

СОБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Седмото продолжение на Седумдесеттата седница на Собранието на
Република Македонија, одржана на 17 февруари 1994 година

Скопје, февруари 1994 година

70та (СЕДУМДЕСЕТТА) СЕДНИЦА - VII ПРОДОЛЖЕНИЕ, 17.II.1994г.

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. АНДОВ СТОЈАН 1, 53, 76 | Т.2-ПРЕДЛОГ ЗА ДОНЕСУВАЊЕ НА ЗАКОН |
| 2. АЈДАРЕГА ГАЗМЕНД 11 | ЗА ЦАРИНСКА ТАРИФА стр. 1 |
| 3. АЛИУ ХАМИД 13, 51, 67, 74 | т.19-ПРЕДЛОГ ЗА ДОНЕСУВАЊЕ ЗАКОН ЗА |
| 4. АНДОНОВ ТИМЕ 20 | ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ НА |
| 5. АРНАУДОВ ЛАМБЕ 30, 33 | ЗАКОНОТ ЗА ЦАРИНСКА ТАРИФА стр.57 |
| 6. АРСОВ ДРАГИ 34 | |
| 7. АЛИУ ЕШТРЕФ 74 | |
| 8. ГЕОРГИЕВ ПЕТАР 2, 62, 79 | |
| 9. ГОШЕВ ПЕТАР 23, 24, 27 | |
| 10. ГОЛУБОВСКИ ВЛАДИМИР 44 | |
| 11. ИВАНОВСКИ СИМЕОН 9 | |
| 12. ИВАНОВ ИВАН 42, 65 | |
| 13. МИЦЕВСКИ ТРАЈАН 4, 75 | |
| 14. МУНАТИ ЦЕЛАДИН 58 | |
| 15. ПРЕВАЛА ШАБАН 8, 60, 62 | |
| 16. ПОПОВСКИ НИКОЛА 37 | |
| 17. ПОПОВСКИ ДИМИТАР 40 | |
| 18. СИМЈАНОВСКИ НАУМ 15, 70, 71 | |
| 19. СТАНКОВСКИ РИСТО 17 | |
| 20. СТОЈАНОВСКИ ТОМИСЛАВ 22, 76 | |
| 21. СТОЈКОВ СТОИЛЕ 27, 47, 52, 55, 64 | |
| 22. СПИРОВСКИ АЦО 27 | |
| 23. СТОЈАНОВСКИ НАЌЕ 48,56 | |
| 24. СТЕФКОВСКИ ТОМИСЛАВ 49,52,55 | |
| 25. СТОЈАНОВА СЛАВЈАНКА 72 | |
| 26. ТОШЕВ БЛАГОЈ 21 | |
| 27. ТРАЈКОВСКИ ПЕТРЕ 68 | |
| 28. ТАИРИ ЦЕЛИЛ 75 | |
| 29. ХАЛИЛИ МУХАМЕД 79 | |

СЕДНИЦАТА ПРОДОЛЖУВА!

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Седмото продолжение на Седумдесеттата седница на
Собранието на Република Македонија, одржана на 17 февруари 1994
година

Седницата се одржа во Собранието на Република Македонија сала
I со почеток во 12,40 часот.

Со седницата продолжи да раководи господинот Стојан Андов,
претседател на Собранието.

СТОЈАН АНДОВ:

Да продолжиме со работа.

Пратениците Гулистана Марковска, Симеон Наумовски, Благоја
Чкатровски, ме известија дека од оправдани причини не се во можност
да присуствуваат на седницата.

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

Преминуваме на точката 2 - Предлог за донесуваше на закон за
царинска тарифа.

Донесовме одлука како ќе тече расправата. Мислам дека го
добивте писмото од Владата за претставникот на Владата по овој закон,
а тоа е господинот Спасе Лазаревски, заменик на министерот за развој.

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

Отворам претрес.

Молам, кој бара збор?

ПЕТАР ГОРЃИЕВ:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници.

Со усвојувањето на Законот за царинското работење или на Законот за царините беше укажано во што пократок рок да биде донесен и законот за царинските тарифи, бидејќи само со донесувањето на законот на царинските тарифи ќе се заокружи законската регулатива за царинското работеше. Денеска пред нас имаме Предлог за донесување на закон за царинските тарифи кој во основа нема големи измени, односно се предлага измена само во една царинска група. Инаку, останатиот дел од Предлогот за донесување на закон едноставно е само регистриран од Законот кој што и досега го применувавме како преземен закон од поранешна Југославија.

Пратеничката група Либерална партија смета дека овој закон како предлог денеска треба само да го прифатиме, односно Предлогот за донесување на закон. Инаку, има забелешка на тоа што не е извршена измена односно одредено усогласување на новите состојби, посебно со останатите царински групи кои на одреден начин не се изменети во делот на царинската стапка. Односно, и самите сметаме дека за еден таков потфат потребен е еден комплексен аналитички пристап во делот на билансите увоз - извоз за одредени стоки кои што треба да бидат и основа за предлагање на соодветни царински стапки. Заради тоа што таа работа е доста обемна и бара доста време, сметаме да предложиме во делот на измените да се остави еден поголем простор, односно време за да и во останатите царински тарифи се изменат предлозите и како такви се достават до Собранието.

По однос на Предлогот за измена само на делот на царинската група на патнички моторни возила, во точката 19 која е утврдена во дневниот ред за денешната седница, и е Предлог на закон за измени и

дополнувања на постојниот Закон и сметам дека во тој дел треба да си остане точката и во тој дел треба да расправаме по однос на измените и дополнувањата, бидејќи и во овој Предлог за донесување на закон нема други измени, туку се предлагаат измени само во делот на групата за патнички моторни возила.

