

TRANSPORT + ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК



МОТО АМЕРИТ

ТЕМА НА БРОЈОТ

Затнати премини во „Европа без граници“

**ТРАНСПОРТЕРИТЕ ГУБАТ ЧАСОВИ И
ПАРИ ПРЕД ГРАНИЧНИТЕ РАМПИ НА ЕУ**

ИНТЕРВЈУ

МИЛЕ ДИМИТРОВСКИ

претседател на Комората на овластени архитекти и овластени инженери на Република Македонија

**СЕКОЈ НОВ ПАТ Е ПРИДОНЕС ЗА ДРЖАВАТА
И ЗА НЕЈЗИНИТЕ ГРАЃАНИ**



Добро обезбедени во Европа!

Со ДКВ – Неограничено безбедни.

Над 60,000 места за прием во цела Европа: Нарачајте ја вашата Картичка за гориво и услуги за најголемата мрежа за снабдување во индустријата! Само една од нашите многу услуги, така што никогаш нема да останете на работ од патот.

Нарачајте ја денес вашата понуда по мерка:
dkv-euroservice.com

You drive, we care.



**ОРИГИНАЛНИ
РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ.
НАЈДОБРИОТ ИЗБОР ВО
СИТЕ УСЛОВИ.**

CARGOMAX

Каргомакс Доо – Iveco Дилер Ул. Миладиновци 66
1042 Илинден – Скопје, Македонија
Тел: +389 2 255 1050 +389 71 323242



IVECO

EUROCARGO



15% ПОПУСТ

Грејачи, компресори за клима, пумпи за вода, вентили за вода, кровни спојери, штитници за сонце, опрема за клима уреди, навлаки за седишта, видео и аудио опрема, радио, хемиски производи, безбедност и одржување, светла, ламби и сијалици...

Наведената промоција во рекламата ќе трае од 01. 05. 2017 до 31. 07. 2017.
(Несоодветни слики)

IVECO

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

IVECO IS A BRAND OF

CNH
INDUSTRIAL



ЗА ЕДИНСТВЕНИОТ ВАЖЕН БИЗНИС – ВАШИОТ!

Совршенството е неограничено. Тоа го знаеме од памтивек. Познати сме по својата посветеност за подобрување и постојано поместување на границите. Нашите решенија се приспособени на Вашиот бизнис со само една цел – зголемување на вкупната економија на работење и подобрување на профитот на Вашата компанија.

Секој камион се користи на различен начин така што и сервисирањето треба да се разгледува поединечно. Со новата услуга и со флексибилниот план за одржување, ќе се погрижиме за Вашиот камион така како што треба. Врз основа на нашето искуство, знаење и добиените информации, ќе подготвиме план за одржување на Вашето возило, и ако биде потребно, ќе го приспособуваме на начин на кој се менува и Вашиот бизнис.

Откријте ја новата генерација на Scania камиони и услуги, креирани да бидат во согласност со Вашиот бизнис.

За повеќе информации посетете ја веб-страницата www.scania.com



SCANIA

Сканиа Македонија ДООЕЛ

ул. „34“ бр.7, Илинден, 1000 Скопје, Македонија
тел: +389 70 31 15 06 | e-mail: info@scania.mk



Две години гаранција за
MAN оригинални делови



АКТУЕЛНО



8

Во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ се одржа пилот-проект за обуки под европска супервизија

Највисоки оценки за возачите и за инструкторите на АМЕРИТ

ТЕМА НА БРОЈОТ



10

Затнати премини во „Европа без граници“

Транспортерите губат часови и пари пред граничните рампи на ЕУ

ИНТЕРВЈУ



13

Миле Димитровски, претседател на Комората на овластени архитекти и овластени инженери на Република Македонија

Секој нов пат е придонес за државата и за нејзините граѓани

16 АКТУЕЛНО

За транспортерите што возат за Турција
Измени во начинот на превоз на стока со ТИР-карнет

17 Во Мотоцитар
PremiumContact 6 – нови, безбедни и удобни пневматици на Continental

18 ВНЕ ПРАШУВАТЕ

Неопходна алатка во меѓународниот транспорт со ЕУ, а и со Турција
Сè за ТИР-ЕПД апликацијата

20 СОВЕТИ

Илегалните мигранти – постојана закана на патиштата
Транспортерите мора да ги обезбедат возилата од „слепи патници“

21 МЕТРОПОЛА

Со одлука на градските власти
На приватните превозници ДДВ ќе им биде пресметан во цената за изминат километар

22 ЦАРИНА

Јубилеј: 25 години постоење како државен орган
Одбележан Денот на Царинска управа – 14 Април

24 МЕРИДИЈАНИ

По повеќегодишно натегање
BUS2BUS – мапирање на можностите за автобуската индустрија

25 Со новата патна иницијатива на ЕК
ИРУ се залага за јасност, ефикасност и правичност

26 БЕЗБЕДНОСТ

РСБСП со нова креативна кампања за безбедност во сообраќајот
Младост е да сакаш да зборуваш на телефон, а лудост е тоа да го правиш додека возиш!

28 МОТО АМЕРИТ

Од неодамна по добиената акредитација
МОТО АМЕРИТ издава и АТП сертификат за возилата

29 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Како дел од проектот за јавен градски превоз
Нови автобуси и линии во Прилеп

30 КАМИОНИ

Renault Trucks
Нови технологии, нови перспективи

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Адреса:
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје
Телефон: 02 32 98 224
Факс: 02 32 98 968
е-mail: amerit@amerit.org.mk
Web: www.amerit.org.mk
Facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)
жиро-сметка: 320100023724261
Депонент: Централна кооперативна банка АД
Даночен број: 4030000394212

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ

Адреса:
ул. „1506“ бр.22, Момин Поток, 1000 Скопје
Телефон: 02 32 98 967

Издава:
СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ
Подготвува и уредува:
Здружение за комуникација со јавноста „Контакти“ - Скопје

Дизајн и печатење:
Експресив графис, Скопје

Лектура:
Матилда Саздова



ПОВИК ВО ДИВИНАТА



Годинава, ексклузивниот Клуб Глобтротер Ве поканува да ги истражите волшебствата на спектакуларната Јужна Африка, одблизу да го следите престижниот натпревар Волво оушн рејс и да го доживеете раскошот на Маврициус. Решете се за една од специјалните понуди на камиони од Клубот Глобтротер и билетот е Ваш.

Разговарајте со вашиот Volvo trucks дилер или дознајте повеќе на volvotrucks.mk

GLOBETROTTER CLUB

Volvo Trucks. Driving Progress



Во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ се одржа пилот-проект за обуки под европска супервизија



НАЈВИСОКИ ОЦЕНКИ ЗА ВОЗАЧИТЕ И ЗА ИНСТРУКТОРИТЕ НА АМЕРИТ

Во рамките на паневропскиот проект SEED, во почетокот на април, во Центарот за обука на АМЕРИТ се одржа пилот-периодична обука за професионална компетентност на седум возачи, која беше спроведена од тројца инструктори на АМЕРИТ, а за која тие ги добија највисоките можни оценки од страна на меѓународни супервизори

Во Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во почетокот на април се одржа пилот-периодична обука за професионална компетентност на седум возачи, која беше спроведена од тројца инструктори на АМЕРИТ, а за која тие ги добија највисоките можни оценки за своите вештини и компетентност од страна на меѓународни набљудувачи, односно супервизори. Оваа обука е дел од проектот SEED, кој започна во 2014 година во рамките на програмата Еразмус плус на Европската комисија, а неговата цел е да се подигнат и усогласат стандардите за обука на професионалните возачи, да се зајакнат стандардите за инструкторите и да се постигне заемно признавање на сертификатите за професионалните возачи во регионот на Југоисточна Европа. Нов квалитет во оваа обука е новиот пристап во обучувањето на професионалните возачи. Имено, интерактивниот однос беше на релација инструктор-возачи, со примена на најразновидни педагошки техники и инструменти за подобро совладување на материјалот, но и за практична примена на наученото преку разни ситуации, играње улоги и решавање на специфични проблеми, а што е согласно со препораките и директивите од ЕК и ИРУ.

– Инструкторите и возачите положија со одличен успех на оваа априлска обука во Скопје, одржана во рамките на паневропскиот проект SEED, во која од тројцата инструктори од АМЕРИТ беше побарано да ги покажат своите стекнати стручни знаења за обука на возачите. Сите тројца, според оцената на супервизорите, одлично ја завршија работата со содржината која е во согласност со директивата 2003/59 од Европската комисија, користејќи ги наставни-

те помагала, кои беа креирани во SEED-проектот и пренесувајќи ја на најдобар можен начин. Со тоа Дејан Николовски, Хајдин Синани и Игор Наумовски, инструкторите од АМЕРИТ се стекнаа со звањето инструктор за вршење обука на возачите во согласност со споменатата европска директива – изјави Младен Јамбровиќ, супервизор од ИРУ Проектс, Белгија.

Силви Котенет, супервизор од ПРОМО-ТРАНС, Франција, за настанот во АМЕРИТ истакна:

– Пилот-обуката на возачите во Центарот за обука на АМЕРИТ беше многу успешна. Седумте возачи ги проширија знаењата и уживаа во обуката, која содржеше разновидни педагошки методи и техни-



ки. Бенефитот за транспортните компании ќе биде намалување на потрошувачката на гориво и обучени возачи кои ќе бидат свесни за нивната улога и одговорности во транспортниот процес. Тројцата инструктори од АМЕРИТ, како и сите останати европски инструктори, ќе придонесат за зголемувањето на патната безбедност и еко-возењето, а во согласност со Директивата 2003/59/ЕС на Европската Унија. Овој проект започна во октомври 2014 година, а сите девет партнери целосно се посветија на креирање и имплементирање на обуката за професионална компетентност на возачите. Воодушевена сум од организацијата на пилот-обуката од страна на АМЕРИТ, од професионалноста на инструкторите, нивниот ангажман и вклученост во обуката, којашто се одржа во нивниот нов Центар за обука. Оценките од страна на возачите беа одлични – истакна Котенет.

Високи оценки за оваа априлска пилот-обука, но и за значењето на целокупниот проект, чиј составен дел е таа, даде и Дејан Николовски, раководител на Центарот за обука на АМЕРИТ:

– Овој проект е од особено значење за нашиот Центар за обука, бидејќи преку него успеавме да ги подигнеме стандардите за вршење обука на повисоко ниво и воедно да се усогласиме со барањата од Директивата 2003/59 на Европската Унија. Преку меѓународно признаени педагошки методи на обука, нашиот тим на инструктори успешно го пренесе знаењето на групата возачи, кои беа присутни сите пет дена од обуката. Проектот е одличен начин регионалните центри за обука да се поврзат во постигнување на заедничка цел: еднаква периодична обука за професионалните возачи на просторот од Југоисточна Европа,



која е во согласност со Директивата 2003/59 од ЕУ. Проектот создаде одлична можност за креирање на уникатна програма за обука, која по сите стандарди е иста со таа пропишаната од ЕУ, и можеби најважното за сите партнери во проектот – можноста за размената на знаења и искуства. Би сакал да ја нагласам поддршката што ја имавме од Академијата на ИРУ, преку нивното искуство и координација во текот на целиот овој проект. Овој проект, за нас како центар за обука, е одлична референца бидејќи сме подготвени да ги спроведуваме обуките согласно со меѓународните стандарди – потенцира Николовски.

Во SEED-проектот учествуваат регионални партнери – центри за обука, и тоа: АМЕРИТ од Македонија, ЦЦИС од Србија, ЦОБ од Босна и Херцеговина, Темпули од Косово, ПОУ, Екомобилис и Орикс од Хрватска, а го координираат партнерите од Франција – Промотранс и од Белгија – ИРУ Проектс. Во текот на овие три години, парт-

нерите изработија каталог со пет модули за обука, кои целосно ги покриваат сите теми важни за секојдневното работење на професионалните возачи, а согласно со европските модели на програми за периодична обука на возачите (дефинирани со Директивата 2003/59/ЕС). Освен тоа, партнерите изготвија педагошки прирачник, дигитализирани студии на случаи, база на прашања за проверка на знаењето на возачите, веб-страница (<http://www.seed-project.net>) и периодичен билтен за активностите. Меѓутоа, за целосно имплементирање на целите на проектот потребна е поддршка од страна на националните власти, која е неопходна особено затоа што како држава ни претстои имплементација на ЕКМТ Повелбата за квалитет во патниот сообраќај во Европа, која меѓу другото предвидува професионалните возачи да имаат доказ за соодветна обука согласно со европските стандарди.

Ј.Б.

Нова програма и нов начин на обука

Програмата, по која се реализира априлската пилот-обука во Центарот за обука на АМЕРИТ беше поделена во пет сесии од седум часа, што значи дека во текот на петте дена беше реализирана 35-часовна периодична обука, како што е случај во сите земји на Европската Унија. Темите што се обработуваа беа поделени во пет модули, и тоа за: законската рамка и осигурување во патниот транспорт, безбеден натовар и обезбедување на товарот, правила за безбедност и одржување на возилото (тежини и димензии, безбедносни контроли на возилото), планирање на патувањето, царински процедури и транспортни документи, национална и европска легислатива, меѓународно осигурување на возилата и стоките, етика и код на однесување на возачите (итни ситуации, однесување на возачот, ергономски принципи, здравје и безбедност при возењето, правила за часовите за возење и одмор (со практична работа на симулатор), комбиниран превоз и логистика, превоз на расипливи стоки, опасни материи, живи животни... Возачите имаа можност да решат тест од 45 прашања пред и по обуката, со што и самите можеа да се уверат во бенефициите од стекнатите знаења од обуката.

Проектот завршува во август оваа година, а АМЕРИТ кој веќе има акредитација од Академијата на ИРУ за вршење на ваква обука е целосно подготвен да ја спроведува 35-часовната периодична обука за професионалните возачи, секако со потребната поддршка од националните институции и од законодавни органи.



Затнати премини во „Европа без граници“



ТРАНСПОРТЕРИТЕ ГУБАТ ЧАСОВИ И ПАРИ ПРЕД ГРАНИЧНИТЕ РАМПИ НА ЕУ

Од почетокот на април стапи во сила новата Шенгенска регулатива, иницирана и донесена поради сè позачестените терористички напади во земјите на ЕУ, а со која започнаа да важат нови, многу построги и покомплицирани правила за вршење контрола особено на надворешните граници на ЕУ, кои значително го забавуваат меѓународниот транспорт на стоки и патници

две години или им биле оштетени. Медумите од регионот објаснуваат дека во досегашните практики било доволно граничните службеници да ја извршат рутинската контрола на патниците со проверка на пасошите или на личните карти на граѓаните на ЕУ и надвор од неа. Сега, сите документи се проверуваат во Шенгенскиот систем на информации (СИС), во базите на Интерпол на податоците за украдени и изгубени патни документи и во државната база на податоци во земјата во која се влегува.

Во таа насока, службениците на граничната полиција на земјите во ЕУ детално ги проверуваат патните документи на сите лица со помош на читач, документ по документ на секој граничен премин при влез и при излез од државата. Притоа, ваквата уредба на ЕУ за системско проверување не прави исклучоци, а се напоменува и дека ваквите зголемени мерки се потребни и заради детална потврда на податоците од документот и проверка дали тие се точно внесени во преостанатите бази на информации во државите на ЕУ што се прави поради спречување на какви било безбедносни закани за внатрешноста на Унијата и на нејзините граѓани. Практично, со измените на одредбите за

И

м нема крај на проблемите на македонските патни транспортери, учесници во меѓународниот транспорт на патници и стоки. Едноставно, изненадувањата,

тешкотиите и пречките во одвивањето на транспортот во меѓународни рамки во последниве години се менуваат брзо како на филмска лента: нови патни такси, имигранти, транспортни блокади, војни и најновото – зачестени терористички акции... Се чини сè се заортало против транспортерите за да им го попречи нормалното работење и да им го загорчи животот. Во знак на ова непипшано правило, кое веќе неколку години егзистира на меѓународниот транспортен пазар минува и оваа пролет, кога од почетокот на април стапи во сила новата Шенгенска регулатива, иницирана и доне-

сена поради сè позачестените терористички напади во земјите на Европската Унија. Со неа започнаа да важат нови и многу построги и покомплицирани правила за вршење контрола особено на надворешните граници на ЕУ. Имено, новите и построги правила за контроли при влез во земјите од Шенген-зоната се применуваат од 7 април, како дел од пошироките антитерористички мерки во ЕУ, но и поради можното враќање на борците во редовите на Исламската држава во наредниот период. На зголемената контрола, освен државјаните на третите земји, меѓу кои и на Македонија, сега подлежат и патниците од земјите на Унијата, што не се дел од шенгенскиот простор, а според пишувањата во регионалните медиуми, дополнителни проверки има, пред сè, за оние лица на кои патните исправи им биле отуѓени или изгубени во изминатите

шенгенските граници, кои се однесуваат на спроведувањето гранична контрола, службениците на граничната полиција, со вршењето на граничната контрола на патниците, како за време на влезот така и за време на излезот од подрачјето на ЕУ, спроведуваат систематска проверка на сите патници низ две бази на податоци: националната и базата на податоци на Интерпол. До сега не се извршувани систематски проверки на

патниците, словенечкото Министерство за јавна управа најави поставување на 10 до 15 мобилни тоалети, кои по потреба ќе се ставаат на граничните премини, а ако биде топло, на патниците ќе им се дели вода. Ваквата состојба создаде нервоза во Хрватска, од каде што побараа да се намали контролата на границата, т. е. од систематска (врз сите патници), да се прегледуваат само тие кои од некоја причина ќе предизвикаат вни-

Шенгенски правила се прилично нејасни и многумина се збунети како да ги применуваат, што отвори дополнителни проблеми. На такво нешто укажуваат и нашите соговорници, со кои разговаравме за овие најнови случувања во меѓународниот патен транспорт во Европа.

