

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Четириесеттата седница на Собранието на Република Македонија, одржана на 19 април 2007 година

Седницата се одржа во Собранието на Република Македонија, сала 1, со почеток во 11,20 часот.

Седницата ја отвори и со неа претседаваше Љубиша Георгиевски, претседател на Собранието на Република Македонија.

Љубиша Георгиевски: Дами и господа пратеници,

Ја отворам Четириесеттата седница на Собранието на Република Македонија.

Пратениците: Абдулади Вејсели, Блерим Беџети, Сафет Незири, Џеват Адими, Рафис Алити, Теута Арифи, Али Ахмети, Агрон Буџаку, Фазли Велиу, Садула Дураки, Зумрете Јакупи, Аднан Јашари, Азиз Положани, Селвије Салиу, Ајше Селмани, Тахир Хани, Арбен Џафери, Мендух Тачи, Даут Реџеџи, Стојан Андов, Љубчо Георгиевски, Нада Станчевска, Верица Филипова, Мери Младеновска, Ѓорѓијевска, Радмила Шекеринска, Благој Зашов, Ѓорѓи Оровчанец, Валентина Божиновска и Марјан Додовски, ме известува дека се спречени да присуствуваат на седницата.

Ве молам да притиснеме едно од копчињата на системот за гласање за да го утврдиме бројот на присутните пратеници во салата.

Ги молам службите уште еднаш да достават точен број на присутни пратеници во салата.

Констатирам дека на седницата присуствуваат мнозинство пратеници на Собранието и дека Собранието може полноважно да одлучува.

На седницата поканети се Претседателот на Република Македонија и Претседателот и членовите на Владата на Република Македонија.

Записникот од Дванаесеттата седница на Собранието Ви е доставен.

Дали некој има забелешки на записникот? (Нема)

Констатирам дека записникот од Дванаесеттата седница на Собранието е усвоен без забелешки.

Владата на Република Македонија го повлече Предлогот за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за Управата за јавни приходи, со Предлог закон.

За денешната седница го предлагам следниот дневен ред:

1. Предлог за донесување на закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, со Предлог на закон;
2. Предлог за донесување на закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, со Предлог на закон;
3. Предлог за донесување на закон за внатрешната пловидба, со Предлог на закон;
4. Предлог за донесување на закон за нотаријат, со Предлог на закон;

5. Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за определување на имиња на улици, плоштади, мостови и на други инфраструктурни објекти, со Предлог на закон.

Дали има некој предлог за изменување на предложениот дневен ред? (Нема)

Предложениот дневен ред го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 52 пратеници, сите 52 гласале за.

Ги молам службите уште еднаш да го верифицираат бројот на присутни пратеници во салата.

Констатирам дека е усвоен предложениот дневен ред.

Минуваме на точка 1 - Предлог за донесување на закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, со Предлог на закон.

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

Отворам претрес по Предлогот за донесување на законот.

Молам, кој бара збор?

За збор се јави министерот за внатрешни работи.

Повелете госпоѓице министер.

Гордана Јанкуловска: Благодарам претседателе.

По однос на денешната точка на дневен ред Предлог за донесување закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, со Предлог закон, би сакала да дадам неколку воведни забелешки.

Согласно стратешката определба на Владата на Република Македонија за полноправно членство на државата во Европската унија, а особено по добивањето на позитивното мислење во однос на кандидатскиот статус за членство во Унијата, се наметна потреба од усогласување на националното законодавство со европските стандарди и принципи во сите сфери на живеењето. Воедно, јасно утврдената и декларирана цел на Република Македонија за интегрирање во Европската унија и нејзините структури, како и создавањето на услови за примена на европските стандарди во националното законодавство, го отвори прашањето за усогласување на одредени прашања од областа на сообраќајот на патиштата со европските принципи и стандарди кои важат во оваа област.

Безбедноста на сообраќајот на патиштата претставува една од основните надлежности на Министерството за внатрешни работи, кое во последните неколку години интензивно работи на имплементација на процесот на реформи на полицијата, имајќи ги предвид севкупните цели и вредности на современите демократски општества.

Во таа насока, имајќи го предвид развојот на технологијата во областа на сообраќајот на

патиштата, што од своја страна придонесе да се произведуваат и употребуваат нови видови на возила од една страна, имплементација на Проектот на нови документи за лична идентификација, чија цел е хармонизирање на македонското законодавство со стандардите и со регулативите на Европската унија, со цел воведување на нови патни исправи, лични карти, возачки дозволи во Република Македонија и воспоставување на високо технолошки центри за производство во рамките на Министерството за внатрешни работи во согласност со активностите кои се реализираат во рамките на Поткомитетот за транспорт, животна средина, енергетика и регионален развој помеѓу Република Македонија и Европската комисија, во чии рамки е утврдена потребата од уредување на конкретни прашања во свертата на безбедноста на сообраќајот на патиштата, услови потреба од соодветни интервенции на постојниот Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата и негово усогласување со новите процеси. За таа цел, имајќи ја во предвид потребата од целосно кодифицирање на областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, а следејќи ги тенденциите за целосно усогласување на националното законодавство со Законодавството на Европската унија, потврдено е и во Националната програма за усвојување на правото на Европската унија и Акциониот план за европско партнерство, како дел од стратешките документи на Владата на Република Македонија во областа на транспортната политика, предвидено е донесување на нов закон за безбедноста на сообраќајот на патиштата, како исклучително важен законски проект, што треба да овозможи воспоставување формално-правни предуслови за имплементација на европските стандарди и принципи што важат во областа на сообраќајот на патиштата.

Конечно донесувањето на Законот за прекршоците, со кој се определуваат општите услови за пропишување на прекршоците и прекршочните санкции, општите услови за утврдување на прекршочната одговорност за изрекување и извршување на прекршочните санкции во чии рамки се пропишува прекршочна постапка што ја водат судовите односно врз основа на наведениот и друг закон, органите на државната управа или организациите и други органи што вршат јавни овластувања, надлежни за изрекување на прекршочни санкции, наметна обврска за соодветно усогласување на прописите со законската рамка на прекршоците односно прекршочната постапка утврдена со овој закон.

Имајќи предвид дека сообраќајот на патиштата претставува една од областите на општественото живеење, во чии рамки прекршокот како против правно дело претставува редовна и честа појава, неопходно е соодветно кодифицирање на прекршочните санкции односно утврдување соодветна казнена политика односно усогласување на сите прашања сврзани со

прекршоците и прекршочната постапка во оваа област со Законот за прекршоците.

За таа цел, предложениот закон содржи сосема нов концепциски пристап во делот на казнената политика за прекршоците од областа на сообраќајот на патиштата, која иако нецелосно и доследно се придржува кон европските стандарди на ова поле, претставува целосно усогласување со системот на казнување предвиден во Законот за прекршоци.

Предлогот за донесување на закон за безбедноста на сообраќајот на патиштата, со Предлог закон нуди концептуално нови решенија во делот на оспособување на кандидатите за возач односно проверка на стручноста на возачите инструктори, предвидувајќи наместо постојното решение, формирање на овластени испитни центри, во чија надлежност ќе бидат наведените процеси на спроведување на возачкиот испит на кандидатите за возачи односно проверка на возачите инструктори.

Со предложеното решение се овозможува имплементација на искуството на земјите членки на Европската унија, што овозможува надминување на досегашниот начин на спроведување на возачкиот испит и зголемување на степенот на квалитетна обука на кандидатите за возачи односно возачите инструктори.

Паралелно, имајќи ја предвид потребата за техничко технолошко осовременување на начинот на преземање на мерките што се однесуваат на безбедноста на сообраќајот на патиштата, предвидено е издавање на нови регистарски таблички, со значително повисок степен на заштитни карактеристики, како и поставување на соодветни уреди за снимање на јавни места, на кои зачестено се извршуваат прекршоци од областа на сообраќајот на патиштата, во функција на зајакнување на превентивниот аспект во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Во процесот на изготвување на Предлогот за донесување на закон за безбедноста на сообраќајот на патиштата, користени се компаративните искуства од соодветните закони на Германија, Франција, Република Словенија и Република Хрватска, како најблиски до условите во кои се воспоставуваат и остваруваат функциите во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата, со цел на наведените прашања согласно европските стандарди што важат во оваа област, при што најголем дел од одредбите содржани во предложениот закон претставуваат обид одредени прашања и проблеми да се разрешат врз основа на стекнатите искуства и на тој начин, кој би одговорал соодветно на приликите и потребите на Република Македонија во однос на користењето на европските стандарди и принципи, а особено имајќи ги предвид презентираниите податоци во националната програма за усвојување на правото на Европската унија, поглавје 14 - Сообраќајна политика, предвидените законски решенија во

голем дел се во согласност со регулативите односно директивите од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Содржински Законот за безбедноста на сообраќајот на патиштата е поделен на 12 тематски целини, општи одредби, безбедност и заштита на патиштата, правила на сообраќајот на патиштата, сообраќајни знаци и опрема, должности во случај на сообраќајна незгода, возачи, возила, прекршочна постапка, посебни мерки за безбедност, совети за безбедноста на сообраќајот на патиштата, овластување за подзаконски прописи и преодни и завршни одредби.

Донесувањето на предложениот закон ќе овозможи имплементација на начелата на законитост во определување на прекршоците и во пропишувањето на прекршочните санкции, одговорност во преземањето на дејствија од страна на сите учесници во сообраќајот, како и правните и физичките лица, кои непосредно или на посреден начин учествуваат во сообраќајот на патиштата, превенција на сообраќајот со предвидување на мерки и дејствија за соодветно постапување на учесниците во сообраќајот на патиштата, стручност и професионалност во процесот на оспособување на кандидатите за возачи и возачите инструктори, ефикасност и економичност при спроведување на сите постапки сврзани со учество во сообраќајот на патиштата.

Сосема на крај уште еднаш би сакала да потенцирам дека донесувањето на Законот за безбедноста на сообраќајот на патиштата, со Предлог закон е согласно стратешката определба на Владата на Република Македонија за полноправно членство на државата во Европската унија, што во целост кореспондира со насоките и со активностите на Република Македонија по добивањето на позитивно мислење во однос на кандидатскиот статус за членство во Унијата. Благодарам.

Љубиша Георгиевски: Благодарам и јас.

Сега збор има господин Јани Макрадули.

Повелете господине Макрадули.

Јани Макрадули: Почитуван претседателе,

Денес имаме Предлог на закон кој што е од 450 члена спакуван во 348 страници за кој што Владата вели дека со оглед на тоа што не е во прашање сложен ниту обемен закон согласно член 152 да се расправа на иста седница и Предлогот на овој закон. Самата министерка во своето излагање, колку што јас забележав, на 4 места кажа нов концепциски пристап во 4 различни области.

Затоа во име на пратеничката група барам еден час пауза да го добиеме стенограмот, а мислам дека со оглед на тоа што реков и сложен и обемен е законот, министерката ќе има саат време да размисли и можеби да го подели во две фази овој закон.

Благодарам.

Љубиша Георгиевски: Благодарам.

Еден час пауза.

(По паузата седницата продолжи со работа во 12,56 часот)

Љубиша Георгиевски: Ги молам пратениците да влезат во салата и да си ги завземат своите места.

Ќе продолжиме со седницата.

Дами и господа пратеници продолжуваме по едночасовната пауза.

Продолжуваме со претресот.

Отворам претрес по Предлогот за донесување на законот.

Молам, кој бара збор?

За збор се јави господин Никола Куркчиев, повелете имате збор.

Никола Куркчиев: Благодарам претседателе.

Почитуван министре, почитувани претставници на Владата, почитувани колеги пратеници,

До пред малку овде беше заменик министерот за транспорт и врски, но во овој момент не го гледам, иако мислам дека ќе беше добро да биде и тој тука. Ќе беше многу подобро можеби ако беше и министерот за транспорт и врски.

Моево ораќање ќе го започнам со нешто што веќе го имам кажано од оваа говорница, надевајќи се дека овој пат можеби ќе има кој да го слушне она што многу одамна требаше да биде направено. И, се разбира, да нешто промени.

Имено, предлагач на овој закон е Министерството за внатрешни работи и јас ценам дека не траба да биде тоа, туку треба да биде Министерство за транспорт и врски.

Законот за безбедност како и проблематиката на безбедноста во патниот сообраќај во целост треба да се пренесе како надлежност од Министерството за внатрешни работи во Министерство за транспорт и врски. За оваа работа постојат повеќе факти што упатуваат на ваква примена.

Во време на одговарање на Прашалникот на Европската унија, поглавјето за безбедноста во сообраќајот беше ставено во делот на транспортната политика и упатено до Министерство за транспорт и врски. Во сите меѓународни тела кои ја третираат транспортната политика, посебно место завзема безбедноста во сообраќајот и во Европската конференција на министрите за транспорт, Комитетот за транспорт при ОН итн. На состаноците на Подкомитетот за транспорт помеѓу Република Македонија и Европската унија од страна на претставницата на Европската унија во повеќе наврати ни беше укажувано и ни поставуваат теми од безбедноста во патниот сообраќај, но нашите претставници секогаш се прогласуваат за ненадлежни по оваа проблематика, што навистина беше несфатливо за претставниците на Европската унија.

Министерството за внатрешни работи односот Сообраќајната полиција има надлежност во контролата и спроведување на законските одредби во пракса. Несфатливо е оној кој треба да врши контрола во исто време и да го носи

законот. Ако Министерството за внатрешни работи е надлежно за безбедноста во сообраќајот, зошто тоа има надлежност само во патниот, а нема никаква надлежност во другите сообраќаи или другите видови на сообраќај, како што е железничкиот, воздушниот, водениот, итн.

Во најголемиот број на европски земји или скоро сите земји членки на Европската унија надлежноста над безбедноста во патниот сообраќај е во Министерство за транспорт и врски.

Моето лично убедување е дека Министерството за внатрешни работи во иднина треба да се ослободува од ваквите обврски и не само овие едноставно кажано, мислам дека треба да се ослободува од неполициските работи. Апсолутно не се сложувам со констатацијата на предлагачот кој во причините за донесување на овој закон вели: "Безбедноста во сообраќајот на патиштата претставува една од основните надлжности на Министерството за внатрешни работи". Министерството за внатрешни работи е надлежен државен орган за спроведување на прописите како и за превземање мерки кои се однесуваат за безбедноста на патиштата.

Од образложението за донесување на овој нов закон може да се претпостави дека добар дел од условите и критериумите се исполнети за донесување на овој закон особено затоа што во последен период, имено направени се повеќе промени четири досега, од 1998 година, значи направени се промени измени и дополнување на законот во 1998, во 2002, во 2004 и направени се промени и во оваа 2007 година односно пред месец дена.

