

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Шеснаесеттото продолжение на Педесет и шестата седница на Собранието на Република Македонија, одржана на 8 ноември 2007 година

Седницата се одржа во сала 1 на Собранието на Република Македонија, со почеток во 12,58 часот.

Седницата ја отвори и на неа претседаваше Иван Анастасовски, потпретседател на Собранието.

Иван Анастасовски: Ги повикувам колегите пратеници да влезат во салата, ќе продолжиме со работа.

Продолжуваме со работа по 56-та седница на Собранието на Република Македонија.

Пратениците Али Ахмети, Фазли Велију, Агрон Буџаку, Блерим Беџети, Садула Дураку, Арбен Џафери, Мендух Тачи, Насер Ајдини, Лазар Китановски, Цветанка Иванова, Славица Грковска, Радмила Шекеринска, Владо Бучковски, Верица Филипова, Љубчо Георгиевски и Абдулади Вејсели, ме известува дека се спречени да присуствуваат на седницата.

Продолжуваме со работа по точката 7 - од дневниот ред:

Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за просторно и урбанистичко планирање, со Предлог на закон.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Претресот по амандманот за менување на член 34, поднесен од пратениците Никола Куркчиев и Тале Герамитчиоски е заклучен.

Според тоа, пред да го ставам амандманот на гласање, ги повикувам колегите пратеници да влезат во салата, ќе пристапиме на гласањето.

Уште еднаш ги повикувам пратеници кои се надвор од салата да влезат ќе пристапиме кон гласање.

(Минуваат минути на чекање)

Би ги замолил колегите да седнат на своите места, а службите да го утврдат точниот број на пратеници кои се присутни во салата.

(Службите ги пребројуваат пратениците).

Уште еднаш ги замолувам колегите пратеници кои се надвор од салата да влезат, ќе пристапиме на гласање.

Бидејќи во салата има доволен број на пратеници, амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 59 пратеници, за гласале 11, нема воздржано, 48 гласале против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам, кој бара збор?

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

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласале 55 пратеници, за гласале 52, од гласање се воздржале 3, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за изменување и дополнување на Законот за просторно и урбанистичко планирање.

Минуваме на точката 8: - Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за јавните патишта, 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 законот.

Молам, кој бара збор?

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам потпретседателе.

Почитувани пратеници, измените и дополнувањата што се предлагаат произлегуваат од потребата за натамошно усогласување со директивите на Европската унија кои се однесуваат на наплатата на патната такса за користење на општа патна инфраструктура и за наплата на патарина по основ на користење на автопатиштата, како и воведување на електронски системи за наплата.

Имено, со одредбите од законот предвидени се решенија за превозници чии возила се регистрирани надвор од Република Македонија на граничен премин при излез. Истовремено да не им се наплатува патна такса и патарина за иста делница односно наплатениот износ во вид на патарина за користење на автопатиштата се одбива.

Со ваквите решенија овозможено е плаќањето на патарината да се врши без дискриминација по однос на државната припадност на корисникот на патот, сопственикот на возилото односно превозникот, без оглед на потеклото на регистрацијата, почетната или крајна дестинација.

Исто така, со предложените измени и дополнувања извршено е допрецизирање на одделни одредби од Законот за јавни патишта со цел да се постигне поефикасна примена на истиот.

Имајќи ја предвид обврската од усогласување на казнените одредби на Законот со Законот за прекршоци, со измените и дополнувањата извршено е усогласување со напред наведениот закон, а во поглед на мандатната постапка и постапката за порамнување. Ви благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Има збор господинот Никола Куркчиев, повелете.

Никола Куркчиев: Почитуван потретседателе, почитувани колеги пратеници, почитуван заменик министер,

Со овие измени и дополнувања на Законот за јавни патишта, како и постојниот закон се уредуваат условите и начинот на изградба, реконструкција и одржување на патиштата односно заштитата, користењето, управувањето со финансирањето на јавните патишта и на надзорот.

Во Програмата за работа на Министерството за транспорт и врски за 2007 година, под точка 13 стои: Предлог за донесување на нов закон за јавни патишта треба да биде донесен од претходно изнесените причини за кои самото Министерство дало рок дека тоа ќе биде 2007 година.

Пред да ја отвориме денешната расправа, сакам да го замолам претставникот на Владата да се изјасни дали новиот закон за јавни патишта е готов и ако е готов зошто да водиме денеска без предметна расправа, тогаш очекуваме дека во наредните денови веројатно ќе биде предаден во Собраниска процедура и ако е така денеска да ја симнеме оваа точка од дневен ред.

Доколку законот не е подготвен, тогаш мислам дека најмалку што треба заслужуваме да слушнеме кое е образложението за ваквото доцнење за еден вака сериозен и мошне важен закон.

Господине заменик министер доколку добиеме одговор на ова прашање, потоа би земал збор во расправата, се разбира.

Дали е готов законот за јавни патишта, ако е готов, тогаш предлагам денеска да не дебатираме по овие измени и дополнувања заради тоа што ќе нема логика. Доколку не е готов, тогаш да продолжиме со расправа. Благодарам.

Иван Анастасовски: Се извинувам, барате одговор од заменикот министер?

Заменикот е пријавен на дисплејот, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам, само на кратко, новиот закон за јавни патишта е во фаза на финална изработка, во моментот е даден на мислење по институциите кои би го разгледале и би дале забелешки по истиот, но тоа не би требало да биде пречка. Овие измени не се суштински, туку се однесуваат само на неколку сегменти. Тоа го дискутираме на Комисијата, посебно се однесува на електронизација и модернизација на наплатните рампи, за што целосниот проект зависи од измените на овој закон и овие сегменти за кои денеска ќе распраме.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Почитуван колега добивте одговор на вашето прашање, повелете со вашата дискусија.

Никола Куркчиев: Благодарам потпретседателе. Можеби новиот закон е во завршна фаза, но истиот, како што спомна заменик министерот,

може многу брзо да дојде во собраниска процедура и не знам зошто навистина е потребна ваква итност на овие измени и дополнувања.

Ако законот го добиеме догодина, тогаш треба да водиме поинаква расправа, но сеедно.

Почитувани колеги, сакам уште еднаш да напоменам што се уредува Законот за јавни патишта. Со Законот за јавни патишта се уредуваат условите, начинот на изградба, реконструкцијата, одржувањето, заштитата, користењето, управувањето, финансирањето на јавните патишта и надзорот.

Мислам дека денеска сме половина 8 ноември 2007 година, не е добро што водиме една ваква расправа, наместо да зборуваме за новиот закон за јавни патишта, денес пред нас пратениците е доставен предлог и треба да расправаме само за измените и дополнувањата на постојниот закон. Но, еве, нека не е проблем тоа што денес ние не расправаме за новиот закон за јавни патишта, рокот што самиот си го зададе Владата односно Министерството е пробиен, меѓутоа, тогаш ајде да зборуваме за можеби сериозните проблеми.

Со понудените измени и дополнувањ на постојниот закон, многумина ќе се согласат, ни од далеку не ги исполнуваат основните услови за она што предвидува или кажува предлагачот. Ни од далеку не се исполнуваат потребните цели, едноставно не се нуди решение, како да се подобри ефикасната примена на Законот за јавните патишта ниту се врши допрецизирање во овие предлог измени.

Анализирајќи го понудениот предлог на Владата односно на Министерството за транспорт и врски евидентно е дека освен наведените причини односно усогласување со директивите на Европската унија направени во образложението има и други причини кои воопшто не се наведени во образложението зошто се нудат овие измени и дополнувања на Законот.

Но, има одредби кои водат кон влошување на ефикасната примена на Законот, на сегашниот закон особено со понудените решенија во некои членови од Законот.

Она што навистина не можам да го сфатам е зошто нема валидни аргументи од предлагачот за инсистирање на итноста на овој закон. Мислам дека го заслужуваме тоа. Ако веќе се бара итност по скратена постапка да се донесат овие измени и дополнувања на Законот, барем да ги слушнеме кои се главните аргументи за тоа.

Зошто го потенцирам ова? Заради тоа што предлагачот во текстот кој ни е понуден навел неколку елементи или ја навел реченицата за итност и вели дека главниот аргумент за итноста е дека не се работи за обемни и суштински измени.

Ако не се работи за обемни и суштински измени, зошто ние трошиме време и пари од граѓаните и расправаме за овие измени и дополнувања кога заменик министерот односно во Владата во завршна фаза е новиот закон за јавни патишта,

ако се работи за небитни и несуштински измени во овој закон. Но, верувајте, таквата нелогика не е нелогична за нашиот Парламент. Нелогично ќе беше за некој друг парламент, се разбира. Затоа такви ни се и оценките за нашето работење и за работењето на одредени министерства.

Ако навистина важи сегашната Програма за работа на Министерството каде стои дека ќе се понуди ново законско решение кое очигледно доцни како активност на самото Министерство и се разбира јас немам никакви оправдувања за тоа заради тоа што мислам дека не треба да се губи време за одредени состојби во Република Македонија кои се особено важни, кои го загрозуваат животот на граѓаните, а особено на оние кои патуваат.

Почитувани колеги пратеници, општа оценка која јас ја стекнав со овие несуштински измени на законот, ми даваат за право да констатирам неколку работи.

Прво, ценам дека со предложените измени на Законот за јавни патишта се прави, ќе бидам слободен да го употребаам терминот “упад” во самиот Закон со неколку дефинирања на технички термини и поими. Имено со измените во одредени членови и поими се опфаќаат само определени број на членови. Значи во тие измени и дополнувања не се опфатени сите членови од Законот. Зошто? Веројатно од брзање. Значи можам да констатирам дека пристапот кон измените и дополнувањата на овој Закон за јавни патишта е сегментарен, односно измените не се пренесуваат во целиот текст на Законот и не се усогласени сите членови со новите термини односно предлог-решенија, со што нормално директно се прави проблем во практичната примена на Законот.

Генерално, овие предлог-измени тангираат односно задираат во два сегменти, а тоа се во наплатниот систем и релацијата помеѓу Фондот за патишта и ЈП Македонија пат. Затоа сакам посебно да нагласам дека со ваквиот селективен пристап во самиот...

Иван Анастасовски: Колеги, ако може малку за внимание.

Никола Ќуркиев: Почитувани колеги, јас се извинувам на сите оние што им сметам со мојата дебата и барам да имаат разбирање за ова што го кажувам. Меѓутоа, барем, почитуван заменик министер вие морате службено да ме слушате. Знам дека ви е тешко да ја следите мојата дискусија, меѓутоа верувајте дека не можам јас ништо да направам против парламентарното мнозинство кое веројатно има поважни работи од Законот кој денес е на дневен ред.

Сакам да укажам на неколку елементи со аргументи за тоа дека и во двата сегменти кои ги тангираат овие предлог-измени и дополнувања на Законот, а тоа е наплатниот систем и релациите помеѓу Фондот за патишта и ЈП Македонија пат. За нив зборуваме само ќе загине некој или кога ќе се случи некоја тешка сообраќајка. Се додека немаме такво нешто ние

зборуваме за нешто друго. Затоа сакам посебно да потенцирам дека со ваквиот селективен пристап кон овој закон се отвараат, не се затвараат туку се отвараат нови, а не се решаваат суштинските проблеми со кои вистински, можеме сите да признаеме, дека ги има во последниот Закон за јавни патишта. Меѓутоа, функционирањето и надлежностите помеѓу Фондот за магистрални и регионални патишта и ЈП Македонија пат, на ваков начин каков што сега се предвидува, со нецелосен би рекол опфат на сите потребни измени, ќе дојде до нарушување и на така лошиот сием, ќе дојде до нарушување на сега воспоставениот систем на функционирање и можеби, се плашам дека ќе се стопира и сегашното лошо функционирање меѓу овие две институции. Ако е сега месе ноември и ако многу брзо ќе започне не само редовното одржување на патиштата, туку и зимското одржување на патиштата, асфалтните бази знаеме дека веќе се затвараат, освен онаа на Јавното претпријатие што претставува реалитет заради тоа што сите знаеме може да се асфалтира само до која температура, до 8 степени и дека се она што во моментот се прави, а се прави на определени делници, ниту смее ниту може ниту би требало да се расфрлаат парите, но еве ќе зборуваме за она што суштински изгледа никој не сака да го слушне и да го види во Законот. Зошто? Заради тоа што предлозите кои се дадени во законот навистина може да бидат многу подобри од овие што се сега.