– Иако е можеби рано да се даде некоја посеопфатна анализа на она што ни се случува при транспортите во Шенген-зоната, сепак можеме да кажеме дека пред и по Велигденските празници, според јавувањата на нашите возачи, има позначително продолжено чекање по граничните премини на ЕУ. Зголемени и заострени се стандардните гранични контролни процедури, а како што е познато поради сè почестите терористички закани и отворени напади во земјите на ЕУ е продолжено и времето за минување на нивните гранични премини на неколку часа. Ние сè почесто добиваме вакви информации од возачите, кои со нашите возила оперираат скоро низ цела Европа, односно превезуваат стоки за: Бугарија, Грција, Данска, Германија, Полска и други држави на ЕУ, како и во земјите на поранешниот СССР – вели Елена Минева-Танова, управител на транспортната фирма „Риве транспорт“ од Богданци.

Речиси во иста насока се и информациите што ги добивме од „Интер Глобус“ од Струмица:



ПОГОЛЕМИ КОНТРОЛИ, ПОДОЛГИ ЧЕКАЊА, НЕРВОЗИ И МАЛТРЕТИРАЊА НА ВОЗАЧИТЕ И ВОЗИЛАТА, ВКЛУЧУВАЊЕ ВТОР ВОЗАЧ, ПРЕЧЕКОВИ РОКОВИ ОД ДОГОВОРИТЕ ЗА ПРЕВОЗ СКЛУЧЕНИ СО КОМПАНИИТЕ И, СЕ РАЗБИРА, ДОПОЛНИТЕЛНИ ТРОШОЦИ, КОИ ГИ НАМАЛУВААТ ПРИХОДИТЕ НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ

лицата, кои го уживаат правото на слобода на движење во согласност со правото на ЕУ така што наведената измена значи дека од 7 април се проверуваат и тие категории на лица. Од друга страна, државјаните на трети земји, сега мораат посебно внимание да обратат на условите за влез, на пример, во Република Хрватска, каде што е потребна валидна патна исправа, која мора да важи барем три месеци по планираниот датум за заминување од земјата, а мора да биде издадена во последните 10 години. Исто така, мора да бидат оправдани целта и условите за престојот во земјата, а треба да се имаат и доволно средства. Во базата на податоци не смее да биде издадено предупредување за забрана за влез во земјата и лицето не смее да претставува закана за јавниот поредок, меѓународната сигурност, јавното здравје или меѓународните односи на која било земја членка на ЕУ.

И што се случува на терен? Новата Шенгенска регулатива што почна да се применува пред Велигденските празници веднаш предизвика километарски колони на границата помеѓу Словенија и Хрватска, при што на некои премини се чекаше од два до три и пол часа. За да им го олесни чекањето на

мание на граничните служби. На почетокот, словенечката полиција ги скенираше сите пасоши, без оглед на тоа дали патниците доаѓаат од земја членка на ЕУ или не, што предизвика големи гужви и на словенечката и на хрватската граница, односно и при влез и при излез. Ваквите непријатни случувања на надворешните граници на ЕУ, каде што нашите превозници влегуваат и излегуваат од Унијата, и во Хрватска и во Словенија предизвика реакции дека новите

– Повеќе се чека и контролите на граничните премини на Хрватска и Словенија, односно на влезот и излезот од Шенген-зоната, временски се подолги. Со тоа, нашето работење е потешко, а во таа насока и кај нас имаме укажувања од нашите царински работници за зголемени проверки на лиценците и на сличната документација. Сето тоа одзема и повеќе време, а според некои искажувања, тоа сега се користи и се форсира од компаниите во ЕУ да возат



главно нивните транспортни фирми, а нам сè повеќе ни оставаат да ги покриваме подрачјата од поранешна Југославија и од балканскиот регион. Досега имавме среќа со старите коминтенти, инаку сè потешко е натаму да се фати нова тура – вели Бошка Терзиева, управител на струмички „Интер Глобус“, транспортна фирма чиј главен приоритет се транспорти на релација од Македонија за Германија и обратно.

Интересно искажување добивме и од Здраве Петрески, управител на „Заг Транс“ од Прилеп:

– Паднат компјутерски систем, колони, стоење и чекање со часови, три или четири во просек... Ова сè почесто ни се случува

КИЛОМЕТАРСКИ КОЛОНИ НА ГРАНИЦАТА ПОМЕЃУ СЛОВЕНИЈА И ХРВАТСКА, ЧЕКАЊА СО ЧАСОВИ, ПА АКО ПОРАНО ЕДНА ТУРА КОН СРЕДНА ЕВРОПА ТРАЕШЕ 10 ДЕНА, СЕГА СЕ РАЗВЛЕКУВА И ДО 15 ДЕНА

на границите на ЕУ. Контроли на влез и на излез во Словенија, па на влез во Хрватска, влез во Србија, контроли, контроли... а досега беше – си тргнал од Холандија – контрола, па дури кога излегуваш од ЕУ на Хоргош уште една контрола, и толку. Новините сега се одразуваат на нашето работење, кое е отежнато и со повеќе чекање и нервози, па ако порано тура се правеше за 10 дена сега се прави за 15 дена, и тоа ако чекањето на еден граничен премин е само два часа – посочува Петрески, кој наведува дека возат главно по поранешните ЈУ-републики, но и во: Полска, Романија, Германија и Турција.

Ништо подобро не си поминале ниту возачите на скопски „Оли Шпед“.

– Сè почесто има доцнење во превозите зашто како резултат на новите правила за гранична контрола во Шенген-зоната по границите се чека со часови. На тоа реагираат и клиентите. Велат дека не се запазуваат договорените рокови за испорака. Губиме и по 20 часа во чекање во една насока, зашто заглавуваме и на Хоргош во Унгарија и во Батровци во Хрватска, каде што контролите се зголемени што предизвикува колони на возила и по 10 километри. Поради тоа, пуштаме по еден возач плус, односно возиме и со по двајца возачи, затоа што едниот што го троши времето одредено за возење во чекање, кога ќе се одмора, другиот ќе вози и обратно. Сепак, сето тоа е трошок, кој оди на сметка на планираните приходи, кои со тоа само се намалуваат – вели Боби Јордановски, управител на „Оли Шпед“, кој потенцира дека неговата фирма, генерално, вози за Балканските земји, плус Германија, Словачка и Австрија.

Ј.Б.

Не само на границите

Нови правила за движење и по патиштата во Европа



Правилата за движење на странци во Европа значително се променија во некои земји, со новитети, кои влегоа во сила од 1 април. Така, на пример, има нова такса во: Париз, Лион и Гренобл, каде што граѓаните на други земји, кои влегуваат во овие француски градови, треба да покажуваат еколошки сертификат на возилата заради заштита на воздухот, познат како CRIT Air. Цената му е 4,18 евра, а казната, доколку не се поседува, изнесува 135 евра. Мерката е насочена за проширување на зоните со ниски вредности на штетни гасови во цела Европа.

Во меѓувреме следува и друга новина, според која странските автомобили во Германија нема да можат да возат бесплатно со неограничена брзина по автопатиштата во земјата.

Висината на надоместокот за неограничено движење ќе зависи од влијанието на возилото врз животната средина, па според прелиминарните информации, на почетокот ќе се воведат 10-дневни пропусници за 5 евра за „чисти“ возила и до 15 евра, за оние кои го загадуваат воздухот во поголема мера. Германските возачи исто така, ќе плаќаат таков данок, но трошоците ќе бидат усогласени со пониски годишни такси за возилата. И Австрија веќе има план за таков тип „вињети“, кои ќе чинат 8,90 евра за 10 дена.

Кога сме веќе кај вињетите, Европската комисија подготвува предлог за промена на патарините, па автомобилите во иднина ќе плаќаат според нивото на штетни гасови, кои ги испуштаат. Велат дека ова најверојатно ќе го означи крајот на системот со вињети, а оваа информација е потврдена и од страна на Европската асоцијација на автомобилски производители (ACEA), која изјави дека ги поддржува плановите на ЕК – да се плаќаат патарини според нивото на емисии. Но, производителите треба да декларираат соодветни показатели, врз основа на реален трошок на гориво.

По ова, ако новите предлози се претворат во директива, дел од земјите каде што се наплатуваат вињети: Австрија, Унгарија, Словенија, Бугарија... ќе треба да изградат скапи системи за наплата на патарините. Се планира реализацијата на средствата од патарини и вињети да биде приближно иста како досега, но да се распределува така што возилата со мали и економични мотори да плаќаат помалку, а оние со големи и моќни мотори – повеќе. Најпогодени од ова ќе се „тешките“ автомобили, кои се сосема мал дел од возилата на патиштата, но испуштаат околу една третина од стакленичките гасови. Зголемувањето на таксите веројатно ќе ги принуди превозниците да ги реновираат своите флоти, што ќе биде и првиот обид да се воведо единствено законодавство за патарини за целата ЕУ. Познато е дека моментално постои директива само за товарните превози, а за патнички автомобили, секоја влада сама ја дефинира законската рамка. Евентуалната нова европска директива, исто така нема да ги принудува поединечните земји да донесат конкретни шаблони и тарифи за патарините, па секоја земја сама ќе одредува колку ќе наплаќа како патарина, што ќе се прави со заеднички принципи и правила.

Се разбира, на ова веќе има реакции од страна на земјите каде што се плаќаат вињетите, а кои тврдат дека ова е побезбеден и поевтин начин да се соберат патарините, отколку да се прават и градат наплатни станици, кои ќе мора да имаат модерни и современи системи за да се реализираат законските регулативи замислени од ЕК. Најавено е дека прецизниот текст за евентуалните промени во споменатата насока ќе биде објавен на 31 мај, по што тие ќе мора да бидат одобрени од Европскиот парламент и од земјите членки на ЕУ.

МИЛЕ ДИМИТРОВСКИ

Претседател на Комората на овластени архитекти и овластени инженери на Република Македонија



СЕКОЈ НОВ ПАТ Е ПРИДОНЕС ЗА ДРЖАВАТА И ЗА НЕЈЗИНИТЕ ГРАЃАНИ

Во последниот инвестициски циклус е навистина направен напор да се подобрат состојбите со патната инфраструктура, но ќе бидат потребни уште многу години и многу пари сето тоа што е направено да се одржи во добра кондиција и за подолг период

» Господин Димитровски, Република Македонија во изминатите години реализира интензивни и многубројни инвестиции во патната инфраструктура во повеќе региони на државата. Каква е Вашата оценка за новоизградените патни правци, гледано и од економски аспект, но и во однос на квалитетот на патиштата според мислењата и оцените на архитектите и инженерскиот кадар?

Ние не можеме во почетокот да дадеме оценка за економската страна на развојот на патната инфраструктура, бидејќи тоа е процес на инвестирање и поврат на

инвестицијата, која треба да се анализира од сите аспекти на учеството на патната инфраструктура во развојот на државата, во развојот на туризмот, индустријата, динамиката на движењето на населението, миграциите и слично. Времето ќе покаже дали студиите за изградба на патиштата и реалната реализација и користењето на патните делници ќе ги дадат очекуваните резултати.

Што се однесува на квалитетот на патиштата, тоа е повеќе прашање на евалуација, која тековно ќе се извршува. Секој нов пат е придонес за државата и нејзините

граѓани. Евалуациите ќе покажат каков е квалитетот на патиштата во однос на техничката изведба и трајноста, но уште повеќе и категоризацијата на изграденото во однос на безбедноста на поедините делници.

» Генерално земено, во изминатите десетина години, Владата и надлежното министерство за транспорт и врски најпрвин стартуваа со изградба на патната мрежа од пониска категорија – локалните патишта, а во последните години имаме силен инвестициски циклус и кај патиштата од прва категорија – автопатиштата, магистралните и експресните патни делници. Кој е Вашиот коментар за реализираното во нашата земја по категории на патиштата и дали со олку силен инвестициски циклус во патната инфраструктура можеме да го достигнеме европскиот просек?

Европскиот просек тешко се достигнува затоа тоа што тој има континуирано инвестирање во нови и подобрување на постојните патни делници. Во последниот инвестициски циклус е навистина направен напор да се подобрат состојбите во оваа сфера, но ќе бидат потребни уште многу години и многу пари сето тоа што е направено да се одржи во добра кондиција и за подолго време. Инвестицискиот циклус не завршува со завршетокот на градбата на патиштата туку токму тогаш започнува нов циклус на експлоатација, менаџирање и одржување на патната мрежа.

» Кога станува збор за патиштата, од првостепено значење се токму реконструкциите и одржувањето на постојната патна мрежа. Како стоиме на овој план како држава?

Оваа зима, поради снегот и студот, кој траеше долго време, се покажа дека понекогаш се потребни многу пари и напор во краток период за да ја одржиме постојната мрежа во добра кондиција и употребливост. Но, ние корисниците на патиштата сме упорни и ги подзабораваме тие напори во текот на зимата и веднаш бараме да започне пролетното одржување на патната мрежа. Тони и тони фрлена сол и ситен песок треба да се соберат од патиштата бидејќи тие стануваат нова закана за безбедноста и за квалитетот на патната мрежа. Можеби правот е невидлив, но и тој е опасен. Оваа година се фрлаше сол помешана со многу ситен песок, скоро прашина, која долг период ќе влијае на загаденоста на воздухот со РМ 10 честички. Потоа, корисниците веднаш ќе бараат да се скрати зеленилото покрај патиштата, бидејќи тоа некаде ја спречува видливоста, па да се освежи хоризонталната сигнализација и сè така...со нови и нови потреби и предизвици. Паралелно со развојот на патната инфраструктура мора да се вложува во зголемување на капацитетите за менаџирање на патната мрежа и за нејзино одржување. Многу брзо треба да се воочат слабостите од недостаток на



ИМАЈЌИ ЈА ПРЕДВИД КОЛИЧИНАТА НА ИНВЕСТИРАНИ ПАРИ, НАСОКИТЕ И ПРИОРИТЕТИТЕ ПРОКЛАМИРАНИ ОД ЕВРОПСКАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА ВО ДЕЛОТ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА СЕ СЛЕДАТ СО ДОБРО ТЕМПО И КАЈ НАС, НО СЛЕДЕЊЕТО НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПОЛИТИКИ НЕ Е ЕДНОКРАТЕН ПРОЦЕС, ТУКУ СЛОЖЕН СИСТЕМ НА ИНВЕСТИРАЊЕ НА ПОДОЛГ РОК

места за одмор, при патувањето. Не треба да се задоволеме со едноставни оценки од типот дека е добро дури и одлично, кои значат само во моментот кога се изречени туку прашањата треба да се поставуваат и одговараат секојдневно, бидејќи патиштата и сообраќајот се динамична состојба која се менува не само од ден на ден, туку од час во час.

» Ако гледаме севкупно во оваа област, колку Република Македонија ги следи насоките и приоритетите прокламирани од европската транспортна политика во делот на патната инфраструктура?

Имајќи ја предвид количината на инвестирани пари, насоките и приоритетите прокламирани од европската транспортна политика во делот на патната инфраструктура се следат со добро темпо и кај нас, но уште еднаш нагласувам дека следењето на транспортните политики не е еднокретен процес, туку сложен систем на инвестирање на подолг рок.

» Вие бевте член и на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на

патиштата – РСБСП и го предведевте неговиот Научен совет. Оттука ни се наметнува прашањето колку квалитетот на патната мрежа, па и обезбедноста со крајпатна инфраструктура влијаат на (не)безбедноста во сообраќајот на патиштата во нашата земја?

Крајпатната инфраструктура на новоизведените патишта треба отсега натаму да се планира и таа навистина не директно туку индиректно влијае на учесниците во сообраќајот. Бидејќи човекот е битен фактор во сообраќајот, на неговите особини да управува со возилото треба да се влијае со низа индиректни мерки: места за одмор, услови за одмор, рекреација, зеленило, отстранување на мегабанери, атрактивни содржини за задржување за време на одморот и сл. Можеби со квалитетот на патната подлога ќе го следиме просекот на европските држави, но во останатите елементи треба уште многу да се работи.

