

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Третото продолжение на Деведесет и четвртата седница на Собранието на Република Македонија, одржана на 26 април 2005 година

Седницата се одржа во Собранието на Република Македонија, сала 1, со почеток во 11,00 часот.

Седницата ја отвори и на неа претседаваше Љупчо Јордановски, претседател на Собранието на Република Македонија.

Љупчо Јордановски: Ги молам пратениците да влезат во салата.

Почнуваме со работа во 11,00 часот, а повторно не нема.

Почитувани пратеници продолжуваме со работа по 94-та седница на Собранието на Република Македонија .

Пратениците: Зоран Томиќ, Есад Рахиќ, Елеонора Петрова-Митевска, Ангелка Пеева-Лауренчиќ, Лилјана Поповска, Андреј Жерновски, Зоран Крстевски, Орданчо Тањев, Љубчо Георгиевски, Абдулади Вејсели, Љубе Бошковски, Петар Наумовски, Ганка Самоилоvsка-Цветанова, Ванчо Георгиев, Али Ахмети, Теута Арифи и Рафис Алити ме известува дека се спречени да присуствуваат на седницата.

Следните точки на дневниот ред се Предлог на закон за уставните и Предлог на закон за извршување.

Бидејќи предлагачите на овие закони се Министерството за правда, а како што знаете од јавните медиуми и министерот и заменикот министер се во Хаг. Затоа ќе поминеме на точката 26.

Минуваме на точката 26 - Предлог на закон за здравје на растенијата.

Дали претставникот на Владата е тука?

Процедурално има господинот Жарко Караџоски.

Жарко Караџоски: Почитуван претседателе, од името на пратеничката група, нема координатор, значи можам да зборувам.

Љупчо Јордановски: Можете.

Жарко Караџоски: Тоа да го расчистиме. Би сакал да се договориме по однос на денешната работа на седницата. Сакам да ве известам претседателе, дека ВМРО-Народна партија, поточно пратеничката група има обврски во 17,00 часот. Јас би сакал да ве замолам денешната седница да трае до 17,00 часот, доколку нормално вие се согласите, затоа што во 17,00 часот имаме активности и буквално цела пратеничка група ќе биде отсутна. И за да не работиме без опозиција, би ве замолил да го уважите тоа.

Љупчо Јордановски: Сега нема да ја кажам мојата одлука, кога ќе дојде 17,00 часот, ќе ја кажам.

Дали претставникот од Министерството за земјоделство, шумарство и водостопанство е тука? Не. Нема претставник.

Овие две точки ќе ги ставиме на крај, тоа е правилото.

Господине Кошутиќ вие сте на ред. Мило ми е што сте тука, барем нешто да сработиме.

Минуваме на точката 27 - Предлог за донесување на закон за трансформација на Јавното претпријатие "Македонски железници" Ц.О. Скопје, со Предлог на закон.

Господине Кошутиќ што значи Ц.О?

Дејан Кошутиќ: Целосна одговорност.

Љупчо Јордановски: 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.

Кој бара збор?

Дејан Кошутиќ: Почитуван претседателе, почитувани пратеници, денеска на дневен ред се два закони кои се од витално значење не само за железничкиот сообраќај во Македонија, туку и генерално за транспортната инфраструктура во Македонија. Имено, сегашнава точка носи име Предлог закон за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници. Овој закон е правно заокружување на еден процес кој трае веќе 10 години. Во изминативе две ипол години Владата имаше интензивни активности околу довршувањето на овој проект, трансформација на Македонски железници кој по мисијата во 2004 година е применуван во Проект реформи во Македонски железници. Во 2003 година Владата на Република Македонија донесе заедно во соработка со Мисијата на Светска банка акционен план кој во детали и во предвидени чекори го предвидува развојот на довршувањето на Проектот трансформација на Македонски железници. Според тој акционен план се предвидува поделба на сегашното јавно претпријатие Македонски железници во два нови ентитета, тоа е Јавното претпријатие Инфраструктура кое треба да остане во целосна државна сопственост со можност за склучување на одредени договори за изградба на одредени сегменти на инфраструктурата и идната компанија АД Македонски железници Транспорт која секако во прв период ќе биде во 100% државна сопственост со можност за влез на приватен капитал. Она што е вредно да се истакне е тоа дека моделот за трансформација кој беше предмет на многу дискусии во 2003 година е резултат на целосни анализи и согледувања на примери на трансформации кои се воде пред се би кажал во државните железници на југоисточна Европа и поточно државните железници во нашето блиско опкружување. Не би се навраќал на минатото, бидејќи е многу неблагодарно да се враќате 10 или 15 години во минато за да го најдете изворот на проблемите кои настанаа во

Македонските железници и кои ја доведоа Компанијата во состојба во која ја доведоа. Она што е благородно е да се обидете да изнајдете решение и Компанијата да ја извадите од таа криза и да ја создадете предуслови за работење според новите и економски и социјални и технолошки достигнувања. Она што исто така е вредно да се истакне е тоа дека работната група која работеше на реализација на процесот на трансформација на Македонските железници даде силни усилби за зголемување на максимална транспарентност на целиот проект. За ваша информација на почетокот на формирањето на Работната група декември 2002 година и првата мисија на Светска банка во февруари 2003 година, ние започнавме покрај владините активности и меѓуресорски активности, започнавме и соработка со сите релевантни субјекти кои биле директно, или индиректно врзани во Проектот на трансформацијата на Македонски железници. Тоа е делот на стручната јавност во Македонија која е засегната со проблемот на Македонски железници и нејзината иднина и секако синдикалните претставници на вработените во Македонски железници, со тоа што нашата соработка и комуникација беше во насока на разговори и комуникација со сите синдикати кои се регистрирани во Македонските железници. Март 2003 година, значи ќе спомнам неколку битни активности кои ги опишуваат активностите во изминативе две ипол години, секако за останатите детали кои пратениците би ги интересирале, јас стојам на располагање, така што во текот на дискусиите би можеле да размениме прашања и одговори. Меѓутоа она што е вредно да се истакне како еден од главните проблеми на состојбите во Македонските железници е нејзиното финансиско долгување, односно генерано нејзината финансиска состојба. Во април 2003 година по успешните преговори со Унијата на Меѓународните железници успеавме да постигнеме на општо задоволство глобален договор со 21 странска железница за периодот од 1991, значи долгувањето за периодот од 1991 до 1995 година, каде што успеавме во тие преговори да издејствуваме 51% дисконт и 3,26% камата на отплата на долгот кон странските железници.

Она што е вредно исто така да се истакне е дека целиот овој процес во изминатите две ипол години беше во целосна соработка со експертите на Светска банка за било кој сегмент, за било која фаза од реализацијата на Акциониот план. Во септември 2003 година започнаа подготовките за изработка на Законот за железници, така што после три, или четири прегледувања на текстот на Законот, прегледување во смисол на дистрибуција на текстот на Законот на релевантните субјекти кои ги споменав на почетокот на излагањето, дојдовме во ситуација да добиеме драфт верзија на Законот во јануари 2005 година и да дојдеме во ситуација да го пуштиме во владина процедура, односно процедура која потоа ќе дојде пред вас овде во Парламентот.

За еден момент кој е вреден да се истакне беше и поставен како прашање на одредени пратеници на една од парламентарните комисии беше прашањето зошто се носи овој закон за трансформација на Македонски железници, а не целосно со Законот за железници. Законот за трансформација на Македонски железници кој денеска е пред вас овде на дневен ред е всушност делот кој е издвоен од Законот за железници кој исто така помина на владина процедура и кој е наредна точка денеска на дневен ред на овој Парламент, меѓутоа закон кој ги дефинира оние активности кои се конкретно фокусирани на дореализацијата на Акциониот план, односно дореализацијата на започнатата трансформација на Македонските железници. Бидејќи законот за железници е во план да оди во две фази, денеска ќе биде на вашиот дневен ред во прва фаза за да се добијат на време и за да се остварат правните можности за да се реализираат одредени активности кои се предвидени со Акциониот план, сметавме дека и Законот за трансформација кој ќе биде посветен на тие активности да биде оформен во законот за трансформација на Македонските железници. Законот за трансформација на Македонски железници успешно помина на сите три комисии релевантни во Парламентот, со тоа што мислам тоа веќе ќе биде во наредната фаза на оваа точка за разгледување на амандманите, амандманите од пратениците кои беа искажани на комисиите во парламентот беа прифатени секако од наша страна, од страна на Владата од проста причина затоа што на сите три комисии се водеше максимално конструктивен дијалог и максимално конструктивна дебата врз основа на која и дојде до оформување на овој текст кој денеска е на дневен ред на Парламентот.

Не би сакал повеќе да должам, бидејќи кога треба да говорите за Македонски железници, може да говорите и 10 часа бидејќи се работи за еден комплексен проект. Јас сега сакам да се обидам со кратки дообјаснувања, или моменти кои ја отсликуваат трансформацијата да ве информирам, со тоа што во текот на дискусијата би можел да ве информирам за одредени детали од активностите во изминатите две ипол години и да размениме мислења.

Љупчо Јордановски: Кој бара збор?

Има збор господинот Томе Тромбев.

Томе Тромбев: Почитуван претседателе, почитувани пратеници, како што кажа и заменикот министер, може многу време да се зборува за Македонски железници и пак да се каже многу малку. Меѓутоа, јас ќе се потрудам во кратки црти да го кажам и мојот став и ставот на пратеничката група на СДСМ. Имено, Македонски железници, е во рамките на железничкиот сообраќај во Република Македонија е единствен техничко-технолошки систем и како таков железничкиот сообраќај е под капата на Јавното претпријатие Македонски железници во Република Македонија. Меѓутоа, тука во оваа прилика би сакал да кажам дека Македонските железници не се само

национален систем, тие се и меѓународен систем. И во сите овие години од 1990 година па до денес со промена на политичкиот систем, а исто така и економскиот систем функционирањето и работењето на овој значаен транспортен сегмент не беше сообразено со промените кои што настанаа во општеството и економски не беше разрешен, а исто така и во целиот претходен период акумулира големи финансиски проблеми. Впрочем и минатата година во октомври ова Собрание разгледуваше еден закон за гаранција на Република Македонија со кој што Републиката застана зад подмирувањето на конвенциските обврски на ЈП Македонски железници што го истакна и заменикот министер. Ако се навратиме наназад во целиот претходен период главната причина за тешката економска состојба во Македонски железници е опаднатиот обем на работа. Тој имаше нормално свои причини, од 1990,1991 година, сите политички случувања кои што беа во овој регион имаа своја рефлексija и на ова наше јавно претпријатие, како што кажав кој што не е само национален систем, туку е и дел од меѓународниот систем.

Сите промени, како што беа воведените санкции со резолуциите на Обединетите нации за ограничување и забрана на превозите кон СР Југославија во втората половина од 1992 година, воведеното ембарго од страна на Република Грција во февруари 1994 година, имаа значајно влијание на меѓународниот транзит низ Република Македонија. Исто така, војните на териториите на поранешните југословенски републики, Косовската криза и нарушената безбедносна состојба во Република Македонија во 2001 година, имаа значајно влијание до нарушување на стопанските активности, напуштање на традиционалните транспортни текови, а сето тоа резултираше со драстично намалување на вкупниот обем на транспорт што имаше тешка последица по финансиските состојби на Јавното претпријатие “Македонски железници”.

Инаку зборувајќи за “Македонски железници” зборуваме за еден транспортен систем кој има 130 годишна традиција во Република Македонија. Имено, и транспортната железничка инфраструктура датира од 1873 година кога е изграден и првиот железнички правец Солун-Скопје. Оттука почнува градбата на железничката транспортна инфраструктура, се поврзува во продолжение правецот Табановце - Скопје, потоа се прави делот Битола - Креница за што и господинот Спиро Мавровски како битолчанец, во своите наврати апелираше тој транспортен правец да се отвори и одново да се овозможи сообраќај, имајќи предвид дека и грчките железници го обновиле транспортниот правец до Лерин. Тоа ќе значи поврзување и можност за инвестиција на грчките инвеститори во Битола. Тоа е многу значајно прашање за нас од Битола. Понатаму продолжува изградбата на транспортната инфраструктура во Македонија, така што последниот транспортен правец кој е комплетно направен, е Горче Петров - Кичево, во

1969 година. Така што, целата транспортна инфраструктура се гради во еден период од 80 години. И за жал од 1969 година, освен оној дел кај Кратово, делот од Коридорот 8 кој до ден денес не е во функција, а за жал, дадени се големи финансиски средства за тој патен правец, околу 130 или 140 милиони долари се инвестирани, а за жал тој транспортен правец до денес не функционира. Гледаме напори од Владата на Република Македонија тој транспортен правец да се продолжи, еве се најавуваат концесии, меѓутоа сеуште е доведен под знак прашање овој транспортен правец. Инаку, како инвестиција, таму се вложени, како што кажав, големи средства. Меѓутоа, кога инвестицијата не се враќа, тогаш тоа е загубена инвестиција.

Инаку трансформацијата на железниците во Република Македонија не е нешто ново. Во целиот претходен период од 1945 година, на некој начин се трансформирале во повеќе наврати “Македонските железници”. Во 1945 година се организирани како Државна дирекција за “Железници” - Скопје, во рамките на Сојузната управа. Понатаму во 1963 година во Железничко транспортно претпријатие - Скопје. Понатаму во 1977 година, согласно Уставот од 1974 година се трансформираат во Железничко транспортна организација, така што овој статус го имаат од 1989 година, со одлука на Собранието на Република Македонија, стануваат Јавно претпријатие и како што кажав, претпријатие чие значење не е само од национален карактер.

Постојната состојба во Јавното претпријатие “Македонски железници”, како што кажав, е многу тешка. Имате кумулирано доста финансиски обврски. Во почетокот на 1998 година беше донесен нов Закон за “Македонски железници” кој до ден денес сеуште функционира. Во тој закон, покрај другото се содржани одредби со кои требаше да се регулира економскиот однос на “Македонските железници” со државата што од друга страна пак требаше да придонесе за подобрување на економската и финансиската состојба во Јавното претпријатие “Македонски железници”. Меѓутоа, за жал, овие законски одредби ниту во 1999 година па се до денес не се применети односно во Буџетот на Република Македонија не се одделени средства кои беа потребни за нормално функционирање на Јавното претпријатие “Македонски железници”, особено во делот на инфраструктурата. Пресметките покажуваат дека годишно потребите за корекција и за реконструкција на пругите во Република Македонија кои се многу застарени, потребни се околу 25 милиони евра за нормално функционирање. Инаку, овој систем секоја година, се повеќе и повеќе застарува, така што не само инфраструктурата, туку и превозните средства застаруваат и нивната амортизација е голема, некаде и до 60%. Единствено добра, на ниво на квалитет на европски услуги е инфраструктурата и превозните средства на патниот правец на Коридорот 10.

Инаку, Јавното претпријатие “Македонски железници” во целиот овој период, како што кажав, бележи финансиски загуби, намален промет, особено во однос на превезените патници од 1990 година има пад од околу 20%. Денешниот процент на превезени патници, во однос на превезените патници од 1990 година е околу 20%, што покажува дека пет пати од тогаш е намален превозот на патници, а повеќе пати дури и до десет пати е намален превозот на стока. Нормално, тука како најголемо влијание имаше и превозот на нафтата, во претходниот период, меѓутоа сега со отворање на новиот нафтовод, се намали и тој промет, така што во овој период и превозот на стока е сведен на минимум.

Бројот на вработени, едно прашање кое во претходниот период доста ја брануваше македонската јавност. Во 2004 година е најмалку досега бројот на вработени кој го имало ова Јавно претпријатие. Подготвувајќи се за оваа седница најдов податоци дека во 1989 година Јавното претпријатие “Македонски железници” имало 9275 вработени. Во 1990 година, само една година подоцна има 6024 вработени. Така што најголем број на вработени имало во 1989 година и ослободување на дел од вработените што на некој начин, поголемиот број на вработени одат во пензија, потоа по други начини со природен одлив по важечките законски прописи.

Денес ситуацијата е таква што во Јавното претпријатие има околу 3600 вработени. Еве добивме информација дека смалување бројот на вработените е за овие вработени кои во претходниот период беа технолошки вишок. Се надевам дека бројот на вработени во наредниот период нема драстично да се намалува, макар што една студија за една железничка компанија во Америка покажува дека по ист обем на работа, финансиски обем на работа, една америчка компанија, за разлика од нашата, има само 281 вработен. Тоа покажува колку неефективни се “Македонските железници”. Меѓутоа, се надевам дека оваа состојба во наредниот период ќе се подобрува.

И конкретно за самиот закон, ние како пратеничка група на СДСМ, ќе го поддржиме. Ние имавме неколку амандмани за подобрување на самиот закон. Јас се надевам дека заменикот министер ќе ги прифати и со тоа ќе се разреши еден голем проблем на Македонската држава. Тоа е железничкиот транспорт, железничкиот сообраќај кој во претходниот период наталожи големи финансиски проблеми и со ова решение што сметаме дека е соодветно дека ќе продолжи да работи ефикасно се до надминување негативните финансиски состојби.

Благодарам.

(Со седницата продолжи да раководи Слободан Најдовски, потпретседател на Собранието)

Слободан Најдовски: Благодарам господине Тромбев.

Со оглед на тоа што некои од пратениците се пријавија во текот на дискусијата на господинот Тромбев, дали е некој за реплика, или за дискусија.

Нема за реплика.

Продолжуваме со расправата.

Збор има пратеникот Драго Шајноски.

Драго Шајноски: При предлагање на нов закон, обично предлагачот, најчесто Владата претставувана од соодветните министерства, го доставува законот до Собранието, при што секогаш дава, најчесто клиширано образложение, зошто законот се носи. Денес сакам да зборувам токму за образложенијата што ги пратат предлозите на законите, а во тој контекст и за образложението што е дадено за овој закон, Закон за трансформација на Јавното претпријатие “Македонски железници”.

Во принцип сите промени што се прават на некој систем имаат за цел да ја подобрат работата на истиот. Ако на време не се направат вакви промени, тогаш тоа значи дека тој систем нема да биде способен да се прилагоди на новата околина и новите барања од него и со текот на времето системот ќе постане бескорисен заради неговата неадаптибилност за да на крајот истиот се распадне. Добро познавање на функционирањето на некој систем подразбира познавање на законите по кои се однесуваат клучните големини, како од околината, така и од системот. Од однесувањето на овие клучни големини може да се заклучи дали некој систем е тековно добар т.е. се исполнува целта. Може да се предвиди и однесувањето на системот при други услови. Предвидувањата најчесто се извлекуваат од симулации кои се прават врз теоретски модел од предметниот систем.

Сметам дека и во образложението на овој закон требаше на кратко да се даде извадок од студијата каде ќе се посоча вредностите на клучните големини до носењето на законот и нивните очекувани вредности после примената на законот. На ваков начин ќе се имаше јасен увид дали системот после промените ќе оди кон подобро, или не, и ќе имавме ефикасна локација на грешките и нивна евентуална исправка. Во исто време ќе имавме и оценка за квалитетот на завршената работа, како од експертите, така и од државните органи. Значи точно ќе се знаеше кој колку квалитетно ја сработил својата работа.

Во конкретниот случај имаме еден општествено-економски систем, наречен Јавно претпријатие “Македонски железници”. Овој систем е во тешка положба. Економски речено тој константно е во загуба, а технички кажано овој систем тежи кон распад.

Со законот за трансформација Владата нуди спас на овој систем со тоа што го поделува на две фирми т.е. два система. Едниот е Јавно претпријатие и инфраструктура, а другото е Акционерско друштво - транспорт.

Овој предлог на Владата содржан во 14 членови, подразбира дека после поделбата двата системи би работеле позитивно т.е. двете фирми би успеале да се носат со ново настанатите околности. Инаку зошто би се предлагал токму овој модел. Но, за ова во образложението не се говори. Не се спомнуваат никакви анализи и студии врз основа на кои се дошло до ова решение. Не се покажува кои големини ќе се подобрат со новиот закон, системот да работи позитивно. Кога во образложението би ги имале овие податоци и ние полесно ќе бидеме убедени во квалитетот на законот, а и власта ќе може да следи каде и дали згрешила.

Не само во ова образложение, туку скоро сите образложенија на закони дојдени во овој Парламент се формални, сувопарни и клиширани. Се предлагаат закони без притоа да се достави нужен преглед од претходно изработената студија спрема која се одлучиле на донесување на тој закон. Најчести образложенија се дека законот се носи заради тоа што бара ММФ, или од потреба на усогласување со Европската унија, или дека законот е реформски, дека е во согласност со многу држави во Европа итн. Вакви образложенија ми даваат за право да заклучам дека законите, посебно реформските од економската област, се носат без сериозни анализи и студии и дека главен мотив при носењето е да се подобри уметничкиот дојам за Владата пред Европската унија и граѓанството. Но, ниту за граѓаните, ниту за Европската унија не е пресуден бројот на донесените реформски закони за една влада да биде прифатена како успешна и реформска. Пресуден е резултатот од тие реформски закони. Пресуден е фактот дали од примената на новите реформски закони има економски ефекти кои позитивно се одразуваат врз стандардот на луѓето. Само тоа ќе не одведе во Европа и ќе направи среќни граѓани. Затоа, предлагам во иднина, во образложенијата за носење на законите, секој пат да се дава најнужен извадок од студијата кои нужно мора да се направат пред да се предложи некој нов закон. Во таа смисла, истото се однесува и за тој закон. Значи има и некои новитети токму во ова образложение, но мене ми смета тоа што нема кратки податоци од студијата.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Шајноски.

Збор има пратникот Жарко Караџоски, а потоа пратникот Благој Голомеов.

Повелете господине Караџоски.

Жарко Караџоски: Благодарам господине потпретседателе.

Почитувани колеги, толку најавуваната трансформација на Јавното претпријатие "Македонски железници", конечно еве дојде со предлог за донесување на закон во Собранието, каде што откако овој закон ќе се усвои треба да почне и таа трансформација на еден проблем кој повеќе години ја мачи Република Македонија.

Кога се предлага едно вакво крупно решение на еден проблем кој предизвикува интерес во јавноста, нормално е да има и дискусии и различни мислења итн.

Јас би сакал да се осврнам на овој проблем затоа што сите ние сме сведоци дека повеќе од една година, можеби нешто помалку бевме сведоци дека, особено вработените, се случуваа чести штрајкови со одредени барања каде што тие барања претежно беа правата од работен однос, исплата на плати итн. Меѓутоа, имаше и такви штрајкови што самите вработени бараа решенија односно бараа начин Владата да изнајде можност, ова Јавно претпријатие на некој начин да профункционира и да проработи, а не само да предизвикува загуби.

Нормално се очекуваше по изборите да следи еден ваков закон затоа што пред избори, ова е сепак жешка тема, за да нема такви реакции сепак некој рејтинг остане на некого иако можеби беше најактуелно во месеците јануари и февруари Владата да излезеше со едно конкретно решение од кое може подетално да се види што ќе се случува во ова претпријатие.

Најпрвин би сакал да укажам на една забелешка, не би рекол до Министерството за транспорт и врски, туку до комплетната Влада, затоа што многу пати и во самиот овој закон ако се чита и образложението и она што сега заменик министерот го кажува, цело време Владата се повикува на Акциониот план кој е изготвен во Рамките на Владата по однос на ова прашање со кој Акционен план се предвидува решавање на проблемите кои се случуваат во ова претпријатие и не само во делот на трансформацијата, туку и во делот на она што значи право од работен однос, она што значи технолошки вишок и слично.