Причините поради кои треба да се донесе законот се скоро идентични и тогаш кога во февруари, кога разговаравме за измените и дополнувањата на законот и сега, нормално, во право се сите оние кои што велат или се прашуваат зошто пред месец дена донесовме само измени и дополнување на овој закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, а сега носиме сосема нов кога можело, можеби сето тоа да се направи оеднаш.

Во предложениот закон во основа се подржани постојните законски решенија со одредени модификации кои јас лично ги сметам за корисни.

Предлогот на законот врши усогласување со европските директиви и насоки, но онака како што беше потенцирано и од страна на предлагачот односно на министерот, исто така предлагачот се обидел да го почитува членот 154 од Законот за прекршоци кој вели дека државните органи се должни во рок од 12 месеци од денот на влегување на законот, а знаеме дека тоа беше минатата година во 2006 година, да ги усогласат пропишаните прекршочни санкции.

Предлагачот се обидел да ја заврши таа законска обврска но, за жал, морам да констатирам дека тоа е направено многу површно и тврдам дека, доколку нешто не се промени во тој дел, во одредбите кои што се регулирани во овој

Предлог-закон, дека по влегување на законот во сила ќе има погрешно толкување на законските одредби. А тоа значи дека секој оној кој што има финансиски средства во Република Македонија повеќе не треба да се грижи за тоа дали ги почитува законските обврски или не.

Можеби се сложувам со сите оние дека многу подобро ќе беше доколку овој закон го носевме во две фази. Заради тоа што секоја сугестија, секој предлог за кој што ќе подискутираме ќе се усогласиме и се вгради во законот, ќе значи подобро и побрза имплементација на овој закон кој што, се сложувам, дека е многу обимен, многу сериозен и не треба бегло да поминуваме, за жал, еве тоа ни се случи заради временските прилики и неприлики во Собранието овде кај нас.

Предлогот на законот, од моја гледна точка, имајќи во предвид приликите во Република Македонија е применлив и спроведлив, но под услов или само под еден услов, благовремено да бидат донесени сите подзаконски акти што досега во пракса знам дека никогаш не било постигнато.

Имено, според Предлог-законот треба да се донесат 44 подзаконски акти. Мора и предлагачот да признае дека за ваквите подзаконски акти треба многу време да се изготват да се донесат и да се имплементираат.

Предлагањето на новите законски решенија користени се соодветни закони од Република Франција, по малку Германија, а најмногу се користени хрватскиот и словенечкиот медел, меѓутоа, за некои работи морам и сакам да се сложам, меѓутоа, за некои не. Зошто? Заради тоа што ние треба да се учиме на грешките на останатите земји, а не да ги повторуваме нивните овде кај нас со задоцнување од две или три години.

Почитувани колеги пратеници, како претседател на Комисијата за транспорт и врски имам должност да реагирам до претседателот на Собранието за кусите рокови кои ни беа дадени, на пратениците за разгледување на овие закони и донесување на амандмани. Имено, на сите пратеници им беа оставени само два дена да го прочитаат законот и да реагираат по истиот односно да предложат амандмани и ако претседателот на Собранието брзал, не знам од кои причини, и ги ускратил сите можни рокови, морам да признам дека ова важи и за предлагачот, така што сите они што успеаа овој закон од 500, 600 страни и успеаа да го прочитаат видоа дека до половина на законот се користат едни термини, од половина се користат други термини за ист поим. До половина ќе видите се користи зборот јавен пат, од половина се користи терминот пат.

При тоа брзање претпоставувам дека предлагачот не успеал и да ги скрати дефинициите односно изразите со кои се определува значењето на поедини изрази и непотребно го оптоварил законот. Во овој закон во членот 2 има 106 дефиниции, но доколку истите се редуцираат бидејќи веќе ги има во остатнатите закони, како

Законот за јавни патишта, Законот за јавен превоз, тој број немаше да биде 106 туку ќе беа некаде околу 28. И покрај тоа што имавме кратко време за анализирање на законот можеа во истиот да се воочат повеќе грешки кои јас дел од нив сакам да ги потенцирам.

Прво, со оглед на тоа што во сите европски земји од овој вид, а тоа го потенцираат и сите меѓународни монитори мисии од оваа област дека превентивата е најважната работа во унапредувањето во безбедност во сообраќајот. Скоро сите невладини организации особено ОБСЕ кои што се ангажираат да ни помогнат на овој план, укажуваат дека основното тежиште на активноста за подобрување на безбедност во сообраќајот треба да се стави на превенцијата, затоа што никаде не се успеало тоа да се реши само со репресивни, би рекол, полициски мерки.

Со Предлогот на законот на глава 10 “Совети за безбедност на сообраќајот на патиштата” задржани се сите права и обврски на овие доста важни тела. Меѓутоа со членот 416 се укинати сите досегашни извори на приходи и се упатуваат на Буџетот на Република Македонија кој се разбира секогаш има голем број на други приоритети. На овој начин овие тела ќе бидат, да не речам обезглавени и не ќе можат нормално да функционираат со што на крајот на краиштата изулорно ќе биде и нивното постоење. Но, за ова повеќе ќе зборувам по амандманите.

Втората работа за која што сметам дека треба да се потенцира за оваа работа е важна во делот на издавањето на лиценци за инструктори. Добро е што се воведуваат лиценци за занимањето инструкторот, кој оспособува кандидати за возачи и за членовите на испитните комисии за возачи, меѓутоа воопшто не е добор што не е предвидена законска постапка за санкционирање на грешките, односно одземање на лицанцата доколку не се почитуваат прописите во нивното работење. На пример, ако се одземе лиценцата на некоја авто школа, и ако се согласувам со сите оние кои знаат дека оној момент кога овој закон ќе биде донесен, кога ќе биде во примена 90% од авто школите во Република Македонија треба да бидат затворени. Меѓутоа, ако се одземе лиценцата на авто школата или на испитниот центар, дали инструкторот или испитувачот ќе продолжат да работат во друга авот школа или испитен центар. Исто така, во законот не е прецизирано или прецизно дефинирано кои услови треба да ги исполнуваат испитните центри, туку е кажано општо: соодветен кадар, соодветни простории, соодветни материјално-технички средства итн.

Едно од поважните подглавја, што не е добро разработено во овој закон, а е неопходно потребно, се однесува на учество во сообраќајот на возила што не ги исполнуваат пропишаните услови. Имено, зборувам за вонредниот превоз или, како транспортерите најчесто велат за претовар. Мислам дека не постои транспортна организација во Република Македонија која не се судира со овој, мошне сериозен, вонреден би рекол превоз. Зборувам за возилата што не ги

исполнуваат пропишаните услови во однос на димензиите, маста, тежината и осното оповарување. Голем дел на транспортери кои и така се хендикепирани поради третманот на визниот режим, им се случува да поголем број денови поминат на граничните премини отколку што трае превозот до определената дестинација. И ако декларираната заложба на сите нас е да македонските производи да бидат што побрзо пренесени до европските и светските пазари, се надевам дека предлагачот го увидел овој превид и дека ќе ги прифати амандманите на Комисијата за транспорт и врски, на пратениците кои сакаат овој проблем навистина да се реши.

Се разбира дека постојат и други недоречености во овој закон. Особено може да биде сериозен проблемот во членот 24, каде што, доколку остане предложеното решение, сите оние учесници во сообраќајот кои имаат, како што реков на почетокот, доволно финансиски средства, не треба да водат грижа дали разговараат на мобилен телефон во возилото со кое што, се разбира, ја намалуваат можноста за реагирање и сигурно управување во возилото.

Затоа очекувам предлагачот или да го прифати предложениот амандман или да предложи бришење на став 2 од овој член кој вели дека:

“По исклучок мобилен телефон и други уреди можат да се користат за време на управување со моторно возило, ако притоа се употребува направа која овозможува нивно користење, без употреба на раце”. Тоа е ставот 2. Нормално, навистина интересно. Како е можно или особено да се види тоа, навистина ќе биде чудо, како е тоа можно да се разговара на мобилен телефон, без употреба на раце, особено кога ќе сака возачот да побара неког од својот мобилен телефон, а притоа, да не ги тргне рацете од воланот.

Затоа, почитуван министер, очекувам ставот 2 од овој член да биде повлечен и да остане само првиот став, за користење на мобилниот телефон.

Во поглед на издавањето на лиценците на станиците за технички преглед, и решението кое што се дава со законот, гледаме дека амандмани имаат и опозицијата и позицијата. Ова укажува дека навистина, има недоречености во овој закон за безбедност во сообраќајот. Со решението, министерот за внатрешни работи ги дава сите можности, меѓутоа сметам дека вака лоцираната надлежност ќе резултира со проблеми во праксата. Пред се, се поставува прашањето дали Министерството за внатрешни работи располага со доволно стручен кадар, кој би го вршел надзорот за технички преглед. По природата на работата, тоа би требало да бидат машински инжињери, отсек возила, а не верувам дека Министерството за внатрешни работи располага со доволен број на вакви кадри. Исто така, не верувам дека Министерството за внатрешни работи располага со некој сектор, или оддел кој ја следи оваа проблематика на меѓународен план и новитетите кои што се појавуваат секој ден на европскиот и на светскиот пазар во поглед

наусовршување на постапките и воведување на современа опрема да ги имплементира во домашната практика.

Почитувани колеги, не може одговор на сите овие забелешки, на сето ова да биде само дека сето ова ќе се уреди со подзаконски акт, бидејќи во сите 44 наброени подзаконски акти, такво нешто воопшто нема. Има нешто во подзаконскиот акт под реден број 18, но тоа е минимално, или е ништо.

Почитувани колеги, не сакам да бидам погрешно разбран. Меѓутоа, погледнете го членот 360, погледнете го членот 333, погледнете го членот 334 и ќе видите дека само за 8 дена, доколку денеска го донесеме овој закон, во Република Македонија можеме да имаме сериозни импликации во делот на безбедноста во сообраќајот.

Не сакам да бидам погрешно разбран, но ајде да тргнеме по ред. Да погледнеме кога го добивме законот и кој имаше можност овие 600-700 страници да ги прочита. Видете кога законот го добија стручните служби во Собранието. Ни на денот кога се поднесуваа амандмани, тоа беше во петокот на 13, тие го немаа. Ајде да видиме колку амандмани се поднесени на истиот и дали се само од опозицијата, или и од позицијата. На крајот навистина, 44 подзаконски акти значат нешто, при носење на еден ваков закон и затоа ќе речам дека Владата треба во иднина да ни доставува закони кои ќе бидат доволно подготвени, бидејќи само може да се радуваме на носењето на закони, меѓутоа истите не ќе може да ги примениме и имплементираме во практиката. Иако носењето на законот и притоа дефинирање на обврска за носење на повеќе од 44 подзаконски акти, само по себе зборува за недоволната прецизност и недореченост во законот, како и негово бавно имплементирање. Да не ни се случи повторно да не речат некои од Брисел, зошто си задавате домашни задачи кои не можете да ги извршите.

Почитувани колеги, почитуван министер, јас и пратеничката група на СДСМ ќе го подржаме носењето на овој закон, надевајќи се дека предложените амандмани сериозно ќе се разгледаат и прифатат, за да добиеме подобар закон од овој што го имаме во моментот. Иако знам дека подзаконските акти ќе треба за нив месеци, да не речам и години да бидат донесени и имплементирани.

Ќе повторам дека целата пратеничка група ќе го поддржи овој закон и се надевам дека во иднина вакви и слични закони нема во вакви термини да ни бидат доставувани. Благодарам.

Љубиша Георгиевски: Благодарам и јас.

Збор има господин Тале Герамитчиоски, повелете.

Тале Герамитчиоски: Благодарам претседателе, почитувана министерке, почитувани колеги пратеници, дозволете во кратки црти да го искажам своето мислење по однос на

предложениот закон за безбедност во сообраќајот на патиштата.

Имено, не ми е тенденцијата да се повторувам со претходниот говорник. Јас би посочил неколку други проблематични точки, за кои што вреди да се размислува и да се отвара различни размислувања вредни за дебата. Несомнено дека законот е многу покомплексен и дека регулира материја која ќе биде исклучително важна за безбедноста на граѓаните, бидејќи ако процениме колкав број на возила, односно патници во текот на еден ден се движат низ земјата, јасно е и колкав е процентот на несреќите кои се случуваат. Јасно е дека безбедноста и те како треба да биде ставена под лупа и да биде дефинирана во попрецизни одредби.

Јас кога го читав законот, мене ми е совршено јасно дека има огромно усогласување со голем дел на препораките од Европската легислатива. За мене е најпроблематично во однос на другите закони кога се пристапува на усогласување со препораките на Европската унија, значи за директивите, нормативите, стандардите, кои се општо вежечки во земјите членки на Европската унија, вокабуларот од правен аспект, кој се користи за формулирање на одредени одредби на одредени членови.

Почитувана министерке, јас мислам дека голем дел на формулациите ќе предизвикаат одредени недоразбирања кои можат да бидат протолкувани на овој или оној начин при одредени судски рочишта или постапки. Но тоа е прашање на вкус, прашање на различна диоптрија на читање на одредени одредби и тоа веројатно, не можеме да го избегнеме.

Имам едно прашање зошто, до колку ме слушате, се разбира, зошто добивме информација дека Советот за безбедност во сообраќајот не е консултиран за предложениот текст на законот и одредени решенија кои се содржат во него, кога сепак како институција дефинирана и во Закон и со одредени надлежности има одредени ингеренции да даде мислења по толку важна материја. Или не сте сметале дека тоа е потребно. Би било пожелно до колку сметате дека од ваша страна треба да одговорите на ова прашање.

Понатаму, она за кое што се јавив за збор одредбата во законот, во однос на организирањето и спроведувањето на возачкиот испит. Со предложениот закон се предвидува Министерството за внатрешни работи да овалсти 8 испитни центри во согласност со организацијата на соодветните организациони единици на Министерството и во согласност со закон, значи Законот за полиција, кој што беше изгласан, кои ќе имаат статус на правни лица и кои ќе бидат овластени исклучиво за организирање и спроведување на возачки испити и проверка на знаењето на возачите инструктори за временски период од 10 години.

Во досегашните одредби на законот, возачки испит се полагаше кај авто-школите. Сега со

новата одредба значи се усогласува овој закон со новата организациона поставеност на Министерството за внатрешни работи.