» Можете ли да ни најавите некои активности што ќе ги преземе Комората на овластени архитекти и инженери на Република Македонија во однос на нис-

коградбата во нашата земја во наредниот период?

Комората на овластени архитекти и овластени инженери на Република Македонија е составена од 12 професионални оддели и секое од нив, но и секој поединец член на Комората може да даде придонес за подобрување на состојбите. Како што знаете покрај одделенијата за архитектура, градежништво, електротехника, машинство, урбанизам, во Комората се и одделенијата за геодезија, геотехника, сообраќај, животна средина, заштита при работа, противпожарна заштита, но и за енергетската ефикасност. И од насловите може да се види дека секое од нив има надлежност да работи на подобрувањето на состојбите во оваа област, па дури и оние кај кои насловот не имплицира директна врска. Патната инфраструктура е заедничка работа на државата, на службите за одржување на патиштата и на корисниците на патот и секој од нив може да придонесе за нејзиното подобрување.

Ј.Б.



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Ваш **ВЕРЕН ПАРТНЕР**
за **ДКВ картички**

тел: +389 (0)2 32 98 967 лок. 109 | моб: +389 (0)76 34 40 40 | факс: +389 (0)2 32 98 968 | e-mail: dkv@amerit.org.mk

А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

**ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE**

RU



[МАЈ]

ВОЗАЧИ

	Среда,	03.05.2017
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	04.05.2017
	Петок,	05.05.2017
ОБУКА	Вторник,	09.05.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник,	16.05.2017

УПРАВИТЕЛИ

ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	04.05.2017
ОБУКА	Среда,	10.05.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	17.05.2017

АДР

ОБУКА	Четврток,	11.05.2017 [9:30 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	18.05.2017

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Четврток,	11.05.2017 [9:30 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	18.05.2017

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

тел. **02/ 32 98 967** лок.130
e-mail: obuka@amerit.org.mk

За транспортерите што возат за Турција



ИЗМЕНИ ВО НАЧИНОТ НА ПРЕВОЗ НА СТОКА СО ТИР-КАРНЕТ

Од 25 април, превозниците, кои транспортираат стока со ТИР-карнет, задолжително ќе мора да поднесат преддекларација преку ТИР-ЕПД или преку новиот систем ТИРКУС, пред пристигнувањето на возилото на царинската територија на Република Турција

Турската царина неодамна објави информација за нова регулатива во врска со начинот на превоз на стока со ТИР-карнет, која стапува во сила на 25 април оваа година, а која вклучува некои специфики и новини што треба да ги запазат и македонските патни транспортери, кои превезуваат стоки кон и од Република Турција. Информацијата беше проследена и

од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, а за новата измена информираше и Царинска управа на Република Македонија.

Имено, согласно со одлуката од турската царина, од 25 април годинава превозниците, кои транспортираат стока со ТИР-карнет, задолжително ќе мора да поднесат информација (преддекларација)

преку ТИР-ЕПД или преку новиот систем ТИРКУС (TIRCUS), пред пристигнувањето на возилото на царинската територија на Република Турција. Електронската преддекларација мора да биде доставена до царинската испостава на влезот во Република Турција.

ТИР-карнетот нема да биде прифатен доколку не е поднесена преддекларацијата. Доколку преддекларацијата се достави по пристигнувањето на возилото на царинската територија на Република Турција таа ќе биде предмет на контрола согласно со анализата на ризик.

Користењето на ТИР-ЕПД апликацијата е бесплатно за корисниците на ТИР-карнети, а оваа услуга можат да ја прават и шпедитерите, со најавување на корисникот на ТИР-карнети во системот. Од СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ апелираат сите корисници на ТИР-карнети, кои сè уште немаат добиено корисничко име и лозинка за користење на ТИР-ЕПД апликацијата, да се јават во АМЕРИТ на телефонскиот број 02/3298 967 лок. 109 или на e-mail: amerit@amerit.org.mk.

АМЕРИТ, како гарант на ТИР-системот на територијата на Република Македонија им стои на располагање на македонските патни транспортери за помош при испраќање на преддекларацијата преку системот ТИР-ЕПД, кој е прифатен и се применува во оваа наша најстара транспортна асоцијација веќе неколку години со посредство и со целосна логистика од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ.

Ј.Б.





PREMIUMCONTACT 6 – НОВИ, БЕЗБЕДНИ И УДОБНИ ПНЕВМАТИЦИ НА CONTINENTAL

Новите пневматичи на Continental се успешна комбинација на безбедност, удобност, спортски дух и одржливост

Со новите PremiumContact 6 пневматичи, во Continental успеаја да го спојат удобното со спортското, доаѓајќи до нови решенија за максимална безбедност, висока удобност при возењето и уникатен дизајн на шарата за супериорно управување. Како и неговите претходници, ContiSportContact 5 и ContiPremiumContact 5, сега и новиот PremiumContact 6 пневматик нуди врвни перформанси на сопирање, особено на влажни коловози, а експертите во Continental во Хановер развија решенија кои овозможуваат значителен напредок и во другите параметри на пневматичите, без да се намали нивната висока безбедност.

Главната цел на новите PremiumContact 6 е да достават бескомпромисна безбедност – вели д-р Буркард Вајс, раководител на линијата за развој на пневматичи ЕМЕА / Америка ОЕ и Промена во Continental.

Создавањето на пневматик што е толку избалансиран да може да го задоволи овој предизвик, а кој во исто време нуди и максимална удобност и прецизност, динамично возење, како и голема километража и низок отпор на движење беше голем предизвик и огромен мотиватор – додава Вајс.

Иновациите на Continental вклучуваат ново синтетичко соединение на аморфен силициум, за подобрување на сопирањето на кратки растојанија на влажни коловози во сите сегменти на возилото, па на етикетата на ЕУ за пневматичи, новите PremiumContact 6 го имаат достигнато врвниот „А“ рејтинг за управување на влажни коловози. Хемичарите и инженерите во Continental исто така имаат поставено нова основа за забележително подобрување во километражата, отпорност при сопирање и удобност, за што се направи комбинација од полимер отпорен на абразија и еластична шара на текстурата на пневматикот. Како резултат на тоа, новите PremiumContact 6 забележуваат подобрување од 15 проценти во километражата, споредено со нивниот претходник, а во исто време, бучавата во ентериерот и екстериерот од пневматичите е намалена за околу десет проценти. Уште еден клучен фактор беше овозможувањето на спортско управување во сите модели на автомобили, за која цел е усвоен „Shoulder design“ на високотехнолошкиот пневматик SportContact 6, во комбинација со асиметрична геометрија. Овој „напреден макро-блок дизајн“ имплементира долги блокови, кои меѓусебно се поддржуваат, обезбедувајќи дополнителен контакт

со коловозот. Резултантната комплексна блок-структура во рамото на пневматикот е способна многу ефективно да пренесе дури и екстремно високи сили, како оние кои се генерирани во свиоците. Асиметричната структура во шарата, обезбедува слично ниво на перформанси во пренесувањето на силата во страничните насоки. Ова им дава на PremiumContact 6 пневматичите својства на ракување, кои се за 3 % подобри од оние на ContiSportContact 5. Достапниот асортиман вклучува пневматичи за модели на автомобили од средна класа до SUV сегментот.

Continental развива интелигентни технологии за транспорт на луѓе и добра. Како сигурен партнер, меѓународен автомобилски добавувач, производител на гуми и индустриски партнер, обезбедува одржливи, безбедни, удобни, индивидуални и поволни решенија. Во 2016 година, компанијата генерираше продажба од 40,5 милијарди € со своите пет дела: шасија, безбедност, внатрешност, гуми и ContiTech. Моментно, Continental има вработено повеќе од 220.000 луѓе во 56 земји, а Одделот за пневматичи има 24 производствени и развојни локации ширум светот. Широката палета на производи и континуираните инвестиции во R&D даваат голем придонес за ефективна и еколошка ефикасна мобилност. Како еден од водечките светски производители на гуми со повеќе од 50.000 вработени, Одделот за пневматичи оствари продажба од 10,7 милијарди € во 2016 година.

Овие пневматичи може да ги најдете во салоните на Мото Центар.

Патнички и лесни пневматичи за камиони



Continental е еден од водечките производители на патнички и лесни пневматичи за камиони во Европа и четврт по големина светски производител на патнички гуми во оригинална опрема на пазарот на замена. Главниот фокус на развој на премиум-брендот Continental е да се оптимизираат сите безбедносни карактеристики, истовремено, симултано минимизирајќи го отпорот при тркалање.

Неопходна алатка во меѓународниот транспорт со ЕУ, а и со Турција



СЕ ЗА ТИР-ЕПД АПЛИКАЦИЈАТА

Оваа рубрика е наменета за прашања од читателите на списанието „Транспорт и логистика“, на кои ќе се потрудиме да ги обезбедиме соодветните одговори. Се разбира, прашањата што ќе ги поставувате треба да бидат од областа што ја покрива нашето списание, а тоа значи сè што се однесува на транспортот и логистиката

Како можам да ја користам ТИР-ЕПД апликацијата?

Вашето корисничко име и лозинка ќе ги добиете на барање на националната асоцијација, а тоа во Македонија е АМЕРИТ, на телефонскиот број: 02/3298 967 лок. 109, е-мејл: tirepd@amerit.org.mk. Користењето на ТИР-ЕПД апликацијата е бесплатно.

Во кои земји е задолжително испраќање на преднајава и во кои може да се испрати ТИР-ЕПД?

Поднесувањето на информација (пред-декларација) пред пристигнувањето на возилото на царинската територија е задолжително за сите земји членки на ЕУ, а од 25 април поднесувањето на ваква информација е задолжително и во Турција. Со ТИР-ЕПД апликацијата можете да испраќате информација пред пристигнувањето на возилото на царинските територии на: Австрија, Авганистан, Белорусија, Белгија, Босна и Херцеговина, Бугарија, Хрватска, Чешка, Естонија, Финска, Франција, Грузија, Германија, Грција, Унгарија, Иран, Италија, Казахстан, Киргистан, Латвија, Литванија, Македонија, Молдавија, Холандија, Полска, Романија, Русија, Србија, Словачка,

Словенија, Турција, Украина, Узбекистан.

Статусот на мојата декларација (изјава) е „Неиспратена/ необработена“. Што треба да сторам?

Обидете се со повторно вчитување (освежување) на страната со притискање на F5 или со користење на иконата за повторно вчитување (освежување – Refresh) во близина на полето за адреса во Вашиот пребарувач. Доколку статусот не се промени и по повторното вчитување (освежување) на страната, контактирајте ја службата за поддршка на TIR-EPD на tirepd@iru.org.

Статусот на мојата декларација е „Испратено – Чека на одговор“ и не се менува повеќе од 30 минути. Што треба да сторам?

Обидете се со повторно вчитување (освежување) на страната со притискање на F5 или со користење на иконата за повторно вчитување (освежување – Refresh) во близина на полето за адреса во Вашиот пребарувач. Доколку немате добиено единствен референтен број (MRN) по 30 минути и ништо не се менува откако ќе ја освежите страницата, обидете се со повторно испраќање на

Вашата TIR-EPD декларација. Доколку и по ова состојбата не се промени, контактирајте ја службата за поддршка на TIR-EPD на tirepd@iru.org.

Морав да коригирам одредени информации во EPD-декларацијата испратена до Естонија. Откако одново ја испратив, не добив никаков одговор од царина. Во што е проблемот?

Естонскиот царински систем доделува само еден единствен референтен број (MRN) по ТИР-карнет. Имено, по исклучок, за Естонија треба да направите измени на EPD-декларацијата, која веќе била испратена. За да измените веќе испратена EPD-декларација, притиснете ја опцијата Amend (Измени) во паѓачкото мени од копчето „Action (Дејство)“ на линијата која соодветствува со оваа EPD-декларација.

При пополнување на информациите за бројот и валидноста на ТИР-карнетот, се прикажува пораката за грешка: Error. Your declaration cannot be saved (Грешка, вашата декларација не може да се зачува). Која е причината за ова?

Можеби имате внесено погрешен број на ТИР-карнет. Проверете го Вашиот број на ТИР-карнет и обидете се повторно. Уверете се дека нема друг корисник од вашата компанија кој се обидува да ги поднесе информациите на истиот ТИР-карнет. Системот не прифаќа влез на податоци за истиот ТИР-карнет од двајца различни корисници.

Не ги гледам претходните EPD-декларации и пораки од царина. Што треба да сторам?

Кликнете на копчето за проширување лево од бројот на ТИР-карнетот, за да ја видите историјата поврзана со потребниот ТИР-карнет. Апликацијата за TIR-EPD декларацијата ги зачувува сите EPD-декларации, кои ги имате создадено и поднесено во текот на минатата година. Можете да вршите пребарување на EPD-декларациите преку: бројот на ТИР-карнетот, државата каде што била поднесена TIR-EPD декларацијата, името и кодот на царинската служба каде што била поднесена TIR-EPD декларацијата, регистрацијата на возилото, референтниот број на преддекларацијата, периодот. Доколку испратите повеќе од пет верзии од EPD-декларацијата за истиот ТИР-карнет, апликацијата ќе ги прикаже само последните пет. Сепак, штом ќе примите одговор од царина за која било од верзиите, одговорот ќе биде прикажан на главната страна во делот „EPD декларации и одговори од царина“. Контактирајте ја службата за поддршка за TIR-EPD декларацијата на tirepd@iru.org.

Мојата EPD-декларација беше одбиена. Која е причината?

Причината за одбивање е прикажана во „Историја на пораки (Message history)“. До неа може да се пристапи на следниот начин: од почетната страница за TIR-EPD, доколку кликнете на линкот „Одбивање (Rejection)“ во делот „Електронски преддекларации и одговори од царина (EPDs and customs replies)“. Од страната „Погледни ги сите електронски преддекларации (View all EPDs)“, доколку кликнете на линкот од царинската служба на која била испратена TIR-EPD декларацијата за одреден ТИР-карнет. Доколку имате добиено една од следните пораки: Кодот на стоката не е валиден: проверете ги вашите TARIC и TN VED кодови. Имајте предвид дека доколку ја испратите EPD-декларацијата во Бугарија или во Германија, TARIC кодот (кодот за интегрирана тарифа на европските заедници) мора да содржи 8 цифри. Доколку не сте сигурни за избраниот код, користете ја иконата со двоглед веднаш до полето за TARIC/TN VED код и изберете код, обележан со син линк. Невалиден EORI број (број за регистрација и идентификација на економски оператори): Еден од наведените EORI броеви (на вашата компанија/Испраќач/Примач) не е валиден. За да ја проверите валидноста на EORI бројот, кликнете на иконата со двоглед веднаш до полето за EORI. Погрешна царинска служба (канцеларија): царинската испостава која ја имате избрано не е наменета за вашиот тип на транспортна операција. Обидете се со избор на друга царинска испостава. Царинскиот систем веќе има обработено преддекларација за овој ТИР-карнет, а е поднесена претходно. Не треба да испратите друга електронска преддекларација (EPD). Времето за презентирање на стоката на царина

измина: Доколку имате намера да го извршите овој транспорт, повторно испратете ја вашата електронска преддекларација.

Не можам да ја најдам потребната царинска испостава на листата. Што треба да сторам?

Доколку не сте сигурни за името на царинската испостава, може да се обидете да ја пребарате според кодот. Доколку не е на листата, може да не контактирате на tirepd@iru.org. Ние ќе Ви препорачаме која царинска испостава треба да биде избрана или, доколку е потребно, ќе ја обновиме листата на царински испостави.

Царинскиот службеник вели дека не може да ја види мојата електронска преддекларација (EPD) во царинскиот систем. Како треба да постапам?



Проверете во апликацијата за EPD-декларацијата дали статусот на Вашата EPD декларација е „Добиена потврда – одете на Царина – Confirmation received – go to Customs“. Прочитајте ги предупредувањата за TIR-EPD декларацијата за да знаете за какви било технички проблеми во царинскиот систем на различни земји. Контактирајте одговорно лице во Вашето здружение или од тимот за поддршка за TIR-EPD (tirepd@iru.org) преку електронска пошта и наведете ги сите важни детали. Доколку не биде откриена никаква причина и возачот е испратен на брокер, замолете го да ја задржи потврдата од брокерот и потоа пренесете (соопштете) ја ситуацијата во Вашето здружение. Случајот ќе биде проследен од здружението и од Меѓународната унија за патен транспорт (IRU).

Царинскиот службеник одбива да ја прифати мојата EPD-декларација и го испраќа возачот кај шпедитер/брокер. Зошто?

Побарајте од вашиот возач да ја дознае причината за одбивањето од царинскиот службеник. Доколку причината за одбивањето е јасна, на пример, незадоволителен опис на стоката, направете ги потребните

промени во EPD-декларацијата и повторно поднесете ја. Доколку причината не е јасна, инсистирајте да биде повикан раководителот на смена на царинската служба. Контактирајте одговорно лице во вашата асоцијација (АМЕРИТ) или од тимот за поддршка на TIR-EPD декларација (tirepd@iru.org) преку електронска пошта и обезбедете ги сите важни детали. Доколку не е можно да се реши ситуацијата додека возачот е на граничниот премин и мора да ги користи услугите на брокер, побарајте од него да ја задржи потврдата од брокерот и потоа пренесете (соопштете) ја ситуацијата во вашата асоцијација. Случајот ќе биде проследен од асоцијацијата и од Меѓународната унија за патен транспорт (IRU).