Сакам најискрено и најдобронамерно да предложам, ако новиот закон навистина е готов, зошто да го критикуваме или зошто да ги носиме овие измени кои дополнително ќе ја усложнат ситуацијата во Република Македонија. Зошто го велам тоа дека ќе биде така:

Ако остане, а ќе остане стариот начин на финансирање на ЈП Македонија пат што за оваа 2007 година има по својата Програма неполна милијарда денари односно 970 милиони денари, ако 50% од нив се трошат за лични доходи на вработените, со право се поставува прашањето за какво квалитетно одржување може да стане збор во Република Македонија, кога во просек, европскиот просек е од 3 до 5 илјади евра по километар. Ако ЈП Македонија Пат во Република Македонија одржува повеќе од 4600 км., ако помножите по 5000 евра ќе добиете една сума од 23 милиони евра. Ни од далеку програмси не е исполнет условот. Значи и сега ако ние влеземе во овие измени и дополнувања, да ги нарушиме релациите помеѓу Фондот за магистрални и регионални патишта и ЈП Македонија Пат, за само месец или два дена, токму велам кога не се работи само за редовно одржување на патиштата, туку се работи и за зимско одржување, навистина можеме да кажеме дека ќе доживее колапс целиот овој систем. Но останува тоа да видиме дали ќе биде така. Моите претпоставки одат до таму, но ќе видиме.

Понатаму, во Предлог-законот со овие предлози за нашите наплатни станици, прашувам и во право се сите оние кои си го поставуваат прашањето, дали ќе се постигне целосна автоматизација на наплатните станици. Ако е тоа така, кога зборувавме пред можеби година дена, за овие системи, никој не беше возбуден, меѓутоа сега не знам зошто некој спомнува, дали ќе има можеби намалување на фиксните и варијабилните трошоци на наплатните станици, што со вишокот на вработени во Македонија пат, кои ќе се јават, дали во физибилити студијата, во анализата која е направена, се предвидува такво нешто или не и зошто на работниците во Македонија пат не им речеме дека повеќе од 50% ќе треба да си отидат дома. Дали е направена анализа за зголемување на приходите од наплата и колку е тоа, дали е тоа 40, дали е тоа 50 или е 60%. Кое е времето потребно за враќање на инвестицијата и колкаво ќе биде оптоварувањето на државата. Тоа се елементи кои заслужуваат да ги содржи Извештајот, пред да се понудат овие решенија.

Се надевам дека сериозна економска оправданост за тоа постои, дека е направена физибилити студија, дека предлагачите на овие измени ќе знаат да го одбранат она што го понудиле во Законот. Меѓутоа, дали понудените измени во Законот всушност предлагаат релации помеѓу Фондот за магистрални и регионални патишта и ЈП Македонија пат, од кои треба да произлезат одземање на ингеренциите на ЈП Македонија пат, за сметка на Фондот. Меѓутоа, почитуван заменик министер, веројатно како предлагачи сте имале предвид и студијата која беше финансирана од Европската банка за обнова и развој, која беше работена 2005-2006 година, која, тврдам дека ќе биде имплементирана во новиот закон за јавни патишта каде беше кажано дека се врши институционално планирање на патиштата во Република Македонија, каде се решаваат меѓусебните односи помеѓу Јавното претпријатие Македонија пат и Фондот за магистрални и регионални патишта. Но, како и да е мислам дека ако се бара форма во голема мера да се намали програмата на ЈП Македонија пат, со што се одземаат средства и се префрлаат во Фондот, ако е целта да се ангажираат, според новиот Закон за јавни набавки кој пред некој ден беше донесен, тешко ќе биде тоа заради тоа што тоа ќе биде токму спротивно на директивите и на студијата за која пред малку зборував. Мислам дека, почтувани колеги пратеници, повеќе од јасно е дека на ваков начин, со обид каков што се предлага во понудените измени, не се нуди, според мене, ама апсолутно никакво решавање на проблемите во патниот сектор. Едноставно, ваквиот начин на решавање на проблемите не може да донесе резултат. Затоа предлагам и уште еднаш апелирам заменик министер, итно да дојде во собраниска процедура новиот закон за јавни патишта за кој велите дека е готов или во завршна фаза и да почне да се реализира програмата на Министерството за транспорт и

врски, иако доста доцни реализацијата на Програмата на Министерството. Ценам дека воопшто е непотребно со овој Предлог на измени и дополнувања на Законот да се троши време, бидејќи едноставно претставува само шминка и нијансирање на постојниот закон, нешто да се замачка, ама што јас сеуште не можам да тврдам што е тоа. Инсистираме на итноста, а не се даваат аргументи зошто е тоа така. Меѓутоа, ако инсистираме на носење на нов закон преку квалитетни одредби и решенија каде ќе може навистина да се направи вистинска трансформација и реформа на овие два системи во патниот сектор, со воведување на конкурентност во одржување на патиштата. Сите знаеме во каква состојба се нашите патишта. Еден тунел чекавме да го осветли ЈП Македонија пат неколку месеци, се додека не паднаа неколку човњечки жртви, тоа не беше направено и сега на крај со овие измени и дополнувања ние треба да дадеме виза за нешто што ќе ја влоши состојбата во ЈП Македонија пат, особено што остануваат само неколку месеци до завршување на оваа година. Мислам дека треба реално да ги гледаме работите. Мислам дека треба да се има слух, инаку вака овие измени и дополнувања, илјада пати да ги повторуваме нашите аргументи, тоа ќе биде приказна без почеток и без крај. НО, еве, да си останам доследен на тоа дека овој закон не се согласувам дека има многу празнини, не ја гледам итноста за негово носење. Да се задржам конкретно на неколку елементи кои заслужуваат повеќе внимание, верувајте, од она што е дадено од страна на предлагачот.

Прво, во членот 2 останува нејасно кои се капацитетите што ги нема ЈП Македонија пат во делот на инвестиционото одржување.

Иван Анастасовски: Ве молам колеги малку за внимание. Продолжете колега.

Никола Куркчиев: Благодарам

Во членот 5, дали 115 кило њутни по оска важи, или ќе важи по донесувањето на овие измени и допонувања. Тврдам дека не. Не постојат аргументи со кои ќе убедите и еден пратеник од позицијата дека нешто ќе се смени со овој закон со оваа одредба. Во законот никаде не е потенцирано дали тоа важи и за реконструкција, дали тоа важи и за рехабилитација, од кога ќе важи тоа и за кого ќе важи тоа. Не пишува како ние воопшто ќе извршиме мерење на оскиното оптоварување во Република Македонија. Никаде не е кажано што ќе се случи ако некое возило ги надмине границите на 100 кило њутни по оска. Што ќе се случи со него во Република Македонија.

Сите знаеме дека во Република Македонија имаме застарен систем на мерење на граничните премини. Нашите кантарни белешки се разликуваат од оние од Европските по многу проценти, или ајде да не одиме во Европа, според нашето опкружување каде има точни и прецизни менрни инструменти и нормално јасно е прашањето зошто во моментот ако се измери 110

кило њутни по оска некое возило на граничниот премин, дали ќе се врати назад или смее да помине во Република Македонија. Номално дека никј не го знае одговорот на тоа прашање. Зошто пак јас го потенцирам тоа? Заради тоа што мостовите и патиштата во Република Македонија се проектирани на 100 кило њутни, а ние сега носиме измени и дополнувања за 115. Како некој ќе го објасни тоа. Од друг страна ние во Законот можеме да напишеме зошто 115. Можеме да напишеме и 150 кило њутни по оска. Меѓутоа еве денес во моментот се реконструирани или се санираат мостови, затоа имаме двосмерен сообраќај Скопје-Велес. На 15 ноември ќе се случи пак македонска работа, ќе се пушти патниот правец Скопје-Велес каде мостовите се санирани, меѓутоа рехабилитација на патниот правец Скопје-Велес не е направена. Значи имаме санирани мостови и катастрофален пат.

Ударните дупки се пополнуваат во ноември. Не е тоа домаќинско работење и плус сега воведуваме нов тертип, нова клаузула и велиме не може ниедно товарно возило кое што ја надминува границата од 115 килоџутни по оски на оптоварување, жалам, но што да правиме министри и јас колку можам зборувам гласно, но условите денес за работа се вакви какви што се.

Главното прашање ми беше, дали ќе работиме по старо или ќе работиме по ново ако евентуално се случи денес парламентарното мнозинство да го изгласа овој закон. Прашувам, ќе работиме по стариот закон или ќе работиме по ново.

Во членот 10 висината на возилото како индикатор на наплатните станици, треба да биде исфрлен од едноставна причина што никаде во Европа, никаде во светот нема таков пример и Република Македонија ќе биде единствена во светот со параметар мерење на висина на возило за наплатните рампи. Јас знам можеби некој си ја има мувата на капата, меѓутоа нека не го меша тоа во законот.

Во член 12 одредбата е слична, која што колку и да се труди некој да ја објасни, тешко дека ќе може. Се сложувам дека треба ослободените возила за неплаќање патарина да се уредат со посебен правилник донесен не од Министерството, туку од страна на Владата на Република Македонија, особено тука треба да се вградат сите ослободувања кои што ги има во постојниот закон, особено тука ќе нагласам за државните корисници во кои што спаѓаме и ние пратениците и лицата со инвалидитет. Нека се направи и погледајте само разлика помеѓу точката 8 или она што е дадено за инспекциските служби за патишта и патен сообраќај и ќе видите дека голем број на колеги ќе се сложат дека не треба да дебатирате за овој закон, апсолутно дека треба да го почекаме новиот закон, за кој што и сами велите дека ќе дојде многу брзо во собраниска процедура и дека тогаш ќе расправаме за оваа комплексна материја, за овој закон кој што претставува алфа и омега за безбедноста на патиштата во Република Македонија, односно уредување, начинот на

изградба, реконструкција, одржување, заштита итн.

Почитувани колеги, жалам што во ваква атмосфера работиме денес, Меѓутоа верувајте се работи за битни измени кои што ова Собрание, овој Парламент не треба да ги донесе. Да го почекаме за 30-тина дена новиот закон, како што вели и заменик министерот и тогаш да расправаме по истиот. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам колега.

Има збор пратеник госпоѓа Димеска Катерина, повелете.

Катерина Димеска: Благодарам почитуван потпретседателе, колеги пратеници,

Би сакала да кажам неколку збора и јас по однос на предлогот на законот за изменување и дополнување на Законот за јавни патишта. Имено, како што слушнавме и во образложението на заменик министерот, измените и дополнувањата што се предлагаат, пред се, произлегуваат од потребата за натамошно усогласување со директивите на Европската унија, кои се однесуваат претежно на наплата на патната такса за користење на патната инфраструктура и за наплата на патарина по основ на користење на автопатишта, како и за воведување на електронски системи за наплата.

Имено, со одредбите на законот предвидени се решенија за превозници, чии што возила се регистрирани надвор од Република Македонија на граничен премин при излез и истовремено да не се наплатува патна такса и патарина за истата делница односно наплатениот износ во вид на патарина за користење на автопатиштата се одбива. Со ваквите решенија е овозможено плаќањето на патарината да се врши без дискриминација по однос на државата припадност на корисникот на патот, сопственикот на возилото односно превозникот без оглед на потеклото на регистрацијата или почетната и крајната дестинација. Исто така, со предложените измени и дополнувања извршено е допрецизирање на одделни одредби од Законот за јавни патишта, со цел да се постигне поефикасна примена на истиот. Имајќи ја обврската од усогласување на казнените одредби на законот со Законот за прекршоци, со измените и дополнувањата, извршено е усогласување со напред наведениот закон, а во поглед на мандатната постапка и постапката за порамнување.

Забелешките кои што беа кажани, кои што беа изнесени по однос на предложените измени на законот, почитувани колеги, ценам дека ќе претставуваат сериозен предмет на разгледување како што беше кажано, заради тоа што во понатамошниот период ќе имаме изготвување на нов закон за јавни патишта.