Комисијата за стопанство и во делот на Предлогот на сугестиите и забелешките има една забелешка која се однесува на моторните возила, односно царинската стапка за патничките моторни возила е утврдена еднакво за сите три категории по јачина да е 10%.

Пратеничката група Либерална партија го поддржува предлогот на Комисијата за стопанство да се размисли за категоризирање на возилата во категории што се блиски и што се применуваат во Законот за даноци, бидејќи таму е сосема друга групата, додека во Законот на имот се трета група. Значи, сепак да се направи една група на возила по јачина која што ќе биде идентична за да може после тоа и за субјектите да биде полесно примената во практика. Доколку остане оваа категоризација на возила до 100 0 кубници, пратеничката група на Либералната партија предлага возилата до 1000 кубници да бидат без царина. Возила од 1000 до 1600 кубика да биде 5%, а возила над 1600 кубници да биде 15%. За возила над 1600 кубници во кои што има вградено катализатор, да биде 10% со 5% помалку, а возилата што согоруваат дизел гориво, а се патнички возила да биде исто така 15%. Јас сосема накратко ќе ги образложам овие наши предлози и тоа во делот на возилата што се до 10 00 кубници, за кои предлагаме да бидат без царина од причина што тие возила се најмногу во Републиката, а и по старосна структура исто така се најбројни, а ги поседуваат и број на граѓани кои што во основа треба да ги заменат тие возила. Тоа се возила над 10, 12 години. На ваков начин би се овозможила побрза замена на тие возила, а тие возила се и помали потрошувачи така да ќе дојде до промена на структурата

I/4.-

старосна на возилата. За возила за кои што се предлага да бидат со царинска стапка над 15%, исто така се предлага да се компензира она што во фискалниот дел ќе се намали за 5% на возилата до 1000 кубици, а се пресметува царинска стапка од 15% наместо 10% како што предлага предлагачот, односно Владата. Се цени дека со продавање на пет возила со повисока царинска стапка од 15% ќе се компензира најмалку за 20 возила кои што ќе се продадат и ќе се ослободат од царина.

По однос на категоризација на возилата во различна царинска стапка за возила со катализатор за 5% пониско се смета дека ќе се стимулираат возила кои што не се големи загадувачи, односно со вградени одредени стандарди во делот на Европската Унија каде што тие возила веќе во основа можат да се продаваат.

По однос на возилата со дизел гориво, за кои што и сега имаме информација дека во Републиката се доста пласирани на одреден начин, да се одреди повисока царина затоа што тие возила веќе во Европската Унија се исфрлуваат од понатамошна продажба.

На крајот, предлагаме да се разграничи овој Предлог за донесување на закон на вакви групи, а потоа во: расправата да се донесат поконкретни решенија.

ТРАЈАН МИЦЕВСКИ:

Почитувано претседателство, дами и господа пратеници.

Јас ќе направам еден осврт на царинската тарифа иако не сум стручњак за тоа, меѓутоа од некои логични работи би изнел некои забелешки за да во иднина, во текот на донесувањето на законот бидат вградени.

За да не би дошле, не само за овој, туку за сите закони во ситуација да се прашуваме зошто не биле разгледувани пошироко

царинските и други надлежни органи, кои нужно се заангажирани и работат на тоа и со нивни забелешки да дојдат пред комисиите, а комисиите со нивните забелешки до владата па таму да дојдат до прецизни формулации и што помалку да бидат забелешките на формулациите. Но било како било, царинската тарифа што се предлага изгледа дека главен проблем е измената на царинската тарифа на патничките моторни возила, како да тоа е најнужно, најпотребно и како да се друго е во ред, средено и сега ни останува уште патничките возила да бидат средени, па проблемот ќе биде решен. Во Предлогот на тарифата, колку што можам да видам и да разберам, се останува по тарифата на бивша Југославија, а измените се само во моторните возила.

Во однос на царинските тарифи на бивша Југославија треба да има големи измени и да се прилагодат за потребите на нашето македонско стопанство а не да служат на досегашната тарифа на таа бивша Југославија или бившите републики.

Увозот на опрема што не се произведува во Република Македонија потребно е да биде оптоварен со многу ниски царински стапки, со цел да се олесни и стимулира реконструкцијата на индустриските капацитети, модернизирано земјоделското производство и стимулативно да се делува врз инвестициите во целото македонско стопанство.

Во однос на сировините и материјалите што не се произведуваат во Република Македонија, а се неопходни за индустриското производство и во останатите стопански гранки, потребно е да се воведат минимални царински стапки, со цел да се динамизира порастот на индустриското производство кое во последните години покажува големо опаѓање и стагнација.

Истовремено, со оваа мерка ќе се намали влезот на инпут, цената во трошоците на производството што во крајна мерка делува ан-инфлационо.

На овој начин извршените реконструкции и измени на царинската тарифа би се прилагодиле да служат за потребите на македонското стопанство, а не на стопанството на поранешна Југославија. Ваквите царински стапки не доведуваат во апсурдна ситуација. Наместо да го штитиме нашето стопанство, да го штитиме стопанството на бившите југословенски републики (Србија, Хрватска, Словенија итн.).

