кај свртниците чии почеток е со проширување, израмнувањето заради различните широчини на колесекот на делот од пругата пред и на почетокот на свртницата се извршува во колесекот пред свртницата.

(13) Изведувањето на проширувањето на колесекот кај свртниците и другите специјални конструкции се врши според проектот на односната постројка, на основа одредбите на соодветните стандарди и овој правилник.

Постепеност во промената на широчината на колосекот

Член 23

(1) Промената во широчината на колосекот во должина од 1 m не смее да биде поголема од:

- 1 mm на пругите со брзина од 100 km/h и повеќе
- 1,5 mm на пругите со брзина од 80 до 99 km/h.
- 2 mm на пругите со брзина од 60 до 79 km/h.
- 2,5 mm на пругите со брзина помала од 60 km/h.

(2) Промената во широчината на 1 m должина колосек кај свртниците се одредува со проект, на основа одредбите на соодветните стандарди и одредбите од овој правилник.

Дозволените отстапувања на широчината на колосекот

Член 24

(1) Пропишаните широчини на колосекот во правец и во кривини се одредени со член 21 на овој правилник.

(2) Кај приемот на нови пруги и колосеци на кои што е извршена главна поправка, отстапувањето од пропишаната широчина на колосеците е дадена во табела 21.

Табела 21

	V>100 m/h	100≥V>80	80≥V≥60	V<60km/h
Проширување на колосекот	3 mm	3 mm	5 mm	8 mm
Стеснување на колосекот	3 mm	3 mm	3 mm	3 mm

(3) Премин од дел на колосек изработен со широчина 1432 mm на широчина на колосекот 1435 mm или поголема (кај свртниците и другите постројки) треба да се изврши континуирано пред свртницата или постројката, односно меѓу тие две широчини на колосекот, согласно член 22 од овој правилник.

Висински однос на шините во правец

Член 25

(1) Горните возни површини на двете шински ленти во правец, во напречен пресек на колосекот се на иста висина. Од ова може да се отстапи само во исклучителни случаи, а за специјални конструкции отстапувањето се одобрува со посебен проект.

(2) Дозволените отстапувања на висинската положба на горните возни површини на шинските ленти во правец при прием на нови пруги, ремонт и реконструкција се:

$$\pm 2 \text{ mm} \text{ за } V > 100 \text{ km/h.}$$

$$\pm 4 \text{ mm} \text{ за } V \leq 100 \text{ km/h.}$$

Надвигување на надворешната шина во кривина

Член 26

(1) Во кривините, во зависност од големината на радиусот на кривината и брзината на возовите, надвигувањето на колосекот се постигнува со издигнување на надворешната шина. Надвигувањето да се изведе со делимично спуштање на внатрешната шина и делимично подигање на надворешната шина.

(2) Кај нови пруги, ремонт и реконструкција на кои сообраќаат возови со различна или иста брзина, надвигувањето се пресметува по формулата:

$$\text{- нормално } h = 7,1 \frac{V^2_{\max}}{R} \text{ за } V_{\max} \leq 120 \text{ km/h.}$$

$$h = 6,5 \frac{V^2_{\max}}{R} \text{ за } V_{\max} > 120 \text{ km/h.}$$

$$\text{- минимално } h_{\min} = \frac{11,8 \cdot V^2_{\max}}{R} - 115 \text{ (за } p = 0,75 \text{ m/s}^2\text{)}$$

$$\text{- исклучително } h_{\text{isk}} = \frac{11,8 \cdot V^2_{\max}}{R} - 130 \text{ (за } p = 0,85 \text{ m/s}^2\text{)}$$

h - надвигување во mm

V_{max} - најголема дозволена брзина на возовите во km/h

R - радиус на кривината во m.

p - бочно забрзување во m/s²

Нормалното, минималното и исклучителното надвигување на надворешната шина во кривините е дадено во табелите 22, 23 и 24.

Пресметаните бројни вредности за надвигување се заокружуваат:

- до 2,5 mm на пониската вредност делива со бројот 5;

- над 2,51 mm на повисоката вредност делена со бројот 5;

(3) Минималното и исклучителното надвигување се изведува кога преодниците се кратки, бидејќи нормалното надвигување ќе предизвика голем наклон кај преодните рампи и кај кратките кружни кривини.

(4) Најголемо дозволено надвигување е 150 mm. Најмало надвигување кое се изведува е 20 mm. Пресметаното надвигување со големина меѓу 10 и 20 mm се изведува како надвигување од 20mm.

(5) Најголемо дозволено надвигување во кривините во кои се вградуваат свртници изнесува 80 mm. Во посебни случаи, свртниците може да се вградуваат и во кривини со максимално надвигување до 120 mm.

(6) Надвигувањето не се изведува:

- во кривина на главен преоден колосек во станиците и на други службени места каде што застануваат сите возови;

- во споредните (останати) станични колосеци и други службени места;

- во свртниците, освен во свртници кои се вградуваат во кривини со надвигување.

(7) Половина од пресметаната големина на надвигувањето се изведува но не помалку од минималното надвигување за најголемата брзина во кривината, покрај перонот на станиците и на службените места каде не застануваат возовите.

НОРМАЛНО НАДВИГУВАЊЕ НА НАДВОРЕШНАТА ШИНА ВО КРИВИНА

Табела 22

R	Б р з и н а km/h																											
(m)	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
6000																												
5000																21	21	21	21	21	21	25	25	25	30	30	30	35
4000														20	20	20	20	20	25	25	25	30	30	35	35	40	40	40
3000											20	20	20	25	25	30	30	35	35	35	40	40	40	45	50	50	55	55
2500										20	20	20	25	25	30	30	35	40	40	40	45	45	50	55	60	60	65	65
2000										20	20	25	25	30	30	35	40	45	45	50	55	60	65	70	75	80	85	85
1900										20	20	25	25	30	35	35	40	45	50	55	55	60	65	70	75	80	90	90
1800										20	20	25	30	30	35	40	45	50	50	55	55	60	65	70	75	80	85	90
1700										20	20	25	30	35	40	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	100	100
1600										20	20	25	30	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	100	105
1500										20	20	25	25	30	35	40	45	45	50	55	65	70	75	80	85	90	95	110
1400										20	20	25	30	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	100	110
1300										20	20	25	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	100	105
1200										20	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80	85	85	90	100	105	110
1100										20	20	25	25	30	35	40	45	50	60	65	70	80	85	90	95	100	110	120
1000										20	20	25	30	35	40	45	50	60	65	70	80	85	95	100	110	115	125	135
900										20	20	25	30	35	40	45	50	55	65	75	80	85	95	105	115	115	120	130
800										20	20	25	30	35	40	45	50	55	65	75	80	85	95	100	110	130	135	150
700										20	20	25	30	35	45	50	55	65	75	80	90	100	110	125	135	145	145	
600										20	25	30	35	45	50	60	65	75	85	95	105	120	130	145				
550										20	25	30	35	45	55	65	75	85	95	105	115	130	140					
500										20	25	30	35	45	50	60	70	80	90	105	115	120	140					
450										20	25	30	40	50	55	65	75	90	100	115	130	140						
400										20	20	30	35	45	55	65	75	85	100	115	130	145						
350										20	25	30	40	50	60	75	85	100	115	130	145							
300										20	30	40	50	60	70	85	100	115	135	150								
275										20	25	30	40	50	65	80	95	110	125	145								
250										20	25	35	45	55	70	85	100	120	140									
225										20	30	40	50	65	80	95	115	135										
200										20	30	45	55	70	90	105	130	150										
180										20	35	50	65	80	100	120	140											

$$h = 7,1 \frac{V^2}{R} \text{ за } V \leq 120 \text{ km/h; } h = 6,5 \frac{V^2}{R} \text{ за } V > 120 \text{ km/h;}$$

МИНИМАЛНО НАДВИШУВАЊЕ НА НАДВОРЕШНА ШИНА ВО КРИВИНА

Табела 23

R (m)	Б р з и н а km/h																											
	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
6000																												
5000																												
4000																												
3000																												
2500																												
2000																												
1900																									20	25	30	35
1800																									20	25	30	35
1700																									20	25	30	35
1600																									20	25	30	35
1500																									20	25	30	35
1400																									20	25	30	35
1300																									20	25	30	35
1200																									20	25	30	35
1100																									20	25	30	35
1000																									20	25	30	35
900																									20	25	30	35
800																									20	25	30	35
700																									20	25	30	35
600																									20	25	30	35
550																									20	25	30	35
500																									20	25	30	35
450																									20	25	30	35
400																									20	25	30	35
350																									20	25	30	35
300																									20	25	30	35
275																									20	25	30	35
250																									20	25	30	35
225																									20	25	30	35
200																									20	25	30	35
180																									20	25	30	35

$$h = \frac{11,8 \cdot V^2}{R} - 115; \quad p = 0,75 \text{ m/s}^2$$

ИСКЛУЧИТЕЛНО НАДВИШУВАЊЕ НА НАДВОРЕШНАТА ШИНА ВО КРИВИНА

Табела 24

R (m)	Б р з и н а km/h																											
	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
6000																												
5000																												
4000																												
3000																												
2500																												
2000																												
1900																											20	20
1800																											20	30
1700																											20	30
1600																										20	25	40
1500																									20	25	35	40
1400																								20	25	35	40	60
1300																								20	25	35	45	60
1200																								20	25	35	50	60
1100																								20	25	35	50	60
1000																								20	25	35	50	60
900																								20	25	35	50	60
800																								20	25	35	50	60
700																								20	25	35	50	60
600																								20	25	35	50	60
550																								20	25	35	50	60
500																								20	25	35	50	60
450																								20	25	35	50	60
400																								20	25	35	50	60
350																								20	25	35	50	60
300																								20	25	35	50	60
275																								20	25	35	50	60
250																								20	25	35	50	60
225																								20	25	35	50	60
200																								20	25	35	50	60
180																								20	25	35	50	60

$$h = \frac{11,8 \cdot V^2}{R} - 130; \quad p = 0,85 \text{ m/s}^2$$

(8) Кај сложените (корпасти) кривини, на секој дел од лакот треба да му се додаде надвишување кое одговара на радиусот од тој дел на кривината. Ако надвишувањата на посебните делови од корпасти кривина не се разликуваат за повеќе од 30 mm, тогаш низ целата корпасти кривина се изведува со исто надвишување. При тоа, надвишувањето во кривината со најмал радиус не смее да биде помало од минималното надвишување.

(9) Најмала должина на колосекот во кружна кривина на која се изведува еднакво надвишување треба да изнесува:

$$L = 0,5 \cdot V \leq 20 \text{ m, а во исклучителни случаи } L = 10 \text{ m.}$$

(10) Дозволено отстапување во надвишувањето на надворешната шина во кривина изнесува:

а) при приемот на нови пруги и колосеци на кои е извршена главна поправка или реконструкција $\pm 2 \text{ mm}$,

б) разлика во надвишувањето на 1 m колосек не смее да биде поголема од 1 mm за нови пруги и пруги на кои е извршен ремонт.

(11) Бочното забрзување се пресметува по формулата:

$$p = \frac{V^2}{13R} - g \frac{h}{s} (\text{m/s}^2)$$

каде што:

V = брзина на возот во km/h

R = радиус на кривината во метри

g = 9,81 m/sec² - гравитационо забрзување

h = надвишување на надворешната шина (во mm)

s = 1,5 m осовинско растојание меѓу шините.

Бочното забрзување може да биде:

нормално $p \leq 0,65 \text{ m/sec}^2$

максимално $p_{\max} = 0,75 \text{ m/sec}^2$

исклучително $p_{\text{is}} = 0,85 \text{ m/sec}^2$.

Преодна рампа за надвишување

Член 27

(1) Премин од дел на колосек без надвишување на колосек со надвишување, како и израмнување меѓу деловите на колосекот со различни надвишувања (корпасти кривини) се изведува постепено со помош на преодна рампа.

(2) Преодни рампи се изведуваат со еднообразен наклон (праволиниска рампа). Наклонот на преодните рампи зависи од дозволената брзина во кривината и за нови и реконструирани пруги изнесува:

$$1 : n = 1 : 10 \cdot V_{\max}$$

(3) Должината на праволиниската рампа за нови пруги и реконструирани пруги се пресметува по формулата:

$$L = \frac{10 \cdot V_{\max} \cdot h}{1000}$$

(4) Должините на праволиниските рампи од точка 3 на овој член се дадени во табела 30.

Добиените должини се заокружуваат на наредните 5 m, а во исклучителни случаи, можат да бидат заокружени и на 1 m.

ДОЛЖИНИ НА ПРАВОЛИНИСКИ РАМПИ ЗА НОВИ И РЕКОНСТРУИРАНИ ПРУГИ

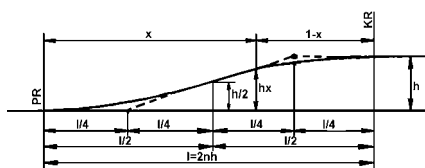
Табела 25

h	Б Р З И Н А km/h																						
mm	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160
0																							
20	10	15	15	15	15	15	20	20	20	20	25	25	25	25	25	30	30	30	30	30	30	35	35
25	15	15	15	20	20	20	20	25	25	25	30	30	30	30	30	35	35	35	35	40	40	40	40
30	15	20	20	20	25	25	25	30	30	30	30	35	35	35	40	40	40	40	45	45	45	50	50
35	20	20	25	25	25	30	30	30	35	35	35	40	40	45	45	45	50	50	50	55	55	55	60
40	20	25	25	30	30	30	35	35	40	40	40	45	45	50	50	50	55	55	60	60	60	65	65
45	25	25	30	30	35	35	40	40	40	45	45	50	55	55	60	60	65	65	70	70	70	75	75
50	25	30	30	35	35	40	40	45	45	50	55	55	60	65	65	70	70	75	75	80	80	80	80
55	30	35	35	40	40	45	45	50	55	55	60	65	65	70	75	75	80	80	85	85	90	90	90
60	30	35	40	40	45	45	50	55	55	60	60	65	70	75	75	80	85	85	90	90	95	95	100
65	35	40	40	45	50	50	55	60	60	65	65	70	75	75	80	85	85	90	95	95	100	105	105
70	35	40	45	50	55	60	60	65	70	70	75	80	85	85	90	95	95	100	105	105	110	110	115
75	40	45	45	50	55	60	65	70	75	75	80	85	90	90	95	100	105	105	110	115	115	120	120
80	40	45	50	55	60	65	70	75	80	80	85	90	95	100	100	105	110	110	115	120	120	125	130
85	45	50	55	60	65	70	75	80	85	85	90	95	100	105	110	115	115	120	125	130	135	140	140
90	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	145
95	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155
100	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160
105	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	160	165	170
110	55	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	175
115	60	65	70	75	85	90	95	100	105	110	115	125	130	135	140	145	150	155	165	170	175	180	185
120	60	70	75	80	85	90	100	105	110	115	120	130	135	140	145	150	160	165	170	175	180	190	195
125	65	70	75	85	90	95	100	110	115	120	125	135	140	145	150	160	170	175	185	190	195	200	205
130	65	75	80	85	90	100	105	115	120	125	130	140	145	150	160	165	170	180	185	190	195	205	210
135	70	75	85	90	95	105	110	115	125	130	135	145	150	155	165	170	180	185	190	200	205	210	215
140	70	80	85	95	100	105	115	120	130	135	140	150	155	165	170	175	185	190	200	205	210	220	225
145	75	80	90	95	105	110	120	125	135	140	145	155	160	170	175	185	190	200	205	210	220	225	235
150	75	85	90	100	105	115	120	130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235	240

(5) Во исклучителни случаи, врз основа на посебна техничка документација, може да применат криволиниските рампи за надвишување (Слика 33), кога се применуваат преодни кривини во форма на парабола од четврт степен, под услов надвишувањето да биде поголемо од 40 mm.

$$\text{од } x=0 \text{ до } x=\frac{\ell}{2} \quad hx = \frac{2x^2}{\ell} \cdot h$$

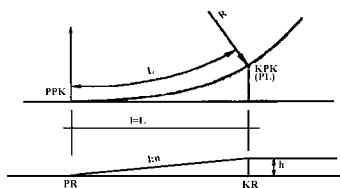
$$\text{од } h=\frac{\ell}{2} \text{ до } x=1 \quad hx = h - 2 \frac{(\ell - x^2)}{\ell^2} \cdot h$$



Слика 33 - Криволиниска рампа за надвишувања

(6) Преодните рампи се изведуваат:

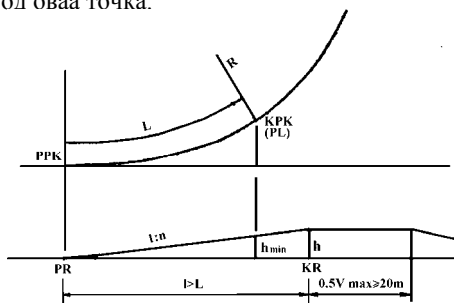
а) должината на преодните рампи за надвишување по правило се поклопува со должината на преодната кривина (слика 34).



Слика 34 - Преодна рампа за надвишување и преодна кривина

б) ако преодната кривина нема доволна должина, при реконструкција преодната рампа може да се продолжи во кружната кривина така да надвишувањето на почетокот на кривината не биде помало од минималното надвишување, како и да должината на кривината со полно надвишување не биде помало од $\ell = 0,5 \cdot V_{\max} \geq 20 \text{ m}$, а во исклучителни случаи $\ell = 10 \text{ m}$ (Слика 35).

в) при реконструкција може кај кружните кривини без преодни кривини, преодната рампа за надвишување се изведува во правец, така да во целата кружна кривина се изведува полно надвишување. Исклучително може да се одобри преодната рампа да влегува и во кружната кривина, при што треба да се применат условите под б) од оваа точка.

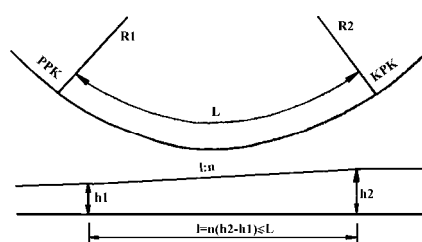


Слика 35 - Сложена преодна рампа за надвишување и преодна кривина

(7) Кај корпастите кривини преодната рампа за надвишување се изведува:

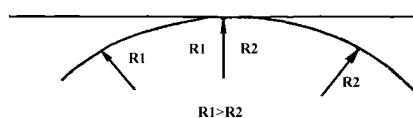
а) На должина на преодната кривина (L) меѓу кружните кривини со различни надвишувања h_1 и h_2 (Слика 36), според формулата:

$$\ell = n \cdot (h_2 - h_1)$$



Слика 36 - Корпаста кривина со преодна рампа за надвишување

б) При реконструкција кога меѓу кружните кривини не постои преодна кривина, рампата може да се изведе во кривината со поголем радиус (Слика 37). Во исклучителни случаи рампата може да се продолжи и во кривината со помал радиус, но при тоа требаат да се применат условите од точка 7 под б) од овој член.



Слика 37 - Сложена кривина без преодни кривини

(8) Меѓуправите меѓу рампите за надвишување се изведуваат:

а) меѓу две праволиниски рампи треба да се наоѓа дел од колосекот без надвишување или со континуирано надвишување на должината од најмалку $m = 0,5 \cdot V_{\max} \geq 20 \text{ m}$ (Слика 38).



Слика 38 - Меѓуправа меѓу рампите за надвишување.

б) при реконструкција може кај помали меѓуправи меѓу преодните рампи и соседните истонасочни кривини:

- меѓуправата се заменува со соодветен лак (Слика 39);

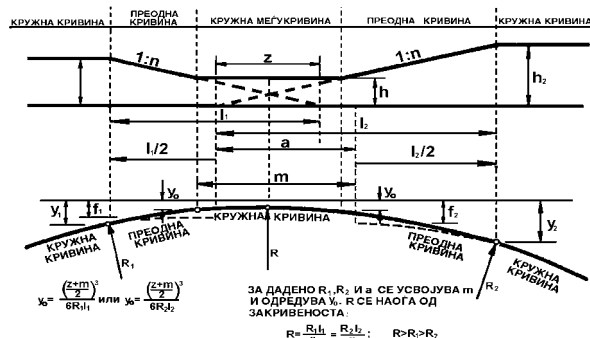
- меѓуправата се изведува надвишување со поблага кривина (Слика 40);

- се изведува помало надвишување отколку што е во двете кривини, така да се оствари пропишаната должина меѓу преодните рампи (Слика 41).

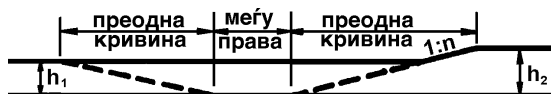
в) при реконструкција може кај помалите меѓуправи меѓу преодните рампи на соседните кривини во спротивна насока се постапува по следното:

- кај кривините во спротивна насока, без меѓуправи кога преодните кривини се допираат, двете преодни рампи се изведуваат по целата должина на двете преодни кривини, така да преодната рампа на една од кривините почнува таму каде што завршува преодната рампа на другата кривина (Слика 42).

