

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Четвртото продолжение на Дваесет и шестата седница на Собранието на Република Македонија, одржана на 21 февруари 2007 година

Седницата се одржа во Собранието на Република Македонија, сала 1, со почеток во 11,08 часот.

Седницата ја отвори и на неа претседаваше потпретседателот на Собранието на Република Македонија господинот Иван Анастасовски.

Иван Анастасовски: Продолжуваме со работа по Дваесет и шестата седница на Собранието на Република Македонија.

Пратениците: Абдулади Вејсели, Блерим Беџети, Сафет Незири, Џеват Адеми, Рафис Алити, Теута Арифи, Али Ахмети, Агрон Буџаку, Фазли Велиу, Садула Дуркаи, Зумрете Јакупи, Аднан Јашари, Азис Положани, Селвије Салиу, Ајше Селмани, Тахир Хани, Ратко Димитровски, Љубчо Георгиевски, Даут Реџеџи, Арбен Џафери, Мендух Тачи, Ристо Пенев, Јован Манасијевски, Андреј Жерновски, Владо Бучковски, Илинка Митрева, Радмила Шекеринска, Фијат Џановски, Благој Зашов и Јани Макрадули ме известува дека се спречени да присуствуваат на седницата.

Точка 16-Предлог на закон за минерални суровини-претресот по текстот на Предлогот на законот е заклучен.

Бидејќи треба да преминеме на гласање, а известен сум дека 28 пратеници се потпишани во моментот на списокот, објавувам пауза од 30 минути.

(пауза од 11,10 до 11,43 часот)

(Потпретседателот Иван Анастасовски повеќе пати ги повикува пратениците да влезат во салата)

Ги молам службите да го утврдат бројот на присутни пратеници во салата.

Уште еднаш ги замолувам пратениците да влезат во салата, бидејќи ќе пристапиме кон гласање.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Во салата се присутни 61 пратеник, вкупно гласале 58, 58 пратеници гласале за, нема воздржани, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за минерални суровини.

Минуваме на точката 17-Предлог на закон за Државен пазарен инспекторат

Предлогот на законот и извештаите на работните тела на Собранието ви се доставени, односно поделени.

Отворам претрес по текстот на . . .

Процедурално, за збор се јави пратеникот Веле Митаноски.

Веле Митаноски: Почитуван потпретседател, почитувани колеги,

Ќе ми дозволите пред да продолжиме со работа по дневниот ред и пред да биде доцна, и ќе ми дозволите во моментот да бидам само новинар и во тоа својство, значи во името на лебот што сум го јадел 35 години во таа чесна и тешка професија, скромно, само од свое име, доколку не сакате сите да се придружите, да се извинам на македонската медиумска заедница за навредите што вчера еден наш колега ги упати кон нив. Тоа е најмалку што можеме да направиме од под куполите на овој дом, што би требало да биде храм на демократијата, толеранцијата, разбирањето.

Имено, да не дозволиме сега темата да се пресели во новинарската организација, каде може да биде доведена во ситуација на делби по национална основа. Да не дозволиме случајот да биде мезе во Меѓународната асоцијација на новинари и од тоа да произлезе лошо легитимирање на нашата земја. . .

Иван Анастасовски: Се извинувам почитуван колега што морам овде да ве прекинам, бидејќи овде не се работи за некоја процедурална забелешка. Ако добро сватив, вие рековте како новинар. Ние сме сепак овде пратеници и побаравте извинување.

Веле Митаноски: Доколку нема расположба да се извини Парламентот, тоа ќе го сторам во свое лично име, бидејќи. . .

Можам ли да продолжам?

Иван Анастасовски: Ова не е процедурална забелешка, почитуван колега, меѓутоа, вие барате Парламентот да се извини.

Ајде довршете, да видам во што се состои процедуралната забелешка.

(потпретседателот го употреби зборот “уклучте го”)

Веле Митаноски: Всушност, нека вклучи, бидејќи денес е Ден на мајчиниот јазик и јас ќе ги повикам колегите барем денес да внимаваме на тоа како го употребуваме мајчиниот јазик.

Јас кажав, доколку колегите не сакаат да се придружат да и се извиниме на македонската медиумска заедница, на новинарите, за конкретниот гаф на еден наш колега, тогаш нека остане скромно моето лично извинување.

(аплауз од некои пратеници).

Иван Анастасовски: Јас ви благодарам, меѓутоа, тоа треба да го направат сепак тие колеги кои тоа го сториле. Не чувствувам потреба Парламентот генерално за тоа да се извини. Треба колегите кои тоа го направиле и чувствуваат таква одговорност да го направат тоа и во нивно име.

Процедурално три минути за пратеникот Бесим Догани. Повелете колега.

Бесим Догани: Почитуван господине потпретседател, мислам дека уште на почетокот требаше да го одземете зборот на господинот Митаноски, затоа што како што рековте и вие, ова е Парламент, не е асоцијација или здружение на новинарите. Ние често пати сме научени и на

непрофесионализам на новинарите, научени сме често пати новинарите да шпекулираат, научени сме понекогаш да имаат и некоректно однесување и барањето што го поставува господинот Митаноски не е воопшто во однос на процедурата на Парламентот, така што немаше потреба да не замара и да ни одземе три минути, да отвора други дебати кои се т.н. процедурални забелешки, затоа што гледам дека и други претставници се јавуваат за збор. Би ве замолил овие прашања да останат прашања кои се надвор од Парламентот и надвор од парламентарната процедура, па да не дозволите веќе да се дискутира за ова прашање. Ви благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам почитуван колега. И јас истото го реков, тој што го направил тоа треба самиот да биде свесен и да се извини за така изречени зборови во однос на новинарите, ако тоа било во кулоарите на Собранието.

Три минути процедурално за пратеникот Славица Грковска. Повелете.

Славица Грковска: Благодарам потпретседателе,

На една од претходните седници јас упатив една забелешка на вас дека кога еднаш ќе ја прекршите процедурата, тогаш веќе станува пракса.

Упатувам процедурална забелешка на вас, затоа што вие немавте храброст вчера да го прекинете господинот Тачи кога под изговор на процедура го злоупотреби зборот, а сега имате храброст да го прекинете господинот Веле Митаноски, кој што сака да се извини заради таквото однесување на господинот Тачи, и на него му го одземате зборот. Ако еднаш дозволите на еден пратеник да ја злоупотреби процедуралната забелешка, тогаш веќе тоа станува пракса и јас го оправдувам господинот Митаноски заради тоа што се срами, со фактот што еден пратеник ја понижи и ја деградира институцијата пратеник, и секој пратеник во ова Собрание, а најмногу претседателот и потпретседателите, треба да застанат во одбрана на институцијата пратеник и да се грижат за неговиот дигнитет.

Иван Анастасовски: Јас би ве замолил да кажете во што е прекршена процедурата.

Славица Грковска: Затоа би требало сите да се придружине на господинот Митаноски и на неговиот мислење.