Посебно сакам да нагласам за земјоделските машини кои не се произведуваат во Македонија. Тие да бидат ослободени од царина бидејќи ќе се употребуваат за обработка на земјата и производство на земјоделски култури. Не е грешка, без разлика кој ќе ги увезува, земјоделските машини да бидат ослободени од царина затоа што тие машини ќе бидат употребени за стимул на земјоделството. Поевтини земјоделски машини, поевтино земјоделско производство.

Со ова сакам да потенцирам дека секој индивидуален земјоделец можеби не ќе биде во состојба сам да увезува машини земјоделски иако се ослободени од царински давачки, па затоа тоа би требало да го прават земјоделските задруги, овластените трговски куќи. Тие што ќе увезуваат земјоделски машини да бидат ослободени затоа што ќе може да се дојде до поевтини земјоделски машини. Ова се однесува за оние машини и приклучни машини што служат за обработка на земјата, а не се произведуваат во нашата Република. На овој начин нема да ја штитиме индустријата на Србија и на Словенија. Сакам да напоменам и тоа што ни прави сплетки со откупот на виното, а ние се уште не ги изменивме царинските стапки према нив. Се прашувам на кого му одговара оваа мала "козметичка измена" на царинската тарифа само на патничките моторни возила. Тоа сигурно служи на некои политички партии. На пример, со законот за царина за повратниците од странство дозволено е до 16 илјади германски марки да увезуваат стока без царина, а тоа е рамно некаде на една или две половни коли од таму, а нашите граѓани

кои го сносат целокупното стопанство на Македонија се обесправени и не се доведени во рамноправна положба. Кога еднаш ние ќе ги изедначиме нашите граѓани да бидат сите еднакви било со девизи, било со денари, било бил на печалба и се вратил. Еднаш за тоа треба да донесеме еднаква клаузула.

Јас сум за колите, но без коли можеби се и може, но без земјоделски машини и индустриско производство немаме напредок. Само таму треба да биде свртен стимулот и само така можеме да излеземе од оваа тешка ситуација.

ШАБАН ПРЕВАЛА:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, јас мислам дека мора да се донесе ваков закон, дотолку што веќе ние донесовме закон за царини и други законски акти што ја регулираат оваа материја. Всушност моето мислење треба да претставува примена на веќе донесените закони и одраз на она што ние сакаме да постигнеме како политика, потрошувачка и развој со еден ваков развој. Мислам дека со овој закон истовремено треба да се овозможи од заштитната функција на царините, истовремено како што е познато што тој закон треба да се обезбеди и фискалната функција. Меѓутоа, сега разговарајќи за царинските тарифи, повеќе мислиме на заштитната функција. Јас мислам дека овој закон што е даден овде пред нас на расправа е на некој начин она што до вчера ние го користевме како сојузен закон и не е тоа голема грешка. Сепак тоа е труд што со години е создаван, со маки и своевидна кодификација на желби и интереси што се сакало а се постигне. Меѓутоа, во секој случај во конечната верзија тој закон мора да ги изрази блезите и интересите на нашето поднебје. Во таа смисла мислам дека тоа што е овде предложено ако еден вид прилагодување на нашите реални потреби од особено за возилата, набавка на возила во странство, јас мислам дека тоа е еден сериозен обид нешто во таа смисла да се направи. Моето мислење е дека освен за тарифната ставка 87.03 ќе треба да се води сметка во конечната верзија и за останатите тарифни ставки што го регулираат прашањето за делови за тие возила, а исто така и за технологијата што мора да се увезува од други држави, па нека биде тоа и наши довчерашни Републики од поранешна Југославија, но сега самостојни држави. Во секој случај со тој закон да се обезбеди таква можност, се што не се произведува во нашата Република, во државата Македонија да биде оцаринето со помала ставка односно со

стапка што ќе значи само фискус а не и заштитна функција. Секако дека во тој закон ќе треба да најде место и ова што се предлага од колегата Мурати за измена на досегашниот закон. Затоа, ние разговарајќи за овој закон, истовремено мораме да водиме сметка на некој начин да го антиципираме и тоа што се предлага со законот за измени и дополнувања на постојниот закон. Сметам дека не би требало да се предвидат стапки повисоко од 5% за увоз на возила, како и опрема за тие возила, делови, итн.

Исто така во оваа прилика јас мислам мора да се подвлече и еден друг факт дека ние не штитиме ниту производство на Србија ниту на Словенија. Треба веќе да се сфати дека ние сега носиме закони во услови на Самостојна и Суверена Република Македонија. И возилата што ќе ги увезуваме на пример од Србија ќе мора да ги оцариниме според стапки предвидени во нашиот закон. Таа околност треба да се има пред- вид кога се разговара за ова.

Со тоа и за завршам мислам дека мора да се донесе овој закон што побргу како би произвел одреден ефект што би бил користен за она што е наша развојна политика , и притоа во него да се вгради она што ќе се договориме со Законот за измени и дополнувања на Постојниот закон.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Ивановски.

СИМЕОН ИВАНОВСКИ:

Почитувани пратеници според досегашните дискусии од прилика и мојата дискусија е во тој дух и затоа ќе бидам краток. Во принцип поддржувам дека овој предлог за однесување треба да го донесеме законот со тоа што сакам да ја искажам и мојата забелешка во смисла на тарифните стапки што се предложени зашто тие практично се преведени од постојниот закон што се применува со мала интервенција во делот

II/3.-

каде што се колите. Лично сметам дека многу поголеми проблеми и многу повеќе производи и многу повеќе опрема и многу повеќе други работи се увезуваат во оваа наша земја отколку колите, но веројатно колите се најатрактивни за сите како граѓани пошироко и тежината се дава на нив во дискусиите и законот против што јас немам ништо против туку имам против и забелешка практично зашто не се интервенира и во другиот дел.