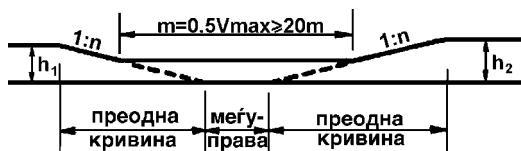
- кај кривините од спротивна насока со меѓуправи по кратки од пропишаните, преодните рампи се изведуваат на должина на двете преодни кривини и меѓуправата, како и за претходно наведениот случај во оваа точка.



Слика 39 - Меѓукривина



Слика 40 - Надвишување на меѓуправата меѓу две кружни кривини со надвишувањето на помалата кривина.



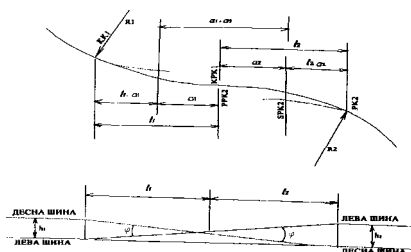
Слика 41 - Надвишување на меѓуправата меѓу две кружни кривини

(9) При реконструкција кога меѓу две кривини од спротивна насока со надвишување и предни кривини наместо права чија што должина е помала од $m = 0,5 \cdot V_{max}$, односно помала од 20 m, се изработуваат вкрстени преодни рампи. Почетокот на преодните кривини на двете кружни кривини се наоѓа во иста точка (Слика 42). Односот на должините на двете рампи, односно преодните кривини L_1 и L_2 треба да биде ист со односот на надвишувањата h_1 и h_2 односно:

$$L_1 : L_2 = h_1 : h_2$$

(10) Се препорачува должината на преодните кривини да биде обратно пропорционална на радиусите на кривините

$$L_1 : L_2 = R_1 : R_2$$



Слика 42 - Преодна кривина од спротивна насока без меѓуправата со вкрстени рампи

(11) Кај вкрстените рампи наклонот и на двете шини (1: n) треба да биде еднаков и за двете рампи (Слика 42).

На местото на составот на двете преодни кривини нивелетата не смее да се прекршува.

Преодни кривини

Член 28

(1) Премин од колосек во права на колосек во кривина, од една кривина во друга од иста насока а со различни радиуси, како и од една кривина во друга спротивна насока се врши со помош на преодна кривина.

(2) Формата на преодната кривина е:

а) проста кубна парабола до должината на преодната кривина $L = \sqrt[4]{0,64 \cdot R^3}$, а се пресметува по формулата

$$y = \frac{x^3}{6RL};$$

б) поправена кубна парабола за должина поголема од пресметаните во претходната точка а и се пресметува по формулата:

$$y = \frac{\sqrt[3]{1 + \left(\frac{L_1}{2R}\right)^2}}{6R \cdot L_1} \cdot x^3$$

каде е:

y - ордината,

x - апсиса,

R - радиус на кривината,

L - должина на преодната кривина,

L1 - должина на проекцијата на преодната кривина врз тангентата;

в) клотоида, без оглед на нејзината должина, се пресметува по равенката: $A^2 = R L$, каде што:

$$y = \frac{L_x^3}{6A^2} - \frac{L_x^7}{336A^6} + \dots \quad x = L_x - \frac{L_x^5}{40A^4} + \dots$$

(3) Должината на преодната кривина се поклопува со должината на преодната рампа за надвишување. Пресметаните должини на преодните кривини се заокружуваат на наредните 5 m.

(4) Преодната кривина треба да биде непрекината. Во секоја точка на преодната кривина, надвишувањето треба да одговара на радиусот кој што е во таа точка на преодната кривина. Порастот на надвишувањето по надворешната шина на преодната кривина треба да биде постепен.

(5) Преодната кривина се изведува:

а) меѓу колосеци во права и кружна кривина со надвишување;

б) меѓу колосеци во права и кружна кривина без

надвишување ако е $R < \frac{V^2}{4}$, а по исклучок $R < \frac{V^2}{8,5}$;

в) меѓу две кружни кривини од иста насока со различно надвишување;

г) меѓу две кружни кривини од иста насока, без меѓуправата, без надвишување или со исто надвишување, со радиус $R_1 > R_2$,

$$\text{ако е: } \frac{1000}{R_2} - \frac{1000}{R_1} \geq \frac{4000}{V^2}, \text{ а по исклучок } \frac{1000}{R_2} - \frac{1000}{R_1} > \frac{8500}{V^2};$$

д) меѓу две кружни кривини од спротивна насока ако е:

$$\frac{1000}{R_2} + \frac{1000}{R_1} > \frac{4000}{V^2}, \text{ а по исклучок како услов за движење на}$$

$$\text{возилата } \frac{1000}{R_2} + \frac{1000}{R_1} > \frac{8500}{V^2} \text{ и } \frac{1000}{R_2} + \frac{1000}{R_1} > 10 \text{ како геометриски услов;}$$

V - најголема дозволена брзина на возовите во km/h;

R — радиус на кривината во метри

R_1 — поголем радиус на кривината

R_2 — помал радиус на кривината

(6) Без разлика на должината на преодната рампа, преодната кривина не смее да биде пократка од:

$$L = 4V - \frac{153 \cdot p}{1000} \geq 20m$$

Каде што:

L - должина на преодна кривина,

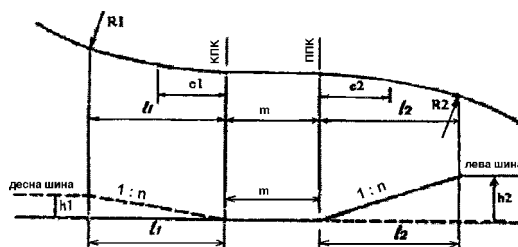
p - бочно забрзување m/s^2

V - најголема дозволена брзина на возовите во km/h.

Меѓуправи и кратки кривини

Член 29

(1) Најмала должина на меѓуправите меѓу преодните кривини во иста или спротивна насока изнесува $m = 0,5 \cdot V_{\max}$, но не смее да биде пократка од 20 m (Слика 43). Во исклучителни случаи, оваа меѓуправа може да биде и пократка, но не пократка од $m = 10$ m.



Слика 43 - Меѓуправа

(2) Ако меѓу две кривини со спротивна насока со надвишување и преодници се наоѓа меѓуправа пократка од 20 m, во исклучителни случаи и од 10 m, тогаш таа меѓуправа не се изведува, туку преодните кривини се продолжуваат така да почетокот од едната кривина (ППК2) и крајот на другата преодна кривина (КПК1) се наоѓаат во иста точка. Кај кривините од спротивна насока со кратки преодни кривини може да се изведе вкрсна рампа за надвишување, според одредбите на член 27 (Слика 42).

(3) На постојните пруги сè до реконструкцијата, меѓу две кривини од спротивна насока со надвишување и со преодни кривини може да се наоѓа меѓуправа и пократка од 20 m, но не пократка од 10 m.

(4) Две кривини од спротивна насока со радиус R_1 и R_2 кои се изведени без надвишување и без преодни кривини смеат да се допираат ако е:

$$\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2} \geq \frac{V_2}{9} \quad \text{за } V \leq 100 \text{ km/h}$$

$$\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2} \geq \frac{V_2}{7} \quad \text{за } 100 < V \leq 160 \text{ km/h}$$

и

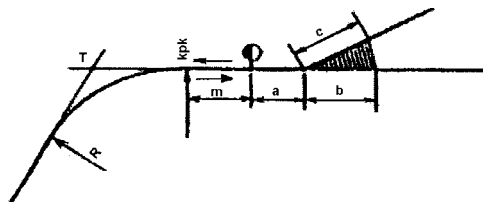
$$\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2} \geq 100 \quad \text{за } R < 200 \text{ m.}$$

(5) Ако меѓу две кривини со иста насока се наоѓа меѓуправа помала од 20 m, тогаш таа не се изведува, туку се заменува со меѓукривина (Слика 45). По исклучок, оваа меѓуправа може да биде и пократка, но не пократка од 10 m.

Прави пред, меѓу и зад свртниците

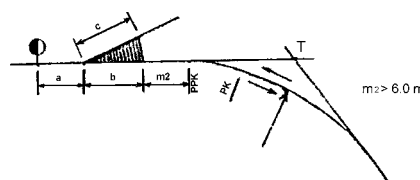
Член 30

(1) Меѓу почетокот на свртницата и крајот или почетокот на преодната кривина, односно кружната кривина без преодница треба да се наоѓа меѓуправа со најмала должина $m_1 = 0,20 \cdot V$ (Слика 44), каде " V " е брзина на возење во правец. Во исклучителни случаи најмалата должина на меѓуправата за брзина $V < 60$ km/h да изнесува 6 m.



Слика 44

(2) Меѓу крајот на свртницата и почетокот или крајот на преодната кривина, односно на кружната кривина без преодна кривина треба да има меѓуправа $m_2 \geq 0,10 \cdot V$, каде што " V " брзината на возење во правец, но не помала од 6 m (Слика 45).



Слика 45

(3) Должината на правата помеѓу две свртници со кривини од спротивна насока треба да биде најмалку $m_3 = 0,10 \cdot V$, ако не е исполнет условот:

$$\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2} \geq \frac{V_2}{9} \quad \text{за } V \leq 100 \text{ km/h}$$

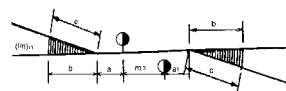
$$\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2} \geq \frac{V_2}{7} \quad \text{за } 100 < V \leq 160 \text{ km/h}$$

а каде не е исполнет ни условот:

$$\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2} \geq 100$$

тогаш најмалата должина на меѓуправата $m_3 = 6$ m, што. За " V " се зема најголемата дозволена брзина за возење во свртување за свртницата со помал радиус (Слика 46).

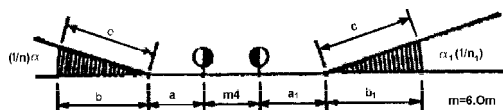
За проодните колосеци кај новоградба и реконструкции меѓуправата треба да изнесува $m_3 = 0,20 \cdot V$, каде " V " претставува брзина за возење во правец.



Слика 46

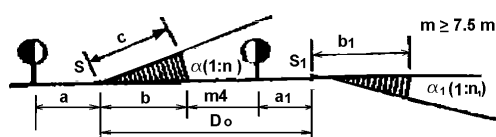
(4) Меѓу почетокот на две свртници со кривини од иста насока (лева и десна свртница) меѓуправата може да изостане ако свртниците се со тангенционално јазиче и ако се со исти широчини на колосекот на почето-

кот на свртницата (Слика 47). Кај свртниците со јазичиња со пресекување минималната меѓуправа треба да биде $m4 = 6m$ (Слика 47). За проодните колосеци кај новоградби и реконструкција меѓуправата треба да изнесува $m4 = 0,20 \cdot V$, каде “V” претставува брзина на возењето во правец.

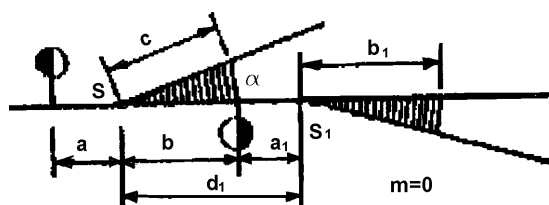


Слика 47

(5) Во свртничките низови најмала должина на правата меѓу крајот на една и почетокот на друга свртница треба да биде $m5 = 7,5 m$ (Слика 48). Во недостаток на простор во свртничките низови, оваа меѓуправа може да се изостави кај свртници кои немаат проширување на колосекот на својот почеток или имаат иста ширина на колосекот (Слика 49).

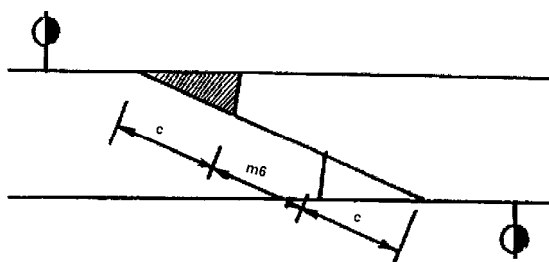


Слика 48



Слика 49

(6) Во колосечните врски на два паралелни колосека најмалата должина на меѓуправата треба да изнесува $m6 = 10 m$ (Слика 50).

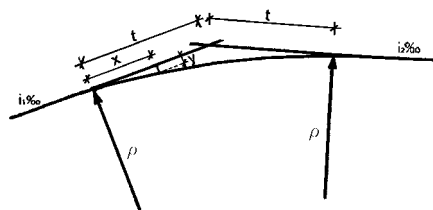
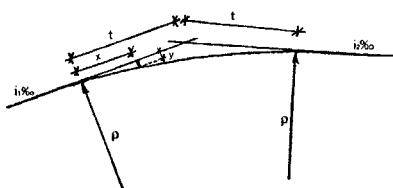


Слика 50

Промена на наклонот на нивелетата

Член 31

(1) Кога разликата меѓу два соседни наклони е поголема од 2‰ треба да се изврши вертикално заоблување на промената на наклонот на нивелетата (Слика 51).



Слика 51 - вертикално заоблување

(2) Заоблувањето на промената на наклонот на нивелетата се изведува со кривина со радиус $\rho = V^2$, по исклучок, радиусот на заоблувањето може да изнесува

$\rho = \frac{V^2}{2}$, каде V е најголемата дозволена брзина во km/h. Во исклучителни случаи може да одобри радиусот на заоблувањето да изнесува $\rho = \frac{V^2}{4}$, но не под

$\rho = 2000 m$. Во станичниот реон на другите пруги промената на наклонот на нивелетата може да се заобли со радиус помал од 2000m, но не помал од 1000 m.

(3) Во ранжирните станици радиусот на заоблувањето на промената на наклонот на нивелетата може да изнесува најмалку 750 m, а на врвот на спушталката (грбината) најмалку 250 m.

(4) Заоблувањето на промената на наклонот на нивелетата не смее да паѓа во: свртници, вкрстувачи, дилатациони направи, завртници, вагонски ваги, преодни кривини, преодни рампи за надвишување и мостови со отворен коловоз. Почетокот, односно крајот на заоблувањето на промената на наклонот на нивелетата треба да биде оддалечен најмалку 5 m од наведените постројки и објекти. Кај ранжирните станици, промената на наклонот на нивелетата може да биде во свртницата, но заоблувањето не смее да ги зафати менувалката нити пак срцштето. По исклучок, ако промената на наклонот на нивелетата се заоблува со $\rho \geq 10000 m$, за главните колосеци, или со $\rho \geq 5000 m$, за помошните и споредни колосеци, се дозволува поставување на свртници на секое место на такви вертикални кривини се до наклон $i = 10 \text{ ‰}$. Исто така, на мостовите без застор, ако центарот на вертикалната кривина т.е. на заоблувањето се наоѓа под ГРШ (конвексна вертикална кривина), може да се врши промена на наклонот на нивелетата и да се сообрази на конструкцијата на мостот ако е $\rho \geq 10000 m$.

(5) Должината на тангентата на кривината за заоблување на промената на наклонот на нивелетата се пресметува по формулата:

$$t = \frac{\rho}{2} \cdot \frac{i_1 \pm i_2}{1000}$$

При ова знакот плус (+) се зема кога се преминува од нагорнина во надолнина или обратно, а знакот минус (-) при премин од нагорнина на нагорнина, односно од надолнина на надолнина, со тоа што помалиот наклон се одзема од поголемиот. Кај премин од наклон во хоризонтала или обратно, тангентата се пресметува:

$$t = \frac{\rho}{2} \cdot \frac{i}{1000} \quad \text{бидејќи е } i_2 = 0.$$

t - должина на тангентата во m;
 ρ - радиус на кривината за заоблување на промената на наклонот на нивелетата во m;
 i_1 и i_2 - големина на наклонот во ‰

(6) Ординатата на заоблувањето на промената на наклонот на нивелетата се пресметува од правецот на првата тангента по формулата:

$$y = \frac{x^2}{2\rho}$$

у - ордината во m (вертикално отстапување од правецот на тангентата);

х - апсциса во m (растојание од местото каде што почнува заоблувањето на првата тангента);

ρ - радиус на кривината за заоблувањето на промената на наклонот на нивелетата во m.

Дилатација на шините

Член 32

(1) Големината на дилатацијата на споевите на шините во колосекот се одредува според температурата на шините, должината на шината, типот на колосекот и отпорите кои се јавуваат во колосекот. Температурата на шината се мери со шински термометар.

(2) Екстремни температури на шините за мрежата на МЖ се +65°C и -35°C. Граничните температури се одредуваат врз основа на климатските услови и повеќегодишните мерења и искуство.

(3) Дилатирањето на шините на споевите на колосекот е овозможено со зголемен отвор на дупките на вратот на шините и со конструкцијата на спојниот колосечен прибор. Најголемиот отвор за дилатирање на споевите на шините во колосекот смее да биде до 20 mm.

(4) Големината на дилатирањето кај дилатационите направи се одредува со проект.

(5) Слободното дилатирање на шините, не земајќи ги во предвид отпорите кои се меѓу шините и праговите со прицврстниот прибор, отпорите на праговите и засторот и отпорите заради затегнување со спојниот колосечен прибор, се пресметува по формулата:

$$\Delta l = \alpha \cdot l \cdot \Delta t$$

Δl - дилатирање (издолжување и собирање на шините);

α - коефициент на линеарно ширење и собирање на шинскиот челик, кој изнесува околу 0,000012, т.е.

$$x = \frac{1}{85000};$$

l - должина на шините во m;

Δt - температурна разлика за која се пресметува големината на дилатирањето.

(6) Секоја промена на температурата на воздухот или на шината предизвикува издолжување или собирање на шината. За да се обезбеди издолжување односно собирање на шината во колосекот се оставаат празнини на споевите кои се нарекуваат дилатации. Растојанијанието на составите на шините во колосекот треба да обезбеди нивно дилатирање. Ова се постигнува со дупчење на дупки на вратот на шината, чии дијаметар треба да биде поголем од дијаметарот на спојната завртка. Дефинитивно уредување на дилатацијата се постигнува по дефинитивното уредување на колосекот, односно по вградување на целата количина на толчник, подбивање на праговите, притегнување на колосечниот прибор и уредување на оската на колосекот. Во табела 26 дадени се големини на дилатацијата при поставување на нови шини тип S 45 и тип S 49.

Табела 26

Дил ата ција mm	Должина на шината во метри											
	20 m			22m			30m			45m		
	Територија На МЖ			ts ≤ 19°C			ts > 19°C			ts ≤ 19°C		
	О	Д	о	О	Д	о	О	Д	о	О	Д	о
0	-	+35	-	+40	-	+45	-	+28	-	+33	-	+25
1	+35	+31	+40	+36	+45	+41	+28	+26	+33	+31	+25	+24
2	+31	+27	+36	+32	+41	+31	+26	+23	+31	+28	+24	+22
3	+27	+22	+32	+28	+37	+33	+23	+20	+28	+25	+22	+20
4	+22	+18	+28	+25	+35	+30	+20	+17	+25	+22	+20	+18
5	+18	+14	+25	+21	+30	+25	+17	+14	+22	+19	+18	+16
6	+14	+9	+21	+17	+26	+22	+14	+11	+19	+16	+14	+12
7	+9	+5	+17	+13	+22	+18	+11	+8	+16	+13	+14	+12
8	+5	+1	+13	+9	+18	+14	+8	+6	+13	+11	+12	+10
9	+1	-4	+9	+5	+14	+10	+6	+3	+11	+8	+10	+8
10	+4	-8	+5	+2	+10	+7	+3	0	+8	+5	+8	+6
11	+8	-12	+2	-2	+7	+3	0	-3	+5	+2	+6	+4
12	+12	-16	-2	-6	+3	-1	-3	-6	+2	+1	+4	+2
13	-	-	-6	-10	-1	-5	-6	-9	+1	+4	0	+7
14	-	-	-10	-13	-5	-8	-9	-12	+4	+7	0	+5
15	-	-	-13	-17	-8	-12	-12	-15	+7	+10	-2	-4
16	-	-	-17	-21	-12	-16	-15	-17	+10	+12	-4	-6
17	-	-	-21	-25	-16	-20	-	-	-	-	-6	-8
18	-	-	-25	-29	-20	-24	-	-	-	-	-8	-10
19	-	-	-29	-33	-24	-28	-	-	-	-	-10	-12
20	-	-	-33	-37	-28	-32	-	-	-	-	-12	-13

Брзини на возовите

Член 33

(1) Во кривините со радиус R со максимално надвишување h = 150 mm брзината на возовите се пресметува по формулите:

$$\begin{aligned} & \text{- нормална} \quad V = 4,6 \cdot \sqrt{R} \quad \text{за } V \leq 120 \text{ km/h} \\ & \quad \quad \quad V = 4,8 \cdot \sqrt{R} \quad \text{за } V > 120 \text{ km/h} \\ & \text{- максимална} \quad V_{\max} = 4,74 \cdot \sqrt{R} \\ & \text{- исклучителна} \quad V_{is} = 4,87 \cdot \sqrt{R} \end{aligned}$$

(2) Кога во кривините не е изведено максимално надвишување, брзината на возовите се пресметува по формулите:

$$\begin{aligned} & V = \sqrt{\frac{R \cdot h}{7,1}} \quad \text{за } V \leq 120 \text{ km/h} \\ & \text{- нормална:} \\ & \quad \quad \quad V = \sqrt{\frac{R \cdot h}{6,5}} \quad \text{за } V > 120 \text{ km/h} \\ & \text{- максимална} \quad V_{\max} = \sqrt{\frac{R \cdot (h+115)}{11,8}} \\ & \text{- исклучителна} \quad V_{is} = \sqrt{\frac{R \cdot (h+130)}{11,8}} \end{aligned}$$

(3) За станични кривини без надвишување, освен за главните проодни колосеци и кај свртниците во свртување, дозволената брзина се пресметува по формулата:

$$V = 2,91 \cdot \sqrt{R}$$

(4) Брзините на возовите во кривина можат да се пресметаат и по формулите за странично забрзување, член 25 на овој правилник.