Уште една работа би сакала да потенцирам на крајот дека Владата на Република Македонија, Министерство за транспорт и врски има сериозен пристап кон подобрување на патната инфраструктура во Република Македонија

покажуваат последните активности кои ги следиме и ги имаме во последниот период. Тука би сакала уште еднаш да потенцирам најавата и отпочнувањето на изградба на дел од патната делница на превојот Прилеп-Плетвар, кој што официјално беше најавен на 3 ноември, што всушност претставува едно тесно грло на оваа патна делница и од посебен интерес на општината Прилеп и останатите општини, општината Битола. Се надевам дека во наредниот период ваков пристап ќе се направи на сите оние патни делници кои што претставуваат проблем, затоа што подобрувањето на инфраструктурата претставува и основа за побрз економски развој на нашата држава. Овие средства беа обезбедени од Владата на Република Македонија и тука изразувам една благодарност за пристапот кој што беше направен на оваа патна делница. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Дали некој од пријавените е за реплика?

Прв за реплика е три минути пратеник господин Куркчиев Никола, повелете.

Никола Куркчиев: Благодарам потпретседателе, почитувана колешке,

Јас имам апсолутно разбирање за вас и за вашата поддршка кон овие предлог измени на законот. Меѓутоа, дали доколку се случи нешто што никој не го посакува во оваа држава на патиштата во Република Македонија и тогаш ќе стоите зад ова што го кажавте денес, особено врз сериозноста како што велите и домаќинското работење во делот на одржување на патиштата. Во програмата на Министерство за транспорт и врски, вела во точка 13 се вели дека "со оглед на значењето на патната инфраструктура од повеќе стратешки гледишта, која е неодоливо поврзана со квалитетот и безбедносен превоз на патници и стока низ целата територија на Република Македонија, како и потребата од усогласување на националното законодавство во оваа сфера..." после ќе ги цитираме директивите. Не може директивите на нас да ни бидат само предмет или фрази со кои што ние ќе се задскриваме. Не може да зборуваме за овие Предлог измени, а да не ја спомнеме состојбата во јавното претпријатие Македонија пат, која што е повеќе од жалосна. Видете какви се возила користат, распрашајте се малку. Немаат за нафта од ден за ден се. Спомнав дека имаме, а не да навлегуваме во односите помеѓу Фондот за магистрални и регионални патишта и Јавното претпријатие. На 15 ноември спомнав дека ќе биде пуштен патниот правец Скопје - Велес, зошто Министерство за транспорт и врски, зошто Фондот за регионални и магистрални патишта се изгубија во овој временски период од 8, 9, 10 и 11 месеци, зошто сега ги крпат дупките на овој патен правец. Се санираат мостовите цела година. Колку средства изгуби Република Македонија со нефункционирање на наплатните станици Сопод и Отовица, што не зборуваме за тоа? И, сега напротив, наместо да ја подобриме ситуацијата,

ние сега верувајте ми ќе имаме полоши услови во овие зимски услови во Република Македонија на сите пратни правци. Токму затоа апелирам ако е веќе готов и е во завршна фаза, дајте да не трошиме време. Дајте да го разгледаме новиот закон за јавни патишта, кое што и Министерството веќе цитирав, вели дека прво внатре во државата национално ќе го обединиме, примениме и после ќе зборуваме за европските директиви. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам и на вас.

Една минута контрареплика пратеник госпоѓа Димеска Катерина, повелете.

Катерина Димеска: Благодарам почитуван потпретседателе.

Имам само кратка реплика. Јас јасно и недвосмислено кажав дека измените кои што се предлагаат за изменување на Законот за јавни патишта се во насока и усогласеност со Европското законодавство. Во целост се согласувам со почитуваниот колега со она што беше кажано од негова страна дека состојбите во Македонија пат не се добри, дека состојбите со нашите патишта не се добри и во таа насока, почитуван колега, се сите заложби кои што ги прави Владата на Република Македонија со одредени патни делници каде што се оделуваат средства од Владата за подобрување на патните правци. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ти благодарам колешке.

Три минути за реплика пратеник господин Серафимов Влатко, повелете.

Влатко Серафимов: Почитувана колешке, почитувани колеги пратеници.

Внимателно ја слушав вашата дискусија и не ме чуди што давате поддршка на измените и дополнувањата на Законот за јавни патишта. Меѓутоа, како што кажа и претходниот дискусант, како што кажа и во претходната реплика има многу да се кажува околу јавните претпријатија кои што се грижат за патиштата во Република Македонија. Вие давате поддршка на измените и дополнувањата на закон кој што ако го донесеме денес и после 8 дена од денот на објавување на Службен весник почне да се применува, тоа ќе значи по исказите на заменик министерот за транспорт и врски, ќе значи дека овие измени и дополнувања на законот ќе бидат само 20-тина дена ништо повеќе. Зошто да губиме време и зошто да се троши енергија на закон кој што ќе трае 20-тина дена. Во излагањето на заменик министерот беше кажано дека овој закон, новиот закон за јавни патишта е во завршна фаза и е даден на мислење. Тоа значи дека во догледно време ќе имаме нов закон за јавни патишта за собраниска расправа и тоа значи дека со тој закон сигурно ќе бидат вметнати и овие измени и дополнувања на овој закон, така што ќе имаме подобар и пософистициран закон за јавни патишта, кој што ќе биде 100% усогласен со европската легислатива. Затоа, мислам дека вашата дискусија беше само во контекст на давање на поддршка на Владата на Република

Македонија. Вашата дискусија беше да ги кажете работите кои што Владата на Република Македонија ги има направено за патниот правец Плетвар-Прилеп. Меѓутоа, тоа не е единствениот патен правец во Република Македонија. Зошто, не појдете еднаш во Источна Македонија и да видите каква е патната инфраструктура во тој дел од Републиката. Па тогаш можете да продискутирате за овие патни правци, а не само за еден патен правец, кој што не викам дека не треба да се догради и да се подобри инфраструктурата на тој дел од Републиката, меѓутоа замислете каква е состојбата на патниот правец Велес - Делчево и на патниот правец Штип - Радовиш. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам колега.

Една минута контра реплика пратеник госпоѓа Димеска Катерина, повлете.

Катерина Димеска: Благодарам потпретседателе.

Само кратко и од излагањето односно од репликата на почитуваниот колега Серафимов, го слушнавме истото за состојбата во јавните претпријатија Македонија пат, Фондот за патишта итн, меѓутоа уште нешто би сакала да потенцирам на неговата дискусија што беше изнесена за тоа дека не е во лоша состојба само патната делница која што е предвидено да се доизгради Прилеп - Гратско. Се согласувам, почитуван колега, дека состојбите со многу други патни делници се во лоша состојба и Владата на Република Македонија нема да застане тука, продолжува со напорите за подобрување на патната инфраструктура. Благодарам.

Иван Анастасовски: Ви благодарам.

Има збор господин пратеник Јани Макрадули, повелете.

Од прилика имате уште 4 минути за дискусија.

Јани Макрадули: Благодарам потпретседателе.

Имам повеќе за дискусија, ова сега ќе го искористам како процедурално, можеби за да ја искористи Владата паузата и да направи нешто.

Најпрвин, да го изразам своето незадоволство, затоа што и денес на уште еден законски проект министерот за транспорт и врски нема храброст да се појави овде во Собранието и го праќа заменик министерот да го брани и овој закон.

Второ, да се повика на членот 160 од Деловникот вообичаено кога зборуваме за закони кои што имаат една дилема дали или не за законот се потребни финансиски средства од Буџетот. Имено, во членот 160 од Деловникот јасно е дека треба да се достави податоци за износот на финансиски средства и начинот на обезбедување на тие средства.

Мојата дилема е во однос на членот 11, каде што по членот 103 се додава нов член 103-а кој гласи "електронските системи за наплата на патарина мора да овозможат наплата на патарина со употреба на една или повеќе технологии и сателитско одредување, мобилни

комуникации и микробранова технологија од 5,8 гигахерци". И, да не читам понатаму.

Моето прашање и дилема е, ако ова Фондот за патишта, кој во рамки на Буџетот како институција ги обезбедува тие средства, тогаш барам согласно Деловникот да ни се достави финансиска распределба колку пари тоа би чинело и од која ставка би се обезбедиле согласно член 160 од Деловникот. Не може тоа да се нарави до 1 јануари 2008 година, освен ако Владата веќе тоа не го има договорено. Ако Миле меѓувреме тоа го прави министерот за транспорт и врски како што прави со земјиштето и во овој момент договара каква електронска опрема ќе се постави без тендер, тоа е друга работа. Но, во една регуларна процедура од денес ако го донесеме законот до 1 јануари, тоа не може да се донесе. Но, тоа да го оставиме на страна.

Значи, мојата процедурална забелешка е, ако овие електронски системи согласно член 103 ќе ги мести државата односно Владата односно Фондот за патишта, молам согласно член 160 од Деловникот за работа да ни се достави колку би чинеле тие и од кој извор на средства би биле од Буџетот на Република Македонија. Затоа, еве да искористиме можеби во час пауза Владата ќе се состане и ќе ни достави такво нешто, но во овој момент мислам дека имаме процедурална пречка да продолжиме да дискутираме за овој закон, бидејќи член 160 претседателот на Собранието надвор од Деловникот го има поставено овој закон повторно на дневен ред без финансиско објаснување на средства кои очигледно треба да бидат обезбедени за еден сериозен систем, како што е електронскиот систем за наплатните рампи. Благодарам.

Иван Анастасовски: Благодарам на процедуралната забелешка.

Прво, останувате со правото на збор по паузата.

Јас само ќе одговорам во оној дел за кој рековте околу членот 160, бидејќи во образложението во глава 3, а и вие можете да видите, за реализација на одредбите од законот нема потреба за обезбедување на финансиски средства од Буџетот на Република Македонија. Тоа е на страна 3. Значи во образложението во глава 3 дека нема потреба од обезбедување средства од Буџетот.

Јани Макрадули: Не е точно.

Иван Анастасовски: Како не е точно, пишува во образложението. Меѓутоа еве да бидеме коректни и ќе побараме во паузата ако може она што го барате од претставникот на Владата да се достави такво нешто. Благодарам.

Предлагам пауза до 15,00 часот.

(По паузата седницата продолжи со работа во 15,10 часот)

Бесим Догани: Продолжуваме со работа.

Пред да продолжиме ќе ги известам пратениците од пратеничката група на СДСМ кои бараа информација од министерот, дека информацијата се подготвува во моментот и очекуваме во

следните неколку минути побараниот извештај да пристигне напишено, па затоа би го искористил ова време да му дадам на господинот Веле Митановски, процедурално бидејќи се пријави за тоа, повелете.

Веле Митановски: Благодарам потпретседателе,

Сакам да ве замолам вас како претседавач, а и сите колеги и вас како Претседателство, двајцата потпретседатели и претседателот пред да продолжиме со работа да ни соопштите дали утре ќе работиме или не.

Во овој контекст сакам да предложам во наредниот период, од понеделник понатаму да одржиме една посебна седница на која отворено пред јавноста ќе преговориме за самите себе како работиме и зошто сме неефикасни или ефикасни.

Мислам дека не може 120 луѓе да не знаат каде ќе се утре, некаде во 18,30 часот да добијат по СМС порака дека утре нема да работат, а вечер во 22,00 часот дека ќе работат или обратно.

Навистина, не може 120 луѓе да не знаат каде ќе се утре, затоа што некој не знае и самиот каде е.

Благодарам и ако имате навистина информации и договор пред да продолжите кажете ни дали утре ќе работиме и поразмислете од понеделник една седница за нас самите овде. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине Митановски. И ние ја имаме истата грижа како вас. Значи, и нас не ни е лесно да работиме пред се со ова темпо, размислуваме за тоа, неколку пати разговараме, имаме идеја петтоците да не ги работиме, туку наместо тоа да имаме комисионо работење на Собранието, но овие разговори се уште во тек и се надевам дека утре за 10,00 часот сме закажале Претседателство на кое ќе разговараме за овие работи, а сепак ќе треба да се свика една опширна координација помеѓу шефовите на пратеничките групи и оваа работа, овој проблем да се реши со нивна согласност, да не биде еднострана одлука од Претседателството на Собранието, туку да биде консензуално решение кое ќе биде прифатливо за сите пратенички групи. Се надевам дека така ќе испадне.

Што се однесува до утрешниот ден сега во моментот чекаме последна информација од претседателот и се надевам дека во наредните петнаесетина минути ќе ве известиме за текот на утрешниот ден.

Ви благодарам како и да е.

Господине заменик министер, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам потпретседателе.