Иван Анастасовски: Јас не сакам да навлегувам во она што вие го говорите. Повторно ќе кажам, вчера два пати беше прекинат господинот Мендух Тачи од моја страна, му беше одземен зборот на два пати и токму тие реакции од негова страна беа упатени до мене. Не знам што се случувало во кулоарите и не знам кој што рекол во кулоарите на Собранието, тие реакции беа упатени на господинот Мендух Тачи до мене. Заради тоа му дадов одговор и два пати му беше одземен зборот. Не гледам сега потреба повторно тоа прашање да го враќаме овде во Собранието денес. Мислам дека треба да продолжиме да

работиме по дневниот ред кој е на денешната седница.

Процедурално 3 минути за пратеникот Ружди Матоши, повелете.

Ружди Матоши: Господине потпретседател, СДСМ треба да има предвид дека токму тие се оние што секогаш во суштината на разговорот или пак темата што се дискутира во Парламентот ги прекршуваат процедурите. Токму вчера беа тие првите кои ја прекршија процедурата, затоа што ја изместија темата од суштината, на дневен ред беше изборот на министрите и измените во кабинетот, но се концентрираа на Тачи. Господинот Тачи искажа еден впечаток и реалност на граѓаните на Република Македонија, впечатокот што го имаат за претседателот на државата. Не знам зошто сега се обидуваат или настојуваат цело време да створат аверзија или некоја претстава дека наводно господинот Тачи ја прекршил процедурата.

Затоа, апелирам до СДСМ во континуитет да се задржат до суштината на разговорот или дебатата и да се придржуваат на процедурата, односно да продолжиме со работа.

Иван Анастасовски: Нема потреба да апелирате до СДСМ. Мое чувство е дека името на господинот Тачи доволно е експлоатирано овде и нема потреба повеќе да дебатирате за тоа, тоа е затворено прашање.

Повелете три минути процедурално, господине Фадил Сулејмани.

Фадил Сулејмани: Се чудам како некој во Парламентот од страна на СДСМ, кога тие ги навредуваат другите, на пример, вчера кога всушност Мендух Тачи никого не навреди, никого не потцени, никого не игнорираше, меѓутоа, тие се занимаваа и со црните листи, со тоа што ги диференцираа луѓето, ги потценуваа и тоа го забораваа, значи тоа што тие го направиле, кого навредиле и потцениле. . .

Иван Анастасовски: Не сум присталица на одземање на збор, меѓутоа, ќе бидам принуден тоа да го направам, бидејќи немате процедурална забелешка. Ви благодарам.

(во исто време господинот Фадил Сулејмани продолжи да зборува, меѓутоа без превод).

Ви благодарам,

Продолжуваме со седницата.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Законодавно-правната комисија поднесе амандмани на член 12 за додавање нов став 3 по ставот 2 и за бришење на став 4 и на член 39 став 1 точка 2, со кои се согласил претставникот на Владата и тие се составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Пратениците Тахир Хани и Аднан Јашари поднесоа амандман на член 12 став 1, по кој Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот на член 12 став 1, поднесен од пратениците Тахир Хани и Аднан Јашари.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за економија. Повелете.

Вера Рафајловска: Благодарам.

Амандманот не се прифаќа.

Иван Анастасовски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Бидејќи нема пријавени за збор го заклучувам претресот по амандманот.

Пред да го ставам амандманот на гласање, би ги замолил службите да го утврдиме точниот број на пратеници кои се присутни во салата.

Во салата имаме доволен број пратеници.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Во салата имаме 65 пратеници, вкупно гласале 58, 2 пратеници гласале за, 2 се воздржале од гласање и 54 пратеници гласале против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам, кој бара збор?

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Ги молам службите да го утврдат точниот број на пратеници кои се присутни во салата и пратениците кои сега излегуваат од салата ве молам да ги броите.

Во моментот на гласање во салата беа присутни 64 пратеници.

Вкупно гласале 60, за гласале 58, 2 се воздржале од гласање, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за Државен пазарен инспекторат.

Минуваме на точката 18 - Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за железниците, со Предлог на закон

Предлогот за донесување на законот, со Предлогот на законот и извештаите на работните тела на Собранието ви се доставени, односно поделени.

Отворам претрес по предлогот за донесување на закон.

Молам, кој бара збор?

Има збор заменикот министер за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам.

Почитуван потпретседателе, почитувани пратеници,

Законот за железниците кој беше донесен во август 2005 година се предлага да се измени и дополни од следните причини.

Натамошно усогласување со законодавството на Европската унија во поглед на начинот и условите за вршење на железничкиот сообраќај и управувањето со железничка инфраструктура и создавање услови за отворено и недискриминаторско вршење на железничкиот сообраќај.

Во постојниот закон за железници пропишано е дека дозволата и решението за безбедност во железничкиот превоз и за управителот на инфраструктурата ќе ја издава Агенцијата за железнички сообраќај и транспорт, меѓутоа од причина што Агенцијата до овој момент не се основа, а роковите за нејзино основање се веќе истечени се наметна потребата од измена на овој закон со тоа што се предлага работите од надлежност на Агенцијата да ги врши Министерството за транспорт и врски.

Исто така со предложените измени предвидено е во постапката по жалбите и по актите донесени од страна на управителот на инфраструктурата за распределба на инфраструктурни капацитети да одлучува Министерството за транспорт и врски, а ваквото решение ќе се применува до основањето на регулаторно тело кое се планира да се основа до 1 јануари 2009 година.

За таа цел во Министерството за транспорт и врски се изврши измена на актот за систематизација со тоа што се формира нов сектор за железници, што беше всушност препорака дадена од страна на Светската банка.

Во прв момент надлежностите околу регулаторното тело односно регулаторот, тело кое ќе ги издава дозволите и решенијата и безбедносното тело ќе бидат во рамките на Министерството за транспорт и врски, со тоа што ќе се зајакнат капацитетите на Министерството, со тоа што во подоцнежната фаза ќе следи формирање на посебно регулаторно тело.

Новина во предлогот за изменување и дополнување на Законот се и понудените решенија по однос на условите што треба да ги исполнува управителот на железничка инфраструктура за добивање на дозвола за управување и решение за безбедност. Во таа смисла во Законот детално се пропишани овие услови.

Новина во предлогот за изменување и дополнување на законот претставуваат и предложените одредби со кои се регулира комбинираниот превоз кој во постојниот закон воопшто не беше третиран, а што е препорака дадена од Брисел од последниот Извештај.

Со предложените измени и дополнувања се врши допрецизирање на одделни одредби од постојниот закон, кои изминатиот период се покажаа како недоволно прецизни и јасни, поради што имаше проблеми при нивната практична реализација.

Исто така со предложените измени се врши подобрување на текстот во смисла на дефинирање на возниот ред, негово утврдување и усогласување, објавување во пишани и електронски медиуми најмалку 15 дена пред денот на неговото влегување во сила.

Со измените и дополнувањата на законот во делот на казнените одредби извршено е усогласување со одредбите од Законот за прекршоци.