Ја отворам повторно дилемата која што постојано беше присутна при дебатирањето на Законот за полиција. Дали вие сметате дека организационата поставеност со 8 сектори, целосно ќе одговори на потребата на зголемена ефикасност на Министерството за внатрешни работи во делот на неговите надлежности, и во делот на организација на возачките испити, бидејќи до вас сигурно пристигнуваат реакции од поголемите урбани центри на пример Прилеп, не е повеќе полициски сектор. Се сведе на полициска станица. Со овој закон сега значи оние кои треба да полагаат возачки испит во Прилеп, ќе треба да бидат координирани од најблискиот сектор под кој што потпаѓаат, а тоа е Битола. Значи, и покрај организацијата на работењето на Министерството за внатрешни работи во делот на превенција и спречување на криминалот и криминалните активности, сега се додаваат уште друг куп на надлежности во организациска смисла на една огромна територија, со огромна популација и проверете, во било кои светски стандарди, во кој што се креирала ваква организациона поставеност, толкава популација на население со таква територијална покриеност нема да најдете. Сега и покрај тоа што се воочени пробелми во организација на Министерството за внатрешни работи по 8 сектори, до душа тоа уште не е почнато да функционира, но реакциите постојат, сега и со овој закон се навлегува во територијално организирање на 8 испитни центри по истиот терк.

Јас читам од стенограмот на другите комисији дека и пратеници колеги реагирале по однос на овој дел. Добро би било до колку министерката оцени дека е потребно да даде соодветен коментар дали смета дека на овој начин нема да се предизвика хаос, како што се случува хаос во моментот, со издавање на новите пасоши, во кој што и покрај превземените обврски, согласно со закон, сеуште не е профункционирано и постои голема нервоза кај граѓаните.

Значи, да не се повторувам со делот кој што колегата Куркчиев го кажа, а и е предмет на некои амандмани. Таму имате одредени здружувања во членот 333 и натаму, во кој што техничкиот преглед и издавањето на дозволата за управување со возило, кои што беа раздвоени во претходниот Закон, сега се сублимирани во исти членови и тука имате симптоматично надлежност на овластени лица, односно управители на единиците во однос на профилот на кадарот. Значи, таму правниците сега ќе го регулираат техничкиот преглед, или ќе бидат раководители на центрите кои што ќе потпишуваат за технички преглед.

Прашањето е зошто нема, очигледно е дека нема интерес кај претставниците на Владата и јас ја прекинувам деискусијата.

Љубиша Георгиевски: Благодарам. Повелете процедурално. Повелете господине Макрадули.

Јани Макрадули: Почитуван претседателе ние не можеме да ја убедиме министерката да слуша што расправаат пратениците и да не го користи мобилниот телефон со оглед на нејзината специфична област што ја покрива, но во рок од 5 минути, имаме наплив на трошење на средства на пратеници од ВМРО-ДПМНЕ, нека не се приклучуваат на амандманот, веројатно нема смисла. Овој е седми лист што ни се дели, што веројатно се печати во 120 или 150 примероци, од една страна.

Од втора страна Владата сега ни достави 12 нови амандмани, што значи дека е уште една потврда дека овој закон треба да оди во две фази. Значи, господинот Куркчиев зборуваше за тоа. Јас ја молам министерката да размисли.

Прво, пратеничката група на ВМРО-ДПМНЕ да престане со овој наплив на приклучување кон еден амандман и второ, да се размисли дали навистина овој закон треба да оди во две фази, бидејќи Владата ни нуди сега 12 нови амандмани. Тоа беше мојата процедурална забелешка. Благодарам.

Љубиша Георгиевски: Благодарам и јас, тоа е повеќе предлог за некаква нагодба за помалку забелешки кои се однесува на некој процедурален прекршок. Јас ја почитувам вашата процедурална забелешка.

Господине Герамитчиоски ќе продолжите ли? Каков е вашиот избор да знам.

Тале Герамитчиоски: Почитуван претседателе нека докаже министерката дека ме демантира. Во мојата резигнација и констатација поставив две прашања. Ако ме слушала нека одговори на нив. Ако сака, се разбира.

Љубиша Георгиевски: Се разбира, никој не може никого да присили.

Според овој дисплеј со кој јас располагаам, сега на ред би дошол господин Никола Поповски, повелете.

Никола Поповски: Благодарам.

Јас претседателе многу кратко ќе дискутирам. Ја почитувам волјата на Владата дека сака да оди во една фаза, иако е јасно дека законот има доста контраверзии, меѓутоа во ред, така е изгласано.

Сакам да го коментирам Извештајот на Комисијата што е надлежна за ова, тоа е Комисијата за одбрана и безбедност, која го покрива работењето на Министерството за внатрешни работи, кое ни е доставено денеска.

Значи, имаме закон од 450 членови, кој надлежната Комисија во Собранието го разгледала и доставила Извештај во кој нема, внимавајте, ниту еден единствен амандман, ниту една единствена техничка забелешка во вид на амандман на закон од 450 члена.

Мојот заклучок е дека комисиите во Собранието работат заради, што велат Србите: "ради реда", а

не заради тоа што би требало да го гледаат законот и да ги проучуваат одредбите внатре.

Ако надлежна комисија на закон од 450 члена нема никаква забелешка, можам да сватам што се случува со работата на оваа комисија. Во таква процедура имам впечаток, со насмевките на симпатичната госпоѓа министерка за внатрешни работи, ќе си го завршиме и денешниот дел. Благодарам.

Љубиша Георгиевски: Благодарам и јас.

За процедурално се јави господинот Илија Димовски, повелете.

Илија Димовски: Благодарам претседателе, јас само сакам да укажам дека според Деловникот за работа на Собранието на Република Македонија во комисиите членуваат пратеници од сите политички партии.

Оваа забелешка која што ја даде господинот Поповски е суштинска и јас до некаде можам да се согласам и сакам да потенцирам дека токму тоа е причина да размислиме дека Деловникот на Собранието на Република Македонија треба штопобрзо да биде изменет, за да може да се даде доминантна улога на комисиите. Благодарам.

Љубиша Георгиевски: Благодарам и јас.

Имаше тука сепак, логика на процедурална забелешка, со оглед на тоа што Деловникот е главен документ за процедурата. Така што, благодарам на вашата интервенција и сега на ред за збор е господин Иван Анастасовски. Повелете.

Иван Анастасовски: Се откажувам.

Љубиша Георгиевски: Господинот Анастасовски се откажува од својот ред за збор.

Според тоа на ред за збор е госпоѓа Роза Топузова Каревска.

Роза Топузова Каревска: Благодарам почитуван претседателе.

Почитувани колеги пратеници, почитуван министер за внатрешни работи, почитуван заменик министер за транспорт и врски,

Навистина и јас како моите колеги што претходно дискутираа сум во дилема дали да се откажам од дискусијата или да говорам. Еве, гледам дури некои од колегите од парламентарното мнозинство ми сугерираат да се откажам, за час поскоро да ја завршиме дебатата.

Навистина не можам а да не го сподела мислењето дека е нелогично за еден ваков закон кој што не само по квантитет е многу обемен, тоа сите мораме да го признаеме затоа што тоа е факт и никој не може да го порекне, туку и според материјата што ја уредува исто така има големо значење, затоа што на крајот на краиштата се однесува на нешто со кое се засегнати сите граѓани во Република Македонија и што е дел од нашето секојдневие.

Почитуван претседателе, мислев дека министерката нема толку многу да ги игнорира пратениците, затоа што сепак законодавниот дом има многу значајна улога при донесувањето на

законите и ниту да даде образложение за тоа зошто овој закон не може да биде донесен во две фази, односно сега да дебатирате и да ги дадете сите наши забелешки на законот, а точно е дека тој има голем број на нелогичности на кои укажуваше и почитуваниот колега Куркчиев, се обиде и колегата Тале Герамитчиев да постави некои прашања, дилеми со кои и јас се соочувам во поглед на она што го говореше околу центрите, начинот на полагањето, местото на поаѓање и тн., да не се повторувам сега. Но очигледно министерката и тоа го игнорира и нема желба да одговори. Сега ми се наметнува дилемата која е целта на оваа дискусија. Од една страна, претставниците на Владата решиле молчешкум, час поскоро да поминеме преку овој закон, без да се впуштаат во дебата, од друга страна со тоа што се разгледуваа двете фази на законот една по друга, што значи првата фаза е сега, претпоставувам дека за неколку минути со оглед дека сум последна пријавена за дискусија ќе се помине на следната фаза, значи Министерството ниту има време, ниту има можност да ги разгледа забелешките кои ќе бидат упатени од пратениците без разлика од каде доаѓаат, но во случајот од опозицијата. Навистина, која е целта на нашата дискусија. Не би сакала овде да водиме дебати само колку да го исполнуваме терминот не баре сме на норма, па денес треба да разговараме 20 минути или два часа по одреден закон, туку навистина јас се чувствувам непријатно да дебатирате и губиме време за нешто што нема да даде никакви резултати.

Токму поради тоа очекувам дека министерката ќе ја следи дебатата и ќе посака да даде одговор, секако тоа е нејзино право, за она што ја прашуваат пратениците. Во спротивно, кажете ни која е целта да дебатирате, значи нема време нашите забелешки да се разгледаат, нема време тие да се прифатат или да не се прифатат или делумно некои од нив да се прифатат. Од друга страна, министерката или заменикот министер не се впуштаат во дебата и не се дава образложение, излегува дека ние тука си говориме сами за себе. Кон тоа уште би сакала да додадам, имав многу забелешки, вклучувајќи ги особено оние за односите во случај на сообраќајна незгода како на учесниците во сообраќајот, исто така и здравствените установи, како што реков има голем број нелогичности и меѓу другото, еве да не биде дека само кажувам дека има, ќе споменам и еден член. Ќе го споменам членот 223 став 2, во кој се вели ако лицето повредено во сообраќајна незгода почине од добиените повреди во рок од 30 дена или ако постои оправдано сомневање дека кај возачот поради повреда дошло до намалување на психичката или физичката способност за управување со моторно возило врз основа на медицински наод, здравствената установа е должна за тоа веднаш да го известат Министерството за внатрешни работи. Што ако лицето почине после тие 30 дена или здравствената установа како ќе го известат лицето

ако тоа после пет дена или два дена укажана помош ја напуштило болницата, а починува дваесетиот ден, како и многу други нелогичности во другите членови, но реков само еден ќе посочам од овој вид. За жал, имајќи ја предвид праксата дека многу ретко се прифаќаат амандманите од опозицијата, ние се претворивме во тоа да ги читаме законите, пишуваме амандмани, немаме можност сугестиите да ни бидат прифатени, не се прифаќаат амандманите и навистина не знам која е нашата улога и како очекувате да бидеме конструктивна опозиција или како што милува самата министерка да даде изјава во медиумите, коректив на власта. Како ќе бидеме коректив на власта кога навистина не ни се дава можност да бидеме тоа и колку и да сакаме да бидеме конструктивни. И пак продолжува манирот на Владата кој што го има, значи праксата, во текот на самата расправа да ни достави амандмани.

Почитуван претседателе, имав намера да дадам поддршка на законот, да укажам на овие нелогичности затоа што го сметам за значаен закон, меѓутоа, сега навистина не знам на што се однесуваат овие амандмани. Токму поради тоа целокупната моја дискусија која ја подготвив за законот, а мора сите да признаеме дека еден закон кој што има повеќе од 400 членови апсолутно не е лесно да биде прочитан од пратениците (не се жалам, тоа е должност на пратеникот) и да подготви дискусија и на крајот, како што кажав, да нема никаков ефект од таа дискусија. Токму поради тоа овде ќе ја прекинам дискусијата и очекувам дека барем после моето повикување, после обраќањето на колегите кои пред мене дебатираа, министерката ќе не удостои со некое образложение околу ова што сега го говорам или можеби уште повеќе ќе ги прифати нашите сугестии и сега ќе излезе и ќе каже дека дебатирале за првата фаза од законот, овде ќе заврши дебатата, ќе ја изгласаме потребата од донесување на закон, а можеби час поскоро Министерството ќе ни достави нов Предлог на закон со забелешките кои беа искажани од оваа говорница. Благодарам.

Љубиша Георгиевски: И јас ви благодарам.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот.

Ги молам службите да достават точен број на присутни пратеници во салата.

(Во салата нема кворум и присутните пратеници чекаат извесно време да се создаде кворум).

Ги молам пратениците кои не се во салата да влезат во салата и да ги заземат своите места.

Молам службите уште еднаш да достават точен број на присутни пратеници во салата.

На Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието го усвојува Предлогот за донесување на закон за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Со оглед на тоа што има 61 пратеник, значи имаме кворум, ве повикувам да гласаме.

Гласале 59 пратеници, сите гласале за.

Молам службите да бидат љубезни да потврдат дека имаме кворум во моментот на гласање.

Добро, значи гласањето е валидно.

Констатирам дека заклучокот е усвоен.

Дали Собранието го усвојува предлогот на оваа седница да се претресе и Предлогот на закон?

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 58 пратеници, за гласале 57, воздржани нема, против еден.

Ве молам уште еднаш да се констатира бројот на присутните пратеници во салата.

Констатирам дека гласањето е валидно.

Констатирам дека предлогот е усвоен.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Владата на Република Македонија поднесе амандмани на член 2 став 1 точка 38, член 156 став 2, член 172 став 1, член 247 став 1 алинеја 7, член 248 став 2 алинеја 1, член 277 став 2, член 278 став 1, член 280 став 3 алинеја 2, член 281 став 2, член 282 ставови 1 и 3, член 305 и на член 360 за менување на став 3 и тие се составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Пратеникот Никола Поповски поднесе амандман на член 360 за додавање нов став 2 по ставот 1, по кој Владата не се произнел.

Пратениците Трајко Вељаноски, Силвана Бонева, Зоран Петрески, Ристана Лалчевска, Оливер Шамбевски, Илија Китановски и Горан Мисовски поднесоа амандмани на член 328 став 2 за додавање нова алинеја а9 по алинејата 8, член 341 за додавање нова алинеја 11 по алинејата 10 и за менување на член 360 по кои Владата не се произнела.

Кон амандманот за менување на член 360 поднесен од пратениците Трајко Вељаноски, Силвана Бонева, Зоран Петрески, Ристана Лалчевска, Оливер Шамбевски, Илија Китановски и Горан Мисовски се приклучија пратениците Ружа Ѓорѓевска, Надица Танчева Тулиева, Соња Гелова Стојанова и Јаготка Ивановска.

Кон амандманите на член 328 став 2 за додавање нова алинеја 9 по алинејата 8 и на член 341 за додавање нова алинеја 11 по алинејата 10, поднесени од пратениците Трајко Вељаноски, Силвана Бонева, Зоран Петрески, Ристана Лалчевска, Оливер Шамбевски, Илија Китановски и Горан Мисовски се приклучија пратениците Виолета Ташева, Петар Поп Арсов и Горан Петров.

Пратениците Цветанка Иванова и Оливер Спасовски поднесоа амандмани на член 381 и на член 443, по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Никола Куркчиев поднесе амандмани на член 156 став 2, за додавање нов член 231-а

по членот 231 и за менување на членот 416, по кои Владата не се произнела.