Јас како претседател на Комисијата за финансирање и буџет на една наша седница на Комисијата кога разгледувавме еден закон со кој Република Македонија се задолжуваше кај Светската банка по однос на покривање на одредени загуби во Јавното претпријатие побарав и не само јас како претседател, туку и Комисијата со свој став, побаравме да ни биде доставен тој Акционен план за Македонски железници за да ние како пратеници, бидејќи на некој начин со изгласувањето на овој закон и ние ја делиме судбината со ова Јавно претпријатие. Побаравме да ни биде доставен тој Акционен план за да имаме комплетен увид во она што Владата планира, еве што се случува во ова Јавно претпријатие. Морам да признам дека до ден денес тој акционен план не е добиен иако тогаш имавме ветување од господинот Џемали Мехаззи кој тогаш беше државен секретар во Министерството за финансии, а сега веќе министер за транспорт и врски.

Сега, кога зборуваме за една ваква тема произволно кажуваме од прилика што има во тој Акционен план иако јас лично не сум свесен освен она што го гледам овде во делот на трансформацијата на Јавното претпријатие.

Според мене, најголемиот проблем и за Владата, но и за сите нас, е токму што ќе се случува со вработените. Таму има голем дел на вработени кои на некој начин ќе го платат највисокиот цех односно највисоката цена на еден ваков закон, на една ваква трансформација и лошо е што Владата отпочна со решавање на прашањето на превработеноста пред да биде донесен еден ваков закон. Просто кажано подобро е да се ослободиме од вработените на еден начин кој Законот за работни односи и другите закони од таа сфера предвиделе со технолошки вишок да се ослободиме од оној проблематичен број на вработени според оценката на Владата, пак ќе кажам, во тој акционен план и откако тој проблем ќе биде решен да се прави една трансформација каква што сега Владата ни предлага. Иако сметам дека тој пристап е погрешен, дека имаше многу подобри решенија за да нема нарушени односи ниту во делот на вработените ниту во самото јавно претпријатие. Меѓутоа, тоа е тоа, Владата го избра тој чекор, на крајот на краиштата самата ќе ја сноси одговорноста од она што од сето ова ќе произлезе.

Според овој закон Јавното претпријатие - Македонски железници се трансформира во две претпријатија, едното ќе биде јавно претпријатие, тоа значи и понатаму останува јавно претпријатие за железничка инфраструктура - македонски железници и друго ќе биде Акционерско друштво за транспорт значи приватизирано претпријатие Македонски железници - транспорт АД - Скопје.

Оваа формула не е од вчера, сигурно не ја измисли Владата, некој претходно го правел на сличен начин, меѓутоа, и на лаик, не мора да е голем стручњак, ќе му биде јасно дека начинот на кој се приватизира односно се дели ова претпријатие во два дела е со една одредена цел едното поточно она што ќе го носи името Акционерско Друштво, сепак ќе биде најголемото жртвено јагне.

Во овој закон не се кажува како ќе бидат преземени вработените. Значи, нема никаква најава колку вработени ќе останат во Јавното претпријатие со инфраструктура, колку од нив ќе преминат во транспорт. Можеби по некоја логика оној кој работел и бил поврзан на некој начин со транспорт ќе оди во транспорт, оној кој бил поврзан со инфраструктурата ќе оди во инфраструктурата, но тоа не мора да значи дека е правило за тоа што тука има и администрација, има одредени служби кои можат да одат и ваму и таму. Но, факт е дека најголемото жртвено јагне ќе биде токму Акционерското друштво затоа што најголемиот проблем во досегашните изминати години за кои сме сведоци е токму транспортот односно сите прашања поврзани со транспортот.

Ако проанализираме зошто Јавното претпријатие - Македонски железници прави загуби, многу јасно произлегува, значи во овој закон не е кажано некое образложение, јас се потсетувам на оној закон каде ја задолживме Република Македонија за покривање на загубите, имаше едно образложение малку поопширно отколку овде во

кое се кажуваше дека јавното претпријатие продуцира загуби од година во година и дека најголемиот проблем е токму во транспортот, во смисла на тоа Јавното претпријатие да ја изгуби онаа работа односно дејност која ја имаше пред распадот на СФРЈ со нерегулираните односи помеѓу старите, да не речам пазари, но да речам клиенти или партнери, така што се ограничи на еден мал дел каде треба да го обавува транспортот во смисла на тоа онака како што таа шема предвидуваше без реорганизација од ден на ден правеше загуба.

Македонски железници и вака поделени и понатаму тешко ќе опстојува доколку како Влада или како држава не преземеме посериозни напори во смисла на тоа како таму да ја подобриме состојбата, поточно како да се обезбеди оној основен дел од работа кој нема да продуцира загуби. Сите сте сведоци дека еве да се прашаме сами пратениците и поголем дел од граѓаните кога последен пат патувале со воз, буквално сите заборавиле. Или што од транспортот се транспортира низ Македонски железници освен онаа транзитна нафта која врви од јужниот сосед, некоја посериозна работа нема. Затоа е многу тешко кога вие ќе издвоите едно акционерско друштво за транспорт и кога ќе му го натоварите оној дел од вработени кои на некој начин ќе преминат тука, без некоја стратегија и без некоја поддршка од страна на Владата, тешко ова претпријатие дека ќе го остварува основниот обртен капитал за да може да ги задоволува основните трошоци.

Затоа мислам, тоа е мое мислење, не мора да значи дека сум во право, дека ваквото претпријатие ќе биде жртвено јагне. За разлика од него Јавното претпријатие со самиот поим Јавно претпријатие ќе има поголеми гаранции затоа што основач е сепак Владата на Република Македонија. Во делот на инфраструктурата мислам дека ќе има малку подобра состојба и мислам ако нешто остане од железниците, тоа ќе остане.

Јас морам повторно да нагласам читајќи го концептот на Законот за кој сега не сакам да се држам по членови, кога ќе дојде претрес по текстот веројатно ќе се вклучам, меѓутоа, гледајќи го начинот на кој се приватизира Македонски железници, таму нема одредба со која би се дала можност на вработените по некакви повластени услови да учествуваат во приватизацијата. Ако земеме во предвид дека многу слични организации или во многу слични претпријатија, па да не речам сега во Законот за установи кој го носиме, во делот на установите каде буквално се дава некаква можност или во оној закон за приватизација на претпријатијата каде скоро во сите тие закони се даваше можност во процесот на приватизација да учествуваат и вработените со одреден лимит, со одредени повластени стапки, а тие сами да одлучат дали ќе сакаат да се вклучат или не, овде тоа го нема. Овде имате единствена можност, тоа е да се изврши продажба на дел или сите акции преку тендер на одреден инвеститор,

значи тоа е моделот, можеби Владата има веќе јасни пораки кој е тој инвеститор, можеби некој е во фаза да ја добие таа привилегија затоа што ако се види членот 6 ќе се види каде Владата односно предлагачот зборува дека преку тендер ќе биде таа приватизација или на некој друг начин утврден со закон, а не зборува за друг начин, тука е можно многу јасно да има некој привилегиран купувач кој во целата ситуација може да биде апсолутно привилегиран, но сепак ќе кажам на штета на вработените.

Ние, почитувани колеги, до ден денеска не знаеме каква е судбината со вработените, што таму се случи, дали се исплатија тие технолошки вишоци, по која висина и како тој процес воопшто заврши затоа што на некој начин состојбата малку се смири, но доколку тоа не е завршено, неznam после овој закон да не се повтори истото.

Кога се предлага еден ваков закон, мислам дека требаше Владата да се потруди да ни каже во делот на вработените колку од прилика планира да задржи вработени во Јавното претпријатие, колку да бидат пренасочени во она Акционерско друштво и дали воопшто има намера да ги пренасочува таму, дали би имала обврска при таа приватизација дали ќе биде на тендер или на друг начин, како што кажува предлагачот, дали ќе има обврска оној кој ќе учествува на тендер, кој ќе го купува тој дел од претпријатието, дали ќе има обврска и да преземе одреден број на вработените. Тоа треба да се каже во еден ваков закон за да самите вработени знаат што ги чека.

Вака како што стои во Законот, според мене, јасна е намерата дека Владата нема намера да се занимава со вработените, едноставно најверојатно ќе заврши со она технолошки вишок, исплата според законот иако најавуваа, самата Влада најавуваше колку плати колку што предвиде законот, па потоа беа искажани некои други средства кои биле дадени, но до ден денеска ниту имаме информација што е направено тука, ниту македонската јавност знае нешто поконкретно.

Овој закон, според мене, мислам дека нема да ги реши проблемите. Ова е само еден почеток кој можеби требаше многу години порано да биде направен, ова е само еден почеток на решавање на некаков проблем, дали ќе биде решен ќе покаже времето затоа што не е само проблемот со тоа како јавното претпријатие ќе биде трансформирано, проблемот е многу посеопфатен, а јас го кажав тоа во воведниот дел дека треба да се обезбеди работа на ова претпријатие, независно дали ќе биде АД или јавно претпријатие со некоја поголема улога на Владата во смисла на овозможување пазари, во смисла на овозможување на слободна комуникација односно поврзување со останатите делови кои до вчера ги користевме.

Затоа, почитувани колеги, јас на ваквиот закон не можам да дадам поддршка, ќе бидам воздржан при гласањето се додека не добијам информација како пратеник што ќе се случува со вработените,

дали Владата во тој Акционен план кој овде се потенцира предвидува нешто во делот на тоа дали некој ќе биде задржан на работа, колку ќе бидат од нив задржани на работа и воопшто дали ќе има некаква политика, не би можел да дадам позитивно мислење.

Исто така, еве да не го користам повторно правото за дискусија, во членот 4 овде стои дека овие две претпријатија ќе се поделат во смисла на капиталот, средства, вработени итн., без конкретно да се каже некој план за поделба, а не се кажува кој план, кој ќе го изготви тој план, што од прилика би содржал тој план, значи, се се препушта, ние треба да донесеме еден закон, а да препуштиме со некаква недефинирана политика да овозможи некој кој овде не е дефиниран да го прави тој план.

Значи, би било добро да знаеме кој ќе биде тој што ќе го прави планот и што тој план би требало да содржи.

Кога сме кај членот 9 каде се зборува за ексклузивното право за вршење превоз со кое Владата смета дека со тоа ексклузивно право на некој начин тоа АД, ќе биде заштитено затоа што нема конкуренција, мислам дека не е прецизирано времето на ексклузивното право, затоа што ако не се знае барем во закон колку тоа ексклузивно право би изнесувало во временски период може да трае и кратко, може да трае и долго, но сепак добро е да се знае за и оној што сака да влезе во процесот на приватизацијата, да знае од прилика колку вредиме, ќе го има тоа ексклузивно право, а не да му се случи да го добие тоа ексклузивно право, а по некој месец да му биде одземено.

Сепак кога е во прашање закон треба да има прецизни одредби за прецизни и битни точки односно правила во законот.

Ова е вака накратко, кога станува збор за потребата, кога станува збор за Предлогот за донесување на закон, сметам дека овие забелешки кои јас ги искажав вака ќе имаат многу разбирање доколку во текот на расправата по овој закон Владата искаже расположение да прифати некоја од овие забелешки. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Караџоски.

За реплика е пријавена госпоѓа Лилјана Ивановска.

Лилјана Ивановска: Благодарам потпретседателе, почитуван колега Караџоски, доколку сакате да интервенирате во Законот тоа можете да го направите со амандман и во вашата дискусија рековте дека начинот на продажба на друг начин и тука оставивте простор за шпекулација дека Владата на некој друг начин ќе врши продажба. Меѓутоа, пишува утврдено со закон. Значи, повторно ние пратениците, доколку Владата одлучи на друг начин на продажба, тоа ќе го правиме овде во Собранието со друг закон и се надевам дека до таа ситуација нема да дојде, туку продажбата на транспорт ќе оди преку тендер и дека ќе се најдат заинтересирани

субјекти кои ќе сакаат да вложуваат странски инвестиции во Македонски железници.

Во делот од членот 4 стои дека капиталот, средствата и вработените ќе бидат, согласно планот за поделба, на Владата иако не пишува, има амандмани во кои се надевам дека Министерството за транспорт и врски ќе ги прифати каде стои во амандманите планот за поделба треба да го подготвува и усвојува Владата. Така дискутиравме на Комисијата за транспорт и врски, тоа можете да го видите во Извештајот од таа Комисија секако и амандманите кои беа доставени со овој Предлог на закон.

Од сите прашања кои ги поставивте не поставивте едно многу суштинско прашање, а тоа е прашањето на долгот на Македонски железници кој е огромен и напорите на Владата продажбата на ова гломазно претпријатие да го направи атрактивно токму решавањето на долговите кои беа образложени на Комисијата за транспорт и врски. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам госпоѓа Иваноска.

Господине Караџоски една минута контра реплика.

Жарко Караџоски: Почитувана колешки прашањето на долгот, јас кажав, се решава со други закони каде што ја задолжуваме Република Македонија со разни кредити, ги исплаќаме долговите доколку не може ова претпријатие, ги исплаќа Владата односно Република Македонија. Тоа го спомнав.

Кога стана збор за членот 4, точно дека пишува капиталот средствата, вработените, меѓутоа, кои вработени, колку вработени, со оглед да е отпочнат процесот на технолошки вишок и отпуштање на вработените. Јас убаво кажав дека овој закон доаѓа после оној процес кој Владата го започна со испуштање на вработените. Значи, целта е да се намали што помал број на вработени за да истите после бидат префрлувани ваму или таму. Не е одредба кога стои "вработените" без да се каже колкав е бројот, кои вработени, каде. Немам време, инаку уште ќе зборувам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Караџоски.

Збор има пратеникот Голомеов Благој, а после него господинот Јашари Аднан.

Повелете господине Голомеов.

Благој Голомеов: Благодарам господине потпретседателе.

Почитувани колеги,

Дозволете ми да го искажам својот став и ставот на пратеничката група на Либерално-демократската партија по однос на овој многу краток, но многу значаен закон што денеска се наоѓа пред нас.

Потполно се согласувам со колегата Караџоски дека е ова само почеток на решавањето на

состојбите во Јавното претпријатие Македонски железници, како еден од најголемите системи во Република Македонија. Верувам дека тука, кај никого од нас, нема спротивставени ставови и мислења.

Овој почеток на трансформацијата и заздравување на овој систем требаше да почне, можеби, многу порано. Меѓутоа, тоа е што го имаме.

Инаку, агонијата на Македонски железници не е од вчера, не е од пред една или две години. Мислам дека усложнувањето на состојбите во системот на Македонски железници трае за време на целиот овој наш транзиционен период. Со намалувањето на економските активности, со намалувањето на обемот на производството, едноставно се намалуваше и обемот на работа на Македонски железници. Со тоа се намалуваа приходите, додека пак трошоците и расходите стануваа високи, се создаваа загуби.

Последниот удар на Македонски железници и беше зададен со изградбата на нафтоводот Солун-Скопје, со кој што, некаде околу 15 милиони долари од сигурниот приход на Македонски железници едноставно ги снеса и престанаа да се влеваат во касата на Македонски железници. Така што состојбите во овој наш систем станаа крајно сложени и очајни.

Од година во година Владата нон стоп ги покрива тие загуби, меѓутоа и за вработените и за интересот на вработените пред се и за интересот на Република Македонија, сигурно дека само правото заздравување, ефикасната трансформација на Македонски железници и зголемување на обемот на работа, нејзиното интегрирање во поширокиот регион може да значи сигурност и за вработените и позитивен резултат за Република Македонија.

Ние мораме да тргнеме во либерализација на овој систем на железничкиот сообраќај, бидејќи во спротивно уште повеќе ќе заостанеме на техничко-технолошки план, ќе станеме темно петно во рамките на регионот, ќе не заобиколат главните трансферзали и дури тогаш состојбата ќе биде неповратно изгубена и очајна.

Затоа сметам дека овој закон, што е исклучително краток, меѓутоа ги обезбедува основата за отпочнување на ефикасна трансформација на системот Македонски железници со тоа што претпријатието се дели прво на два дела. На една страна останува како Јавно претпријатие инфраструктурата, со што се оневозможува инсталирање на било какви монополи во иднина, односно монополско однесување на било каков оператор, на било кој оператор кој би влегол и би работел со Македонски железници, со железничкиот транспорт во Република Македонија, а од друга страна се создаваат предуслови да се привлечат странски инвестиции што ни се час поскоро потребни и неопходни за натамошна модернизација на железничкиот сообраќај. Бидејќи, како што реков, технички и технолошки до крај ќе заостанеме и ќе бидеме

неатрактивни, неинтересни за било какви вложувања.

Во таква ситуација, сметам дека проблемот ќе биде уште по усложен, односно тоа ќе биде голем удар за Република Македонија.

Се на се, мораме да му дадеме подршка на овој закон и се надевам дека Владата, со своите идни постапки ќе овозможи, пред се, една транспарентна и ефикасна трансформација во системот Македонски железници.

Да не изгубиме од вид дека имаме еден систем кој не е атрактивен и за кој не можеме да очекуваме дека веднаш, штом ќе покажеме интерес да го приватизираме или да влезе странски капитал, ќе има кој знае каков интерес за влегување.

Па затоа се одредени членови и можности да се дадат одредени привилегии, се со цел, се со цел да се заинтересираат одредени странски инвеститори кои би влегле во рамките на Македонски железници во нашиот железнички транспортен систем, а со тоа би овозможиле негово заздравување, односно негово поефикасно работење, што пред се, ќе биде, пак велам, во интерес на вработените во Македонски железници.

Затоа, сосема на крајот, на кратко да кажам дека во целост ќе го поддржиме овој закон, бидејќи навистина веруваме дека со него започнува трансформацијата и заздравувањето на ова наше Јавно претпријатие. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Голомеов.

Има збор пратеникот Јашари Аднан, а нека се подготви пратеникот Лалчевска Ристана.

Аднан Јашари: Благодарам господине потпретседателе.

Јас сакам да бидам краток и да го искажам своето мислење по Предлогот на законот од страна на Владата.

Факт е дека Предлогот на законот за кој што расправаме е Предлог што по својата содржина, меѓу другото, имајќи го предвид законот, имајќи ја предвид тенденцијата, сакам да кажам дека оваа тенденција е многу голема за трансформација на Македонски железници, што се нуди. Сакам да проговорам за причините на предлагачот поради што се сака да се трансформира ова Јавно претпријатие Македонски железници.

Мојата проценка е дека има две основни причини поради кои што предлагачот го предлага овој Предлог на закон, со што сака да се направи трансформација.

Прво, тоа е поради економските потешкотии во кои што се наоѓа моментално Македонски железници.

Како втора причина е тенденцијата да преку поделбата на ова претпријатие на два посебни субјекти, првото е Јавно претпријатие за железничка инфраструктура, што и понатаму ќе биде во државна сопственост, а како второ е

Акционерското друштво за транспорт на Македонски железници, кое што, во согласност на тоа што е предвидено во иднина, сигурно ќе се приватизира. Токму преку оваа приватизација или би рекол либерализација на пазарот во оваа област ќе се овозможи да продре и странскиот капитал или да има странски инвестиции.

Според мене, ова се двете основни причини зошто предлагачот го нуди овој Предлог на закон преку кој што, како што реков претходно, се сака да се реализира и да се реши еден значаен проблем.

Имајќи предвид тоа што е дадено во текстот на овој предлог, мое мислење е дека сепак, се е предложено во согласност со законските одредби, затоа што трансформацијата на Јавното претпријатие Македонски железници се предвидува да се направи преку планот за поделба, план кој што или во кој што сигурно се предвидува како и на кој начин ќе се направи поделба на имото на постојното Јавно претпријатие, како ќе се направи поделба на средствата или на кој начин ќе се направи поделба на обврските помеѓу овие два субјекти што ќе се оформат после поделбата. Од друга страна, исто така, преку овој предлог се предвидува и начин како ќе се направи приватизација на субјектот што ќе следи после оваа поделба или на Акционерското друштво што ќе следи после оваа поделба, тоа е Акционерско друштво за транспорт на Македонски железници.

Јасно е дека оваа приватизација или дека преку оваа приватизација, што се прави по пат на продажба, целосна продажба или делумна, продажба дел по дел на овој субјект, ќе се овозможи д апродрат странски инвестиции, од причина што и странските инвеститори ќе имаат можност по отворањето на тендерот, тендер што нормално ќе се објави од страна на Владата на Република Македонија, ќе се создаде можност странските субјекти, домашните субјекти да се претстават, да конкурираат во согласност со тоа што се предвидува на отворениот тендер од страна на Владата.

Што се однесува до забелешките на текстот, нормално дека имав забелешки што ги изнесов во текот на работата на Комисијата. За некои од забелешките имам предложено амандмани, за што сигурно ќе се изјасни самиот предлагач.

За крај, моја проценка е дека сепак, овој закон е закон што има голема тежина и, во согласност со текстот што е претставен, мислам дека ги исполнува сите стандарди за што цениме дека треба да се подржат.

Ви благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Јашари.

Збор има пратеникот Лалчевска Ристана, после тоа е господинот Србиновски Илија.

Повелете госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам господине потпретседателе.

Прво, на мислење сум дека законот кој оди во скратена постапка, што е мал, се согласувам дека е мал, има само 13 членови, меѓутоа отвора еден процес што за овој систем Македонски железници е многу значаен. Многу е битно како ќе се постават основите за трансформирање на Македонски железници. Значи тоа е еден процес што, ако сега направиме грешка, стартно, може да има реперкусии во иднина. Затоа сум на мислење дека сепак требаше да оди во две фази, за да издебатираме и да видиме дали сме одбрале правилен модел или не за трансформирање на овој систем.

Секако дека предложениот закон за трансформација има амбиции да, во согласност со директивите на Европската унија за развој на железничкиот сообраќај и транспортот, направи реформи во транспортот, во транспортниот сектор во кој што влегува и железницата на Република Македонија. Целта на ваквиот процес е да се реформира железничкиот сообраќај и транспортот, пред се да се реорганизира и оформи модерна и профитабилна компанија што, со добро менаџирање, ќе работи не само рентабилно, туку и ќе одговори на современите потреби за брз ефикасен и рентабилен транспорт, каков што имаат многу развиени земји.

За жал, ние не можеме да се пофалиме ниту со брз, ниту со рентабилен транспорт. Нашиот е во многу тешка и лоша состојба.

Сега, кога сакаме да го трансформираме, за да му овозможиме да се развие, јас се прашувам дали со моделот на трансформација на Македонски железници што овој Предлог на закон го нуди, ќе ја реализираме целта што сите ја посакуваме, а тоа е брз, ефикасен и рентабилен транспорт.

Меѓутоа, мислам дека не ќе можеме тоа да го направиме, односно не ќе достигнеме таков транспорт со така избран модел на трансформација.

Зошто мислам вака? Пред се, поделбата на Македонски железници на два нови субјекти, како што е во членот 3 од Предлогот на Јавно претпријатие за железничка инфраструктура и на Акционерско друштво за транспорт, што ќе треба да се приватизира, е модел кој што, како што спомнува и самиот предлагач, е применет во случајот на железниците на Бугарија, Австрија, Словенија, Полска. Меѓутоа, секаде покажал, особено во овие земји што ги спомнав, низа слабости и е нефункционален од повеќе причини.