(5) Кај праволиниските рампи за надвишување брзините се во зависност од наклонот на рампите (n) и изнесува:

$$V = \frac{n}{10}$$

(6) Кај криволиниските рампи за надвишување максималната брзина во зависност од наклонот на рампите (n) изнесува:

$$V_{\max} = \frac{n}{4}$$

(7) Во зависност од радиусот на вертикално заоблување ρ на промената на наклонот на нивелетата, максималната брзина изнесува:

$$V_{\max} = 2 \cdot \sqrt{\rho}$$

(8) За кружна кривина без преодна кривина и без надвишување најголемата дозволена брзина се пресметува според табела 27.

Табела 27

Форма и мерка	Vmax (km/h)	
	V ≤ 100	100 < V ≤ 160
Права-кружна кривина	$3 \cdot \sqrt{R}$	$2,65 \cdot \sqrt{R}$
Корпаста кривина R ₁ , R ₂	$3 \cdot \sqrt{\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 - R_2}}$	$2,65 \cdot \sqrt{\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 - R_2}}$
S – кривина R ₁ , R ₂	$3 \cdot \sqrt{\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2}}$	$2,65 \cdot \sqrt{\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 + R_2}}$
S – кривина R ₁ = R ₂ = R	$3 \cdot \sqrt{\frac{R}{2}}$	$2,65 \cdot \sqrt{\frac{R}{2}}$

(9) За пругите во правец дозволена брзина се определува според условите од проектната задача.

Пресметување на носивоста на горниот строј на пругата

Член 34

Со пресметка на носивоста на горниот строј на пругата треба да се определат напрегањата и деформациите на неговите поедини елементи при делување на различни влијанија (првенствено на железничките возила), или да се дефинираат такви оптоварувања и брзини на движење на возилата да напрегањата и деформациите на тие елементи во сите услови на експлоатација бидат во дозволени граници.

Носивоста на колосекот претставува гранично напрегање на елементите на горниот строј кои се дозволени под услов сите елементи од горниот строј да одговараат на прописите.

При пресметка на носивоста на колосекот се определуваат напрегањата во шината, напрегањата на праговите на згмечување и на свиткување, напрегањата на засторот и напрегањето на планумот.

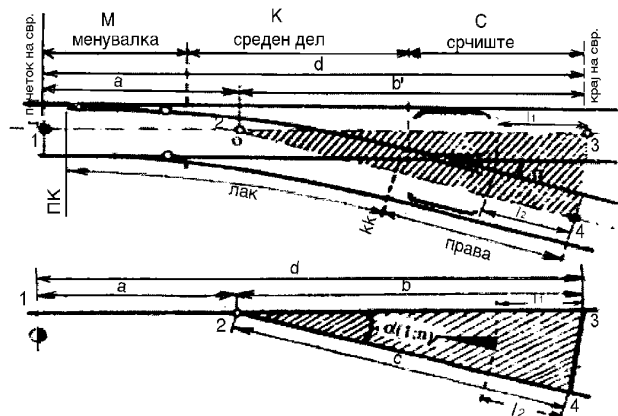
Постапката за пресметка на носивоста на горниот строј на пругата е дадена во прилог кој е составен дел на овој правилник.

IV. СВРТНИЦИ И ВКРСТУВАЧИ

Свртници

Член 35

- (1) Во колосеците на МЖ се вградуваат:
 - а) нови свртници од стандарден тип;
 - б) стандардни и нестандартни постоечки половни или регенерирани свртници и
 - в) нови свртници произведени врз основа на посебно одобрени проекти.
- (2) Проектирањето, формата, димензиите, материјалот, цврстината на затегнување на челичниот материјал, изработката, квалитетот, толеранциите, приемот и испораката на нови свртници, како и поделбата на свртниците во групи, видови, типови и системи, се одредени со стандард.
- (3) Основни делови на свртницата се: менувалка, среден дел и срчиште.



Слика 52 - Шема на проста свртница

(4) Почетокот на свртницата е на спојот пред менувалката; средиштето на свртницата е точка во која се сечат оските на свртничките колосеци; крајот на свртницата е на спојот зад срчиштето на свртницата.

(5) Нови стандардни свртници треба да се вградуваат:

- а) на отворена пруга на сите пруги (кај распатници и слично).
- б) на одвоен колосек во станичниот реон на сите пруги и
- в) во главните проодни колосеци и главните станични колосеци на сите станици и службени места на главните пруги

(6) Половни или регенерирани стандардни и постојни нестандартни свртници се вградуваат:

- а) стандардни типови - во сите колосеци на сите пруги;
- б) нестандартни типови - во споредни колосеци за гарирање, чистење, миеење и дезинфекција на вагоните, како и во депоата, работилничките и индустриските колосеци на сите пруги.

(7) Според типот, свртниците се употребуваат во зависност од рангот на пругата и значењето на колосекот:

- а) ист или појак тип отколку што е колосекот во кој се вградуваат;
- б) типот UIC 60, UIC 54E и типот S 49 - се вградуваат во сите колосеци на главни и останати пруги. На споредните колосеци во ранжирните станици, како и на колосеците во депоата, работилничките, индустриските и на споредните колосеци за гарирање, чистење, миеење и дезинфекција на вагоните од сите станици, можат да се вградуваат свртници од типот S 45;

в) типот S 45 - се вградува во сите колосеци на останатите пруги како и во индустриските колосеци на сите пруги, а кај главните пруги во споредните и помошните колосеци;

г) како свртници од нестандартни типови можат да се користат само постојните, половните или регенерираниите, а не нови и тоа за вградување во помошни и споредни колосеци од соодветни типови.

(8) Во однос на големината на радиусот на свртницата се употребуваат следните свртници:

а) со радиус од 1200 m, со најголеми дозволени брзини на возовите во правец $V > 100 \text{ km/h}$, а во свртување $V = 100 \text{ km/h}$ - се вградуваат на распатниците на главните пруги;

б) со радиус од 500 m, со дозволени брзини на возење во правец поголеми од 100 km/h , а во свртување $V = 65 \text{ km/h}$ - се вградуваат во главни, а по потреба и во останатите пруги и тоа на распатниците, во одвојните колосеци во станичниот реон, а по исклучок и како влезни и излезни свртници во станиците на главните проодни колосеци, а според потребата и на главните станични колосеци ако брзината во свртување треба да биде $V = 65 \text{ km/h}$;

в) со радиус еднаков или поголем од 300 m, со најголеми дозволени брзини на возовите во правец до 140 km/h , а во свртување $V = 50 \text{ km/h}$ - се вградуваат на главниот прооден и во главните станични колосеци на главни пруги. Свртниците на главните станични колосеци од тие пруги треба да се заменуваат постепено со свртници со радиус $R = 300 \text{ m}$;

г) со радиус еднаков или поголем од 200 m, со најголеми дозволени брзини на возовите во правец $V = 100 \text{ km/h}$, а во свртување $V = 40 \text{ km/h}$ - се вградуваат во споредните станични колосеци, а по потреба и во главните станични колосеци на главните пруги како и во сите колосеци на останатите пруги. Ако техничките параметри и локалните околности не дозволуваат можност за сообраќај на возовите со брзина поголема од 100 km/h , на односниот дел на пругата, а сообраќајните потреби и економските причини не бараат поголема брзина во свртување од $V = 40 \text{ km/h}$, тогаш овие свртници можат да се вградуваат и во главните проодни колосеци на главни пруги, наместо свртниците наведени во оваа точка под в).

д) со радиус еднаков или поголем од 180 m, со најголеми дозволени брзини на возовите во правец $V = 80 \text{ km/h}$, а во свртување $V = 35 \text{ km/h}$ - се вградуваат на местата каде што е тесен просторот и тоа на споредните станични колосеци на сите пруги и на индустриските колосеци.

(9) Според аголот на свртувањето се употребуваат следните свртници:

а) тип S 49 - 300 - 6° и појаки типови, како влезни свртници на главни пруги, а свртници од типот 45 - 200 - 6° како влезни на свртници на останати пруги.

б) со помал агол на свртување (како на пример $4^\circ 45' 49''$, $3^\circ 05' 38,4''$ и слично);

- се вградуваат во главните пруги и тоа како влезни и излезни свртници во станиците ако е потребно брзината во свртување да биде поголема, како на распатниците и на одвојните колосеци;

в) со поголем агол на свртување (како на пример 7° , $7^\circ 30'$ и слично);

- се вградуваат на местата каде е тесен просторот, и тоа за сите видови колосеци на останатите пруги и за споредните колосеци на главните пруги,

- на ранжирните, гаражните и индустриските колосеци,

- во ранжирните и товарните станици, во индустриските колосеци, трианглите, депоата, за лепезасто развивање на колосеците на ранжирните станици во лепе-за (1:4,8). Овие свртници се применуваат доколку не може да се постигне истата цел со свртници кои имаат нормален или помал агол на свртување.

(10) Вкрстените свртници не смеат да се употребуваат на главните проодни колосеци на главните пруги.

(11) Кривински свртници се вградуваат врз основа на проект за одредена локација, а се применуваат доколку не може да се најде решение со единечни прости свртници, или ако е тоа поповолно од реконструкцијата на кривината во која треба да се вгради оваа свртница.

(12) Свртниците од специјална конструкција се изработуваат и се вградуваат на одредено место по посебен проект.

(13) Вградување на свртници се врши:

а) врз основа на конструктивните елементи на свртниците обележени на теренот и

б) на прописно изработен планум.

(14) Не е дозволено вградување на свртници на:

а) патни премини во ниво, мостови и тунели и

б) наклон поголем од 10% , освен по исклучок на индустриски колосеци и ранжирни станици каде што наклонот може да биде и поголем.

(15) Вградување на свртниците:

а) положбата на шината во свртницата е вертикална, што се постигнува со вградување на подложни плочки без наклон. Премин од дел на колосек каде шините се со наклон, на дел на колосек и свртница каде шините се вградени вертикално се врши според одредбите на член 25 на овој правилник.

б) кај едностраните прости свртници надворешната шина во свртничкиот лак е без надвишување, а кај свртниците вградени во кривина (кривински свртници), надворешната шина може да биде со надвишување, ако е тоа предвидено со одобрен проект. Кога во еден од свртничките колосеци се дава надвишување, менувалката треба да има константно надвишување, односно константен наклон ако е во преодна кривина, со тоа што за секоја шинска лента се изработува нацрт со надолжна и висинска положба на шините, под услов наклонот на рампата за надвишување да биде до $1 : 8 V_{\max}$, но не пострмна од $1 : 400$.

в) проширување на колосекот кај свртниците се одредува со проект и одредбите на овој правилник.

г) праговите се од тврдо дрво, а под менувалката остро засечени и со нормална положба на оската на главниот (матичен) колосек. По исклучок, според одредбите на стандардите, може да се вградат прагови од меко дрво и армирано бетонски преднапрегнати прагови.

д) распоредот на праговите и нивната положба во однос на оската на колосекот и меѓусебното растојание на надолжните оски на праговите се одредува со проект за свртницата, но растојанието на оската на праго-вите не треба да биде помало од 500 mm, ниту поголемо од 700 mm.

ѓ) засторот со големина I и II ЖС Г2011, а засторната призма полна и чиста.

(16) Новоизградените свртници треба да имаат мерки определени со проект. Ако со проект или со стандард не е поинаку определено, толеранциите за новоизградените свртници и нивните делови се:

- за широчината на колосекот $\pm 1,5 \text{ mm}$,
 - за должината на шините и јазичињата $\pm 1 \text{ mm}$,
 - за должината на шините водилки $\pm 3 \text{ mm}$,
 - за должината на лизгавите перничии $\pm 5 \text{ mm}$, а за висината $\pm 0,50 \text{ mm}$;

- за подложните плочки под срцата, шините водилки и јазичињата: во должина $\pm 5 \text{ mm}$, во широчина $\pm 1 \text{ mm}$, во дебелина $+1 \text{ mm}$ и $-0,5 \text{ mm}$;

- за жлебовите на крилните шини и шините водилки во длабочината и широчината на жлебот $\pm 1 \text{ mm}$;

- за отворот на јазичето мерено на местото каде за-творачот се прицврстува за јазичето $+1 \text{ mm}$ и -2 mm ;

- за големината и положбата на дупките $\pm 1 \text{ mm}$;

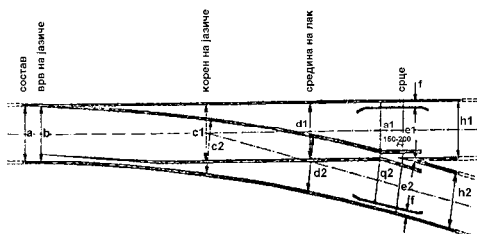
- кај врвот на срцето не се дозволуваат никакви отстапувања на местата кои го допираат тркалото;

- висината на јазичињата не смее да биде поголема од висината на належните шини;

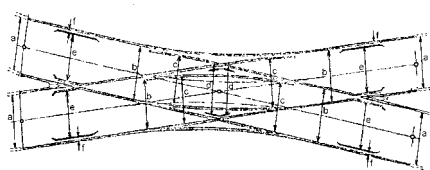
- јазичињата на обработениот дел требаат целосно да се прилепуваат кон належната шина и да налегнуваат на перничкињата;

- растојанието меѓу отвореното јазиче и належната шина на најтесното место треба да овозможи непречено поминување на венците на тркалата на возилата; ова најтесно место не смее да биде помало од 58 mm.

Местата на кои се вршат мерењата на свртниците се прикажани на сликите 53 и 54.



Слика 53 - Проста свртница со местоположба на мерење



Слика 54 - Вкрстена свртница со местоположба на мерење.

(17) Најголемите дозволени брзини на возовите преку свртници се:

а) по основен (матичен) колосек како и на односниот отсек на пругата како во точка 9 од овој член;

б) по одвоен колосек (во свртување), за свртничките кривини без надвишување се пресметува по формулата:

$$V_{\max} = 2,91 \cdot \sqrt{R}$$

в) преку свртниците со надвишување и други свртници според проект;

г) кај вкрстните свртници:

- со еластични јазичиња, за возење во правец 80 km/h;

- со еластични јазичиња, за возење во свртување 35 km/h;

- со јазичиња на зглоб, за возење во правец 60 km/h и

- со јазичиња на зглоб, за возење во свртување 35 km/h.

Вкрстувачи

Член 36

(1) Вкрстувачи се изработуваат врз основа на проект.

(2) Колосечните шини на вкрстувачот се од ист или појак тип на шини од шините на колосекот каде што се вградува вкрстувачот. Положбата на колосечните шини во вкрстувачот е вертикална, а се постигнува со вградување на подложни плочки без наклон. Премин од дел на колосекот каде шините се со наклон на дел на колосекот и вкрстувачот каде шините се вградени вертикално се врши според одредбите на член 25 на овој правилник.

(3) Вградување на вкрстувачите на отворена пруга и на главни проодни колосеци во станиците не се дозволува. На останатите колосеци вградувањето на вкрстувачите со помал агол од 9° и поголем од 50° .

(4) Вкрстувачи се вградуваат:

а) врз основа на конструктивните елементи на вкрстувачите обележани на теренот;

б) на прописно изработен планум;

в) на дрвени прагови, во застор од толченик со големина II во полна и чиста засторна призма;

г) со спојев на шините еден спроти друг на краевите на вкрстувачите, кои под одредени услови можат да се заварат.

(5) Брзината на возовите преку вкрстувачите, се одредува со проект.

V. ДОЛГИ ШИНСКИ ЛЕНТИ

Општи услови

Член 37

(1) Под долги шински ленти (ДШЛ) се подразбираат заварени шини во должини поголеми од 60 (m).

(2) При поставување на нов колосек задолжително е заварување на шините и свртниците во ДШЛ. Се препорачува заварување на ДШЛ и на постоечките колосеци доколку е економски оправдано и ги исполнуваат условите пропишани со овој правилник.

(3) Во тунели подолги од 250 (m) задолжително е заварување на шините во ДШЛ.

(4) Шините се заваруваат во долги ленти кога се исполнети следните услови:

- прописно да е обележана и регулирана оската и нивелета на колосекот,

- сите работи на долниот строј треба да бидат завршени,

- треба да биде завршена стабилизација и консолидација на долниот строј,

- засторот на отворена пруга како и на прооден станичен колосек треба да биде од толченик, а попречниот пресек на засторната призма се уредува според член 15 од Правилник за нормативи и стандарди за проектирање и градење на горен строј на пругите.

- колосекот треба да има најмалку 50% ребрасти подложни плочки или соодветни на нив, со цел да се обезбеди потребен отпор против подолжно патување на шини,

- одводнувањето треба да биде правилно изведено, и обезбедено во сите услови кога во колосекот е вграден прицврсен прибор кој обезбедува отпор на подолжните и страничните сили,

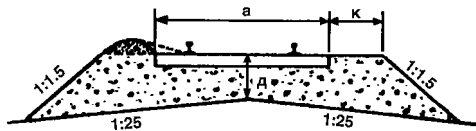
- треба да постои систем за постојано следење на состојбата на колосекот.

(5) Во кривини со $R < 500$ (m) со дрвени прагови и $R < 400$ (m) со бетонски прагови колосекот треба да биде зајакнат против странично исфрлување со направи за спречување на странично поместување на колосекот според табела 28. Направите се поставуваат на челото на прагот од внатрешната страна на кривината.

Табела 28

Вид на праг	Број на направи за спречување на странично поместување на колосекот		
	секој трет праг	секој втор праг	секој праг
	Радиус на кривина (m)		
Дрвен	Под 500 до 350	Под 350 до 280	Под 280
Бетонски	Под 400 до 310	Под 310 до 250	Под 250

(6) Во правец и кривини со $R \geq 500$ m со дрвени прагови и $R \geq 400$ m со бетонски прагови, ширината на засторот зад челото на праговите треба да биде најмалку 40 (cm) и тоа под услов засторот да е добро набиеен со вибрирање. Кога засторот на е вибриран и добро набиеен потребно е да се зајакне засторната призма со проширување зад челото на праговите на 45 до 50 (cm) според слика 55.



а = 40 (см) — кога засторот е добро набиен или вибриран,
 а = 45-50 (см) — кај нормално набиена засторна призма,
 а = 40 (см) — со нафрлање на засторот над горниот раб на прагот.

Слика 55

(7) За оформување на секоја ДШЛ треба да се изработи техничка документација која ќе содржи проекти за реконструкција на оската и нивелетата на колосекот, проекти за изработка на нови или реконструкција на постоечки објекти на долниот строј на пругата, како и податоци за видовите и типовите на сите елементи на горниот строј.

1) Документацијата треба да содржи точни податоци за положбата и типовите на изолираните состави, температурата, мерни места и други податоци од значење за квалитетно и безбедно изведување на работите.

(8) При изработка и одржување на ДШЛ треба да се води посебна евиденција за температурата.

1) Познавањето, следењето и евидентирањето на температурата е предуслов за правилно формирање, одржување, надзор и експлоатација на ДШЛ.

2) Работи кои можат да ја намалат стабилноста на колосекот не смеат да се изведат без предходно да се измери температурата во шините.

(9) Средна температура t_c е аритметичка средина на максималните и минималните температури во едно климатско подрачје, која се утврдува со повеќегодишни мерења.