Со овој предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за железници вградени се Директивите 9140, 2001-12,13 и 14 односно Директивите на првиот пакет на Железницата со тоа што првата Директива, директивата број 12 и 13 се целосно имплементирани во законот, додека Директивата број 14 е делумно.

Целосната имплементација следи по изработка на подзаконските акти кои се предвидува да се изработат во рок од 6 месеци по стапување на сила на овој закон.

Директивата број 2004/49 Е-3 е всушност Директива која се однесува на безбедноста и таа ќе се имплементира во законот за безбедност во железничкиот сообраќај и подзаконските акти кои произлегуваат од него, додека Директивата 92106 Е-3, која го третира комбинираниот превоз ќе се имплементира со Законот за превоз во железниците, кој закон е исто така предмет на изработка согласно програма за работа на Министерството за транспорт и врски за 2007 година. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам.

Има збор пратеникот господин Никола Куркчиев, повелете.

Никола Куркчиев: Благодарам почитуван потпретседателе .

Ни овој закон односно законот за изменување и дополнување на Законот за железниците нема да ја подобри ситуацијата во Македонските железници особено од причини кои што ги изнесе и заменик министерот и кои што се наведени како причини кои се предлагаат за донесување на законот.

Првата причина, или една од причините поради кои се предлага донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за железници е потребата од негово натамошно усогласување со правната регулатива на Европската унија, каде што се регулираат односите на железничката инфраструктура.

Втората причина која што е наведена е дека во однос на сообраќајот било предвидено да ги извршува сите работи Агенцијата за железнички сообраќај и транспорт односно да биде еден вид на регулаторно тело, чие оснивање беше предвидено со донесување на посебен закон и навистина се касни во тој дел.

Третата причина е стравувањето дека оснивањето на Агенција за железнички сообраќај и транспорт Светската банка го цени како ризично

во делот дека нема да има доволно средства поради малиот обем на железничкиот сообраќај кој што го има во овој момент Република Македонија.

Меѓутоа, со предложениот закон за оснивање на агенција за железнички сообраќај и транспорт беше предвидено финансирањето на Агенцијата да биде преку зафаќање на процент од таксата и таа такса требаше да биде 4% која ќе ја плаќа превозникот на управителот на инфраструктурата, па постои опасност Агенцијата да не профункционира односно да не може да се самофинансира и дека тој товар или тоа финансирање ќе падне на товар на Буџетот.

Истовремено предлагачот на страница 21 во истиот закон вели дека во делот потребни средства за спроведување на законот, иако многу добро сите знаеме во која состојба се наоѓаат и објектите и инфраструктурата и целокупната наша македонска железница, вели дека до крајот на 2007 година се предвидуваат 4 нови вработувања, се разбира во Министерството за транспорт и врски и тоа две вработувања во одделот на железнички сообраќај и две вработувања во одделението за железничка инфраструктура со вкупно потребни финансиски средства во износ од милион денари, или поточно 854448, средства кои се наменети за исплата на плати, набавка на компјутери, телефон, мебел и т.н.

До крајот на 2008 година се предвидуваат три нови вработувања и за таа намена потребни се определени средства. За 2009 и 2010 година дополнително по две нови вработувања, за што вкупно исто така наведено е колку средства се потребни.

За овие вработувања, мебел, телефони, компјутери, зарем тоа не се зафаќања од Буџетот. Меѓутоа од што, или за што всушност се работи овде?

Се работи дека Агенцијата за железнички сообраќај е регулаторно тело што се бара да биде формирано од наша страна пред се како што е наведено во првата причина за натамошно усогласување со правната регулатива на Европската унија.

Ова регулаторно тело што се бара од Европската комисија и нивното законодавство ќе ги регулира односите помеѓу давателите на услуги, односно инфраструктурата и транспортот, кој што сега ќе треба да ги издава и лиценците на транспортери и слични нешта. За да не се дојде во судир со европското законодавство многу е јасно, сега се предвидува регулаторно тело кое што ќе ги врши овие работи, меѓутоа во рамките на Министерството за транспорт и врски.

Ако го погледаме член 76 од постојниот Закон ќе видиме дека такво нешто требало да се направи во рок од една година односно со сегашниот член 30 во кој што многу јасно се бара и се кажува дека овој дел ќе биде регулиран, да не го барам сега, и дека истите работи ќе ги превземе врз себе Министерството за транспорт и врски.

Мислам дека ако беше тоа основната поента за изготвување на овој предлог на закон, односно измени и дополнувања немаше потреба од вакви интервенции заради тоа што Европската комисија не бара на сила хармонизација на нашето со европското законодавство и после тоа ние навистина некој друг ќе обвинуваме зошто имаме лоши оценки за реформите во Република Македонија и ќе мора да се согласите сите дека апсолутно ова е враќање назад.

Ова регулаторно тело требаше да биде формирано од повеќе причини, особено што претстои реформа навистина во Македонските железници.

Апсолутно требало да се испитаат и можностите за финансирање на работите на Агенцијата и покрај можноста за законско зафаќање од 4%.

На крај, толку набрзина е подготвуван овој предлог на закон да апсолутно нема никаква разлика, или која е разликата помеѓу членот 47 од постојниот Закон и од новиот предложен закон. Работите сите знаеме какви се во Македонските железници, жалам што и со овој предлог на закон нема да се подобрат истите, иако се спомнуваат некакви искуства во делот на другите земји, како што се Хрватска, Словенија и Романија. Не можеме да се споредуваме, не само заради тоа што и тие немаат регулаторно тело, туку ако ја анализираме само Хрватска ќе видиме дека таму имаше два холдинзи, меѓутоа проблемите што се јавија таму беа од друга природа и дека тие се покажаа на формирање. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам.

За реплика има збор пратеникот госпоѓа Катерина Димевска. Повелете.

Катерина Димевска: Благодарам потпретседателе.

Една кратка реплика на почитуваниот колега.

Неговата дискусија воглавно и се совпаѓа со она што беше дискутирано на Комисијата за транспорт и врски, но јас би сакал уште еднаш да потенцирам, иако од заменикот на министерот беше кажано дека оваа измена се предлага во насока на усогласување со европското законодавство со напомена дека преодната форма која е уредена со членот 30 каде што се кажува дека Владата на Република Македонија до Собранието на Република Македонија ќе достави закон за основање на регулаторно тело најдоцна до 01.01.2009 година.

Сакам да потенцирам дека оние вработувања кои што тој ги потенцира, и на Комисијата беше кажано дека потоа ќе бидат преземени во регулаторното тело односно Агенцијата која што покасно, согласно овој член од законот ќе биде формирана по предлог на Министерството за транспорт и врски до Собранието, кој предлог ќе биде доставен. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам.

Една минута за контра реплика на пратеникот Никола Ќуркчиев, повелете.

Никола Ќуркчиев: Се надевам дека правилно ќе биде разбрана мојата реплика.