Јас сум должен по прашањето на пратеникот господин Јани Макрадули да одговорам.

Што се однесува до фискалните импликации на овој закон, фискални импликации така како што е напишано во образложението нема да има, затоа што предвидените средства за модернизација на наплатните рампи, кои се под

Фондот за магистрални и регионални патишта и Македонија пат се предвидени во тековните буџети на претпријатието односно на Фондот за магистрални и регионални патишта во делот на одржување и осовременување на наплатните рампи, така што нема да биде на товар на буџетот на државата, туку се од сопствени средства.

Ова е во врска со прашањето на пратеникот господин Јани Макрадули, благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господин заменик министер.

Дали ова ваше образложение имплицира дека не треба да го чекаме извештајот или да го чекаме.

Значи, тоа е објаснувањето.

Господине макрадули бидејќи сте пријавени, дали сакате да реплицирате на ова, или ќе земете збор.

(Ќе земе збор.

Има збор господинот Јани Макрадули.

Јани Макрадули: Благодарам потпретседателе.

Почитуван заменик министер ако гледаме и она на што ќе инсистирам и понатаму, вие потврдивте дека за имплементација на овој закон се потребни средства кои што ќе бидат потрошени од Фондот за патишта, чиј Буџет е оставен дел на Буџетот на Република Македонија.

Без разлика што тие средства можеби биле планирани, должни сте вие да поднесете распоред на тие средства и ставката од која што тие средства ќе се потрошат, а претседателот на Собранието е должен овој закон да го стави на дневен ред само согласно член 160 од Деловникот за работа до колку има содржина во однос на делот на финансиските импликации, бидејќи и самите вие рековте дека одредени средства се потребни. Без разлика што не верувам дека во декември 2006 година биле предвидени овие средства за електронскиот систем за наплата на патарината, па и да биле, во ред сепак бидејќи овој закон има финансиски импликации, трошоци, потпретседателе ве молам да постапите вие согласно, како претседавач во овој момент, бидејќи го нема претседателот, очигледно е дека овој закон ќе произведе финансиски трошоци.

Останува дилемата, прво да немаме дилема, јас кога го повикувам министерот за транспорт и врски не се сомневам во вашата стручност, мислам дека е многу поголема од таа на министерот, да не бидам погрешно сватен, но мислам дека е ред министерот после 5-6 месеци да се појави овде во салава, бидејќи тоа му е една од задачите што треба да ја прави. Не доаѓа на пратенички прашања, не доаѓа да брани закони. Јас знам дека сте вие построучен од него во таа област, но сакаме на министерот да му поставиме прашање, дали брза со донесувањето на овој закон, затоа што тој можеби ја знае фирмата победник. За да не бидам обвинет дека ги бркаме странските инвеститори јас ќе ја

ковертирам компанијата што ќе го изработува системот за електронска наплата и ќе му ја предадам на Трајко Вељаноски и тој ќе биде сведок дека компанијата што сега во плик ќе му ја дадам, што ќе победи за системот за електронска наплата ќе биде таа. Затоа му се брза на министерот за ова. Да не бидеме погрешно сватени, немам дилема кон вашата стручност, туку политички мислам дека министерот е должен тука да дојде и да даде одговори.

Второ, не сум сигурен дека имате предвидено толку средства колку што овој систем чини. Значи, за една рампа, не зборувам за цел низ на наплатни станици, ниту зборувам за куќичката, туку зборувам за системот, за рампата.

Тој без видео надзор се движи меѓу 3500 до 4000 евра, со видео надзор се движи помеѓу 4500 и 5000 евра. Целокупната изработка на ваков систем за Република Македонија е во граници на 8.000.000 евра. Сигурен сум дека толку пари немате обезбедено во системот за одржување на патишта, или ако имате јас мислам кој е приоритетот тоа како Влада вие си го избирате, затоа тука зборуваме за политика. Министерот како политичка фигура го избира приоритетот. Нема да вложи 8.000.000 евра во реконструкција на патишта и одржување, ќе ги вложи во електронски систем, при што, тоа не е од Буџетот, но сите граѓани ќе треба да си наплатат 20 до 30 евра по кола транспордерс кој ќе работи на висока фреквенција за да може да помине покрај наплатната рампа. И кај нас има камиони кои што знаат, и транспортери кои што патуваат во странство, кои што имаат обврска да имаат таков систем за да можат да поминат одредени наплатни рампи низ Европа.

Значи, системот на микробраниот примопредавач плус софтверот, плус автоматската контрола на рампата, бидејќи може да се случи да затаи системот, да не го препознае, па да не се направи беља се движи без кабината, значи зборуваме само за хавтвр плус софтвер и автоматското процесно водење помеѓу е околу 4000 евра без видео надзор и 5000 евра со видео надзор за да се спречи една од најголемите манипулации што се прави, а тоа е проаѓа кола се издава сметка за камион или обратно. Видео надзорот треба да го проконтролира тоа и индикативниот давач што ќе биде под патот да каже дека товарот што поминал не одговара на фискалната сметка што е издадена за лимузина, туку се работи за тежок камион. Затоа не мислам дека сумата на околу 8.000.000 евра се толку мали, или пак имаме предвидено во Буџетот за одржување на патишта за да може да се каже дека законот нема да продуцира финансиски импликации. Затоа бараме да ни се даде ориентационо и да кажете дека ќе бидат од средствата за одржување, но тоа е обврска да го пишува овде, но и да кажете дека очекувате тоа да биде цена 1, 2, 3, 5, милиони, за да знаеме дека со овој закон од Буџетот ќе се издвојат некои средства.

Се сомневам во брзањето, затоа ви кажувам и јас ќе ја земам обврската компанијата да му ја дадам на господинот Вељаноски да видиме дали навистина таа ќе биде таа што ќе го изведува електронскиот систем за наплата на патарината.

Во овој момент сметам дека членот 160 од Деловникот не е задоволен бидејќи не знаеме колку ќе кошта електронскиот систем за наплата согласно членот 11 од предложениот закон, а вие рековте дека ќе биде од ставката за одржување на патишта, што мислам дека како приоритет во Република Македонија во овој момент не е. Можеби една концесија би било подобро решение, бидејќи многу патишта се во руинирана состојба, многу патишта имаат приоритет во одржувањето и не мислам дека ова треба да биде приоритет. Но тоа е политичка дилема. Мислам дека имаме деловнички хендикеп во овој момент за да не знаеме колку отприлика овој електронски систем за наплата на патарина би чинел. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине Макрадули.

Има збор заменик минситерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Благодарам потпретседателе.

Должен сум да дадам едно објаснување. Можеби имаше едно недоразбирање во формулацијата на ставката. Јас не реков од ставката одржување на патишта, туку одржување. Тоа се однесува и на одржување на наплатните рампи.

Цената на чинење на една лента, по тоа се пресметува е околу 50 илјади евра, знаеме колку ленти автопатски имаме и треба да се каже дека овие средства кои се предвидени за модернизација на наплатните рампи се средства предвидени од проектот на Светската банка. Тоа е прво.

Второ, должен сум да објаснам дека опремата нема да чини 8 милиони евра, туку некаде помеѓу 3500 до 5 милиони евра, плус градежните работи.

Значи, на мислење сме дека ќе биде под таа цена и целата оваа операција ќе се врши под надзор на Светската банка, така што јас не знам од каде ви се информациите дека одредена фирма од сега се знае дека ќе ја добие работата, а Светската банка за средствата што ќе ги одобри прави надзор над нивното трошење.

Должен сум да споменам уште една информација, а тоа е во врска со Македонија пат, прашање од господинот пратеник Никола Куркчиев.

Состојбата со Македонија пат кога ќе направиме компарација со претходниот период ќе ви кажам дека е преземена со долгови од 230 милиони денари, а сега тие загуби се намалени на 150 милиони денари за една година додека наплатата на патарината без патниот правец Скопје-Велес, таму сега не се наплатува патарина за една година е покачена за 2 милиони евра. Тоа само по себе зборува за нашиот

сериозен пристап кон средување на сосотјбите во овие јавни претпријатија. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине заменик министер.

Процедурално има збор господинот Јани Макрадули, повелете.

Јани Макрадули: Ако добро разбрав, да немам дилема потпретседателе, корегирајте ме ако грешам.

Како што го разбрав заменик министерот тој кажа дека овој систем би чинел од 3500 до 5 милиони евра плус градежните работи. Тоа можеби ќе стигне до 8, не е битно, но тој самиот потврди дека овој закон ќе предизвика трошење на парти во вредност, па нека биде и 3,5 милиони евра. Ние мора тоа како бројка да го имаме потпретседателе во Предлогот на законот. Тоа треба да го пишува, дека ќе бидат од Светска банка, тоа ми е процедуралното, не дека сакаме да се сомневаме во намерите.

Има проекти, студии изработени кои што велат, на пример од Турција проектот е 8 милиони евра. Како ќе биде не знам, но таа бројка ни треба деловнички во законот. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Макрадули.

Сосема се согласувам со вас. Согласно член 160 вие имате право на тоа што го кажувате, но за да не ја прекинеме работата јас би ве свикал на десетминутна координација заедно со заменик министерот за транспорт и врски, да разговараме околу овој проблем и да видиме дали можеме да најдеме прифатливо решение.

Значи, ги повикувам координаторите на пратеничките групи и заменикот на министерот на координација во Охридска сала.

Да ве известам за процедуралното прашање на господинот Веле Митановски дека утре ќе работиме, за да не бидат пратениците во неизвесност. Благодарам.

(Пауза од 15,28 часот)

(По паузата)

Бесим Догани: Ги повикувам пратениците да влезат во салата.

Продолжуваме со работа.

Почитувани дами и господа пратеници, пред да продолжиме со работа по дневниот ред, морам да ве известам за неколку работи.

Првата работа е, ве замолувам да се собереме во Охридската сала со координаторите на пратеничките групи заради усогласување, па ако има мал попуст кој беше усмено дополнет, ќе продолжиме со работа по овој закон.

Втора работа е дека, како што ви кажав, за координацијата помеѓу пратеничките групи околу работата на Парламентот која беше директно барање процедурално од господинот Веле Митаноски, но барање и од поголем број на пратеници и пратенички групи, исто така одлучивме утре во 11,00 часот да заседава претседателството и да заземе став. Веднаш

после тоа во 12,00 часот да продолжиме со нова координација со пратеничките групи во врска со работата на Парламентот и пленарните седници во Охридската сала. Истовремено, би ги замолил сите претседатели на собраниските комисии кои досега не ги одржале своите седници на комисиите тоа да го направат утре односно да закажат комисииски средби за утре во петок и со тоа утре нема да имаме пленарна седница, туку ќе дадеме простор да работат собраниските комисии, а ние како пратенички групи да се координираме меѓусебно со малку покомотно време кое досега не сме го имале.

Ви благодарам, мислам дека мнозинството ќе се согласите со ова.

Сега, реплика има госпоѓа Топузова Каревска Роза, повелете.

Роза Топузова Каревска: Благодарам почитуван потпретседателе, почитувани колеги пратеници, почитуван заменик министер,

Мојата реплика е само да исправам еден наод кој што го кажа почитуваниот заменик министер. Не се сомневам дека можеби тој ги нема точните информации, па поради тоа изнесе една невистина, како што му биле доставени информациите, тој само нас ни ги презентира. Но, не сакам да остане вистината прикриена односно јавноста треба да ги знае фактите.

Заменикот министер кажа дека затекнале 230 милиони денари од Македонија пат долг, меѓутоа почитуван заменик министер вие кажавте дека затекнавте 350 милиони денари побарувања. Така, не можете да кажете дека Јавното претпријатие Македонија пат била оставена во долгови. Ако видиме дека 350 милиони денари биле побарувања, а 220 милиони долгот, значи тука веќе има значителна разлика, да не ја носиме во заблуда македонската јавност. А, околу зголемената наплата на патарината, можеме да земеме во следните од 10 години да видиме како таа се движела, во која линија, кога била најниска собирањето на патарина и кога имаме достигнато највисок степен на собирање. Но, тоа е веќе предмет на друга дебата и јас не би сакала сега овде да го одземам времето со тие податоци, но и тие податоци ќе можеме да ги отвориме и да дебатираме по нив. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам госпоѓо Топузова. Контра реплика има заменик министерот за транспорт и врски.

Скендер Палоши: Благодарам господине потпретседателе.