1) Потребна температура t_n е температура на која се изведува завршно заварување во ДШЛ, односно температура при која шината се наоѓа во безнапонска состојба.

2) Ако апсолутната разлика на екстремните температури е поголема од 100°C се смета дека:

$$t_p = t_s + 8^\circ\text{C}$$

- Ако е температурната разлика од 85°C до 100°C тогаш е:

$$t_p = t_s + 5^\circ\text{C}$$

- Ако е апсолутната разлика помала од 85°C тогаш е:

$$t_p = t_s$$

(10) За мерење на температури во шините се користат:

- шински термометар,
- магнетен термометар

1) Мерните места на кои што се врши континуирано мерење на температурата се опремени со:

- максимален шински термометар,
- минимален шински термометар,
- обичен шински термометар.

2) Максималниот шински термометар ја регистрира максималната температура на тоа место во шината за одреден временски период.

3) Минималниот шински термометар ја регистрира минималната температура на тоа место во шината за одреден временски период.

4) На обичниот шински термометар ја отчитуваме температурата во моментот на мерењето.

5) Кога сакаме на одредено место да измериме температурата во шината, отчитувањето на температурата треба да се изврши по еден час од поставувањето во колосекот.

6) Парчето шина во кое е поставен шинскиот термометар во секој поглед треба да одговара на шината вградена во колосекот и при мерење на температурата тоа треба да е изложено на исти услови како и шините вградени во колосекот.

7) При контролни мерења на температурата во шината се препорачува мерење и на воздухот поради утврдување на односот.

8) Врз основа на извршените мерења се изработуваат карти и формираат температурни зони.

(11) Шините се заваруваат во работилници или на терен на самиот колосек. Во работилници шините се заваруваат првенствено со електроотпорна постапка, а на терен со алуминотермитска постапка. Електроотпорната постапка може да се користи и за заварување во колосек со посебна машина.

(12) Без разлика која постапка ќе се примени и на кое место, варот треба квалитетно да се изведе и да ги задоволи пропишаните технички прописи.

1) При заварувањето треба да се придржува кон соодветни упатства. За испитување на варовите, предвидено со овие прописи, секој изведувач на варовите е должен на надзорниот орган на работите за заварување на шините да му покаже атести за извршените испитувања на варовите и атест за заварувачот.

(13) Преглед, испитување и примање на варот врши надзорниот орган.

1) Испитување и прием на варот се врши со записник кој треба да содржи: број на договорот, список на шините, свртниците и свртничките делови по тип и датум на заварување.

2) Надзорниот орган ги избира примероците за испитување.

3) Сите испитувања и прегледи треба да се завршат пред колосекот да се прими комисијски.

4) По еден примерок од елаборатот за испитување и записникот од приемот на варовите се доставува до службата за одржување на пругите.

(14) Испитувањата на варовите во колосекот опфаќаат:

1) визуелен преглед (со помош на лупа и огледало) на сите варови во колосекот. При прегледот треба особено да се утврди следното:

а) совпаѓањето на горните и страничните возни површини на главата на двете шини по заварувањето и брусењето, што се проверува со челичен ленир со должина од 1 м и лиснатата шпиунка со големина 0,1-3,0 мм, при што се дозволени следните отстапувања:

- од + 0,30 мм до - 0,20 мм по возната површина на шините;
 - од $\pm 0,00$ мм до - 0,30 мм по возната ивица на шините.

б) доколку се утврдат вертикални пукнатини на варот (нормални на подолжната оска на шината), тие варови веднаш се отстрануваат.

в) грешки на површината на здебелениот дел на варот:

- се дозволуваат гасни шуплини до 1 мм длабочина и дијаметар до 5 мм,

- се дозволува присутност на стран материјал во мали количини може да се толерира под услов да не се наоѓа на површината на главата на шината и во затегнатата зона на заварениот пресек.

Целата надворешна површина на варот треба да биде добро исчистена. Услов за преземање на варот е истиот да биде по обработката премачкан со минерално масло.

2) ултразвучен преглед се врши, задолжително за сите алуминотермитски заварувања, со апарати со вертикална и коса глава под агол од 45° . При испитувањето допирните површини треба да се исчистат и премачкаат со масло.

На основа на дијаграмот и добиениот повратен сигнал на ултразвукот низ варот, варовите се сметаат:

- добри - ако по продирањето на ултразвукот се појави сигнал кој покажува дека ултразвукот продрел до другиот крај на варот во правец на испитувањето,

- слаби - ако по продирањето на ултразвукот се појави сигнал пред ултразвукот да продре до другиот крај на варот во правец на испитувањето. Ваквиот вар се исфрла;

- сомнителни - ако по продирање на ултразвукот не се добие никаков сигнал - во тој случај варот се набљудува извесен период во експлоатацијата.

(15) Заварувачите и останатиот персонал кој работи непосредно на изведување на алуминотермитско заварување должни се да полагаат теоретско - практичен испит од областа на алуминотермитско заварување. Заварувачите, раководителите и надзорно техничкиот персонал треба да имаат атести дека се оспособени и овластени за вршење на тие работи.

Изработка на колосекот во ДШЛ

Член 38

(1) Сите составни делови на колосеците и свртниците кои се заваруваат во ДШЛ треба да имаат соодветни технички карактеристики, односно треба да одговараат на важечките стандарди и прописи.

1) Колосекот како целина треба да има доволен надолжен и страничен отпор, доволна крутост на колосечната решетка и ускладеност на составните делови во поглед на носивоста, стабилноста и пригушувањето на вибрациите.

(2) Организацијата на работата и координацијата со другите служби треба да бидат однапред решени со посебен елаборат. Треба да постои детално разработен план за изведување на сите работи во поглед на термините, должината на делниците и сите останати технички детали.

(3) Во ДШЛ може да се заваруваат и половни и регенерирани шини.

1) Пред да се заварат старите и регенерирани шини во ДШЛ треба да се внимава главата на шината да не биде изабена од двете страни, да нема подолжни и попречни деформации или пукнатини. Внатрешните пукнатини се испитуваат со ултразвучни апарати. Дефектните шини не смеат да се заваруваат. Краевите на шините не смеат да бидат сплескани и оштетени, а сите постоечки варови треба да бидат исправни.

2) Дозволената висинска и странична изабеност на шините за вградување во ДШЛ дадена е во табела 29.

3) Две шини од ист тип можат меѓусебно да се заварат само ако висинската разлика не е поголема од 4 мм.

(4) Пред поставувањето на шините треба да се утврди:

- која должина на шини ќе се вградува;
- температурниот распон на климатското подрачје;
- дали колосекот во прво време ќе се користи како класичен или шините веднаш ќе се заварат во ДШЛ.

1) Шините со должина до 30 м во колосекот се поставуваат на ист начин без оглед дали ќе се заваруваат во ДШЛ или не.

2) Шини со должина од 30 до 45 м се поставуваат исто така како и шините со должина до 30 м, но треба што побрзо да се заварат и формираат ДШЛ, бидејќи во топол период може да бидат многу опасни заради странично изместување на колосекот.

3) Шини со поголеми должини задолжително да се заваруваат во ДШЛ.

4) Големината на дилатацијата при полагање на шините се одредува според став 11 од овој член.

Табела 29

Тип на шина	Дозволена изабеност			
	Висина	Странична	Висина	Странична
	Вградени шини во			
	Главни пруги		други пруги	
	може да изнесува најмногу мм			
UIC 60	8	5	12	6
UIC 54 E	8	5	12	6
S 49	6	5	10	6
S 45	4	4	6	6

(5) Ако заварувањето во ДШЛ се предвидува набрзо по вградувањето на шините, што значи дека нормални услови за експлоатација ќе бидат дозволени дури по формирањето на ДШЛ, тогаш составите на шините се изведуваат со една и тоа втора дупка од крајот на шината, што се дефинира при нарачката на шините.

1) Доколку шините ќе се заваруваат во ДШЛ непосредно по вградувањето, тогаш може да се нарачаат и шини без дупки. Наместо состави со врски, шините привремено се поврзуваат со специјални стеги кои не бараат дупчење на дупките во шините.

(6) Во принцип треба да се нарачуваат шини со што поголема должина, водејќи сметка при тоа за начинот на заварување, транспорт, механизација за вградување на шините и друго.

Пред шините да се заварат во меѓуотсеци, се оставаат дилатациони отвори според табела 30.

Табела 30

Температурна разлика на шината °C	Издолжување на шината мм													
	Должина на шината м													
	22,5	25,0	30,0	45,0	60,0	90,0	120,0	150,0	180,0	210,0	240,0	270,0		
5	1,3	1,4	1,7	2,6	3,4	5,2	6,9	8,6	10,3	12,1	13,8	15,5		
6	1,6	1,7	2,1	3,1	4,1	6,2	8,3	10,3	12,4	14,5	16,6	18,6		
7	1,8	2,0	2,4	3,6	4,8	7,2	9,7	12,1	14,5	16,9	19,3	21,7		
8	2,1	2,3	2,8	4,1	5,5	8,3	11,0	13,8	16,6	19,3	22,1	24,8		
9	2,3	2,6	3,1	4,6	6,2	9,3	12,4	15,5	18,6	21,7	24,8	27,9		
10	2,6	2,9	3,5	5,2	6,9	10,3	13,8	17,2	20,7	24,1	27,6	31,0		
11	2,8	3,2	3,8	5,7	7,6	11,4	15,2	19,0	22,8	26,6	30,4	34,2		
12	3,1	3,5	4,1	6,2	8,3	12,4	16,6	20,7	24,8	29,0	33,2	37,3		
13	3,4	3,7	4,5	6,7	9,0	13,4	17,9	22,4	26,9	31,4	35,9	40,4		
14	3,6	4,0	4,8	7,2	9,7	14,5	19,3	24,1	29,0	33,8	38,6	43,5		
15	3,9	4,3	5,2	7,8	10,3	15,5	20,7	25,9	31,0	36,2	41,4	46,6		
16	4,1	4,6	5,5	8,3	11,0	16,6	22,1	27,6	33,1	38,6	44,2	49,7		
17	4,4	4,9	5,9	8,8	11,7	17,6	23,5	29,3	35,2	41,1	46,9	52,8		
18	4,6	5,3	6,2	9,3	12,4	18,6	24,8	31,0	37,3	43,5	49,7	55,9		
19	4,9	5,5	6,5	9,8	13,1	19,7	26,2	32,8	39,3	45,9	52,4	59,0		
20	5,2	5,8	6,9	10,3	13,8	20,7	27,6	34,5	41,4	48,3	55,2	62,1		
21	5,4	6,0	7,2	10,9	14,5	21,7	29,0	36,2	43,5	50,7	58,0	65,2		
22	5,7	6,3	7,6	11,4	15,2	22,8	30,4	37,9	45,5	53,1	60,7	68,3		
23	5,9	6,6	7,9	11,9	15,9	23,7	31,7	39,7	47,6	55,5	63,5	71,4		
24	6,2	6,9	8,3	12,4	16,6	24,8	33,1	41,4	49,7	58,0	66,2	74,5		
25	6,5	7,2	8,6	12,9	17,2	25,9	34,5	43,1	51,7	60,4	69,0	77,6		
26	6,7	7,5	9,0	13,4	17,9	26,9	35,9	44,8	53,8	62,8	71,8	80,7		
27	7,0	7,8	9,3	14,0	18,6	27,9	37,3	46,6	55,9	65,2	74,5	83,8		
28	7,2	8,0	9,7	14,5	19,3	29,0	38,6	48,3	58,0	67,6	77,3	86,9		
29	7,5	8,3	10,0	15,0	20,0	30,0	40,0	50,0	60,0	70,0	80,0	90,0		
30	7,8	8,6	10,3	15,5	20,7	31,0	41,4	51,7	62,0	72,4	82,8	93,1		

(7) По дотерување на шините по оска во исправна положба, тие меѓусебе се заваруваат во меѓуотсеци со должини од 240 до 270 м. Истото важи и за шините во постоечките колосеци.

(8) Заварување во меѓуотсеци може да се врши при било која температура, но треба да се настојува работите да се извршат во интервал од 0° C до t_p + 30° C.

(9) Заварување на меѓуотсеците, односно формирање на ДШЛ (завршно заварување) се врши по ослободувањето на шините од напрегања и тоа само во интервал $t_p \pm 5^\circ\text{C}$

1) Ако завршното заварување треба да се изведе на пониска температура (кога t_p не може да се постигне по природен пат), тогаш потребното t_p се постига по вештачки пат (со загревање или со влечење на шините со хидраулични направи).

2) При завршното заварување, како и при заварување во меѓуотсеци, шините треба да се доведат во исправна положба по хоризонтала и вертикала, а со помош на специјален прибор да се обезбеди вертикалност на варот. Големината на отворот за вар зависи од методата на заварување.

(10) Паралелно со завршното заварување се изведуваат и други работи на колосекот: дополнување и набивање на засторната призма, уредување на останатите шински состави, поставување на направи против патување на шините, обележување на контролните ознаки за следење на поместувањата и други работи.

(11) Кога потребната температура t_p не може да се постигне по природен пат, туку вештачки, тогаш продолжувањето на шините кое треба да се постигне до t_p , се пресметува по формулата:

$$\Delta l = \alpha \cdot l \cdot \Delta t - \text{каде што е:}$$

$$\alpha = 1,15 \cdot 10^{-5} - \text{температурен коефициент на челикот}$$

$$\Delta l - \text{издолжување на челикот во мм.}$$

$$l - \text{должина на шината во мм.}$$

$$\Delta t - \text{разлика меѓу стварната и потребната температура на шината.}$$

1) Вредностите се земаат од табела 10, а меѓувредностите може да се добијат со интерполација.

2) За следење на пропорционалноста на издолжувањето, пресметаните вредности на издолжувањето треба да се обележат на ногата на шината на секој 40 до 50 м и да се контролира нивното поместување во текот на работата.

(12) При премин од заварен колосек на колосек со состави во зависност од температурата и должината на шините се остава дилатација при вградувањето на шините со големина дадена во табела 31.

Табела 31

Температура на шината t_p	За должина на шината м		
	18 - 22,5	30	44 - 45
	Големина на дилатацијата во мм		
до 5	14	10	6
5 - 10	10	6	3
10 - 20	4	2	1
20 - 25	2	0	0
25	0	0	0

(13) На составите кои треба да бидат изолирани треба да се вградуваат само лепени состави. Со вградувањето на лепени состави отпаѓа потребата за вградување на направи против патување на шините, а не треба да се преземат и други дополнителни работи.

(14) Со работите на формирање и одржување на ДШЛ, можат да раководаат и вршат надзор само работници со потребна стручна подготовка од областа на заварување на шини и свртници во ДШЛ.

Заварување на свртниците во ДШЛ

Член 39

(1) Свртниците можат да бидат заварени поединечно или повеќе свртници меѓусебе, а заварените свртници можат да се вклучат во ДШЛ. Треба да се настојува заварувањето на свртниците и нивното вклучување во ДШЛ да се извршува истовремено кога тоа се прави и со колосекот.

(2) Се заваруваат и вклучуваат во ДШЛ само стандардните типови на свртници. Нови типови на свртници (прототип) може да се заваруваат и вклучуваат во ДШЛ.

1) Се заваруваат нови, половни и регенерирани свртници.

2) На нови пруги заварувањето на свртниците треба да се изврши кога ќе биде завршена стабилизацијата и консолидацијата на долниот строј на колосекот.

(3) Ако се предвидува заварување на нови свртници треба да се настојува составните делови да се заваруваат пред да се вгради свртницата во ДШЛ. Вклучувањето во ДШЛ на овие свртници треба да биде по 10 до 15 дена.

(4) Пред заварување на свртниците во постојните колосеци (половни и регенерирани), треба комисиски детално да се прегледа состојбата на свртницата. Ако е потребно, треба да се заменат сите оштетени и истрошени делови и да се извршат потребните наварувања. По можност треба да се испитаат сите свртнички делови со ултразвучен апарат.

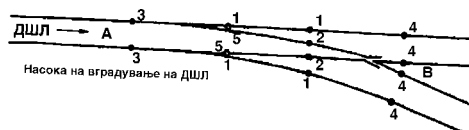
(5) Доколку се заваруваат истовремено повеќе свртници (од ист или различен тип) треба да се изработи план на заварување, во кој треба јасно да се вцрта положбата на сите свртници и да се означат сите места и видови на варови, видови на состави (обични и изолирани), видови на осигурување, водови и слично.

(6) Пред да се изврши заварувањето, свртниците треба да бидат регулирани, така да сите делови се доведат во пропишаната осна и висинска положба.

Посебно треба да се провери исправноста на свртничкиот поставувач.

(7) Заварувањето треба да се изврши при температура од $+5^\circ\text{C}$ до $+25^\circ\text{C}$. Прицврсниот прибор треба пред заварување да се олабави и повторно прицврсти по ладењето на варот. Заварувањето треба да се изврши од внатрешните кон надворешните состави на свртницата, но така да јазичињата последни се заварат, при тоа да се настојува јазичињата истовремено да се заваруваат.

На слика 56 е прикажан начинот на заварување на свртници во долги шински ленти.

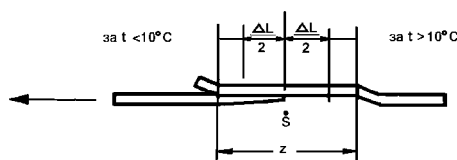


Слика 56 - Редослед на заварување на состави кај свртница вклучена во ДШЛ

1) Ако свртницата се вклучува во ДШЛ по шемата дадена на слика 10, составите "3" се заваруваат во дозволения интервал t_p , односно кога "дишечкиот" крај на ДШЛ како и самата свртница бидат потполно ослободени од напрегањата. Кога ДШЛ се продолжува и по свртницата, на сличен начин се заваруваат и составите "4" во интервал t_p . На сличен начин треба да се постапи и при истовремено групно заварување на свртници. Кога заварувањето на колосекот не продолжува пред или зад свртницата, односно кога заварената свртница лежи во т. н. дишечки крај на ДШЛ, треба да се вградат направи против патување на шините, за да се спречи непожелно надолжно поместување на праговите, или уште подобро, шините на должина од 80 до 100 м (дишечки дел) да се заварат.

2) При заварување на свртниците особено внимание треба да се обрне на заварувањето на јазичињата (состав "5").

3) Бидејќи главните шини по заварувањето стануваат неподвижни, треба со посебно внимание да се испита и регулира положбата на јазичињата пред и по заварувањето, бидејќи со промената на температурата, а со оглед дека на едниот крај се слободни истите ја менуваат својата должина, односно положба во однос на главната шина. Надолжната неподвижност на заварените главни шини и слободното еднострано продолжување на јазичињата под дејство на промената на температурата, влијае негативно на исправноста на функци-



Слика 62

(5) Направите се вградуваат или на насипот над столбот на мостот или на конструкцијата на мостот над дилатациониот отвор на подвижното лежиште на конструкцијата.

(6) Дилатационите направи се вградуваат во правец, а во исклучителни случаи може да се вградат во преодни кривини, и во кривини со радиус поголем од 800 м, според посебен проект.

(7) Дилатационите направи се вградуваат во колосекот со заварување, по извршено регулирање на одот на направата при средна температура:

$$t_s = t_p = 10^\circ\text{C}$$

1) Регулирање на одот на направата се врши во однос на нултата положба на јазичето, под услов да отстапувањето на врвот на јазичето од неговата пресметана положба по вградувањето не смее да биде поголем од ± 5 мм.

2) Дозволено отстапување на врвот на јазичето од пресметаната положба во текот на експлоатацијата смее да биде максимум ± 15 мм.

3) Големината на регулирањето на одот на направата се пресметува по формулата:

$$a = \alpha \cdot L \cdot (t - 10)$$

каде што:

$\alpha = 1,15 \cdot 10^{-5}$ - температурен коефициент на истегнување на челикот,

L - дилатациона должина на конструкцијата во м,

t - температура при која се врши регулација на одот.

Во табела 32 се дадени пресметаните вредности на големините "а" за некои дилатациони должини и измерени температури.

(8) Одредувањето на одот (компензациона должина) на дилатационата направа "3" се пресметува по формулата:

$$Z \geq 1,3 \cdot 2a$$

каде што:

a - е пресметаната потребна големина за регулирање од претходната точка на овој член.

(9) Контрола на работата се врши со мерење на отворот - регулациони мерки на разни температури, за што треба да се води посебна евиденција.