Царинскиот службеник во Естонија вели дека мора да се пополнат податоците од „Потврдата за одобрување на патно возило“?

Меѓу Естонската царина и Меѓународната унија за патен транспорт (IRU) е договорено дека затоа што овие информации не се задолжителни за Европската Унија, царинските службеници ќе го задржат ова поле празно и ќе продолжат со обработката на EPD-декларацијата.

Како треба да продолжам кога ја испраќам EPD декларацијата за т.н. Ro-Ro транспорт од Пендик (Турција) до Трст (Италија)?

По приемот на единствениот референтен број (MRN) од италијанската царина, користете ја функцијата Ro-Ro, достапна преку копчето „Дејства (Actions)“ во однос на EPD-декларацијата испратена во Италија на страницата „Погледнете ги сите EPD-декларации (View all EPDs)“. Можете да ги користите „Инструкциите за Ro-Ro (Ro-Ro Instructions)“ достапни во делот „Упатства за корисникот на TIR-EPD (TIR-EPD User Guides)“.

О.М.

Илегалните мигранти – постојана закана на патиштата



ТРАНСПОРТЕРИТЕ МОРА ДА ГИ ОБЕЗБЕДАТ ВОЗИЛАТА ОД „СЛЕПИ ПАТНИЦИ“

Доколку при проверките надлежните служби откријат илегални мигранти, следува парична казна и до 2.000 евра за секој „слеп патник“ што ќе ви биде пронајден во возилото

Транспортните компании и нивните возачи мора да ги обезбедат возилата од т.н. „слепи патници“. Секое лице што се крие во или на возилото за да избегне легално преминување преку граничната линија и проверка од граничните служби, се третира како „слеп патник“. Доколку не го проверите возилото или при проверка ви најдат „слепи патници“, ви следува парична казна (во некои ЕУ држави позната како „граѓанска казна“). Може да се соочите со казна до 2.000 евра за секој „слеп патник“ што ќе ви биде пронајден во возилото. Подложни на казна се и возачот и транспортната компанија.

Обезбедете го вашето возило

Компанијата и возачот може да бидат казнети ако нема ефикасен систем за обезбедување на возилото или ако тој не се користи правилно. За компанијата ефикасниот систем за обезбедување вклучува: пишано упатство за возачите како да го

користат системот за обезбедување, потоа алатки за ефикасно обезбедување на возилото, товарот и товарниот простор, обука на возачите за користење на системот и алатките за обезбедување, листи на проверки (чек-листи) за возачите и проверка на возачите дека ги следат дадените инструкции. За возачите, ефикасниот систем за обезбедување вклучува: поставување безбедни алатки (на пример, катанци, печати, пломби, „сајли“...) по натоварот или истоварот, проверка на безбедносните алатки по секое застанување и пред влезот во некоја држава, бележење на проверките во листата на проверки.

Проверки од страна на возачот

– Пред натовар: сите засеченици или процепи на церадата од полуприколката/приколката, кои се со должина од 25 см, под итно мора да се поправат или затворат за да се спречи неовластен влез во товарниот дел.

– За време на натоварот: возачот треба да го набљудува товарот за да биде сигурен дека никој нема влезено за тоа време, а и кабината од возилото треба да е заклучена.

– По натоварот: веднаш да се затвори товарниот простор со брава, катанец, пломба... со што ќе се спречи неовластен влез, а сајлите и лентите што се користат мора да бидат неопштетени и да поминат низ сите точки за прицврстување, односно да се затегнати и обезбедени со брава, печат, пломба или друг уред за обезбедување. Во товарниот дел не смее да има точки на влез освен тие што се обезбедени со заклучување, а и кабината од возилото треба да е заклучена.

– За време на патувањето: додека се вози вратите од кабината и товарниот дел секогаш треба да се заклучени. Ако возилото се напушта (паркинг, бензиска и сл.) секогаш треба да се заклучи, а алармот да се активира. Возилото треба да се паркира на безбеден паркинг или на друго место (на пример, ресторан) и доколку возачот јаде, за да може да го надгледува, треба да биде паркирано со вратите на товарниот дел блиску до друго возило или сид, а кога возачот ќе се врати до возилото – треба повторно да го провери за да види дали има знаци на упад во товарниот дел.

Приватните превозници во јавниот градски превоз во Скопје нема сами да ја плаќаат повластената стапка ДДВ од 5 отсто туку данокот ќе им биде пресметан во цената за изминат километар. Ова е одлуката на градските власти на барањата на превозниците, кои реагираа на цената што ја добија за изминат километар и тоа што требаше сами да платат ДДВ. Но, по нивните средби и разговори со градоначалникот Коце Трајановски и со претставници од Секторот за сообраќај, тие добија позитивен одговор на своите барања, по што следуваа и одлука за изменување и дополнување на Одлуката за утврдување вредност на надоместокот за извршени услуги во линискиот превоз на патници од остварен километар, со внесување и на данокот. Овој пропуст и според самите превозници бил направен ненамерно, а исправката со одлуката, поместена во нејзиното образложение, се вршеше со текст изготвен од страна на Техничкиот факултет од Битола, каде што стои дека во анализата на трошоци за километар во јавниот градски превоз од февруари 2017 година, во утврдената вредност не е содржано дали во пресметаната цена за километар е вклучена или не обврската за плаќање на данокот на додадена вредност. Се појаснува и дека во пресметаниот трошок за километар треба да се додаде и ДДВ, согласно со Законот за данок на додадена вредност. – Откако увидовме дека повластената стапка од 5 отсто за ДДВ треба самите да ја платиме, реагиравме до градоначалникот и до Секторот за сообраќај во Град Скопје и побаравме изготвувачот на текстот на одлуката да го допрецизира тоа, иако и претходно беше јасно. Исто така, се согласивме со веќе изготвениот ценовник и договориме цената за изминат километар да се формулира со сите договорени ставки и со контролата на цените на нафтените деривати на секои 14 дена. Генерално, не сме задоволни со оваа цена, бидејќи не се опфа-



НА ПРИВАТНИТЕ ПРЕВОЗНИЦИ ДДВ ЌЕ ИМ БИДЕ ПРЕСМЕТАН ВО ЦЕНАТА ЗА ИЗМИНАТ КИЛОМЕТАР

Овој пропуст и според самите превозници бил направен ненамерно, а неговата исправка се изврши со текст изготвен од страна на Техничкиот факултет од Битола, по што следуваа соодветни одлуки од градските власти

тени сите трошоци, но по април веројатно ќе бидат вклучени и други параметри, како што е оцената за тоа колкав е нашиот удел во превозот на патници, платите и слично – вели Ленин Јовановски, директор на приватното претпријатие „Слобода превоз“.

Реакциите на приватниците од цената, со која беа исплатени за изминат километар, беа поради фактот дека иако била усвоена цена од 62,5 денари, им биле исплатени само по 58 денари за изминат километар, и тоа без ДДВ вкалкуиран во цената.

Во автобус се плаќа и со „Вип“

И претплатниците на мобилниот оператор „Вип“ можат да платат возење во автобус преку своите мобилни телефони. ЈСП информираше дека од 12 април во функција е и плаќањето со мобилен телефон за претплатниците на „Вип“.

– Со ова се комплетира можноста сите граѓани да можат да ги користат услугите на јавниот превоз со што се овозможува полесно плаќање на билетите и за оние лица, кои не го користат јавниот превоз толку често. Се разбира, оваа услуга ќе може да се користи откако ќе се активира, при што прво се праќа бесплатна СМС-порака на бројот 14 11 14, со текст СТАРТ. Со тоа услугата станува активна. Активацијата се прави еднократно, а кога претплатничкиот број е веќе активиран плаќањето се врши само со вртење на бројот 185 и откако ќе се добие сигналот телефонот се доближува до валидаторот. Плаќањето трае неколку секунди, по што претплатникот добива повратна СМС-порака дека плаќањето е успешно. Од ЈСП укажуваат дека корисниците на јавниот превоз се должни пораќата да ја чуваат до крајот на нивното возење. Истовремено, оттаму ги информираат корисниците од „Македонски телеком“ дека овој оператор ја исклучил активацијата за оваа услуга, а тоа значи дека тие можат да

со mobi pay™

ПЛАТЕТЕ БИЛЕТ ВО ЈСП!

ШТО Е МОБИРАУ?
Безплатно плаќање преку мобилен телефон. Активирајте MobiPay и платете брзо и лесно во автобусите на ЈСП Скопје.

КАКО ДА АКТИВИРАТЕ?
Поставете Телеком корисници
Со праќање бесплатна СМС порака со текст START на 14 11 14.
Пристајте Телеком корисници
Автоматски при првото надоолнување на MobiPay ваучер.

КАКО ДА ПЛАТИТЕ?
– На плет во автобусот заврете го бројот 185 на вашиот мобилен телефон.
– Доближете го мобилниот телефон до валидаторот.
– При успешно плаќање на дисплејот ќе се добие сигналот и СМС порака како платар за услугата.

платат билет во автобус само со вртење на бројот 185. Инаку, цената на дневниот билет (платен со мобилен) за едно возење е 40 денари, а на ноќниот билет е 50 денари. Максималниот месечен лимит за купување билети од мобилен телефон е 1.800 денари.

Јубилеј: 25 години постоење како државен орган



ОДБЕЛЕЖАН ДЕНОТ НА ЦАРИНСКА УПРАВА – 14 АПРИЛ

На свеченоста организирана по тој повод беше потенцирано дека од почетокот при осамостојувањето на 14 април 1992 година, низ текот на годините Царинска управа на Република Македонија прерасна во современа царинска администрација, со високи перформанси во своето работење

Царинска управа на Република Македонија, овој април, одбележа 25 години од своето постоење како самостоен државен орган. По тој повод, во нејзиниот амфитеатар се одржа традиционалната свечена церемонија, на која присуствуваа високи претставници на државата, од Владата, од министерствата и од дипломатскиот кор, претставници на науката и бизнис-заедницата, од колегиумот на Царинска управа, како и нејзини соработници и пријатели. Притоа, беше потенцирано дека од почетокот, при осамостојувањето на 14 април 1992 година, низ текот на годините, Царинска управа на Република Македонија прерасна во современа царинска администрација, со високи перформанси во своето работење.

Свеченоста ја отвори министерот за финансии на Република Македонија, Кирил Миноски, кој честитајќи им го јубилејот на царинските службеници истакна дека со текот на годините, покрај промените и предизвиците, кои се случуваа во општеството и во економијата, Царинска управа успеа да се развие во една модерна и ефикасна институција.

Директорката на Царинската управа, Наташа Радеска-Крстевска, во своето обраќање се осврна на успешната работа на Царинска управа во 2016 година и истакна дека постигнатите резултати се јасно видливи и мерливи. Како најзначајно го по-

тенцираше задржувањето на високото 27 место на Република Македонија кај индикаторот Услови за прекугранично тргување, помеѓу 190 земји во светот во најновиот Извештај Doing Business.

Во 2016 година значителен успех беше постигнат и при наплатата на давачките во надлежност на Царинска управа, кога беа остварени приходи во износ од 72,9 милијарди денари. Тоа е за 8,5 %, повеќе од остварените приходи во 2015, а за 5,5 %, повеќе во однос на планираните приходи за 2016 година. Исто така, успешно беа реализирани и два твининг-проекти, и тоа: проектот „Хармонизација на законодавството и постапките со законодавството и добрата практика на ЕУ во областа на акцизите“ (ИПА 2010) и проектот „Завршување на

постапката за пристапување кон Конвенцијата за Заеднички транзитни постапки и Конвенцијата за поедноставување на формалностите во трговијата со стока“ (ИПА 2010) – рече Радеска-Крстевска.

На свеченоста беше презентирано и унапредувањето на системот за селективни контроли што резултираше со намалување на бројот на физички и документарни прегледи, а процентот на пратки процесирани преку зелениот канал (слободно преминување на стоките) беше удвоен од 35 % на 75 %, при истовремено зголемување на бројот на откриени неправилности и дополнителната наплата на царинските и на другите давачки.

Традиционално, на Денот на царината и овојпат беше искажана благодарност на институции и на поединци, кои со својата работа дадоа придонес за успешното функционирање на Царинска управа, како и за поддршката на реформите во царинското работење. За некои од нив, во име на Царинска управа, директорката Радеска-Крстевска додели две плакети и 10 пофалници.

Во рамките на годишното одбележување на царинскиот празник успешно беше организирана крводарителска акција на која својата хуманост ја покажаа над 150 царински службеници.



Како дел од проектот спроведуван со СТО



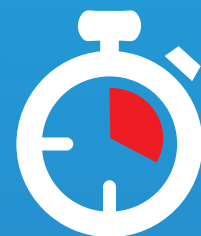
ОБУКА ЗА СПРЕЧУВАЊЕ ПРЕКУГРАНИЧНА ТРГОВИЈА СО ОПАСНИ МАТЕРИИ

Со оваа обука беа опфатени активности за откривање и спречување на прекуграничната трговија на хемиски, биолошки, радиоактивни и нуклеарни супстанции и стратешки стоки за двојна употреба

Во рамките на Проектот за вршење контрола на стратешки стоки, спроведуван од Светска царинска организација (СЦО), а во соработка со Царинска управа на Република Македонија, во почетокот на април беше организирана обука за откривање и спречување на прекуграничната трговија на хемиски, биолошки, радиоактивни и нуклеарни супстанции и стратешки стоки за двојна употреба. Цел на обуката, која се одржа од 4 до 7 април во Царинска управа во Скопје, а на која предавачи беа експерти од СЦО, беше зајакнувањето на националните заштитни капацитети и контрола на движењето на стратешките стоки.

Обуката се состоеше од два дела, при што во првиот дел се дискутираше и разговараше со учесниците од Царинска управа и од надворешните институции, кои беа вклучени во обуката, за разни поединости и искуства со оваа многу сложена материја. Вториот дел се состоеше од обука за учесниците во спроведувањето на контрола, процена на ризик, профилирање, таргетирање, ревизија или оперативни активности.

На обуката учествуваа претставници од: Министерство за економија, Министерство за внатрешни работи, Министерство за одбрана и од Царинска управа на Република Македонија.



РЕЗЕРВАЦИЈА НА ТРАЕКТ, ТУНЕЛ, МОСТ, ВОЗ
ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ МАТЕРИИ

Тел: 02 32 98 967 | e-mail: traekt@amerit.org.mk | www.traekt.mk

По повеќегодишно натегање



ЗЕЛЕНО СВЕТЛО ЗА СПОРНАТА ПАТАРИНА ВО ГЕРМАНИЈА

Германскиот Бундесрат го усвои законскиот пакет за инфраструктура, чиј составен дел е и воведувањето на спорната патарина за автомобили во Германија

Отворен е патот за воведување патарина за автомобили на германските автопатишта, чија примена треба да започне во 2019 година. По повеќегодишно спорење, германскиот Бундесрат го одобри законскиот пакет, кој помина и во Бундестагот, а со кој Европската комисија треба да даде зелено светло за воведување „инфраструктурна такса“. Со тоа, сојузниот министер за сообраќај на Германија, Александер Добринт веќе може да започне со првите чекори за реализација на досега стопираното воведување на патарината, проект кој беше договорен уште во 2015 година, но отворањето постапка против Германија од стра-

на на Брисел, поради кршење на европското право, го стопираше спроведувањето на законите. Притоа, главен камен на сопнување беше критиката дека патарината ќе значи дискриминација на возачите од странство, со оглед на тоа дека на домашните возачи вкупните трошоци за патарина ќе им бидат компензирани преку намалениот данок за автомобили. Добринт во декември 2016 година се спогоди со ЕК да се изврши промена на моделот на плаќање патарина, а бараните измени се содржани во законот што сега го усвои Бундесратот.

Имено, конкретно цените за тарифите за возачите, кои во Германија ќе престојуват пократок период, ќе бидат подиференци-

рани. Сепак, и натаму постои сомневање во поглед на реалноста на планираните приходи од 500 милиони евра годишно, како и за компатибилноста на патарината со европското право.

Бундесратот не ја прифати препораката на надлежните комисии за формирање заедничка посредничка комисија со Бундестагот за „пеглање“ на дилемите, зашто тоа би значело пролонгирање на постапката, а Владата ги отфрли и барањата на сојузните покраини за ослободување од плаќање патарина на автопатиштата во пограничните региони. Инаку, Министерот Добринт вети дека по завршувањето на постапката за донесување на законот ќе се распише европски тендер за водење на системот на патарина.

Ј.С.Б.