Пратениците Никола Ќуркчиев и Тале Герамитчиоски поднесоа амандмани на член 248 став 2 и на член 248 за додавање нов став 4 по ставот 3, по кои Владата не се произнела.

Комисијата за транспорт, врски и екологија поднесе амандмани на член 24 став 3 и на член 156 за додавање нов став 4 по ставот 3, по кои Владата не се произнела.

Објавувам пауза за ручек до 15,00 часот.

(Паузата почна во 13,57 часот)

(По паузата седницата продолжи во 15,09 часот)

Бесим Догани: Продолжуваме со работа.

Ги повикувам пратениците да влезат во салата.

Во меѓувреме Владата на Република Македонија поднесе амандман на член 2 став 1 точка 40 и тој е составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 24 став 3, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот на внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

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

Господине Ќуркчиев, иако со задоцнување, повелете.

Има збор господинот Никола Ќуркчиев.

Никола Ќуркчиев: Почитуван потпретседателе, Комисијата за транспорт, врски и екологија го поднесе овој амандман заради тоа што смета дека предложеното решение во Законот е двосмислено и може да предизвика различни толкувања, доколку не се промени. Имено, во членот 24 ставот 3 гласи: Глоба во износ од 45 евра во денарска противвредност во мандатна постапка ќе му се изрече, односно ќе му се регистрираат 25 негативни поени согласно одредбите на овој закон на возачот кој постапува спротивно на одредбата од ставот 1 на овој член. Ова значи доколку остане предложеното решение наместо “односно” треба да стои “или”. Тоа значи или ќе му се наплати глоба од 45 евра, или ќе му се регистрираат 25 негативни поени, а не заедно. Затоа Комисијата предложи зборот “односно”, да се промени и да стои сврзникот “и”. Тоа значи дека и ќе плати глоба и ќе му се регистрираат 25 негативни поени. Во ваквиот случај тоа означува дека, ако остане предложеното решение, ценам дека, како што кажав и пред малку голем број на учесници во сообраќајот на кои што финансиски не им претставува проблем, можат да разговараат со мобилен телефон и да платат

глоба, казна, меѓутоа, да не се регистрираат негативните поени.

Мислам дека претставникот на Владата треба да го прифати овој амандман, заради тоа што навистина ќе донесе различно толкување доколку остане предложеното решение.

Бесим Догани: Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Ги повикувам пратениците да влезат во салата за да пристапиме кон гласање.

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

Бидејќи во салата немаме доволен број на пратеници, ги повикувам пратениците кои се надвор од салата да влезат во салата за да можеме да пристапиме кон гласање.

Ги молам службите уште еднаш да го утврдат точниот број на присутни пратеници во салата.

Бидејќи во салата се присутни 62 пратеника, амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 62 пратеника, вкупно гласаа 59 пратеници, за амандманот гласаа 10, воздржано 1, против 48 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 156 став 2 поднесен од пратеникот Никола Ќуркчиев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот на внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа, бидејќи истиот веќе е составен дел од Предлог законот кој е доставен преку амандман 2 на Владата на Република Македонија. Значи, прашањето веќе е уредено со владин амандман.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

Има збор господинот Никола Ќуркчиев.

Никола Ќуркчиев: Образложението министерот можеше да го каже малку поинаку, меѓутоа го почитувам и ова што го кажа.

Го повлекувам амандманот од причини што Владата истиот го имплементира, односно го предложила во своите амандмани кои што ги добивме во текот на расправата. Навистина ми е драго што предлагачот увидел дека ова прашање треба да се регулира.

Бесим Догани: Амандманот е повлечен.

Отворам претрес по амандманот на член 156 за додавање нов став 4, по ставот 3, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот на внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа, бидејќи согласно компаративните искуства и состојбите во оваа област не

кореспондира со овие искуства во пошироки рамки.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

Има збор господинот Никола Куркчиев.

Никола Куркчиев: Почитуван потпретседател, почитувани колеги, ценам дека Владата прави сериозна грешка со неусвојување на овој амандман. И тоа многу лесно ќе се обидам да го објаснам. Имено, во членот 156, возилата кои што не ги исполнуваат пропишаните услови во однос на димензиите, вкупната маса и основното оптоварување и не постои можност да се доведат во таква состојба, можат да учествуваат во сообраќајот на јавен пат, ако ги исполнуваат посебните услови што овозможува безбеден и непречен сообраќај уреден во дозволата за вонреден превоз. Имено, во амандманите на Владата рокот од 48 часа од приемот на барањето за издавање на согласност е веќе скратен на 24 часа. Не е точно дека се земени споредбени показатели од голем број на земји, заради тоа што Република Македонија е една од ретките земји кои што не го регулирала ова прашање. И доколку се види како гласи амандманот, дозволете ми да цитирам: “возилата кои што не ги исполнуваат условите од ставот 1 на овој член, а отстапките не ја поминуваат границата од плус минус 0,5%”. Тоа значи едно возило со товар од 20 тона, или вкупна маса да речеме од 40, дали знаете колку е тоа 0,5%? Па тоа е 200 килограми. И замислете возило натоварено со зеленчук треба да стои на определена граница 2, или 3 дена, бидејќи сега административните работи се регулираат преку Македонија пат кој што во деновите на викендот не работи и транспортерите имаат сериозен проблем.

Од друга страна сите производители на ваги даваат толеранција при тонскиот мер тоа да биде 0,5%. И сега, ако зборуваме за димензиите, значи вкупната маса е 200 килограми, меѓутоа за димензиите само 2 сантиметра. И нема логика овој амандман да не се прифати. На овој начин навистина ги оштетуваме транспортните организации во Република Македонија. За 2 сантиметра треба да чека транспортерот специјални одобрувања. Мислам, тоа никаде го нема. Или пак не знам, преставникот на Владата можеби ќе ни објасни каде е тоа поинаку регулирано.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Куркчиев.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За амандманот гласаа 58 пратеника, за гласаа 10, воздржано 2, против 46.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за додавање нов член 231-а, по членот 231, поднесен од пратеникот Никола Куркчиев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот на внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа од причина што наведената проблематика е предмет на евиденции што се водат во Министерство за внатрешни работи и други стручни организации, како на пример осигурителни компании, овластени правни лица за вршење на технички преглед итн.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

Има збор господинот Никола Куркчиев, повелете.

Никола Куркчиев: Почитуван потпретседател, почитувани колеги пратеници, во постојниот закон има член кој што го регулира ова прашање. Имено, во Предлог законот за кој што денеска ние расправаме и водиме навистина сериозна дебата, ценам дека фали еден сегмент за да може да се обезбеди поефикасна евиденција на сите оштетени возила кои се поправаат, или бојадисуваат кај поединци, или организации, значи правни лица. Во случај ова единствено може да послужи за уредно евидентирање и прибирање податоци кои што можат да бидат од голема важност за утврдување на кривичната и прекршочната одговорност, особено за оние учесници во сообраќајот кои предизвикале некаде сообраќајна незгода и го напуштиле местото, или извршиле друго кривично дело и побегнале со возилото. Имено, со овој амандман се предлага правно лице, како и поединец кој се занимава со поправка и боење на возила на моторен погон и приклучни возила должни се да водат уредна евиденција за сите оштетени возила што кај нив се поправаат, или бојат и истата да ја даде на увид на барање на овластено лице на Министерство за внатрешни работи. Евиденцијата ги содржи податоците за сопственикот, односно носителот на правото на користење на возилото, опис на оштетувањето, односно промена на бојата на возилото, времето на приемот на возилото на поправка односно боење, како и други податоци што можат да бидат од значење за утврдување на кривична или друга одговорност.

Ова е не случајно, навистина применлив член и не знам зошто предлагачот не го прифаќа.

Образложението во расправата која што ја имавме на Комисијата за транспорт и врски било дека, замислете сите оние кои што се занимаваат со боење на автомобили, без разлика дали се работи за правни лица или поединци не воделе евиденција. Ова е од огромно значење пред се на сообраќајната полиција односно на Министерството за внатрешни работи. Не гледам причина да не биде прифатен амандманот. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине Куркчиев. Бидејќи нема повеќе пријавени за дискусија по амандманот, амандманот го ставам на гласање. Ве повикувам да гласаме.

За амандманот гласаа 62 пратеника. За гласаа 12, воздржано гласаше 1 пратеник и против се 49 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 548 став 2 поднесен од пратениците Никола Куркчиев и Тале Герамитчиоски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи. Повелете.

Гордана Јанкуловска: Ќе се обидам сега правилно да го формулирам одговорот.

Знажи, содржината на предметниот амандман е веќе апсолвирана со поднесувањето на амандманот 5 од Владата кој беше дистрибуиран за време на паузата. Така што материјата е веќе регулирана и од тие причини амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Благодарам.

Владата не го прифати амандманот.

Има збор пратеникот Тале Герамитчиоски, повелете.

Тале Герамитчиоски: Благодарам потпретседателе.

Се јавив за збор да изразам еден остар протест на начинот на работа на оваа Влада.

Значи, колку и да се даде паметен предлог во вид на амандман Владата секогаш и кога ќе открие дека е паметен предлогот, дека е издржан предлогот не го прифаќа само заради тоа што доаѓа од опозицијата, прави прекин и ни носи еден куп на амандмани поднесени од Владата кои ги содржат истите одредби кои што опозицијата ги доставила како амандмани.

Ако станува збор за суети, или да се претстави во јавноста дека Владата си ги воочува своите грешки при поднесување на законските текстови ова перманентно ни се случува.

Ова е еклатантен пример на поднесување на оваа Влада откако работи овој парламентарен состав.

Значи никако да не се признае дека тоа решение е издржано, дека е добро и напротив да се претстави, па ние знаеме дека сега амандманот е депласирано да се усвојува кога тие во иста форма го препишале во свој амандман. Нема ли да биде поедноставно да се прифати од страна на претставникот на Владата веќе поднесен амандман, а напротив си се дерогираат себе си, или си се девалвираат како институција, бидејќи на секои 15 минути поднесуваат амандмани на сопствените закони и на тој начин ни претставува една ситуација дека не се во состојба да дадат едно добро, издржано решение во форма на закон во кој што нема да има грешки. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Герамитчиоски.

Има збор министерот за внатрешни работи, односно реплика.

Гордана Јанкуловска: Господине Герамитчиоски во крајна линија ирелевантно е кој е носител на амандманот, важно е да се подобри текстот.

Врз основа на дебатата во собраниските комисии, поаѓајќи од она што таму беше изнесено Владата поднесе одреден број на амандмани кои поаѓаат токму од тие дискусии, така што нема потреба за нервоза.

Бесим Догани: Ви благодарам.

Контра реплика од една минута господинот Тале Герамитчиоски.

Тале Герамитчиоски: Госпоѓице министер го прифаќам вашето образложение ама ако било како плод на нашите дискусии, на собраниските комисии зошто на минута до дванаесет се носат амандманите на самата седница, а претходно претставникот, или веднаш после комисиите да сте интервенирале во писмена форма да не доставуваме ние амандмани, бидејќи ние бевме максимално фер на Комисија и прашувавме, доставувавме одредени забелешки, прилично реални беа тие забелешки и понудувавме да бидат или амандмани од Комисијата, или да ги прифати предлагачот на законот. Бидејќи отсутуваше и едното и другото ние мораше во ваква форма да пристапиме. Тогаш реагирајте пред време, а нема нервоза, само ви кажувам дека методологијата на работа ви е навистина чудна и не става во подредена положба како собраниски дом.

Бесим Догани: Благодарам господине Герамитчиоски.

Бидејќи нема повеќе пријавени за дискусија по амандманот, амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 62 присутни пратеника гласаа 57. За гласаа 9, воздржани нема и против гласаа 48.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 548 за додавање нов став 4 по ставот 3 поднесен од пратениците Никола Куркчиев и Тале Герамитчиоски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи. Повелете.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа затоа што предложената содржина е предвидена во членот 417 став 1 алинеја 14 од Предлогот на законот, а во однос на предложениот временски рок на амандманот за донесување на подзаконскиот акт цениме дека е прекраток, имајќи го предвид временскиот период неопходен за прилагодување на работата на автошколите согласно новиот закон.

Бесим Догани: Благодарам.

Владата не го прифати амандманот.

Има збор господин Никола Куркчиев, повелете.

Никола Куркчиев: Благодарам почитуван потпретседателе, почитувани колеги.

Членот 417 вели дека министерот за внатрешни работи се овластува да донесе поблиски прописи за знаците што на учесниците во сообраќајот на патишта им даваат униформираниите полицајци, меѓутоа јас не успеав во овој член да најдам дека министерот за внатрешни работи може да ги уреди условите за издавање и одземање на лиценците на возачите инструктори.

Ценам дека ова не е уредена постапка во предложениот закон за издавање и одземање на лиценци на возачи инструктори. Истата одредба може и треба да се применува кај членовите на испитната комисија кои не ги почитуваат прописите во работењето.

Јас и пред малку кажав, што ќе се случи ако некоја комисија не работи според прописите. Дали ќе им се одземе испитното право или лиценцата. Мислам дека истото би требало да важи и за авто школите, или ако се одземе правото за авто школите тогаш дали тоа право ќе важи и за инструкторите, или тие ќе може да се префрлат во друга авто школа и да работат како што работеле и порано.

Доколку ова прашање не се уреди може да се случи со одземањето на лиценцата на авто школата, или на испитниот центар инструкторот да си продолжи нормално да работи во некоја друга институција. Никаде овде не гледам дека ова прашање е регулирано.

Бесим Догани: Благодарам господине Куркчиев.

За реплика се јави министерот за внатрешни работи, повелете.

Гордана Јанкуловска: Само едно дообјаснување.

Бидејќи се работи за член со многу алинеи јас само ќе ја цитирам алинејата каде што тожно се адресира ова прашање, која вели: “Министерот за внатрешни работи се овластува да донесе поблиски прописи за ...”, и во алинејата 14 вели “начинот и постапката за добивање на лиценца за возач инструктор и стручно лице за вршење на технички преглед. Формата и содржината на образецот на лиценцата се издава од Министерството за внатрешни работи.

Бесим Догани: Благодарам.

Бидејќи нема повеќе пријавени за дискусија по амандманот, амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За амандманот гласаа само 59 пратеника, а многумина од пратениците излегоа од салата.

Би ги замолил сужбите да ни достават точен број на присутни пратеници во салата.

(Службите ги пребројуваат присутните пратеници во салата)

Во салата во моментот на гласање беа присутни 62 пратеника, така да гласањето е валидно.