Табела 32

Температура на шината t_s	Дилатациона должина на конструкцијата м																			
	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	175	200	225	250	275	300	350	400		
	Мерка за регулирање "а" мм																			
+45	24,2	28,2	32,2	36,2	40,3	44,3	48,3	52,3	56,4	60,4	70,4	80,5	90,6	100,6	110,7	120,8	140,9	161,0		
+40	20,7	24,2	27,6	31,1	34,5	38,0	41,4	44,9	48,3	51,8	60,4	69,0	77,6	86,3	94,9	103,5	120,8	138,0		
+35	17,3	20,1	23,0	25,9	28,8	31,6	34,5	37,4	40,3	43,1	50,3	57,5	64,7	71,9	79,1	86,3	100,6	115,0		
+30	13,8	16,1	18,4	20,7	23,0	25,3	27,6	29,9	32,2	34,5	40,3	46,0	51,8	57,5	63,3	69,0	80,5	92,0		
+25	10,4	12,1	13,8	15,5	17,3	19,0	20,7	22,4	24,2	25,9	30,2	34,5	38,8	43,1	47,4	51,8	60,4	69,0		
+20	6,9	8,1	9,2	10,4	11,5	12,7	13,8	15,0	16,1	17,3	20,1	23,0	25,9	28,8	31,6	34,5	40,3	46,0		
+15	3,5	4,0	4,9	5,2	5,8	6,3	6,9	7,5	8,1	8,6	10,1	11,5	12,9	14,4	15,8	17,3	20,1	23,0		
+10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
+5	3,5	4,0	4,6	5,2	5,8	6,3	6,9	7,5	8,1	8,6	10,1	11,5	12,9	14,4	15,8	17,3	20,1	23,0		
0	6,9	8,1	9,2	10,4	11,5	12,7	13,8	15,0	16,1	17,3	20,1	23,0	25,9	28,8	31,6	34,5	40,3	46,0		
-5	10,4	12,1	13,8	15,5	17,3	19,0	20,7	22,4	24,2	25,9	30,2	34,5	38,8	43,1	47,4	51,8	60,4	69,0		
-10	13,8	16,1	18,4	20,7	23,0	25,3	27,6	29,9	32,2	34,5	40,3	46,0	51,8	57,5	63,3	69,0	80,5	92,0		
-15	17,3	20,1	23,0	25,9	28,8	31,6	34,5	37,4	40,3	43,1	50,3	57,5	64,7	71,9	79,1	86,3	100,6	115,0		
-20	20,7	24,2	27,6	31,1	34,5	38,0	41,4	44,9	48,3	51,8	60,4	69,0	77,6	86,3	94,9	103,5	120,8	138,0		
-25	24,2	28,2	32,2	36,2	40,3	44,3	48,3	52,3	56,4	60,4	70,4	80,5	90,6	100,6	110,7	120,8	140,9	161,0		

VI. ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Преодни и завршни одредби

Член 41

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

Бр. 07-6612/1
15 ноември 2007 година
Скопје
Министер за животна
средина и просторно
планирање,
Целил Бајрами, с.р.

Бр. 02-14183
8 ноември 2007 година
Скопје
Министер за транспорт
и врски,
Миле Јанаклески, с.р.

Прилог 1

Постапката за пресметка на носивоста на горниот строј на пругата

1. Напрегање во шините

За пресметување на овие напрегања меродавни се возилата кои најмногу ја оптеретуваат шината или возила за кои се предвидува дека ќе се воведат во сообраќај во тек на периодот на траење на шините и колосекот за кој се врши пресметката.

1.1. Напрегања на свиткување во ногата на шината.

Напрегањата на свиткување во ногата на шината од делувањето на вертикалните оптоварувања се пресметува према формулата:

$$\delta = \frac{Q \cdot L}{4 \cdot W_x} \cdot \Sigma \mu \cdot (1 + t \cdot s)$$

каде што е:

δ - напрегања на свиткување во ногата на шината во KN/sm^2 , која треба да биде помало од дозволеното напрегање дадено во табела 1.

ДОЗВОЛЕНИ НАПРЕГАЊА ВО ШИНАТА

Табела 1

Квалитет на шина (цврстина на затегнување) N/mm^2	Колосек заварен во ДШЛ KN/sm^2	Колосек со состави KN/sm^2	Вкупни напрегања во шина
700 (680)	23	28	41
900 (880)	28	32	46

$$Q = \frac{P}{2} + (0,1 \text{ до } 0,3) \frac{P}{2}$$

Q - половина од статичкиот осовински притисок (т.е. притисок од едно тркало), зголемен за 10 % до 30% (најчесто 205) како влијание од динамичко дејство на возилото, изразен во KN .

$$L = 4 \sqrt{\frac{8 \cdot E \cdot J \cdot a}{F \cdot C}} = 4 \sqrt{\frac{4 \cdot E \cdot J}{b_l \cdot c}} \quad \text{каде што е:}$$

L - основна вредност за горен строј на подолжни прагови, изразена во см.

$E = 2,1 \cdot 10^7$ - модул на еластичност на челик, изразен во N/sm^2

J - момент на инерција на шина J_x за која се пресметуваат напрегања (која е вградена во колосек), изразена во sm^4

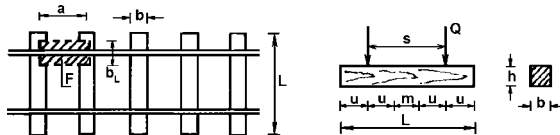
C - коефициент на подлогата во N/sm^2 према табела 2

Табела 2

Вид на подлога	C (N/sm ²)
За многу лоша, расквасена подлога (мочурливо тло, тресет, муљ)	20
За лоша послога (слабо врзано тло)	50
За добра подлога (некохерентно тло, крупен збиен песок, шљунак)	100
Збиен шљунак, стеновито тло	150
За крути подлоги (бетонска плоча)	

$$F = (1 - m) \cdot b$$

F - теоретска површина на налегнување на заменувачкиот (прорачунскиот) пружен праг во sm², према слика 1.



Слика 1 - Заменувачки пружен праг

a - осовинско растојание помеѓу праговите во sm.

L - должина на прагот во sm.

m = 50 sm. - среден дел од прагот, кој се исклучува од прорачунот како неоптеретен

$$b_L = \frac{F}{2 \cdot a}$$

b_L - ширина на заменувачкиот подолжен праг во sm.

Вредностите за L за дрвени прагови се дадени во табела 3.

ГОЛЕМИНА НА ВРЕДНОСТА L

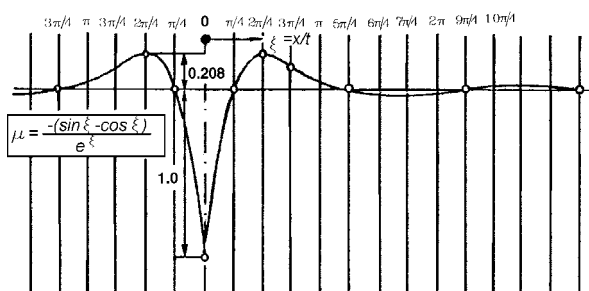
Табела 3

Расстојание помеѓу праговите a (см)	60						65					
Коефициент на подлога C (N/sm ²)	20	50	100	20	50	100	20	50	100	20	50	100
Тип на шина	45	49	60	45	49	60	45	49	60	45	49	60
Врста на праг	Дрвени 26 x 16 x 260 F = 5,460 sm ²											
B _z (sm)	45,5						42					
L (sm)	109	114	130	87	90	103	73	76	87	112	116	132

Расстојание помеѓу праговите a (см)	70						75					
Коефициент на подлога C (N/sm ²)	20	50	100	20	50	100	20	50	100	20	50	100
Тип на шина	45	49	60	45	49	60	45	49	60	45	49	60
Врста на праг	Дрвени 26 x 16 x 260 F = 5,460 sm ²											
B _z (sm)	39						36,4					
L (sm)	114	118	135	90	94	107	76	79	90	116	120	137

W_x - Отпорен момент на шина за која се пресметува напрегање во sm³.

Σ μ - сума ординати од влијателната линија за моменти за една положба на оптоварување, према слика 2 и вредноста на ординатите према табела 4.



Слика 2

Табела 4

ξ	μ	ξ	μ
0,0	1,0000	3,6	0,01241
0,1	0,8100	3,7	-0,00787
0,2	0,6398	3,8	-0,00401
0,3	0,4888	3,9	-0,00077
0,4	0,3564	4,0	0,00189
0,5	0,2415	4,1	0,00403
0,6	0,1431	4,2	0,00572
0,7	0,0599	4,3	0,00699
0,8	-0,0093	4,4	0,00791
0,9	-0,0657	4,5	0,00852
1,0	-0,1108	4,6	0,00886
1,1	-0,1457	4,7	0,00891
1,2	-0,1716	4,8	0,00892
1,3	-0,1897	4,9	0,00870
1,4	-0,2011	5,0	0,00837
1,5	-0,2086	5,1	0,00795
1,6	-0,2077	5,2	0,00746
1,7	-0,2047	5,3	0,00692
1,8	-0,1985	5,4	0,00636
1,9	-0,1899	5,5	0,00578
2,0	-0,1794	5,6	0,00520
2,1	-0,1675	5,7	0,00464
2,2	-0,1548	5,8	0,00409
2,3	-0,1416	5,9	0,00356
2,4	-0,1282	6,0	0,00307
2,5	-0,1149	6,1	0,00261
2,6	-0,1019	6,2	0,00219
2,7	-0,0895	6,3	0,00181
2,8	-0,0777	6,4	0,00146
2,9	-0,0666	6,5	0,00115
3,0	-0,0563	6,6	0,00087
3,1	-0,04688	6,7	0,00063
3,2	-0,03831	6,8	0,00042
3,3	-0,03060	6,9	0,00024
3,4	-0,02374	7,0	0,00009
3,5	-0,01769		

$$\mu = \frac{-(\sin \xi - \cos \xi)}{e^{\xi}}$$

$$\xi = \frac{X}{L}, \text{ каде што } e:$$

X - растојание од разгледуваната до соседната осовина, изразена во sm.

L - основна вредност за горен строј на подолжни прагови, изразени во sm.

Ако се добие големина $\zeta > 7,0$, тогаш влијанието се занемарува.

Во колку се пресметува напрегање од повеќе различни оптоварувања пресметката се врши по следната формула:

$$\sigma = \frac{L}{4 \cdot W_x} \sum Q_i \mu_i (1 + t \cdot s)$$

t - фактор зависен од статичката сигурност p (%) према табела 5

Табела 5

p	0	68,3	80,0	90,0	95,0	95,5	98,0	99,7
t	0	1,00	1,28	1,65	1,96	2,00	2,33	3,000

s = α · p, каде што e:

α - коефициент на брзина

α = 1,0 за V ≤ 60 km/h

α = 1,0 + $\frac{V - 60}{140}$ за 60 km/h < V ≤ 200 km/h

Вредностите за коефициентот на брзината α се дадени во табела 6.

Табела 6

B	≤60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
α	1,000	1,071	1,143	1,214	1,286	1,357	1,429	1,500	1,571	1,643	1,714	1,786	1,857	1,929	2,000

p - коефициент на состојбата на колосекот, према табела 7

Табела 7

$\rho = 0,1$	многу добра состојба на горниот строј
$\rho = 0,2$	добра состојба на горниот строј
$\rho = 0,3$	лоша состојба на горниот строј

1.2. Напрегања во главата на шината

Напрегањето во главата на шината се пресметува прам формулата:

$$\sigma_z = 10^3 \cdot V \cdot \sqrt{\frac{1,90Q}{r}}, \text{ каде што е:}$$

σ_z - напрегање на затегнување во главата на шината, во N/mm^2 .

$V = 1,0 \div 1,2$ - коефициент на сигурност

Q - половина од статичкиот осовински притисок зголемен за 10% до 30% како влијание од динамичкото дејство на возилото, изразен во KN (пресметано како во точка 1.1.)

r - радиус на тркалото со средна вредност на избеност (од возилото за кое се пресметува напрегањето), во mm.

Пресметаното напрегање треба да биде помало од дозволеното напрегање на затегнување на шината.

Во табела 8 се дадени вредности за нови, средно избани и најмал дозволен дијаметар на тркалото, распоред на осовини и осовинско оптеретување за пресметување напрегања во шината.

Табела 8

Возило	Пречник точка (mm)			Тип	ш е м а (L во mm, P во KN)	
	нови	средни	минимални			
Лок 461	1.250	1.195	1.140	C'o C'o	P ₁ P ₂ P ₃ 2.250 2.100	P ₁ = 250
Лок 441	1.250	1.195	1.140	B'o B'o	P ₁ P ₂ 2.700	P ₁ = 195
Лок 342	1.250	1.215	1.180	B'o B'o	P ₁ P ₂ 1.600	P ₁ = 190
Лок 362	1.290	1.205	1.180	B'o B'o B'o	P ₁ P ₂ P ₃ P ₄ 1.600 2.050 1.600	P ₁ = 180
Лок 363	1.100	1.060	1.020	C' C'	P ₁ P ₂ P ₃ 608 1.608	P ₁ = 190
Лок 661	1.01 (1.025)	956	896	C'o C'o	P ₁ P ₂ P ₃ 1.689 2.019	P ₁ = 187
Лок 462 463	1.100	1.065	1.030	B'o B'o	P ₁ P ₂ 2.600	P ₁ = 168
Лок 644	1.016	956	896	A ₁ A-A ₁ A	P ₁ P ₂ P ₃ 1.600 1.600	P ₁ = P ₃ = 172 P ₂ = 150
Лок 731 732	950	910	870	C	P ₁ P ₂ P ₃ 1.600 2.500	P ₁ = 150
Лок 646 663 664	1.016	956	896			
Патнички и теретни вагоны:						
Нови	920	880	840			
Стари	1000	960	920			
Вагоны за превоз на автомобили	860	820	780			

За повремено поминување на поединечни возила со големи осовински притисоци и многу мали дијаметри на тркалата (специјални пратки) напрегањата во главата на шината се пресметува прам формулата

$$\sigma_z = 10^3 \cdot V \cdot \sqrt{\frac{1,24 \cdot Q}{r}}, \text{ каде што е:}$$

σ_z - напрегање на затегнување во главата на шината, во N/mm^2 .

$V = 1,1$ - коефициент на сигурност (бидејќи се работи за теретни вагоны кои се движат со мала брзина).

Q - половина од статичкиот осовински притисок зголемен за 10% како влијание од динамичкото дејство на возилото, изразено во KN.

$$Q = \frac{P}{2} + 0,1 \cdot \frac{P}{2}$$

r - стварен (измерен) радиус на тркалото од возилото за кое се пресметува напрегањето, во mm.

2. Пресметување напрегање во прагот

2.1. Напрегање во прагот на свиткување.

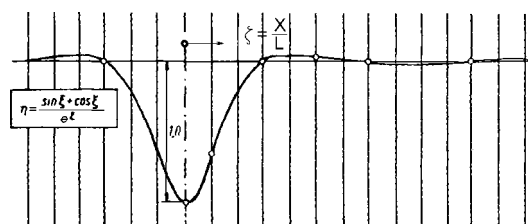
Притисокот на оптеретениот праг се пресметува прам формулата.

$$S_o = \frac{Q_1}{\sum \eta}$$

S_o - шински притисок на оптеретен праг, во N

Q_1 - динамичко оптеретување од тркалото кое се пренесува на останатите прагови кои стојат на влијателната линија, во N.

$\sum \eta$ збир на ординати кои стојат испод праговите од влијателната линија, прам сл.3 и вредностите прам таб. 9.



Слика 3

Табела 9

ξ	μ	ξ	μ
0,0	1,0000	3,6	-0,03659
0,1	0,9907	3,7	-0,03407
0,2	0,9651	3,8	-0,03138
0,3	0,9267	3,9	-0,02862
0,4	0,8784	4,0	-0,02583
0,5	0,8231	4,1	-0,02309
0,6	0,7628	4,2	-0,02042
0,7	0,6997	4,3	-0,01787
0,8	0,6354	4,4	-0,01546
0,9	0,5712	4,5	-0,01320
1,0	0,5083	4,6	-0,01112
1,1	0,4476	4,7	-0,00921
1,2	0,3899	4,8	-0,00748
1,3	0,3355	4,9	-0,00593
1,4	0,2849	5,0	-0,00455
1,5	0,2384	5,1	-0,00334
1,6	0,1959	5,2	-0,00229
1,7	0,1576	5,3	-0,00139
1,8	0,1234	5,4	-0,00063
1,9	0,0932	5,5	0,00001
2,0	0,0667	5,6	0,00053
2,1	0,0439	5,7	0,00095
2,2	0,0244	5,8	0,00127
2,3	0,0080	5,9	0,00152
2,4	-0,0056	6,0	0,00169
2,5	-0,0166	6,1	0,00180
2,6	-0,0254	6,2	0,00185
2,7	-0,0320	6,3	0,00187
2,8	-0,0369	6,4	0,00184
2,9	-0,0403	6,5	0,00179
3,0	-0,04226	6,6	0,00172
3,1	-0,04314	6,7	0,00162
3,2	-0,04307	6,8	0,00152
3,3	-0,04224	6,9	0,00141
3,4	-0,04079	7,0	0,00129
3,5	-0,03887		

$$\mu = \frac{\sin \xi + \cos \xi}{e^{\xi}}$$

$$\xi = \frac{X}{L}, \text{ каде што е:}$$

X - растојание од разгледуваната до соседната осовина, изразена во sm.

L - основна вредност за горен строј на подолжни прагови, изразени во sm.

$$Q_1 = (1,1 \text{ до } 1,3) Q (1 + t \cdot s)$$

Q - динамичка компонента од оптеретување од тркалото пресметана како и кај напрегањата на свиткување во ногата на шината, изразена во N.

t - фактор зависен од статичката сигурност p (%) према (табела 5 ?)

s = $\alpha \cdot p$, каде што е:

α - коефициент на брзината, даден во табела 6.

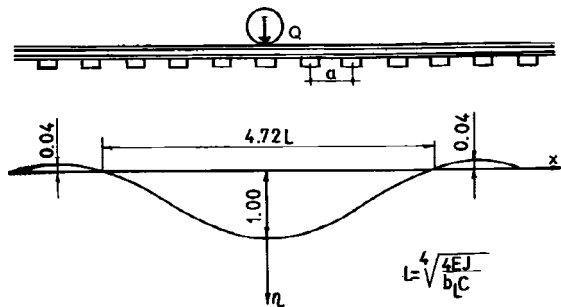
p - коефициент на состојбата на копосекот даден во табела 7

Должината на позитивниот дел од влијателната линија слика 3, односно бројот на прагови на кој се пренесува влијанието од оптеретувањето S_0 изнесува:

$$n = \frac{4,72 \cdot L}{a}, \text{ каде што е:}$$

a - број на прагови на кој се однесува влијание то од оптеретувањето S_0

a - растојание помеѓу праговите, во sm.



Слика 4.

Напрегање на свиткување во прагот се пресметува по формулата:

$$\sigma_{\text{сов}} = \frac{M}{W}, \text{ каде што е:}$$

$\sigma_{\text{сов}}$ - напрегање во совивање во прагот, во N/sm^2 , кое треба да биде помало од дозволеното напрегање во табела 10.

M - момент на совивање во прагот од вертикално оптеретување, опод шината, под услов належната површина да има правоаголен облик, во N/sm.

Табела 10

$\sigma_{\text{сов}} = 0,60 \text{ до } 0,80 \text{ KN/sm}^2$ за тврдо дрво
$\sigma_{\text{сов}} = 0,60 \text{ KN/sm}^2$ за меко дрво

$$M = \frac{S_0}{8} (l - s - b_p), \text{ каде што е:}$$

S_0 - шински притисок на оптеретениот праг

l - должина на прагот во sm.

s = 150 sm - осовинско растојание помеѓу шините

b_p - Ширина на подложната плочка или ширина на ногата на шината ако е директно положена на прагот, во sm.

$$W = \frac{b \cdot h^2}{6}, \text{ каде што е:}$$

W - отпорен момент на прагот, во sm^3

b - широчина на прагот, во sm.

h - висина на прагот во sm.

2.2. Напрегање на прагот на гмечење

Напрегањето на гмечење на прагот се пресметува по формулата:

$$\sigma_{\text{gm}} = \frac{S_0}{f}, \text{ каде што е:}$$

σ_{gm} - напрегање на гмечење на прагот, изразено во N/sm^2 , кое треба да биде помало од дозволеното напрегање владено во табела 10.

S_0 - шински притисок на оптеретениот праг.

f - површина преку која се пренесува оптеретување то S_0 , во sm^2 (практично, тоа е површината на налегнување на подложната-+ плочка на прагот, или ако нема подложна плочка, ширина на ножицата помножена со широчината на прагот b).

Табела 11

$\sigma_{\text{gm}} = 0,30 \text{ до } 0,40 \text{ KN/sm}^2$ за тврдо дрво
$\sigma_{\text{gm}} = 0,30 \text{ KN/sm}^2$ за меко дрво

Во табелите 10 и 11, дозволените поголеми вредности за напрегањата на свиткување и гмечење за тврдо дрво се однесуваат за нови пруги, а помалите за регенерирани и половни прагови.