Ако регулаторното тело треба да има определен број на вработени зошто тоа не го направиме сега, да го формираме тоа регулаторно тело, да извршиме успешна трансформација односно приватизација во железничкиот сообраќај, а не вработувањата да ги направи Министерството за транспорт и врски онака како што тоа мисли дека е најдобро, а да немаме регулаторно тело. И ќе бидеме на удар на критики дека ги кошаче реформите, а вработувањата ќе се направат. Знаеме дека имаме максимално превработени можеби во Македонските железници и дека навистина ни претстои тежок период таму за да ги средиме состојбите онака како што посакуваме сите.

Иван Анастасовски: Благодарам.

Има збор пратеникот господин Тале Герамитчиоски, повелете.

Тале Герамитчиоски: Благодарам потпретседателе, почитуван заменик министре,

Сосема кратко, оваа дилема кај мене се јави при дебатирањето на Комисијата за транспорт и врски. Главната причина со која се врши интервенција во законот е да се избегне потребата од основање на едно регулаторно тело, Агенцијата за железнички сообраќај и транспорт под изговор дека при сугестиите од Светската банка во овој момент нема потреба од нејзино основање бидејќи обемот на железничкиот сообраќај кој што во моментот функционира во Република Македонија е од мал обем и се изразува одредено стравување дека нема да се оствари позначаен прилив на средства со кои што ова регулаторно тело би се самофинансирало и средствата за негово финансирање би паднале на товар на Буџетот на Република Македонија.

Мислам дека се прави грешка затоа што пристапот во кој што Министерството односно Владата го избрала мислам дека е погрешен. можеби е точно дека железничкиот сообраќај во овој момент е во мал обем, но имајќи ги во предвид европските тенденции и трендови нашата стратешка определба на поврзување Исток-Запад-Север-Југ со соседите во овој регион и пошироко и преку железничката инфраструктура, која што постојано се заговара како поефтин начин на транспортирање на луѓе, стока и други добра претпоставува дека Владата треба да направи соодветна стратегија со која што ќе ги подобри условите пред се да го зголеми сообраќајот, да ги поттикне стопанските субјекти да се вклучат да коинвестираат во овој дел или во крајна линија и со модел на концесионерство да ја подобри железничката инфраструктура со која што ќе го модернизира и технолошкиот парк и ќе го модернизира и интензивира железничкиот сообраќај од тој аспект.

Кога се создаваше идејата едно вакво регулаторно тело да се грижи за техничките детали околу железничкиот сообраќај, издавање

на дозволи и т.н., се имаше предвид ваквата стратешка определба на Република Македонија. Значи, се поставува прашањето ако Владата во овој момент настојува да ја замрзне идејата за создавање на едно вакво регулаторно тело под изговор дека недоволен е железничкиот сообраќај по интензитет дали тоа значи дека ја напушта стратешката определба на создавање на претпоставки и услови за интензивирање на ваквиот тип на сообраќај во Република Македонија или пак на долгорочни патеки тоа ќе го прави на друг начин.

Улогата која што во досегашната верзија на Законот, важечкиот Закон ја имаше беше наменета за ова регулаторно тело со предложените измени се предлага да ја преземе Министерството за транспорт и врски. Пишува дека и други земји имаат едно вакво слично искуство, но јас не добив подетално образложение дали тоа значи дека во рамките на самото Министерство преку една посеопфатна промена на систематизацијата ќе се создаде сектор или одделение, или некој друг институционален облик кој ќе се грижи за вака значаен сегмент, или пак ќе им биде препуштено на еден, двајца или тројца државни службеници да се грижат за овие постапки со што се создаваат нови претпоставки за можни дубиози, нервози, слично како кај дозволите за транспортерите во сувоземниот сообраќај.

Така што, мислам дека решението е избрзано, дека требало да се направи една подлабока анализа. Не велам, се ограднува, можеби постои таква анализа во Министерството за транспорт и врски, но ние пратениците, посебно од опозицијата сме немале можност да видиме, врз основа на кои претпоставки, параметри се одлучиле за ваков чекор или главниот аргумент бил сугестијата на Светската банка, која што со сите должна почит и респект не може да ги знае приликите и стратешките определби на Владата на Република Македонија во овој момент. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Бидејќи, нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот и на Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието го усвојува предлогот за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за железниците.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 65 пратеници, 52 гласале за, 3 се воздржани од гласање, нема против.

Констатирам дека Заклучокот е усвоен.

Дали Собранието го усвојува предлогот на оваа седница да се претресе и Предлогот на законот.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 64 пратеници, 52 гласале за, 11 воздржани, 1 гласал против.

Констатирам дека е усвоен предлогот на оваа седница да се претресе и Предлогот на Законот.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Законодавно-правната комисија поднесе амандмани на член 12 став 5 кој се однесува на новиот став 9 член 22 став 8 и на член 26 за додавање нов став 2 по ставот 1.

Отворам претрес по амандманот на член 12 став 5, кој се однесува на новиот став 9, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министер за транспорт и врски Скендер Палоши.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Иван Анастасовски: Амандманот е прифатен и тој станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 22 став 8, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министер за транспорт и врски Скендер Палоши.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Иван Анастасовски: Амандманот е прифатен и тој станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 26 за додавање на нов став 2, по ставот 1, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министер за транспорт и врски Скендер Палоши.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Иван Анастасовски: Амандманот е прифатен и тој станува составен дел на текстот на законот.

Продолжувме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам, кој бара збор?

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по текстот.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 63 пратеници, 55 гласале за, 8 се воздржале од гласање против нема.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за изменување и дополнување на Законот за железниците.

Минуваме на точка 19 - Предлог за донесување закон за изменување и дополнување на Законот за воздухопловство, со Предлог на закон.

Предлогот за донесување на Законот, со Предлогот на закон и извештаите на работните тела на Собранието, ви се доставени односно поделени.

Отворам претрес по предлогот за донесување на законот.

Молам, кој бара збор?

Има збор, заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Благодарам.

Почитуван потпретседателе, почитувани господа пратеници,

Собранието на Република Македонија во јануари 2006 година го донесе законот за воздухопловство. Цел на законот е уредување на воздухопловството во Република Македонија, воспоставување на воздухопловна власт, што ќе обезбеди сигурност, безбедност и ефикасност на цивилното воздухопловство, како и услови за безбедно вршење на воздушната пловидба. Со Законот е предвидено надлежни органи за регулирање на работите и дејностите од областа на воздухопловството се Министерството за транспорт и врски, Агенција за цивилно воздухопловство и давателот на услугите на воздухопловната навигација.