Јас само во цифри искажав во тек на една година од промената на раководната структура на Македонија пат која е разликата во работењето. Втората информација беше што се однесува до наплатата во патарините, за која ве уверувам дека изнесува два милиони евра годишно повеќе во споредба со минатогодишниот период. За ова можеби не е ни место темата, јас ќе ви доставам целосна информација во врска и со долговите, со

побарувањата и со наплатата во наплатните рампи. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине заменик министре.

Збор има господинот Тале Герамитчиоски, повелете.

Тале Герамитчиоски: Благодарам потпретседателе, почитуван заменик министер, колеги пратеници,

Дозволете во кратки црти да искажам некои свои размислувања по однос на овој закон. Законот, измената на Законот за јавни патишта е во еден мал дел, во мал обем на усогласување со одредени одредби од европските директиви и тоа е за поздравување и тоа нема дилеми дека треба да се поддржи. Значи, јас нема да дискутирам во таа насока дека е ова законско решение лошо или дека треба да се отфрли итн. Јас би сакал по стоти пат да го искажам својот став дека во создавањето на законите треба да учествуваме заедно. Можеби е обврската на владеачкото мнозинство преку Владата, преку министерствата да создаде една верзија на закон, но никако амблук да размислуваат дека решенијата кои што ги нуди опозицијата секогаш се во насока на одолговлекување на работите. Јас можам емпириски да ви докажам дека голем дел на решенија кои што ние сме ги понудиле преку амандмани се во функција на многу поквалитетно подобрување на законите. Ова е еден мал вовед за она што сакам да го кажам.

Законот за јавни патишта, онаков каков што е и со овие измени може да се каже дека во компарација со европските закони ја исполнил својата цел. Јас би сакал да дискутирам во друга насока, колку заменик министерот, Владата или Министерството се задоволни со компатабилност на законските решенија и реалната состојба која што владее во Република Македонија со јавните патишта. Поедноставно да кажам имаме одлични европски усогласени членови во законот кои што се компатибилни со европската легислатива, но еден дел од нив се неприменливи од објективни и субјективни причини. Дозволете да наведем некои од нив.

Во делот на постојната патна мрежа долги години наназад не се водела правилна политика во делот на развој на инфраструктурата. Ако до пред пет или да не бидам толку оптимист, десет години можевме да се пофалиме после изградбата на Автопатот на Е-75 делницата и север-исток значи Скопје-Тетово-Гостивар дека некако сме ја подобриле патната инфраструктура, во последниве пет до десет години каскаме зад соседните балкански држави во тој дел. Интимно очекував секогаш кај секоја Влада дека ќе направи некој исчекор повеќе, дека во Законот за јавни патишта ќе обезбеди некој стимул за јавно партнерство, некои начини, некои механизми ќе вгради на стимулација на инвеститори кои што ќе вложат средства за изградба на оваа инфраструктура. Бидејќи, е евидентно јасно во Република Македонија со оној

стопански развој и капацитет кој што го поседува, во моментот не може да ја обновува, тешко и оди одржување на патната мрежа, постојната, а камо ли новите инвестиции со оглед на навистина големите трошоци кои што се за еден километар на квалитетен пат кои што треба да се вложат. Ова е директно поврзување со овие законски решенија, а ако не ви изгледа тоа така, ќе ви образложам. И постојната мрежа, тука јас го поздравувам тоа што во поимникот сте вовеле и пофлексибилни категории. На пример, патна такса со која што се задолжуваат одредени возила дека треба да плаќа надоместок. Да ви кажам само еден пример. Мермерниот комбинат во Прилеп тотално ја има уништено делницата Прилеп-Градско. Колку и да вложувате средства за санација на патот трета лента, фреквенцијата на товарните возила кои што ја надминуваат и оваа дозволена тежина која што сега ја вградувате 115 килоњутни по оска надминува неколкукратно и ниту некој ги контролира, ниту пак некој ги има задолжено да плаќа. Станува збор за странски инвеститор кој што мува не го лази, ниту има вложено нешто за градот, ниту пак за патната мрежа која што треба да се помогне. Очекував дека во овие законски решенија ќе ги притиснеме таквите случаи, искрено кажано. И од опозицијата секогаш ќе ја имате таа поддршка, доколку има таков механизам за вградување. Сте внесле нешто патна такса, сега јас тука не успеав да прочитам кој ќе ги задолжи овие стопански субјекти да ја плаќаат патната такса, каде ќе одат тие средства, во општинската каса, во републичкиот буџет, што за мене е сеедно исто. Со една правилна политика на Министерството може да се трансферира. Секако тоа е магистрален пат и треба државата да исплаќа средства за санација на тие патни правци. Кој ќе го контролира тоа, ако вградите механизам дека треба да им се даде, најдобра солуција би била патната такса за секое возило кое што поминува и е регистрирано од Мермерниот комбинат, да биде задолжено, но контролата ќе мора да ја врши МВР. Бидејќи, вашата инспекција ги нема потребните кадровски капацитети да одговори на тој предизвик. Можеби се лажам, но тука контролата останува на МВР исто како за патарините за кои што се вовеле, мора да постои асистенција и од МВР.

Понатаму, за самата патарина. Во реалноста мора да се сложите дека и таму каде што се наплаќа, никаде во Европа нема да најдете на толку кратки делници да има толкав број на наплатни рампи. Јас ќе го поддржам решение и напорите да се воведат електронскиот начин на наплатата, каде што не само ефикасноста туку и малтретирањето на патниците ќе биде избегнато. Сега, колку тоа е најсреќно избрано решение и колку тоа можеме да го спроведеме од технички аспект, тука има некои недостатоци, но јас верувам дека можеби може да се вгради, да се имплементира тоа решение. Но, самата инфраструктура на патиштата во Македонија во моментот тоа не го овозможува.

За самата наплата, добро е што претходниот состав на Парламентот беа самокритични и под притисок на меѓународната заедница воведоа обврска и на пратениците да се врши наплаќање на патарината. Ние со амандмани имаме интервенирано зошто воопшто и да постои ослободување. Можеби е оправдано само за возилата на брза помош кои што поминуваат од внатрешноста до клиниките во Скопје со ротациони светла, кои што сепак во исклучителни случаеви го применуваат тоа. Но, меѓународни институции или МВР или сите другите, кои што го користат патниот правец нема никаква разлика во однос на статусот на еден пратеник кој што треба да ја плаќа патарината. Затоа, ние имаме поднесено одредено решение за кое што ќе дебатираме, може да се сложиме, може не, но ние имаме аргументи со кои што треба уште поригорозно да се спроведува оваа работа до електронскиот начин на плаќање. Постојат и други алтернативни форми кои што институциите не ги користат често, а знам дека се направил напор за давање на патни еталончиња во блокови до министерствата, до другите институции кои што со одредена повластица однапред и тоа е за поздравување, тоа беше и претходно, но слабо се применуваше, бидејќи преголем е комодитетот на сите овие претставници на институциите кои што го вршат овој начин на наплата.

Сосема за крај, ќе отворам една тема за која што исто така се надевав или се надевам дека во Законот за јавни патишта во иднина ќе биде расчистен. Можеби заменик министерот за кој што ценам дека навистина е стручен во оваа област, ќе ме демантира. Односот помеѓу Фондот за патишта и Македонија пат како јавно претпријатие не е до крај регулиран, се јавува море на проблеми околу договарање, преговарање или убедување чија свера на надлежност се одредени патни делници и кога ќе настанат проблеми се обвинуваат едни со други. Само за пример, на автопат на онаа делница која што сега се санира, многу често има одрон на карпи, што е недозволиво за автопат, за кој што се наплаќа патарина. Неколкукратно и јас сум бил жртва на таков процес. Се уништуваат моторни возила, дури и службени моторни возила и доаѓа до парадоксална ситуација државата сама да си се тужи себе си. Изговорот на Македонија пат е, има сообраќаен знак дека има одрон на патишта, што тотално не држи. И, си ја префрлаат топката Фондот за патишта со Македонија пат. Или тој однос да се регулира подецидно кој ја одржува патната мрежа, кој го финансира одржувањето на патната мрежа или пак Македонија пат да биде исклучена од одржување на јавните патишта, доколку не може тоа да го спроведе и тоа да биде давано под концесија на други градежни фирми кои што поседуваат таква опрема. И за тоа имаме одредени размислувања како Фондот за патишта да ангажира други институции и стопански субјекти во проектирање, изведба и одржување на патишта со одреден лимит. Јас би сакал

внимателно да ги проучите тие амандмани и доколку држи можеме да отвориме дебата и да помогне во законот. Јас сакам да го демантирам она ваше чувство дека сепак нешто се врши само за да се негира. Не е вистина, сакаме да се добие поквалитетен и поприменлив закон. И, тука ќе завршам, верувам дека овие сугестии налагаат потреба да се донесе еден нов пречистен текст за кој што и самите најавивте дека можеби следи, после оние силни измени и усогласувања со европската легислатива. Но, при тој пречистен текст мора да се сообразиме со реалните состојби кои што постојат во Македонија. Би инсистирал кога ќе се носи ребалансот на буџетот или Буџетот, секогаш со амандмани инсистираме да се вградуваат нови програми кај транспорт и врски, кај Фондот за патишта не можеме да интервенираме, знам дека тука не им е местото, но тоа е наш револт, тоа е наш сигнал дека навистина државата треба нешто да направи во поглед на дополнително задолжување за инфраструктура. Јас слушнав дека има најави од Владата, ќе видиме дали тоа во 2008 година како што е најавено ќе биде инвестициски бум во патната инфраструктура. Дај Боже да е тоа така, јас би го поздравил тоа, ама чисто се сомневам во поглед на оние состојби, едно е намера, друго се реални состојби. Прво, овој пат од Е-75 кој што го имавме во катастрофална состојба и треба само тука да се санираат големи средства, а камо ли да се размисли за црните точки или јазлите. Почитуваниот заменик министер знае дека при носење на другите измени на законските решенија, таму каде што е потребно за безбедност во сообраќајот да се избегнува вкрстосување на железница со патна, во реалноста постојат многу такви точки. Многу големи инвестиции треба за да се отстранат тие, значи надвозници, подвозници итн, да се инвестира, мора да се најде некој механизам да се вгради еден систем на јавно партнерство, како што и побогатите држави, како САД што ги има со соодветен интерес наплата. Првите чекори јас ги препознавам, значи со внесување на нови видови на такси за да може приватниот инвеститор да си го препознае интересот. Уште посилен напор треба да се вложат во законската легислатива за да се привлечат такви инвеститори.

Бесим Догани: Благодарам господине Герамитчиоски.

Скендер Палоши: Благодарам потпретседателе.

Јас внимателно ја сослушав дискусијата на пратеникот Тале Герамитчиоски и нема дискусија дека во определени делови од дискусијата потполно се согласувам.

Во врска со примерот со Мермерниот комбинат Прилеп, што не се сомневам дека состојбата е таква, дека тие нивни тешки товарни возила ги уништуваат патиштата. Такви примери има во Македонија многу.

Јас пред извесно време бев во посета на Дебар, таму е фабриката Кнауф - Радика која исто така,

по кажување на локалните власти, во голема мера, нивните тешки возила го оштетуваат патниот правец Дебар - Маврово и понатаму кон регионалниот пат. Овие укажувања се во позитивна смисла. Денес разговараме дека во постапка е донесување односно подготвување на нов закон за јавни патишта и би било добро овие укажувања да ги земеме предвид и да изнајдеме начин да ги внесеме во новиот закон за јавни патишта.

Што се однесува до распределбата на средствата кои би ги платиле тие индустриски капацитети кои ги уништуваат овие патишта, не е проблем како тие би се поделиле, во зависност од категоријата на патиштата што се оштетуваат, дали се тоа локални, магистрални или регионални, би се направила и таа распределба на средства на локално и на централно ниво. Значи, тоа е само работа на договор или на технички усогласување. Значи, целосно се согласувам со овој сегмент и во новиот закон за јавни патишта кој веќе е при крај, би било пожелно оваа одредба да најдеме начин да ја внесеме.