3. Притисок од праг на застор.

Притисокот од праг на застор заради упростување се зема дека е рамномерен и истиот се пресметува по формулата

$$p = \frac{Q_1}{2 \cdot (l - s)b}, \text{ каде што е:}$$

p - притисок од праг на застор, во N/sm^2

Q_1 - динамичко оптеретување од тркалото кое се пренесува на останатите прагови кои стојат на влијателната линија, во N (пресметано како во точка 2).

l - должина на праг во

s = 150 sm - осовинско растојание помеѓу шините.

b - ширина на прагот во sm.

Пресметаниот притисок треба да биде помал од дозволениот притисок на застор даден во табела 12.

Табела 12

Вид на застор	p (N/sm^2)
Застор од песок	15
Застор од песковит шљунак	20 – 25
Застор од крупен шљунак	25 – 30
Застор од тролчаник	40 – 50

4. Притисок од застор на планум

За да се добие рамномерен притисок на планумот, висината на засторот испод прагот треба да изнесува:

$$H = \frac{a}{2 \cdot \tan \alpha}, \text{ каде што е:}$$

H - висина на засторот испод прагот, во sm

a - растојание помеѓу праговите, во sm.

α агол на пренесување на притисокот по висина на засторот, даден во табела 13.

Табела 13

вид на застор	α (°)
дибро набиен застор од толчаник	45° – 60°
крупен, рапав и сув застор	45°
ситен, мазен и влажен застор	35°
крупнозрнест шљунак	30°
нечист, каллив шљунак	10° – 20°

Притисокот од засторот на планумот во таков случај се пресметува по формулата:

$$P_{\min} = p \frac{b}{a} = \frac{Q_1}{2a(l-s)}, \text{ каде што е:}$$

$p_{\min}$ - рамномерен притисок на планумот, N/sm²
 Q_1 - динамичко оптеретување од тркалото кое се пренесува на останатите прагови кои стојат на влијателната линија, во N (пресметано како во точка 1.3)

a - растојание помеѓу праговите, во sm.

l - должина на прагот, во sm.

s = 150 sm. - осовинско растојание помеѓу шините

УСТАВЕН СУД НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА 1991.

Уставниот суд на Република Македонија, врз основа на членовите 110 и 112 од Уставот на Република Македонија и член 70 од Деловникот на Уставниот суд на Република Македонија („Службен весник на Република Македонија” бр. 70/1992), на седницата одржана на 21 ноември 2007 година, донесе

ОДЛУКА

1. СЕ УКИНУВА член 60 став 1 во делот: „и други лица мораат“, член 68, член 121 став 2 и член 179 став 2 во делот „со казна затвор од 30 до 90 дена и“ од Законот за даночната постапка („Службен весник на Република Македонија бр. 13/2006);

2. Оваа одлука произведува правно дејство од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

3. Уставниот суд на Република Македонија по иницијативи на Сашо Врбовски од Битола и Стамен Филипов од Скопје, со Решение У. бр. 237/2006 од 19 септември 2007 година, поведе постапка за оценување на уставноста на членовите од Законот означен во точката 1 од оваа одлука, затоа што основано се постави прашањето за нивната согласност со Уставот.

4. Судот на седницата утврди дека, според оспорениот член 60 став 1 од Законот, даночниот обврзник и други лица мораат, на барање на Управата за јавни приходи и во рок кој таа ќе го определи, да и ги дадат сите информации потребни за утврдување на фактичката состојба кои се битни за оданочување.

Според оспорениот член 68 од Законот, Управата за јавни приходи може да побара од даночниот обврзник или од трети лица да ја потврдат точноста на својата изјава со заклетва. Изјава под заклетва треба да биде побарана само кога не постојат други можности за разјаснување на факти и кога не постојат значајни сомневања во веродостојноста на исказот (став 1).

Според ставот 2 на овој член, изјавата под заклетва се дава пред раководителот на организационата единица на Управата за јавни приходи (став 2).

Изјавите кои ќе бидат предмет на заклетва, треба писмено да бидат доставени до лицата наведени во ставот 1 на овој член и тоа најдоцна една седмица пред давањето на заклетвата (став 3).

Пред давањето на изјава под заклетва, лицата од ставот 1 на овој член мора да бидат информирани за значењето на изјавата под заклетва и за нејзините последици (став 4).

За изјавата дадена под заклетва Управата за јавни приходи составува записник. Записникот мора да содржи: место, дата, име и потпис на присутните лица и содржина на изјавата. По барање на лицето кое ја дало изјавата под заклетва, мора да му биде дадена копија од записникот (став 5).

Според оспорениот член 121 став 2 од Законот, доколку даночниот обврзник не го плати пристигнатиот износ во рокот определен во ставот 1 на овој член, даночниот долг се зголемува за 10%.

Судот, исто така, утврди дека според оспорениот член 179 став 2 од Законот, за прекршок од ставот 1 на овој член ќе се казни физичко лице со казна затвор од 30 до 90 дена и со парична казна од 45.000 до 50.000 денари.

5. Според член 8 став 1 алинеја 3 и 4 од Уставот на Република Македонија, владеењето на правото и поделбата на државната власт на законодавна, извршна и судска, се едни од темелните вредности на уставниот поредок на Република Македонија.

Согласно член 51 од Уставот, во Република Македонија законите мораат да бидат во согласност со Уставот, а сите други прописи со Уставот и со закон. Секој е должен да ги почитува Уставот и законите.

Според член 52 став 4 од Уставот, законите и другите прописи не можат да имаат повратно дејство, освен по исклучок, во случаи кога тоа е поповолно за граѓаните.

Според член 1 од Законот за даночната постапка („Службен весник на Република Македонија“ бр. 13/2006) со овој закон особено се уредува: општото даночно право; постапката на утврдување на данок; постапката на контрола на данок; постапката на наплата на данок; правата и обврските на даночниот обврзник, и други прашања од даночната постапка. Овој закон е единствена основа на општото даночно право и на даночната постапка.

Членот 2 од Законот, предвидува дека овој закон се применува на сите јавни приходи и на сите споредни даночни давачки што ги управува Управата за јавни приходи на Република Македонија.

Во членот 4 од Законот, дадени се дефинициите, при што во точка 9 е определено дека даночен обврзник е оној кој што: 1) должи данок; 2) гарантира за данок; 3) треба да плати или наплати данок за сметка на трето лице; 4) треба да поднесе даночна пријава и/или даночно објаснување; 5) мора да води книги или записи, или 6) мора да исполнува други обврски кои што му се наложени со даночните закони.

Според точката 10 од истиот член од Законот, даночен обврзник не е оној кој што треба да дава информации, да приложува документи, да предаде проценка или да дозволи пристап до имот и/или деловни простории во врска со даночна обврска на трето лице.

Според точка 13 од овој член од Законот, припадници на исто семејство на даночниот обврзник во смисла на овој закон се сметаат лицата само ако припаѓаат во еден од следните меѓусебни односи: 1) брачниот другар; 2) роднини по права линија; 3) сватови по права линија; 4) браќа и сестри; 5) деца на браќата и сестрите; 6) сопругници на браќата и на сестрите и браќа и сестри на сопругниците; 7) браќа и сестри на родителите; 8) хранител и посвоител, и 9) лицата во смисла на потточките 1), 2), 3), 6) и 8) од оваа точка и тогаш кога оваа врска повеќе не постои.

Поимот и содржината на даночно-правниот однос се определени во членот 16, според кој, даночно-правен однос е однос кој во даночната постапка ги опфаќа правата и обврските на Управата за јавни приходи од

една страна и на даночниот обврзник од друга страна, при што особено се уредува исполнувањето на даночните обврски од страна на даночниот обврзник, како и правото на Управата за јавни приходи да бара исполнување на овие обврски.

Во членот 17 од Законот, се определени надлежностите на Управата за јавни приходи во даночната постапка. Имено, Управата за јавни приходи во даночната постапка ги врши работите кои се однесуваат на водење на првостепена даночна постапка, водење регистар на даночни обврзници и даночни акти и на евиденција, откривање на даночни казниви дела и на нивни извршители, водење на првостепена прекршочна постапка, како и други работи одредени со овој закон.

Според членот 50 од овој закон, даночниот обврзник мора да учествува во утврдувањето на фактичката состојба, така што своето учество го исполнува особено со изнесување на целосни и вистинити факти битни за оданочување и за тие свои тврдења треба да поднесе докази.

Според членот 57 од Законот, Управата за јавни приходи ги користи сите доказни средства потребни за утврдување на фактите битни за оданочување, а особено: 1) собирање информации од даночниот обврзник и од други лица; 2) одредување вештаци; 3) прибавување на исправи и списи, и 4) излегување на увид.

Според членот 58 од Законот, Управата за јавни приходи може да го повика даночниот обврзник во своите службени простории за појаснување на содржината на даночната пријава.

Според членот 59 став 1 од овој закон, Управата за јавни приходи може да користи дополнителни информации. Според ставот 2 на истиот член, дополнителни информации од ставот 1 на овој член, се информации за факти утврдени во даночна постапка на трети лица, а кои би можеле да бидат значајни за други даночни постапки. Според ставот 3, во водењето на даночната постапка, Управата за јавни приходи може од даночниот обврзник да ги бара сите информации за неговото работење во земјата и во странство, за неговите активности и за изворите на средства за купување на деловен и личен имот.

Во членот 60 од Законот, чиј став 1 во делот „и други лица мораат“ е оспорен со првата иницијатива, е уредено давањето на информации во даночната постапка од страна на даночниот обврзник и други лица. Според ставот 1 на овој член, даночниот обврзник и други лица мораат, на барање на Управата за јавни приходи и во рок кој таа ќе го определи, да и ги дадат сите информации потребни за утврдување на фактичката состојба кои се битни за оданочување. Во барањето за давање информации мора да се наведе на кого и за што се однесуваат. На барање на лицето кое е должно да даде информација, барањето мора да се поднесе во писмена форма (став 2). Од други лица, освен од даночниот обврзник, треба да се побара информација или поднесување на документи, дури тогаш кога фактичката состојба од страна на даночниот обврзник не води кон целта или не ветува успех (став 3). Доколку барањето на информација или приложувањето на документи се упати на трети лица, во него треба да се наведе дека тоа ќе биде потребно за оданочување на други лица (став 4). Лицето именувано за давање информација е должно да дава веродостојни и потполни информации и истите да ги дава со целосна одговорност. Оваа обврска се однесува и за приложување на документи (став 5). Потребните информации можат да бидат дадени во писмена форма, електронски, усно на записник или телефонски. Управата за јавни приходи може да побара информациите да бидат дадени и во писмена форма, доколку ова е од значаење во постапката (став 6). Управата за јавни приходи може да го повика лицето кое е должно да даде информација, тоа да го стори усно во

нејзините службени простории. Ова особено се однесува на случаите кога бараната информација во писмена форма според ставот 6 на овој член не била дадена, или бараната информација во писмена форма не ја разјаснила фактичката состојба (став 7). За информацијата дадена усно во службените простории на Управата за јавни приходи мора да се состави записник. Записникот ги содржи имињата на присатните лица, местото, денот и битната содржина на информацијата, а се потпишува од лицето кое ја составува информацијата и лицето кое ја дава информацијата. На барање од лицето кое дало усна информација мора да му се даде препис од записникот (став 8).

Според член 62 од Законот, Управата за јавни приходи може да побара од даночниот обврзник и од други лица да ги стават на увид деловните книги, евиденцијата, деловната документација и други исправи заради проверка. Притоа, треба да се одреди дали побараните документи се битни за оданочување на лицето кое што е повикано да ги стави на увид или за оданочувањето на трети лица. Управата за јавни приходи може да побара исправите од ставот 1 на овој член, да бидат ставени на увид во нејзините службени простории или увидот да се изврши кај лицето кое е должно да ги стави на увид.

Во членот 68 од Законот е уредено давањето на изјава под заклетва. Според ставот 1 на овој член, Управата за јавни приходи може да побара од даночниот обврзник или од трети лица да ја потврдат точноста на својата изјава со заклетва. Изјава под заклетва треба да биде побарана само кога не постојат други можности за разјаснување на факти и кога не постојат значајни сомневања во веродостојноста на исказот.

Изјавата под заклетва се дава пред раководителот на организационата единица на Управата за јавни приходи (став 2).

Изјавите кои ќе бидат предмет на заклетва, треба писмено да бидат доставени до лицата наведени во ставот 1 на овој член и тоа најдоцна една седмица пред давањето на заклетвата (став 3).

Пред давањето на изјава под заклетва, лицата од ставот 1 на овој член мора да бидат информирани за значењето на изјавата под заклетва и за нејзините последици (став 4).

За изјавата дадена под заклетва Управата за јавни приходи составува записник. Записникот мора да содржи: место, дата, име и потпис на присутните лица и содржина на изјавата. По барање на лицето кое ја дало изјавата под заклетва, мора да му биде дадена копија од записникот (став 5).

Во членот 69 од Законот е уредено правото на одбивање на давање информации. Според ставот 1 на овој член, информација за факти битни за оданочување на даночниот обврзник може да одбијат: 1) припадници на даночниот обврзник; 2) свештени лица, адвокати, нотари, даночни советници, ревизори, лекари, медицински персонал, кои што во ова својство се здобиле со информација, и 3) лица кои уживаат имунитет по сила на законот.

Во членот 70 од Законот е уредено правото на одбивање на давање информации во случај на опасност за самооткривање. Според ставот 1 на овој член, лицата, со исклучок на даночниот обврзник, кои се должни да даваат информации во смисла на членот 60 од овој закон, не треба да дадат информација со која што самите или нивните припадници од членот 4 точка 13 (припадници на семејството на даночниот обврзник) на овој закон би ги изложило на кривично гонење. Според ставот 2 на истиот член, Управата за јавни приходи треба да ги поучи лицата од ставот 1 на овој член, за нивното право за одбивање на давање информации. Во записникот мора да се наведе дека лицата се запознати со ова право.

Според членот 71 од Законот, случаите и условите под кои не мора да се даде информација утврдени во членот 69 од овој закон, се однесуваат и на правото на одбивање на давање стручно мислење и давање на увид на документи.

6. Од анализата на целината на Законот за даночната постапка, произлегува дека даночно правниот однос е правен однос помеѓу Управата за јавни приходи и даночниот обврзник и дека поради, тоа сите обврски во даночната постапка поврзани со пријавувањето на фактите битни за оданочување и учеството во утврдувањето на фактичката состојба и поднесувањето на докази Законот ги предвидел првенствено како обврски на даночниот обврзник. Истовремено Законот, на Управата за јавни приходи и дал овластување да ги користи сите доказни средства потребни за утврдување на фактите битни за оданочување.

Од анализата пак на содржината на оспорената одредба на членот 60, кој се оспорува во делот „и други лица мораат“, произлегува дека со оваа оспорена одредба законодавецот предвидел обврска и други лица, покрај даночниот обврзник, да и даваат на Управата за јавни приходи информации потребни за утврдување на фактичката состојба кои се битни за оданочување. Со оваа одредба законодавецот предвидел обврска за давање на информации за трети лица, кои воопшто не се учесници во даночно-правниот однос. При тоа, според Судот, кругот на овие лица, е широк и неопределен, така што од самата формулација на одредбата не може да се определи кои всушност се тие лица кои мораат да даваат информации. Според Судот, предвидувањето на ваква обврска за трети лица кои воопшто не се учесници во даночно-правниот однос, односно кои воопшто не се засегнати со правниот однос на даночниот обврзник и Управата за јавни приходи создава правна несигурност на граѓаните и можност за арбитрерност, поради што Судот утврди дека оваа одредба не е во согласност со уставното начело на владеењето на правото од член 8 став 1 алинеја 3, како и уставно загарантираното почитување и заштита на приватноста на личниот и семејниот живот, на достоинството и угледот на секој граѓанин од член 25 од Уставот.

Во врска со оспорениот член 68 од Законот во кој е регулирано давањето на изјава под заклетва, во иницијативата се наведува дека во одредбата не е наведена содржината на заклетвата и дека со ваквото право се повредувало достоинството на граѓаните, на начин што врз нив се вршел морален притисок и понижување, што било спротивно на уставниот постулат од член 25 од Уставот.

Во врска со оваа оспорена одредба, Судот направи анализа на процесните закони односно на Законот за кривичната постапка, Законот за парничната постапка, Законот за општата управна постапка во кои е уредено прашањето за давање изјава под заклетва. Од одредбите од сите овие три закони се извлече заклучок дека заклетва во сите три постапки можат да дадат сведоциите, а во кривичната постапка и вештаците и толкувачите, но дека од самата странка во ниту една од овие три постапки не може да се бара да положи заклетва. Во сите три закони содржан е текстот на заклетвата.

Законот за даночната постапка меѓутоа во оспорениот член 68 предвидува можност да се земе изјава под заклетва од даночниот обврзник или од трети лица – значи од странката или од кое и да било трето лице.

При анализата на оваа одредба од Законот, пред Судот се постави прашањето дали одредбите на овој закон ќе се применуваат и во првостепената прекршочна постапка што ќе ја води Управата за јавни приходи. Ова поради тоа што во членот 17 од Законот, под наслов Управата за јавни приходи во даночната постапка, како една од работите кои ги врши Управата, освен водењето на првостепена даночна постапка, водење на регистар на даночни обврзници и даночна евиденција,

откривање на даночни казниви дела и на нивни извршители, е утврдено и водењето на првостепената прекршочна постапка. Имено, со оглед на тоа што се работи за казнена постапка, странката, односно обвинетиот, како и во секоја друга казнена постапка, не е должен да ја зборува вистината и од него не може да се бара да се закопне за точноста на неговата изјава.

Иако ваква обврска за даночниот обврзник несомнено произлегува од членот 50 од Законот во кој е утврдено дека даночниот обврзник мора да учествува во утврдувањето на фактичката состојба со изнесување на целосни и вистинити факти битни за оданочување, Судот оцени дека во случај на сомневање во вистинитоста на изјавите на даночниот обврзник, товарот на докажување треба да падне на Управата за јавни приходи која, според Законот (член 57) е овластена да ги користи сите доказни средства потребни за утврдување на фактите, а не да бара од даночниот обврзник да дава изјава под заклетва.

Во насока на сомневање за согласноста на оваа одредба со начелото на владеењето на правото е и фактот дека по својата правна природа заклетвата не е доказ, туку средство со кое се влијае врз наведените учесници во постапките своите изјави да ги даваат точно и вистинито. Меѓутоа, од начинот на кој е формулирана оспорената одредба во Законот за даночната постапка, произлегува дека изјавата под заклетва се бара само кога не постојат други можности за разјаснување на факти, со што на определен начин таа добива карактер на доказно средство, како и во случај кога не постојат значајни сомневања во веродостојноста на исказот. Ова последново, се чини нелогично, бидејќи заклетвата по правило се бара тогаш кога постојат, а не кога не постојат сомневања во веродостојноста на исказот.

Оспорената одредба, според Судот, исто така е нејасна и непрецизна од причина што законодавецот пропуштил да ја утврди и содржината на самата заклетва.

Поради наведените причини, Судот утврди дека одредбата од членот 68 од Законот не е во согласност со уставно загарантираниот принцип на владеењето на правото.

Од анализата на содржината на член 121 став 2 од Законот, како и од целината на Законот, произлегува дека со оваа одредба законодавецот предвидел зголемување на даночниот долг од 10% во случај на неплаќање на пристигнатиот данок во определен рок по добиената опомена од страна на Управата за јавни приходи. Од формулацијата на оспорената одредба Судот заклучи дека основот за ваквото оптоварување претставува задоцнувањето со плаќањето на доспеаниот данок.

Истовремено, законодавецот во членот 123 од Законот предвидел дека на износот на помалку или повеќе платениот данок и споредните даночни давачки се пресметува и наплатува камата во висина од 0,05% за секој ден задоцнување.

Понатаму, во одредбите од Законот со кои е регулирана присилната наплата, и посебно во членот 131, покрај трошоците за присилната наплата предвидено е дека побарувањето кое треба да биде наплатено во присилната наплата се зголемува за еднакратна посебна такса во висина од 5% од износот кој треба да биде наплатен во присилната наплата.

Од самиот факт што според членот 126 од Законот присилната наплата може да започне доколку: долгот е пристигнат; должникот во присилна наплата е повикан да плати и од повикувањето да плати поминала најмалку една седмица, произлегува дека и еднакратната посебна такса во висина од 5% исто така се наплатува поради задоцнувањето на даночниот обврзник.

Сите овие одредби упатуваат на заклучок дека со оспорената одредба од членот 121 став 2 од Законот, законодавецот покрај каматата за задоцнување со плаќањето предвидел дополнително оптоварување на даночниот обврзник во форма на зголемување на даночниот долг од 10 %.