Потребата од донесување на измените и дополнувањата на Законот за воздухопловство се наметнаа од неколку причини. Имено, предложените измени и дополнувања, пред се, се во насока на усогласување на обврските преземени од мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област и евакуација на единственото европско небо на Европската заедница во насока на планирање на европските меѓународни воздушни простори, согласно Евро- регулативата 550-04. Во Законот за воздухопловство 793 беше предвидено Агенцијата за цивилно воздухопловство и давателот на услуги на воздухопловна навигација согласно член 60 од Законот е предвидено давателот на услуги на воздухопловната навигација да биде формиран од Владата на Република Македонија како акционерско друштво со еден акционер, државата да отпочне со работа најдоцна во рок од 90 дена од денот на влегува во сила на законот. Од причини што наведените субјекти не отпочнаа со работа во законски предвидениот рок, со измените се предлага, со денот на влегување на сила на истите, да отпочне со работа Агенцијата за цивилно воздухопловство. Ова од причини што заради неотпочнување на работа на агенцијата, доведено е во прашање нормативното уредување на воздухопловството. Имено, во законот е предвидено одредени прописи да ги носи директорот на Агенцијата или самата Агенција, а во кои треба да се имплементираат регулативите, стандардите и препорачаните практики на Европска унија. Бидејќи процесот на трансформација е долг и истиот бара изготвување на подзаконски акти, кои треба да бидат донесени од Владата на Република Македонија, се

предлага давателот на услуги да отпочне со работа во рок од една година од денот на влегување во сила на овој закон. Со измените на членот се врши усогласување на регулативата ЕЕ-3 број 2407-92 на Советот од 23 јули 1992 година, со овластување на авиопревозниците, како и на регулативата на ЕЕ-3 број 2408-92 на Советот од јули 1992 година и се однесува на пристап на авиопревозниците на Заедницата. Имено, заради безбедност и уредување на јавниот воздушен превоз, правното лице што врши јавен воздушен превоз, а во понатамошниот текст превозник, треба да има потребен персонал, воздухоплови, опрема, како и да исполнува други посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење. Начинот на вршење на јавен воздушен превоз, како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење ги пропишува Владата на Република Македонија, член 11.

Со измените и дополнувањата се додефинира и изворот на приходи за финансирање на Агенцијата односно покрај наведените извори во член 12, се предлага како и извор на финансирање да биде и дел од надоместокот за користење на аеродромската инфраструктура, како и надоместокот од издадени одобренија и согласности. Исто така, во насока на дефинирање на начинот и постапката на финансирање на давателот на услуги во воздухопловната навигација, во член 22 е утврдено дека сите приходи од давањето на услуги во воздухопловната навигација, се уплаќаат во Буџетот на Република Македонија, кај Агенцијата за цивилно воздухопловство на сметка 787, приходи од самофинансирачки активности, а финансирањето на давателот на услуги во воздухопловната навигација се врши од Буџетот на Агенцијата за цивилно воздухопловство како трансфер до давателот на услуги во воздухопловната навигација на сметка отворена во деловна банка, чиј годишен финансиски план за намената на средствата го одобрува Владата на Република Македонија на Предлог на Агенцијата и давателот на услуги во тековната година за наредната фискална година, при што при изработка на финансискиот план, временски мора да биде усогласен со роковите за изработка и усогласување на Буџетот на Република Македонија.

Со ова ќе се надминат проблемите во поглед на финансирањето на Агенцијата за цивилно воздухопловство и давателот на услуги. Измените во членовите 25 и 26, се во насока на дефинирање на предметот на работење на давателот на услугите на воздухопловната навигација која опфаќа, давање на услуги на воздухопловна навигација АНС, каде што влегуваат АТМ услуги, услуги на воздухопловно информирање, метеоролошки услуги, поставување, одржување, контрола и мониторирање на техничките средства, уредите и опремата за давање на услуги на

воздухопловната навигација или СНС сервис, обука на НС - Персонал. Притоа, утврдено е дека давателот на услуги на воздухопловна навигација се финансира од надоместокот остварен од давање на услуги на воздухопловната навигација, надоместок за обука на НС персонал и даноци, заеми, кредити, и друга финансиска и техничка помош.

Воедно, со измените се предлага давателот на услуги секоја година да изготви програма и годишен финансиски план, кој содржи податоци за планирани приходи и расходи за наредната година, ревизорски и финансиски извештај за минатата година, ако и предвидени капитални и имепративни расходи за наредната година, кои ќе бидат одобрени од Владата на Република Македонија. Исто така, и Агенцијата доставува финансиска програма, план за работа за секоја наредна година до Владата на Република Македонија. Ова е предвидено во член 4.

Предложено е во законот да се додаде нова глава 6 за персонал за поставување, одржување, контрола и мониторирање на техничките средства, уреди, и опрема за давање на услуги на воздухопловна навигација.

Една од причините за донесување на законот, за донесување на предложените измени и дополнувања на законот е и усогласување со Законот за прекршоци, кој беше донесен по донесувањето на законот за воздухопловство.

На крај треба да нагласиме дека, иако предложените измени се квантитативно обемни, тие сепак во најголем дел се однесуваат на допрецизирање на одделни одредби од Законот односно се во насока на подобрување на текстот. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине Палоши.

Има збор пратеникот Герамитчиоски Тале.

Тале Герамитчиоски: Благодарам потпретседателе,

Уште еднаш истата констатација, не се стигнало навреме да се имплементира закон, за кој што е потребно потрошено многу време, труд, но потрошени се и средства за изработка на Законот за воздухопловство, бидејќи Владата на Република Македонија ги искористи средствата од финансиската помош, што Владата од Германија ја додели за оваа цел. Законот кој што беше изработен беше потполно усогласен со европската легислатива и претстоеше негова имплементација. Од разбирливи причини тие што одредени одредби во Законот кои што беа временски детерминирани, не можеа да се имплементираат, бидејќи влеговме во изборна година, во која што се промени власта, се променија органите на управувањето и во цивилната воздушна пловидба, во управата и разбирливо е дека не можеше да се воспостави Агенцијата, која што е дефинирана самиот закон. Но, одредени забелешки мора да бидат јавно елаборирани. Имено, Агенцијата за воздухопловство постои во својство на орган на државната управа и има наменета улога на

регулатор. Нејзината дејност не е давање на услуги во воздухопловната навигација, туку спроведување на правни акти, издавање на дозволи, инспекции и слични такви дејства. Согласно со тоа Агенцијата не може да се самофинансира од дејности на други субјекти, туку исклучиво финансирањето има предвидено од дејностите кои што се во надлежност на таа Агенција, како што се лиценцирањето на авиокомпаниите, воздухопловниот персонал, инспекцискиот надзор итн. Согласно на овие атрибути кои што се дадени во законот во надлежност на Агенцијата и механизмот предвиден за финансирање на Агенцијата, постои и барање на струковиот синдикат на контролата на летање, кој што веруваме дека е доставен и до Министерството за транспорт и врски. Зошто не се зема предвид не ми е јасно, бидејќи тие навистина компетентни сручни да ги оценат позитивните и негативните аспекти од имплементирањето на овој закон.

Клучното прашање е, зошто се пристапува кон измени и дополнувања на закон, наместо да се вложи дополнителна енергија на имплементирање, забрзување на постапките за имплементирање на одредбите на постојниот закон, за кој што е докажано дека е усогласен со Европското законодавство.