Што се однесува до можноста за изградба на нови делови на патишта, ние знаеме дека главната цел на Македонија е развивање во сегментот на изградба на патишта, бидејќи ние немаме развиен ниту авио сообраќај, немаме ни море, немаме ни друг начин да се поврземе со Европа и со останатите делови. Значи, примарно е да биде развиена патната инфраструктура. Вие знаете дека во моментот двете претпријатија и Фондот за магистрални и регионални патишта а и ЈП Македонија пат се во фаза на трансформација. Ние веќе имавме објавено тендер за консултант, стратегија за концесионерство на патишта и можност за јавно приватно партнерство. Кога ќе заврши тоа ќе го ввидиме нашиот пристап кон овие проблеми. Значи дефинитивно и тука се согласувам дека ќе трае да се најде начин да се привлечат инвестиции во смисла на јавно приватно партнерство и на концесионерство.

Бесим Догани: Благодарам заменик министер.

Има збор пратеникот Роза Топузова Каревска, повелете.

Роза Топузова Каревска: Благодарам потпретседателе, почитувани колеги пратеници, почитуван заменик министер.

Јас би сакала сосема на кратко да кажам нешто околу овој закон, Предлог на закон кој се наоѓа пред нас.

Прво морам да реагирам, после излагањето на заменик министерот дека во фаза на подготовка е друг закон за јавни патишта. Мислам дека е многу несериозно ние денес да дебатирате по овој закон, а не знаеме утре што ќе содржи тој нов закон кој многу брзо ќе се најде пред пратениците. Можеби не е толку могу проблемот што ние денес ќе дебатирате, меѓутоа проблемот е дотолку повеќе што овој закон ни се доставува во една фаза и тоа заедно со Предлог

на законот. Имено, пратениците мораше да се подготвуваат и на овој текст што го имаме да доставиме амандмани. Значи, сепак тука се потрошени часови на работа, не велам само за пратениците, дури можеби за нив е и најмалку важно во овој момент, но тука учествуваат службите, губење време на пленарна седница итн.

Значи според Деловникот треба да дебатирате за потребата за донесување на овој закон. Така всушност и оној кој претседава со седницата ги поставува работите и тука ќе кажам, што се однесува до потребата, навистина во овој момент нема потреба од донесување на законот.

Ако законот денеска го изгласаме, за осум дена стапува во сила и потоа ни стигнува нов закон и не треба да се дебатира затоа што не е во согласност со членот 160 од Деловникот на Собранието. Видовме дека овој закон ќе предизвика финансиски импликации, без разлика од каде ќе бидат средствата. Тоа требаше да биде содржано во овој закон. За жал и самиот заменик министер кажа одредена сума, јас не би ја повторувала затоа што не е добро да се цитира нешто кое е само на слушање, а не пред нас доставено така како што треба, значи еден целокупен преглед на финансиска конструкција. Затоа би предложила, можеби пред да се помине на разгледување на текстот на законот и да се кажат конкретни забелешки, дека можеби е најдобро да се повлече законот од собраниска процедура. Ако веќе за десетина или 20 дена го очекуваме законот за јавните патишта, тој закон да оди во две фази за да можеме ние во првата фаза, како на комисијска расправа, така и на пленарните седници да ги искажеме сите наши забелешки кои ќе бидат земени предвид и ќе бидат вградени во тој закон. Зошто го говорам ова?

Гледам дека и објаснувањето зошто и овој закон оди во една фаза, вели не се работи за сложен и обемен закон. Според бројот на членовите што ги имаме не знам колку члена би требало да има еден закон па да биде обемен. Сложеноста пак се мери според она која проблематика ја третира законот.

Сите мораме да се согласиме дека кога се работи за јавните патишта е многу суштинска работа со која се засегнати ама баш сите граѓани во Република Македонија. Нема граѓанин на Република Македонија кој не ги користи патиштата, кој не патува. Ако сакаме да донесеме квалитетен закон, закон кој понатаму ќе може во целост да се имплементира, во кој ќе бидат вградени сите оние забелешки што ги имаме ние пратениците, од консултација со експерти, а и оние забелешки до кои и самите доаѓаме затоа што еден добар дел од нас, така речиси секојдневно патуваме, мислам дека врз основа на целокупното искуство ќе можеме да донесеме еден добар и примерен закон.

Инаку, што се однесува до усогласувањето со европското законодавство, морам да кажам дека

е многу битно да се усогласат законите. Но, не е важно само да се донесе закон, многу е важно и каков закон ќе донесеме, колку тој понатаму ќе се имплементира и колку тој понатаму ќе биде во функција на граѓаните. Токму поради сето тоа што досега го кажав, значи јас не навлегувам во материјална расправа по самиот текст на законот, сега говорам за потребата, сметам дека во овој момент немаме потреба од донесување на овој закон, дотолку повеќе што како што кажа заменикот министер дека многу брзо ќе стигне другиот закон исто на оваа тема, закон за јавни патишта. Доколку министерот не го повлече сега овој закон кој е и неделовнички доставен до пратениците, тогаш барем би замолила да ја земе предвид сугестијата, тој закон со кој, како што самиот најави дека ќе бидат решени најголем број проблеми околу јавните патишта, да биде доставен до Собранието во две фази, а не како што милува Владата до сега, најголем број закони да ни ги доставува во една фаза односно на истата седница да дебатирате и за потребата од донесување на закон и за самиот текст на законот. Доколку не се случи ова и министерот не го повлече законот, кога ќе дебатирате по текстот на законот јас ќе ги кажам и оние конкретни забелешки што ги имам за текстот. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам госпоѓо Топузова. Ние зборуваме за предлог не зборуваме за потреба за донесување на закон. Тоа беше вашата деловничка грешка или не знам сакавте да кажете што е вашето мислење. Како и да е јас ви дозволив да кажете.

Јас, во некои делови од вашите забелешки, иако повеќето беа процедурални, можам да се согласам, со некои не. Не можам да се согласам за членот 160 за кој пред малку имавме координација и едногласно се договоривме дека ќе продолжиме со работа и тоа по Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот.

Јас можам да се согласам со вас дека можеби е потребно новиот закон за јавни патишта кој ќе биде во собраниска процедура да се чита во две фази и во тоа ваше барање нема ништо спорно, ќе има и комисиско работење, па најлегитимно ќе бие тука да го разговарате тоа и да го соопштите ова ваше барање. Инаку, деловнички денес зборуваме за Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на законот. Јас само процедурално ви објаснив.

Повелете госпоѓа Топузова, процедурално, иако вие имавте процедурално јавување.

Роза Топузова Каревска: Не беше тоа процедурално, тоа беше во рамките на законот односно на точката на дневен ред. Тоа ни е точка на дневен ред.

Сега, мораме да укажеме на некои работи затоа што и вие како потпретседател сте свесни дека кога ќе дојде законот од Владата и ако во читањето се предвидува да биде во една или во две фази, многу ретко, до сега само еднаш во

овој мандат се случи, ако законот од Владата стигна со Предлог на закон, пратениците само еднаш, само еднаш се договорија одреден закон да се гледа во прва фаза, а потоа се врати во владина процедура и Владата да го достави со сите забелешки. Затоа е подобро сега да се интервенира затоа што, верувајте ми тогаш веќе ќе биде доцна и нема да можеме да ги искажеме забелешките, а видовме дека и колегите кои претходно дебатираа имаа некои суштински забелешки. Јас сега не би сакала да го злоупотребувам времето и да ги повторувам тие забелешки кои навистина и јас ги имав согледано во работењето на овој закон.

Бесим Догани: Благодарам.

Во тој дел сме согласни сите.

Има збор господин Марјанчо Николов, повелете.

Марјанчо Николов: Почитуван потпретседателе, почитувани колеги, заменик министер,

Само на кратко сакам да се вклучам околу расправата за овој закон. Бев испровоциран од две работи.

Првата работа е тоа што редовно патувам на релацијата Велес - Скопје и обратно и знаеме дека патот по кој возат најголем број и од колегите пратеници но и веројатно нема граѓанин во Република Македонија кој што не го користел, е навистина во катастрофална состојба и воопшто состојбата со јавните патишта во Република Македонија е на такво ниво што веројатно ако се направи некоја нова анализа и категорија на истите многу од нив можеби не би ја држеле таа категорија туку би паднале во пониска категорија.

Загрижува односот на Владата кон цела оваа проблематика, односно на два пати при донесувањето на измените и дополнувањата на Буџетот на Република Македонија, не беше прифатен амандман за да се овозможи поставување на нова асфалтна подлога на релацијата од патот Скопје Велес која сега е во реконструкција, а и знаеме дека е затворена не се прифати да се изврши поставување на нов асфалт со што во значителна мера ќе се подобреши и сигурноста на овој дел од патот, а веројатно и ќе се зголемеше безбедноста и квалитетот на одвивање на сообраќајот. Но, Владата веројатно ќе си носи одговорност за ваквиот начин на постапување.

Образложението дека можеби нема средства во Буџетот мислам дека не е во ред, ако знаеме дека само од почетокот на мандатот на оваа Влада Буџетот го зголемивме за над 150 милиони евра, 10% од тие средства да се употребеа за оваа немена сега патот ќе беше постелен со нов асфалт и навистина ќе заличеше на еден автопат.

Другата работа околу која сакам да дебатiram е она што во предлогот на законот се однесува на наплата на патарината. Знаеме дека во законот постои дека патарина може да се наплаќа само доколку постои алтернативен пат, односно во тој

случај доколку се користи автопатот се плаќа надоместок.

Веќе подолго време има реакции на граѓаните од Велес, веројатно и од другите општини дека незаконски се наплаќа патарина на овој дел од автопатот затоа што нема алтернативен пат и нема можност ако некој не сака да ги користи услугите на автопатот, кој што ги нуди јавното претпријатие да оди по алтернативен пат. Алтернативниот пат не е оспособен за сообраќај и мислам дека, еве апелирам до заменикот министер да се разгледа на Владата ова прашање, мислам дека не се потребни големи инвестиции, за овој пат да се стави во функција, бидејќи има делови од патот кој што се комплетно ископани нема, асфалт, додека еден дел од патот е навистина во релативно добра состојба и може да послужи како алтернатива. Ако веќе постои во законот таква можност или досега постоеше, се надевам дека амандманот ќе го прифати претставникот на Владата. Во тој случај не треба да се наплаќа патарина и навистина претставува оптеретување за голем дел од граѓаните на Република Македонија.

Исто така би апелирал Фондот за магистрални и регионални патишта, распределбата на средствата да ги врти на малку по реален начин според појакко утврдени критериуми, затоа што се случува општини кои што имаат поголем број на жители, а соодветно на тоа и повеќе возила да се собираат повеќе средства преку регистрацијата за одржување на патишта, при распределбата на средствата од Фондот не добиваат доволно средства, или аналогно на тоа што го собираат како надомсток при регистрација на возилата. Така се случува во општина Велес неколку години наназад овие средства да не соодветствуваат на бројот на возила регистрирани и соодветно на процентот кој што се собира со наплата на регистрацијата.

Сметам дека со законот иако се планира да се воведат електронски систем за наплата на патарина не е добро што требаше да реагира опозицијата да се отвори прашањето колку парични средства ќе бидат потребни за реализација на овој проект.

Тука веројатно ако сака заменик министерот ме интересира што кога ќе се воведат овој систем, што ќе се случи со вработените на патарината и колку од нив треба да бидат ангажирани со овој електронски систем, а што со другите кои што едноставно ќе бидат непотребни при функционирањето на овој систем.

Се надевам дека при амандманската расправа заменикот на министерот како претставник на Владата ќе прифати дел од нашите забелешки кои што амандмански ќе придонесат да се подобри квалитетот на законските решенија. Битно е вложувањето во јавните патишта и мислам дека Владата треба тоа сериозно да го сфати. Оваа година промаши тотално со инвестициите во одржувањето на јавните патишта, така да минатата недела се реши

третата лента за патот Градско-Прилеп да почне да ја прави во зимски услови. Можеби требаше да почекаат да падне снег, па да понат со активностите. Тоа само покажува колку е несериозен односот на Владата кон оваа делница и такви работи не треба да се случуваат. Градежните работи мора да почнуваат навреме за да може и навреме да завршта.

Бесим Догани: Благодарам господине Николовски.

Има збор господинот Иван Анастасовски, повелете.

Иван Анастасовски: Благодарам почитуван потпретседателе, господин заменик министер, колеги пратеници.

Јас ќе се обидам на крајот на работниот ден да не бидам долг и да не го одземам сериозно колеги пратеници вашето внимание кои што сте во салата.