Пред се, моделот, не го решава суштинскиот проблем на финансирање на новото претпријатие, железничката инфраструктура. Моделот не нуди техничко-технолошки развој на железничката инфраструктура за подолг период, што во сегашни услови во Република Македонија, при една просечна брзина од 60 километри на час е повеќе од неопходна.

Исто така, моделот ќе создаде перманентен проблем на приоритети на користење на железничката инфраструктура од домашни, национални, странски транспортери и начинот на

нивно користење и плаќање на користените траси. Ваков проблем имаат и железниците што претходно ги спомнав.

Предложениот модел суштински не ги решава проблемите во железничкиот транспорт, за кои и во земјите кои го применуваат, беше критикуван и тие поминаа на еден друг тип на реорганизација на нивните железници. А, критиките доаѓаат од следните причини: Поделбата на две компании, инфраструктура и транспорт, не обезбедува координирано и правилно менаџирање, посебно во фаза кога втората компанија, односно транспортот ќе се приватизира.

Исто така, начинот на финансирање на компанијата на железничката инфраструктура не е успешен и профитабилен бидејќи се работи, воглавном, за средства од Буџетот што ќе ги користи, што, скоро по правило, како кај нас, така и во земјите што го применија нередовно и неконтинуирано се исплаќаат.

Проблематичното финансирање на железничката инфраструктура во делот на капиталните инвестирања, чија цел е да го подобри техничко-транспортното ниво на инфраструктурата, исто така некоординираното давање на приоритети на користење на железничката инфраструктура во однос на националните и странски оператори.

Како примери би можеле да ги видиме Бугарија, бидејќи таа се подели по истиот модел како што е предложен во овој Предлог на закон на две компании, во почетокот на 2002 година, мислам. Меѓутоа, поради проблемите што ги спомнав, посебно во делот на финансирање на железничката инфраструктура, компанијата надлежна за неа е во огромна финансиска дубиоза.

Тука се прашувам дали и нашата компанија за инфраструктура, односно тој дел за инфраструктура наскоро ќе дојде во ваква финансиска дубиоза?

Полската железница, трансформацијата ја започна пред десетина години. Таа изврши редуцирање на бројот на вработени, нешто што ние се обидовме сега да го направиме, меѓутоа тие тоа го направиле со адекватен социјален пакет, во што учествуваше и Светската банка со кредити од околу 80%. А, кај нас, она што имавме можност да го видиме во медиумите и да го прочитаеме во пишаните медиуми за начинот на редуцирање на бројот на вработени, се граничи со срамно. Мислам дека е соодветен зборот.

Но, сепак и бугарската железница и полската железница воведоа систем, кога увидоа дека таквиот модел не е соодветниот и нема да ги реши проблемите на нивните железници и дека запаѓаат во се поголеми финансиски дубиози, поради покажаните слабости на моделот, воведоа систем на холдинг управување и менаџирање со железницата. Полската железница, на пример, се состои од 13 компании, во кои што припаѓа и компанијата надлежна за железничката инфраструктура. Австриската железница има 15

компани и тука припаѓа железничката инфраструктура, како компанија.

Поради сето ова што го искажав и поради сите пројавени слабости во соседните земји, поради ваков модел на приватизирање, понудениот модел на трансформација, ценам дека е суштински погрешно одбран модел и нема да ги реши проблемите на Македонската железница. Мислам дека требаше да одбереме модел на холдинг менаџирање и управување, каде што покрај компанијата за железничка инфраструктура и транспорт би се формирале и други компании, како на пример компанија за поправка и одржување на влечни средства и локомотиви, компанија за патнички сообраќај и компанија за чистење и одржување на патнички и товарни возила и т.н. и т.н.

И да се формира едно тело за координирање или комисија која континуирано би менаџирала со таквата холдинг компанија. Која ќе ги планира и координира сите активности на железницата. Можеби со таков модел ќе воспоставевме подобри основи за поефикасна трансформација на македонската железница, а притоа морам да истакнам дека воопшто не спорам дека е потребна трансформација, меѓутоа го спорам моделот кој го избра, од причини што таквиот модел во соседните земји и во некои земји кои го примениле покажа големи слабости. Зошто тогаш кога го имаме искуството на другите не го прифатиме, не одбереме модел кој посоодветно ќе ја реши трансформацијата на Македонската железница и ќе и овозможи можности за развој за да стигнеме и ние до една помодерна железница како што имаат другите земји.

Тоа би бил мојот осврт околу предлогот за трансформација, меѓутоа кога веќе зедов збор би дала и две забелешки на текстот што е предложен.

Во Предлогот, во членот 4 не е јасно дефинирана поделбата со планот на поделба во однос на капиталот на средствата, тука се прашувам кој е тој план, кој го изготвува и каков е тој план.

Во членот 10 не е дефинирано во постоечките ДОО “Ремонт на пруги”- Скопје и “Колска”-Велес кој капитал и средства ќе бидат поделени од средствата и капиталот кои се во Македонска железница и кои практично ги користат со својата функција двете ДОО.

Тоа би биле воглавно моите забелешки и мојот осврт на предлогот и од причини што ценам дека е одбран сосема погрешен модел кој покажал слабости не можам да дадам поддршка на овој предлог.

Слободан Најдовски: Благодарам госпоѓо Лалчевска.

Има збор пратеникот Илија Србиновски, а потоа нека се подготви господинот пратеник Илија Китановски.

Повелете господине Србиновски.

Илија Србиновски: Благодарам почитуван потпретседателе,

Добро е што конечно после повеќе од две години, од најавата на актуелната влада, за донесување нова законска регулатива за железничкиот сообраќај, конечно го имаме пред нас законскиот предлог.

Ова е посебно важно заради тоа што во ЈП Македонски железници во континуитет се манифестираат проблемите во функционирањето, ефикасноста и безбедноста на сообраќајот. Потврда за ваквата состојба се неколкуте последователни штрајкови како резултат на нерешавањето на проблемите, како и неодговорното однесување на раководството. Како пример ќе ги земеме скандалозните набавки каде што директорот како претседател на комисијата на јавни набавки не знае каков документ потпишал; дали за авансно плаќање околу 160.000 Евра за превоз со авион или за купување резервни делови, кои сепак во Македонија пристигнале со камион. Ова укажува на сериозноста на состојбата во раководењето на ова јавно претпријатие и нефункционирањето на управниот одбор, а особено на надзорниот одбор чија обврска е финансиска контрола на финансиското работење на јавното претпријатие. Во ова време од Македонски железници се отпуштени 750 вработени, но не врз основа на извршена трансформација на фирмата која се предлага со овој закон. Исто така не е направена ни нова организациона поставеност на оваа фирма, ниту на новите две фирми, туку сосема произволно и неодговорно се укинати 750 работни места. Овие вработени за кои постапката се уште е во тек, според писмениот допис од експертот за социјални прашања на Светската банка, заради незаконското отпуштање ќе бидат вратени на работа по судски пат и Македонски железници повторно после една или две години ќе се најде на почетокот со обврските за исплаќање на нивните плати. Внимавајте експертот од светската банка беше ангажиран на барање на МТВ и Македонски железници со задача да помогне и да предложи начин за надминување на проблемот со превработеноста, што од друга старана значи дека неговите укажувања воопшто не беа земени предвид. Ова укажување, Собранието треба да го земе предвид особено пред да донесе одлука за усвојување на законскиот предлог. Овој предлог закон предвидува трансформација на ЈП Македонски железници во согласност со директивите на ЕУ т.е. поделба на две компании и тоа:

1. Јавно претпријатие за железничка инфраструктура “Македонски Железници - Скопје”

2. АД за транспорт “Македонски Железници Транспорт А.Д.” Скопје.

Според точка 2 од воведот на законот покрај другите “причини поради кои се донесува законот” стои дека Јавно претпријатие нема финансиска одржливост. Но, во јавноста се презентирани докази дека Македонски железници за одредени корисници како Макстил одобрува намалување на цената на превоз од 35% па и до 50%. Каква

економска ефикасност и финансиска одржливост бараме од ова Јавно претпријатие. Дали железницата има 50% профит од превозот, па при такво намалување на цените да нема загуби.

Како тоа во 2004 година Владата му исплатила 200 милиони денари на Македонски железници за исплаќање на плати на вработените кога Македонски железници дава вакви попусти. Нели е тоа прелевање на буџетски средства во приватни фирми, па макар и на вицепремиерски. Според воведниот текст на законот се добива впечаток дека целта на овој закон е трансформацијата на ЈП Македонски железници, но во текстот неа ја нема. Целта на овој закон е содржана во трите члена, членовите 6,7 и 10, кои ја третираат продажбата на делови од ЈП Македонски железници. Овие три члена можеле да бидат составен дел на законот на железници кој е доставен како предлог и како целина да бидат на дневен ред на Собранието. Ако ја компарираме состојбата со трансформацијата на нашиот систем на железници со оној на земјите кои имаат аспирација за влез или кои штотуку влегле во Европската Унија (Хрватска и Словенија) ќе се примети една битна разлика во пристапот. Имено, и двете држави ги имаат имплементирано стандардите на Европската Уни, меѓутоа тоа го имаат сторено со еден законски проект (Словенија уште во 1999.г.), кој наполно овозможува системот на железницата во овие држави да биде компатибилен со европскиот, иако транспортниот дел од системот се уште не е приватизиран и истиот функционира како јавен облик. Од ова произлегува дека трансформацијата на железницата не подразбира само приватизација на транспортниот дел, став што упорно го турка ова влада, туку напротив дека трансформацијата на Македонски железници е можна и без веднаш да се овозможат услови за приватизација на транспортниот дел, и истата определен период да функционира под надзорот на државата, а кога ќе се процени најпогоден момент истиот да се приватизира.

Овој систем се покажа многу успешен во транзиционите држави, каде повторно ќе ја споменеме Словенија и ќе кажеме дека пред шест години е донесен закон за железничкиот сообраќај, направена е трансформацијата а дури сега се подготвува законски проект кој би ја овозможил приватизацијата на транспортниот сектор. Како што се гледа, целта на овој закон е хитна продажба на идното АД Транспорт кое станува се поатрактивно. Продажбата на товарниот транспорт кој станува се поатрактивен и попрофитабилен е основна цел на овој закон. Со зголеменото производство на Макстил и Митал груп и реактивирањето на Топилницата во Скопје, производството на Скопската Железарница се доближува до рентабилноста од најдобрите денови. Во исто време работат Фени и Југохром, ХИВ Велес е со можност скоро да се реактивира; со еден збор вистински момент за продажба на еден наводно "неатрактивен" дел од ЈП Македонски железници кој купен за ефтини пари

веќе утре станува високо-профитабилна институција. Ако на оваа содржина од членот 6 се додаде содржината од членот 7 во кој е предвидена продажба на несуштинските делови кои во овој закон не се ни наведени а вредноста им е во милиони евра, како и членот 10 според кој ќе се продаваат двата ДООЕЛ-а, Колската работилница во Велес и Ремонтот на пруги се доаѓа до вистинската цел на овој закон: Значи, не трансформација на ЈП Македонски железници, бидејќи неа во овој закон ја нема, туку продажба т.е. распродажба на познат купувач на оние делови од ЈП Македонски железници што во овој момент изгледаат неатрактивни, а утре ќе претставуваат значајна вредност и ќе носат голем профит.

Намерите на Владата се гледаат во следното:

Во преговорите со Светската банка договорено е 15 милиони евра да бидат инвестирани во Македонски железници. Внимавајте, од тие 15 милиони евра, 7,9 милиони евра ќе бидат инвестирани во Транспортот, но според акциониот план кој е основа за донесување на овој закон се вели; "Компанијата за Транспорт ќе биде приватизирана веднаш по инкорпорирањето т.е. по основањето". Тогаш зошто се инвестираат 7,9 милиони евра ако транспортот веднаш се приватизира. Познато е дека државата е добар купувач но лош продавач.

Дали Светската банка го има прифатено овој текст на Законот за трансформација?

Значи, овој закон да се повлече и да се донесе само еден закон (за железнички транспорт), како што е пракса и во останатите земји, кој ќе овозможи трансформација на железничкиот систем во склад со интересите на Република Македонија, негово приближување кон системите што функционираат во рамките на Европската Унија, а отпосле, од кога ќе се разгледаат сите аспекти да се премине кон создавање и формални услови за приватизација и либерализација на транспортниот дел од системот.

Тоа е моето гледање, значи овој закон да се донесе само со еден закон.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Србиновски.

Има збор пратеникот Илија Китановски, а потоа господинот Љупчо Балковски.

Повелете господине Китановски.

Илија Китановски: Благодарам господине потпретседателе,

Почитувани колеги, господине замениче министре,

Пред нас денес на дневен ред го имаме Законот за трансформација односно Предлогот за донесување закон за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници и веднаш

потоа Законот за железнички сообраќај. Покрај Законот за железници кои што се еден со друг поврзани и кои што претставуваат еден пакет кој ќе овозможи трансформација и либерализација на железничкиот транспортен пазар, стопанисување во пазарни услови, и тн.

Она што за мене е спорно посебно во овој закон, што со аргументи сакам да го спорам е скратената постапка по која што се предлага да се донесе законот за трансформација на АД Македонски железници, додека Законот за железници ќе оди во нормална фаза, нормална постапка, во две фази, а од страна на самиот предлагач на овие два закона во образложението на Предлогот за донесување на закон за Јавното претпријатие, Владата, Министерството за транспорт и врски се вели дека донесувањето на нов закон за железници претставува прв предуслов за извршување на акциониот план односно прв предуслов за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници.

Со вака предложеното темпо односно со вака предложениот начин на донесување на овој закон, во скратена постапка, практично ќе го донесеме законот пред да се донесе основниот негов предуслов за трансформација на Јавното претпријатие, бидејќи ова е закон за трансформација на Македонски железници. Значи, сосема е нормално прво да се донесе законот за железници, кој што ќе ги регулира новите односи во железничкиот транспортен пазар, а дури потоа да се донесе законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници, како што и самиот предлагач во образложението напиша, меѓутоа очигледно не се држел до тоа и навистина симптоматично е зошто се брза со една брза трансформација или брза приватизација на Јавното претпријатие Македонски железници без претходно да биде донесен Законот кој ќе ја регулира целокупно оваа област и кој што читајќи го вака навистина е правен доста студиозно и содржи најголем дел од најновите европски директиви кои се однесуваат на оваа дејност.

Значи, исто така и во целите кои што треба да се постигнат со предложениот закон мислам дека е повторно еден стил на кој што сме навикнати од страна на министерствата за едно сувопарно, шаблонско објаснување дека со Законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници ќе се овозможи целосна либерализација на железничкиот транспортен пазар, негово функционирање на пазарни услови со овозможена транспарентност, конкурентност, приватизација и недискриминација.

Со сите овие работи Законот за трансформација на Јавното претпријатие ќе овозможи само негова приватизација. Сите останати работи кои што се овде наведени ќе овозможат со Законот за железници, кој што е предложен во две фази, и тоа е во ред, затоа што е студиозен закон и закон кој што регулира една целокупна сфера, меѓутоа, повторно за мене е проблематично брзањето

донесувањето на законот за трансформација на Јавното претпријатие, веднаш со неговото донесување, бидејќи денес ќе го имаме и Предлогот за донесување и Предлогот на законот, веднаш по оваа расправа и тој ќе стапи на снага, мислам Законот за железници кој што е основа за донесување на овој закон практично ќе биде само во прва фаза и наредната фаза ќе биде најверојатно за месец или два, кога ќе го изготви Владата односно ресорното министерство.

Значи, иако според воведниот текст на Законот се добива впечаток дека Законот за трансформација на Јавното претпријатие има цел трансформација, меѓутоа во текстот содржински нема премногу. Законот е доста краток и практично суштината и целта на овој закон е содржана во трите члена, членовите 6, 7 и 10 кои ја третираат продажбата на деловите од Јавното претпријатие Македонски железници.

Овие три члена можеле да бидат составен дел на Законот за железници, или практично како и во другите земји кои што се во нашето окружување, кои што се многу поблиски или се веќе земји членки на Европската Унија да донесеме еден целосен законски проект кој што ќе ја регулира оваа материја, а не по еден обратен редослед.

Мојот предлог е овој закон или да оди во две фази, како што ќе оди Законот за железници, или пак најбитните членови (6, 7 и 10 и уште неколку други) да бидат содржани во Законот за железници и така заедно да се донесат. Инаку, во јавноста ќе остане сомневањето зошто се брза со трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници без претходно да биде донесен главниот предуслов, според предлагачот, а тоа е Законот за железници. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Китановски.

Има збор пратеникот Љупчо Балковски.

Повелете.

Љупчо Балковски: Благодарам господине потпретседателе, почитувани пратеници, заменик министри на Министерството за транспорт и врски.

Навистина долго ги чекавме овие закони за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници а потоа и Предлогот за донесување на закон за железници. Се надевам дека овие два закони навистина ќе придонесат во развојот и успешноста на работењето на Јавното претпријатие Македонски железници сега, а потоа како два нови субјекта и тоа Јавно претпријатие за железничка инфра структура и акционерско друштво за транспорт на Македонски железници Скопје. Меѓутоа, навистина треба и како Собрание, меѓутоа и како Влада да придонесеме за севкупниот развој на македонските железници.

Ние имавме една многу добра седница на Комисијата за транспорт и врски, каде што учество зедовме сите, поготово некои објаснувања од Министерството за транспорт и

врски и од Јавното претпријатие, таму беше директорот на Јавното претпријатие, меѓутоа, останува фактот, што јас сега сакам да го кажам, дека со овие два закона, да почнам прво со Предлог законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници, едноставно, нема да ја постигнеме таа цел што ја сакаме сите.

Зошто го кажувам ова? Го кажуваам од едноставна причина што овој Закон, иако брои многу малку членови и според предлогот на Владата, од причини што не се работи за обемен закон, произлегува дека Предлогот на закон и Законот за трансформација со Предлог на законот да се донесе во една фаза, сепак, мислам дека е многу нејасен закон и нема да ја постигне таа цел, како што кажав, што знаеме сите дека треба да се постигне, а тоа е развој на Македонските железници. Затоа што уште од причините, поради кои се донесува овој закон, децидно се кажува дека за да може Јавното претпријатие Македонски железници да се прилагоди на новата економска реалност, особено да се намалат трошоците на работењето и создадат услови за зголемување на обемот за превоз на железничкиот сообраќај, Владата на Република Македонија усвои акционен план за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници.

И ова, се би било во ред, ако во образложението, односно во оценката на состојбите број 1 од образложението се каже дека со цел претпријатието Македонски железници, да се прилагоди на новата економска реалност, тоа истото се кажува и во причините. Особено, да се намалат трошоците на работењето во услови кога можностите за зголемување на обемот на работа се ограничени, истото тоа се кажува во причините и со тоа се согласувам и таму се кажува, особено да се намалат трошоците на работењето и да се создадат услови за зголемување на обемот на превозот и кон тоа сите ние тежнееме и како Законодавна и како Извршна власт, меѓутоа, сега доаѓа една реченица, каде што се кажува во образложението дека и без реална шанса, во наредниот период да се врати обемот на работа од период од 90-те години и едноставно, Владата на Република Македонија усвојува акционен план за трансформација. Сега, навистина, и Владата и Министерството за транспорт и врски треба да одговорат на прашањето зошто го подготвија овој акционен план. Дали да создадат услови, прашањето е дали да се создадат услови за зголемување на обемот на превозот во жекезбучкиот сообраќај, или пак се усвои акционен план, а знаеме дека тој акционен план ќе биде во услови кога множините за зголемување на обемот на работа се без реална шанса во наредниот период.

Значи, тоа е првото прашање и клучното прашање во донесување на овој закон за трансформација на Македонските железници, затоа што, едноставно и како закон, потоа ќе зборувам и за акциониот план и за сите други одлуки, кои што Владата треба да ги донесе и кои

што се поврзани со Акциониот план. Значи и овој закон, Предлогот на трансформација на Јавното претпријатие и Предлогот за донесување на закон за железници, всушност, се составни делови од тој Акционен план. Меѓутоа, ако веќе е донесен акциониот план, треба Владата и Министерството да кажат зошто тој план е донесен. Дали да се зголеми обемот на делот од железничкиот сообраќај, или пак, да се прилагодат Македонските железници во услови кога можностите на зголемување на обемна работа се без реална шанса во овој нареден период. И второто прашање, колку тој нареден период го оценува Владата и Министерството дека ќе трае во однос на намалување на обемот на работа и кога тој зголемен обем на работа ќе почне да носи профит, односно да почне нормално да функционира Јавното претпријатие Македонски железници. Значи тоа е клучното прашање што треба да го одговориме, пред донесување на овој закон и како закон за трансформација и како Предлог закон за железници.

Ако веќе го одговориме тоа прашање и го знаеме всушност, и знаеме што со овој акционен план предлага Владата на Република Македонија, тогаш можеме веќе да ги разгледуваме членовите, тие се 13 члена, значи, не е обемен овој закон, меѓутоа, е многу значаен и навистина, требаше Владата да размисли овој закон да оди во две фази, затоа што на некој начин ќе беше добро во исто време да се донесат и двата закона, со Законот за железници.

Во член 1 на овој закон се кажува дека со овој закон се уредува трансформацијата на Јавното претпријатие, а веднаш потоа, во член број 2 се кажува дека по трансформација, во смисла на овој закон се подразбира реструктурирање и приватизација на дел од македонските железници. Значи ова го зборувавме и се усогласувавме и Комисијата за транспорт и врски, навистина, ако веќе имаме некоја дефиниција во законот, таа треба да биде прецизна, а не таа дефиниција да се објаснува во смисла само на овој закон дека тоа значело реструктурирање, па потоа уште и приватизација на дел од Македонските железници на начин и услови утврдени со овој закон. Потоа ќе видиме дека ниту се доволно објаснети начините, ниту пак условите кои што ќе произлезат за оваа трансформација или реструктурирање на Јавното претпријатие Македонски железници.

Во член 3 трансформацијата на Јавното претпријатие си кажува дека ќе се изврши согласно со Одлуката на Владата за поделба на постојното претпријатие на два нови субјекти. Значи, имаме сега и трансформација, имаме закон, имаме и Одлука на Влада.

Во член 4 се кажува дека во постапката за трансформација, а трансформацијата сега треба да знаеме, затоа што во член 2 всушност, имаме некое објаснување, меѓутоа, недоволно прецизно, со што кажуваме дека под трансформација во смисла само на овој закон се подразбира реструктурирање, па и приватизација, а понатаму

секаде следи само зборот трансформација. Едноставно, се кажува дека во постапката за трансформација, капиталот, средствата, вработените, правата и обврските на Јавното претпријатие ќе се поделат согласно Планот за поделба.

Значи овдека освен овие сите работи што ги наведов претходно, постои и план за поделба на Јавното претпријатие, што на некој начин треба да се објасни, а не само да се каже дека ќе се поделат согласно планот за поделба. И многу е нејасно, затоа што капиталот, средствата, правата и обврските ќе се пренесат за одржување и заштита на железничката инфраструктура се пренесуваат во Јавното претпријатие за железничка инфраструктура и втората реченица, истото тоа, капиталот, средствата, вработените, правата и обврските поврзани со вршење на железничкиот превоз, ќе се пренесат во Акционерското друштво за транспорт.