Дискутабилен е и членот 22 од предлозите на измените и дополнувањата, кој се однесува на член 56 ставот 2, во кој што и струковиот синдикат на контролорите на летање и здружението на контролорите на летањето, категорично се противат, бидејќи во формулацијата на членот 22 е асурдно во делот на уплатата на приходите од давањето на услугите во воздухопловната навигација да стои дека сите приходи од услугите се уплаќаат на сметка на Агенцијата за воздухопловство на сметката 787 и истите да се сметаат како самофинансирање на Агенцијата. Мислам дека повторно се прави избрзан чекор и најлесно е да се одбере пристапот, не може да се одговори на потребите на динамиката утврдена со преодни одредби во некој закон и да се прибегне кон одложување на тие одредби.

Од тие причини ние ќе гласаме воздржано. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Герамитчиоски.

Поповска Лилјана се пријави за реплика, повелете.

Лилјана Поповска: Почитуван господине потпретседателе, почитувани претставници на Владата, почитувани колеги,

Колега Герамитчиоски, јас би сакала само да се потсетиме сите заедно. Се прашувате зошто нови измени во Законот, кој што бил одобрен од одредени тела, кој што бил висококвалитетен итн. Меѓутоа, јас вака би кажала, јас не сум стручњак за воздухопловство и нема сигурно да станам во следниов период, меѓутоа јас како и вие читам весници, следам медиуми, и се сеќавам дека кога се носеше во минатиот мандат Законот за

воздухопловство дека се кренаа на нозе целата фела од воздухопловството. Сите тврдеа дека законот нема да биде добар и инсистираа на одредени измени. Такви измени какви што се бараа, не се направија и се донесе Законот таков каков што луѓето од фелата не се согласуваа. Така што, претпоставувам дека има доволно причини, законот да претрпува одредени измени. Јас дури не сум сигурна дека и само овие измени кои што сега се применуваат, ќе бидат доволни. Јас мислам дека ќе треба и во некои други членови да се менува, со оглед на забелешките кои што пред неколку месеци ги имаа луѓето од воздухопловството. Јас ова морав да го кажам само како едно потсетување и реплика на вашето чудење зошто се менува еден толку совршен закон. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам госпоѓо Поповска. Контра реплика од една минута господин Герамитчиоски Тале, повелете.

Тале Герамитчиоски: Почитувана колешке, ако е така како што вие велите, зошто тогаш во оценките што се однесуваат на донесениот закон во извештајот на Европската комисија, посебно во делот на Министертвото за транспорт и врски при европската комисија во рамките на ЕСА-проектот се добиени највисоки оценки за овој закон. Ако се изразуваат такви сомневања за самите законски решенија понудени во Законот, а од друга страна добиваме највисоки оценки од европските авторитети од оваа област, тогаш навистина е дискутабилно, воопшто да се влезе во полемика, за нешто што не го познававте.

Бесим Догани: Благодарам господине Герамитчиоски.

Збор има пратеник Ќуркчиев Никола, повелете.

Никола Ќуркчиев: Благодарам потпретседателе, почитуван заменик министер, почитувани колеги пратеници,

Кога го носевме Законот за Буџетот за 2007 година кажав дека Република Македонија до донесување на законот за воздухопловство во 2006 година, значи минатата година се користеше или беше во употреба стариот закон поточно Закон за воздушна пловидба од 1986 година. За неполна година ние веќе правиме измени на истиот. Законот за воздухопловство, постојниот закон стапи во сила во 2006 година во февруари и овој закон ги доби највисоките оценки, позитивни мислења од страна на Европската комисија и истиот, навистина, предвидува суштинска реорганизација на овој сектор. До донесувањето на овој сектор за жал и денеска Управата за цивилна воздушна пловидба, како најповикан субјект за имплементација на одредбите од постојниот закон е орган во состав на Министерството за транспорт и врски. Во овој орган, Управата за цивилна воздушна пловидба се уште, не се одвоени административните функции, значи, безбедносниот, секторскиот дел од контролата на летање и воздухопловната техника како оперативен дел.

Постојниот закон предвидува трансформација на Управата за цивилна воздушна пловидба на два дела или два идентитета, Агенција за цивилно воздухопловство, како самостоен независен орган, како што го нарекувате регулатор, надвор од ингеренциите на Министерството, значи на Владата, на политиката и Акционерско друштво, давател на услуги во воздушниот сообраќај, или така наречен оператор. И наместо сега да очекуваме трансформација на Управата за цивилна воздушна пловидба имаме нов Предлог на закон со измени и дополнувања на Законот за воздухопловство, каде што се се пролонгира за една година. Значи, она што претходно го зборувавме за Законот за железници, се повторува и овде, меѓутоа, таму ако немаме ред, овде имаме ред, изгледа сакаме да немаме. И тогаш кога го носевме Буџетот, кажав дека навистина ќе дојде до такво нешто, бидејќи се слуша, а некои органи, како што велат некои колеги и колешки овде, во рамките на Управата за цивилна воздушна пловидба зборуваа на целиот глас и пред медиуми дека такво нешто ќе дојде, а нема кој да слушне, или да го спречи тоа. Овој Предлог, јас мислам дека претставува еден од кочењето на реформите, што се препишува најчесто на опозицијата и навистина, не можам да разберам зошто сеуште немаме трансформација на Управата за цивилна воздушна пловидба кога актите беа подготвени уште пред 5 јули и новата Влада едноставно, само требаше да ги примени, или да ги донесе.

Предлагачот навел три причини за носење на овој закон.

Првата причина е дека имаме обврска за дефинирање на периодот во кој треба да се изврши трансформација на Управата за цивилна воздушна пловидба во членот 19, во рок од 90 дена.

Втората причина е дека се предлагаат измени и дополнувања во делот на изворите на приходи и финансирања на Агенцијата, односно покрај наведените извори во член 12 се предлага како извор на финансирање да биде и дел од надоместоците за користење на аеродромската инфраструктура како надоместок од издадени одобренија и согласности што на некој начин, подоцна ќе зборувам ќе значи дека ние ќе го поскапиме превозот во Република Македонија.

Третата причина е усогласување со Законот за прекршоци, кој беше донесен по донесување на Законот за воздухопловство. Значи, имало можност, начин, средства и време за еден ваков нов Предлог закон, меѓутоа, не и за исполнување на колективните договори за што зборуваше колешката пред малку. Значи, не се исполнети колективните договори со синдикатите на контролите за летање, воздухопловна техника и професионалните пилоти. За овие луѓе, многу повеќе зборуваат медиумите отколку законодавниот дом. Тие само треба да ја одработат својата работа, да донесат приход од 10-12 милиони годишно, меѓутоа, за возврат,

сеуште изгледа не треба да добијат ништо, или она што навистина го заслужуваат.

Јас и на Комисијата кажав дека сум против принципот да се наметнува често менување на закони, кога се регулира некоја коегзистентна материја.