Слушајќи ги денес сите дискусанти бев позитивно испровоциран да кажам одредени мои видувања по однос на ова законско решение овие измени кои се нудат денес пред нас. Нема да се задржам во делот на стручноста, затоа што некои колеги од опозицијата си кажаа дека имаат големо знаење од таа област.

Јас бев позитивно испровоциран од сите дискусанти кои говореа во делот на наплатата на нашите автопати или системот за наплата, популарно на патарините.

Впрочем, овие измени значат наше усогласување со европското законодавство и јас секгоаш, и за овој закон, а и за други закони кога имам прилика да говорам говорам дека всушност ние овде законите ги носиме се со цел да го подобриме на некој начин севкупното живеење на нашите граѓани или услови за живеење на нашите граѓани во Република Македонија. Така ги разбираам и овие измени и затоа ќе речам во правец на тоа дека Министерството воочило дека одредена примена на некои членови од постојниот Закон не биле во функција, не биле функционални и затоа покрај нашето усогласување пристапиле сето тоа да се измени за да стане во функција на нашите граѓани и да можат на некој начин и тие да почувствуваат некој бенефит од она што ние го работиме овде како Парламент, односно Собрание.

Значи, јас накратко ќе се задржам и ќе дадам некои мои примери конкретно за она што значи електронски систем за наплата, бидејќи тоа се бара во овие измени. Да се обезбеди компатабилност со европските електронски системи за наплата на патарини.

Ако добро ги знаеме приликите во развиениот европски свет ќе видиме дека таму на секој, а за тоа слушнавме и од некои претходни колеги дискусанти, на секој магистрален пат мора да постои алтернативен пат. Јас и дел од колегите кои патуваме од Општина Куманово према Собранието или према Скопје секој ден имаме прилика да видиме дека единствен пат е

магистралниот. Значи, воопшто не постои некој алтернативен пат по кој ние би можеле да се движеле, единствено останува преку Арачиново кој е пократок, ама можеби не е толку, но условно функционален како што би требало да биде тој алтернативен пат. Затоа почитувани колеги ќе посочам и еден пример, ако некој имал прилика да се движи на граничниот премин Шведска-Данска во делот на Малме и Копенхаген, имав прилика таму да забележам како границата е организирана во она што овде кај нас се бара. Значи системот каде што со електронска направа, едноставно со возилото со кое се движевме успеавме да преминеме од територија на една држава на територија на друга држава и тоа кај мене остави силен позитивен впечаток и би сакал во иднина применливоста на ова што гоносиме сега како измени почитуван заменик министер да може да се направи на дело во Република Македонија. На некој начин ќе се надмине проблемот што го имаме овде со нас колегите пратеници кои патуваме од останатите градови со патните белешки, како што стоеше во Одлуката и целиот тој амбиент околу исплата на тие патни белешки кога дел од колегите не можеа тоа да го безбедат.

Значи, ако одиме до крај децидно на она што го има Министерството напишано во овие измени, да направиме компатабилен и современ електронски систем за наплата, во тој случај би значело дека можеби и она што стои во другиот член, кои возила се ослободени ќе падне во вода. Тоа е мое размислување бидејќи тогаш по некој друг пат ќе мора да се обезбедува одредена месечна, годишна, или било каква картица со која ќе може да се поминуваат електронските патни системи, како што стои во самиот закон. Затоа јас би апелирал што побрзо ова да почне да се спроведува на дело и нашиот електронски систем за наплата да се осовремени што побрзо, бидејќи и кога регистрираме ние возила плаќаме за патарина, надомест за патарина и секојдневното патување и тоа е сериозно полнење на Буџетот. Сето тоа треба да обезбеди подобри патишта на целата територија на Република Македонија и на крајот на краиштата подобар е овој современ електронски систем за наплата.

Значи, почитуван заменик бидејќи ние како пратеници единствено на пленумот можеме да сугерираме до вас како предлагачи, да даваме одредени забелешки, сугестии се со цел да има некое подобрување и апели за посериозна имплементација на она што го носиме овде како закон во Собранието и на терен, верувам дека во блиска иднина, бидејќи не можам нешто поконтретно да речам и да определам, во блиска иднина Република Македонија односно на патиштата на Република Македонија ќе имаме шанса да видиме такви современи електронски системи за наплата каде што сите претпоставки, бидејќи јас гледам секој ден на патарините дека има некои диво, така да ги речам помеѓу оние што се во кабината и оние што поминуваат и од кои Република Македонија дневно губи големи

средства врз база на тоа, претпоставувам дека со еден ваков електронски современ систем за наплата сето тоа ќе го сузбие или ќе го намали.

Значи, апсолутно нашата пратеничка група дава поддршка на овие измени почитуван заменик со една надеж дека ова што стои во членот 11 што побрзо сите ние граѓаните на Република Македонија ќе имаме шанса да ги видиме тие модерни електронски системи за наплата на патарина, како што се говори овде, компатабилни со европските. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам.

За реплика се јави госпоѓа Роза Топузова Каревска, повелете.

Роза Топузова Каревска: Почитуван потпретседателе, сосема накратко во интерес на времето, на почитуваниот колега Иван Анастасовски би реплицирала на дел од неговиот исказ околу алтернативниот пат. Апсолутно се согласувам дека е така и дека никаде во светот не се наплаќа патарина онаму каде што нема алтернативен пат.

Во таа насока сметам дека според она што го искажа колегата Анастасовски ќе остане доследно на себе и ќе го поддржи амандманот кој што го имам приложено на членот 10 за менување на членот 103 каде што бара да се из земе од плаќање на патарина онаму каде што нема алтернативен пат. И не само што тој ќе даде поддршка, туку очекувам дека почитуваниот колега ќе убеди и дел од пратениците од неговата пратеничка група и со тоа, бидејќи ова мислење го делат некои пратеници и од парламентарното мнозинство ќе може овој амандман да се изгласа и до некаде да направиме барем еден добар чекор за граѓаните на Република Македонија да не плаќаат патарина онаму каде што немаат алтернативен пат. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам госпоѓо Топузова Каревска.

Контра реплика има господинот Иван Анастасовски, повелете.

Иван Анастасовски: Благодарам почитуван потпретседателе.

И благодарам на колешката за репликата. Јас ќе ја послушам нејзината сугестија и амандманот кој го има предложено, за кој и јас говорев за алтернативните патишта кои постојат во развиениот цивилизиран свет, апсолутно ќе дадам поддршка како пратеник. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам.

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

Собранието го усвојува Предлогот за донесување на закон за изменување и дополнувањена Законот за јавните патишта.

Пред да го ставам Заклучокот на гласање, ги повикувам сите пратеници да влезат во салата.

(Некои пратеници влегуваат во салата).

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

Службите ги пребројуваат присутните пратеници.

Во салата се присутни 63 пратеници.

Бидејќи во салата се присутни 63 пратеници, Заклучокот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Вкупно гласаа 60 пратеници. Од нив 51 гласаа за, воздржани нема и против 9.

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 57 пратеници и од нив 49 гласале за, 1 воздржан и 7 против.

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

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Пратеникот Роза Топузова Каревска поднесе амандман на член 10 точка 1, по кој Владата не се произнела.

Пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев поднесоа амандмани на член 2 став 2, член 2 став 3, член 10 за додавање нов став 2 по ставот 1 и за додавање на нов член 12-а по членот 12, по кои Владата не се произнела.

Пратениците Никола Куркчиев, Тале Герамитчиоски и Влатко Серафимов поднесоа амандмани на член 2 за бришење на став 1 и на став 2 за додавање на нов член 9-а по членот 9, по кои Владата не се произнела.

Пратениците Верица Филипова и Тале Герамитчиоски поднесоа амандман на член 2 став 3, по кој Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот на член 2 за бришење на став 1 и на став 2, поднесен од пратениците Никола Куркчиев, Тале Герамитчиоски и Влатко Серафимов.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Скендер Палоши: Амандманот се прифаќа.

Бесим Догани: Амандманот е прифатен и станува составен дел на текстот на законот.

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

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

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

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За амандманот гласаа 58 пратеници и од нив 16 гласаа за, нема воздржани и против 42.

Констатирам дека Собранието не го прифати амандманот.

Амандманот на член 2 став 3, поднесен од пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев и амандманот на член 2 став 3, поднесен од пратениците Верица Филипова и Тале Герамитчиоски се со иста содржина.

Предлагам по овие амандмани да водиме единствен претрес, а гласањето да го извршиме за секој од нив посебно.

Предлогот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

За предлогот гласале 51 пратеник и од нив 43 гласале за, воздржани нема, против 8.

Констатирам дека предлогот е усвоен.

Отворам претрес по амандманот на член 2 став 3, поднесен од пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев и по амандманот на член 2 став 3, поднесен од пратениците Верица Филипова и Тале Герамитчиоски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не е прифатлив затоа што во правната пракса не е познат пример со тендер да се регулираат облигационите односи помеѓу две страни. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам господине заменик министер.

Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Тале Герамитчиоски, повелете.

Тале Герамитчиоски: Нашата намера беше најдобра. Мислевме дека заради јавност и транспарентност и можност за пријавување на други кандидати кои што можат да одговорат на обврсите за поддржување и заштита на јавните патишта и наплата на патарините да се пријават за овие активности. Очигледно дека не постои распложение, Јавното претпријатие треба само да ги држи овие дејности, тоа е еден концепт кој што Владата го избрала, ние предлагаме поширока можност, на мнозинството е да одлучи. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам господине Герамитчиоски.

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

Амандманот на член 2 став 3, поднесен од пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Во присуство на 64 пратеници, за амандманот гласаа 59 пратеници, од нив 13 гласаа за, нема воздржани, против 46.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Го молам Собранието за малку тишина за да можеме да ги слушнеме резултатите.

Амандманот на член 2 став 3, поднесен од пратениците Верица Филипова и Тале Герамитчиоски го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Во присуство на 65 пратеници, за амандманот гласаа 54, од нив 12 гласаа за, нема воздржани, против 42.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за додавање нов член 9-а по членот 9, поднесен од пратениците Никола Куркчиев, Тале Герамитчиоски и Влатко Серафимов.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заемник министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

Има збор господинот Никола Куркчиев, повелете.

Никола Куркчиев: Благодарам потпретседателе.

Мислам дека предлагачот сепак ќе мора да го прифати овој амандман од едноставна причина што во истиот закон кој е поделен кај сите пратеници, доколку погледнат, во директивата која е цитирана и врз која почива овој предлог за измени и дополнување на законот, значи во Европската директива 3199L0062 член 7 точка 4.

(Галама во салата)

А, да направиме пауза?

Бесим Догани: Не, би можеле и да ја прекинеме седницата ако е потребно, јас би ги замолил уште еднаш пратениците да создадат услови во Собранието да продолжиме со работа. Ви благодарам. Повелете.

Никола Куркчиев: Благодарам.

Овој член го предлагаме од едноставна причина што амандманот, доколку остане вака како што е и не се прифати овој амандман ќе се рушат основните принципи во Европската комисија кои се базираат на наплатата на патарина во земјите на Европската унија во сите земји да нема дискриминаторски однос кон никого односно давачките да важат за сите подеднакво.

Дозволете ми, почитуван заменик министер, да ја прочитам директивата за која вие сте напишале во овој Предлог закон дека е усогласена потполно која вели: “патарините и таксите за користење на инфраструктурата не смеат да бидат дискриминаторски на директен или индиректен начин врз основа на националноста на превозникот или на потеклото или

одредиштето на возилото”. Вие сте напишале дека е потполно усогласено ова

Ве молам за оваа одредба многу пати експертите кои доаѓаа од Европската комисија имаа забелешка кон Правилникот за наплата на патарина во Република Македонија, меѓутоа, бидејќи беше донесен законот немаше можност за корекција на оваа уредба и затоа би замолил овој амандман, како да кажам, безусловно, да биде прифатен. Едноставно, ако ја кршиме Европската директива која сами сте ја цитирале, не мора да го прифатите амандманот. Благодарам.

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 59 пратеника, од нив гласаа 9 за, 1 воздржан, против 49.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 10 точка 1, поднесен од пратеникот Роза Топузова Каревска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа од следните причини:

Стратешка определба на Владата на Република Македонија е стекнување на статус на Република Македонија на полноправен член на Европската унија.