Значи овој член 4, каде што се кажува дека едноставно постои некој план за поделба, тоа се објаснува со една реченица, каде што се кажува дека инфраструктурата ќе се пренесе во Јавното претпријатие за железничка инфраструктура, а железничкиот превоз ќе се пренесе во Акционерското друштво за железнички превоз. Значи никакво објаснување.

Член 5, мислам дека има амандмани на овој член, каде што се кажува дека трансформацијата не може да биде на штета на побарување на трети лица.

Сега доаѓа член 6 каде што се кажува дека приватизацијата на Акционерското друштво може да се изврши преку продажба и тоа на дел или на сите акции со една или повеќе трансакции на инвеститор и тоа во прва работа преку тендер во која е вклучена преквалификација на начин и постапка што ги пропишува Владата на Република Македонија. Значи повторно заглавуваме во некои односи по донесување на овој закон, каде што наместо со донесување на овој закон сите работи да бидат на полесен начин донесени и целосната трансформација да помине на многу побрз и поефикасен начин. Ние овдека имаме освен, како што кажав, закон, Одлука на Влада, план за поделба, сега имаме тендер со вклучена преквалификација, што е во ред, меѓутоа, на начин и постапка што ќе ги пропишува Владата, или пак, на друг начин утврден со Закон. Значи уште еден закон треба да се донесе ако Владата на пример, одлучи да не оди преку тендер, односно да оди преку друг начин и повторно ние овдека ќе дебатираме на седница на Собранието каков ќе биде тој друг начин утврден со Закон, па ќе имаме против, ќе имаме за, па цело време работата и трансформацијата на Македонски железници ќе трпат, ефикасноста ќе биде, односно воопшто нема да има ефикасност и едноставно, целта што ја прочитав од Акциониот план, всушност, нема да се постигне.

Во член 7 имаме дополнителна одлука за издвојување, а тоа е во процесот на

трансформација, Владата на Република Македонија, ќе донесе одлука за издвојување на деловите од Јавното претпријатие Македонски железници Скопје, во кое не се врши основна дејност. Значи друга одлука и друго заклучување на тој систем на поефикасно функционирање на законот за реализација на трансформацијата.

Во член 8 имаме повторно одлука, затоа што се кажува дека во процесот на трансформација Владата на Република Македонија ќе донесе одлука за прашањето на трајно регулирање на долговите за Јавното претпријатие. Значи само забавување на овој процес што сите сакаме да почне што побрзо и да заврши во услови за зголемување на обемот на производството, меѓутоа, од друга страна, сепак постигнување развој на целокупното Јавно претпријатие Македонски железници.

Во член 9 имаме повторно одлука каде што се кажува дека во процесот на трансформација Владата на Република Македонија може со одлука да догради ексклузивно право. Значи девет члена досега и во тие девет члена се се кажува дали ќе се донесе одлука, дали некоја програма, дали некој план итн. За да во членовите 11 и 12, мислам дека ќе се извршат измени и во член 13 се кажува дека овој закон влегува во сила осмиот ден од денот на донесувањето, а ќе се отпочне да се применува 30 дена од стапувањето во сила. Тука треба да се каже што едноставно е целта на Министерството за транспорт и врски, односно Владата. Осмиот ден влегува во сила, а ќе почне да се применува 30-от ден. Така да, навистина мал закон, многу важен, меѓутоа, морам да кажам и многу нејасен закон, затоа што ако на ваков начин се донесе, а сигурно ќе се донесе, затоа што, едноставно, сега слушнавме дека без разлика што треба да постои овој закон, меѓутоа, не е сигурно со вакви членови, поготово што во основните начела на кои се заснова овој закон, мислам дека тука треба воопшто се да се смени, затоа што првото начело транспарентност, воопшто немаме транспарентност во овој закон. Ги спомнав сите дефиниции, сите членови, сите обврски што треба Владата дополнително да ги носи. Истото се однесува и на ефикасност во вршење на оваа дејност, во сеопфатноста во организирањето на железничкиот сообраќај, апсолутно, немаме начело на кое ќе се заснова овој закон, затоа што само со две реченици тоа се објаснува дека и капиталот, и средства, и вработени и права и обврски од едната дејност одат во едно јавно претпријатие, од другата дејност во акционерско друштво. Либерализација недискриминација во давањето на услуги за железнички превоз, исто така, ова начело треба да се смени и ова начело всушност, не е основно на кој се заснова овој закон, затоа што се кажува дека прво преку тендер, па начин и постапка што ќе ги пропише Владата, потоа на друг начин утврден со некој друг закон што ќе зборуваме одкога ќе се предложи тој закон и одговорност во вршење на дејност за железнички сообраќај, мислам дека

овој закон не носи никаква одговорност во вршење на дејноста за железничкиот сообраќај.

Знач, како закон е потребен. Едноставно, е многу добро што Министерството за транспорт и врски ги дало овие два закони, ги предложило на Владата, Владата ни ги пушти овдека во Собранието за усвојување, меѓутоа, сепак мислам дека треба да се донесат во две фази, значи и овој закон за трансформација на Јавното претпријатие, како што ќе се донесе Предлог законот за железници, меѓутоа, навистина, најпрво треба да се одговори што се сака да се постигне со донесувањето на овие два закони би рекол, затоа што со донесување на акциониот план во една реченица се кажува дека ќе се придонесе и ќе се создадат услови за зголемување на обемот на превозот во железничкиот сообраќај и затоа се донесува акциониот план, а во образложението се кажува дека акциониот план се донесува во услови кога можностите за зголемување се ограничени и без реална шанса да се покажат во наредниот период. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Балковски.

Следен за дискусија е пратеникот Спиرو Мавровски, а потоа госпоѓа Марија Којзеклиска.

Повелете господине Мавровски.

Спиرو Мавровски: Благодарам господине потпретседателе, пред нас го имаме Предлогот на законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници.

Од ова што го говореше господинот Балковски и за што говоревме на Комисијата за транспорт и врски, мислам дека условите под кои што го добиваме овој закон, овие 13 члена, многу потсетуваат на она што беше трансформација и преобразба на Електро-стопанство на Македонија, како некои делови комплетни да се напишани и повторно ќе дојдеме во ситуација таа приватизација на овој начин како што е предвидена, апсолутно, нејасна и доаѓаме во ситуација, прво ова што го говореше господинот Балковски во членот 2, имаме реструктурирање на Македонски железници и приватизација на дел од Македонски железници, на начин и под услови утврдени со овој закон и сето ова спаѓа под трансформација.

Се што е после тоа, ја објаснува трансформацијата и исмптоматичното, кое што од член во член се повторува дека тоа се прави со одлука на Влада.

Не би сакал да ги повторувам забелешките, кои апсолутно беа на место, но би сакал да проговорам за членот 4, каде што во постапката на трансформација на Јавното претпријатие, капиталот, средствата, вработените, правата и обврските на Јавното претпријатие "Македонски железници" ќе се поделат согласно планот за поделба и тоа - ова е многу битно - под а), она што останува во државна сопственост, она што е јавно претпријатие, значи капиталот, средствата, вработените, правата и обврските поврзани со

управувањето, изградбата, реконструкцијата, ремонтот, одржувањето и заштитата на железничката инфраструктура, организирањето и регулирањето на железничкиот сообраќај, раководењето со системите за регулирање и безбедност ќе се пренесат на Јавното претпријатие за железничка инфраструктура. Значи ова и понатаму ќе остане како јавно претпријатие и капиталот и средствата, вработените, правата и обврските поврзани со вршење на железничкиот превоз ќе се пренесат на Акционерското друштво за транспорт "Македонски железници - Транспорт". Тука настанува проблемот. Мислам дека на овој начин и вака поделено железничкиот превоз не може да се замисли без ова што е претходно, железничката инфраструктура, но во овој момент во кој работи и Јавното претпријатие "Македонски железници", големиот долг од 170 милиони евра и ова што тука е кажано, управување, изградба и реконструкција - јас поставив неколку прашања, одговор за тоа нема и за жал, во оваа ситуација како што работи Јавното претпријатие "Македонски железници" и со овој закон што се предвидува, мислам дека ќе одиме во уште поголеми дубиози и на овој начин како што се предлага сега да се направи не знам дали ќе има некој заинтересиран да вложи дел од капиталот и средствата, доколку во меѓувреме не се возобнова. Но доколку тоа се направи, тоа значи инвестирање на државата со нови средства, за кои ќе се платат сега пари, но потоа ќе се даде на приватна фирма која ќе стопанисува со овие нови објекти или ајде да ги кажеме средства, со кои ќе се извршува транспортот.

Зошто го говорам ова. Знаеме дека во последните години, особено во последно време, постојано се случуваат штрајкови и 750 луѓе треба да одат надвор поради структурните промени. Тоа е предвидено со некој закон. Но она што значи пруга во Република Македонија и она што во моментот значи превоз, неколку пати кажувам, уште пред 15 септември 2002 година на граѓаните им се ветуваше нешто во кое тие беа убедени дека ќе се направи, а тоа е Коридорот 10 и Коридорот 8. Коридорот 8, за кој првиот закон донесен некаде 1994 година дека ќе се инвестира и ќе треба да се работи на овој проект, од 15 септември 2002 година апсолутно не е вложен ниту еден денар и она што е направено, тие 80 милиони кои се вложени до сега, доаѓаат во ситуација да бидат апсолутно загрозени и утре да бидат можеби повторно рушени, за да направиме нешто што повторно ќе функционира. Затоа, господа, кажуваме за 170 милиони нам ни требаат уште 240 милиони само за делот на пругата од Куманово до граница, за кој толку многу сите кажувавме и за кој имаме обврска пред македонската јавност и македонските граѓани да го завршиме. Знаем дека ова се многу пари, но цело време говоревме и за една друга делница, која е многу помала и која во моментот е изградено и која функционираше. Тоа е делницата Креница - Битола, 14 км, за што добив информација дека патничкиот сообраќај може да

се одвива на овој дел од пругата, но со брзина од 30 км на час. Тука имаме пратеници од Битола, тие многу подобро ја знаат ситуацијата и таму не знам дали може по него да се движи нешто што е како помошна механизација, а не патнички сообраќај да се одвива на таа пруга, затоа што поминале 15-20 години и ништо не е направено. Очекувањата беа дека 2004 година како олимписка година нешто ќе се направи, каде во соседна Грција пругата е направена од Солун до Лерин, а сега се гради од Лерин до самата граница и мислам дека до крајот на оваа година ќе биде завршена, значи комплетно е реконструирана, имаме делница каде што можеме да бидеме поврзани директно со Битола и со Југозападниот дел на Македонија, значи големи средства да бидат пренесувани наместо преку Гевгелија - Велес до Битола, да одат директно до Битола, но еве и оваа шанса мислам дека оди во неповрат. Веќе е 2005 година и освен она што ни одговори заменик министерот дека сме аплицирале за некој кредит во Република Грција, друго не сме добиле и тоа е точно, но за жал, останува како вистина.

Она што понатаму останува во државна сопственост и информациите што ги добиваме директно од Јавното претпријатие "Македонски железници" дека патничкиот сообраќај на релацијата Скопје - Кичево веќе подолго време апсолутно го нема, во моментот е укинат и патниот правец Велес - Кочани, патничкиот сообраќај, и најави поради нерентабилност утре да биде затворен и патничкиот превоз од Битола до Велес. Патничкиот сообраќај со тоа да се донесе во една состојба во која апсолутно нема никаква иднина, а не резова иднина, за која тука сакаме да донесеме закон во кој ќе трансформираме и ќе кажеме дека ова е она што "Македонските железници" ќе ги извади од калта и ќе донесе просперитет за Македонската држава, ќе донесе нови средства и капитал со кој ќе можат да се извршат сите овие изградби и реконструкции.

Кредитите кои треба да ги земе Република Македонија и треба да се донесе одлука за таквата ситуација, кажавме дека се доста големи. Колкави ќе бидат средствата, затоа што и во самиот закон кажуваме дека повторно Владата со некоја одлука ќе реши. во членот 8 се вели дека "Владата ќе донесе одлука за прашањето на трајно регулирање на долговите, за чија отплата гарантира Република Македонија". Сега повторно со закон - дали тој закон ќе биде прво задолжување, па после тоа ќе направиме нов закон за да го бараме ова што тука е кажано, да кажеме како ќе го вратиме долгот и дали очекуваме воопшто некои средства од оваа приватизација на железничкиот превоз, затоа што ако она што во Република Македонија значи железничка пруга обезбедува некоја брзина на движење на патничките возови од 50-60 км и ние бараме некој да инвестира во "Македонски железници", да донесе нови вагони и локомотиви кои би требало да се движат по некои железнички

пруги кои се направени во далечната 1896 година, со кредит од Франција кој требаше да се исплаќа на 100 година и кој мислам дека се исплати, но ако на тие исти железници сега сакаме да направиме приватизација и влегуваме во 21-от век со таквиот начин и она што јавно и дефинитивно е декларирано дека не можеме да го обезбедиме патничкиот превоз, не можеме да обезбедиме апсолутно никакво движење на возовите, што ќе се случи со приватникот? Тој може да земе право да почне да работи и после тоа нормално е секој интерес, а интересот е враќање на средствата кои ќе ги вложи, ако тоа не се реализира, апсолутно мислам дека таква работа нема да си дозволи ниеден приватник како што во моментот дозволува државата.

Но она што е интересно, тоа е членот 6, како што е членот 7 од Законот за Електростопанство на Македонија, каде што може да се изврши приватизација за транспорт на "Македонски железници" Акционерско друштво "Транспорт" преку продажба на дел или на сите акции со една или повеќе трансакции на инвеститор, и тоа преку тендер во кои е вклучена преквалификација на начин и постапка што ги пропишува Владата на Република Македонија и или на друг начин утврден со закон. Со ова првото, повторно доаѓаме на дел или на сите со една или повеќе трансакции, значи сеуште даваме многу можности за тоа како ќе се одлучиме, дали ќе се определиме воопшто за приватизација, даваме можности за многу луѓе да манипулираат со ваквото непрецизно објаснување во членот 6, значи на дел или на сите, со една или повеќе трансакции и она што секогаш стои барем во овие закони кои се бара да се донесат по итна постапка "на друг начин утврден со закон". "На друг начин утврден со закон" видовме како ќе биде тоа транспарентно и колу било транспарентно, затоа што сега сите се прашуваме кој е тој другиот начин утврден со закон, за кој овде можеби повторно ќе говориме со денови и на крајот тој закон како што ќе го предложи Владата така ќе биде прифатен и ќе се заврши комплетната приватизација на начин на кој некој ја замислил. После тоа Собранието нормално ги донесе законите и Собранието е тоа што е виновно за она што се случува понатаму, затоа што некој нема визија како ќе се одвиваат работите и што нуди на граѓаните и на "Македонски железници" со овој закон.

Второто прашање: "Под инвеститор во смисла на став 1 се подразбира било кое домашно или Слободан Најдовски: транско правно лице кое ги исполнува условите од Законот за "Македонски железници". И под б): "Меѓународна групација сочинета од најмалку две железнички претпријатија основани во две држави со цел за давање меѓународни железнички услуги". Јас не знам зошто ова е влезено во закон и таа меѓународна групација мислам дека е некое странско правно лице, барем колку што можам да разберам, или пак оваа меѓународна групација има име и презиме кое тука не е напишано, за кое

ните треба да знаеме во кои две држави во светот е формирана со цел за давање меѓународни железнички услуги. Мислам дека апсолутно не е ни местото да биде запишано овде, а уште помалку во закон. Значи без разлика дали е меѓународна групација, тоа е странско правно лице и на тој начин странското правно лице во Законот за железници има други ограничувања, за кои се говори дека тоа мора да има седиште во Република Македонија, што претставува уште дополнително оптоварување на ова што овде како закон го предвидуваат.

Понатаму, членот 9 е многу интересен и се вели: “Во процесот на трансформација Владата на Република Македонија може со одлука”, значи повторно со одлука, “да додели ексклузивно право на вршење на превоз со цел да се зголеми атрактивноста при продажбата”. Значи првото прашање е зошто со одлука, а второто прашање е што ако оваа приватизација се реализира со 20-30% и приватникот добие ексклузивитет во работењето на превозот на железницата, а останатиот дел остане во сопственост на државата, тогаш државата треба едноставно да ги предава парите и да го додели ова ексклузивно право и ексклузивното право на вршење на превоз треба да го дефинирате, да се каже што и како ќе функционира и колку време би можело да трае. Таква работа апсолутно нема во законот и тоа треба да го знаеме, затоа што ексклузивно право се носи со одлука на Владата и тука апсолутно можеме да бидеме запознати или не мора да бидеме запознати, доколку прочитаеме некој ден во “Службен весник” дека тоа е завршено, одлуката на Владата е донесена пред Нова година или за Велигден и тука ќе заврши целата работа, така што вие со одлука на Владата ќе го дадете ексклузивното право за тоа што Владата мисли дека треба да го направи.

Во однос на членот 11 мислам дека имаше амандмани за кои рековте дека ќе бидат прифатени и покрај сите овие нејаснотии за кои говоревме, и покрај сето она што е презентирано и во законот и во ова што го имаме тука пред нас, на крајот се кажува дека влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето и ќе отпочне да се применува во рок од 30 дена од неговото влегување во сила. Доколку имаме толку нејаснотии во концептот на она што значи одлука, трансформација, приватизација, реконструкција и не знам уште кои поими тука се земени, а за тоа даваме можност, дали тоа ќе биде приватизирано во еден ден со сите акции, со една или повеќе трансакции на инвеститорот, тогаш доаѓаме во една голема контрадикција со целиот закон и додека не се исчисти комплетно законот, додека не се понудат вистински решенија, мојот предлог за законот да се повлече, да го разгледуваме во две фази. Сите овие забелешки Владата да ги разгледа, да го слушне гласот на Собранието и едноставно да донесе правилна одлука, бидејќи се работи за еден голем проблем кој понатаму наместо да го решиме можеме да влеземе во уште поголема дубиоза. Мислам дека ова е

моментот кога Владата треба да го направи тоа, да остави можност за уште една втора фаза во која овој закон ќе се разгледува, затоа што и од правен аспект и од она што значе решение на проблемот “Македонски железници” не ни се нуди апсолутно ништо.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Мавровски.

Има збор пратеникот Марија Којзеклиска.

Повелете госпоѓо Којзеклиска.

Марија Којзеклиска: Благодарам, потпретседателе.

Јас не би сакала да се повторувам со почитуваните колеги кои претходно го елаборираа законот за трансформација на Јавното претпријатие “Македонски железници”, меѓутоа, ќе укажам кратко на некои сегменти кои можеби ќе допрат и до заменик министерот за транспорт и врски и воопшто до Владата заради правилно решавање на процесот на трансформација.

Можеме да констатираме само дека железничкиот сообраќај во Република Македонија има големи економски дубиози, неповолна финансиска состојба, во континуитет можеби од осамостојувањето на Република Македонија во почетна фаза и како што кажа и самиот заменик министер, со изградбата на нафтоводот Солун-Скопје тие дубиози финансиски станаа уште поголеми. Значи покажува загуби во работењето, а од друга страна имаме огромен број на вработени луѓе кои наоѓале егзистенција претходните години во самото Јавно претпријатие.

Согласно образложението на Владата, со овој закон би требало да се овозможат услови во кои ќе се зголемат шансите за зголемување на обемот на работа на Јавното претпријатие, иако се самите свесни како Влада дека не постојат реални шанси дека ќе се врати обемот кој го имале “Македонски железници” во претходниот период. Меѓутоа, во самото образложение и мое лично мислење е дека ние малку направивме една претумбација во поставувањето на работите во однос на овие две точки и овие два закони, а тоа е Законот за железници и Законот за трансформација, затоа што според мое лично размислување, а и она што го има наведено Владата во образложението во последната реченица “Донесувањето на нов закон за железници претставува прв предуслов за извршување на акционниот план”, на тој фамозен акционен план кој ние го немаме како пратеници, ниту пак матичната комисија го има гледано, “односно трансформацијата на Јавното претпријатие “Македонски железници” целосно е одговорно Скопје”. Ако вака ги гледаме работите, како што наведува и самата Влада во образложението, во Предлогот, ние прво на дневен ред требаше да го имаме Законот за железници, а потоа да го имаме Законот за трансформација на Јавното претпријатие “Македонски железници”.

Не знам зошто се направи ваков превид, кои се причините, дека ние прво мора да го донесеме законот за трансформација на претпријатието, а потоа да го донесеме законот за железници, ако истовремено знаеме дека во Законот за железници, што ни е исто така на дневен ред, но ќе го разгледуваме после ова, е регулирано и инфраструктурата, значи дел од Јавното претпријатие кој со овој закон ќе се создаде новото Јавно претпријатие за инфраструктура и регулиран е железничкиот превоз како второ јавно претпријатие што ќе произлезе од трансформацијата. Значи, ние прво ги делиме претпријатијата на две, а потоа со еден закон ги регулираме надлежностите и на двете претпријатија кои ќе се формираат по донесувањето на овој закон. Според мене, малку е нелогично, почитуван потпретседателе, ваквата претумбација која е направена, меѓутоа, ние во овој момент треба да се прилагодиме на се она што ни е понудено, иако ќе го имаме правото да кажеме наше размислување за начинот или редоследот како треба да се одвиваат работите.

Претходно колегите доста го елаборираа законот член по член, меѓутоа, јас ќе се навратам на оние амандмани кои Владата на Република Македонија ги има поднесено до Собранието на 21.04.2005 година, а кои се однесуваат на допрецизирање на толку спорните членови 8 и 9 од Предлогот на законот. Со овој амандман Владата предлага амандманот 1 предлага членот 8 да се менува и да гласи, ќе го цитирам: "Во процесот на трансформација на јавното претпријатие Македонски железници, Владата на Република Македонија ќе донесе одлука за регулирање на долговите на Јавното претпријатие Македонски железници кон странските кредитори и доверители". Ставот 2: "Со одлука на Владата на Република Македонија ќе се регулираат постојните долгови на Јавното претпријатие Македонски железници кон странските кредитори и доверители, кои настанале заклучно со 31.12.2004 година". Значи, со завршувањето на претходната година календарска, а за кои Република Македонија веќе има издадено државна гаранција. Ставот 3 вели дека со Одлука на Влада, значи веќе три различни одлуки имаме, ќе се регулираат обврските и долговите на Јавното претпријатие Македонски железници кон странските кредитори и доверители кои настанале заклучно со 31.12.2004 година, а за кои Република Македонија дополнително ќе издаде државна гаранција. Во образложението на овој амандман се укажува на потребата да се поднесе амандманот кој всушност станува и составен дел од Предлогот на законот, заради точно дефинирање на периодот. И, сега, е даден критичниот период 31.12.2004 година со двата става од предложениот амандман, со што би се отстранила можноста во образложението на амандманот се вели "со што се отстранува можноста Република Македонија да гарантира за обврски кои настанале по 31.12.2004 година". Ние како пратеници немаме информации со оглед на фактот дека имаме на седниците закони од

различни области, немаме сублимирано ниту дадено во образложението и на овој закон и на амандманот што со долговите или кој ќе гарантира за долговите кои настанале после 31.12.2004 година, со оглед на тоа дека сега сме мај, што значи 4 месеци од завршувањето на календарската година 2004. Колегата Жарко Караџоски пред малку зборуваше за Законот за задолжување на Република Македонија за покривање на трошоците, на загубите на Јавното претпријатие Македонски железници, меѓутоа не можам да се сетам на кој период се однесува. Дали тоа се однесуваше на закон кој ќе го покрива од 31.12.2004 до сега, или се однесува за старите долгови кои настанале до 31.12.2004 година. Значи, тој пресек укажува на фактот дека ќе остане пак и ако се сака точно да се прецизира, ќе остане некој вакум, некој простор, во кој не знаеме дали Република Македонија ќе гарантира, ако се отстранува можноста да гарантира, тогаш тој ќе гарантира и како воопшто ќе се гарантира за тие долгови кои настануваат од 31 до денес.