Судот го имаше предвид мислењето на предлагачот на Законот, дека целта на оваа мерка е оневозможување на несовесните даночни обврзници навреме да не ги плаќаат даноците и да не го изигруваат исполнувањето на основното начело пропишано со член 33 од Уставот. И покрај тоа што ваквата цел на законодавецот, според Судот, е легитимна бидејќи е во функција на воспоставување на даночна дисциплина, сепак конкретната мерка преку која законодавецот сакал да ја оствари оваа цел е непропорционална, од причина што претставува повеќекратно оптоварување на граѓанинот по ист основ – задоцнување со плаќањето на данокот.

Поради наведеното Судот оцени дека одредбата од членот 121 став 2 од Законот не е во согласност со начелото на владеењето на правото како темелна вредност на уставниот поредок на Република Македонија.

Во врска со одредбата од членот 179 став 2 од Законот, за Судот се основани наводите во иницијативата дека со неа се повредува начелото на владеењето на правото, од причина што со неа се предвидува казна затвор за сторен прекршок, а во казнено-правниот систем на Република Македонија казна затвор за прекршоци не може да се изрече. Имено, согласно Законот за прекршоците („Службен весник на Република Македонија“ бр. 62/2006) кој е *lex generalis*, воопшто не е предвидена казна затвор за прекршоци. Според тоа, ваквата одредба создава правна несигурност кај граѓаните поради што Судот оцени дека одредбата од член 172 став 2 од Законот, во делот „со казна затвор од 30 до 90 дена и“ не е во согласност со уставното начело на владеење на правото од член 8 став 1 алинеја 3 од Уставот.

7. Врз основа на изнесеното, Судот одлучи како во точката 1 од оваа одлука.

8. Оваа одлука Судот ја донесе во состав од претседателот на Судот д-р Трендафил Ивановски и судиите Лилјана Ингилизова – Ристова, м-р Мирјана Лазарова-Трајковска, Вера Маркова, Бранко Наумоски, Игор Спировски и д-р Зоран Сулејманов.

У.бр. 237/2006
21 ноември 2007 година
Скопје

Претседател
на Уставниот суд на Република
Македонија,
д-р Трендафил Ивановски, с.р.

ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА МАКЕДОНСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ

242.

Врз основа на член 71 став (6) од Законот за безбедност во железничкиот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр.40/07), управителот на инфраструктурата донесува

П Р А В И Л Н И К ЗА ВНАТРЕШЕН РЕД ВО ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАЌАЈ

1 ОСНОВНИ ОДРЕДБИ

Член 1

Со овој правилник се пропишува внатрешниот ред во железничкиот сообраќај на: железничкото подрачје и во возовите за превоз на патници и стока.

Член 2

Одделни изрази употребени во овој правилник го имаат следното значење:

1) “Железничко подрачје” е земјишна површина определена со документацијата за експропријација и друга техничка документација на која се наоѓаат железничките пруги, објекти, постројки и уреди кои служат за организирање и вршење на железничкиот сообраќај;

2) “Железничката пруга” е сувоземна шинска сообраќајница по која се одвива превоз на патници и стока со железнички возила;

3) “Железничка станица” е службено место на железничка пруга од кое се регулира сообраќајот на спротивни и последователни возови и во кое се врши влегување и излегување на патници, како и натовар и истовар на стока;

4) “Граница на подрачјето” на железничката станица ја сочинуваат влезните сигнали односно штитните сигнали, а ако нема влезни сигнали тогаш влезните свртници.

5) “Стојалиште” е сообраќајно место на железничка пруга кое служи исклучиво за влегување и излегување на патници во возови наменети за превоз на патници;

6) “Железнички пружен појас” е земјен појас од двете страни на и под трупот на пругата определен со инвестиционо техничка и експроприациона документација, во ширина од по 1,0 метар од двете страни, сметано од долниот раб на земјиниот труп на пругата.

Член 3

(1) Пристапот и движењето на железничкото подрачје е дозволено само на местата и во период кои се за тоа одредени.

(2) Лицата кои ќе се најдат на местата предвидени за пристап и движење на железничкото подрачје или во возовите, должни се да се придржуваат на внатрешниот ред пропишан со овој правилник и истакнатите натписи, известувања, симболи и слично.

Член 4

(1) Пристапот и движењето на железничките работници во железничко подрачје се уредени согласно општите акти на железницата.

(2) Железничките работници и работниците од другите претпријатија кои работат за потребите на железницата можат да извршуваат одредени работи на инфраструктурните објекти (пругата, тунелите, мостовите или на други објекти, постројки или уреди на пругата или во кругот на железничките станици) само по претходно одобрение на управителот на инфраструктурата, согласно можностите за времето и условите за извршување на бараните работи.

(3) Правни и физички лица надвор од железницата, можат да извршуваат одредени работи на железничкото подрачје само со претходно одобрение од управителот на инфраструктурата согласно условите и времето неопходни за извршување на тие работи.

(4) По исклучок од став (2) и (3) на овој член не се однесуваат на припадниците на Министерството за внатрешни работи и на Армијата на Република Македонија, ако во вонредни или итни случаи треба да се извршат одредени службени дејствија во воз, железничко подрачје и да се движат на тоа подрачје и на места што не се предвидени за тоа. Службените дејствија на овие органи треба претходно да бидат најавени на Управителот на инфраструктурата или служба овластена од него.

(5) На органите на судот, Јавното правобранителство, Јавното обвинителство, на персоналот на станиците за брза помош, на припадниците на противпожарните единици, на цивилната заштита, на царинските органи и на другите надлежни државни органи, кога треба да извршат одредена службена работа, во случај на сообраќајна несреќа, незгода, смрт или повреда на лица и во други вонредни настани, дозволени се пристапот и движењето на железничкото подрачје и на местата кои не се предвидени за пристап и движење на трети лица, со претходно известување на одговорното службено лице во најблиската железничка станица.

Член 5

(1) Пристап во железничките објекти и движењето на железничкото подрачје на организирани групи лица поради разгледување, на студенти и ученици на средни училишта при изведување на практична настава, како и пристапот на одредени објекти на лица кои не се др-

жавјани на Република Македонија, дозволени се само врз основа на писмено одобрение на управителот на инфраструктурата односно железничкиот превозник.

(2) Филмови, филмски и други репортажи можат да се снимаат во железничкото подрачје и во возовите само врз основа на писмено одобрување од управителот на инфраструктурата односно железничкиот превозник.

Член 6

Работниците во железничкиот сообраќај се должни да се придржуваат кон правилата и прописите за регулирање и вршење на железничкиот сообраќај, кон одредбите за употреба на железничките сигнали, кон правилата и прописите за одржување на железничките пруги и железничките возила и кон одредбите од овој правилник.

Член 7

(1) Лицата што се движат на железничкото подрачје се должни сами да се грижат за личната безбедност.

(2) На лицата кои се движат на железничкото подрачје или се наоѓаат во возот за превоз на патници и стоки не им е дозволено:

1) Движење по колосекот или во близина на истиот;
2) Стоење и движење до возот или колите кои се движат на оддалеченост која не ја гарантира нивната лична безбедност;

3) Стоење на колосекот кога се очекува доаѓање на воз или кога се врши маневра;

4) Задржување во простор помеѓу магацини, (складови) или натоварно-истоварна рампа и возила што се во движење или ќе се движат;

5) Стоење покрај други рампи, згради, потпорни сидови, скелиња и други објекти каде што нема доволно слободен простор при минување на возила;

6) Преминување преку железнички мост и минување низ тунел;

7) Седење и стоење на отворени врати или скали на возила, без оглед дали возилата се во движење или мирување;

8) Преминување преку колосек на места што не се определени за премин;

9) Преминување меѓу два дела на воз или група возила што се движат едни кон други, како и возила што се во движење;

10) Преминување преку одбивници и провлекување под истите додека воз или група возила се во движење или мирување, како и преминување во исправена положба меѓу спротивни одбивници;

11) Скокање од скали, надолжни штици и колски платформи и скокање од истите додека возилата се во движење.

(3) На електрифицираните пруги не е дозволено:

1) Допирање со тело или пак предмет на металните конструкции кои ја носат контактната мрежа, столбовите, порталите и слично како и деловите за нивно прицврстување;

2) Приоѓање поблиску од 15 метри на местото на кое прекинатиот контактен вод ја допрел земјата, како и навлегување или засегање со каков и да е предмет во зона на опасност на контактниот вод кој изнесува 2 (два) метра во пречник од делот на контактната мрежа што е под напон;

3) Качување на покриви на возила или на товар на отворени возила кога стојат на колосек над кој се наоѓа контактна мрежа под напон, додека водот не се исклучи и заземји;

4) Прскање со вода или друга течност на металните конструкции што ја носат контактната мрежа, како и потпирање и редење материјали на столбовите на контактната мрежа;

5) Преминување преку пруга и колосек и други места и објекти ако такво преминување е забрането и означено со еден од натписите: "ЗАБРАНЕТО ОДЕЊЕ ПО ПРУГА-ОПАСНО ЗА ЖИВОТ", "ЗАБРАНЕТО ПРИСТАП-ОПАСНО ЗА ЖИВОТ", "ЗАБРАНЕТО ДОПИРАЊЕ-ОПАСНО ЗА ЖИВОТ" или слични натписи.

Член 8

Железничките работници со овластувања и одговорности и железничките работници за одржување на внатрешниот ред должни се да соработуваат со организациите за внатрешни работи поради одржување на внатрешниот ред во железничкиот сообраќај.

II ПРИСТАП И ЗАДРЖУВАЊЕ НА ЖЕЛЕЗНИЧКОТО ПОДРАЧЈЕ

Член 9

(1) Заради користење на железничките услуги во врска со превозот на патници и стока дозволен е пристап, задржување и движење на железничкото подрачје и тоа:

1) на железничката станица;

- Во чекалните, вестибилите, на пероните и другите простории определени за патници;

- Во стоковниот магацин, во просториите односно местата определени за прием и издавање на пристигнатите стоки, во други магацински простории определени за пристап на лица и на просторот каде што се наоѓаат истоварно-натоварните колосеци;

2) Во возовите за превоз на патници;

- Од појдовната до попатната станица на патниците, односно крајната станица на возот, во одделите и ходниците на колите за превоз на патници;

3) На другите пристапни патишта одредени за движење на лица на железничкото подрачје.

(2) Во пружниот појас на железничката пруга е дозволен пристап и задржување само за лицата од членовите (4) и (5) на овој правилник.

(3) Придружниците на живи животни, селибени предмети или други предмети за кои е потребно движење за време на превозот, можат да се движат на подрачјето на железничката станица само поради прибавување храна и вода за хранење и поење на животните, домрзување, обезбедување на товарот или вршење на други дејствија во врска со пратката што ја придружуваат, под услов отпремните станици да им издадат легитимација за придружници, која на барање на овластен работник треба да ја покажат.

(4) За време на превозот придружниците се сместени во вагоните за превоз на патници или во службени или други коли во товарните возови.

Член 10

(1) Пристап и задржување на подрачјето на железничката станица за корисниците на превозите е дозволено само во работното време на станицата. Во стојалиштето и во станицата со ограничено работно време, во времето кога не работат, дозволен е пристап и задржување само пред пристигнувањето, односно поаѓањето на возот за превоз на патници.

(2) Пристап и задржување во чекалните, на пероните и другите простории наменети за патници, дозволен е само за лица што имаат намера да патуваат и за лица што ги пречекуваат или испраќаат патниците. Ова својство се докажува со важечки возен билет, со перонска карта или друга исправа што дава право на пристап и задржување на овие места. Перонска карта треба да имаат лицата што не патуваат само во станиците во кои е организирано издавање на овие карти.

(3) Пристап и задржување во чекалните и другите простории наменети за патниците дозволен е и за лица на кои им е потребно известување во врска со патувањето или со превозот на предметите.

Член 11

Во станиците во кои патниците преминуваат од еден воз во друг, дозволено е задржување на тие патници во просториите определени за патниците до поаѓањето на возот со кој го продолжуваат натамошното патување, освен во времето определено за чистење и уредување на овие простории.

Член 12

(1) Без важечки возен билет или перонска карта во чекалните може да се задржуваат следните лица:

1) Деца до наполнети 12 години возраст, ако нивниот придружник има важечка возна исправа или перонска карта;

2) Лицата од членовите (4) и (5) на овој правилник, како и лицата кои даваат услуги во возот или на станичното подрачје;

3) Железничките работници и железничките пензионери, како и членовите на нивните семејства, ако тоа својство го докажат со легитимација за повластено возење или ФИП - легитимација;

4) Дежурните органи на внатрешните работи, инспекциските и царинските органи и воените лица со посебни дозволи;

5) Лица што учествуваат во пречек или испраќање на државни, политички или други функционери и делегации со посебни дозволи.

Член 13

(1) Задружување на патниците и на други лица во чекалните и другите простории наменети за патниците е дозволено до 60 минути пред пристигнување, односно тргнување на возот според возниот ред и 15 минути по пристигнување на возот.

(2) Излегување на патниците и другите лица на пероните во појдовните станици на возот е дозволено на 60 минути пред поаѓањето на возот а на 20 минути во станиците каде што возот има кратко задржување. Задржување на перонот по заминувањето на возот е дозволено до 15 минути.

(3) Во станиците во кои постојат подземни премини или пристапни мостови на пероните, влегувањето на перонот и излегувањето од перонот е дозволено само по тој пат. Минувањето преку станичните колосеци во такви станици и во станиците со челни перони не е дозволено.

(4) Во станиците и стојалиштата во кои по излегувањето од возот или поради влегување во возот треба да се премине преку колосеци, преминувањето преку овие колосеци е дозволено само на места определени за тоа ако на тие колосеци не се наоѓа воз.

(5) Местото на кое е дозволено влегување на перонот и излегување од перонот треба да биде видно обележано.

(6) Влегување на патници во воз и излегување на патници од воз во станиците и стојалиштата е дозволено само од страната на која се наоѓа станичната зграда, односно од страната на која се наоѓа перонот.

(7) По исклучок на стојалиште на паралелна пруга влегување на патници во воз и излегување на патници од воз е дозволено е само на страната на која се наоѓа перонот што има премин над или под пругата.

Член 14

(1) Чекалните за прва класа можат да ги користат само патниците со важечки возен билет за прва класа, како и нивните придружници со перонски карти. Чекалните за мајки со деца можат да ги користат само мајки со деца, бремени жени и придружници на деца (за деца до наполнети 12 години возраст).

(2) Едно дете може да има најмногу двајца придружници.

(3) Чекалните за ученици можат да ги користат само учениците на основните и на средните училишта, студентите на виши и високи школи, академии и постдипломски студии.

(4) Чекалните за војници, може да ги користат само војници, воени лица, и лица кои имаат статус на воено лице.

Член 15

(1) Во просториите наменети за патници е дозволено е внесување на предмети и рачен багаж, за кој патникот е должен сам да се грижи.

(2) Заради зачувување на безбедноста на железничкиот имот, сигурноста на железничкиот сообраќај и личната безбедност на патниците и другите лица, во просториите наменети за патници не смеат да се внесуваат:

1) Експлозивни материи;

2) Збиени гасови, гасови претворени во течност или

растворени под притисок;

3) Запаливи течни материи;

4) Лесно запаливи цврсти материи;

5) Само запаливи материи;

6) Материи кои во допир со вода развиваат запаливи гасови;

7) Материи кои предизвикуваат палење на други материи (со оксидација), а при тоа самите не согоруваат.

8) Органски пероксиди;

9) Отровни материи;

10) Заразни и загадливи материи;

11) Радиоактивни материи;

12) Корозивни материи (кои со своето хемиско дејство ја оштетуваат кожата, слузокожата или очите);

13) Разни опасни материи и предмети кои го загрозуваат здравјето.

(3) Предметите од став (2) на овој член не смеат да се примаат во гардеробите за чување на багаж.

(4) Патниците што врз основа на дозвола имаат право да носат огнено оружје, можат со себе да носат соодветно количество муниција.

(5) Одружјето во текот на превозот мора да биде испразнето.

(6) Спроводниците на лица лишени од слобода можат да носат наполнето огнено оружје само ако се превозуваат во посебни вагони или купеа.

Член 16

(1) Патниците и другите лица можат во станичните простории наменети за патниците да внесуваат мали припитомени животни, ако тоа не е во спротивност со ветеринарните, санитарните или другите прописи и ако тие животни се затворени во кафези, кутии и слично.

(2) Кучињата што си ги водат патниците и други лица треба да имаат кошница која спречува касење и треба да се држат на ремен (врвка, синџир итн.), а нивниот сопственик треба да поседува документ за извршената вакцинација.

(3) Сопственикот на припитомени животни потребно е да поседува и соодветни превозни исправи за истите.

Член 17

(1) Во станичните простории не смеат да влегуваат или да се внесуваат лица заболени, односно за кои се сомнева дека се заболени од една од следниве болести:

1) Активна туберкулоза (Tuberculosis active);

2) Беснило (Lassa);

3) Борелиоза (Boreliosis);

4) Брил-Цинсера болест (Morbus Brill-Zinzer);

5) Бруцелоза (Brusellosis);

6) Вирусен менингитис (Meningitis virosa);

7) Вирусна хеморагична треска (Febris haemorrhagica virosa);

8) Голема кашлица (Pertussis);

9) Големи сипаници (Variola Vera);

10) Гонореја (Conorrhoea);

11) Грип (Influenza);

12) Детска парализа (Poliomyelitis anterior acuta);

13) Дизентерија (Dysenteria bacillaris);

14) Дифтерија (Diphtheria);

15) Ехинококоза (Echinococcosis);

16) Жолта треска (Febris fleva);

17) Заразен пролив (Enterocolitis);

18) Заразно воспалување на мозокот (Encephalitis);

19) Заразно кочење на вратот (Meningitis epidemica);

20) Заразно труење со храна предизвикано од бактерии освен салмонелоза (Toxiinfectio alimentaris);

21) Заушки (Parotitis epidemica);

- 22) Инфективна мононуклеоза (Mononucleosis infectiosa);
- 23) Колера (Cholera asiatica);
- 24) Комедијаза (Chlomudiasis);
- 25) Лајшманијаза (Leishmaniasssis);
- 26) Легионарски болести (Legonellosis);
- 27) Лепра (Lepra);
- 28) Лептоспироза (Leptespiroses);
- 29) Маларија (Malaria);
- 30) Мали сипаници (Molbilli)
- 31) Овчи сипаници (Variolla)
- 32) Перга тифус (Tiphus ehenthewaticus)
- 33) Повратна треска (Febris recurrens);
- 34) Салмонелоза (Salmonellosis);
- 35) Сифилис (Suphieis)
- 36) Стомачен тифус (Tuphus abdominalis);
- 38) Стрептококно воспалување на ждрелото (Angina streptococcica);
- 39) Тетанус (Tetanus);
- 40) Треска (Febris);
- 41) Трихиноза (Trichinosis);
- 42) Туларемија (Tularemia);
- 43) Хепатитис (Hepatitis);
- 44) Црвеници (Rubella);
- 45) Црн пришт (Antihreh);
- 46) Чума (Pestis);
- 47) Шарлах (Scarlatina);
- 48) Шуга (Scabies).

Член 18

Пристап и задржување во магацинските простории и на магацинското подрачје е дозволено само во просториите, односно на местата определени за прием и издавање на стоки и во просториите определени за работа со корисниците на железничките услуги. Задржување на овие места е дозволено само во работното место на магацинот и тоа на лицата што ги примаат пристигнатите стоки, предаваат стоки на превоз или вршат други работи во врска со приемот или со предавањето на стоките како што се: порачување коли, присуствување на царински преглед на пратките, натоварување и истоварување на денковни и колски пратки, поправка на товар, истоварување на претег и слично.

Член 19

(1) Преку пруга може да се преминува само на патни и пешачки премини.

(2) Станичните колосеци можат да се преминуваат само преку уредени мостови (надвозници, пасарели), подземни премини или на други места определени за тоа. Движењето по пруга и по станични колосеци и задржувањето на тие места не е дозволено, освен за лицата од членовите (4) и (5) на овој правилник.

III ПРИСТАП, ЗАДРЖУВАЊЕ И ПРЕВОЗ ВО ВОЗОВИ ЗА ПРЕВОЗ НА ПАТНИЦИ

Член 20

(1) Пристап, задржување и превоз во возовите за превоз на патници е дозволен за лицата со важечки возен билет. Лица без важечки возен билет можат да влезат и да се задржуваат во возовите за превоз на патници ако својата намера да патуваат му ја соопштат на кондуктерот.

(2) Лица што не патуваат можат да влезат во воз заедно со лицата што патуваат заради давање помош околу сместувањето само ако возот се задржува во станицата толку што да можат да излезат од возот најдоцна 5 минути пред неговото поаѓање.