Со новата патна иницијатива на ЕК



ИРУ СЕ ЗАЛАГА ЗА ЈАСНОСТ, ЕФИКАСНОСТ И ПРАВИЧНОСТ

Предлозите за законската патна иницијатива на ЕК мора да осигураат дека оваа индустрија останува остварлива и продолжува да ја поддржува економијата на ЕУ

Европската комисија на крајот на мај ќе ја објави серијата на нови предлози, кои би можеле да го променат функционирањето на комерцијалниот патен транспорт во ЕУ. Во врска со ова, Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ) силно се залага за поедноставување и подобро насочено спроведување на постој-

ните правила, наместо додавање на нови правила, зашто без јасност и фер конкуренција, патниот сообраќај ќе има помалку можност да ги поддржува новите работни места, индустријата и економскиот раст. Оттука, ИРУ би сакала да ги види четирите конкретни резултати на законските предлози за патната иницијатива:

- Правилата за пристап на пазарот на патниот стокот транспорт во Европа треба да осигураат дека можат да се спроведуваат на ист начин во секоја земја членка на ЕУ,
- Правилата за возење и времето за одмор за секторот автобуски туризам треба да се развиваат за да му се овозможи на секторот да продолжи да ја игра својата улога, на безбеден и ефикасен начин, со создавање на уште поодржлив транспортен систем за превоз на патници,
- Мора да постои еден интероперабилен систем за наплата на патарини, кој ќе се употребува во ЕУ. Постоенето на различни системи не е практично, одржливо и ефикасно,
- Мора да постои ниво за усогласување помеѓу корисниците и властите, без дополнителни трошоци, даноци или давачки, освен ако не може да се докаже дека корисниците веќе доволно плаќаат.

Во врска со сето ова, Матијас Медге, кој ја води работата на ИРУ во ЕУ забележува:

– Тактиките на заплашување со безбедноста на патиштата од страна на европските синдикати, претставуваат злоупотреба на законодавниот процес и не треба да го одвлекуваат вниманието од овие важни предлози. Секое ново правило не смее да го задуши крвотокот на европската економија. Ние мора да имаме еден сет јасни правила и заеднички извршувања, кои се применуваат низ целата територија на ЕУ, за да се обезбеди фер-конкуренција и за да се зголеми ефикасноста на работењето во корист на сите Европејци – додава Медге.

С.П.Т.

Тригодишната иницијатива веќе дава резултати

I-CVUE за почиста, позелена мобилност во урбана Европа

Во рамките на оваа I-CVUE иницијатива, со користење стимулации веќе се заменети 900 комерцијални возила на бензин или дизел, со позелени, електрични возила

Стимулациите за почисти возила во урбана Европа (I-CVUE) се дел од тригодишната иницијатива, која активно ги поддржа операторите на комерцијални флоти да се префрлат на одржлива електромобилност, при што се заменети 900 комерцијални возила, на бензин или дизел, со позелени, електрични возила. Тоа, обезбеди можност – многу други оператори да можат да ѝ се приклучат на оваа иницијатива, според која развојот на позелени, почисти комерцијални возила е важен за животната средина и за нашите заедници, т.е. со воведувањето на електрични возила во градовите се помага да се обезбеди одржлива иднина за лична мобилност.

Обезбедувајќи обука и менторство на операторите на големите флоти на возила, проектот нуди една огромна студија на случаи за префрлање на електромобилност, притоа советувајќи за најсоодветните видови на електрични возила. Со вклучувањето на десет партнери и финансирање од страна на Европската комисија, I-CVUE првично беше наменета за тестирање на 15 транспортни флоти, но потоа беше проширена на повеќе од 50 флоти.



Граничните услови, релевантни за навлегувањето на електричните возила беа анализирани во шест европски земји: Австрија, Германија, Норвешка, Шпанија, Холандија и Велика Британија. Со анализата, која претставува основа за I-CVUE, се овозможува споредба на конвенционалните возила (дизел или бензин) и приклучокот за хибридни или за електрични возила на батерија. TCO веб-алатката ќе остане на располагање на корисниците до март 2018 година на <http://dsm.icvue.eu>.

С.П.Т.

РСБСП со нова креативна кампања за безбедност во сообраќајот



МЛАДОСТ Е ДА САКАШ ДА ЗБОРУВАШ НА ТЕЛЕФОН, А ЛУДОСТ Е ТОА ДА ГО ПРАВИШ ДОДЕКА ВОЗИШ!

Статистичките податоци покажуваат дека минатата година во Македонија 165 лица го загубиле животот во сообраќајни незгоди, а 25 од нив се на возраст до 24 години

„Младост без лудост“ е новата кампања на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП), која стартуваше неодамна, а ќе трае шест месеци. По многу оценки ова е една од најкреативните, најмасовните и најинтересните кампањи на РСБСП, која се очекува да биде добро прифатена од најмладите, кои се ризична група учесници во сообраќајот, а на кои таа и се однесува.

– Младост е да се поднапиеш, но лудост е да возиш пијан, младост е да сакаш да зборуваш на телефон, а лудост е тоа да го правиш додека возиш. Младост е да си темпераментен, лудост е да возиш брзо и агресивно во сообраќајот. Младоста оправдува многу грешки, но не и во сообраќајот и во



Во рамките на акцијата за безбедност во сообраќајот „Побавно Европо!“

И во Македонија „24-часовен маратон за ограничување на брзината“



Припадниците на Министерството за внатрешни работи и Управата на сообраќајната полиција, третата недела од април, како дел од меѓународниот проект за безбедност во сообраќајот „Побавно Европо!“ ја реализираа акцијата „Speed Marathon“ или „24-часовен маратон за ограничување на брзината“. Оваа акција се спроведува во сите држави кои соработуваат во рамките на меѓународната организација на TISPOL-мрежа на сообраќајната полиција, на 28 земји членки на ЕУ, каде што се изврши засилена контрола на брзината на движењето на возилата. Притоа, секој контролиран возач е алкотестиран, додека сообраќајната полиција, исто така, за време на запирањето на секое моторно возило, кое ја надминало дозволената брзина на движење, го контролираше и користењето на појасите за врзување, како на возачот така и на патниците, и тоа на начинот што го предвидел производителот на возилото.



Фото: www.telegraf.mk

Едно истражување што го објави Европскиот совет за безбедност во сообраќајот, посочува дека зголемената брзина на движење на патиштата за само пет отсто доведува до зголемување на бројот на сообраќајни незгоди со смртен исход за повеќе од 20 отсто што само за себе зборува доволно јасно за неопходноста од спроведувањето на ваквите акции.

МЛАДОСТ БЕЗ ЛУДОСТ!

Младост е да си нескротлив, лудост е да си невнимателен!



сообраќајните незгоди затоа што тие никогаш не простуваат, а последиците се трајни. Ова се дел од пораките, кои РСБСП ги праќа до сите млади учесници во сообраќајот. Со цел да се потсетат младите кои се по-

следелите од непромисленото однесување, во рамките на кампањата, возило кое е уништено од несвесно и неодговорно учество на две млади лица во сообраќајот ќе биде транспортирано до средните учи-

лишта во земјава и на други фреквентни локации каде што ќе биде изложено. Кампањата „Младост без лудост“ ќе биде поддржана од припадниците на МВР, професорите од средните училишта, но и од многу познати личности, меѓу кои: манекенката Катарина Ивановска, актерот Гораст Цветковски, фудбалерот Дарко Глишиќ, водителката Елена Стојановска, Мартин и Стефан од „Некст Тајм“. Како дел од кампањата ќе биде организирана и акцијата „Безбедни млади возачи“, со наградно натпреварување во кое средношколците кои ќе покажат најдобри знаења по сообраќајните правила и прописи ќе добијат ваучер со 50 проценти попуст и целосно бесплатни ваучери за полагање на Б-возачка дозвола.

Инаку, статистичките податоци покажуваат дека во минатата година, во Македонија, 165 лица го загубиле животот во сообраќајни незгоди, а 25 од нив се на возраст до 24 години. Истовремено, лани тешко повредени биле и 2.039 млади лица на возраст до 24 години. Статистиката покажува и дека во просек 25 проценти од сообраќајните незгоди со потешки последици се предизвикани од млади лица на возраст до 25 години. На светско ниво, секоја година околу 1,3 милиони луѓе го губат животот во сообраќајни незгоди, а од нив околу 400 илјади (или околу 31 %) се млади лица.

J.C.B.

РСБСП со апел за поголема одговорност и совесност во сообраќајот

Врзете го појасот спасете си го животот!

Сообраќајните незгоди на патиштата, во кои за жал има и жртви, се причина РСБСП да упати апел до возачите, но и до сопатниците да го врзуваат појасот додека е возилото во движење

Покрај брзото возење, управувањето на возилото под дејство на алкохол, зборувањето на мобилен додека се вози или избегнувањето на врзување појас имаат удел во сè поголемиот број жртви во патниот сообраќај. Ваквата неодговорност и несвесно однесување во текот на возењето, кои се една од главните причини за сообраќајните незгоди на патиштата, а во кои за жал има и жртви, се причина РСБСП да упати апел до возачите, но и до сопатниците да го врзуваат појасот додека е возилото во движење. Од РСБСП укажуваат и дека во европските земји врзувањето појас е задолжително и за лицата, кои се превезуваат на задните седишта, а со таквото одговорно однесување и почитување на законските одредби тие се свесни дека на тој начин се побезбедни додека се во сообраќај. Познато е дека новите возила сигнализираат за појас веднаш штом возачот и сопатникот ќе седнат на седиштето, но интересно е тоа што нашите возачи и нивните сопатници секогаш наоѓаат начин да го исклучат алармот (меѓу другото и со разни блокатори) за да не го користат појасот. Така, тие го врзуваат појасот што потоа го префрлаат зад себе, правдајќи се дека им пречи додека го управуваат возилото и ни за момент не помислуваат дека токму тоа неврзување на појасот може да одигра клучна улога во одредени несакани ситуации, кои можат ненадејно да се појават во сообраќајот. Голем дел од возачите наоѓаат и други начини за да го избегнат појасот, т. е. го користат така што го олабавуваат заради удобност во возењето. Наместен на тој начин, појасот не може да ги заштити доколку се случи сообраќајна незгода. Некои возачи, употребуваат и таканаречен стопер за појаси, односно тие што се решени да не ставаат појас, можат и во новите возила, кои даваат звучен сигнал за ставање на појас да вметнат дел кој се става во местата каде што треба да биде ставен појасот и на



тој начин звучниот сигнал го снемива.

Од РСБСП велат дека се запознаени со сите трикови и начини кои ги користат возачите за да го избегнат врзувањето на појасот, но предупредуваат дека сето тоа тие го прават првенствено на сопствена штета.

– Загрижувачки е тоа што возачите не се свесни дека појасот е поставен за да ги заштити токму нив во случај на сообраќајна незгода, а многупати сме слушнале дека појасот го спасил возачот благодарение на тоа што тој бил совесен и го врзал. Упатуваме апел за одговорност во сообраќајот, до возачите, но и до сопатниците да го врзуваат појасот кога се наоѓаат во возилото, да ја сфатат сериозноста и фактот дека тој е поставен за да ги заштити нив и за да ги намали последиците во случај на сообраќајна незгода – апелираат од РСБСП.

Според едно истражување што го објави Европскиот совет за безбедност во сообраќајот, користењето на безбедносните појаси го намалува ризикот од смртно настрадавање во сообраќајните незгоди за околу 50 отсто.

J.C.B.

Од неодамна по добиената акредитација



МОТО АМЕРИТ ИЗДАВА И АТП СЕРТИФИКАТ ЗА ВОЗИЛАТА

Во текот на март, во МОТО АМЕРИТ беше извршено оценување од страна на Институтот за акредитација на Република Македонија од аспект на воведувањето на системот за квалитет МКС ИСО 17020:2012, при што беше доделен сертификат за акредитација за давање и на оваа нова услуга

Во големата палета на услуги на МОТО АМЕРИТ, новата организациона единица на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, лоцирана во населбата Момин Поток, крај Скопје, од неодамна е додадена уште една – издавање АТП сертификат за возилата. Имено, во текот на март во МОТО АМЕРИТ беше извршено оценување од страна на Институтот за акредитација на Република Македонија во поглед на воведувањето на системот за квалитет МКС ИСО 17020:2012, компетентноста на вработените, соодветната опрема и работен простор за повеќе дејности, меѓу кои и Инспекцијата на возила и опрема за превоз на лесно расипливи производи, при што беше доделен сертификат за акредитација.

Како што е познато, првиот АТП сертификат за возилото се издава врз основа на неговото испитување или со согласност издадена за веќе тестиран репрезент (претставник на тип). Рокот на важење на овој сертификат е шест години, а по исте-

кувањето на важноста на првиот сертификат се врши периодичен преглед и испитување на комората. Периодичниот преглед и испитувањето се вршат во временски



период препорачан од страна на надлежното акредитирано инспекциско тело, а тој период не може да биде подолг од три години, во зависност од состојбата на возилото и разладната комора. Доколку во текот на експлоатацијата на возилото дојде до оштетување или до некакви измени во неговата конструкција, Сертификатот мора да се обнови, т. е. да се направи ново испитување.

Транспортната комора како и придружната опрема мора да имаат трајна плочка од производителот со пропишани информативни податоци, кои се цврсто поставени на видно и лесно достапно место.

АТП сертификатот за усогласеност на стандардите и опремата, издаден од надлежното акредитирано инспекциско тело во земјата на регистрација на возилото, врз основа на извештај од испитувањата на соодветната опрема, се издава согласно со АТП Спогодбата, односно со Договорот за превоз на лесно расипливи прехранбени производи и специјална опрема за нивен транспорт, потпишан од државите, во Женева, на 1 септември 1970 година. Договорот, односно АТП Спогодбата стапи во сила на 21 ноември 1976 година и оттогаш наваму редовно се ажурира и обновува од страна на работната група за превоз на лесно расипливи прехранбени производи WP.11 како дел од УНЕЦЕ (Економската комисија на ОН за Европа). АТП Спогодбата е договор помеѓу државите и не постои надлежно тело (орган), задолжен за нејзиното спроведување. Контролата на патиштата се врши од страна на државите потписнички, а неисполнувањето на обврските од Спогодбата може да резултира со правна постапка против сторителите од страна на националните власти, во согласност со нивните домашни закони и прописи. Согласно со АТП Спогодбата, нелегално е да се превезуваат лесно расипливи производи со возило, кое не поседува соодветен АТП сертификат преку границите на државите кои се потписници. Во спротивно, возилото може да биде запрено, да биде вратено од граница, а многу често се случува и превозникот да биде соодветно казнет.

Земји потписнички на АТП Спогодбата се: Албанија, Андора, Австрија, Азербејџан, Белорусија, Белгија, БиХ, Бугарија, Хрватска, Чешка, Данска, Естонија, Финска, Франција, Грузија, Германија, Грција, Унгарија, Ирска, Италија, Казахстан, Киргистан, Латвија, Литванија, Луксембург, Монако, Црна Гора, Мароко, Холандија, Норвешка,

Полска, Португалија, Република Молдавија, Романија, Руската Федерација, Сан Марино, Саудиска Арабија, Србија, Словачка, Словенија, Шпанија, Шведска, Таџикистан, Македонија, Тунис, Турција, Украина, Велика Британија, Северна Ирска, САД и Узбекистан.

Ј.С.Б.

Како дел од проектот за јавен градски превоз



НОВИ АВТОБУСИ И ЛИНИИ ВО ПРИЛЕП

Јавниот градски автобуски превоз во Прилеп започна да функционира од април 2014 година, со три линии низ градот, на кои превозот на патници се врши со пет нископодни автобуси

Прилеп добива нови автобуси и нови автобуски линии, како низ градот, така и низ населените места во неговата близина. Со тоа се реализира еден од капиталните проекти за Прилеп, за јавен градски превоз, што инаку, организациски е вид одделение при Јавното претпријатие за просторни и урбанистички планови. Овој проект започна да функционира во април 2014 година со три линии низ градот Прилеп, а превозот на патници се врши со пет нископодни автобуси.

Наплатата на превозот се врши во самите автобуси со монети или со електронски картички што можат да се купат во наплатниот центар. Цената на едно возење со монети е 20 денари, додека со електронските картички цената е во зависност од бројот на возења (во просек 15 денари за едно возење). За учениците и за студентите има бенефицирани цени за електронски картички, т. е. едно возење изнесува седум денари, додека лицата со инвалидитет се ослободени од плаќање. Со ова, Прилеп има најевтин превоз за сите категории на граѓани.

– Јавниот градски превоз е капитален проект кој за првпат во историјата од постоењето на Прилеп, се воведува во 2014 година. Ова е еден од покапиталните проекти, кои

ги спроведе и реализираше оваа локална самоуправа. Проектот се реализираше по долгогодишно барање и реална потреба на граѓаните. Јавниот градски превоз за овие три години од неговото постоење се покажа како голем бенефит за сите жители на Општина Прилеп. Во голем дел, градскиот превоз е субвенциониран од буџетот на локалната самоуправа – велат од општината, од каде што информираат и дека во 2014 и 2015 година во просек се превезени од 800 до 1.000 патници дневно, или годишно од 250.000 до 300.000 патници. Во 2016 година просекот изнесуваше од 1.300 до 1.500 патници дневно, или годишно од 400.000 до 450.000 патници, а покрај превозот на патници, јавниот градски превоз врши и превоз на ученици со дополнителни четири автобуси.