Амандманот 2 кој го поднесува Владата се однесува на членот 9. Исто така, според член кој колегите претходно го дискутираа, а кој гласи: "Во текот на трансформацијата, на процесот на трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници, Владата на Република Македонија со одлука ќе го регулира правото за доделување на ексклузивитет за вршење превоз по завршувањето на приватизацијата со цел да се зголеми атрактивноста на субјектите кои се понудени за продажба, а не на јавниот сектор". И, во образложението тука се вели дека "согласно настојувањата на Светска банка се бара да се утврди правото на ексклузивитет на Владата со донесување на одлука, после завршувањето на процесот на приватизација", меѓутоа, ова "не на јавниот сектор", некако ми стои нејасно како вметнато во овој член, па би сакала доколку заменик министерот има образложение што сака всушност да се постигне со овој амандман да ни објасни што значи тоа "не на јавниот сектор во железниците".

Факт е дека треба да се решат акумулираните финансиски проблеми кои постојат во Македонските железници и да се обезбеди целосна либерализација на железничкиот транспортен пазар. За тоа зборуваше и колегата Голомеов за либерализација, меѓутоа, некои од колегите, не се сеќавам дали заменик министерот спомна дека ние имаме ужасно застарена патна и железничка мрежа. Либерализација да, се сложувам, меѓутоа, за да бидеш конкурентен на пазарот треба да имаш и соодветна технологија, соодветен степен на развој на основните средства за работа. Ние тоа кај нас го немаме. Кај нас македонските железници пропаѓаат, не се инвестира денар со години, загубите се трупаат. Значи, либерализацијата за да стасаме до неа, ние прво треба да имаме осовременување, па за да можеме да бидеме конкурентни. И, постојано се надеваме на тие странски инвеститори кои би дошле да инвестираат, доколку се подели и

профункционира воопшто овој закон. Меѓутоа, ние на нив се крстиме, а не се крстиме на нашите приватни инвеститори, кои можеби имаат фирми во мешовита сопственост со некои странски фирми, па тие да учествуваат, на тие да им се дадат некои поволности во учество на целиот процес на трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници.

Во однос на членот 6 би сакала да напоменам дека приватизацијата на Акционерското друштво се врши, сега да не го повторувам целиот член, има две алинеи, значи преку тендер во кој е вклучена преквалификација и сега на крајот јас како правник “и-или и на друг начин утврден со закон”. Правната терминологија, колегите правници можеби ше се сложат, можеби и нема да се сложат со мене, меѓутоа, ако стои “или”, тоа значи дека треба двете алинеи, една од двете алинеи да биде исполнета. Ако стои “и”, тогаш значи кумулативно двата услови треба да бидат исполнети за да може да се пристапи кон приватизација. Не знам која е интенцијата на предлагачот на законот, меѓутоа вака искрено да ви кажам, мене не ми е јасно, не пак на тие што треба да ја спроведат приватизацијата во Македонски железници. Во однос на тоа и некои други колеги коментираа на друг начин утврден со закон, дали тоа значи дека ќе ни следи уште некој закон или се мисли на Законот за железници кој иде на дневен ред.

Она што би сакала на крај да го укажам е дека, и колегата Мавровски го спомна, ние имаме ист или сличен модел на, поправо ќе кажам ист отколку сличен модел со приватизацијата на Електростопанство на Република Македонија. Сега, се наметнува, неznam дали вие колеги така размислувате, меѓутоа, ми се наметнува прашањето зошто ние користиме еден ист модел за две различни претпријатија кои имаат крајно спротивствени економски и финансиски резултати. Ние бараме приватизација или согласно законот за преобразба на Електростопанство на Македонија, акционерско друштво за производство итн., го користиме истиот модел во членот 7 од тој закон кој исто така беше краток, за кој исто така колегите од владеачкото мнозинство укажуваа дека е многу добар, сега ние го користиме истиот и за електростопанство кој покажува финансиски резултати и позитивно салдо и за Македонски железници кои имаат, неznam колкав е долгот на јавното претпријатие Македонски железници. И, од тие причини, почитувани колеги и почитуван заменик министре не гледам дека ќе може овој модел и оваа трансформација, реконструирање на македонски железници воопшто ќе профункционира. Иако, законот е краток со 13 членови, како што беше и Законот за преобразба, меѓутоа, мое лично мислење е дека со трансформацијата ние нема да го постигнеме ефектот, кој можеби искрено го има Владата, така што тоа се причините поради кои сметам дека овој закон, прво, требаше да оди Законот за железници, како што оди во две фази, паралелно

со овој закон кој би одел во две фази. Значи, ќе апелирам и до заменик министерот, ако има овластување, се разбира, од Владата да го повлече овој Предлог на закон да си остане во прва фаза и да се разгледува заедно како и Законот за железници кој ќе го разгледуваме на наредната точка во прва фаза. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам, госпоѓо Којзеклиска.

Дали некој друг бара збор?

Повелете госпоѓо Ивановска Лилјана.

Лилјана Ивановска: Благодарам потпретседателе,

Ќе се потрудам да не се повторувам со колегите кои претходно зборуваа. Секако, овој закон за трансформација на Македонски Железници е процес во разрешувањето на долгата агонија која што владее во оваа сфера. Не се согласувам со моите претходни дискусанти кои направија паралела со приватизацијата на електростопанство. Системот на електростопанство точно е дека пренос и инфраструктура и производство се подвоија, меѓутоа, овде се работи за транспорт во железничкиот сообраќај и воопшто не може да се направи таква паралела и од аспект на сервисирање на долгот. Македонски железници имаат долг колку што кажа министерот кој пошироко ќе образложи 130 милиони евра и кои што воопшто не ги сервисира во минатиот период. Причините би сакале да ги слушнеме, веројатно, голем дел од причините се нафтоводот, кој што е еден од најголемите извори на приходи на Македонски железници, меѓутоа, по мое убедување секако дека голема вина има и во менаџерските тимови од осамостојувањето на Македонија до денес кои ги воделе Македонски железници и кои не успеале тој долг да го намалат. Секако, скапите инвестиции во оваа област и сето тоа претставува скапо инвестирање во инфраструктурата во Македонски железници.

Принципиелно се согласувам законите да се носат во две фази. Меѓутоа, ние како Собрание и како држава треба да се научиме да работиме во одредени временски рокови. Рокот во преговорите со Светска банка и Меѓународните финансиски институции кои што ги гледаме во образложението значи дека предуслов е трансформацијата на Македонски железници, за да се изврши трансформација на овие големи загубари.

Во текстот на законот се наметна повеќе дилеми околу членот 8 и член 9, каде што се отвора прашањето на долговите. Член 8 со амандман на Владата е дополнет со долгот на Македонски железници каде што точно се дефинира кои рокови на долгот на Македонски железници стои. Секако, во амандманите во амандманската расправа ќе видиме кои амандмани Владата ќе ги прифати и секако ќе ги расчисти дилемите околу тоа планот за поделба на Владата кој што стои во член 4 дека Планот за поделба ќе го врши Владата на Република Македонија. Донесувањето на овој закон, секако ќе отвори простор за

отпочнување на таа трансформација која што не ја гледаме со розови очила, како што кажа господинот Спиро Мавровски, воопшто не е така, ниту владеачкото мнозинство тоа така го гледа, туку го гледа како отпочнување на еден процес на трансформација, кој сите би сакале да биде побрз. Меѓутоа, не може да биде многу брз, затоа што како што кажавме, Македонски железници се многу задолжени во износ од 130 милиони евра, кој што не е атрактивен, затоа што има голем долг, затоа што има мала инфраструктура и затоа што возниот парк е застарен. Секако вложувањата на било кој инвеститор, дали е домашен или странски, треба атрактивноста или ексклузивитетот кој што треба да го даде Владата да го повлечат тој инвеститор. Сите ние посакуваме домашните инвеститори да бидат побројни и странските. Тука нема преферирање на инвеститорите. Логиката на инвестирање е желбата за профит и секако атрактивноста на тоа што се купува. Во идното функционирање на Јавното претпријатие, инфраструктура, секако ќе се соочи со големи потешкотии, особено во делот на развојот инфраструктура што треба да претставува долгорочни проекти и можеби нови задолжувања на Македонија. Но, тие претставуваат основен предуслов пак за развојот, за економскиот развој на Република Македонија. Како што кажа колегата Мавровски дел на железничка линија, меѓутоа, еве јас овде во оваа прилика ќе ја спомнам потребата од продолжувањето на железничката линија од Штип до Струмица и регионално поврзување кон Петрич, кое пак претставува економски инфраструктурен предуслов за економски развој на најголемиот регион на производство на раноградинарски производи и секако ќе претставува ефтин транспорт. Меѓутоа, предуслов се големи вложувања во инфраструктурата. За таков резултат за развој на инфраструктурата секако е потребен еден модерен менаџерски тим кој што ќе го води тоа Јавно претпријатие. Секако, посакуваме успех на продажбата на делот на транспортот или начинот на приватизација кој што Владата ќе го донесе со Одлука. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам, госпоѓо Ивановска.

За реплика се има пријавено господинот Мавровски Спиро, но пред тоа збор има заменик министерот за транспорт и врски господинот Кошуткиќ Дејан.

Повелете господине заменик министре.

Дејан Кошуткиќ: Добро, слушнавме една цела листа на пратеници со одредени забелешки и коментари, предлози и сугестии за Законот за трансформација, за жал, после 2,5 години интензивни активности на Проектот Трансформација на Македонски железници, морам да констатирам дека грото, поголемиот дел од овие забелешки беа паушално искажани. За жал, во одредени дискусии во нераспознавање на двата закони, како што е делот за финансирање на инфраструктурата, кој е предмет на наредниот

закон, каде што се односите помеѓу инфраструктурата и транспортот исто така предмет на наредниот закон, но добро и така наредната точка е Законот за железници, па ќе можеме да продискутираме и за тоа.

Пред се, би сакал, прво, на госпоѓа Којзеклиска да одговорам. Значи, Владата не е на размислување за повлекување на законот. Второ, за ваше информирање Законот за железници кога се носи е последна правна форма на одреден процес на трансформација на било која државна железница. Во периодот од 1996 до 1998 година не само државните железници, туку и Источна Европа, земјите во транзиција и најголемиот дел на европските железници донесоа нови закони за железници, каде што создадоа предуслови за понатамошен процес на трансформација. Значи, ова не се однесува само за држави во транзиција, генерално е транспортна стратегија во Европа за трансформација на транспортниот сектор, посебно од железничкиот сообраќај. Во периодот од 2001 до 2003 година се носат нови закони за железници кои се однесуваат стриктно на трансформацијата. Тука е бугарскиот закон 2002, тука е чешкиот од 2001, хрватскиот 2003, српскиот 2005, јануари 2005 година.

Така што, законот за железници во Македонија треба да биде последната законска фаза за да се премине во функционирање во сосема нови услови, особено со регулативите, не само регулативите на Европската унија, туку генерално на транспортните стратегии на Европската унија. И во законот за железници имате една табела, така што пратениците и на Комисија и во материјалот кој е доставен од Владата беа запознаени со усогласеноста со европските регулативи.

Акциониот план, иако госпоѓа Којзеклиска го нарече фамозниот Акционен план. Акциониот план во секој процес, односно проект кој е врзан за меѓународна институција, во конкретниот случај со Светска банка е една од битните фази. Значи, не се однесува само на оваа Влада. Господинот Балковски, вашиот колега може да ве запознае дека Акциониот план, односно средствата за овој Акционен план според кој се изучуваа активностите во изминатите двеипол години, всушност беа предуслов на претходниот Акционен план кој беше формиран од претходната Влада. Значи, оваа Влада не измислуваше топла вода, туку одредени активности ги продолжи од претходната Влада каде што застана. Кога се создава Акциониот план за трансформација на државна железница чекорите се многу јасни. Прво е избор на моделот, значи дали ќе биде холдинг компанија, дали ќе остане како што е во Хрватска, хрватските железници ДО Холдинг компанија со предуслов за транспортниот сектор во наредниот период да биде приватизиран, или ќе биде како бугарски железници инфраструктура целосно државна компанија, а БДЖ, АД задолжено за транспорт. Значи прво се дефинира моделот, значи како ќе се подели државната компанија.

Втората фаза е она што во неколку дискусии беше искажано, а тоа е како ќе се поделат тие две компании, значи капиталот, средствата, вработените и слично. Секако дека беше поставено прашање кој тоа ќе го спроведе. Секако дека тоа ќе го спроведе тој кој е и одговорен директно за тоа, а тоа е Македонските железници.

За ваша информација согласно не само Акциониот план, туку и од претходно се води во делот на аналитичкиот сектор Македонски железници, меѓутоа како обврска за Акциониот план комплетно е извршена поделба во смисол точно што е дел на инфраструктура, што е делот на транспортот, кои вработени се на инфраструктура, кој дел се на транспорт. За ваша информација бидејќи беа спомнувани и штрајковите и последниот процес на дефинирањето и процесот на технолошкиот вишок во Македонски железници, истото тоа прашање беше поставено и од синдикатите во емот на генералниот штрајк за што добија информација. Значи, ние максимално, не кажав само политички декларативно дека се обидувавме да држиме на максимално ниво транспарентност на овој проект, туку и реално ја имавме таа транспарентност. Доказ за таа транспарентност тоа е присуството не само мое како координатор двеипол години на трансформација на Македонските железници, туку на комплетниот менаџерски тим на Македонските железници, работната група која учествува во овој процес на трансформација во изминатите двеипол години на јавната трибина организирана од независните синдикати на Македонските железници. На таа трибина беа присутни претставниците на државните синдикати во Бугарија и државните синдикати во Србија. Дискусијата беше мошне плодна, мошне конструктивна, траеше 5 часа. На самата таа дискусија беа разменети мислења и со претставниците од Бугарија и со претставниците од Србија, беа изнесени нашите предлози, одредени забелешки од синдикатите и беа запознаени со проектот, односно со законот кој беше влезен во владина процедура. За ваша информација додатно пред Министерството да го испрати законот во владина процедура, ние одржавме средба со сите независни синдикати и со мнозинскиот синдикат секако во просториите на Македонските железници каде што им беше поставена и презентацијата на клучните точки и клучните моменти кои треба да ја опфатат таа трансформација. Во 2003 година септември кога беше изработена прва драфт верзија на Законот за железници и беше доставен веднаш до синдикатите и беа побарани нивни мислења во писмена форма, кои што ние и ги добивме. Погolem дел од тие забелешки беа имплементирани во Законот за железници. Како потврда на сето тоа за да пак не биде декларативно дека ние сме ги консултирале синдикатите само заради одредена слика пред јавноста, законот за железници кој е денеска наредна точка на дневниот ред пред да биде во владина процедура, беше по истиот принцип доставен до сите синдикати. Врз основа на тој

текст ние добивме писмени забелешки од сите синдикати каде што забелешките за ваше информирање беа на поглавјето кое се однесуваше за штрајк и обврските на штрајкувачкиот одбор, меѓутоа нивното барање беше дека премногу се затегнува од наша страна, меѓутоа тоа е согласно Европската директива. И второто беше, Министерството за транспорт и врски кој е носител на овој проект како ресорно министерство да истраеме во изнаоѓање на додатни механизми за финансирање на инфраструктура како додатни резервни извори, односно појачување на финансирањето од страна на државата и субвенционирање од страна на државата кон инфраструктура. Тоа ќе го видите во делот на поглавјето: финансирање на инфраструктура.

За ваша понатамошна информација, законот за железници кој е денеска на дневен ред е во 98% соодветен на Законот за железници во Хрватска, односно Законот кој е изработен според сите европски директиви и светски токови, кога ќе кажам светски, мислам на искуството со експертите на Светска банка. За ваша информација, бугарските железници, ние имавме средба пред неколку дена со вице-премиерот и министерот за транспорт на Бугарија господинот Василев каде што беше побарано од наша страна и му ја доставивме драфт верзијата која денеска е на дневен ред за одредено решавање, бидејќи тие имаат пропусти условно речено пропусти, а немаат дефинирање на моментите на концесионирање и слично и се најдоа во одредени проблеми. Инаку за ваша информација, транспортната компанија на бугарските железници покажува позитивни резултати во изминатите 2 години. Тие планираат дури во наредниот период да овозможат продажба на акции и слично. Значи, паушалните информации и оценки дека резултатите на транспортната компанија во бугарските железници, хрватските дека покажува негативни резултати, мислам дека целосно не се точни, а тоа е најлесно да се потврди не само од искажувањето на претставниците на Влада, или слично, едноставно тоа ќе го видите и во Законот за железници, обврска е на железниците да ги обновуваат сите информации и преку веб страна да бидат достапни на комплетната јавност. Значи, не е тешко да се подготват тие информации.

Што се однесува до, мислам дека господинот Србиновски тоа го спомна, зошто да се инвестира во транспорт кога транспортот ќе се приватизира?

Прво, за ваша информација, загубите на Македонските железници, значи сега ќе кажам апроксимативни бројки во 2003 година беа околу 700 милијони денари за да во 2004 година се намалат на 400 милијони денари. Имаме зголемен обем на работа, мултиплициран обем на работа не само на Макстил, на Митал, очекуваме и со рестартирањето на скопската Топилница, тука е Фени и тука се други поголеми компании. Тоа можеби би можел да го врзам само со еден краток одговор во делот на договорот со Макстил.

Значи, целосно максимално беше погрешно презентирано во јавноста. Имено, договорот со Макстил нема посебен ексклузивитет за разлика од останатите големи комитенти на Македонските железници. Постои точен урнек на договорот за точно одредени количини и кои количини можат да подлежат по одреден процент на попуст и слично.

Врз основа на тоа и водењето на, сега ќе се префрлам на бизнис стратегијата. Значи, врз основа на пратењето на обемот на работа на големите комитенти и слично, тоа исто господинот Балковски може да ви потврди како една од главните активности кои мора да ги спроведете во процес на било која трансформација на одредена државна компанија е обврска да изработите бизнис план по принципот на Ролинг бизнис план, значи поместувачки за една година. Од кога започнавме интензивни преговори со Светска банка 2003 година, 2003 година беше изработен бизнис план, бидејќи се пролонгира заради стратешките активности кои ги имавме. Во моментов имаме бизнис план кој е ревидиран од Светска банка 2005-2009 година. Бидејќи никој не живее во илузии дека со донесување на одреден закон ќе се сменат многу нешта, веќе со денот на објавување, односно со стапување во сила. Бизнис планот на Македонските железници за 2005-2009 година почна во транспортниот дел и се состои од три сценарија.

Едното сценарио е реално. Тоа значи реално сценарио во обемот на работа на големите комитенти, пред се да се концентрираме на големите комитенти, затоа што обемот на работа на големите комитенти во 2005 година. Врз основа на тој обем се проектираат останатите финансиски показатели. Оптимистичкото сценарио е сценарио кое се базира врз основа на предвидувањата на големите комитенти. На пример, доколку Митал проектира дека неговиот таргет, или целта во 2005 година е милион ипол тони, тоа е оптимистичката бројка, меѓутоа реалноста е можеби, 700, 800 и 900 илјади. И третото сценарио, сценариото е без заеми. Значи, тоа е она, за жал мојот колега господинот Спиро Мавровски искажа на крај, се нема визија. Значи, не се работи за тоа дали сегашното Министерство за транспорт и врски и Владата има визија, или нема визија. Ние сме обврзани за да дојдеме во фаза на преговори со Светска банка за заем од 15 милијони евра, да ги спроведеме овие активности. Значи тука нема, имаш ти визија, или немаш, ти си обврзан да ги направиш сите овие активности кои всушност претставуваат план и параметар на одредена визија, односно да го проектираш движењето, развојот на компанијата за наредните 5 години.

За ваша информација, бугарските железници во 2002 година кога го донесоа Законот, во 2004 година имаа голем тендер за набавка на нов возен парк, односно локомотиви заради зголемувањето на обемот на работа. Српските железници, односно Владата на Република Србија го донесе Законот на крај на јануари, веќе

во февруари министерот за финансии односно Владата на Република Србија започна разговори со ЕБОРД со ЕИБ за кредит од 100 милијони евра за инвестирање во транспортниот дел. Неслучајно како компонента три во делот на предвидениот заем во кој сме во преговори со Светска банка е проектирано 7, 9 милиони инвестирање во транспортниот дел. И сега каде за да одиме пак да ја завршиме приказната, за што викам дека не си во можност да немаш визија, или слично. Значи, обврзан си да имаш визија е делот каде што од компонентата три конкретно делот се однесува на плато, вагон и слично. Значи, делот кој ќе се инвестира со одредено точно изработена визија која ќе ги прати тенденциите кои ние конкретно ги имаме во делот на металската индустрија. Не треба да забораваме дека металската индустрија и нафтената индустрија се најголемите комитенти во било која железница.

Експерт на Светска банка за социјалната програма, во ноември 2003 година на наше барање побаравме мисијата на Светска банка да ни испрати експерт кој е конкретно за социјалниот аспект. Има само една работа, тука се работи за или лошо протолкување, или слично. Погolem дел од препораките на Јоланда Хес, експерт од Светска банка за социјална политика беа во делот не дали треба, или не, да се намалат вработени. Тоа е посебна приказна која ќе ја кажам после ова, туку едноставно дека покрај отпремнините каде што во било која држава претставува голем проблем при дефинирањето на отпремнините, туку таканаречени...

Слободан Најдовски: Господине Кошутиќ, јас се извинувам, со оглед на тоа што по правило паузата е во 14,00 часот, планирате ли колку време ќе ви треба за да знаеме дали да ја прекинеме седницата во 14,00 часот, или ќе можете за 5, 6 минути да привршите за да дадеме пауза.

Дејан Кошутиќ: Би привршил за уште десет минути. Би одземал осум минути од пратениците, ако се согласуваат.

Слободан Најдовски: Тогаш ќе продолжите по паузата.

Дејан Кошутиќ: Тогаш, после паузата, бидејќи се руши концептот на излагањето.

Слободан Најдовски: Објавувам пауза до 15,00 часот.

(По паузата седницата продолжи со работа во 15,00 часот)

Љупчо Јордановски: Повелете господине Кошутиќ, продолжете.

Дејан Кошутиќ: Застанавме кај експертот на Светска банка за вработување.

Неговата главна забелешка беше дека, според критериумите можна е субјективноста при оценувањето на работењето на одреден вработен. Меѓутоа, тој критериум е составен дел на критериумите кои стојат во Колективниот

договор, договор кој беше потпишан од сите синдикати и од Македонски железници.

За уште две точки кои беа спомнувани ќе кажам и со тоа би ја завршил дискусијата.

Прво, тоа е точката која се однесува на долговите. Значи, член 8 е по иницијатива и според амандманот на Министерството за финансии каде Владата ќе донесе одлука за трајно регулирање на долговите. Значи тоа е стандардна процедура во процесите на трансформација.