Во таа насока, тогаш го поставив и прашањето кои стручни воздухопловни експерти од Република Македонија учествувале во изработка на законот, за кој што денеска ние расправаме и дали воопшто учествувал некој експерт. Ако во извештајот се вели дека Република Македонија на Европската комисија, се вели дека Република Македонија воопшто не мрднала во оваа сфера и дека час побрзо треба да дојде до трансформација на Управата за цивилна воздушна пловидба, зошто со членот 74, се пролонгира нормално рокот, како што кажа и господиновот Герамитчиоски за една година од усвојување на овој закон кога и од друга страна финансиски се оптоварува оваа сфера.

Имено, сите знаеме дека имаме земено кредит од Европската банка за обнова и развој, техничка помош имаме од ГТЗ и Германската контрола на летање, делбениот биланс е изготвен од владина комисија многу одамна и наместо именување се разбира, на администратор, сега ние именуваме директор, а за администратор веројатно ќе почекаме можеби уште за една година. Нормално, логично е прашањето зошто кога сите документи се готови не се отпочнува со вистинската трансформација и регулација на оваа област. Зошто се прават повторно грешки да се мултиплицира грешката која што можеби во изминатиот мандат ја правел некој друг.

Друга една работа за која што сакам да алармирам, а тешко дека ќе се најде одговор, е ако Агенцијата за цивилно воздухопловство задржува 10% од средствата, а 90% ги дава на давателот на услуги, зарем не е толку логично тоа да биде обратно. Затоа сега се бунат сите вработени во оваа област.

Во членот 5 или 12 од постојниот закон, законот предвидува, како што спомнавте и вие дел од надоместокот да се користи за давањето на услуги. Дали на тој начин, како што е предвидено со членот 5, значи дека граѓаните ќе купуваат повисоки цени на авио билети за процент кој што воопшто не е определен со законот, туку вели определен процент. И на крајот, дали има согласност од Јавното претпријатие за аеродромски услуги за сето ова што се предвидува и што го регулира законот во членот 5.

Ценам дека навистина, имавме можност и пропуштивме голема шанса да направиме нешто повеќе во оваа област и тогаш ниту синдикатите на контролорите, ниту воздухопловната техника, ниту другите немаше да бидат денеска така револтирани и да ги чекаат овие измени и дополнувања. Се надевам дека сите тие писма се и до вас заменик министре.

Мислам дека на сите нас ни е јасно дека ваквата трансформација е неопходна од неколку причини. Меѓутоа, една од најважните причини е што ние сме последна земја во регионот што не направила ваква трансформација, како и поради фактот дека еден од условите нашата воздухопловна власт биде или стане полноправен член на здружените европски воздухопловни власти.

Ценам дека иако оваа материја можеби е многу динамична, диктира брзо темпо на усогласување можеше не со ваков Предлог закон, туку со подзаконски акти да се прави исто онака како што впрочем, се прави во поголем број на европски земји. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Куркчиев.

Бидејќи никој не се јавува за збор, го заклучувам претресот и на Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието го усвојува Предлогот за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за воздухопловство.

Ги повикувам пратениците да ги заземат своите места за да пристапиме кон гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Бидејќи гласаа само 59 пратеници, ги повикувам службите да достават точен број на присутни пратеници во салата.

Во моментот на гласање во салата имало само 60 пратеници, затоа сега кога имаме 61 пратеник ќе го повторам гласањето.

Ве повикувам уште еднаш да гласаме.

Гласаа 61 пратеник, 51 гласаа за, воздржано гласаа 10, против нема.

Констатирам дека заклучокот е усвоен.

Дали Собранието го усвојува предлогот на оваа седница да се претресе и Предлогот на законот.

Ве повикувам да гласаме.

Гласаа 61 пратеник, 52 гласаа за, воздржано гласаа 7, против 2.

Констатирам дека е усвоен предлогот на оваа седница да се претресе и предлогот на законот.

Отворам претрес по текстот на предлогот на законот.

Законодавно-правната комисија поднесе амандмани на член 2 за менување на член 3, член 5, за додавање нов став 4 по ставот 3, член 11 став 8, член 33, член 37 ставови 1 и 2, член 40 став 1 и член 46 став 1, член 74 ставови 2, 3, 4 и 5 и член 75 став 2.

Отворам претрес по амандманот на член 2, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 3, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 5, за додавање на нов став 4 по ставот 3, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел на текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 11 став 8, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 33, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 37 ставови 1 и 2, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 40 став 1 и на член 46 став 1, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 74 ставови 2, 3, 4 и 5, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 75 став 2, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифати амандманот и тој станува составен дел од текстот на предлогот на законот.

Продолжуваме со претрес по текстот на предлогот на законот.

Молам, кој бара збор? (Никој).

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по текстот на законот.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласаа 62 пратеника, 52 гласаа за, воздржано гласаа 9, против 1.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за изменување и дополнување на Законот за воздухопловство.

Минуваме на точката 20 - Предлог на завршна сметка на Буџетот на Република Македонија за 2005 година.

Предлогот на завршната сметка на Буџетот на Република Македонија за 2005 година ви е доставен.

Отворам општ претрес.

Молам, кој бара збор?

Има збор заменикот министер за финансии. Повелете.

Предраг Трпески: Благодарам потпретседателе.

Почитувани пратеници, завршната сметка на Буџетот на Република Македонија за 2005 година е изготвен согласно член 52 од Законот за буџети.

Во текот на 2005 година фискалната политика на централната власт, вклучувајќи ги тука и централниот буџет и буџетите на фондовите се реализира во рамки на остварените расходи во износ од 100 милијарди 219 илјади денари и изворни приходи во износ од 100 милијарди 927 милиони денари.

Од ова произлегува суфицит во висина од 708 милиони денари, или 0,3% од бруто домашниот производ.

Изворните приходи на централниот буџет се остварени во висина од 69 милијарди 361 милион денари или 95,8% од планираните.

Во структурата на овие изворни приходи во 2005 година, даночните приходи учествуваа со 79,7%, а како најголем учесник го има ДДВ во износ од 39%. Акцизите учествуваат во рамките на изворните приходи со 15,9%, персоналниот данок од доход со 11,7%, царини и други увозни давачки 7,6% и данок од добивка 4,1%.

Вкупните расходи на централниот буџет за 2005 година беа на висина од 68 милијарди и 47 милиони денари или 91,8% од планираните.

Во рамките на буџетските расходи, тековните расходи се остварија на ниво од 58.917.000.000 денари или 96,6%.

Во делот на капиталните расходи, тие се реализираа на ниво од 9.130.000.000 денари, или 69,4%, во однос на планираните.

Гледајќи ги вака расходите и приходите на Буџетот, остварен е суфицит во износ од 708 милиони денари во однос на првично планираниот дефицит во износ од 2.230.000.000 денари. Ваквиот суфицит произлегува од повеќе основи, но би истакнал две.

Прво, суфицитот е резултат на повисокото ниво на наплата на ДДВ и мора да се истакне дека во 2005 година наплатено е повеќе по овој основ 756 милијони денари. Но, од друга страна суфицитот произлегува и поради слабото ниво на реализација на капиталните расходи од сопствени средства кај буџетските корисници што кажав дека се реализираа во износ од 69,4% во однос на планираните.