Амбиентот во кој што ќе се применува овој закон во овие наши пазарни услови и на оваа територија каде што сме како самостојна држава е практично сосема различен од поранешниот и нормално дека и царинските тарифи скоро сите треба да претрпат определени измени.

Јас во областа по која што се бавам и што ми е поблиска тоа е обоената металургија. можам да кажам дека досега според законот што сега се предлага односно поранешниот што порано се применуваше може би 80% потребите беа подмирувани за работа на обоената металургија од сопственото подрачје од сопствениот пазар на бившата држава. Може би само 20% од потребите на обоената металургија се увезуваше. Сега условите и амбиентот се сосема други. Практично скоро сто посто се увезува за потребите на обоената металургија. Исто така скоро 100 по 100 се извезуваат производите на обоената металургија. Имам еден апсурд каде имаме големи стапки на царина за увезената опрема и за увезени делови како и репроматеријали, а од друга страна, се тоа што се извезува за него немаме никакви стимулации . Барем во поранешниот закон и покрај тоа што имавме внатрешни сировини и тоа што оди 20 насто во извоз кај него имаше определени стимулации. Сега нив ги нема. Според тоа производот што се произведува во обоената металургија е неконкурентен на светскиот пазар. Влезот е оптоварен со 20% и повеќе проценти, нема никакви стимулации, има додаден транспорт за да стигне до пазарите каде што се пласира а истите ти земји, практично од каде што ги земаме сите сировини, кај нив 30% па и

II/4.-

повеќе кај нив сме не конкурентни. Затоа се залагам, да се прифати предлогот за донесување, но не би требало во наредната фаза, дали тоа ќе биде нацрт или предлог, воопшто да се дојде со такви царински стапки туку тие треба да бидат видоизмените, радикално изменети согласно потребите на нашето стопанство.

Еве само неколку конкретни примери во обоената металургија гуми за дамperi што порано се произведуваат во другите Републики, беа оцаринети со 18%. Сега се предлага да остане истата стапка, а во Македонија воопшто не се произведуваат такви. Според мене треба да има нула царинска стапка а не 18. Понатаму, експлозивни средства кои неколку купати овде ги дискутираме, нема никаква логика експлозивните средства да бидат оцаринети со 15-18% зашто не се прифати ваква нашата држава и за нив треба нула царинска стапка. Периборот за дупчење во рударството исто така е оцаринет зашто пред тоа се произведуваше во Словенија, гумите се произведуваат во Србија, Сега не се произведуваат и сите ги увезуваме. Според тоа експлозиви, гуми, бургии дупчечки прибор, челик, гуми за рударска опрема, рударска опрема и да не ги набројувам сите, практично сите се оцаринети по сегашниот предлог од 18 до 20 па и повеќе проценти. Мојот предлог е дека не треба сите да бидат оцаринети и за нив треба 0 царинска стапка. Еве тоа е мојата заложба и во тој дух би требало а се подготви текстот на законот во наредната фаза

СТОЈАН НАДОВ:

Има збор господин Ајдарага.

ГАЗМЕНД АЈДАРАГА:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници уште на почетокот сакам да кажам дека го поддржувам предлогот за донесување на закон за царинска тарифа и ќе гласам за него. Меѓутоа, ќе се обидам да дадам својот придонес о однос на предлагање одредени измени во царинската тарифа.

Така предлагам во глава I - живи животни, тарифните броеви 0101 до 0106 царинската стапка да биде слободна.

Во глава 71-живи дрвја и други растителни луковици и др., тарифните броеви 0601 да биде со слободна тарифна стапка.

Во глава X - жита, тарифните броеви 1001 до 1008, сите семиња да се под слободна тарифна стапка.

Глава XII - маслодајни семиња и плодови, тарифните броеви 1201 до 1214 сите да се под царинска стапка слободно.

Во глава 31 ѓубрива, тарифните броеви, 3101 до 3105 исто така да се под царинска стапка слободно.

Глава XXXVIII - разни производи на хемиската индустрија, како тарифните броеви 3808 инсектициди и родентициди, хербициди и др. да се под царинска стапка слободно.

Глава 82 - алати, кожни производи и други делови од прост метали тарифниот број 8201, рачен алат турпии,лопати да биде царинската стапка слободна.

Глава 84 - тарифниот број 8429 - булдождери, англодоцери и др., царинската стапка.

Тарифниот број 8432 до 8438 машини за подготвување на земјата да бидат под царинска стапка нула односно слободно.

Глава 87 - Тарифниот број 8701 - трактори, друмски влекачи за полуприколки и други влечни возила царинската стапка да биде слободна. Причините се познати ние не сме производители на овие машини

И тарифниот број 8703 патнички автомобили и други моторни возила, главно за превоз на лица и стоки и автомобили за трки да биде со царинска тарифа 5%. Исто така да се третираат и деловите за овие коли, односно шасии,м мотори, каросерии и резервни делови.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Хамит Алиу.

АМИТ АЛИУ:

Дами и господа, ценето претседателство, за поздравување е предлогот за донесување на законот за царинските тарифи што има 1241 тарифен број и тарифни ставови, составен од 96 глави и од 21 од- дел и со 5.019 позиции. Знаеме дека царинската тарифа е стриктен пропис на државните органи за третманот на стоката што ја минува државата граница било да се за увоз или извоз. Царинската тарифа е важна за сите учесници што се занимаваат со надворешна трговија од- напред да добиваат елементи за своите калкулации за една трансакција.