Второ, членот 9 кој беше спомнуван во делот на ексклузивноста. Значи ексклузивноста единствено доаѓа во варијанта, од моментот на приватизација, а под приватизација се подразбира формирањето на акционерското друштво и доколку не покаже интерес приватниот сектор, на Владата и се отвара можност да добие одредена, во краток временски период, ексклузивност на акционерското друштво, заради подигањето на неговата атрактивност, со тоа дополнување што во членот 9 е дополнето - не на јавен сектор, а тоа е дека не се дава можност на приватен сектор да се даде ексклузивноста, за да не влеземе во замките, од искуствата што ги имавме во приватизацијата на другите државни компании. Значи, само од тој аспект затоа што сите студии, а за ваша информација, во изминатите десет години, колку трае процесот на трансформација, потрошени се над 1 милион евра, значи една голема база на податоци во делот на студиите. Воглавно сите студии предвидуваат дека и по извршена трансформација не се предвидува дека првите година до три ќе дојде до голема заинтересираност на приватниот сектор. Затоа се дава можност Владата со одлука да ја даде ексклузивноста на акционерското друштво.

Она што е многу битно е тоа што со формирањето на акционерското друштво Македонски железници и транспорт, се создаваат предуслови за нов начин на организирање на железничкиот сообраќај. Значи тоа е битен предуслов дека со донесувањето на Законот за железници, затоа и пред малку на пратеничката Којзеклишка и одговорив дека Законот за железници, во секоја трансформација на државна железница, претставува последна фаза на правната процедура на трансформацијата, создава предуслови за наредните чекори односно за либерализација и отварање можност за нови транспортни оператори и слично.

Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам господине Кошуткиќ.

Прво бев известен дека господинот Мавровски имаше реплика на госпоѓа Лилјана Ивановска.

Повелете господине Мавровски имате три минути реплика, иако госпоѓа Ивановска не е тука, но кажете го своето.

Спиро Мавровски: Можеби госпоѓата Ивановска ќе слушне.

Во секој случај, во дискусијата која ја имаше таа пред заменикот министер, мислам дека се кажаа две работи кои се во колизија. Од една страна рокот за кој зборуваме цело време дека е предуслов за трансформација и тоа е договор со Светска банка. Но, јас ќе прашам нешто друго.

Сигурно за овој рок Министерството знаело многу порано и овој закон требало да биде пред пратениците многу порано за да можеме да го разгледуваме и во две фази и сега, ако сме доведени до тоа да го донесеме по итна постапка, не гледам таква работа. Мислам дека самото Собрание се доведува во ситуација да носи одлука во минута до дванаесет часот. Тука е проблемот.

Од друга страна во истиот тој говор госпоѓа Ивановска кажува дека оваа трансформација и рокот во кој ќе се трансформира Јавното претпријатие, едноставно не може да биде брз поради долгот. Тоа го кажа пред малку и господинот заменик министер. Сега, како можеме од една страна да донесеме закон, кој закон ќе биде валиден, кој го носи Собранието, а од друга страна и самите сме свесни дека тоа не можеме да го направиме во наредните неколку години и каде тука завршува сето она за што говоревме.

И уште една работа со која би се согласил со госпоѓата Ивановска, тоа е основен предуслов да бидат новите инвестиции, значи инвестирање во Јавното претпријатие, но таква работа, барем во Буџетот за 2004 година и претходните буџети и сега овој за 2005 година, апсолутно не видов. Значи тоа може да е некоја визија, но визија која ќе треба некој друг да ја реализира.

За останатото, мојата реплика кон господинот заменик министер, ќе го задржам моето право.

Љупчо Јордановски: Госпоѓа Ивановска, имате една минута реплика.

Лилјана Ивановска: Благодарам претседателе, Почитуван господине Спиоровски, за роковите кога зборував кажав дека ние овде како Собрание и како држава треба да се наоучиме да работиме во одредени рокови, а тоа го кажав заради рокот кој беше преговаран со Светска банка. Тоа е 31.09.2005 година. Во тој правец беше делот на мојата дискусија каде зборував држење во рокови и донесување по итна постапка на овој закон. Инаку принципиелна сум за носење на законите во две фази. Меѓутоа, кога не притискаат роковите, тоа го правиме на овој начин.

Во делот на тоа дека бавно ќе оди процесот на реструктурирање, процесот отпочнува, меѓутоа бавноста е од причини што бара големи финансиски средства за посакуваното ниво на развој на македонските железници и инфраструктурата. Во тој дух беше мојата дискусија, во тој втор дел.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Госпоѓа Којзеклишка, имате реплика на заменикот министер.

Повелете имате три минути.

Марија Којзеклишка: Благодарам претседателе,

Јас го разбираам емотивниот настап на господинот Кошуткиќ, од аспект на тоа што тој е координатор на проектот Трансформација на Македонските железници и неговото искуство во спроведувањето на тој процес и директно учество по трансформацијата.

Посебно ми е драго што господинот Кошуткиќ потенцира дека акциониот план не е од оваа Влада, туку го продолжиле акциониот план кој го донела претходната Влада, во однос на трансформацијата на Македонски железници. Можеби има измени, можеби нема, не можам да кажам затоа што, пак ќе повторам, ние како пратеници тој план го немаме видено. Меѓутоа, од неговата дискусија јас повторно не можев да разберам дали акциониот план е прв предуслов, како што наведоа во образложението на самиот закон. Значи донесувањето на нов закон претставува прв предуслов за извршување на Акциониот план кој веќе постои и кој го продолжила оваа Влада од претходната Влада, а во меѓувреме ние го носиме Законот за трансформација. Значи пред да го донесеме законот за железници го донесуваме Законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници, целосна одговорност - Скопје.

Можеби ќе беше пожелно, еве како укажувања на заменик министерот истиот модел како што го спроведувавме, како што е наведено во Предлог-законот за установи кој ќе дојде исто така на дневен ред на оваа седница каде што имаме посебна глава - сопственичка трансформација. Мислам немаше да биде проблем до колку во Законот за железници постоеше посебна глава, сопственичка трансформација, затоа што и самиот заменик рече дека донесувањето на законот за железници е заокружување на правниот дел во однос на трансформацијата на Македонски железници. Јас би сакала во тој дел да реплицирам и да укажам дека повторно постојат нејаснотии во однос на тоа дали е прво трансформацијата, па е нов закон за железници, или прво е Законот за железници, па е трансформацијата.

Љупчо Јордановски: Повелете господине Флоровски, вашите три минути.

Александар Флоровски: Почитуван заменик министер, кратка реплика, или потсетување, како сакате сватете го.

Во Македонски железници имате два синдиката. Вие велите дека едниот синдикат ви даде целосна поддршка на начинот на трансформацијата, што се подразбира дека тоа е синдикатот кој вие го поставивте. Значи се работи за партиски луѓе кои ги поставивте и кои мора да го спроведуваат се тоа што вие го наложувате.

(Од место реагира заменик министерот Кошуткиќ со зборовите: "дали сте видовити").

Не сум баба Ванѓа но од авион се гледа дека работите течат во овој правец. Ако сте вие видовит може да ја предвидувате иднината на многу работи.

Значи, државниот синдикат за кој говорам, апсолутно е под ваша капа и не е воопшто чудно што ви даде поддршка. Но, впечатокот дека во Македонски железници се направени партиски чистки е повеќе од јасно, за што лично поседувам одредена документација која не сакам да ја презентирам, но работите не се работат така. Се работат малку помудро, ако сакате да правите нешто, а не со соопштение, или препораки до општинските одбори, да испраќате имиња на луѓе кои не треба да бидат отстранети од Македонски железници. Значи, ако ги работите работите, работете ги малку поперфидно, немојте толку наивно за да може секој жив да ве фати дека работата е чисто партиска.

Кога говориме за оној независен синдикат, шест синдикати има во Македонски железници, колку што јас знам. Отстранети се 750 луѓе, меѓу кои и претседателот на синдикатот господинот Марјан Ристевски од една единствена причина што идеолошки не припаѓа на владеачката гарнитура, а воедно смета дека со неговиот настап и јас лично сметам дека ги брани работничките права онака како што треба да се бранат, не да се фрлаат луѓето во оган, па при прв помал потрес да фати кривина. Јас така го подразбирам синдикатот, ако гориме ќе гориме сите заеднички.

И четвртата работа, за време на штајкот многу од овие синдикални лидери во тој независен синдикат беа повикувани на информативни разговори во МВР, што исто така ми дава за право на она што претходно го говорев дека гарнитурата која сега раководи во Македонски железници е чисто партиска. Значи работите ги работите малку поперфидно, малку полуцидно, што би рекол нашиот народ со дикат, немојте преку трупа да одите.

Љупчо Јордановски: Господине заменик министер, бидејќи тоа беше реплика, повелете имате една минута.

Дејан Кошуткиќ: Уште еднаш да и одговорам на госпоѓа Којзеклиска.

Акциониот план ги предвидува сите чекори. Чекорите се дефинирање на моделот, па како ќе се изврши поделбата на двата ентитета, регулирање на трајни долгови, технолошки вишок, бизнис план и на крај доаѓа Закон за железници.

Значи, Законот за трансформација на Македонски железници е правната рамка на овие сите четири претходни, за Владата да може да носи одлуки за кои е обврзана, да ја заштити трансформацијата. Тоа е едната работа.

Второт, на господинот Флоровски да му одговорам.

Јас за претходните штрајкови избегнувам да давам коментари дека има политичка задница, така што му благодарам на господинот Флоровски што одговори место мене за природата на претходните штрајкови.

Меѓутоа, за една информација, господине Флоровски.

Раководството на државниот синдикат во Македонски железници е поставено во 2001 година. Ние не бевме тогаш во Влада. Тоа е едно.

Второ, на сите забелешки и дописи од страна на синдикатите кој јас претходно ги напомав беа потпишани: господинот Цветан Мирчевски, мнозински синдикат, Марјан Ристески, Никола Вогоевски, Борче Горгиевски и Влатко Јовановски. Вие добро знаете дека се тоа шест синдикати и шест претседатели на независни синдикати.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Госпоѓо Лалчевска, имате три минути.

Ристана Лалчевска: Благодарам господине претседателе,

Господине заменик министре, кога сме веќе кај Акциониот план, Акциониот план претходи и вие рековте дека и претходната Влада работела на Акциониот план. Значи во тој Акционен план е и дефинирањето на моделот.

Според моите сознанија, Акциониот план кој го подготвуваше минатата Влада не го дефинираше моделот. Тогаш имавме предлог од тимот на Македонски железници да се оди со модел на Холдинг компанија.

Ве молам да ми одговорите зошто вие одбравте ваков модел каков што предлагате во овој Предлог закон, со оглед на тоа што ваквиот модел покажа слабости во земјите кои го применија.

Љупчо Јордановски: Повелете господине замениче.

Дејан Кошуткиќ: Госпоѓа Лалчевска, 2002 година, пред да се формира новата работна група од новото раководство на Министерството за транспорт и врски, беа три модели од кои едниот модел на тогашното раководство Македонски железници, за моделот кој вие го спомнувате и моделите на Министерството за транспорт и врски Светска банка. Министерството за транспорт и врски каде што заменикот министер Живко Јованов, сигурно ви е познат, ја водеше трансформацијата во тој момент и моделот на Министерството за транспорт и врски и Светска банка беа единаствени. Затоа пред малку и на госпоѓа Којзеклиска и одговорив одредени сегменти на трансформација само ги продолживме, значи не измисливме нови модели, или топла вода.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Повелете господине Мавровски, имате три минути да му реплицирате на господинот заменик министер.

Спиро Мавровски: Благодарам господине претседателе,

Јас би се задржал на, имам повеќе забелешки, но само на две за кои би сакал да разјасниме некои работи.

Едната забелешка е во однос на мислењата и предлозите за кои говоревте, за синдикатите, дека беа запознаени сите вработени, дека нивните

предлози беа инкорпорирани во Законот и сега не знам што се случи. Сите вработени се изненадени, имате штрајкови. Значи или Синдикатот не функционираше и да ги извести вработените, или пак вработените не биле заинтересирани, во апсолутно се сомневам, или мислеа дека нема да бидат на списокот. Но, еве тие што се на списокот, гледам и деновиве продолжуваат со штрајкот и бараат објаснување што понатаму и како ќе се решат тие проблеми. Вие кажувате дека ова е закон кој 90% е препишан, да кажеме од Законот во Хрватска, но Хрватска и Македонија мислам дека не е едно исто и во однос на големината на Македонски железници и Хрватските железници и во однос на она што тие наследиле и што ние сме наследиле некои пруги за кои пред малку говоревме, од сто години и повеќе.

Другото е она што говорите за моето песимистичко гледање и визија.

Јас ќе ве прашам, еве кажувате дека имате бизнис план од 2003 до 2009 година во кој сте се договориле со Светска банка и сигурно дека со ова знаете како движењето на компанијата, во наредните пет години, ќе се одвива целата работа.

Сега ќе ве прашам директно каде и како ние ќе се движиме како Македонски железници, дали вие имате во овој план ваша визија колку кредити ќе се земат во меѓувреме, кои пруги ќе се изградат, колкави ќе бидат тие средства од Буџетот, колку ќе биде кредитот од некоја странска држава или некои други инвестиции за кои во моментот ние пратениците не знаеме. Тоа го претпоставувам под визија, ако вие подразбирате нешто друго не сум видел, а мислам дека и вие, значи има бизнис план, има движење на Компанијата во наредните пет години за кои ние апсолутно немаме информација.

Ова што го кажувате за 2004 година тендер за железнички транспорт во Бугарија за 2005 година, Србите веќе ЕБОР 100 милиони евра за транспортниот дел, па дали тоа значи дека Македонија веднаш по донесувањето на овој закон ќе побара кредит во висина од 50-60 милиони евра за овој транспортен дел кој треба прво да го приватизираме. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Има збор господинот Тома Глигоријевски.

Тома Глигоријевски: Благодарам господине претседателе.

Предлогот на законот за донесување на трансформација на Јавното претпријатие-Македонски железници го подржувам во целост во ваква забрзана постапка затоа што сме свесни дека Македонски железници подолго време и многу години наназад се во криза, во финансиски дубиози и затоа што тоа Јавно претпријатие и решавањето на неговата судбина беше врел костен за многу влади, многу претходни влади го почнуваа процесот, меѓутоа, од дневнополитички маркетинзи, вакви избори, онакви избори, истиот го прекинуваа. Затоа мислам дека треба да се

одаде признание на оваа Влада што и покрај тешкотиите, штрајковите, технолошкиот вишок кој требаше да се прогласи и целиот закон кој беше во постапка не се прекина со отпочнувањето на одамнешните локални избори иако се знаеше дека со тоа ќе се изгуби дел од гласачкото тело.

Што се однесува до текстот на законот потполно сум убеден дека е јасен, концизен иако е толку краток, иако се толку кратки речениците, по мене е подобро да имаме кратки реченици и да знаеме точно што сака да се каже одколку да се пишува по членови цели фермани, па да ни создава недоумица.

Од тој аспект мислам дека и членот 4 кој го третира планот на поделбата на Јавното претпријатие, а кој беше предмет на дискусија на повеќе дискусанти е доволен затоа што планот за поделба на едно друштво и сите акти и документи што треба да бидат опфатени со поделбата е регулирано во Законот за трговски друштва. Имено, во членот 521 од Законот за трговски друштва точно пишува што треба да содржи еден план за поделба, а во членот 536 од Законот за трговски друштва пишува што се документи треба трговското друштво да приложи за да се запише во Трговскиот регистар.

Спрема тоа, дообјаснување во овој член само ќе биде просто препишување на членови од одредени закони кои нема потреба да се наведуваат тука.

Истото се однесува и до членот 6 кој се однесува на можната приватизација на Јавното претпријатие т.е. на идното АД-Македонски железници-транспорт, бидејќи промена на сопственост на АД може да се случи само на еден начин, а тоа е сопственикот да ги продаде акциите, во овој случај Владата како Собрание на акционери во името на државата сопственик на акциите.

Нема друг начин да се промени сопственост освен за физички лица каде може промена на сопственост да се случи и со наследство, со подарок и незнам како, или на друг начин определено со закон, што исто така е предвидено во овој член.

Значи, без разлика на тоа дали Електро-стопанството било голема фирма и какви потенцијали имало, без разлика дали едно акционерско друштво е големо или мало, дали остварува добивка или не остварува добивка, дали остварува загуба или не остварува загуба, дали е неговата вредност голема или мала, промена на сопственост може да биде само со продажба на акции, а тоа е третирано со членот 6 и нема потреба дополнително да биде оптеретено.

Моето мислење по дилемата дали прво треба да се донесе законот за преобразба, па потоа законот за железници или обратно како што беше ваму истакнато е дека овој акт предложен од Владата е добар, дека прво треба да се донесе законот за трансформација врз база на кој Владата ќе донесе одлуки и ќе ги подготви сите

документи кои се потребни за да се запишат новите субјекти во Трговскиот регистар.

Во времето додека се запишат во Трговскиот регистар, бидејќи и тоа не е кратка постапка, мора да се донесе и законот за железниците затоа што новите претпријатија мислам трансформирани на нов начин мора да работат со нов закон инаку ќе се најдат во некој правен вакуум. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Дали некој друг бара збор?

Госпоѓо Бонева барате реплика или збор? Збор.

Не протеклоа ни една секунда реагиравте. Значи техниката работи.

Повелете имате збор госпоѓо Бонева, а потоа госпоѓа Лалчевска.

Силвана Бонева: Сосема накратко, бидејќи јасно беше кажан нашиот став во однос на законот со кој се предвидува трансформација на Јавното претпријатие-Македонски железници.

Би се осврнала на членот 6 каде се зборува за приватизација на АД за транспорт-Македонски железници-Скопје. Бидејќи е кажано овде дека тоа може да се изврши преку продажба на дел или на сите акции со една или повеќе трансакции на инвеститор и тоа преку тендер и на друг начин утврден со закон.

Би сакала сосема накратко да го потсетам господинот претставник на Министерството заменикот Кошуткиќ дека во Република Словенија во 1999 година, е донесен Закон за железнички транспорт кој кореспондира со директивите на Европската унија. Иако овој Закон е донесен повеќе од пет години Република Словенија сеуште нема донесено закон за приватизација на транспортот.

Понатаму Република Хрватска чиј Закон, според зборовите на заменик министерот Кошуткиќ е имплементиран 98% во текстот на нашиот закон е донесен во 2003 година, а ќе се применува од 1.01.2006 година. Во тој закон не е опфатена продажбата на транспортот, па се поставува прашањето како може да имаме применето 98% од еден закон кој ние го применуваме веднаш, а Хрватите го применуваат после три години и кој не предвидува продажба, а ние носиме закон само за продажба на најпрофитабилниот дел-транспортот.

Понатаму, зошто Македонските железници т.е. Владата да се задолжува со кредит од Светската банка за плато-вагони ако тие му требаат на Мак-стил или на Топилницата. Тие можат да си ги купат тие вагони како што Железара тоа го направи на времето, купуваше вагони за сопствени потреби и со сопствени пари.

Би сакала сосема накратко одговор на овие прашања од господинот Кошуткиќ. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете господине заменик министре имате збор.

Дејан Кошуткиќ: Не би сакал да коментирам за оваа обврска на последното исказано околу Хрватскиот закон. Веб-сајтот на Министерството за поморство и транспорт многу јасно е кажано

зошто е донесен Законот, кои ефекти и организационата шема на Хрватските железници и кои се моменталните активности. Ако искажувате некои информации, тогаш земете ги информациите сега изворно што се случува во Хрватските железници.

Не можам да ви дадам одговор на пашални констатации и слично. Тоа е една работа.

Втора работа во врска со плато - вагоните. Ако ние сега цел ден разговараме за тоа дали оваа проекција има предуслови да ја извади Компанијата Македонски железници од криза, вие сега давате прашање со предлог зошто се купуваат плато - вагони за ЈП Македонски железници, за да се следи обемот на работа во металската индустрија, а тие сами да си купат. Ако тоа не е контрадикторно, тогаш не знам што е.

Љупчо Јордановски: Госпоѓо Бонева, барате збор или реплика? Госпоѓо Бонева, бидејќи вие ја пренасочивте седницата во пратенички прашања ние ќе работиме по Деловникот на пратенички прашања. Дали сте задоволни од одговорот?

Имате една минута да поставите дополнително прашање.

Силвана Бонева: Господине претседателе, мислам дека расправаме по Предлог законот за донесување на закон за трансформација на Јавното претпријатие, а не пратенички прашања. Пратениците имаат право да поставуваат прашања на претставниците на Министерството за појаснување на законскиот текст.

Љупчо Јордановски: За тоа имате пратенички прашања можете да ги кажете вашите сомневања и вашите ставови, а бидејќи .,

Силвана Бонева: Нашите ставови ги кажуваме по законскиот текст и по искажувањата на претставникот на Министерството.

Љупчо Јордановски: Имате три минути реплика.

Силвана Бонева: Сепак не добив одговор зошто се приватизира токму транспортот кога во земјите кои вие ги посочивте не се приватизира транспортот и зошто, како што кажав, се задолжуваме со кредити од Светската банка . Владата се задолжува за купување на плато-вагони кога имате намера да го приватизирате транспортот во Македонски железници.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Пратенички прашања завршија господине замениче, повелете госпоѓо Лалчевска, па после можете заедно да одговорите.

Повелете госпоѓо Лалчевска имате збор.

Ристана Лалчевска: Благодарам господине претседателе.

Чудно е како вие не давате на министрите ни прашање да им поставиме по однос на Предлог законот кој ни го носат во Собранието. Тој е претставник на Владата и тој е тој што го брани ваквиот предлог. Ние имаме право да прашаме зошто вакви или онакви решенија, за да можеме при тоа да видиме дали содејствуваат со нашите ставови или не содејствуваат со нашите ставови.

Ако не е така, тогаш нема потреба да биде тука претставникот на Владата.

Добро, ќе се вратам на тоа за што останавме недокажани. Значи, се, се врти околу Акциониот план и околу моделот односно дефинирањето на моделот. Да кажеме дека Светската банка учествуваше во овој процес, навистина, во договарањето, меѓутоа, Светската банка никогаш не понуди соодветен модел, туку побара трансформација на Македонски железници, а моделот требаше да го одбереме ние.

Значи пласирањата дека моделот на Светската банка содејствувал со моделот на Министерството, навистина се неточни и по мое видување токму моделот што го нудеа најстручните луѓе, а тоа се луѓе од тимот на Македонски железници кои директно се инволвирани во работата на железницата кои солидно ги познаваат состојбите во железницата и кои можат да дадат свои видувања за начинот за трансформација, при тоа да спомнам не го спореа фактот дека железницата мора да биде трансформирана за да може да дојде до една помодерна и поефикасна железница. Јас навистина жалам што Министерството немаше слух за моделот кој го понудија, според мене, најстручните луѓе односно тимот на луѓето од Македонски железници кои учествуваа во процесот и во претходната влада кога се работеше Акциониот план, а верувам дека и понатаму учествувале стручњаци во оваа расправа околу дефинирањето на моделот. Тие предлагаат токму она за што јас говорев сега да одиме по модел кој го примени Словенија затоа што и големината на нашата железница и некако условите се најприближни со Словенските, не се работи за голема компанија, сепак Македонски железници е многу помала компанија одколку Хрватска, Српска или Бугарска и токму Холдинг-компанија ќе беше најсоодветен модел за трансформација на оваа Компанија за да може после пет години, оние што ги спомна министерот, да бидеме поефикасна и поправилно реструктурирана железница. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете господине Кошутиќ, имате збор.