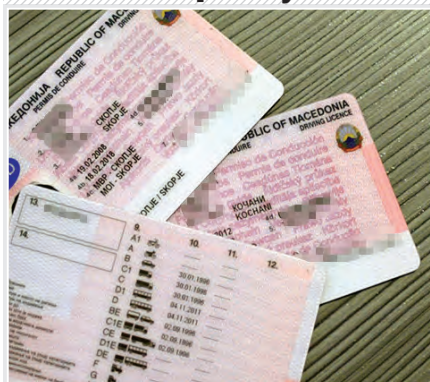
Од локалната самоуправа на Прилеп најавуваат и набавка на нови нископодни автобуси, потоа на електрични мини-буси за централното градско подрачје (за превоз на туристи до манастирите и локалитетите околу Прилеп), како и пуштање на повеќе нови линии за деловите во градот, кои не се опфатени со постојните линии. Во план е и поставување на нови автобуски постойки, нивно осовременување со информативни

табли за следење на автобусите во реално време и дојава за пристигнување на самата постојка, електронско следење на автобусите и електронско вадење на билети преку мобилен телефон и интернет, како и изградба на сопствена автобаза (сместена кај Сточниот пазар), терминал, во чиј состав би функционирале: сервисен центар, сервис за одржување на хигиената на возилата, сопствена пумпа за гориво и паркинг-простор за автобусите (отворен и затворен дел).

J.C.

Иницијатива на нашите исленици

Петиција за признавање на македонската возачка дозвола во Германија



Македонските исленици во Германија покренуваат иницијатива – интернет петиција, со која бараат од тамошните власти да ја признаат македонската возачка дозвола, која во оваа земја сè уште не важи, што претставува голем проблем за нашите исленици. За петицијата да биде успешна треба да се соберат 50 илјади потписи.

– Сметаме дека е сосема непотребно од лицата, коишто веќе имаат шест месеци искуство со управување моторни возила во Германија и кои поседуваат валидни македонски возачки дозволи, да се бара повторно да го преполоаат возачкиот испит во Германија. Нужната за македонските возачи за повторно полагање на возачкиот испит е додатен финансиски и временски трошок, но пред сè е пречка во извршувањето на работните и секојдневните обврски поврзани со транспортот – соопштуваат иницијаторите на петицијата, која е отворена на 7 април, а ќе може да се потпишува до 4 мај.

Врз основа на Виенската конвенција за патен сообраќај од 1968 година, меѓусебно признавање на возачките дозволи (Б-категија) со Македонија е склучено со земјите членки на Европската Унија: Бугарија, Хрватска, Романија, Унгарија, Словенија, Белгија и Австрија.

Петицијата може да се потпише на линкот: <https://www.openpetition.de/petition/online/initiative-fuer-anerkennung-der-in-mazedonien-ausgestellten-fuehrerscheine-seitens-der-bundesrepublik>.

Renault Trucks



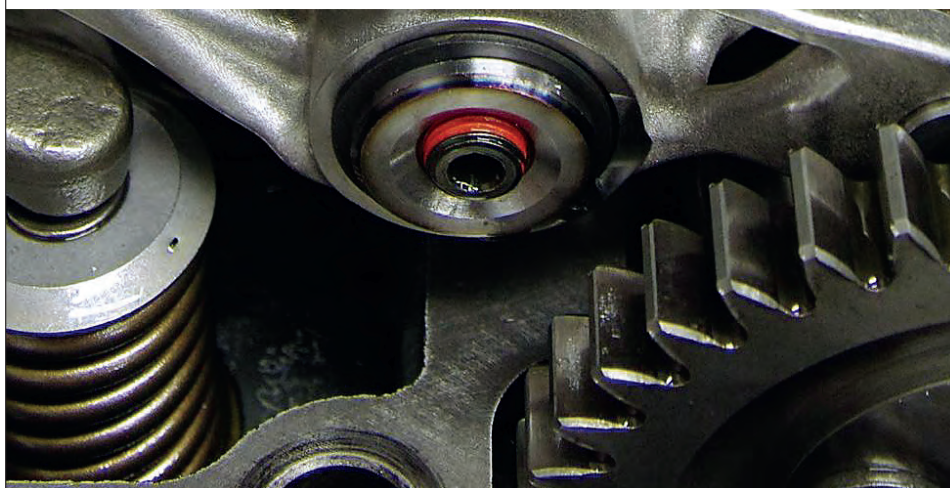
Зборот „печатење“ можеби не е најпрецизно избран за оваа современа технологија на производство на единечни предмети моделирани на компјутер, но сосема верно го отсликува целиот процес на создавање секакви уникатни креации. Веќе масовно е одомаќинет и нема потреба многу да се објаснува за него, со една битна измена – деловите што ги прават во Renault Trucks се од метал, а не полимерни смеси.

Тимот инженери на компанијата задолжен за проектот истакнува дека основната разлика помеѓу вообичаеното производство и новиот процес на кој работи е тоа што место да се одзема метал тука се додава, заради што и го користат терминот „адитивно производство“. За сепак да не звучат премногу стручно, за својата работа зборуваат како за 3-Д печатење на метал, што во суштина е и точно. Идејата им е со помош на оваа технологија да произведуваат комплексни делови за моторите со кои би се подобриле нивните перформанси. Според нив, технологијата што ја развиваат, полка ја напушта иднината и станува реалност бидејќи вакви делови веќе имаат вградено и успешно тестирано. Тие всушност, исклучиво со употреба на 3-Д печатење имаат конструирано цел мотор – прототип со четири цилиндри кој ги задоволува Euro VI Step C нормите за чистота на издувните гасови. Претходно имаат направено клацкалки и поклопци на лежиштата на брегащата оска кои вградено во стандарден DTi мотор се тестирани 600 часа работа.

Проект-менаџерот Дамијан Лемасон објаснува: „Нашата работа има за цел да го покаже позитивното влијание на деловите од метал произведени со адитивна техно-

НОВИ ТЕХНОЛОГИИ, НОВИ ПЕРСПЕКТИВИ

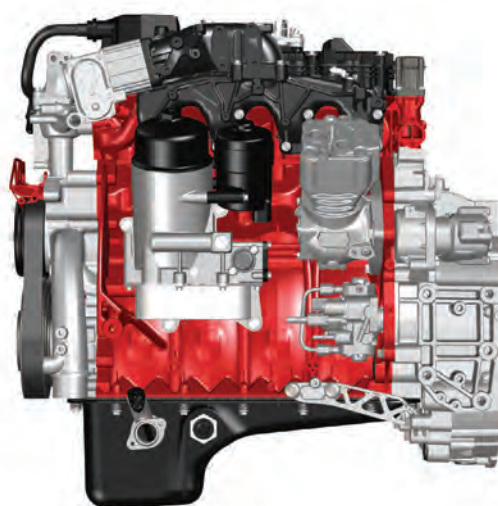
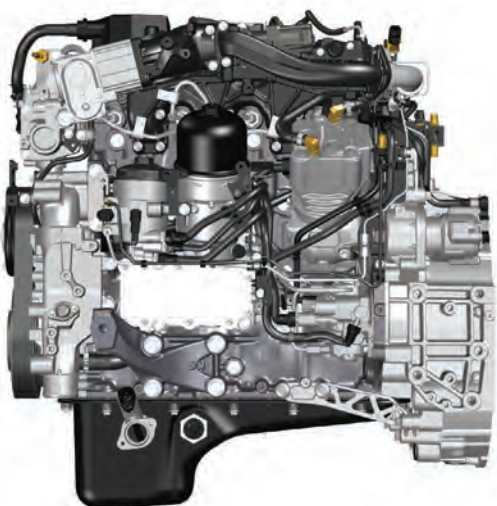
Францускиот производител на камиони го гледа идниот пат за креирање полесни и покомпактни мотори во 3-Д технологијата за печатење метални компоненти





бројот на операции при нивната монтажа, а со самото тоа и бројот на компонентите во моторот. „Аддитивното производство ги намалува ограничувањата и ја ослободува креативноста на инженерите. Оваа постапка во иднина ќе ни понуди потполно нови перспективи во поглед на технологиите на моторите бидејќи тие ќе бидат полесни и пофункционални, а ќе имаат и оптимални перформанси“, додава Лемасон наведувајќи како доказ дека во моторот што го имаат направено се вградени 200 делови помалку. Згора на сè, овој метод би можел да се користи и за производство на делови за специфични намени и мали серии или за поединечни резервни делови кои веќе не е можно да се најдат во магазините.

3-Д печатењето на метал ќе им донесе многубројни предности и на транспортните компании. Тие ќе бидат во можност да ги намалат вкупните оперативни трошоци на своите флоти со оглед на тоа дека помалата работна зафатнина на моторите ќе ја намали потрошувачката на гориво, а нивната помала тежина ќе ја зголеми носивоста на возилата.



Стандардниот Renault Trucks DTi5 Euro 6 мотор (лево) има 841 дел – истиот тој изработен со 3-Д печатење за 25 % помалку

логија на големината и тежината на моторот. Овој процес ни овозможи да направиме мотор со 4 цилиндри, тежок 120 килограми што е за 25 % помалку. Врз основа на спроведените тестирања ја докажавме трајноста на компонентите на моторот изработени со помош на 3-Д печатење, така што не станува збор само за козметичко разубавување или олеснување на производството на сложени делови“.

Користењето на оваа технологија за производи од метал отвора сосема нови можности за развој на моторите со внатрешно согорување. Овој процес без проблем може да се користи за изработка на делови со сложени облици, со оглед на тоа дека материјалот се додава во слоеви. Освен тоа, овозможува и да се оптимизира димензионирањето на деловите и да се намали



Овој процес овозможува производство на делови со покомплексни облици од стандардните



НАШИОТ АНГЕЛ-ЧУВАР

Ги „цедиме“ до последната шара, а тие трпеливо нè служат и нè чуваат. Колку успешно го прават тоа, зависи од нашиот правилен избор

Модерниот сообраќај не може ни да се замисли без пневматиците. Важат за едни од најпоптоварените компоненти на возилата, но во исто време и за најодговорни за сè: безбедноста, перформансите, потрошувачката, целокупните трошоци... Затоа, и нивниот



Sava Trenta 2



правилен избор е многу важен. Притоа, не мислиме само на димензиите и марката на која ѝ веруваме, туку и на моделот и намената на соодветниот пневматик. Затоа, накратко ќе ве запознаеме со дел од тековните случувања во светот на пневматичите. Од бројните новитети, избравме три нови генерации пневматичи од различни производители, секои со поинаква намена.

Sava Trenta 2 – летни пневматичи за сегментот на лесни комерцијални возила

Sava е една од водечките марки во портфолиото на GoodYear, посебно ценета во Централна и во Југоисточна Европа. Добро знаеме и зошто – пневматичите на Sava нудат високо ниво на квалитет по пристапни цени. Овој словенечки производител има широк асортиман пневматичи за патнички и товарни возила, кои барем кај нас можат да се набават буквално на секој агол. Меѓу нив е и новата серија летни пневматичи за лесните комерцијални возила Sava Trenta 2, кои ќе бидат достапни во 19 димензии, за 4 повеќе отколку претходниот модел. Со тоа ќе покријат голем дел – дури 71 % од растечките потреби во овој сегмент. Добро се вклопуваат во барањата на големите флотни корисници кои се во потрага по начин за намалување на вкупните трошоци. Тие посебно ќе ги ценат издржливоста, трајноста и ефикасноста на новите пневматичи, карактеристики што се огледуваат во помалата потрошувачка на гориво и зголемената километража што можат да ја поминат.

Дезенот на газечкиот слој со таканаречената Multi-Radius Tire контура осигурува изедначен распоред на притисокот и долг и широк отисок на подлогата, што го намалува абеењето на пневматичите при експлоатација. Надворешните блокови имаат рамни рабови кои го подобруваат преносот на силата на подлогата и ги зголемуваат перформансите при сопирање и маневрирање со оптоварено возило. Позицијата на надолжните жлебови е оптимизирана во однос на претходната генерација и овозможува забрзано исфрлање на вишокот вода меѓу газечкиот слој и подлогата, со што се намалува можноста за аквапланинг на влажен коловоз.

Пневматичите Sava Trenta 2 се достапни за тркала од 14, 15 и 16 инчи, со ширина меѓу 185 и 235 милиметри, профил меѓу 80 % и 60 % и брзински индекси P, R, S и T.

Michelin X Multi – пневматичи за регионален сообраќај

Michelin на саемот на комерцијални возила во Бирмингем ја претстави новата X Multi серија пневматичи наменети за регионален транспорт. Тие ги заменуваат успешните и сè уште актуелни X MultiWay 3D пневматичи, кои според производителот се потрајни и ќе овозможат 15 – 20 % поголема километража и тоа по иста цена како



Michelin X Multi

и досега. За почеток, Michelin ќе ги понуди само X Multi Z пневматичите за сите позиции на погонските и управувачките оски, со димензија 315/70 R 22.5, како и X Multi T2 кои се наменети за приколки и имаат димензија 385/55 R 22.5. Другите димензии ќе се воведуваат постепено во текот на годинава.

На претставувањето на новите пневматичи во Бирмингем, директорот за маркетинг на Michelin North Europe – Truck & Bus Крис Смит изјави: „Новите X Multi пневматичи за регионален транспорт имаат значително подобрена трајност и ја нагласуваат посветеноста на Michelin за намалување на вкупните трошоци, бидејќи цените ќе се задржат на исто ниво. Пневматичите за регионален транспорт во моментов држат две третини од нашиот вкупен удел на британскиот пазар, така што предвидуваме дека ќе има голем интерес за нив. Зголемената трајност за 15 до 20 % е резултат на инвестицијата на Michelin од 600 милиони фунти за истражувања и за развој на овие пневматичи“.

Semperit Runner T2 – пневматичи за приколки со голема носивост

Четвртиот по големина гумарски гигант Continental ја освежи понудата на својата марка Semperit со нови пневматичи за приколки од серијата Runner T2, кои од сега ги има и во димензија 445/45 R 19.5. Пневматичите од оваа серија специјално се развиени за приколки и полуприколки и се карактеризираат со максимална носивост. Новите пневматичи се наменети за мега-приколките со капацитет од 100 m³, имаат носивост од 9 тони по оска и се приспособени за регионален и долголиниски транспорт. Благодарение на нискиот профил од 45 % имаат мал вкупен обем што овозможува приклучните возила да имаат низок под. Со



тоа, со иста вкупна висина, се добива поголем товарен капацитет. Со помош на Void Optimised Pattern технологијата на дезенот на газечкиот слој и новата мешавина на материјали е овозможен продолжен работен век на овие пневматичи, а заради намалениот отпор на тркалање се оценети со „B“ ознака на задолжителната EU Tyre етикета. Освен тоа, овие пневматичи ја имаат и M+S ознаката што значи дека се приспособени за различни подлоги и се употребливи и во текот на зимскиот период.

Со ова најново проширување на понудата, пневматичите Semperit Runner T2 се достапни во следните димензии: 205/65 R 17.5, 245/70 R 17.5, 215/75 R 17.5, 235/75 R 17.5, 245/70 R 19.5, 285/70 R 19.5, 385/55 R 22.5, 385/65 R 22.5 и 445/45 R 19.5.



Semperit Runner T2

Toyota FT-4X



НОВИ ИДЕИ ВО ЕКСЦЕНТРИЧНО ПАКУВАЊЕ

Со најновиот концепт на Toyota, оригиналниот Land Cruiser повторно исплива од меморијата на минатото, овој пат во ексцентрично пакување

Кога се појави во 1960 година, оригиналниот Land Cruiser ја дефинираше иднината на Toyota. Со текот на децениите од него се изродија многу генерации и варијанти, но тој беше и останена ненадмината инспирација. Со најновиот концепт, повторно исплива од меморијата на минатото, овој пат во ексцентрично па-

кување. Наменет претежно за привлекување на вниманието на помладите, Toyota со овој концепт со ознака FT-4X истражува сосема нови идеи. Заснован е на истата платформа како и C-HR, но со должината од 4,25 метри е малку пократок од него. Креиран е во дизајн-центарот на Toyota во Калифорнија, чие влијание јасно се забележува.



лежува. Тешко е да се каже дали коцкастата каросерија е убава или не. Сепак колку и да е чудна, мора да признаеме дека на некој груб, но шармантен начин е привлечна. Деталите на неа дури и дрско се обработени, а големите вертикални стакла на задниот дел се отстранливи.