Од горе изнесеното се поставува прашањето колкаво е оптоварувањето на стоката односно на нејзината цена при увозот со една ваква царинска тарифа. За мене ова е битен елемент како за граѓаните и за самото стопанство. Втора дилема за мене е, според видот на оптоварувањето, каква е царинската тарифа што ја доенсуваме ние, прво дали е Адвалорен, царинска тарифа каде е оптоварувањето за увоз на стоката се определува со определен процес од вредноста на стоката, со релативно лесно оптоварување. Второ, дали царинската тарифа е специфична царинска тарифа каде оптоварувањето е врз основа на физичката единица на производот односно административна. И трето знаеме дека имаме сложена или комбинирана царинска тарифа или тн. специфична која што и според единицата и според вредноста се оптоварува.

Од друга страна кога ќе ги анализираме конкретно сите тие 96 глави на овој предлог и сите позиции што ги имаме, изгледа дека некои работи, слободно можам да ги кажам дека ги препишуваме од поранешниот закон од екс Југославија.

II/7.-

Второ, секоја држава води сметка за своето производство. Меѓутоа, ако сето ова го земеме во контекст на производите и структурата на производите во нашата Република и царината тарифа, тогаш навистина се гледаат доста големи разлики. На пример знаеме дека имаме ние земјоделско производство, меѓутоа од другата страна дали еластичноста е таква на нашето поднебје и на Владата, па и на сите закони што ги донесуваме овде, 10 до 15% да се плаќа царинска тарифа на производи од земјоделското производство. Тоа е пример со зејтинот, шеќерот, и другите производи да не ги набројувам зашто треба да се води сметка дали ние имаме толкав контингент за цела година.

Второ, не би се согласил со констатацијата дека во Комисијата за стопанство, ние рековме дека 5 насто треба да бидат царинските тарифи за коли, затоа што и Законот за данокот на промет содржи стапка од 25% данок, за коли до 2000 кубика. Значи двата закони, ако овој закон не се селекционира за колите според кубатурата до 2000 кубици тогаш доаѓа двата закона ќе бидат во колизија. Затоа предлагам царината кај колите да биде 5% до 2000м², а над 2000м² практично веќе минува во акциза. Кога сме веќе кај колите мора да се води сметка исто така дали се на дизел гориво, дали се на со оловен или без оловен бензин заради загадувањето на околината. Потполно се согласувам со господата што рекоа во врска со колите од сегашна Југославија, дали ние го браниме Крагуевац и ќе го штитиме нивното производство, или имаме таков интерес, односно да се каже колкав е нашиот интерес за такви царински стапки кои што во практика та ги применуваме сега.

И на крај јас мислам поради тоа што е ова предлог во прва фаза во наредната фаза треба поедноставно да се елаборира земајќи ги предвид вертикалната и хоризонталната структура на нашето стопанство па според тоа и таква парична политика да водиме и такви тарифи да донесеме.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Наум Симјановски.

НАУМ СИМЈАНОВСКИ:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, ова е крај на нужност за донесување на ваков закон со што се заокружува комплетно царинскиот систем и едно нормално царинско работење во државата. Овој закон претставува фаза за натамошна доградба на царинскиот систем. Сигурно е дека треба да се направат направи во него да се инкорпорираат сите новини што се дадени во царинските тарифи на обединета Европа, зошто сепак треба да се признае дека треба да одиме кон тој тарифен систем што се унифицира во повеќе европски држави. Оваа моја забелешка се однесува на фазата на самиот тарифет, односно за класификација на стоките во одделните групи на производи. Тоа е чисто од практични причини, за полесно евидентирање на стоките што влегуваат и излегуваат со Република Македонија и нивно пренесување преку границите до крајната дестинација. Единствено од овие тарифи треба да се издвојат оние производи што се автохтони од ова подрачје и истите како такви да се прикажат и во нашата тарифа како и да се известат останатите држави дека такви производи постојат и истите да се идентификуваат во Европските земји. Сега заеднички со таа Европска тарифа ни се единствено четири бројки, додека сите останати се различни. Навистина треба а се направат напори ако не во оваа фаза тогаш во наредните фази на подготвувањето на законот, овој систем да се унифицира со системот на царинските тарифи на обединета Европа. Втора проблематиката се висината на царинските стапки. Тука треба поголема сеопфатност на согледување на проблемите од становиште на карактерот на автохтоните стопански гранки од становиште на карактерот на земјоделието, во сооднос на извозно - извозната компонента и производите. Тука мора да се имаат предвид и

II/9.-

билатералните преговори меѓу државите што Македонија веќе ги има склучено со одреден број држави, како и оние меѓународни договори со сите институции што ја тангираат оваа проблематика. Тоа знаеме се ГАТ, ОЕЦД итн.

Навистина треба да се направат определени корекции во крајната верзија и сите овие забелешки да се имаат предвид при подготвувањето на предлогот на законот.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор пратеникот Ристо Станковски.

РИСТО СТАНКОВСКИ:

Почитувани пратеници, мислам дека крајно време беше да се донесе овој закон, односно да дојде како предлог за донесување и околу потребата за донесување на ваков закон сигурно нема спорење. Веројатно, сите едногласно би ја прифатиле.