Дејан Кошутиќ: Само на кратко.

Во законот кој госпоѓа Бонева го спомна на Хрватски железници стои дека се формира нова компанија Хрватски железници-ДОО. Ние формираме АД-Македонски железници-транспорт. Значи, и кај едните и кај другите се создаваат предуслови за да транспортната компанија влезе во можност за приватизација. Тоа е едно.

Второ, се создаваат предуслови за кои подоцна ќе зборуваме во законот за железници за влез на други заинтересирани транспортни оператори.

Јас не знам во која насока попластично да ги објасниме паралелите и симулациите одколку тоа што го искажав претходно.

Понатаму, видете госпоѓо Лалчевска, кога се трансформираше Бугарската железница, Бугарската влада го пренесе долгот од 70

милиони евра комплетно на транспортната компанија. Меѓутоа, тоа се 70 милиони евра без една единица напред.

Втора работа што кај нас имаме една единица пред вкупните долгови на Македонски железници. За експертските капацитети на претходните раководства и претходните експерти ве молам не би сакал да разговарам за лица кои не се тука или да се враќам на почетокот. На почетокот на дискусијата кажав дека не сакам да се враќам во минатото. Ако почнеме да правиме анализа за минатото кој, кој е во периодот на трансформацијата кој колку учествувал и колку придонел, тогаш дискусијата можеби ќе трае месец дена. Затоа јас претходно искажав дека Работната група формирана во 2002 година само ги продолжи одредените активности кои беа во 2002 година. Инаку, за ваша информација, има една анегдота каде што со писмена кореспонденција министри и заменици комуницираше меѓу себе за да се информираат за состојбите во Македонски железници.

Од тие причини, ве молам, ова ми е последна реплика, избегнувам да навлезам по приказна да зборуваме за минатото. Она што сега е пред вас како модел за трансформација е симулација заедно со сите домашни, странски експерти и Светската банка. Од проста причина затоа што во март 2003 година кога дојде Светската банка почна на сличен начин. Почнаа да кажуваат за трансформација во Аргентина, трансформација во Полска, трансформација во Чешка. Не. Ајде да се сконцентрираме да ми дадете примери врз основа на кои Владата може да го дефинира моделот, дајте примери на системи кои ни се слични. Значи држави по можност од југоисточна Европа, по можност од земјите во транзиција и по можност на политичко-економски и социјални параметри за да се склопи моделот кој ќе биде функционален. Значи нема да остане текст во законот кој ќе ги донесе промените, туку функционален и врз кој може да се направи проекција од која ќе очекуваме ефекти.

Затоа беа претходно моите искажани зборови дека нема измислување на топла вода. Вие сте должни во процесот на разгледување да дадете бизнис-план и тоа пет годишен за да на сите активности паралелни кои ги работите можете да симулирате дали со тој модел можат да се очекуваат позитивни ефекти или не можат да се очекуваат позитивни ефекти.

Љупчо Јордановски: Повелете три минути госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Господине заменик министре вие навистина сега сте контрадикторни, велите не измислуваме топла вода, го продолжуваме Акционит план кој го работела и претходната Влада, а сега викате да го забораваме минатото, не сакам да се враќам на минатото, значи не користите ништо од минатото, го дефинирате овој модел и само тој е исправен.

Овој модел го користеше токму Бугарија која вие ја спомнувате. Негативностите од тој модел

мислам дека ви се познати. Бугарската железница ни приближно не е иста со Македонската железница ни по големина ни по долгот што го спомнавте ни по други параметри. Зошто тогаш го избравте овој модел. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Дали некој друг бара збор?

Повелете господине Мавровски, имате збор.

Спиро Мавровски: Господинот заменик министер токму за ова последното што го кажа ...

Љупчо Јордановски: Се извинувам, ова е збор или реплика барате?

Спиро Мавровски: Реплика.

Љупчо Јордановски: Немате право на реплика.

Спиро Мавровски: Добро, тогаш збор.

Љупчо Јордановски: Добро, повелете збор. Да бидеме принципиелни бидејќи репликата беше со госпоѓа Лалчевска.

Повелете имате збор.

Спиро Мавровски: Останавме неразјаснети за некои ситуации за кои што господинот заменик министер сака да ни каже дека се е јасно и дека се се знае.

Тоа е Бизнис планот, движењето на компанијата за кое што пред малку говореше, јавно прашувам што е визијата, кој е планот, кои се средствата предвидени, што има во предвид Владата и сегашниот Акционен план, заедно со Светската банка од сето тоа да реализира?

Мислам дека бев многу јасен и прецизен. Едноставно, можеби заменикот министер немаше време да одговори, еве шанса да го каже сето тоа.

Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Дали некој друг бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам претресот.

Ги молам пратениците, пред да го предложам заклучокот да влезат во салата.

Ги замолувам пратениците да влезат во салата, треба да пристапиме кон гласање.

Ги молам службите да го утврдат бројот?

(Службите го утврдуваат бројот)

Во салата се присутни 54 пратеници.

Ги молам пратениците да влезат ако се во ресторан, нека прекинат со јадењето.

Десетте минути почнаа да течат.

(Во салата влегуваат пратеници)

Благодарам.

Сега се во салата присутни 62 пратеници.

Ги молам пратениците да ги заземат своите места.

На Собранието му предлагам да го усвои следниов заклучок:

Собранието го усвојува Предлогот за донесување на закон за трансформација на Јавното

претпријатие “Македонски железници” Ц.О. - Скопје.

Ве повикувам да гласаме.

(Пратениците гласаат)

Гласале 61 пратеник, 51 гласале за, 3 воздржани, 7 против.

Констатирам дека заклучокот е усвоен.

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

Ве повикувам да гласаме.

(Пратениците гласаат)

Гласале 57 пратеници, 52 гласале за, нема воздржан, 5 против, во салата се присутни 63 пратеници.

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

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Владата на Република Македонија поднесе амандмани за менување на член 8 и за менување на член 9 и тие се составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Законодавно-правната комисија поднесе амандмани на член 4 точка а); за менување на член 11 и за менување на член 13, со кои се согласил претставникот на Владата и тие се составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Пратеникот Аднан Јашари поднесе амандмани на член 4; член 5 и на член 10, по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Томе Тромбев поднесе амандмани на член 2; член 3; член 4; член 6 точка а); член 7 став 1; член 7 став 2 и на член 8, по кои Владата не се произнела.

Пратениците Илија Китановски и Ефтим Манев поднесоа амандмани на член 10; член 11 и на член 13, по кои Владата не се произнела.

Пратениците Илија Китановски и Ефтим Манев ги повлекоа амандманите на член 11 и на член 13.

Отворам претрес по амандманот на член 2, поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменикот министер...

Дејан Кошутиќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Се прифаќа амандманот, станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 3, поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен, станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 4, поднесен од пратеникот Аднан Јашари.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 55 пратеници, 6 гласале за амандманот, 3 воздржани, 46 против амандманот.

Во салата се присутни 64 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 4, поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 5, поднесен од пратеникот Аднан Јашари.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот, повелете.

Дејан Кошутиќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот се прифаќа и станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 6 точка а), поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Дозволете да завршам со текстот.

Амандманот е прифатен, станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 6 точка а), поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Дозволете да завршам со текстот.

Амандманот е прифатен, станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 7 став 2, поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутіќ.

Дејан Кошутіќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 8, поднесен од пратеникот Томе Тромбев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор Дејан Кошутіќ.

Дејан Кошутіќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 10, поднесен од пратеникот Аднан Јашари.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутіќ, повелете.

Дејан Кошутіќ: Се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 10, поднесен од пратениците Илија Китановски и Ефтим Манев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутіќ.

Дејан Кошутіќ: Не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој друг бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 62 пратеници, 10 за амандманот, 1 воздржан, 51 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Господине Мавровски, барате процедурално?

Повелете.

Спиро Мавровски: Амандманот што е прифатен од господинот Аднан Јашари на членот 10, по зборовите “основачки влог” се додаваат и зборовите “и уделите”, а по зборот “одговорност”, се додаваат зборовите “основани од едно лице”.

Амандманот што го предлагаат господата пратеници на членот 10, господинот Илија Китановски и Ефтим Манев...

Љупчо Јордановски: Господине Мавровски ова не е процедурално.

Спиро Мавровски: Процедурално е затоа што тој амандман го прифати господинот заменик министер и без да сака, затоа што е ова истиот текст.

Љупчо Јордановски: Па добро, деловнички не го прифаќа...

Спиро Мавровски: Не е логички, воопшто не е логички ...

Љупчо Јордановски: Не зборувам за логички. Зборувам за деловнички. Ако е истиот...

Спиро Мавровски: Деловнички е истиот амандман. Еднаш е прифатен, еднаш не е прифатен.

Љупчо Јордановски: Добро, сака господинот Кошутіќ да го прифати амандманот на позицијата, а не на опозицијата. А, тој е ист. Според тоа, прикаската е завршена тука.

Спиро Мавровски: Многу интересно. Значи, не е битен текстот, битно е дали е од опозиција или од позиција.

Љупчо Јордановски: Не, тоа е прашање сега можеби вашиот амандман на опозицијата е куцан со десетка - куриер, а овој е куцан со десетка тајмс, во секој случај она што во амандманот господинот Китановски се бара е прифатливо и ќе биде во Законот.

(Џагор во салата).

Господине Глигоријевски барате збор по текстот на законот?

Повелете, по текстот на законот.

Тома Глигоријевски: Да, по текстот на законот.

Љупчо Јордановски: Повелете, имате збор.

(Пратеникот Чедомир Крањевски бара збор деловнички).

Господине Крањевски, барате збор деловнички, повелете.

Чедомир Крањевски: Благодарам претседателе.

Во врска со забелешката на господинот Спиро Мавровски сакам да дадам свој придонес дека оној амандман кој што по прво е поднесен во службите на Собранието тој треба да важи како прифатен.

Љупчо Јордановски: Тоа го прифаќам и тоа ќе го искорегираме ако не е така.

Во секој случај, крајната цел е на општо задоволство кај сите, амандманот е прифатен. Дали од едни или од други, сите заеднички работиме.

Повелете господине Глигоријевски, имате збор.

Тома Глигоријевски: Не знам дали е процедурално, се извинувам, меѓутоа претставникот на Владата го усвои амандманот на пратеникот Тромбев за член 2, каде што зборот “реструктурирање” се заменува со зборот “преобразување”. Бидејќи во Законот за трговски друштва стои поимот “преобразба” а не зборот ...

Љупчо Јордановски: Господине Глигоријевски, тоа не е процедурално.

Тома Глигоријевски: Добро, се извинувам.

Љупчо Јордановски: Кога се дискутирало амандманот требаше тоа да го кажете.

Но, можете да дискутирате по текстот на законот и тоа да го кажете.

Молам, кој друг бара збор?

Бидејќи никој друг не бара збор го заклучувам претресот.

Предлогот на законот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

Гласале 63 пратеника, од кои 52 пратеника гласале за, 4 воздржани 7 протов.

Констатирам дека Собранието го донесе законот.

Господине Кошутиќ малку ќе се одморите да се вратиме на Законот за растенија.

Мислам дека нема амандмани овдека, брзо ќе завршиме. Тука е претставникот од земјоделие.

Минуваме на точката 26 - Предлог на закон за здравје на растенијата.

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

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Законодавно правната комисија поднесе амандмани за менување на член 4, член 6 став 2, член 16 став 1, во воведната реченица и на став 5, член 19 став 5, алинеја 1, член 78 став 2, член 83 за додавање нов став 2 по ставот 1, и на член 87 став 1.

Отворам претрес по амандманот за менување на насловот на член 4 поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 5, став 2, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 16 став 1, во воведната реченица и на став 5, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 9 став 5, алинеја 1, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 78 став 2, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 83 за додавање нов став 2, по ставот 1, поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 87 став 1 поднесен од Законодавно-правната комисија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор министерот за земјоделство, шумарство и водостопанство.

Садула Дураку: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од текстот на законот.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам, кој бара збор? (Никој)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по текстот и Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 58 пратеници, од кои 54 гласале за, 1 воздржан 3 против, а во салата се присутни 64 пратеници.

Констатирам дека Собранието го усвои законот.

Минуваме на точката 28 - Предлог за донесување на закон за железници.

Предлогот за донесување на закон, извештаите на работните тела на Собранието Ви се доставени односно поделени.

Отворам претрес.

Молам кој бара збор?

Има збор заменикот министер на министерот за транспорт, врски и градежништво.

Дејан Кошуткиќ: Почитуван претседателе, почитувани пратеници,

Сега на дневен ред е законот за железници.

Законот за железници се носи од причина за правно редефинирање и дефинирање на идниот статус односно преродба на железничкиот сообраќај во Република Македонија.

Со новиот закон за железници се предвидува односно се отвораат можности за комплетна либерализација и недискриминаторски пристап на сите идни оператори и правни субјекти во железничкиот сообраќај.

Законот за железници е изработен во целосна соработка со експертите на Светска банка, домашните експерти и би искористил прилика да ги споменам, тоа е господинот Ристо Андреев, поранешен директор на инвестиции во најдобриот и најплодниот период во Македонските железници, долгогодишен потсекретар во Министерството за сообраќај, господинот магистар Гордан Стоиќ, професор во средното железничко училиште и на катедрата на факултетот во Битола, консултантите од страна на Светска банка и стручниот тим на Министерството за транспорт и врски и Македонски железници.

Како што искажав по претходната точка, за законот за трансформација на македонски железници и овој закон во неговата изработка се внимаваше да се запази големо ниво на транспарентност и собирање на што поголем број на предлози, сугестии, и сл. Од тие причини во месец јануари, во Владата на Република Македонија се усвоени двата закона и го донесе заклучокот да се испратат во собраниска процедура.

Министерството за транспорт и врски и двата закона заедно со презентацијата ги даде на вебсајт за да биде на увид на широката јавност како на стручната така и пошироко.

И пред малку спомнав дека и при првичната изработка во септември 2003 година, на Законот за железници, така и во завршната фаза беа побарани мислења, забелешки и слично како на стручната јавност така и на вработените претставувани до делот на синдикатите во Македонски железници.

Со новиот закон за железници се дефинираат идните состојби и релации во железничкиот сообраќај.

Со новиот закон се дефинира улогата на управителот на инфраструктурата, се дефинира пристапот на инфраструктурата, заштитата на инфраструктурата, клучното прашање - финансирањето на инфраструктурата. Потоа се

дефинира со посебно поглавје делот кој се однесува на концесија, кој се однесува на инфраструктурата и сите оние пропратни законски решенија и механизми кои ќе придонесат на попрофесионален, потранспарентен и поконтрактивен начин на работење односно функционирање на железничкиот сообраќај кон Европските регулативи и транспортните стратегии на ЕУ.

Законот се носи во прва фаза, така да јас сега не би одземал повеќе време. Идеата ни беше само во кратки црти да ги дадам новите параметри кои го отсликуваат овој закон за железници, така да како пратениците, така и дел од стручната јавност доколку имаат додатни забелешки, сугестии или предлози, Министерството за транспорт и врски и комитетот кој е задолжен за реформите во Македонски железници ќе биде на располагање да ги земе во предвид и разгледување. Благодарам.

(Со седницата продолжи да претседава господинот потпретседател на Собранието на Република Македонија, господинот Слободан Најдовски.

Слободан Најдовски: Благодарам господине Кошуткиќ.

Има збор пратеникот Цветле Јанеска.

Цветле Јанеска: Почитуван потпретседателе, колеги пратеници, заменик министер.

На дневен ред го имаме предлогот за донесување закон за железници кој нуди начин како да се реформира една значајна област, како што е областа на железниците.

Задачата за донесување на ваков предлог е испроектирана, како што кажаа претходните колеги во националната програма, Акциониот план на Република Македонија односно на Владата, како и договорот што е потпишан меѓу Владата на Република Македонија и Светската банка за донесување програма за трансформација на Македонските железници.

Правната рамка недвојбено мислам дека се содржи во Законот што претходно го донесовме. Сметам дека треба да се испочитуваат причините како и целта за која се предлага донесување на овој закон.

Пред се, треба да се има во предвид дека системот на железниците е еден сложен техничко технолошки систем кој работи по закон кој одамна не е актуелен, закон донесен 1998 година и како таков за Македонските железници претставува кочница за нивното успешно функционирање и за нивниот понатамошен развој.

Но не помалку влијаат случувањата во околината што настануваат во последните години од живеењето на нашата земја.

Заради сето ова се наметнува потребата овој сложен систем, развој на две целини, затоа што како главна цел го има фактот да се надминат негативните финансиски резултати и состојби, а за кои проговорија и вработените во овој систем во октомври минатата година.

Од друга страна, како членка на Здружението на европските железници со седиште во Париз Јавото претпријатие Македонски железници е членка и на повеќе Меѓународни здруженија и организации од областа на Меѓународниот железнички сообраќај и како такви мора да ги почитуваат восстановените правила за функционирањето и развојот.

Република Македонија ја има согледано потребата за да се фати чекор со промените во начинот на стопанисувањето на оваа значајна економска стопанска дејност, а применувајќи го како основ моделот за интегративност во Европа.

Заедничката политика на Европската заедница во областа на сообраќајот во текот на основањето на внатрешниот Пазар значително е напредната, што може да се констатира од крајот на 80-тите години и затоа таа сака да им олесни на железниците во нејзини рамки да се интегрираат на единствениот пазар.

Затоа и целта на овој процес на општи реформи е да се постигне стабилност во стопанисувањето, стабилност на цените на услугите во оваа дејност и подготвување на општи рамки и услови за привлекување на директни странски инвестиции.

Оттука за остварување на овие цели се наметнува констатација дека нужно треба да се исполнат три основни услови, и тоа:

Прво, реформа на законската регулативна рамка и нејзино аналогизирање со директивите на ЕУ во оваа област;

Второ, комерцијализација на претпријатието преку гарантирање слобода на единствен Пазар и

Трето, еднаква правна положба на сите субјекти на пазарот и развој на интерконективната инфраструктура помеѓу железничкиот систем на нашата земја и железничките системи на останатите земји членки на ЕУ.

Суштината на овој предлог за донесување на овој закон за железници и она што со него се предвидува, како што рекоа и претходните дискусии е железничкиот систем на Република Македонија да се раздвои на две нови претпријатија и тоа претпријатие за железнички транспорт и претпријатие за железничка инфраструктура.

Ова парктично значи дека железничкиот превоз се одвојува од железничката инфраструктура.

Ќе се обидам накосо да ги искоментира поедините членови и поглавја кои ги отсликуваат новите односи во организирањето на железничкиот систем а кои според мене заслужуваат посебно внимание.

Железничката инфраструктура е кодифицирана како добро наменета за општа употреба и истото е сопственост на Република Македонија и на неа не можат да се стекнуваат имотни права.

Управувањето, изградбата, реконструкцијата, ремонтот, заштита, одржувањето се дефинирани според законскиот предлог како дејности од јавен интерес и ги врши јавно претпријатие за железничка инфраструктура, или пак друго

претпријатие кое ќе ги врши тие исти услуги или одредби што се дефинирани со овој закон.

Истиот тој е именуван како управител.

За управувањето со железничката инфраструктура управителот мора да стекне два важни документи без кои не може да ја обавува таа дејност, а тоа е дозволата за управување со железничката инфраструктура и решение за безбедност за управување со железничката инфраструктура.

Правното лице, управителот на инфраструктурата покрај обичновените услови од формално правна природа за да ја добијат дозволата за управување со железничката инфраструктура треба да исполнуваат и друг важен услов, а тоа е да биде финансиски способен, што значи своите тековни и идни обврски финансиски да ги обавува позитивно во текот на една година.

Правното лице, управителот на инфраструктурата за да го обезбеди вториот документ тоа е решението за безбедност за управување со железничката инфраструктура мора да исполнува соодветни технички услови и услови за организирање и регулирање на железничкиот сообраќај.

Покрај тоа условите во врска со управувањето, изградбата, ремонтот, организирањето и регулирањето на железничкиот сообраќај ги уредува министерот за транспорт и врски, а во содејство со министерот за заштита на животната средина.

Кога сум кај потребните документи сакам да искажам едно свое видување.

Овие два документи треба да претходат пред да се пристапи на железничката инфраструктура.

Сметам дека кога се кажува документот за управување со железничката инфраструктура би требало во него да е вклучено во претходната фаза решението за безбедност за управување. И додека дозволата за обавување на управување со железничката инфраструктура и образецот, решението за безбедност по овие што ги пропишува министерот за транспорт и врски, пристапот на железничката инфраструктура во текстот не е дефиниран, во смисла на образец, договор или слично.

Управителот на инфраструктурата должен е да обезбеди квалитетен и непрекинат пристап на железничката инфраструктура и другите средства за обавување на железничкиот сообраќај.

Пропишано е во овој Предлог закон, управителот во извршувањето на своите функции да може да ги даде овие функции да ги вршат и други изведувачи, ако притоа оцени дека тоа е технички и економски поисплатливо.

Управителот на инфраструктурата може да остварува меѓународна соработка и со други и да членува во специјализирани меѓународни организации и да отвара свои претставништва во странство. Во вршењето на својата дејност, управителот на инфраструктурата мора да се

грижи за обезбедување и спроведување на законот за животна средина.

Проектирањето и градењето на железничката инфраструктура ќе ги пропишува министерот за транспорт и врски повторно во согласност со министерот за животна средина. А железничките пруги пак, што служат за меѓународниот сообраќај, тие мораат да ги исполнат и меѓународните стандарди.

Ремонтот на железничката пруга се врши со техничка документација на која дава согласност министерот за транспорт и врски, меѓутоа, согласноста за таа техничка документација се дава ако истата ги обезбедува условите на нивото и стандардите на ниво за кој е проектирана таа железничка пруга.

Меѓутоа, додека при градењето, проектирањето и градењето согласност за технички прием на изградениот објект од железничката инфраструктурата дава оној кој што ја издал согласност за техничката документација за изведба, тоа е Министерството за транспорт и врски, овде при ремонтот, техничкиот преглед го определува сам управителот. Што сакам да кажам дека не е во ред, затоа што оној кој издава согласност на техничката документација, треба да изврши и преглед дали соодветствува со изградбата на техничката документација.

Исто така, управителот на железничката инфраструктура, според предлогот мора да ги одржува и да ги заштитува железничките пруги, објекти, уреди и постројки, во состојба што обезбедува безбеден сообраќај и тоа на начин исто така, кој поблиску ќе ги пропише министерот за транспорт и врски.

Плановите за изградба на нова пруга, како и реконструкција, модернизација, ремонт и одржување на постојната железничка инфраструктура, се определуваат со таканаречен поместувачки педгодишен план, кој на предлог на Владата го усвојува ова Собрание, после донесувањето на фискалната стратегија на Република Македонија. Со националната програма се определуваат приоритетните објекти за изградба во железничката инфраструктура, а исто така се дефинира и нивната големина, како и во финансискиот дел како приоритети, а исто така се определуваат и изворите на финансирање, односно финансиската конструкција. Врз основа на ваквата национална програма се носат едногодишни програми во согласност со министерот за транспорт и врски и Министерството за транспорт и врски врз основа на извештајот на управителот на инфраструктурата, поднесува извештај до Владата на Република Македонија.