Значи за амандманот гласаа 59 за гласаа 11, воздржани нема и против гласаа 48 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 328 став 2 за додавање нова алинеја 9 по алинеја 8 поднесен од пратениците Трајко Вељаноски, Силвана Бонева, Зоран Петрески, Ристана Лалчевска, Оливер Шамбевски, Илија Китаноски, Горан Мисовски, Веолета Ташева, Петар Поп Арсов и Горан Петров.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи. Повелете.

Гордана Јанкуловска: Амандманот се прифаќа.

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

Отворам претрес по амандманот на член 341 за додавање нова алинеја 11 по алинејата 10 поднесен од пратениците Трајко Вељаноски, Силвана Бонева, Зоран Петрески, Ристана Лалчевска, Оливер Шамбевски, Илија Китаноски, Горан Мисовски, Веолета Ташева, Петар Поп Арсов и Горан Петров.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи. Повелете.

Гордана Јанкуловска: Амандманот се прифаќа.

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

Отворам претрес по амандманот за менување на член 360 поднесен од пратениците Трајко Вељаноски, Силвана Бонева, Зоран Петрески, Ристана Лалчевска, Оливер Шамбевски, Илија Китаноски, Горан Мисовски, Ружа Горѓеска, Марика Танчева Филиева, Соња Гелова Стојанова и Јаготка Ивановска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи. Повелете.

Гордана Јанкуловска: Благодарам потпретседателе.

Бидејќи се работи за амандман кој има прилично комплексна содржина, доколку предлагачот се согласи точка 2 алинеја 2 да се преформулира во смисла цитирам “просторните, материјалните услови што обезбедуваат вршење на технички преглед на територија на една општина со обврска во период од една година техничкиот преглед да отпочне да се врши на територијата од најмалку три општини”, во тој случај амандманот поднесен од група пратеници за менување на членот 360 е прифатлив, но притоа сакам да укажам дека амандманот на Владата на Република Македонија кој веќе стана составен дел на Предлогот на законот, со кој се менува

ставот 3 од членот 360 практично се однесува на ставот 4 на овој амандман и од причина што содржината на ставот 4 на прифатениот амандман поднесен од група пратеници на членот 360 беше идентичен со содржината на одредбата на ставот 3 од членот 360 од Предлогот.

Бесим Догани: Значи амандманот не е прифатен.

Гордана Јанкуловска: Јас го замолив предлагачот да се изјасни дали е прифатлива ваква преформулација во одреден дел.

Бесим Догани: Владата не го прифаќа амандманот во ваква форма.

Има збор господин Трајко Вељаноски, повелете.

Трајко Вељаноски: Благодарам потпретседателе.

Во име на предлагачите преформулацијата на членот 360 став 2 алинеја 2, како што кажа министерката за внатрешни работи ја прифаќаме со тоа што забелешката што претходно ја изнесе, амандманот на Владата кој што се однесуваше на член 360 став 3 да биде на 360 став 4 поднесен од предлагачите, затоа што се направи од наша страна поместување на тие ставови, инаку иста е суштината на став 3 од Владата и став 4 на овој член.

Значи, од наша страна како предлагачи има согласност за преформулација на член 360 став 2 алинеја 2.

Како што беше искажано од страна на министерката за внатрешни работи, а таа алинеја гласи: “простори и материјални услови кои обезбедуваат вршење на техничкиот преглед на територијата на една општина со обврска во период од една година техничкиот преглед да отпочне да го врши на територија од најмалку три општини”.

Значи од страна на предлагачите се прифаќа таа преформулација. Благодарам.

Бесим Догани: Значи, во оваа форма деловнички не може да се работи. Се прифаќа само оној дел каде што Владата веќе има поднесено амандмани.

(Реакција на пратениците од место - може, може)

Повелете господине Трајко Вељаноски.

Трајко Вељаноски: Потпретседателе имало пракса согласно истиот Деловник по кој се работи, каде што преформулацијата на самата седница согласно барањето од предлагачот односно од претставникот на Владата со согласност на предлагачот се овозможува ова. Мислам дека овој Деловник е истиот како и претходниот и затоа не постои никаква деловничка можност да не се прифати оваа преформулација.

Бесим Догани: Ако двете страни се согласуваат за преформулација, и јас би го дозволил тоа, секако ако било пракса во поранешната работа.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 360 за додавање нов став 2 по ставот 1 поднесен од пратеникот Никола Поповски

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи. Повелете.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

Има збор господинот Никола Поповски. Повелете.

Никола Поповски: Благодарам.

Јас лично мислам дека Владата прави сериозна грешка со одредбите од Законот кои се однесуваат на проблематиката за која имаме поднесено амандмани. Дури и со ублажувањето на овој амандман, кој господинот Вељаноски усмено го предложи на самата седница, претходниот амандман се обидува да го надмине тој проблем делумно, не знам колку тоа ќе биде успешно и дали ќе функционира затоа што е прилично чудна одредба меѓутоа фактот е еден.

Владата со членот 360 сака да воведо регулатива во Република Македонија во која техничкиот преглед на моторни и сите други видови на возила кои се уредени со Законот може да го добие секое правно лице откако Министерството за внатрешни работи ќе утврди дека се исполнети условите што се тука предвидени, или со подзаконски акти ќе се допредвидат и што на некој начин може да значи итна и брза либерализација во сферата на техничкиот преглед. Да потсетам дека техничкиот преглед на возилата е исклучителна материја за која контролата на државата мора да е на високо ниво заради безбедноста во сообраќајот, која спасува и животи и имоти на граѓани доколку тие технички прегледи не се на коректно и високо професионално ниво направени.

Во Република Македонија во моментот знаеме какви системи постојат за технички преглед и како тие се одвиваат. Барем во изминатите децении не можеме да посочиме случај во кој техничкиот преглед на возилото било како причина за некакво загрозување на безбедноста на сообраќајот од страна на овластените правни лица.

Со овој амандман мислам дека се загрозуваат тие системи како прво.

Како второ мислам дека Министерството за внатрешни работи се впушта во една своевидна авантура во која јас лично не верувам дека ќе има можност да го регулира процесот. Нема да може да го контролира процесот на технички прегледи на начин кој го уредува со законот.

Мислам дека Министерството за внатрешни работи во една ситуација во која во Македонија системот на технички прегледи функционира совршено односно не создава проблеми во безбедност во сообраќајот, ќе го доведе во ситуација да се плашиме дека можеби тоа ќе почне да создава проблем. Меѓутоа, кога ќе почне да создава проблем одговорноста треба да си ја понесат тие кои сега сакаат да го либерализираат процесот, како да техничките прегледи се продажба на крушки и јаболки на Зелен пазар, целосна либерализација. Мислам дека тој процес

е пребрз, дури и со овој ублажен амандман и дека министерката за внатрешни работи превзема голем ризик со овој потег затоа што, прво сега граѓаните на Република Македонија, при вршење на регистрација на возилата извршуваат повеќе од 4 дејствија, пред да се изврши регистрацијата од страна на Министерството за внатрешни работи. Еден од тие процеси е техничкиот преглед чии документ треба да го имате за државата да може да ви даде регистрација на вашето возило дека технички е исправно и да се вклучи во сообраќајот. Има уште три четири други документи кои треба да ги обезбедите. Сегашниот систем функционира така што граѓаните сите ние услугата ја добиваме на лице место од се, и технички преглед и уплата на јавните расходи на централно и локално ниво, комунални такси, еколошки такси, осигурувањето на возилата на еден шалтер, значи постои едношалтерски систем одамна воведен, можеме да ги добиеме сите услуги и да ги регистрираме возилата. Со оваа либерализација која е пребрза и непотребна, ви ќе создадете систем во кој техничкиот преглед можете да го направите во Кичево, меѓутоа на истото место кај тој приватник или правно лице, нема да имате можност да ги завршите и другите 3-4 елементи од регистрацијата на возилото, вклучувајќи го и присуството на Министерството за внатрешни работи, присуството на осигурителните компании итн.

Значи, граѓаните може да се доведат до ситуација да бидат во заблуда дека одејќи на технички преглед ќе го регистрираат возилото. Не, семо ќе добијат потврда дека нивното возило е исправно и ќе бидат уплатени на други шалтери, до системот на регистрација, а сега тој систем функционира на едно место.

Почитувајќи ја волјата на Министерството да го либерализира пазарот, јас го поднесов овој амандман со кој мислам дека либерализацијата се уште ќе биде на ниво кое ќе овозможи регулација од страна на Владата дека тој што сака да се занимава со овој вид на деловна активност, или со овој вид на бизнис дека не може тоа да го направи на било кое место во Република Македонија, со само еден објект за технички преглед, без никакви други услови и дека ако сакате да влезете во тој бизнис, инвестициите треба да се на ниво што ќе го штитат јавниот интерес, во овој случај безбедноста на сообраќајот и интересите на граѓаните во Република Македонија. Тоа значи, ако сакте да инвестирате во овој бизнис вие ќе мора да инвестирате во најмалку пет станици, во најмалку пет општини, за да имате гаранција дека вашиот систем функционира и тоа да го лиценцира како минимум Министерството за внатрешни работи, со законот. До колку е само еден објект, да не го регистрира додека не ги исполни другите стандарди.

Само да потсетам дека Владата овие аршини кои тука ги применува, не ги применува во другите така наречени ризични дејности во Република Македонија. Ќе посочам пример.

Пред два три месеци, иако се уште законот го немаме во собраниска процедура, министерот за финансии објави дека заради заштита на граѓаните ќе го подигне цензусот за основање на банак од 3,5 до 5 милиони евра, со цел да се заштити секој кој работи со банката, банката да има поголем основачки капитал односно депозит, од 1,5 милиони евра. Значи, банката во ризичните, во овој случај финансиски трансакции ја зголемува сигурноста на правниот систем и на граѓаните, а овде каде се работи за безбедноста на сообраќајот, па дури и за интересите на граѓаните, ја либерализира до ниво кое може да го загрози тоа. Затоа сум убеден дека Владата прави грешка и дека не можете во секој бизнис, вклучувајќи техничка контрола и регистрација на возила, да го либерализирате до ниво кое секој може да го прави, затоа што Министерството за внатрешни работи ќе се соочи со друг проблем. Ако сите услови се исполнуваат, тоа нема да може да врши селективност и да каже на еден давам, на друг не давам. Ќе мора или на сите да дава лиценци или на никој да не дава. Во тој случај согласно законот и тоа што во законот не го пишува, а ќе мора да се одвива, тие ќе мора тоа да го даваат тоа на секој. Во Република Македонија ќе се јават десетици правни лица кои ќе го вршат овој технички преглед, а Министерството за внатрешни работи ќе ги испушти од раце полугите за контролата.

Да дадам и некои податоци кои се општо познати и компаративни. На пример Македонија во моментов има 54 лиценцирани станици за технички преглед на од прилика 280 илјади регистрирани возила. Со една држава која е економски поразвиена од нас, меѓутоа по број на население и територија иста и со која најчесто се споредуваме затоа што може да биде некаков патоказ за нашиот развој, тоа е Словенија, бројот на возила е 900 илјади, значи тројно поголем, со исто население и територија, а бројот на станици на технички преглед е дбојно помал, 35.

Со овој закон ние овозможуваме на постојните 54 станици, за година или две да добиеме најмалку уште толку. Се плашам дека ниту на исто место граѓаните ќе ги завршиме сопствените работи, ниту пак како учесници во сообраќајот имаме поголема безбедност. Затоа и покрај тоа што Владата прилично тврдо се однесува кон сите амандмани, овој пат апелирам да размисли и да не дозволи системи со децении градени во Република Македонија, кои функционираат, брзо да се дерогираат, а на нивно место да изникнат системи кои ќе ја загорзат безбедноста во сообраќајот.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Поповски.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го савам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Бидејќи за амандманот гласаа само 52 пратеници, би ги замолил службите да ни достават точен број на присутни пратеници во салата.

Во моментот на гласање во салата беа присутни само 60 пратеници. Сега во салата имаме 63 пратеници.

Според тоа гласањето го повторувам.

Ве повикувам да гласаме.

За амандманот гласаа 58 пратеници, за гласаа 12, воздржани нема, против 46.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 381, поднесен од пратениците Цветанка Иванова и Оливер Спасовски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот не се прифаќа, со образложение дека Министерството за внатрешни работи располага со соодветна техничка опрема и уреди за вршење на вакви анализи, како и овластувања од Министерството за здравство. Самото прифаќање на амандманот ги генерирало тешкотии во обавувањето на законските обврски на Министерството за внатрешни работи.

Инаку јас сакам само да ја искористам оваа прилика и да потенцирам дека во делот на техничката опременост на Министерството за внатрешни работи и активностите кои таму се превземаат за подобрување на тие услови, практично Министерството за внатрешни работи за оваа проблематика предничи дури и пред здравствените организации.

Бесим Догани: Благодарам.

Владата не го прифати амандманот.

Има збор госпоѓа Цветанка Иванова, повелете.

Цветанка Иванова: Благодарам.

Го прифаќам образложението дадено од страна на министерката и во име на двајцата предлагачи амандманот го повлекувам.

Бесим Догани: Амандманот е повлечен.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 416, поднесен од пратеникот Никола Куркчиев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот се прифаќа.

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

Отворам претрес по амандманот за менување на член 443, поднесен од пратениците Цветанка Иванова и Оливер Спасовски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за внатрешни работи.

Гордана Јанкуловска: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Владата го прифаќа 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 никој не бара збор, го заклучувам претресот по текстот.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласаа 63 пратеници, 61 гласаа за, воздржани нема, против 2.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата.

Минуваме на точка 2 - Предлог за донесување на закон за договорите за превоз на железничкиот сообраќај, со Предлог на закон

Предлогот на 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 законот.

Молам кој бара збор?

Има збор заменикот министер за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Почитувани пратеници.

Дозволете ми да ве информирам дека со новито закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај се регулираат правилата при склучувањето на договорите за превоз на патници и стока во железничкиот сообраќај односно детално се разработуваат: договорот за превоз на патници, договорот за превоз на багаж и договорот за превоз на стока.

Потребата од донесување на овој закон произлегува од постојната трансформација која се реализира во ЈП Македонски железници, како и поделбата на двата нови правни субјекти, јавно претпријатие инфра структура и акционерско друштво транспорт кој ќе врши превоз на патници, багаж и стока. Од тие причин, имајќи предвид дека со сета оваа материја до сега се регулираше со Законот за договорите за превоз од 1974 година, се наметнува потреба од донесување на нов модерен европски закон усогласен со Конвенцијата за меѓународен превоз на стоки и патници, од 2006 година, а кон која има пристапени Република Македонија и чии одредби се обврзувачки за извршување на железничкиот сообраќај.