Она што треба да се каже во контекст на предлогот за донесување на овој закон е тоа што овој закон секако би требало малку повеќе да се осмисли, во смисла дека практично донесувањето на еден ваков закон е врзано со многу аспекти од развојот на една држава. Прво, тој би ги дефинира, и насоките во развојот на една држава како клучен фактор, меѓутоа, со она што денес е понудено како предлог за донесување закон, веројатно не можеме да се согласиме дека имало некоја визија каков би бил развојот на оваа држава, од една основна причина што во најголем дел ова е препишано од таканаречениот Законот за царинска тарифа од бившата СФРЈ. Веројатно, приликите во РМ се сосема други од оние прилики кои владеела во СФРЈ, па според тоа сигурно би требало да се направат многу поголеми измени отколку што се направени сега во овој предлог за донесување на закон. Меѓутоа, се согласувам дека тоа е прилично голема работа, врзана е со многу аспекти, пред се од аспектот на државата, а потоа врзано е со нај- различни договори, билатерални или разни конвенции кои исто така прават некакво ограничување во сопственото креирање на царинската политика.

Во врска со тоа сепак би предложил во II фаза од донесувањето на законот малку подетално да се разгледа од сите аспекти бидејќи сега сме посебна држава, со сосема друга структура на стопанството од онаа што постоеше во поранешната СФРЈ, па според тоа ќе треба да се применат и други стапки. Дека се одело токму во правед на тотално препишување на бившиот закон, можете да се уверите ако ја земете 49-та глава каде што стои: тарифна ознака 49, 01999, каде пишува "книги печатени на јазиците на народите на Југославија". Тоа навистина не е в ред, или тоа под него. Навистина не е в ред да се препишува така анблок без никакви забелешки.

Она што исто така би саскал сега да го спомнам како моја забелешка кон овој закон и тоа што е во образложението на законот на крајот кој биле мотивите од кои се раководеле при изготвувањето на овој предлог за донесување на закон, на станица 14 стои дека за тракторите, друмски возила, полуприколки и други влечни возила стапката од 15-16 се намалува на 5 со образложение дека полуприколки не се произведуваат во оваа држава, што не е точно. Полуприколки се произведуваат во сите тие облици од 6 до 26 тони. Според тоа, веројатно тука ќе треба да се коригиран . Инаку, основниот аспект на царинската политика - штитење на домашното производство, веројатно ќе треба за овие камионски полуприколки од 5 до 26 тони да се воведат дополнителна царина, бидејќи во секој случај би требало да се штити домашното производство, а таква и интенцијата на целиот закон, да се заштитува она што е наше производство.

Исто така би имал една конкретна забелешка на овој закон. Имено, испуштена е една област која сега е актуелна и која практично се повеќе

доаѓа во предвид, тоа е фактички царинењето на компјутерскиот Софт. Никаде во главата тоа не е опфатено и е оставено на некакво слободно толкување на царинарниците, при што се става во некаква глава со царинење на магнетни медиуми, ленти, дискети итн., што не е тоа и практично ако се земе една општа интенција што е присутна во светот, а веројатно и кај нас за компјутеризација, тогаш би требало за софтверот било да е системски или апликативен, да се има посебна стапка и мој предлог би бил да биде на слободен режим заради една едноставна причина што сепак треба во оваа држава да се стимулира развој на таа технологија кај нас, бидејќи таа технологија во секој случај не води напред. Исто така, причина за тоа е и фактот што практично софтвери нема, не се купуваат, туку се купуваат лиценци, а да се плаќа царина на лиценца, до денес тоа го нема. Практично, лиценцата не е нешто материјализирано добро кое би можело да се плати и да се види, туку во крајна линија народно кажано тоа е купување на ум. Затоа, мислам дека тоа би требало да оди по слободен режим, а не да биде третирано како и досега во гранката во која спаѓаат таканаречените магнетни материјали, касети, ленти и сл. или во рамките на таканаречената стручна литература, што исто така~на е тоа, што би требало да биде.

Во крајна линија, ценам дека треба овој закон да оди, што побрзо да се донесе и сепак би требало, без разлика на тоа што навистина треба огромен труд за да се состави царински закон кој навистина ќе и треба на оваа држава, од тие причини предлагам за наредната фаза навистина да се даде нов предлог, не препис на стариот закон со кој од прилика би ги виделе размислувањата за развојот на РМ.

ТИМЕ АНДОНОВ:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, околу потребата за донесување на законот сигурно нема збор, потребно е да се донесе законот за царинските тарифи, но уште поважно е тоа што и досега овој закон требаше да се донесе пред Собранието бидејќи досегашниот закон беше донесен во една поголема држава, кој важеше за еден поголем простор. Гледајќи од аспект на стопанството, сега со овој предлог барем повеќе од царинските тарифи се поистоветуваат со претходниот, а знаеме дека со издвојувањето на Македонија како суверена држава, станавме многу мал пазар, и како пазар и како целосно стопанство, ; бидејќи во моментот треба да гледаме да создадеме повеќе услови за развој на нашето стопанство. Сите знаеме дека држава без сопствено стопанство и без сопствено производство не може да биде добра држава.

Затоа, во предлогот на законот треба да настане доста измени за сите репроматеријали, полупроизводи кои се потребни на нашето стопанство, а пред се во разговор со многу наши стопанственици се гледа загриженост бидејќи во оваа состојба не можат да излезат на крај. Сите знаеме дека во овие години производството во стопанските организации се намали за 50 и повеќе проценет а сега со егзистирањето на овој закон и со донесувањето на сличен закон сигурно тоа производство повеќе ќе се деградира, наместо да создаваме услови за подобро стопанство. Така, моите забелешки се целосно на сите гранки во стопанството да се дадат повеќе олеснувања, во смисла на репроматеријали, полупроизводи и се што е потребно на нашите производствени капацитети.