Составен дел на Завршната сметка за 2005 година се и завршните сметки на општините, како и извештаите на Државниот завод за ревизија.

Бесим Догани: Благодарам.

Бидејќи нема повеќе пријавено за збор, го заклучувам општиот претрес.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на завршната сметка на Буџетот на Република Македонија за 2005 година.

Молам, кој бара збор? (Никој)

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по текстот.

Предлогот на завршната сметка на Буџетот на Република Македонија за 2005 година го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале вкупно 63 пратеници, сите 63 гласале за.

Констатирам дека Собранието ја донесе Завршната сметка на Република Македонија за 2005 година.

Минуваме на точка 21 - Предлог за донесување на закон за дополнување на Законот за социјална заштита, со Предлог на закон.

Предлагачи на законот се Аднан Јашари, Ајше Селмани, Садула Дураку, Сафет Незири, Агрон Буџаку, Рафис Алити, Блерим Беџети и Селвије Салију.

Предлогот за донесување на законот, со Предлогот на закон, мислењето на Валдата и дописите на Законодавно-правната комисија и Комисијата за труд и социјална политика, ви се доставени односно поделени.

Отворам претрес по Предлогот за донесување на законот.

Молам, кој бара збор?

Бидејќи никој не се пријави за збор, го заклучувам претресот и на Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието го усвојува предлогот за донесување на закон за дополнување на Законот за социјалната заштита.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале вкупно 62 пратеници за гласале 11, воздржани 2, против 49.

Констатирам дека заклучокот не е усвоен.

Минуваме на точка 22 - Барање за давање автентично толкување на член 27 став 1 од Законот за јавните претпријатија, поднесен од пратеникот Ристанка Лалчевска,

Барањето и Извештајот на Законодавно-правната комисија ви се доставени.

Отворам претрес.

Кој бара збор? (Никој)

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот и на Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието на Република Македонија констатира дека Барањето за давање автентично толкување

на член 27 став 1 од Законот за јавните претпријатија, поднесено од пратеникот Ристанка Лалчевска, не е оправдано и нема потреба од давање автентично толкување на овој член, од причините содржани во Извештајот на Законодавно-правната Комисија на Собранието на Република Македонија.

Овој заклучок заедно со Извештајот на Законодавно-правната Комисија на Собранието на Република Македонија да се достави до пратеникот Ристанка Лалчевска.

Предложениот заклучок го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од вкупно 63 пратеници присутни гласале вкупно 60, за гласале 57, воздржани 2, против 1.

Констатирам дека Собранието го усвои предложениот заклучок.

Минуваме на точка 23 - Барање за давање автентично толкување на член 54 став 1 од Законот за просторно и урбанистичко планирање, поднесено од градоначалникот на општина Карпош.

Барањето и Извештајот на Законодавно-правната Комисија ви се доставени.

Отворам претрес.

Кој бара збор? (Никој)

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот и на Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието на Република Македонија констатира дека Барањето за давање

автентично толкување на член 54 став 1 од Законот за просторно и урбанистичко планирање, поднесено од градоначалникот на општина Карпош, не е оправдано и нема потреба од давање автентично толкување на овој член, од причините содржани во Извештајот на Законодавно-правната Комисија на Собранието на Република Македонија.

Овој заклучок заедно со Извештајот на Законодавно-правната Комисија на Собранието на Република Македонија да се достави до градоначалникот на општина Карпош.

Предложениот заклучок го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За предложениот заклучок гласале 61 пратеник, 59 гласале за, 1 воздржан, против 1.

Констатирам дека Собранието го усвои предложениот заклучок.

За следната точка немаме претставник од Министерството за животна средина и просторно планирање.

За збор се јави Слободан Најдовски, повелете.

Слободан Најдовски: Потпретседателе бидејќи имаме претставник од Министерството за финансии, предлагам да ја поминеме прво 25-та точка, а кога ќе завршиме со неа ќе се вратиме на 24-та точка.

Бесим Доган: Предлогот на господинот Ни: ајдовски гоставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За предлогот на господинот Најдовски прво да работиме по точка 25 па после по точка 24 гласаа 63 пратеници и сите гласаа за.

Минуваме на точка 25 - Предлог на стратегија за управување со јавен долг за периодот од 2007 до 2009 година.

Предлогот на стратегијата ви е доставен.

Отворам претрес по текстот на предлогот на стратегијата.

Молам, кој бара збор?

Има збор заменик министерот за финансии.

Предраг Трпески: Почитуван потпретседателе, почитувани пратеници, тука станува збор за континуитет.

Има изработено прва стратегија за управување со јавниот долг во Република Македонија и таа е донесена во месец март 2005 година и се однесува на периодот 2006-2008 година. Заради одржување на континуитетот, ја предлагаме втората стратегија која се носи за периодот 2007-2009 година.

Бесим Доган: Благодарам.

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по текстот на предлогот на стратегијата.

Предлогот на стратегијата го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За Предлогот на стратегијата гласаа 62 пратеници, сите 62 гласаа за.

Констатирам дека Собраниетоја донесе Стратегијата за управување со јавен долг за периодот 2007 до 2009 година.

Сега се враќаме на точка 24.

Минуваме на точка 24 - Предлог на просторен план на регионот на сливот на река Треска.

Предлогот на просторниот план и извештаите на работните тела на Собранието вис е доставени односно поделени.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на просторниот план.

Молам, кој бара збор?

Има збор заменик министерот за животна средина.

Соња Лепиткова: Благодарам потпретседателе.

Само кратко би сакала да истакнам дека денес Собранието треба да усвои еден исклучително важен планерски документ, а тоа е просторниот план на регионот на сливот на реката Треска, како разработка на просторниот план на Република Македонија.

Исклучително важно е да се напомене дека овој просторен план ги има поминато сите фази, од нацрт до предлог на верзија, со сите можни расправи и затоа цениме, бидејќи е исклучително важен стратешки документ, пратениците како таков ќе го прифатат и ќе го усвојат, земајќи

предвид дека се работи за сегментот на водите како исклучително значајна категорија на заштита во Република Македонија. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по текстот на Предлогот на просторниот план. Предлогот на просторниот план го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 63 присутни пратеници за Предлогот на просторниот план гласале 60, сите 60 гласаа за.

Констатирам дека Собранието го донесе Просторниот план на регионот на сливот на река Треска.

Бидејќи дневниот ред е исцрпен, ја заклучувам 26-та седница на Собранието на Република Македонија.

Координаторите на пратеничките групи ги повикувам на координација во кристална сала, бидејќи утре имаме пратенички прашања па да се договориме за некои работи.

Предалгам пауза од 15 минути.

(По паузата)

Уште еднаш ја заклучувам 26-та седница на Собранието на Република Македонија и за утре најавувам седница за пратенички прашања во 11,00 часот.

(Седницата заврши во 13,35 часот)