Конвенцијата за меѓународен превоз на стоки и патници вклучува повеќе прописи како што се: ЦИВ, кој се однесува на меѓународен превоз на патници по железница и ЦИМ кој се однесува на меѓународен превоз на стока по железница, со кој децидно се предвидени правила и обврски на договорите за извршување на превоз на патници

и стока во внатрешниот и меѓународниот железнички сообраќај и од кој произлегува обврска за Република Македонија да се придржува кон овие правила.

Во предлог текстот на законот пропишани се правата и обврските на превозникот како давател на услугата и на патникот како корисник на превозот, а кои произлегуваат од склучување на договор за превоз на патници.

Со склучување на договорот за превоз на патници, превозникот се обврзува да го превезе патникот до одредена станица со договорен вид и класа на воз, наведени во објавениот ред на возење, а патникот се обврзува на превозникот да му плати соодветен надоместок за превоз, согласно тарифата утврдена од превозникот.

Како доказ дека е склучен договор за превоз на патници, согласно одредбите од предлогот за донесување на овој закон се смета возниот билет, но постоенето договорот за превоз, може да се докаже и на друг начин.

Што се однесува до правата на патникот, согласно одредбите на законот, истиот има право да го откаже договорот за превоз пред да почне неговото извршување, при што превозникот има право да му задржи најмногу 10% од платениот износ, на превозникот.

Исто така, со законот децидно се пропишани одговорностите на превозникот, во случај на доцнење на возот, како и правата на патникот кои би настанале во случај на доцнење на возот.

Со овој закон се регулира начинот на постапување на превозникот во случај на превоз на болни лица, на лица кои поради нивното однесување можат да предизвикуваат нарушување на извршувањето на превозот, обврските на превозникот спрема другите патници кои го користат тој превоз, одговорноста на превозникот за штата настаната поради смрт, телесна повреда или душевна болка на патниците предизвикана од несреќа или незгода во време на патувањето, како и случаите кои превозникот не одговара за настанатата штета. Со законот децидно е запишано во кој рок патникот треба да достави барање за надоместок на штета од превозникот. Во таа смисла со предлог текстот на законот се дадени одредни со кои се третира и превозот на багаж. Исто така детално е разработено и превозот на стока меѓу превозникот, испраќачот и примателот на стока односно пропишана е содржината на товарниот лист, како документ кој го следи превозот, регулирани се условите под кои испраќачот односно примачот може да бара измена на договорот за превоз, се регулираат обврските на испраќачот во однос на пакување и обележување на стока. Превозникот кој ја примил стоката со товарен лист одговара за извршувањето на превозот од моментот на примање на стока до моментот на издавање на стоката на примачот.

Во однос на побарувањата кои произлегуваат од договорот за превоз на стока, со одредбите на законот се предвидува имателот на правото

истите да може да ги остварува со поднесување на рекламација или приговор до превозникот, во писмена форма, или со поднесување на тужба на суд.

Почитувани пратеници, во преодните и завршните одредби од законот, предвидени се рокови со кои превозниците во железничкиот сообраќај односно во овој момент ЈП Македонски железници се обврзува да го усогласи своето работење согласно одредбите од овој закон. Благодарам.

(Со седницата продолжи да работи Иван Анастасовски потпретседател на Собранието на Република Македонија)

Иван Анастасовски: Благодарам господине заменик министер.

Три минути процедурално за збор се јавува пратеникот Силвана Бонева.

Силвана Бонева: Почитуван потпретседателе, барам собраниските служби да проверат една дилема што се јавува кај мене и кај колегите. Имено претходниот закон што го изгласавме дали не треба да се гласа со посебно мнозинство. Да се провери дали Бадинтеровиот принцип треба да се примени. Значи, да се провери дали законот треба да се гласа со Бадинтер.

Иван Анастасовски: Бидејќи и јас ја имам таа дилема, да дадеме пауза од десетина минути за да ја утврдиме таа дилема.

Процедурално за збор се јавува господинот Павле Трајанов.

Павле Трајанов: Господине потпретседателе, предлагам да продолжиме со работа, во меѓувреме стручните служби да излезат со конкретен став по кој ќе постапи Парламентот.

Иван Анастасовски: Во тој случај, ги молам службите да го утврдат тоа што се случи по однос на претходната точка, а ние, бидејќи расположението кај вас е такво, да продолжиме со расправа по однос на овој закон.

Продолжуваме со расправа, а службите во најбрз рок да достават информација за тоа.

Продолжуваме по втората точка на дневниот ред.

Има збор пратеникот Тале Герамитчиоски.

Тале Герамитчиоски: Почитуван потпретседателе, почитуван заменик министер, почитувани колеги пратеници.

Јас излегов на оваа говорница да го искажам ставот на СДСМ по однос на предлогот за донесување на закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај.

Бидејќи станува збор за закон со кој се усогласува нашата со европската легислатива, ние недвосмислено го искажуваме нашиот став дека ќе го подржиме предлогот на законот, ќе гласаме за негово донесување, со едно мало укажување дека со донесување на овој закон со кој практично се заокружува правната регулатива во областа на железниците и железничкиот сообраќај. Верувам дека Министерството за транспорт и врски се свесни дека се превземаат одредени обврски за трансформации на ЈП Македонски железници на

два правни субјекти. Тоа стои во причините поради кои се предлага законот, но предупредуваме на превземената обврска и потребата од што поголемо ажурирање на превземените обврски за да може да се имплементираат законските решенија дадени во овој закон. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам почитуван колега.

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 законот за договорите за превоз во железничкиот сообраќај.

Пред да преминеме на гласањето, ги замолувам пратениците кои се надвор од салата, да влезат, бидејќи ќе пристапиме кон гласањето.

Ги молам службите да го утврдат точниот број на пратеници кои се присутни во салата.

Почитувани колеги, бидејќи имавме една дилема пред отпочнување на точката 2, а забележувам дека имаме технички проблеми со дискутантот од четвртиот ред, објавувам пауза од 10 минути.

(По паузата)

Продолжуваме со работа.

Ги молам пратениците кои се надвор од салата да влезат, продолжуваме со работа.

Ги повикувам пратениците кои се надвор од салата да влезат во салата.

Би ги замолил службите да го утврдиме точниот број на пратеници кои се присутни во салата.

Почитувани колеги, бидејќи во салата има доволен број на пратеници, а во моментот на паузата застанавме кај заклучокот, јас сакам сега да предложам да се вратиме по однос на првата точка. (Реакција од пратениците)

Во тој случај, продолжуваме со **точката 2 - Предлог за донесување на закон за договорите за превоз со железнички сообраќај, со Предлог на закон.**

Стигнавме до гласањето.

Бидејќи има доволен број на пратеници во салата, ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 63 пратеници, од кои сите 63 гласале за, нема воздржани, 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, од кои сите 64 гласале за, нема воздржани нема против.

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

Отворма претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам, кој бара збор? (Никој)

Бидејќинема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по текстот.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 65 пратеници, од кои 65 гласале сите за, нема воздржани, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за договорите за превоз во железничкиот сообраќај.

Почитувани колеги, пред да поминеме на третата точка, сакам едно извинување, впрочем поради таа дилема направивме пауза, да се вратиме на гласањето по однос на првата точка, во делот на сценариото и дека првата точка од дневниот ред се носеше со Бадентер, а гласањето беше извршено. Во тој случај се враќаме повторно, почитувани колеги, барам извинување, на гласањето по однос на првата точка сосе она што значи гласањето со Бадентер.

Повелете колега, претпоставувам процедурално.

Три минути процедурално колегата Најдовски Слободан. Повелете.

Слободан Најдовски: Почитуван потпретседателе, јас ја сваќам вашата намера да се исправи еден пропуст, кој што е направен од страна на Собранието. По мое мислење сега повторно ќе го прекршиме Деловникот и псотапката за донесување на законите. Ваше е право да одлучите на мнозинството и на вас како потпретседател како тоа ќе го направите, но сметам дека сегашното гласање ќе биде спротивно на Деловникот за работа на Собранието. Да не направиме уште една грешка, јас би предложил да не се враќаме, ако дозволат колегите пратеници, да не се враќаме на гласање. Уште еднаш добро да ја разгледате ситуацијата што настана со гласањето на законот, дури и ако треба и Комисијата за деловничко мандатни прашања во Собранието да расправа. По мое убедување сметам дека не можеме сега, кога веќе е завршена расправата, изгласан е законот, преминато е на друга точка, да се вратите на тоа гласање. Јас само сакам да укажам на тоа дека сега уште поголема повреда на процедурата ќе направите. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Почитуван колега јас ја прифаќам вашата забелешка и бидејќи јас реков на почетокот дека имаше превид во самото сценарио. Коректно е и јас се извинив за тоа и реков дека се враќаме да го завршиме оној дел каде што нашата обврска е тој закон да го донесеме и со Бадентер, кој е неопходен по однос на првата точка. Исто така, гледам дека во салава постои расположение за тоа. На крајот, одговорноста ќе ја прифатам врз самиот себе, ако и тоа го прифаќате.

Повелете, претпоставувам процедурално.

Повелете, имате три минути.

Слободан Најдовски: Потпретседателе, не е во прашање дали вие ќе ја прифатите одговорноста или не и не е во прашање дали има согласност

помеѓу пратениците. Има правила по кои што се донесуваат законите и по кои се води расправата. Ние утре можеме ако постои согласност меѓу нас пратениците, можеме така, еве се согласивме ќе го прекршиме и Деловникот, ше го прекршиме и Уставот, ама постои согласност меѓу пратениците. Не се работи за постоење или не постоење на добра воља. Јас само сакам да ви укажам, а воопшто не мислам дека вие сте одговорен за тоа, па уште помалку дека се одговорни службите, поради тоа што не било во сценариото. Не е прашањето за барање на одговорност, но јас сакам да укажам на проблемот кој што е настанат. Благодарам.

Иван Анастасовски: Во секој случај, колега, јас го почитувам вашето мислење и ви благодарам на укажувањето, јас предлагам да го извршиме гласањето по однос на првата точка.

Тоа е Предлог за донесување на закон за безбедност на сообраќај на патиштата, со Предлогот на законот.

Согласно точка 2 од замандманот 10 на Уставот на Република Македонија, овој закон се донесува со мнозинство гласови од присутните пратеници, при што мора да има мнозинство гласови од присутните пратеници кои припаѓаат на заедниците кои не се во мнозинство во Република Македонија.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Ги молам службите да го утврдиме точниот број на пратеници кои се присутни во салата.

Во салата во моментот на гласање беа присутни 63 пратеници и гласањето е валидно.

Вкупно гласале 58 пратеници, од кои сите 58 гласале за, нема воздржани, нема против.

Ги молам пратениците, кои припаѓаат на заедниците, кои не се во мнозинство во Република Македонија, да се произнесат по Предлогот на законот, со кревање на рака.

Кој е за Предлогот, молам да крене рака? (12)

Кој е против, молам да крене рака? (0)

Дали некој се воздржува од гласањето? (0)

На седницата присуствуваат 12 пратеници кои припаѓаат на заедниците, кои не се мнозинство во Република Македонија.

Од нив за Предлогот гласаа сите 12, нема воздржани, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата.

Продолжуваме со точката 3 - Предлогот за донесување на закон за внатрешна пловидба, со Предлогот на законот.

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

Отворам претрес по Предлогот за донесување на законот.

Молам, кој бара збор?

Заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам.

Почитуван потпретседателе, почитувани пратеници,

Дозволете ми да ве информирам во кратки црти за потребата од донесување на новиот закон за внатрешна пловидба.

Односите во областа на внатрешната пловидба во моментот се регулирани со постојниот Закон за внатрешна пловидба, кој е донесен во 2000 година и дополнет во 2005 година.

Со постојниот Закон се уредени прашањата на безбедноста за внатрешна пловидба, условите и начинот на користењето и одржувањето на пловните патишта, пловните објекти, како и други прашања од значење за внатрешната пловидба. Со оглед дека одделни прашања во постојниот Закон од безбедносен аспект во своја примена не се ефикасни, како што е и обезбедувањето на пловидбата во пловните објекти и правилното однесување на учесниците во пловидбата не се во согласност со Европските стандарди и правила, се оцени и се наметна потребата од комплексно и детално регулирање на оваа област, како и имплементирање на меѓународни правила и стандарди.

Потребата од донесување на покомплексен закон од постојниот, во прв ред е заради обезбедување на поригорозни безбедносни услови и посебни мерки, кои ќе го гарантираат редот при пловидбата на бродовите и другите пливачки објекти, како на природните, так аи на вештачките езера во Република Македонија.

Исто така, потребата од донесување на нов закон произлезе и заради имплементирање на директиви на Советот на Европската унија односно предвидување на решенија за бродови што се користат за превоз на внатрешните езерски води на повеќе од 12 патници, реципрочно признавање на пловидбените дозволи издадени од земји членки на Европската унија, се дефинираат услови за добивање звања за екипаж на брод, како и други решенија кои до сега не беа предвидени со постојниот Закон.

Европските директиви од оваа област делумно се имплементирани во нашето домашно законодавство, затоа што директивите на Европската унија, главно, се однесуваат за морските водни површини, како и за реките на кои што се врши транспортот на патници и стока.

Впрочем, од изјавата за усогласеност со прописите со законодавството на Европската унија, како и од коресподентната табела, може да се констатира дека се врши усогласување со директиви на Европската унија и кои решенија од нив се имплементирани во Законот.

Почитувани пратеници, сосема накратко ќе ви елаборирам што предвидува новиот закон за внатрешна пловидба, односно кои се новите решенија што не беа предвидени во постојниот Закон.

Прво, во законот се предвидени решенија со кои што се предвидуваат пловни објекти од типот на глисери, скутери, моторни чамци и едрилици да не смеат да се приближат до брегот на издалеченост од 50 до 300 метри, со што ќе се избегнат незгодите предизвикани од близината на тие пловни објекти во езерата во кои се капат граѓаните, а посебно децата.

Второ, просторот на езерата во кои што се одвиваат спортски и рекреативни активности, со овој закон е предвидено да бидат обележани и одвоени од пловниот пат, каде ќе се движат бродови, глисери, моторни чамци и сл. Ова е позитивно решение во интерес на безбедноста по животот на учесниците во овие активности од повеќе аспекти.

Трето, особено е значајно што со новиот закон за прв пат се пропишуваат ефикасни санкции за лицата кои управуваат со глисери, скутери и чамци заради спорт и рекреација а предизвикуваат пловидбени незгоди.

Инспекторото за безбедност во внатрешната пловидба може да изрече глоба на самото место каде е сторен прекршокот од страна на учесниците во пловидбата, како и да изрече санкција привремена забрана за вршење на дејност во траење од шест месеци до една година.