БЛАГОЈЧЕ ТОШЕВ:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, прво саскам да искажам пофални зборови за овој закон што е прв за македонската држава - предлог закон за царински тарифи. Ние треба да знаеме дека како млада држава на овој закон ќе се извршат измени и истовремено треба да споменеме дека многу по-напредни држави од нас, како Шведска, Данска, и др., ваков закон за царински тарифи донесуваат по 6-7 години. Ние сакаме наеднаш за една година да го донесеме овој закон. Доволно е што Владата го исфрли овој закон како предлог на закон и ние треба по итна постапка да го прифатиме, односно да го предложиме за натамошна доработка.

Основно што сакам да кажам е,ако саскаме да наоѓаме забелешки на овој закон во овие 5 илјади позиции, ние можеме да дадеме 5 илјади забелешки. Според тоа, самата Влада и ние како пратеници сме свесни за забелешките, но со самата работа тој ќе се дооформува и коригира. Нашиот заштитен механизам, што е основно за овој закон за македонското стопанство, треба да биде во рамките на општите меѓународни обврски. Имено, потребно е да се обезбедат услови РМ легитимно, истовремено, да ги преземе и меѓународните обврски од поранешна СФРЈ како нејзин сукцесор. Основно со ГАД, Кенеди рундата, Европската економска заедница, Трипартитната спогодба СФРЈ – Египет - Индија, потоа Уругвајската рунда и други билатерални спогоди со одделни држави. Врз основа на тоа и со други држави, ние ќе имаме можност преку овие што ги кажа г-динот Георгиевски во однос на самите биланси, ќе каже кои позиции треба да ги менуваме и доградуваме или по име или истовремено со одредени позиции, намалување или зголемување на таа царинска тарифа.

ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ:

Дами и господа, потреба од донесувањето на овој закон има. Со него се врши и надградба. Меѓутоа, во одделните решенија посебно ќе се задржам на одделите каде што се говори за енергетика, се предвидува посебно оптоварување со царински давачки, стапка 10 или други предвидени, а се работи за енергетски извори кои ги немаме во самата држава. Така на пример, ќе упатам на глава XXVII каде се говори за металуршки кокс, леарски и др. коксови кои не се произведуваат, а се предвидува 10% да се плаќа царина, тоа е моторната сила во стопанството и сметам дека енергетиката не треба посебно да се оптоварува со овие давачки. Тоа е моја забелешка. Сметам дека е од интерес на развојот, следејќи ги и начелата врз основа на кои се предлага и законот, да има економска, производна и заштитна функција. Сметам дека економската функција овде е неоправдана.

Понатаму, кога се говори за стапките за намалување на одделни задолженија, и за предлогот да се изменат стапките за моторни возила, моја идеја е - дали ќе може да ја прифати предлагачот - да се направи посебна анализа, да се направи категоризација до еден степен на зафатеност да има одредена стапка, а другиот степен над таа да се смета како луксуз и да има поголема царинска зафатеност. Сакам да кажам и да упатам на тоа возилата до 2 литри или до 2000 кубика да имаат царинска стапка и помала од предложената 10, меѓутоа, за оние што имаат над таа зафатеност да биде и до 25%, што значи луксузот да се наплатува од државата, да имаме и економска и заштитна функција на царината. Тоа се мои забелешки кои ќе треба да се внесат во тарифниот закон.

На крајот, ако може предлагачот во изработката на текстот да ги напушти стандардите кои биле порано за СФРЈ како царински основ што се бараат во тарифата, а сега се повторува во предлогот, со предлогот да се исфрлат и да се создаде македонска тарифа која ќе има исклучива функција во интерес на државата. Јас ќе упатам на една област каде се говори за увоз на риби, па стои заштита на морска риба. Од каде ние во Македонија да ја штитиме морската риба со посебни царински основи. Тоа го кажувам само како пример.

ПЕТАР ГОШЕВ:

Почитувани пратеници, намерата била да се предложи нов текст на законот за царинската тарифа и предлагачот вели дека тоа било направено, а царинските стапки како составен дел на законот да се преземата целосно од досегашниот закон со комплексна номенклатура и сите позиции кои постоеја со денот на отцепувањето ан РМ. Всушност, нов текст нема, бидејќи законот за царинската тарифа го чинат пред се царинските стапки и концепцијата што е применета со царинските стапки и режимите за заштита или за увоз во таа материја, а овде го употребува зборот отцепување па попатно да кажам дека Македонија не се отцепи од бившата југословенска федерација, туку Македонија го искористи правото да се раздружи, бидејќи Македонија не беше дел од некоја вечно постоечка структура дотогаш, туку Република држава која се здружила во бившата југословенска федерација. Според тоа, еден мошне некритички употребен термин и штетен се разбира, а како штетен се употребуваше и порано, но тоа е само мала попатна дигресија. Значи, на нерентабилна да се предложи нов текст, но со истата номенклатура, на стапки, позиции итн., освен како што самиот текст признава, главата 87-возила, железнички, трамвајски или шински возила и нивните делови и прибор.

ПЕТАР ГОШЕВ: (продолжение)

Врз основа на ова што го кажува, сосема чесно, предлагачот во образложението, јасно е дека нов закон нема, има превод на стариот закон од српско- х рратски на македонски и една маргинална измена која можела да оди, ако била таа целта, само со некакви измени на постојниот, бидејќи и тој постоен закон од бившата Југословенска федерација беше и онака преземен како републички закон.