Што се однесува до финансирањето, тоа се врши според годишната програма, а средствата за финансирање се дефинирани за изградба на инфраструктурата железничка се едни извори, а за реконструкција, ремонт, одржување и заштита се од други извори.

Имено, за изградба се обезбедуваат од Буџетот на Република Македонија за тековната година кредити, заеми и други извори.

Сакам да потенцирам, кога сум тука при финансирањето дека Европската заедница дава инвестициона помош на инфраструктурни проекти, кои што се од заеднички интерес, им стојат на располагање буџетски средства и заеми од Европската инвестициона банка. А средствата за финансирање и реконструкција, ремонт, одржување и заштита на железничката инфраструктура се обезбедуваат од изворите и тоа надоместот за користење на железничката инфраструктура 0,3% од планираните даночни приходи во централниот буџет на Република Македонија, буџетите на единиците на локалната самоуправа за финансирање на услуги, што овде сакам да кажам дека добро ќе беше ако како извори на средства за финансирање на инфраструктурни објекти од железничка инфраструктура да влезат и дел од акцизите за нафтата и нафтените деривати кои му припаѓаат на транспортот. Само со еден денар по метар од акцизите се комулираат околу 700 милијони денари, а тоа се средства кои што приближно изнесува годишната загуба на Јавното претпријатие Македонски железници.

Да проговорам нешто и за транспортното претпријатие. Воведувањето на единствениот европски пазар ја означи пресвртната точка и заедничката транспортна политика со укинувањето на границите и другите мерки за либерализација, се придонесе да се следи зголемувањето на побарувачката и да се решаваат проблемите од прегустиот сообраќај.

Од 1993 година постои заеднички сообраќаен пазар, на кој транспортните претпријатија без непрекинати пречки можат насекаде слободно да ги нудат своите услуги. Со тоа европската интеграција во областа на сообраќајот придонела пред се, за развој на транспортното стопанство.

Транспортната индустрија во Европската унија завзема значајно место, остварувајќи 7% од нејзиниот бруто национален приход, 7% од вкупното вработување, 40% од инвестициите на земјите членки и 30% од потрошувачката на електричната енергија. Но, затоа пак, заедничката сообраќајна политика опфаќа и различни мерки на преобразба во железничкиот, односно транспортниот сообраќај. Овде во прв ред се работи, за како што рековме, издвојување на шинските мрежи од железничките претпријатија за да се овозможи основање на приватни наднационални друштва, чии услуги би можеле да ги понудат на шинската мрежа на повеќе држави.

Европската комисија во политичките насоки за белата книга од 2001 година ги претстави тежиштата на мерките кои смета дека се потребни за наредните години со кои би се совладале растечките сообраќајни текови во Европа. 30% поголем теретен, како констатација и 24% поголем патнички сообраќај до 2010 година.

Оттука, соочени со реалната состојба на железничкиот систем во Република Македонија, от стратешко значење е вклучувањето на Република Македонија во европските интеграциони процеси и во областа на железничкиот транспорт. Тоа значи дека трансформацијата на нашиот транспортен систем да се врши во контекст на транспортната политика на Европската унија и имплементација на Спогодбата за стабилизација и асоцијација од 2001 година, со нормите од железничкиот сообраќај.

Со оваа Спогодба во 2001 година предвидено е страните, т.е. Република Македонија и Европската унија да можат да овозможат преобразување и организирање на сообраќајот и неговата инфраструктура.

Во тој дух, во новиот Предлог закон за железници, уредена е и постапката за доделување на возни карти и распределба на инфраструктурни капацитети.

Имено, барање за распределба на инфраструктурни капацитети имаат право да поднесат превозници и меѓународни групации. Подносителите мораат да ги исполнат сигурно барањата од страна на управителот на инфраструктурата, сигурно сообразени со прописите што ги диктира Министерството за транспорт и врски.

Во овој закон за железници, сакам да потенцирам, се предвидени извршување на одредени услуги, кои претставуваат од посебен државен интерес и во тој контекст се предвидува и субвенционирање на тие претпријатија што ќе вршат такви услуги, кои со таквите предлози не можат да си го покријат расчекорот меѓу приходите и расходите.

Во текстот на предлогот е регулиран и надзорот над законитоста на работа на управителот на инфраструктурата и превозниците и другите правни лица, што вршат железнички сообраќај врши Министерството за транспорт и врски, а инспекциски надзор на примена на одредбите на овој закон врши државнио тинспекторат за транспорт.

Посебно сакам да го потенцирам фактот дека со предлогот на овој дневен ред е што ни се нуди е и предлагањето, односно востановување за прв пат тело, кое треба да обезбеди отворено и недкриминаторско пристапување кон железничката инфраструктура и сообраќај, односно регулаторно тело кое во исто време ќе врши регулаторна функција и меѓу управителот на инфраструктурата и превозникот. Ова прашање подетално треба да се регулира сигурно со изготвување закон во согласност со директивите на Европската унија.

На крајот сакам да заклучам. Јас ќе го подржам Предлогот за донесување закон за железници, но истовремено, сакам да сугерирам дека сите други закони и подзаконски акти кои се во тесна врска поврзани со регулирањето на оваа значајна материја да бидат донесени во што е можно покус, но еден разумен рок, а не како што е

предвидено во членот 75 за донесување на прописите и другите акти во рок од 3 месеци да се донесат 18 прописи и закон за регулаторното тело. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Господине Мавровски, бидејќи се пријавивте во текот на расправата, барате реплика или збор.

Спиро Мавровски: Збор.

Љупчо Јордановски: Госпоѓо Лалчевска имате реплика од три минути.

Ристана лалчевска: Благодарам господине претседателе, јас навистина би сакала да ја прашам колешката за една работа да сме на чисто.

На почетокот на своето излагање кажа дека овој закон е усогласен со директивите на Европската унија и тоа е така и Министерството и предлагачот ни дал табела со кои директиви е усогласен законот. Исто така рековте со Договорот со Светската банка. Јас би ја замолила колешката да ми појасни кој е тој договор со Светската банка кој ние го имаме за носење на овој закон. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Господине Манев имате збор, а потоа нека се подготви господинот Мавровски.

Ефтим Манев: Почитуван претседателе, почитуван претставник на Владата, јас би сакал на кратко да дадам мој придонес за она што сметам дека не е доволно доискажано или прецизирано по овој закон, со кој сепак сметам дека се направени напори и направено е решение железничкиот транспорт да биде посебен дел, кој што можат да го обавуваат секакви правни лица, домашни и странски, кој што ќе ги усогласат потребите и ќе ги решат според овој закон, а најважно е за нас делот на инфраструктурата, која што е решена со овој закон и останува во државна сопственост. Се направени прилично добри чекори, па би сакал да дадам неколку забелешки на кои што може да смета надлежното министерство при подготвувањето на законот за железници, кога ќе дојде во втора фаза.

Би сакал да укажам на членот 3, иако во ставот 4 е кажано дека организацијата или работата, железничката инфраструктура ќе ја обавува преку јавно претпријатие во државна или друга сопственост. Би сакал тоа да го истакнат предлагачите потранспарентно дека железничката инфраструктура, управува со неа јавно претпријатие, кое што ќе биде дефинирано во посебен став, а не како што е овде дадено. Мислам дека ќе има подобра прегледност и треба тоа да стои така, доколку ја прифати Министерството таквата забелешка.

Потоа би имал забелешка на членот 6 каде што е регулирана дозволата за јавен превоз. Сметам дека во ставот 2, каде што се зборува за добивање на дозвола за јавен превоз, многу е широко дадено причините заради кои не може да се добие таква дозвола. Наведени се кривични дела многу широко. Јавните финансии, платниот

промет, сотопанството. Кривични дела против општата сигурност на луѓето. Во оваа глава на кривични дела, тие се создаваат и од невнимание и сметам дека не може да е толку широка таа лепеза, скоро цел Кривичен закон е опфатен, за било кое кривично дело, може да не се издаде таква дозвола, а потоа е дадена можност тоа да го регулира со посебен правилник, веројатно Министерството за транспорт и врски.

Сметам дека треба да се избегне тоа, Министерството за транспорт и врски, ќе го регулира тоа со посебен правилник, туку таквите причини треба да бидат стрикно наведени во законот. Доколку размислува така предлагачот, кое нешто сметам дека е покорисно и пореално, би требало да најде решение во таа насока.

Потоа би сакал да укажам на членот 7 од законот, каде што зборува дека дозволите се издаваат во рок од 5 години, со можност за продолжување, најдолго до 20 години. Кои се причините после 20 години да не може. Мое размислување и мој предлог е дозволите да бидат издадени на неопределено време, доколку нема некои меѓународни пречки, што мислам дека не би можело да има во тој дел, ако некој се бави со транспорт на работа во железници.

Не треба да има пречки, со тоа што ќе се направат измени во останатите одредби на членот 7 секоја година оној што ја добил дозволата да доставува писмено известување до Министерството дека условите кои се пропишани со овој закон ги исполнува или нема промени. Исто така, сметам дека ќе се прават и контроли и надзор над таа работа.

Во членот 8, под 2 се вели дека дозволата се одзема трајно и сметам дека треба да стои дека дозволата се одзема. Зошто да стои трајно или нетрајно или привремено? Стои во алинеја 1 од овој член, кога се дава можност на имателот на дозволата да отстрани некои пречки кои настанале кај истиот, со кој не ги исполнува доволно условите што се пропишани и му се дава рок од шест месеци истите да ги исполни. Тоа не значи дека кај него времено е одземена дозволата, па да има и трајно одземање. Сметам дека е правилно да стои дека дозволата се одзема и потоа тоа е наведено под точките 1 и 2.

Потоа би имал забелешки на одредбите каде што се зборува за управување со железничката инфраструктура. Сметам дека во овој цел тоа се шините, пругите и другата инфраструктура, која останува во државна сопственост и целокупното управување е дефинирање преку управителот. Сметам дека во јавните претпријатија, во Законот за јавни претпријатија не е единствен орган управителот, туку има и други органи и во една одредба, дали во членот 15 или на друго место, треба да се наведе покрај управителот, дали постои некој друг колективен орган. Управителот е инокосен орган, но дали ќе има надзорен или управен орган, како што е поставено во Предлогот, целокупната останата работа се контролира од Министерството за транспорт и

врски што укажува како ова јавно претпријатие да е во рамките на Министерството за транспорт и врски. Сепак, мислам дека треба Министерството за транспорт и врски да ја врши само надзорната функција и контролата над работата на ова јавно претпријатие и на неговите органи, отколку да е во целосна негова надлежност.

Во членот 16, се вели: “Управителот на инфраструктурата може да остварува меѓународна соработка, членува во специјализирани меѓународни организации и може да отвори свои претставништва во странство”. Незнам во кој дел управителот може да отвори свое претставништво и за какви цели, а доколку има потреба од такво нешто мислам дека треба да се стави уште една одредба во членот 16 во кој случај тој може да отвори претставништво. Инаку вака е дадено многу слобода и широчина на самиот управител.

Потоа, во членот 17 точка 7 се вели: “Управителот на инфраструктурата е одговорен за штетата”. Незнам дали може на железница ако се направат огромни штети да ги носи самот управител. Мислам дека треба нешто поинаку да се регулира, бидејќи тие штети не се така мали доколку некој скретничар го направи свртувањето по грешка и се направат огромни штети, па тој да ги сноси штетите. Мислам дека во тој дел треба малку подобро да се размисли - инокосен орган да сноси такви штети во железничкиот транспорт, малку похрабро од тоа е ставено или е наведено само така на хартија.

Тоа се моите поучливи забелешки што се однесуваат недоволно дефинираните работи во Законот и каде што е прикажано дека Министерството тоа ќе го направи со посебни акти, сметам дека треба што повеќе тоа да се дефинира со закон, многу помалку да се остави простор на Министерството тоа да го регулира со посебни акти, затоа што тоа може да го менува било кој министер кога ќе дојде и да прави различни промени. Тоа што е регулирано со закон е поквалитетно.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Повелете господине Мавровски, имате збор.

Спиро Мавровски: Благодарам господине претседателе,

Еве, сега пред нас го имаме Предлог-законот за донесување на закон за железници во прва фаза. Пред малку говоревме за Законот кој што беше за реструктурирање, стана закон за преобразба, кој имаше само 13 члена што беа јасни, прецизни и концизни и на крајот, без никаков збор, заменикот министер прифати повеќе од 20 амандмани. Сега имаме закон од 77 члена, а многу од овие членови ќе направат уште поголема забуна. Мислам дека е прва фаза и предлозите од нас пратениците и она што значи стручна јавност во државата ќе бидат тие што ќе дефинираат понатаму што од ова треба или мора да се промени.

Претходно мојата колешка и заменикот министер говореше дека со овој закон се дефинираат

правата на управителот на инфраструктурата, на министерот, на Министерството, но верувајте ми, ова што го говореше претходно колегата Ефтим Манев мислам дека дека е во право, бидејќи овие ингеренции и овие обврски се толку испреплетени што едноставно не ќе знае што работи комплетно во овој закон, затоа што од една страна тој управител на инфраструктурата добива толку големи овластувања со она што му го даваме со законот, членот 15, каде што апсолутно не гледам зошто после тоа би имало министерство и министер. Имено, во членот 15 став 3 се вели: “Управителот на инфраструктурата го организира и регулира железничкиот сообраќај, обезбедува пристап и користење на железничката инфраструктура на сите превозници, железнички превозници кои ги исполнуваат условите пропишани со овој закон, го организира јавниот превоз и превозот за сопствени потреби, планира изградба, реконструкција, ремонт, одржување и заштита на железничката инфраструктура, врши модернизација, одржување и заштита на железничката инфраструктура, пружните возила и машина, презема мерки за заштита од бучава и заштита на животната средина и врши други активноти што се во функција на дејноста”. Кога на ова ќе го додадеме членот 17, каде во став 1 се вели: “Во извршување на своите функции управителот може овие функции да ги даде да ги вршат други изведувачи ако смета дека тоа е технички и финансиски оправдано”. Значи може да си земе за право своите работници кои ќе работат во ова јавно претпријатие, претпоставувам дека ќе биде јавно претпријатие, да бидат надвор, а други фирми да работат во јавното претпријатие. Забелешката уште во членот 3 каде што во ставот 4, каде говориме за управување дека изградбата, реконструкцијата, ремонтот односно ова што беше во претходниот закон ќе ги врши јавното претпријатие за железничка инфраструктура или друго правно лице на начин и услови утврдени со овој закон. Со овој закон сега предвидуваме нешто што ни во претходниот ни во овој закон не е предвидено. Значи она што беше јавен интерес, она што беше јавно претпријатие сега ќе може да го обавува друго правно лице на начин и под услови утврдени со овој закон.

Исто така, во членот 5 се вели: “Превозник во смисла на овој закон се смета меѓународна групација”. Повторно ја издвојуваме меѓународната групација и она што мислам дека не треба да биде, за дозволата господинот Манев кажа, мислам дека трајно одземање или за шест месеци апсолутно не е коректно вака како што стои во Законот, затоа што трајно одземање - ако на неког му да дава рок од шест месеци или една година, тогаш ќе треба да му се даде можност на секој од овие превозници да биде во игра и кога ќе ги исполнува условите апсолутно да може да добие повторно дозвола.

Има еден член 8 во кој се вели дека постои еден од условите, а тоа е финансискиот услов да се даде можност за превозникот за рок подолг од

шест месеци да ги регулира сите овие степени и ако го донесе во исправна состојба да може да продолжи со работа.

Понатаму, во членот 10 став 4 се вели: “Против решението на Министерството за транспорт и врски за издавање и одземање дозвола може да се поднесе жалба до Комисијата” и тоа во истото Министерство, при Владата на Република Македонија, во рок од 15 дена од денот на приемот на решението. Значи двостепеност нема, истиот министер што ја одзема дозволата, во својата комисија донесува одлука дали на неког ќе му се врати или нема да му се врати сето ова.

Во Глава 2 член 12, став 4, алинеја 3: Дали сегашните железнички возила кои се користат за извршување на превозот на пругите на железничката мрежа во РМ ги имаат сите овие услови кои вие ги пропишувате за уредување на безбедноста на железничкиот сообраќај во Законот за безбедност, дали постои тоа и дали треба да се работи да се земат нови вакви железнички возила.

Истото ова во член 12 став 10 се дава, степенот на жалбата, повторно доаѓа до Министерството за транспорт и врски и тука мислам дека ќе има проблем.

Во членот 15 став 6 се вели: “Јавното претпријатие за железничка инфраструктура од член 3 став 4 се смета дека ги исполнува условите од став 5 на овој член”. Сега тука го имате истиот проблем, значи немате пари за да се платат платите на работниците. Што ако предвидувате со членот 4 став 3 дека утре наместо јавното претпријатие ќе биде некое правно лице. Вие го исклучувате по автоматизам дека тој ги исполнува овие финансиски услови и мислам дека ова е апсолутно некоректно и ова мора да се промени.

Во однос на управителот и неговите права во членот 17 се вели: “Управителот на инфраструктурата може да го прекине пристапот на железничката инфраструктура или на дел од железничката инфраструктура поради нерентабилност”. Ова што го говоревте пред малку за Битола-Велес, Скопје-Кичево, Велес-Кочани, апсолутно тие пруги повеќе да не постојат и за тоа ќе донесе одлука управителот на инфраструктурата, мислам дека или министерот треба да излезе од сето ова и откажува тој, или пак не само управителот да можеме да го тераме да поднесува одговорност за нешто што апсолутно не може. Понатаму, исто така управителот е одговорен за штетата на корисниците на превозот и за многу други работи.

Во членот 18 став 4 се вели: “Железничките пруги што служат за меѓународен сообраќај мора да ги исполнуваат условите утврдени со меѓународните договори кои ја обврзуваат Република Македонија”. Дали е ова случај и сега и кога ние меѓународно ќе се поврземе со Бугарија и ова што го кажувавте пред малку за коридорот 8 да почне да функционира. На тоа не одговоривте и мислам дека нема ни да го одговорите.

Во однос на премините, многу интересна работа затоа што во последно време се случуваат многу сообраќајни несреќи. Овде се кажува дека управителот на инфраструктурата е тој што е одговорен од друга страна правното лице кое управува со патот, ако таа промена е претежно за потребите на патниот сообраќај и ако измената од став 1 на овој член, условена со потребите на одредено правно лице кое исклучително го користи патот. Господине замениче, овде ќе треба прво да стојат граѓаните. Вие како што предвидувате понатаму во Законот, од каде ќе бидат финансиските средства...

Љупчо Јордановски: Господине Мавровски, се приближува 17,00 часот.

Спиро Мавровски: Јас за 5 минути мислам дека ќе завршам.

Љупчо Јордановски: Не може за 5 минути, бидејќи јас го прифатив вашето барање во 17,00 часот да ја прекинеме седницата и вие тоа почитувајте го.

Спиро Мавровски: Во ред. Уште колку време остануваат?

Љупчо Јордановски: Уште 3 минути, повелете.

Спиро Мавровски: Добро, благодарам, ќе гледам да завршам.

Мислам дека законот е премногу важен за да можеме така да преминеме преку некои членови, после тоа ќе имаме проблеми во вториот дел кога ќе треба само да се интервенира само со амандмани. Јас ќе се обидам да одам со ред, до каде ќе стигнам ќе стигнам, мислам дека пратениците ќе имаат трпение во текот на утрешната седница ова да го завршиме.

Во членот 35 каде што се кажува колкави се растојанијата во населени места на пружен заштитен појас, дали во ова влегуваат овие објекти што се сега изградени или ова важи за оние објекти кои дополнително ќе се градат. Тоа мора да се каже затоа што во меѓувреме се изградени многу вакви објекти за кои апсолутно мислам дека не постои начин, како диви објекти, сега да бидат разурнати.

Од друга страна, забелешка во однос на билтенот за железничката мрежа дека треба да биде и на јазиците на националните малцинства, тоа е став 5, тоа е пропуштено и мислам дека ќе го земете предвид.

Понатаму за концесиите се вели: “Одлука за давање на концесија од став 1 на овој член донесува Владата на Република Македонија.” Мислам дека Собранието, бидејќи се работи за “Македонски железници”, за еден објект кој што заслужува поголемо внимание, сите овие односи, права и обврски во однос на концесијата, во однос на натамошното видување дали траен престанок на јавниот превоз и одземање на статусот на општото добро, што треба да се направи од Собранието на Република Македонија, треба да биде “во согласност со Собранието на Република Македонија” комплетно, а не да биде пренесено на Владата на Република Македонија

или на министерот бидејќи се работи за концесии кои не можат да бидат подолги од 50 години, или пак 20 години. Мислам дека тука треба да се внимава и во тој дел Собранието треба да ја добие својата улога.

Во однос на финансирањето на железничката инфраструктура, членот 56, апсолутно не е сигурно, затоа што надоместок за користење на железничката инфраструктура е прашање кое многу претходно го обработувавте, 0,3% од планираните даночни приходи, средства обезбедени од Буџетот кои не се обезбедени претходните 3 години и од буџетите на единиците на локалната самоуправа за финансирање што ќе бидат уште помали, овој дел апсолутно не кореспондира со она што е реалност и тука ќе мора да се направи нешто повеќе. Бидејќи имавте визија и знаете како понатаму ќе се одвиваат работите, мислам дека треба да се заврши таа работа на тој начин.

Понатаму, министерот за транспорт и врски во членот 58 може...

Љупчо Јордановски: Благодарам господине Спировски. Ако сакате можете утре да продолжите, но ако имате уште минута две да завршите сега.

Спиро Мавровски: Уште толку ќе зборувам, за минута две ќе завршам.

Љупчо Јордановски: Повелете уште минута и да ја затвориме расправата со вас.

Спиро Мавровски: Во членот 58 став 3 министерот за транспорт и врски добива за право да избере превозник и склучи договор со одреден превозник директно, кој ги исполнува условите пропишани со закон, а претходно не е одреден никој на јавно надавање, мислам дека тоа се коси со сегашните постојни закони. Во однос на должностите на штрајкувачкиот одбор и работниците за време на штрајк апсолутно членот 61 е аут, затоа што се она што го кажуваат е она што го прават во моментот “Македонски железници”. На крајот алинејата или ставот 5 вели: “По еден пар возови во локалниот патнички сообраќај на сите релации”, мислам дека и тие пар возови во моментот ги немаме, така што тоа е нешто за кое ќе говориме многу понатаму.

И казнените одредби во членот 70 став 4, каде се вели: “Проектира, гради, ремонттира и опремува железничка инфраструктура што не одговара на потребите на безбедноста на сообраќајот и заштитата на животната средина и природата”. Тоа е членот 70, каде се вели дека со парична казна се казнува од 100.000 до 300.000 денари. Камо такви што ќе проектираат и градат железнички пруги, јас мислам дека треба да ги наградиме а ние тука предвидуваме некои казни.

Ова се поголемите забелешки, иако има уште доста. Не би сакал повеќе да должам. Благодарам многу.

Љупчо Јордановски: Бидејќи има уште пријавени, овде ја завршуваме денешната сесија.

Продолжуваме утре во 11,00 часот.

(Седницата прекина во 17,03 часот).