Понатаму, за прв пат во законот се предвидуваат решенија што се однесуваат на стварни права, заложни права и права на сопственост на брод и брод во градба.

Исто така, се пропишува и формата и условите што треба да ги содржи договорот за градба на брд, како и догоори за искористување на брод и договори за превоз во кој учествуваат повеќе бродари.

Овие решенија ќе обезбедат регулирање на прашања и односи по однос на сопственичките права на одделни бродови што пловат на Охридското езеро, а кои до сега го имаат само корисничкото право на тие бродови.

Во контекст на напред наведеното, овие решенија ќе се применуваат и при градба на нови односно реконструкција на постојните бродови. А, за прв пат и на Преспанското езеро пројавен е интерес како за пловидба, така и за поставување на пловни објекти за угостителска намена.

Во таа смисла, со законот е целосно регулирана постапката за поставување на бродови и други пливачки објекти, што подразбира постапка за добивање одобреност за локација, задоволување на техничките правила за нивна употреба и сл.

Се надевам дека ќе оцените дека постои несомнена и објективна потреба за донесување на нов закон за внатрешна пловидба.

Ви благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам господине заменик министре.

Има збор пратеник господин Рилкоски Никола, повелете.

Никола Рилкоски: Почитуван потпретседателе, почитувани драги колеги пратеници, почитуван заменик министре,

Законот за внатрешна пловидба, со него се врши делумно усогласување на домашното законодавство со европското, односно се врши имплементација на европските правила и стандарди од аспект на подобрување на безбедноста на внатрешната пловидба на природните и вештачките езера во Република Македонија.

Зголемениот интензитет на пловидба во внатрешните води, особено во последниве години, гледано само од аспект на пловидбата по водите на Охридското езеро, што од година во година расте по бројот на нови и нови пловни објекти, како бродови, глисери, јахти, скутери, чамци, педалини и сл. неминовно ја наметна потребата од комплексно и детално регулирање на оваа област за безбедност на пловните објекти, правилното однесување на учесниците во пловидбата, условено со примената на меѓународните правила и стандарди.

Како потврда на ова ќе спомнам дека само на ова езеро сообраќаат три патнички бродови со по 150 патнички места, еден брод со 80 патнички места, два бродови со по 50 патнички места, десетина бродови со по 20 патнички места. Пловад над 2000 пловни објекти од кои најповеќе чамци, глисери, јахти, скутери, едрилици, спортски чамци и педалини. Сите овие заедно, кога ќе се втурнат во сообраќај во текот на летната сезона, може само да се замисли со каков интензитет се одвива пловидбата на овој воден простор.

Веднаш да кажам, за жал, во вакви услови на сообраќај нема кој истиот да го регулира и контролира. Така што се одвива истиот стихижно, со исклучок на совесните бродари кои управуваат со бродовите. А, секој од останатите се движи и плови, пристанува на обала каде самиот наумил, поточно кажано каде му е кејф.

При вакво одвивање на сообраќајот чести се немили сцени и страдања, најчесто со сериосни последици по здравјето и фатални по животот на капачите, кои ги има илјадници на плажите и крајбрежјето.

Морам да нагласам дека Капетанијата, од аспект на досегашната поставеност и опременост, се труди и залага да воведне некаков ред. Но, тоа, од објективни причини не и е овозможено. Сега, со еден ваков закон со што се утврдуваат строги норми и правила на однесување на учесниците во сообраќајот, под услов барем во поголем обем да се имплементира, ќе се овозможи на Капетанијата да ја врши својата функција целосно во делот на воспоставувањето поголема контрола, ред и безбедност во одвивањето на пловидбата.

Што се однесува до самиот закон и неговата содржина, морам да речам дека е сеопфатен, стручно и професионално обработен, дури во некои сфери и поопширен, но подобро нека има нешто повеќе отколку помалку. Од повеќе глава и не боли. Затоа ќе кажам дека пратеничката група

на СДС дава поддршка на овој закон, бидејќи сеопфатно ја регулира материјата на внатрешната пловидба.

Меѓутоа, нешто да кажам од она што јас го имам како свои забелешки и евентуално некои решенија што би ги понудил, во интерес на квалитетот на текстот на овој закон.

Сакам да кажам дека во мноштвото одредби не е предвидено осигурувањето на ловните објекти, на товарот и на патниците. Осигурувањето во сообраќајот воопшто е неминовен сегмент, било на објектите, превозните средства, на товарот и на патниците. Со оглед дека во овој закон не го среќавам осигурувањето, сугерирам и би било пожелно предлагачот на законот да прифати да се осигурувањето вметне во текстот на законот за пловидба по внатрешните води.

Пловниот објект мора да плови на оддалеченост од брегот, во зависност од видот на објектот, од 50 до 300 метри, што претставува многу важен сегмент во остварувањето на безбедноста на сообраќајот, а посебно кон сигурноста и интегритетот на капачите. Сведоци сме дека скоро скоја сезона, во летото, се подразбира, дека имаме доста немили случаи, барем по два доаѓаат во текот, посериозни, каде имаме тешки физички повреди на капачите. А, во одредени случаеви, во поназадни времиња, имаше дури и со смртни последици.

Мое размислување, дури долната граница од 50 метри да се покачи на 100 метри, односно почетната оддалеченост на пловењето на пловните објекти од постојните 50, значи од 50 метри да оди од 100 метри до 300 метри, што е предвидено како горна граница.

Добро е што е даден сегментот во законот за утврдување на способноста односно да се утврдува способноста на бродот за пловидба, со вршење на технички надзор од страна на инспектор за внатрешна пловидба и од домашно или странско правно лице кое ќе го овласти министерот за транспорт и врски. Во досегашната пракса, навистина, за жал, еднаш, како така утврдената способност на бродот, овде се поинтересни бродовите, бидејќи тие превезуваат жива сила, остануваше така и да не речам до крај, до самиот крај на векот на траење на бродот, а со овој дел сега се дава можност утврдување способноста на бродот за пловидба да биде можно да се остварува и во други моменти, што е добро за сигурноста на патниците.

За вршење пловидба, бродот сега мора да има соодветен број членови на екипаж. До сега бродовите пловеа со екипаж, крпарен, зависно од тоа како сопственикот на бродот гледаше на можноста да ангажира вакви или онакви лица кои е вршеа некаква функција во превозот со бродот. Меѓутоа, сега веќе децидно и конкретно е предвидено дека мора да постои екипаж со пропишана квалификација и со одредени звања. Во одредбите на законот што го регулираат екипажот се утврдува општиот назив “екипаж на бродот”.

Меѓутоа, во составот на екипажот на бродот има повеќе членови кои имаат различни звања. Би спомнал само дел од нив. На секој брод се распоредени луѓе кои работат на самата палуба, луѓе кои работат во машинскиот дел и луѓе кои работат во одделниот за радиоврски. Сега, оваа служба, секоја посебно си има свои посебни извршители. Би спомнал за палубскиот дел, има капетан, кормилар, водач на смена и тн. Во машинската смена машиновозач. Со ова сакам да кажам дека овие звања треба да си најдат место во овој закон.

Добар е начинот и постапката како се доаѓа до стекнување на тие звања и овластувања. Предвидено е да се врши во Капетанијата пред стручна и компетентна комисија.

Кога сме кај Капетанијата, пред која се полага за овие звања и за звањето управување со чамац, во законот не е предвидено во каков состав и со какво звање и квалификација треба да бидат членовите на комисијата. Посебно претседателот. Видов дека во еден од предложените амандмани е предвидено звањето за претседателот најмалку поручник во внатрешна пловидба, со што во потполност се согласувам и се поклопува со моето видување. Односно, членовите да се со познавања и пракса во врска со оваа проблематика, односно со проблемот на внатрешната пловидба.

Во законот не е предвидено уште едно, постои квалификација, посебна, за забрана за врзување пловни објекти под мостови, сигнални уреди и ознаки што се постапуваат за безбедност на пловидбата. Ова е поради тоа што, под мостовите, бидејќи ако се дозволи непречено врзување на други пловни објекти, тогаш преминот под мостот ја губи функцијата, се стеснува, дури и во одредени случаи и тешко би било проодно. А, сигналните уреди и ознаките, исто така, со поставување на бјекти, односно со врзување на истите, не би ја имале функцијата што им е зададена да ја извршуваат, како сигнални уреди или други ознаки.

Во членот 261 имаме судир на бродови и во втората алинеја “за пловидбената незгода веднаш да биде известена Капетанијата, а најдоцна во рок од 24 часа од моментот на незгодата”. Во наредната алинеја да каже дека “увидот на пловидбената незгода го врши Капетанијата”.

Ова, дека Капетанијата треба да биде известена се согласувам. Меѓутоа, со оглед дека Капетанијата е таа што треба да изврши увид на незгодата, а дадена е можност најдоцна во рок од 24 часа да биде информирана, тогаш мислам дека нема смисла во овој дел од оваа одредба, а се однесува на тоа дека најдоцна во рок од 24 часа од моментот на незгодата, Капетанијата треба да биде известена. Предлагам, во втората алинеја да остане во текстот само “за пловидбената незгода веднаш да биде известена Капетанијата”. А да се избрише “најдоцна во рок од 24 часа од моментот на незгодата”.

Во членот 285, каде што се говори за концесионирање пристаништата, зимовниците и капалиштата, во текстот е речено дека концесија се дава во рок што не може да биде пократок од пет години. Ова го потенцирам само заради капалиштата односно заради плажите, бидејќи Владата, како предлагач на овој закон, за охридските плажи што ги даде еден дел под концесија, предвиден само две години ставање временски период за концесионирање. Овде имаме совпаѓање пет години со две години. Тука би сметал дека треба да се изврши усогласување.

Капетанијата, како институција која врши технички, стручни работи од областа на безбедноста на пловидбата е од посебна важност бидејќи преку неа ќе се врши имплементацијата на овој закон. Затоа е потребно нејзино екипирање со стручни лица, обезбедување со соодветна опрема, глисери, радиоврска, материјални средства за секојдневните активности, бидејќи обврските што произлегуваат од законот се и те како одговорни и не така мали. А, финансиските средства за спроведување на овој закон, а со тоа и активноста на Капетанијата, во текстот каде што е за финансирање, односно дали се потребни финансиски средства за имплементација на овој закон, се вели дека не се потребни средства од Буџетот на Република Македонија бидејќи приходите ќе се обезбедувале од наплаќањата што ќе се остваруваат, еве, само да спомнам од пристанувањето на странски пловни објекти во внатрешните води, според членот 27 или пак во членот 67 преглед и баждарење на чамците, член 70 и член 74 од полагање на испити и од концесионирањето на пристаништето, зимовниците и капалиштата.

Овие извори на средства, освен од концесионирањето се многу мали за обврските што треба да ги реализира Капетанијата. Капетанијата, ако сакаме да функционира, како што реков, треба да биде добро опремена и со опрема и со луѓе, така што за вработените, нормално е дека се потребни плати, како што се вели во текстот службена облека, радио опрема, возила, пловни објекти за контрола и инспекција, гориво, мазиво, одржување на истите, за попис на екипаж, за издавање на дозволи, упис на чамците, организирање и спасување човечки животи и тн. За сето тоа се потребни средства за оваа намена.

Затоа предлагам со овој закон или од Буџетот на Република Македонија да се предвидат стабилни и трајни извори на средства, ако сакаме Капетанијата да функционира онака како што предвидува законот. Во спротивно би функционирала во форма само административно и чиновнички.

Добро е што во текстот се предвидува околу зимовалиштата, односно зимниците, бидејќи овој е проблем кој што е и те како горлив, бидејќи таму ми се познати повеќе приликите за Охридскиот дел. Овие над 2000 пловни објекти оставени се сами на себе, кој каде можел и кој каде се снашол да ги поставува по брегот, по тесното градско подрачје, или понастрана. Изложени се на кражби

и тн., каде што се стасало таму се поставило, веќе не доаѓа предвид, бидејќи крајбрежјето и те како е нападнато во позитивна смисла да кажам со средување и уредување и местото на овие пловни објекти да се наоѓаат така неорганизирано расфрлени по брегот е надмината работа и заради тоа неминовноста од зимовниците е и те како потребна и овде ако би се остварила оваа состојба, навистина би бил задоволен во тој дел.

Нешто би кажал и во тој дел и за пристаништето. За нормално и безбедно одвивање на внатрешната пловидба, потребно е постоење на пристаништата чија функција би ја истовестил со автобуските и железничките станици со пантиот и железничкиот сообраќај, односно со аеродромите, со воздушниот сообраќај.

Во Република Македонија вакви објекти има само два и тоа се пристаништа кои се наоѓаат во водите на Охридското Езеро, односно во Охрид и во Св. Наум. Состојбата во која што се наоѓаат овие две пристаништа најмалку одговара на функцијата во која пледираме преку овој текст да ја имаат овие пристаништа. Во тој дел би требало да се поведе сметка, бидејќи во догледно време овие пристаништа треба да бидат во функција и за обавување на меѓународниот сообраќај, кој што со години наназад се заговара, а мислам дека брзо ќе почне да се остварува меѓународен сообраќај по воден пат кој треба да се оствари меѓу Македонија и Република Албанија, така да пристаништето како пристаниште во чија инфраструктура треба да работат и полицијата и царина, кога ќе стане меѓународен објект за комуникација. Во оваа функција, двете пристаништа се во катастрофална состојба, што значи треба да се поведе повеќе сметка за нивната реконструкција, или евентуално градење на нови, или нивна доградба.

Со оглед на тоа дека пристаништата се во функција на сообраќај и во функција на развивање на туризмот, потребно е да се направи и едно пристаниште за пристан на бродовите и во Струга.

Сугерирам, на предлагачот, пред нас е најактуелно на крајот на јуни дека ќе се одржи самит во Охрид, за кој што самит е предвидено во делот на крајбрежниот крај, пред бензиската пумпа, наречено Подмоље да се изгради пристаниште за прифат на гостите и нивно транспортирање од аеродромот до нивните резиденционални престојувалишта.

Предлагам, господине заменик министер, ова јас што сакам да го потенцирам во овој дел, такво пристаниште, или приближно на пристаниште со кое што сака да се врши трансферирање на гостите од нивното доаѓање од аеродромот према нивните резиденции, ваквото пристаниште да биде лоцирано директно и непосредно пред самата писта на Охридскиот аеродром. Ова го предлагам и сметам дека би требало да биде прифатливо од аспект на тоа што со меѓународните стандарди и за авиосообраќајот, предвидено е и потребно е, онаму каде што има

непосредно вода, Охридскиот аеродром точно е лоциран на самиот брег, да мора да има пристаниште со соодветно средство кое ќе биде во функција да интервенира во дадена ситуација на незгода. Со оглед на тоа дека имате зацртано дека треба да изградите такво едно пристаниште, јас би сугерирал да го лоцирате пред пистата, од каде што најнепосредно можно е, гостите да не излегуваат од аеродромот, туку директно од самиот аеродром да бидат најнепосредно трансферирани до мостот од каде што ќе бидат и понатаму трансферирани.