Тие се само една од мистериозните функционалности кои неговите творци силно ги истакнуваат. Меѓу другото, треба да се споменат потпирачот за раце со УСБ-порт, вреќата за спиење помеѓу предните седишта и ретровизорот со интегрирана GoPro камера. Дводелната задна врата која буди носталгични спомени може да се отвори и целата кон горе. Моторот му е дволитарски со 144 коњски сили и спарен со CVT менувач, а погонот е на сите четири тркала. Зошто нема некаква футуристичка погонска група не треба да нè чуди – иако овој концепт на Toyota интригира, сепак, е премногу смел за да има дефинирана иднина. Но, некои решенија од него со сигурност ќе го најдат својот пат до сериското производство.

Дизајн-центарот на Toyota во Калифорнија го креираше концептот FT-4X со цел – истражување на нови идеи.

Овој концепт е премногу смел за да има дефинирана иднина, но некои решенија од него ќе го најдат својот пат до сериското производство.

Koenigsegg

НА ИСПОРАКА НА KOENIGSEGG СЕ ЧЕКА ЧЕТИРИ ГОДИНИ

Лани летото Швеѓаните објавија дека новите купувачи на испорака на своите возила чекаат по две и пол години, а сега...

Парите често отвораат многу врати, но кога суперавтомобилите се во прашање понекогаш ни тие не помагаат. Ако денес на рачате некој модел од Koenigsegg, ќе го добиете дури по четири години. Моментално, од малата шведска фабрика годишно излегуваат меѓу 16 и

20 автомобили. Тоа се слатки маки за основачот и сопственик на компанијата Христијан фон Кенигсег, но не му се допаѓа толку долгата листа на чекање и ветува дека ќе се обиде да ја намали. За жал, на помалку трпеливите купувачи дури за неколку години производството може

да им се зголеми на 30 возила. Една од причините за малите капацитети е што во Koenigsegg сами ги развиваат и произведуваат скоро сите главни компоненти за возилата.

Оваа компанија вработува стотина луѓе, од кои една четвртина се инженери. Сместена е во два големи хангари на аеродромот во шведското место Енгелхолм, така што купувачите најчесто доаѓаат со приватни авиони за да ги преземат своите автомобили.



ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



MakedonijaSoobrakajAMERIT

DS 7 Crossback



DS7 Crossback како втора генерација возила од новата премиум марка на Citroen, едноставно, е нешто што кога ќе го здогледате сфакате дека недостасувало. Некои би рекле дека „соборува од нога“, но ние не би оделе толку далеку. Ја има собрано механиката од новите Peugeot 3008 и 5008, а остатокот го има подигнато за едно ниво повисоко. Цели да биде еден од најпосакуваните кросовери со оваа големина на пазарот и без сомневање ќе стане тоа. Тој навистина изгледа импресивно без надменото претерување кое е типично за другите. Има должина од 4,57 метри и идеално се вклопува во градските метежи. Вертикално исечениот преден дел со карактеристичната маска изгледа навис-

ЕДНОСТАВНО НЕОДОЛИВ

Новиот француски кросовер ја претставува втората генерација возила од новата премиум марка на Citroen

тина престижно, изразувајќи ја целата негова благородност. Лесно е препознатлив, а харизматичната шестаголна маска е обрабена со релјефно истакнатите средишни линии на алуминиумскиот капак на моторот.

Технолошките решенија како што се дигиталните инструменти, чинат да изгледа луксузно. Внатрешноста во која се обедине-

ти француското знаење и напредните технологии се нуди со пет различни шеми и изобилува со кожа и други врвни материјали. Предните ЛЕД-светла при отклучувањето на возилото ротираат за 180 степени, оставајќи безмалку вселенски впечаток. И задните со својот 3-Д ефект карактеристичен за сите модели на марката еднакво се импресивни. Багажникот со раскошните 555 литри не треба да го споменуваме. Наместо тоа, ќе кажеме дека со овој модел PSA групата по некое време во понуда го враќа 4x4 погонот. Хибриден секако, во овој случај со 300 коњски сили произведени од бензинец напред и два електромотори назад. Можноста беше искористена за најава дека секој модел на DS отсега ќе има хибридна верзија, означена како E-Tense. Таквиот DS 7 ќе се најде на пазарот пролетта, во 2019 година, а дотогаш конвенционалната понуда ќе ја сочинуваат три бензински мотори со сила меѓу 130 и 225 коњски сили и два дизела со 130 и 180 коњи. Старт-стоп системот е сериски за сите, а осумстепената автоматика кај повеќето од нив.

Со овој модел, Citroen преку својата луксузна марка DS се враќа во сегментот.

Новиот француски кросовер просто зрачи со шарм кој ќе заведе секого.





Tesla стана №1 во Америка

Компанијата Tesla стана највредниот американски производител на возила

Како со троскок, акциите на Tesla Inc. пораснаа на ниво кое сега е поголемо од вредноста на најголемиот американски, а некогаш и светски производител на возила General Motors. За љубителите на бројките тоа значи дека Tesla вреди 51,5 милијарди долари, за 1,3 милијарди повеќе од GM. Причините за ваквиот скок кој се случува само една недела откако Tesla го помина и Ford според вредноста, се мешани. Инвеститорите и понатаму се под влијание на минатонеделните американски воздушни напади на Сирија, а на берзата влијае и неизвесната претседателска трка во Франција. Обично во вакви услови брокерите заземаат дефанзивен став, бидејќи зголемените геополитички ризици во голема мера ја загрозуваат довербата во стабилноста на иднината, но кога Елон Маск и Tesla се во прашање, правила едноставно нема – акциите на оваа компанија од декември пораснаа за 70 %, а од 2013 година за скоро четири пати. Сите се согласуваат дека се преценети, ама така мислеа и порано.

Tesla лани продаде 84 илјади возила, а некогаш најголемиот светски производител на возила General Motors – 10 милиони.



РЕГИСТРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

- ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И РЕГИСТРАЦИЈА НА МОТОРНИ И ПРИКЛУЧНИ ВОЗИЛА • МЕЃУНАРОДНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ • АТП ПРЕГЛЕД •
- ОДОБРЕНИЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ТУЌО МОТОРНО ВОЗИЛО • КАЛИБРАЦИЈА НА ДИГИТАЛНИ И АНАЛОГНИ ТАХОГРАФИ •
- ИЗДАВАЊЕ НА ПРОБНИ ТАБЛИЧКИ И ПОТВРДА ЗА ПРОБНО ВОЗЕЊЕ • СИТЕ ВИДОВИ НА ОСИГУРУВАЊЕ ОД СИТЕ ОСИГУРИТЕЛНИ КОМПАНИИ •

Австрија

Ограничувања во превозот на стока 2017

Општи ограничувања

Возила Камииони со приколки, ако максимално дозволената вкупна маса на моторното возило или приколка надминува 3,5 т, камииони, зглобни возила и самоодни индустриски машини со дозволена вкупна тежина повеќе од 7,5 т.

Област На национално ниво, со исклучок на патувања направени исклучиво како дел од комбинирана превозна дејност во радиус од 65 км од транспортните станици: Brennersee; Graz-Ostbahnhof, SalzburgHauptbahnhof, Wels-Verschlebebahnhof, Villach-Fürnitz, WienSüdbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof, Wörg, Hall in Tirol CCT, Bludenz CCT, Wolfurt CCT.

Забрана Сабота од 15:00 ч. до 24:00 ч., недела и празници од 00:00 ч. до 22:00 ч.

Државни празници 2017

1 јануари	Нова година
6 јануари	Богојавление
17 април	Велигден
1 Мај	Ден на трудот
25 мај	Вознесение
5 јуни	Педесетница
15 јуни	Корпус Кристи
15 август	Успение
26 октомври	Државен празник
1 ноември	Сите Светци
8 декември	Безгрешно зачнување
25 декември	Божик
26 декември	Денот на Свети Стефан

Исклучоци:

- Камииони со приколки, кои надминуваат 3,5 т;
- Возила за превоз на млеко;
- Возила со дозволена вкупна тежина повеќе од 7,5 т
- Возила кои превезуваат месо (но не и за транспорт на крупен добиток на автопатиштата),
- Расипливи прехранбени производи (но не и замрзната стока), како: свежи овошје и зеленчук, свежо млеко и млечни производи, свежо месо и месни производи, свежи производи од риба, живи риби, јајца, свежи печурки, свежи пекарски производи, колачиња и печива, свежи билки како саксиски растенија или подготвени за јадење прехранбени производи, како и празни транспорти поврзани со горенаведените стоки или повратен превоз на транспортните средства и амбалажа на споменатите стоки (CMR-товарен лист треба да се има со себе и да се презентира во случај на инспекција). Статусот на оптоварување (износот) мора да биде јасно документиран на почетокот и за време на транспортот. Исклучок е можен само ако се транспортира лесно расиплива стока (од листата). Исто така, прехранбени производи, кои се конзервирани, се чуваат во тегли и пластични садови, ако имаат (тенка) картонска амбалажа или ако имаат валидност од повеќе од еден месец не се засегнати со исклучок;
- Итни поправки на ладилници, влечни служби (во сите случаи, според § 46 StVO задолжително напуштање на автопатот на најблискиот излез), возила за помош при дефект;
- Возила за итна помош;
- Возила на закажани транспортни компании (редовни линии), како и локални патувања претходните две саботи пред 24 декември.

Посебни ограничувања на локалниот сообраќај

Возила Сите возила регистрирани пред 1 јануари 1992 година, без оглед на нивната MPW.

Област Сите патишта на Länder од Виена, во Бургенланд и Долна Австрија

Забрана Целосна

Бургенланд

Возила Од 1 јануари 2016, Евро2 камииони или помалку

Област Сите патишта

Забрана Целосна

B50 Камииони над 3,5 т MPW помеѓу Ајзенштат и Нојзидел / Види-Парндорф.

Каринтија

Делници од: A11, B70, B78, B83, B85, B91, B94, B111, L22, L23, L24, L25, L27, L29, L33, L143, L144, L149 (возила по тежина-носивост и исклучоци од забрана види: amerit.org.mk).

Villach,

Klagenfurt,



Долна Австрија

Возила

Сите возила регистрирани пред 1 јануари 1992 година, без оглед на нивната MPW. Од 1 јануари 2016: Евро-2 камииони или помалку

Област

Зона за рехабилитација – околината на Виена

- Bad Deutsch-Altenburg, Bruck an der Leitha, Enzersdorf an der Fischa,
- Göttesbrunn-Arbesthal, Götzensdorf an der Leitha, Hainburg an der Donau, aslauMaria Ellend, Höflein, Petronell-Carnuntum, Rohrau, Scharndorf, Trautmannsdorf an der Leitha (област Bruck an der Leitha);
- Aderklaa, Andlersdorf, Deutsch-Wagram, Eckartsau, Engelhartstetten, Gänserndorf, Glinzendorf, Groß-Enzersdorf, Großhofen, Haringsee, Lassee, Leopoldsdorf im Marchfelde, Mannsdorf an der Donau, Marchegg, Markgrafneusiedl,
- Obersiebenbrunn, Orth an der Donau, Parbasdorf, Raasdorf, Strasshof an der Nordbahn, Untersiebenbrunn, Weiden an der March, Weikendorf (област Gänserndorf);
- Bisamberg, Ernstbrunn, Großmugl, Hagenbrunn, Hausleiten, Korneuburg, Langenzersdorf, Sierndorf (област Korneuburg);
- Achau, Biedermannsdorf, Brunn am Gebirge, Guntramsdorf, Hennersdorf, Laxenburg, Münchendorf, Vösendorf, Wiener Neudorf (област Mödling);
- Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Himberg, Schwechat, Ebergassing, Klein-Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Rauchenwarth, Schwadorf, Zwölfaxing (област Wien Umgebung).

Делници од: B1, B2, B3, B4, B5, B16, B17, B18, B19, B37, B43, B54, B210, L62, L 67, L80, L2087, L 8225, LB37, (возила по тежина-носивост и исклучоци од ограничувања и забрани види: amerit.org.mk).

Тирол

Забрана за делници од: A12, B164, B165, B170, B171, B172, B175, B176, B177, B178, B179, B180, B181, B182, B186, B189, B199, L6, L7, L11, L38, L39, L211, L261, L274, L348 (возила по тежина-носивост и исклучоци од забрана – види: amerit.org.mk).

Kitzbühel

Kufstein

Wörgl

Rattenberg Tiroler Strasse (B171) (види: amerit.org.mk).

Vorarlberg

B197 Arlbergpass Bundesstraße: општа забрана за возење на патот возови и зглобните возила помеѓу St. Jacom an Arlberg и Alpe Rauz (швајцарската граница) и во двете насоки. Наместо тоа, возилата мора да го користат Arlberg тунелот (каде што мора да се плати патарина).

L190 товарни возила со повеќе од 7,5 т MPW од 23,713 километри до 25,706 км во правец на Rankwiel и од 25,548 километри до 23,713 км во правец на Tisis, освен за возилата за товарење или истовар во местото Feldkirch и транзитен сообраќај кон Лихтенштајн

Styria

Возила Euro-2 камиони или помалку

Област Сите патишта

Забрана Од 1 јануари 2014 година

За делници од: B78, B113 B138, B317, B320, L121, L303, L304, L369, L371, L379, L518, L553, L603, LB64, LB67, LB70 (возила по тежина-носивост и исклучоци од забрана – види: amerit.org.mk).

Горна Австрија

Возила Сите возила без оглед на нивната MPW. Од 1 јануари 2016: Евро-2 камиони или помалку

Област A1 автопатот, помеѓу размена Enns-Steyr (km 155,087) и крстопат Haid (km 175,220)

Забрана Целосна забрана

Забраната за сообраќај на товарни возила со повеќе од 3,5 т MPW во двете насоки на следните делови (со исклучок на сообраќајот кон/од области кои не би можеле да се остварат без обиколница): B1, B3, B114, B115, B122, B123, B125, B135, B137, B138, B139, B140, B141, B143, B148, B309, L510, L511, L520, L554, L562, L569, L1087, L1265, B145, L547, (возила по тежина-носивост и исклучоци од забрана – види: amerit.org.mk).

Исклучоци за овие две ограничувања: утовар или истовар во следните општини:

- Upper Austria: Bad Goisern, Bad Ischl, Ebensee, Gosau, Hallstatt, Obertraun, St. Wolfgang, Steinbach a.A., Traunkirchen;
- Salzburg: Abtenau, Annaberg, St. Gilgen, Strobl, Rußbach, Fuschl, Hof, Ebenau, Faistenau und Hintersee;
- Steiermark: Altaussee, Bad Aussee, Bad Mitterndorf, Grundlsee, Pichl-Kainisch, PürggTrautenfels, Tauplitz.

Салзбург

Делници од B158, B159, B159, B311, L107 (види: amerit.org.mk)

Виена

Возила Сите возила регистрирани пред 1 јануари 1992 година, без оглед на нивната MPW. Од 1 јануари 2016: Евро-2 камиони или помалку

Област Сите патишта

Забрана Целосна

Општа забрана за ноќно возење



Забрана Помеѓу 22:00 ч. и 5:00 ч. за тешки товарни возила на повеќе од 7,5 т MPW

Исклучок Возила кои ѝ припаѓаат на услугата за одржување автопати, возила во сопственост на федералната армија, возила со низок шум кои имаат зелена плоча L. Последниве се ограничени со максимална брзина од 60 км/ч., иако брзина од 80 км/ч. може да се одобри на одредени делови. Напомена: Отстапувања од ограничувања за возење ќе бидат одобрени само за патувања кои служат исклучиво за превоз на млеко, свежо месо и добиток, расипливи прехранбени производи (со исклучок на длабоко замрзната стока), весници и списанија. Од суштинско значење се поправки на ладење фабрика или на работа на возила за одржување на патиштата. За да се овозможи проток на сообраќајот треба да се одржува, во сите други случаи исклучително одобрение се дава само ако постои значителен јавен интерес за тоа. Барателот треба да докаже во двата случаи дека патувањето не може да се избегне со организационски мерки или со избирање на различни начини на транспорт.

ПОСЕБНИ ЛОКАЛНИ ЗАБРАНИ НА НОЌНО ВОЗЕЊЕ

Каринтија

Камиони со вкупна тежина од над 3,5 т, од 23:00 ч. до 5:00 ч. во градот Клагенфурт

Долна Австрија

Камиони со вкупна тежина од над 7,5 т, од 22:00 ч. до 6:00 ч. на B18 Traisentalstrasse помеѓу Berndorf и Traisen и од 22:00 ч. до 6:00 ч. на B3 Wachaustrasse и B133 помеѓу Mautern и Melk.

Камиони со вкупна тежина од над 3,5 т од 22:00 ч. до 6:00 ч. во областа на Mödling (комуни на Geb, Hinterbrühl, Maria Enzerndorf, Mödling, Perchtoldsdorf). Овие ограничувања се означени со сообраќајни знаци.

Во градот на Vienna Neustadt, забрана за ноќно возење помеѓу 23:00 ч. и 5:00 ч.

Горна Австрија

Камиони со вкупна тежина од над 7,5 т, од 22:00 ч. до 5:00 ч. во градот Велс (B157 и B138 источниот кружен тек).