Еден од суштинските процеси за стекнување на тој статус е хармонизација на домашното законодавство со законодавството на Европската унија.

Согласно член 7 од Директивата 199962ЕЗ која е имплементирана во овој предлог терминот патарина е дефиниран како наплата на одреден износ за возило кое поминува растојание меѓу две точки на инфраструктурата која е наведена во членот 7 од споменатата Директива. Тоа значи дека возилото кое поминува растојание меѓу две точки од инфраструктурата плаќа такса за користење на истата согласно должината на растојанието кое го поминува, што е во согласност со воспоставениот концепт на таканаречениот концепт корисниците плаќаат. Се напоменува дека согласно предметниот член 7 од споменатата Директива не е предвидено правото и можноста на земјите членки на Европската унија да ги ослободат корисниците на инфраструктурата од обврска за плаќање на патарини и такси за користење на инфраструктурата во услови на постоење на алтернативни патишта.

Исто така се напоменува дека во контекст на Директивата која е горе спомената, не е дефиниран терминот алтернативен пат што јасно поентира кон фактот дека оваа можност не е регулирана на ниво на Европската унија.

Според тоа, јасно е дека плаќањето на патарината е задолжително без оглед на тоа дали постои алтернативен пат. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам.

Владата не го прифати амандманот.

Има збор Роза Топузова Каревска, повелете.

Роза Топузова Каревска: Благодарам почитуван потпретседателе.

Гледајќи ги амандманите можам да заклучам дека уште еден амандман има со ваква содржина, најверојатно ќе дојде после овој на ред, меѓутоа, како што и секогаш во манир на Владата, за жал, заменикот министер што инаку го респектирам за неговата стручност што ја има, овој пат работите ги читаше онака како што нему му одговараат односно како што и одговара на Владата или можеби под директива да министерот за транспорт и врски.

Не се работи за тоа, погледнете ги компаративните искуства, вие кажавте дел од Директивата, но ако ги погледнете и компаративните искуства во другите земји, како што некои пратеници дури од парламентарното мнозинство пред малку истакнаа дека не се плаќа патарина, не мора да биде терминот алтернативен пат, особено тоа беше пракса на министерот за финансии да ги критикува пратеници ако технички не го направиле најдобро, но во секој случај за тоа сте вие тука за да кажете дека можеби термилошката усогласеност со алтернативен пат не постои, но треба да постои некој друг термин.

Во секој случај не е битно како ќе го наречеме, битна е суштината на амандманот.

Почитувани колеги, типичен пример е патниот правец Велес - Скопје. Граѓаните на тој патен правец не само што немаат можност да избираат право на избор по кој пат ќе дојдат, дали ќе дојдат по пат кој апсолутно задолжително треба да плаќаат патарина која не е за занемарување, туку освен тоа доколку некој од Скопје сака да појде до некоја дестинација која се наоѓа на половина пат кон Велес тој ќе мора да плати и пак да се врати назад во Скопје дури и два пати да го плати тој износ. Мислам дека не е добро за граѓаните кои ќе ја имаат оваа потреба да патуваат на овој патен правец непотребно да бидат изложени на давачки.

Освен тоа, очекувам дека пратениците од парламентарното мнозинство ќе го прифатат овој амандман, ќе дадат поддршка не само заради тоа што некои се изјаснија, туку навистина овој амандман е во духот на она што го работи оваа Влада, како што самите кажуваат, за намалување на давачките на граѓаните.

Ако говориме дека навистина оваа Влада се залага за намалување на давачките на граѓаните

еве ви една можност со која, со укинувње на една давачка на оние кои патуваат на овој патен правец, барем малку ќе им овозможите непотребно да не ја плаќаат патарината.

Јас не би сакала повеќе да должам затоа што сметам дека нема пратеник во оваа сала кој не го поминал тој пат, поготово...

(Галама во салата)

Јас се извинувам потпретседателе, но малку да се сослушаме затоа што говориме за одредена давачка која ги засега сите оние кои патуваат, а мислам дека нема граѓанин кој не го користи патниот правец Велес - Скопје, со оглед каде и да патува кон тој дел на Македонија источниот, јужниот дел, мора да го помине тој патен правец. Мислам дека граѓаните заслужуваат да бидеме малку посериозни можеби некој во одреден момент ако не поднел амандман, не значи дека нема да придонесе со тоа што ќе гласа за овој амандман.

Токму поради тоа јас би замолила да ги сослушаме аргументите кои ги имаат предлагачите на амандманот и да можеме, покрај тоа што некои пратеници рекоа дека ќе подржат, да убедат уште неколку пратеници од своите пратенички групи, амандманот навистина да биде усвоен. Ако добие гласови кои не се доволни за да биде усвоен, а се нешто повеќе одколку оние што седиме во опозицијата, ништо не сме направиле. Да бидеме искрени во своите заложби и да направиме, еве ни шанса, еве ни можност, знам дека ова не е можеби голема работа, не е најзначајата, најсуштинската работа што им треба на граѓаните на Република Македонија, но во секој случај има одредено место и значење.

Токму поради тоа, почитувани колеги пратеници, очкувам дека ќе дадете поддршка на овој амандман и ќе им овозможите на граѓаните кои ќе го употребуваат автопатот да не плаќаат патарина поради тоа што нема алтернативен пат.

Ако веќе тоа не го направиме, тогаш јас би се обратила до Владата час поскоро, како што претходно кажа почитуваниот колега од Велес Марјанчо Николов да се приспособи алтернативниот, се извинувам ако термилошки не сум усогласена, но алтернативниот пат до Велес затоа што многу пати сме сведоци, поготово пред да почне поправката на мостовите, на патниот правец Скопје - Велес ни се случува да се појават коли од спротивната насока. Можеме да замислиме колку е сериозен пропуст и колку тоа го загрозува животот на оние кои патуваат, не само оние што се враќаат, не законски се враќат од спротивната насока, туку и оние кои почитуваајќи ги сообраќајните правила ја користат таа делница.

Мислам дека Владата треба сериозно да се замисли, ова е пропуст кој можел и поодамна да се надмине, но еве сега имаме можност да дебатирате за тоа да се надмине овој пропуст, да се направи алтернативен пат каде ќе можат граѓаните да патуваат на делница која е пократка

отколку онаа постојната и ќе имаат можност исто така да се вратат назад.

Очекувам, додека ова не се направи, додека Владата не обезбеди средства, барем да им помогнеме на граѓаните со тоа што ќе бидат ослободени од плаќање патарина на патниот правец Скопје - Велес и обратно Велес - Скопје. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам и јас.

За реплика е пријавена госпоѓа Весна Јаневска, повелете.

Весна Јаневска: Ви благодарам.

Всушност не е реплика, но ќе го злоупотребам правото, бидејќи ќе бидам многу кратка.

Сметам дека госпоѓа Топузова е сосема во право, дека финансиската реперкусија од ова ќе биде минимална, но праведноста кон граѓаните ќе биде апсолутно остварена. Бидејќи за ова сме се залагале и изминатиот мандат, во стенограмите на Собранието постои едно такво барање од други пратеници, навистина се прашувам зошто претставникот на Владата не би го прифатил овој амандман. Сметам дека ќе направиме добро за граѓаните. значи, полна поддршка и ние две ќе гласаме за овој амандман. Благодарам.

Бесим Догани: Благодарам госпоѓо Јаневска.

Да ви кажам дека и ова е реплика. Во ред, имавте право нема никаков проблем.

Тале Герамитчиоски има збор, повелете.

Тале Герамитчиоски: Благодарам.

Станува збор за два исти амандмани кои што се за иста проблематика и затоа се јавив за збор. Значи, јас нема да го злоупотребувам времето. Со амандманот сакавме да ви привлечеме вниманието. Свесни сме дека не може да се направи алтернативен пат така лесно, ама да знаете дека безбедноста на автопатите од тие причини е страшно загрозувана. На неколку места има пробив на оградата во кој што се движат и други видови на возила од локалните места кои што значително ја загорзуваат безбедноста на сообраќајот на автопатите. Значи, посебно се критични делниците на Велес - Скопје во кој што треба на одредени делници да се обезбеди алтернативни патчиња за сообраќајни сретства на кои што местото не им е на автопатот, само заради безбедноста на сообраќајот. Недозволиво е на влезот на Скопје да имате цели патчиња направени од страна на диви објекти кои што влегуваат директно на автопатот и многу често го пробиваат. Значи, сакаме да ви обратиме внимание на безбедноста на сообраќајот. Јас за тоа зборував кога ја правите новата верзија на законот, мора надлежностите кој го одржува автопатот, кој се грижи за инвестирање за одржување на автопатот строго да се прецизира и да се бара одговорност. Благодарам.

Бесим Догани: Ви благодарам господине Герамитчиоски.

Да имате право, двата амандмани се со иста содржина, со слична содржина и затоа му

дозволив на господинот Тале да дискутира заедно и за тој амандман.

Господине Николов, повелете имате збор.

Марјанчо Николов: Благодарам.

Се јавувам во поддршка на амандманот и мислам дека заменикот министер и Владата во целина не направиле добра проценка околу ова законско решение, иако се обиде заменикот министер да се извади на европските директиви, сепак не е така. Сега, во ситуација кога Владата не може да обезбеди алтернативни патишта е законски обврзана, го наоѓа најлесното решение, избришете го тоа, "алтернативен пат", затоа што не било дефинирано како поим, а при тоа нанесувајќи им штета со таквото решение на голем број на граѓани на Република Македонија, кои ако не сакаат да го користат автопатот, можеа да го користат алтернативниот пат.

Се работи за стариот патен правец Скопје - Велес, кој неznam од кои причини до сега не е ставен во функција. Дури и да не постои законско решение, мислам дека е обврска на Владата да го оспособи овој пат за сообраќај, па кој сака нека го користи автопатот, а кој не сака ќе го користи алтернативниот пат.

Не можете како Влада да ја избегнете обврската да го правите тој пат, само затоа што не постои обврска во Законот. Затоа, апелирам до колегите пратеници да го поддржат овој амандман. Не е точно дека не е во согласност со директивите на Европската унија, да не ја читам тука директивата каде се бараат високи технички стандарди за да може да се наплаќа патарината. Владата дури и да нема законска обврска мора да го оспособи тој патен правец.

Со минимални средства добива уште една сообраќајница која ќе биде многу значајна и граѓаните нека одлучат дали ќе одат по алтернативниот пат или по автопатот. Имаше обиди од граѓаните на Велес да потпишуваат петиција да се направи патот и да не се плаќа патарината. Но, повторно останува на нас како пратеници, бидејќи Владата не го прифаќа амандманот, да го поддржиме амандманот и да остане ова прашање. Но, и да не помине амандманот, апелирам до Владата овој патен правец да го стави во функција.

Бесим Догани: Благодарам господине Николов.

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

Пред да го ставам амандманот на гласање, ги повикувам пратениците кои ја напуштија салата да се вратат во салата.

Уште еднаш ги повикувам пратениците кои се надвор од салата да влезат, а пратениците кои се во салата да ги завземат своите места.

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

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

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 59 пратеници, 20 гласаа за, 2 воздржано, против 37.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 10 за додавање нов став 2 по ставот 1, поднесен од пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

Има збор пратеникот Тале Герамитчиоски, повелете.

Тале Герамитчиоски: Амандманот го повлекувам.

Бесим Догани: Амандманот е повлечен.

Отворам претрес по амандманот за додавање нов член 12-а, по членот 12 под архивски број 07-2830/3 поднесен од пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

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

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Во присуство на 61 пратеник гласаа 57 пратеници, 11 гласаа за, нема воздржани, против 46.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за додавање нов член 12-а по членот 12 под архивски број 07-28307 поднесен од пратениците Верица Филипова, Тале Герамитчиоски и Никола Куркчиев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, повелете.

Скендер Палоши: Амандманот не се прифаќа.

Бесим Догани: Владата не го прифати амандманот.

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

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласаа 62 пратеници, 12 гласаа за, нема воздржани, против 50.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Продолжуваме со претрес по Текстот на предлогот на законот.

Молам кој бара збор? (Никој)

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

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласаа 62 пратеници, 53 гласаа за, нема воздржани, против 10.

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

Почитувани дами и господа пратеници, тука ја прекинувам денешната работа.

За продолжението во понеделник ќе бидете на време известени.

Благодарам.

(Седницата прекина со работа во 17,10 часот)