(3) Патникот може да заземе едно слободно седиште во онаа класа за која му гласи возниот билет. Во возовите и колите со задолжителна резервација патникот може да го заземе само она седиште и во оние коли што се назначени во потврдата за резервација на седиштето.

(4) Во случај на спор околу седиштето, кондуктерот е должен на секој патник да му определи седиште. Ако во возот има уште слободни места, предност имаат лицата со резервација, инвалидите, мајки со деца, болните и постарите лица.

(5) Ако во возот се предвидени посебни седишта, купина или вагон за определена категорија на патници, истите можат да ги користат само тие патници. Ако такви патници нема, тие места можат да ги заземат други патници.

(6) Во колите, односно во купината не е дозволено пушење.

Член 21

(1) Лицата заболени, односно лицата за кои се сомнева дека се заболени од заразна болест наведена во член 17 од овој правилник, не смеат да се превозуваат со другите патници. Овие лица можат да се превозуваат само под услови и на начин што оневозможува ширење на заразата, за што одлука донесуваат надлежните здравствени органи определени со посебни прописи.

(2) Лицата заболени, односно лицата за кои се сомнева дека се заболени од колера, чума или големи сипаници не смеат да се превозуваат со железнички превозни средства.

Член 22

(1) Лицата под дејство на алкохол или на опојни дроги и другите лица што со своето однесување ги вознемируваат патниците и другите лица на перонот и во станичните простории, лицата што неовластено собираат доброволни прилози, како и лицата што не се придружуваат кон прописите на јавниот ред и внатрешниот ред на железницата, нема да се примаат во воз заради превоз и ако имаат важечки возен билет.

(2) Патниците што за време на превозот се однесуваат на начинот како во став (1) на овој член, ако ни по опомената од кондуктерот или друг овластен железнички работник не престанат со таквото однесување, треба да бидат исклучени од натамошниот превоз во првата наредна станица во која возот редовно се задржува, без право да бараат враќање на превознината (возната цена) за непропатуваниот дел од патот.

Член 23

(1) Во возовите за превоз на патници, како и во просториите за патници на железничките станици не е дозволено: просење, продажба на стоки, коцкање, свирење и пеење, продажба на сувенири, прехранбени производи и алкохолни пијалаци, менување на валута и слично. Лицата кои ги вршат претходно наведените активности, доколку не престанат да ги вршат истите и по опомената од страна на кондуктерот или од друг овластен железнички работник, ќе се исклучат од понатамошен превоз во првата наредна станица во која возот има редовно задржување, без право да бараат враќање на возната цена за непропатуваниот дел од патот.

(2) Работниците кои врз основа на договор со управителот на инфраструктура или железничкиот превозник имаат право да продаваат пијалаци и храна во возовите, да менуваат валута и да вршат други работи, должни се на барање од кондуктерот или од друг овластен железнички работник да покажат легитимација или друга исправа која им дава право да ги вршат тие работи.

(3) Во патничките вагони не е дозволен внесување на багаж што содржи материи или предмети со кои би можела да се загрози сигурноста на патниците и на другите лица или ќе им се нанесе штета со предметите наведени во член 15 став (2) од овој правилник.

(4) Превозот на живи животни во возовите за превоз на патници може да се врши само ако се исполнети условите од член 16 од овој правилник.

IV. МЕРКИ ЗА ОДРЖУВАЊЕ НА ВНАТРЕШНИОТ РЕД ВО ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАЌАЈ ЗАРАДИ БЕЗБЕДНО И УРЕДНО ОДВИВАЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ И ЗАЧУВУВАЊЕ НА ЛИЧНАТА БЕЗБЕДНОСТ НА ПАТНИЦИТЕ И НА ДРУГИ ЛИЦА

Член 24

(1) На подрачјето на железничките станици, во возовите за превоз на патници и на сите други места на железничкото подрачје кои се предвидени за пристап и движење, сите лица се должни да се придржуваат кон внатрешниот ред пропишан со овој правилник.

(2) Заради безбедно и уредно одвивање на железничкиот сообраќај и зачувување на личната безбедност не е дозволено:

1) покрај пругата, а особено во близина на видните железнички сигнали, да се поставуваат знаци, ознаки, извори на светлина кои даваат обоена светлина или било кои други направи што со бојата, обликот и светлината или на друг начин го отежнуваат воочувањето на железничките сигнали или можат да го доведат во дилема железничкиот персонал во поглед на нивното значење;

2) во близина на железничката пруга да се изведуваат работи што би можеле да ја оштетат пругата, да ја намалат стабилноста на теренот (лизгање или одронување на теренот, хидрографски промени и сл.) или на било кој друг начин да го загрозат односно попречат железничкиот сообраќај;

3) Оштетување на железничката пруга, на постројките, уредите објектите на пругата и на железничките возила и нивната опрема, оттуѓување на стока која се превезува како и неовластено да се отстрануваат сигналите и сигналните ознаки;

4) да се подигаат и поставуваат било какви објекти во пружниот појас без согласност од управителот на инфраструктурата;

5) да се оставаат предмети покрај колосекот поблиску од 1,5 м од најблиската шина на колосекот;

6) да се фрлаат или ставаат било какви предмети на железничката пруга, или да се фрлаат било какви предмети на или од железничките возила, врз постројките, уредите и објектите;

7) внесување на материји или предмети во патничките вагони, станичните простории или други места предвидени за патници со што би можело да се загрози безбедноста на патниците и другите лица или да им се нанесе штета;

8) неовластено да се менува положбата на свртницата или на друг уред со кој се обезбедува сообраќајот на возовите, да се преземе дејствие или да се употреби уред за кочење, освен ако со тоа би можела да се спречи опасност за сигурноста на возот, за безбедноста на патниците и на други лица;

9) неовластено да се отвораат бариерите на патните премини, да се ставаат или заклучуваат било какви предмети на бариерите или на другите сигнално-сигурносни уреди на патните премини или на било кој друг начин да се попречува нормалното функционирање на бариерите или на другите уреди на патните премини;

10) во близината на патните премини да се подигаат високи садници или да се изведуваат работи кои ја намалуваат, спречуваат или на било кој начин ја попречуваат прегледноста на железничката пруга или на патот;

11) неовластено да се отстрани заштитната направа поставена поради заштита на железничкиот сообраќај на место на одронување, ерозија, порој и на место изложено на завејување или на силен ветер;

12) да се попречува работата на чуварите на пруга, патен премин, мост, тунел, косина или на друг железнички работник во вршење на работната должност;

13) да се преминува преку железничката пруга и да се задржува на места што не се определени за тоа, или непотребно да се задржува на патните и пешачките премини;

14) неовластено да се оди, да се вози со велосипед или со друго возило по железничката пруга и по ста-

ничните колосеци или неовластено да се движи во просторот во кој тоа е изрично забрането, односно дозволено само под определени услови;

15) да се преминува преку пругата на патните премини што се заштитени со бариери ако бариерите се спуштени или ако сигнално-сигурносниот уред покажува забранет премин преку пругата;

16) да се пренесуваат преку пругата особено тешки и масивни предмети. Тешките возила што сообраќаат на патиштата со посебна дозвола за вонреден превоз, не смеат да преминуваат преку пругата без предходно одобрение од Управителот на инфраструктурата. Да се влечат синџири или метални предмети кои истовремено би ги допреле двете шини од колосекот;

17) да се превезува товар со патни возила, и да се носат исправени предмети (знамиња, транспаренти и сл.) што се повисоки од заштитните врати на патните премини на електрифицираните пруги;

18) да се допираат со телото или со некој предмет столбовите и другите делови од металната конструкција на контактната мрежа на електрифицирана пруга. Да се качува на влечните или други возила, на вагоните или на товарот на вагоните ако со тоа се навлегува во зоната на опасност од висок напон, освен за време на товарење или истоварување од отворен вагон кога вагонот се наоѓа на натоварно-истоварни колосеци и е исклучен и заземјен возниот вод;

19) да се прскаат со вода или со друга течност столбовите и другите делови од металната конструкција на контактната мрежа. Да се пали оган во непосредна близина на носечките конструкции или на други делови од контактната мрежа. Да се фрлаат било какви предмети врз проводникот, или врз деловите на носечките конструкции од контактната мрежа. Да се застане со нога врз шините на колосекот при преминување на пругата или на станичниот колосек што е електрифициран;

20) да се навлегува или засегнува со било каков предмет во зоната на опасност на контактната мрежа, која изнесува 2 метри во пречник на возниот вод кај монофазниот систем 25 КВ, 50 Хз, или во деловите на контактната мрежа кои се редовно под напон;

21) да се пушта, да се напасува или да се води добиток по железничкото подрачје, а особено покрај железничката пруга;

22) секое друго однесување на лица со кое би се загрозила безбедноста на железничкиот сообраќај;

23) да се прекинува железничкиот сообраќај со одржување на јавни собири и штрајкови.

Член 25

(1) Заради запазување на личната безбедност на патниците и на други лица, за поудобно патување и одржување на хигиената во просториите на железничката станица и во возовите за превоз на патници, не е дозволено:

1) скокање во и од воз додека возот е во движење. Влегување во воз и излегување од воз пред возот да застане во станицата;

2) влегување во воз или излегување од воз низ прозорецот на вагонот;

3) оставање отворени врати по влегување во вагонот или по излегување од вагонот;

4) влегување во вагонот и излегување од вагонот за време задржување на возот пред влезен сигнал или на отворена пруга;

5) задржување на скалите и платформите од вагоните, на просторот помеѓу вагоните, односно на спојните мостови (спојници), држачите, одбивниците и друго;

6) качување и задржување на покривот од вагоните;

7) превезување во воз кој не е наменет за превоз на патници, освен по одобрение на Управителот на транспортот;

8) внесување во просториите наменети за патници и во воз за превоз на патници на багаж и на предмети кои се наведени во член 15, став 2 од овој правилник;

9) наведнување низ прозорец, отворање странична врата од вагонот и потпирање врз нив додека возот е во движење;

10) валкање, пишување пароли или натписи, лепење на плакати, оштетување или отуѓување на инвентарот или друга опрема на вагоните, чекалните и на другите железнички објекти;

11) фрлање било какви предмети, отпадоци, запалени предмети и отпушоци и истурање на течности низ прозорците од вагонот.

12) симнување или кинење на изводи од возниот ред, ценовник од возните исправи, известување, реклами, мапи на железничките мрежи и др од сидовите на станичните простории и од патничките вагони.

13) неовластено носење на службената облека и ознаките на железничкиот работник;

14) паркирање на моторни и други возила на станичното подрачје, на местата што не се предвидени за таква намена.

V. ЛИЦА ОВЛАСТЕНИ ЗА ОДРЖУВАЊЕ НА ВНАТРЕШНИОТ РЕД ВО ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ СООБРАКАЈ

Член 26

(1) За одржување на внатрешниот ред во железничкиот сообраќај пропишан со овој правилник се грижат овластените железнички работници:

1) на железничкото подрачје: чувар на железнички објект, чувар на косини, чувар на тунели, чувар на мостови, чувар на бавни возења, чувар на пруга, чувар на патен премин и други, редар, вратар, свртничар, одјавничар, шеф на пружна делница, пружен раководител, отпражник на возови, раководител на железничка станица (шеф на станица) раководител на транспортно-комерцијални работи и нивни помошници, како и други лица определени со општ акт;

2) во возовите: возен манипулант, кондуктер, возоводител, ревизор на возови, машиновозач и помошник на машиновозач, и друг персонал што го придружува возот кога е во служба;

3) на железничкото подрачје и во возовите: работници од внатрешната контрола и работници со посебни овластувања на железницата.

Член 27

(1) Овластените железнички работници се должни да внимаваат на внатрешниот ред на железничкиот сообраќај, да преземат потребни мерки за спречување на секое дејствие насочено кон нарушувањето на внатрешниот ред, на безбедноста на железничкиот сообраќај, на патниците и на предметите на железничкото подрачје.

(2) Овластените железнички работници за спроведувањето на внатрешниот ред ги вршат следните активности:

1) контролираат и по потреба легитимираат лица што се наоѓаат: во возовите и на железничкото подрачје определено за пристап, движење, задржување на патници, ако го нарушуваат внатрешниот ред и пропишаните мерки за безбедност и преземаат потребни мерки таквите лица да се отстранат од железничкото подрачје или возот;

2) отстрануваат непознати лица што ќе се затекнат на железничкото подрачје што не е определено за пристап, движење и задржување на лица;

3) одземаат предметите што се употребени за извршување на прекршок или за нарушување на внатрешниот ред на железничкиот сообраќај. За одземените предмети издаваат потврди, а истите ги приложуваат кон писмената пријава;

4) бараат од органите на внатрешни работи потребна помош во легитимирање и спречување на нарушувањето и воспоставувањето на внатрешниот ред во железничкиот сообраќај и во придружувањето кон пропишаните мерки за безбедност на железничкиот сообраќај;

5) преку непосредниот раководител поднесуваат писмена пријава против лицата кои го нарушуваат внатрешниот ред;

6) спречуваат пристап, движење и задржување на неовластени лица на железничкото подрачје што не е определено за патници и за други лица;

7) регулираат на погоден начин движењето на патниците кон благајните, гардеробите, чекалните, бироата за информации, подземните минувашишта и кон излезите на перон и од перон;

8) спречуваат внесување во чекалната и во другите простории наменети за патници како и во возовите за превоз на патници, предмети што поради својот обем или од друга причина наведена во овој правилник не смеат да се внесуваат во станичните простории или во возовите.

(3) Овластените железнички работници треба да имаат легитимации.

Член 28

(1) Против лицата што го нарушиле внатрешниот ред на железничкиот сообраќај, покрај мерките предвидени во член 27 од овој правилник, може да се поднесе и пријава до судијата за прекршоци.

(2) Пријавата ја поднесуваат работниците на Внатрешна контрола на железничкиот сообраќај без оглед на местото на нарушување на внатрешниот ред, а работниците со посебни овластувања и одговорности на организационите единици само против лицата што го нарушиле внатрешниот ред на подрачјето на таа единица (железничка станица, депо, пружна делница и др.).

(3) Другите лица одговорни за безбедноста и уредноста на сообраќајот можат да поднесуваат пријави за прекршоци ако управителите на инфраструктурата и транспортот ги овластиле за тоа со посебен општ акт.

VI. ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 29

Со влегувањето во сила на овој правилник престанува да се применува Правилникот за внатрешен ред на железниците ("Службен лист СФРЈ" бр. 47/78).

Член 30

Овој правилник влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во "Службен весник на Република Македонија".

Бр. 440/1-18
27 ноември 2007 година
Скопје

Претседател на Управен одбор
на Јавно претпријатие за
железничка инфраструктура
Македонски железници,
Косана Николиќ Мазнева, с.р.

АГЕНЦИЈА ЗА ЕЛЕКТРОНСКИ КОМУНИКАЦИИ

243.

Врз основа на член 14 точка а) и член 77 од Законот за електронските комуникации ("Службен весник на РМ" бр. 13/05, 14/2007 и 55/2007), Комисијата како орган на Агенцијата за електронски комуникации, на состанокот одржан на ден 21.11.2007 година, донесе

ОДЛУКА ЗА ДОПОЛНУВАЊЕ НА ПЛАНОТ ЗА НУМЕРАЦИЈА НА ЈАВНИТЕ КОМУНИКАЦИСКИ МРЕЖИ И УСЛУГИ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Член 1

Во Планот за нумерација на јавните комуникациски мрежи и услуги на Република Македонија ("Службен весник на Република Македонија" број 58/2005 и 31/2007) во член 3 во став 1, по точка р) се додава нова точка с) која гласи:

“с) Мрежен Индикатор (NI-Network Indicator)- е двобитно поле во Сигнализацискиот Информациски Октет (SIO) од сигналната информација единица кое обезбедува разлика помеѓу националните и меѓународните пораки”.

Член 2

Во член 12 во ставот 5 точката се брише и се додаваат зборовите:

“и без национален префикс и НДК (ПК) меѓу различни оператори на јавни фиксни телефонски мрежи во исто географско нумерациско подрачје.”

Член 3

Во член 19 по став 2 се додава нов став 3 кој гласи:

“Меѓународните кодови за сигнализација се користат за идентификација на меѓународните сигнализационски точки во меѓународните сигнализационски мрежи, кои што се определени со вредност на мрежниот индикатор NI=00 (INAT0). Националните кодови за сигнализација ги означуваат сигнализационските точки во националната сигнализационска рамнина, која што е определена со вредност на мрежниот индикатор NI=10 (NAT0) и се користат за поврзување на национално ниво. Националните кодови за сигнализација определени со вредност на мрежниот индикатор NI=11 (NAT1) можат да се користат за интерни потреби на операторите во сопствените сигнализационски мрежи”.

Ставовите 3, 4, 5 и 6 стануваат ставови 4, 5, 6 и 7.

Член 4

Оваа одлука влегува во сила со денот на објавувањето во “Службен весник на Република Македонија”.

По влегувањето во сила, оваа одлука ќе биде објавена и на веб-страницата на Агенцијата.

Бр.11-160/2 Агенција за електронски комуникации
21 ноември 2007 година Комисија
Скопје Претседател,
Софче Јовановска, с.р.

244.

Врз основа на член 14 точка а) и член 85 став 1 од Законот за електронските комуникации („Службен весник на Република Македонија“ бр. 13/2005, 14/2007 и 55/2007), Комисијата како орган на Агенцијата за електронски комуникации, на состанокот одржан на ден 21.11.2007 година, донесе

П РА В И Л Н И К ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ НА ПРАВИЛНИКОТ ЗА ПРЕНОСЛИВОСТ НА БРОЕВИ

Член 1

Во Правилникот за преносливост на броеви (“Службен весник на Република Македонија” бр. 135/2006 и 57/2007) во член 8 ставот 5 се менува и гласи:

“(5) Во случај на прифаќање на барањето за склучување на претплатнички договор со пренесување на број, операторот примател склучува претплатнички договор со претплатникот во рок од 15 (петнаесет) дена. Доколку претплатникот не одговори на известувањето

од операторот примател и не склучи претплатнички договор во период од 15 (петнаесет) дена, процедурата за пренесување на број се прекинува. Ако по истекот на овој рок кај претплатникот сеуште постои намера за пренесување на број, тоа ќе се реализира со отпочнување на нова процедура за пренесување на број.”

Во став 9 по зборовите “операторот давател има право” се додаваат зборовите “во рок од 6 (шест) месеци од датумот на фактичкото пренесување на бројот”.

Член 2

Во член 11 ставот 1 се менува и гласи:

“(1) Операторите не можат да бараат било каков дополнителен директен надоместок поврзан со преносливост на број, освен еднократен надоместок за покривање на трошоците за преносливост на број, при што висината на тој надоместок не смее да биде толку висока за да послужи како обесхрабрување за користење на услугата. Еднократниот надоместок операторот давател го фактурира од post-paid претплатник со сметката издадена по реализација на пренесувањето. Еднократниот надоместок операторот давател го фактурира од вредносниот ваучер на pre-paid претплатник при одобрување на пренесувањето. Ако пренесувањето на број на pre-paid претплатник не се реализира од било која причина, средствата во висина на еднократниот надоместок ќе бидат вратени на вредносниот ваучер на претплатникот.”

Член 3

Овој правилник влегува во сила со денот на објавувањето во “Службен весник на Република Македонија”.

По влегувањето во сила правилникот ќе биде објавен на веб-страницата на Агенцијата.

Бр.11-160/1 Агенција за електронски комуникации
21 ноември 2007 година Комисија
Скопје Претседател,
Софче Јовановска, с.р.

ДРЖАВЕН ЗАВОД ЗА СТАТИСТИКА

Врз основа на член 63 од Законот за данокот на добивка – пречистен текст („Службен весник на Република Македонија“ бр. 27/06), Државниот завод за статистика го утврдува и објавува

ДВИЖЕЊЕТО НА ЦЕНИТЕ НА МАЛО ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ЗА МЕСЕЦ НОЕМВРИ 2007 ГОДИНА

Движењето на цените на мало во Република Македонија во периодот јануари-ноември 2007 година, во однос на просечните цени на мало во 2006 година изнесува 2,4%.

Директор,
м-р **Благица Новковска, с.р.**



www.sivesnik.com.mk
contact@sivesnik.com.mk

Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, ц.о.-Скопје
бул. “Партизански одреди” бр. 29. Поштенски факс 51.
Директор и одговорен уредник - Тони Трајанов.
Телефони: +389-2-3298-860, 3290-471, 3290-449.
Телефакс: +389-2-3112-267.

Претплатата за 2007 година изнесува 9.200,00 денари.
“Службен весник на Република Македонија” излегува по потреба.
Рок за рекламации 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД - Скопје.
Печат: ГРАФИЧКИ ЦЕНТАР ДООЕЛ, Скопје.

ISSN 0354-1622