Камиони со вкупна тежина од над 5 т, од 22:00 ч. до 6:00 ч. на B138 и A9 од државната граница.

Камиони со вкупна тежина од над 3,5 т, од 22:00 ч. до 6:00 ч. во градот Линц.

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА 02 32 98 224

МОЖНОСТ ЗА ПОВРАТ НА ДДВ



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

- АВСТРИЈА
- БЕЛГИЈА
- БУГАРИЈА
- ВЕЛИКА БРИТАНИЈА
- ГЕРМАНИЈА – патнички
- ДАНСКА
- ИРСКА
- ЛУКСЕМБУРГ
- НОРВЕШКА
- ПОЛСКА
- СЛОВЕНИЈА
- СРБИЈА
- ФРАНЦИЈА
- ХОЛАНДИЈА
- ШВЕДСКА
- ФИНСКА

ИНФО

Стирија

Камиони со вкупна тежина од над 3,5 т од 23:00 ч. до 4:30 ч. во градот Грац (со исклучок на сообраќајот снабдување со храна и пристап до железнички /патни услуги).

Тиrol

Камиони со вкупна тежина од над 3,5 т, помеѓу 22:00 ч. и 5:00 ч. во градот Инсбрук. Камиони и возила со оски со MPW од над 7,5 т и камиони со приколки ако збирот на MPW на камионот и приколката надминува 7,5 т на двете ленти на A12 и во двете насоки помеѓу Kufstein (km 6,350) и Zirl (km 90) во периодот од 1 мај до 31 октомври од понеделник до сабота од 22:00 ч. до 5:00 ч. и во неделите и државните празници од 23:00 ч. до 5:00 ч., а во периодот од 1 ноември и 30 април од понеделник до сабота од 20:00 ч. до 5:00 ч. и во неделите и државните празници од 23:00 ч. до 5:00 ч.

Исклучоци: Превоз на лесно расипливи прехранбени производи (но не и длабоко замрзната стока); транспорт на добиток, превоз со камиони (Euro 6 класа) до 31.12.2020, ако ова може да се докаже од страна на релевантните документи.

Исклучоци се применуваат и во двете насоки на следните патишта и патни делници за патувања кои се дел од операцијата на комбиниран превоз во CCT: A4, B16, B7, B303, B2 (види: amerit.org.mk)

- До Enns Hafen CCT: A8, A1.
- До Linz Stadthafen CCT: B310, B310.
- До ÖBB терминал Wörgl: A12, A4, B16, B210.
- До Graz Ostbahnhof преку: A9, B65.
- До станицата Villach-Fürnitz преку: A11
- На ранжирните станици во Wels преку: A8, A1, B310.
- Терминал – излез I3.
- До станица Salzburg преку: A1.
- До железничката станица Brennersee преку: A13 (види: amerit.org.mk)

За патувањата наведени погоре, завршниот документ (CIM/ UIRR Конвенцијата) мора да се поседува, покажувајќи дека возилото или неговата каросерија (телото, садот) ќе биде или веќе се транспортира со железница.

Дополнителни ограничувања

Возила Камиони со одобрена вкупна тежина повеќе од 7,5 т.
Област A12 и I3, насока Италија или која било друга дестинација преку Италија.

Забрана 14, 15, 25 април, 2 јуни, од 10:00 ч. до 22:00 ч., 23 декември, од 10:00 ч. до 14:00 ч.

Област A12 и A13, насока Италија или која било друга преку Италија.

Забрана Сите саботи од 1 јули до 26 август, од 10:00 ч. до 15:00 ч. Петок 4 август, од 16:00 ч. до 22:00 ч.

Област A12 и A13, насока Германија или која било дестинација достигната преку Германија.

Забрана Петок 14 април и вторник 3 октомври, од 00:00 ч. до 22:00 ч.

Област Loferer Straße B 178 Lofer - Wörgl; Ennstalstraße B320 km 4, 500; Seefelder Straße B 177; Fernpassstraße B 179 Nassereith - Biberwier; Achensee Straße B 181;

Забрана Сите саботи од 1 јули до 26 август, од 8:00 ч. до 15:00 ч.

Област A4 (Schwechat до Nickelsdorf – граница) и во двете насоки, со исклучок на утовар и истовар во следните области: Neusiedl am See, Eisenstadt, Eisenstadt-Umgebung, Rust, Mattersburg, Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Wien Umgebung.

Забрана Сите саботи од 1 јули до 2 септември, од 8:00 ч. до 15:00 ч.

Извор: AISÖ, април 2017

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 17/2017

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	172.00	-	169.00
Андора	EUR	1.090	1.120	0.920
Аргентина	ARS	-	-	16.230
Ерменија	AMD	400.00	420.00	360.00
Австрија	EUR	1.194	1.342	1.117
Белорусија	EUR	0.617	-	0.637
Белгија	EUR	1.448	1.535	1.351
БиХ	BAM	1.79	-	1.80
Бразил	BRL	3.64	-	3.02
Бугарија	BGN	2.11	2.37	2.11
Чиле	CLP	744	785	483
Хрватска	HRK	9.76	10.39	9.04
Чешка	CZK	30.49	32.98	29.42
Данска	DKK	10.69	11.07	8.89
Естонија	EUR	1.229	1.279	1.119
Финска	EUR	1.514	1.589	1.324
Франција	EUR	1.427	1.473	1.264
Грузија	GEL	2.19	2.29	1.99
Германија	EUR	1.363	1.467	1.166
Грција	EUR	1.526	1.558	1.262
Унгарија	HUF	369.30	-	362.50
Ирска	EUR	1.399	-	1.249
Италија	EUR	1.594	-	1.441
Јапонија	JPY	144.70	134.00	112.30
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.144	1.193	1.034
Литванија	EUR	1.196	1.265	1.102
Луксембург	EUR	1.203	1.269	1.020
Македонија	MKD	67.50	69.50	52.50
Мексико	MXN	17.89	-	16.88
Молдавија	MDL	18.07	18.68	15.48
Црна Гора	EUR	1.290	1.330	1.140
Холандија	EUR	1.699	1.745	1.339
Норвешка	NOK	16.34	1.90	1.66
Перу	PEN	3.30	3.99	2.65
Полска	PLN	4.69	5.04	4.53
Португалија	EUR	1.542	1.578	1.320
Романија	RON	4.87	5.09	4.59
Русија	RUB	39.78	-	37.96
Србија	RSD	146.90	-	152.40
Словачка	EUR	1.273	-	1.137
Словенија	EUR	1.285	1.366	1.172
Шпанија	EUR	1.255	1.393	1.141
Шведска	SEK	14.22	14.82	13.85
Швајцарија	CHF	1.465	1.515	1.525
Турција	TRY	5.38	5.41	4.62
Украина	UAH	25.07	26.11	22.58
В. Британија	GBP	1.187	1.290	1.205
САД	USD	0.644	-	0.686
Уругвај	UYU	47.60	45.90	41.80

КАМИОНИ



Продавам

Волво ФХ 440 од 2009 година, со поминати 790.000 км реални, во перфектна состојба, со сервисна книшка, сервисиран само по овластени Волво сервиси во Шведска. На камионот му се сменети: сет, ламела, дискови и плочки, има нови гуми, во многу добра состојба е и се продава само за готовина.

075/437-112

Волво ФХ 12 420 од 1996 година, со полуприколка Когел СНКО24, од 1998 година, може заедно и одделно. Цена по договор.

070/994-344

Волво 340 од 1997 година.

078/331-710

Волво 460, со поминати 600.000 км, направен голем сервис, каско, со фул-опрема.

075/221-715

Мега влекач Волво, еуро 5, од 2007 година, регистриран до 17.9.2017 година.

078/215-729

Два влекачи ДАФ ХФ 440 ФТ, во совршена состојба, со редовен сервис, добри пневматици и реална километража од 400.000 км. Двата влекачи се во иста состојба и иста помината километража. Цена по договор.

071/290-400, 071/290-700



Ивеко кипер 8x4, четириосовинец, од 2003 година, оригинал кипер, добро сочуван, без никакви маани.

076/667-777

Ивеко Стралис во комплет со полуприколка, од 2004 година, регистриран до јуни 2017 година. Приколката е произведена во 2003 година, регистрирана е до јуни 2017 година, со поминати 830.000 км. Возилата се во одлична состојба и се редовно сервисирани во сервис ИЗУМ Скопје.

070/233-845

МАН 14.224, должина 6,20 м, со рампа со кука, носивост седум тони, од 2001 година. Камионот е екстра-сочуван, на физичко лице.

071/723-119

МАН ТГА 440 од 2007 година, еуро 4, во одлична состојба, со фул-опрема, ретардер, фрижидер, клима, редовно сервисиран. Возилото нема маана, а вози на релација МК-ЕУ-МК.

075/355-641

МАН 18430 од 2005 година, регистриран со зелен картон и полуприколка Кроне, од 2005 година, во топ-состојба.

078/577-771

МАН 463 од 1997 година, исправен, регистриран до септември 2017 година.

075/787-792



Мерцедес Актрос 1844 Мега на БГ таблички, од мај 2008 година, со поминати 890.000 км. Камионот моментално вози во Европа, регистриран е до јули 2017 година. Цена 18.500 евра.

078/435-451

Мерцедес 1843 од 2002 година и полуприколка Кроне, од 2006 година, мега, во одлична состојба.

070/353-991

Мерцедес Бенз Атего 10.18 од 2001 година, должина на сандак 4,40 м, ширина 2,50м, во екстра-состојба, многу сочуван.

075/464-833

Мерцедес Бенз 12 13, во возна состојба, од 1980 година.

078/223-028

Мерцедес Атего 815 од 2004 година, со кабина за спиење, на МК таблички. Цена по договор.

078/216-987

Мерцедес 22 33, комплетен, може и на делови, со менувач автоматик.

070/247-082

Сканија 124.400 од 1998 година, еуро 2, регистрирана до 28.6.2017 година.

070/216-124

Сканија Р 164 од 2002 година, еуро 3, регистрирана до 8.10.2017 година. Редовно одржувана и во одлична состојба.

070/216-124

Сканија 124.400, еуро 3, од 2004 година, со шест нови гуми, сервисирана комплетно, во перфектна состојба.

070/459-077



Сканија Р 114 од 2002 година, мотор 380 кс, еуро 3, со рачен менувач, резервоари за гориво х2, висока кабина, со два кревета.

072/302-626

Сканија 124.400 од 1999 година, регистрирана до крајот на мај 2017 година.

072/266-222

АВТОБУСИ



Продавам

Автобус Сканија ДФМ омнисити, од 1999 година, со 33 места за седење и 38 места за стојење, градски, може и замена. Цена по договор.

072/610-702

Мерцедес Бенз Санос од 1991 година, со полуавтоматски менувач, мотор 350 кс, одлично сочуван.

078/276-029, 072/276-029



Високотуристички автобус МАН, со 37 седишта, од 1998 година, еуро 2, со 220 кс мотор.

078/276-029, 072/276-029

ДЕЛОВИ



Продавам

Ладилник Шмитц од 2003 година, со исправен термограф, во одлична состојба, редовно сервисиран, прв сопственик.

070/216-124

Делови за багер и гуми.

070/999-184

Полуприколка Шмитц од 1998 година, платформа со 12 клучеви за контејнер, атестирана, регистрирана, гуми 80% и Шмитц од 2000 година на дискови.

071/345-424

Приколка Кроне од 2004 година, регистрирана до 2.9.2017 година, тежина 7.600 кг, во одлична состојба.

070/368-602

Приколка Шмитц Каргобул, во одлична состојба, гуми 80 %.

072/232-688

ОГЛАСИ [преку SMS и e-mail]



Испратете го Вашиот ОГЛАС како SMS на:

070/40 11 11 и 070/40 11 07

или како e-mail на:

bizkontakti@yahoo.com

Внесете го Вашиот телефон или e-mail адреса.

Пробно, но со потрајна перспектива за иднината

ЛОНДОНЦИ ТЕСТИРААТ АВТОБУСИ БЕЗ ВОЗАЧИ



Автобусот без возач на компанијата „Оксботика“, кој нема ниту волан, ниту сопирачки ќе вози околу 16 километри на час и неговото движење целосно ќе го контролира компјутер

Жителите на Лондон од неодамна на улиците на оваа европска метропола тестираат еден новитет, кој може да биде револуција во јавниот превоз и во светски рамки – автобуси без возачи. Имено, како што јави

Би-Би-Си, околу стотина Лондонци во регионот Гринич, три недели можат да патуваат во овој автобус, кој нема ниту волан, ниту сопирачки, а може да седнат четири лица. Автобусот без возач ќе вози околу 16 километри на час и неговото движење целосно

ќе го контролира компјутер. Притоа, во него секогаш има обучено лице, кое ќе може во кој било момент да го запре возилото, а од „Оксботика“, компанијата која ја разви технологијата за движење на автобус без возач, соопштија дека околу 5.000 луѓе веќе се пријавиле да учествуваат во ова иновативно истражување во Лондон.

– Многу малку луѓе доживеале искуство за возење во возило без возач така што ова е совршена можност за оние кои сакаат да го почувствуваат тоа. Се надеваме дека жителите на Лондон ќе го прифатат нашето возило, кое може да се движи по нивните улици во иднина – изјави Грахам Смит, извршниот директор на „Оксботика“.

Властите во Лондон сметаат дека воведувањето на автобус без возач може да ја подобри сообраќајната поврзаност на лондонскиот регион со Гринич.

– Велика Британија има богата историја на иновации во автомобилскиот сектор. Овој вид технологија има потенцијал да спаси и животи, и природата, но тој е и одлична понуда за постарите лица или за лицата со проблеми во движењето – истакна за оваа иновација Ник Хард, министерот за индустрија во Британија.

J.C.B.

ВИЦОВИ

Боки се вози со такси и одеднаш ја гледа својата жена Ботка како влегува во еден хотел.

Во истиот момент збеснува и му вели на таксистот:

– Momче сакаш да заработиш 100 евра?
– Важи, само кажете што треба да направам?

– Ја виде жената што сега влезе во хотелот? Извлечи ја од таму и доведи ми ја овде. Еве ти и слика!

Таксистот влегува во хотелот и по 15 минути излегува држејќи една жена за коса, која ја влече, пцуе, клоца...

Боки гледа и вреснува како попарен:

– А бе, момче, тоа не е мојата жена!!!
– Не! Не е твојата, оваа е мојата!
Придржи ја малку, веднаш се враќам по твојата!

* * *

Разговараат Боки и другар му Коки:

– А бе Боки, слушнав дека твоја Ботка направила сообраќајка со новиот „голф“. А таа како е, не е повредена?

– Па, сега-засега добра е, Коки. Ете ја во бањата, се заклучила веднаш по сообраќајката. Ама кога тогаш ќе огладне и ќе мора да излезе.

* * *

Тешка сообраќајна несреќа. Единствен

* * *



преживеан е еден мајмун, кого полицијата го наоѓа седнат на покривот на смачканиот џип. Полицискиот инспектор, по малку на шега, му се обраќа на мајмунот:

– Ех да можеше да зборуваш, секако ќе ми кажеше што се случило. Мајмунот тогаш скокнува, фаќа едно шише и почнува да имитира пиење.

– Ахааа, значи употребувале алкохол! А што друго правеа? Мајмунот имитира ставање инјекција.

– Опаа, и дрога...! А друго, друго што виде?

Мајмунот имитира секс.

– Ај, ај и тоа! А ти, кутро мајмунче, што правеше ти тогаш? Мајмунот влегува брзо во џипот, го фаќа воланот и почнува да го врти лево-десно.

Боки и другар му Коки работат во иста канцеларија. Еден ден Боки нервозно шета низ канцеларијата гледајќи во невремето надвор.

– Боки, што ти е денес цело време нервозно кружиш во канцеларијава и одиш од прозорец до прозорец!

– А бе Коки, гледај како врне, истура, а жена ми Ботка излезе без чадор!

– Е, добро де, голема работа, ќе влезе во некој трговски центар, бутик, продавница и ќе се скрие на суво, ќе се снајде.

– За тоа и се нервирам! Да знаеш ти колку ќе ме чини тоа нејзино снаоѓање!

* * *

Боки во разговор со својот син пред најважниот ден во неговиот живот.

– Сине, тато сака да ти го честита денешниот ден како еден од најсреќните денови во твојот живот. И да си го искористиш максимално убаво, ова е твој ден синко!

– А бе тато, чекај малку, јас утре се женам, не денес!

– Знам сине, знам, токму затоа и ти кажувам!

* * *

Зошто мажите никогаш не ја пуштаат машината за перење облека?

– Затоа што нема далечинско!

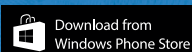


Љубоморно удобно!

Може да си ја поедноставите претрагата по налози, со тоа што директно ќе го најдете соодветното на само една платформа. И до 4 седмици бесплатно тестирање на најголемата транспортна платформа во Европа.



Тука мобилно достапно:



mk.timocom.com