Најголемата придобивка во овој дел е што е постигната можност по основ на реципроцитет, нашите, т.е. македонските дозволи за пловидба да важат во сите земји на Европска унија. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам колега.

Има збор пратеник господин Никола Ќуркчиев, повелете.

Никола Ќуркчиев: Благодарам почитуван потпретседателе.

Ќе бидам многу краток, заради тоа што колегата Рилковски многу обемно зборуваше и да не излезе дека носиме закон од 307 члена за три брода, или само за Охрид.

Мислам дека пред се, треба при носење на овој закон, треба да се потенцира дека со овој закон се врши усогласување на легислативата во Република Македонија, со светските технолошки и технички правила за внатрешна пловидба и се разбира, со зголемена безбедност во внатрешната пловидба, како и пропишаните услови и критериуми по кои може пловните објекти да вршат превоз на стока и патници по внатрешните води на Република Македонија, односно пловидба по природните и вештачките езера во Република Македонија, реките, каналите итн.

Последниве години навистина е зголемен водниот сообраќај, особено во Охридското Езеро. Се надевам дека во иднина може да очекуваме зголемена туристичка понуда и во делот на Дојранското и Преспанското Езеро.

Јас би сакал да потенцирам неколку работи кои што се повторуваат и со останатите закони, бидејќи и во овој закон има голем број на недоречености, оставено е голем број на прашања да се регулираат со подзаконски акти, односно правилници што остава голема би рекол слобода и дискрециони права на министерот за транспорт и врски на наметнување на определени услови.

Имено, со законот не е дефинирано кои пловни објекти на кој рок ќе се регистрираат, што претставува важен момент и услов за безбедно извршување на внатрешната пловидба. Како што може да се види во самиот прилог, сите подзаконски акти, предвидено е да се донесат во 2008 година, што однапред укажува дека ќе имаме одложена примена на законот. Се работи, за 14 подзаконски акти, или правилници и Законот

и да го донесеме тој нормално дека ќе биде со одложена примена.

Се радувам што со овој закон ќе се стави ред и во капетанијата во Охрид и вработувањата кои што се случуваат таму, така да се надевам дека нема повеќе агрономи од Скопје да се вработуваат како наутички советници во капетанијата во Охрид. Воедно, апелирам до предлагачот на законот, до претставникот на Владата да ги прифати сите амандмани кои што беа предложени на Комисијата за транспорт и врси. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам почитуван колега.

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 законот за внатрешна пловидба.

Пред да ве повикам да гласаме, ги повикувам пратениците да влезат во салата.

Би ги замолил службите да го утврдиме точниот број на присутни пратеници во салата.

Ги молам пратениците да влезат во салата, ќе пристапиме кон гласањето.

Пратениците кои се надвор од салата да влезат да пристапиме кон гласањето.

Благодарам.

Во салата во моментот се присутни 62 пратеника, имаме доволен број.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 62 пратеника. Сите 62 гласале за, нема воздржани, нема против.

Констатирам дека заклучокот е усвоен.

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

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 63 пратеници, од кои сите 63 гласале за, нема воздржани, нема против.

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

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Пратениците Никола Ќуркчиев, Тале Герамитчиоски и Влатко Серафимов, поднесоа амандмани на член 17 став 3 и на член 289 за додавање нов став 2 по ставот 1, по кој Владата не се произнела.

Комисијата за транспорт, врски и екологија поднесоа амандман на член 27 став 2 и на член 70 за додавање нов став 4 по ставот 3, по кои Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот на член 17 став 3 поднесен од пратениците Никола Ќуркчиев, Тале Герамитчиоски и Влатко Серафимов.

Има збор заменик министерот за транспорт, врски и екологија, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа од причини што надоместокот за капалишта се плаќа само за уредени, опремени и обележани

капалишта, како што е предвидено по став 1 на овој член, а не и на сите други капалишта.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеник господин Никола Ќуркчиев, повелете.

Никола Ќуркчиев: Благодарам почитуван потпретседателе.

Ценам дека предлагачот требаше да го прифати овој амандман од повеќе причини. Имено, се работи за ставот 3 од членот 17, каде што се вели: “за користење на пристаништата, зимовниците, сидриштата и капалиштата се плаќа надоместок.

Висината на надоместокот ја утврдува Владата на Република Македонија, во зависност од видот на објектите и нивната опременост со уреди за обележување и сигнализација.

Средствата од став 3 на овој член се приход на Буџетот на Република Македонија”.

Имено, амандманот се предлага бидејќи речиси секаде во Светот денес не се плаќа надомест за капалишта и доколку предлагачот не го прифати, како што се изјасни, предложеното решение, тоа ќе значи дека оди спротивно на заложбите на Владата на Република Македонија, која при објавување на тендерот за концесии на плажите на Охридското Езеро, излезе со став дека пристапот до плажите ќе биде бесплатен. Сега имаме една пат ситуација, или да и веруваме на Владата, или предлагачот да го прифати амандманот. Се надевам дека колегите пратеници ќе го прифатат ова образложение. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам колега.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 62 пратеника, од кои за гласале 12, еден се воздржал, против гласале 49.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 27 став 2, поднесен од Комисијата за транспорт и врски и екологија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски и екологија, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот на членот 27 став 2 се прифаќа.

Иван Анастасовски: Амандманот се прифаќа и станува составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 70 за додавање нов став 4 по ставот 3, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт, врски и екологија, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам.

Амандманот по член 70 став 3 не се прифаќа од причини што составот на Комисијата, согласно ставот 3 на оспорениот член го определува со акт министерот за транспорт и врски и не е предмет во Законот да се утврдуваат услови за претседателот и членовите на Комисијата.

Благодарам.

Иван Анастасовски: Амандманот не е прифатен, има збор пратеник господин Никола Ќуркчиев, повелете.

Амандманот не е прифатен.

Има збор Никола Ќуркчиев, повелете.

Никола Ќуркчиев: Благодарам потпретседателе.

Мислам дека треба да биде прифатен овој амандман заради тоа што во членот 289 во ставот 1 се наметнува потреба од дефинирање на стручната оспособеност на капетанот, имајќи ја предвид одговорноста и спецификите на оваа материја. Ако во членот 291 од овој закон се дефинира стручната подготовка која треба да ја има инспекторот за безбедност во внатрешна пловидба, тогаш нема логика да не се дефинира истото и за капетанот кој има далеку поголема одговорност. Впрочем, тоа го зборувавме и на Комисијата за транспорт и врски и апелирам до членовите на Парламентот да гласаат за овој амандман. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Во моментот на гласање во салата имаше 62 пратеника, вкупно гласале 60, за гласале 14, нема воздржани, против гласале 46 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 289 за додавање нов став 2 по ставот 1, поднесен од пратениците Никола Ќуркчиев, Тале Герамитчиоски и Влатко Серафимов.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменикот министер за транспорт и врски. Пovelете.

Скендер Палоши: Амандманите по член 289 став 2 не се прифаќаат од причина што условите за работното место “Капетан на Капетанијата” се предвидуваат во актот за организација и систематизација на Министерството.

Значи амандманот не се прифаќа.

Иван Анастасовски: Амандманот не е прифатен.

Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

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

Во моментот на гласањето во салата беа присутни 62 пратеника, вкупно гласале 58 од кои 11 за, воздржано 1 и против гласале 46 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Продолжуваме се 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 62 пратеника, од кои сите 62 пратеника гласале за, нема воздржани, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за внатрешна пловидба.

Минуваме на точката 4 - Предлог за донесување на закон за нотаријат, 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 министерот за правда. Повелете.

Михајло Маневски: Почитуван господине потпретседател, почитувани дами и господа пратеници,

Пред вас е Законот за нотаријат. Познато е дека Законот за вршење на нотарските работи е донесен 1996 година и до сега се извршени неколку измени и тоа во 1998, 2002 и 2006 година. Тие измени и дополнувања беа во правец да се отстранат определени непрецизности кои беа содржани во законот, кои во досегашното работење на нотарите предизвикуваа различно толкување и можности за различно постапување од страна на нотарите.

Со оглед на тоа дека овој закон неколку пати е менуван, изменуван и дополнуван, Владата заклучи и се одлучи за донесување нов закон, во кој е изменет и самиот наслов и сега гласи Закон за нотаријат, како термин кој е општо прифатен во сите европски земји.

При донесувањето на Законот за нотаријат, иако Законот неколку пати беше менуван, се задржува концептот на латинскиот нотаријат.

Што е ново во законот?

Се напушта досегашниот наслов на Законот, значи “за вршење нотарски работи”, сега е Закон за нотаријат како посеопфатен термин употребен во сите компаративни искуства.

Второ, нотаријатот се организира на територијален принцип според подрачјето на основните судови, така што се напушта досегашната определба, ако на подрачјето на Основниот суд има повеќе од 20 илјади жители, по правило, тој суд треба да има еден нотар на секои 20 илјади жители и се заменува со одредбата “доколку на подрачјето на Основниот суд има до 20 илјади жители според последниот службен попис, по правило треба да има најмалку еден нотар”. Со оваа одреда практично се овозможува зголемување на бројот на нотарите на територијата на Република Македонија, со што ќе се овозможи и поголем број на нови вработувања и поголема конкуренција во рамките на нотаријатот.

Зголемувањето на бројот на нотарите се оправдува и со зголемувањето на изменетата надлежност, која во Законот за вонпроцесната постапка се предвидува да се пренесе дел од надлежноста што сега ја имаат судовите во Република Македонија.

Како новина во Законот исто така е и осигурувањето. Се зголемува висината на осигурувањето, за разлика од претходниот закон. Најнискиот износ на осигурување е износ од 50 илјади евра, се воведува категорија на лица нотарски помошници, нотарски заменици и нотар кој привремено ја врши службата. При преземањето на дејствијата од овие лица во нотарската канцеларија, доколку настане штета за одговорноста, одговорноста е на нотарот.

Со Законот исто така се врши допрецизирање на одредбите за содржина на нотарскиот акт. Потоа се воведуваат измени кои се однесуваат на полномошното со кое се предвидува за правни работи за кои е дозволено учесникот да ги преземе преку полномошник, во случајот, кога се работи за располагање со имоти и оптоварување на имот, полномошното да биде специјално и да не биде постаро од три месеци.

Зошто ова го предвидуваме? Ова го предвидуваме од проста причина што последните големи корупциски скандали, злоупотреби, измами итн, беа главно поради тоа што се користеа полномошна кои беа стари по 4, 5, 6 години, кои беа генерални полномошна, буквално се и сешто да може да се преземе. Меѓутоа, поучени од искуствата се предвидува полномоштвата да не бидат постари од три месеци, доколку се работи за оптеретување на имот или се работи за отуѓување на имот, значи продажба или ставање на одредена хипотека.

Втора работа: се зајакнува надзорот врз работата на нотарите.

Сакам да ве известам дека во досегашниот десетгодишен период во Министерството за правда се формира сега посебен Сектор за надзор над работата на нотари, извршители и медијатори со еден цел сектор со околу 10-11 извршители, со оглед на значењето кое го придава Владата на Република Македонија во врска со функционирањето и на нотаријатот и на извршителите и на адвокатите.

Трета работа, мислам дека е значајно да се каже и тоа зошто јакне надзорот над работата на Нотарската комора. Сакам да ве известам дека за 10 години откако постои нотаријатот граѓаните поднеле ни повеќе ни помалку туку околу 160 претставки за работа на определени нотари, меѓутоа, верувајте нема ниту една мерка што е изречена. Во последно време работите веќе се поправаат и нотаријатот и Нотарската комора, како и дисциплинскиот орган на Нотарската комора преземаат мерки, меѓутоа до пред неколку месеци, сега ги добиваме одлуките каде се наведува дека застарела постапката, застарело гонењето за дисциплински престап и тргнувајќи од фактичката состојба одиме кон тоа да зајакне функцијата на нотаријатот, а секако, да зајакне и функцијата на Министерството за правда кое го врши надзорот за примена на Законот за вршење на нотарските работи, а секако со тоа треба да зајакне и дисциплинската одговорност на нотарите во врска со вршењето на функцијата.

Исто така, покрај новините што ги наброив што се внесуваат во новиот закон, се предвидува цела глава мерки за спречување перење пари и други приноси од казниво дело и финансирање на тероризам. Сакам да ве известам дека оваа глава е воведена со цел за усогласување на нашето законодавство со директивата 2001/97 на Европската заедница, на Европскиот парламент, на Советот на Европскиот парламент од 4 декември 2001 година, која се однесува на спречување на злоупотреба на финансискиот систем со цел за спречување на перење на пари.

Исто така, во оваа глава неприменувањето од нотарот на мерките предвидени во Законот за спречување на перење пари, значи неприменување на одредбите што се однесуваат на спречување на перење на пари и програмите и мерките што ги усвојува Комората претставува тежок дисциплински престап.

Како новина во Законот исто така се предвидува полагање на нотарскиот испит, за кој до сега наместо полагање на нотарскиот испит беше потребно пет години работно искуство, сега се намалува на две години работно искуство, што е доволно на младите правници кои ќе можат по две години да полагаат испит за нотари, со што се отвора можноста и за нивно побрзо вработување.

И на крајот, целите кои треба да се постигнат со новиот Закон за нотаријат се во насока на натамошно имплементирање на современите достигнувања од областа на нотаријатот, следејќи ги притоа компаративните искуства и европските стандарди во однос на организирањето на граѓанското законодавство.

Новите законски решенија се надевам дека ќе ја зголемат одговорноста на нотарот во преземање на дејствија во вршењето на нотарската служба и со новите законски одредби се предвидува поголема сигурност и заштита на граѓаните во реализација на своето право, пред се во правниот промет, намалувањето на бројот на судските предмети и повисок степен на одговорност на нотарот при вршењето на нотарската служба.

Ви Благодарам на вниманието.

Иван Анастасовски: Ви благодарам почитуван министер.

Почитувани колеги, за денес овде ја прекинувам работата на Собранието.

Продолжуваме утре во 11,00 часот со работа по 40-та седница на Собранието, а по завршувањето на 40-та седница продолжуваме со 36-та седница на Собранието на Република Македонија, точката во врска со Законот за Советот за јавни обвинители.

Пред 11,00 часот ги молам службите да биде доставен стенограмот од говорот на министерот за правда, денес.

Ви благодарам.

(Седницата прекина во 17,40 часот)