Зошто, реков пред малку, затоа што срцевината на ваков закон се стапките и режимите на тоа поле, ништо ново освен таа маргинална измена. Значи, остануваат сите оние решенија од бившо југословенската номенклатура.

Всушност, овој Закон ни кажува самиот дека треба да се донесе закон стручно подготвен. Ако сака некој да прокнижи дека донел закон, а го подметнал истото, навистина не е коректно ни за Парламентот ниту за стопанството ниту за јавноста, бидејќи ова не е закон со кој може Парламентот да се пофали и да го прокнижи како закон од поважните закони што успеал да го донесе со задоцнување, макар и од три години, бидејќи во самото образложение зборува што треба допрва да се прави во врска со оваа материја, а периодот од три години е пропуштен тоа да се прави, а на секој што се бави малку со стопанство многу му е јасно што значи уредена или не уредена царинска сфера, царинско законодавство, па во самиот закон вели дека националниот дел од номенклатурата, а тоа се тие 8 илјади стапки преземени позиции, треба да се согласи со тарифата на земјите од Европската заедница. Значи, допрва се констатира дека треба да се направи тоа. Дека е нужна сондажа и усогласување на пошироко ниво, дека секоја несоодветна проценка може да предизвика далекосежни последици, па затоа стои старото, а новото не доаѓа, се разбира. Дека треба да се разрешат ваквите дилеми во економската политика на Владата или поточно со

IV/2.-

развојната политика на Републиката, која ја нема и тоа е еден од хендикепите што нема понудено нешто ново. Дека е потребно во целост да се преиспита постојаното ниво и квалитетна заштита на националното стопанство, а ние всушност треба да донесеме закон за царинската тарифа со која требаше од вчера, од завчера, од лани, од преклани да знаме на кој начин се штити националното стопанство, ако е главната функција на царините заштита на стопанството.

Потребно е да се изградат критериуми врз основа на кои се конципира пасивна и активна заштита на македонското стопанство потребно е да се искористат искуствата на Европската економска унија, а без сето тоа, се разбира, нема нов закон, а ние нудиме нешто што вели дека е нов закон и Парламентот треба да го усвои.

Бидејќи оваа материја не е средена и една од најнесредените со волунтаристичко, некомпетентно, нестручно и ми се чини против сутавно и често менување на режимите на увоз и со разни одлуки кои ги прави Владата на РМ мислам, пред се на режимот на квантитативните ограничувања, ова е дополнителна и значајна причина за корупцијата во администрацијата која се шири или корупцијата на релација администрација - стопанство, бидејќи јавна тајна е дека дозволите денеска не се издаваат, туку се купуваат и дека за тоа се применуваат партиски клучеви односно има безброј партиски преференции и дискриминации на луѓето од стопанството кои се или треба да се еднакви пред законите на РМ. Голема причина е што оваа материја е вака уредена и им дава можност на луѓето на администрацијата да сечат' по свое кому кога и колку и каква дозвола ќе му издадат само нека се направи консултација со приватниот сектор или други од општествениот што не се блиски со владеачката гарнитура ќе ги добиете сите информации во врска со таа материја. Затоа е многу неодговорно што по

три години повторно не се нуди ништо ново, а се разбира непосредните подготвувачи ги разбираам затоа што им недостига многу нешто за да направат некој нов закон.

КИРО ПОПОВСКИ:

Ви истече времето.

ПЕТАР ГОШЕВ:

За нов концепт, не знам можеби вам ви истече времето, мене не ми истекло времето

КИРО ПОПОВСКИ:

Седум минути ви поминаа.

ПЕТАР ГОШЕВ:

А, ограничивте и ова на 7 минути?

КИРИ ПОПОВСКИ:

Тоа важи за сите пратеници.

ПЕТАР ГОШЕВ:

Не е добро, ова е лакрдија да разговараме за вакви сериозни прашања и некој кому како ќе му текне да ги ограничи тука за да не кажеме некакви критички забелешки спрема владејачката гарнитура тоа е срамото и под нивото на секој човек што се бави со овие прашања.

КИРО ПОПОВСКИ:

Мислам дека секој треба да се прилагоди, бидејќи Собранието донесе одлука на почетокот на расправата по оваа точка, на предлог на претседателот.

ПЕТАР ГОШЕВ:

Собранието не ја донесе, таа одлука ја носи владеачката коалиција кога како ќе и текне по диктат на администрацијата која сака да се сокрие зад тоа.

КИРО ПОПОВСКИ:

Тоа е Собраниското мнозинство.

Дали уште некој бара збор?

Има збор г-динот Стоиле Стојков

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Имам деловничка забелешка затоа што во овој случај не се примени членот 107 од Деловникот на Собранието на РМ и мислам дека претседавачот немате право да го прекине претходниот дискусант односно да му го огрнаичи времето затоа што точката започна, а ова Собрание не се изјасни согласно членот 107 од Деловникот.

Спрема тоа, ако сака некој понатаму да дискутира, може да дискутира неограничено по оваа точка од дневниот ред.

КИРО ПОПОВСКИ:

Г-дине Стоиле Стојков вчера ја донесовме таа одлука, веројатно сте биле отсутен од салата, пред почетокот на расправата по оваа точка и тоа со 52 гласа "за".

Дали уште некој бара збор?

Има збор Г-динот Спиоровски

АЦО СПИРОВСКИ:

Почитувани пратеници, изгледа некој во државата не сака да ја сфати сериозноста на овој таканаречен животен проблем каде што

IV/5.-

пулсира една држава и на ваква тема да се ограничат дискусиите навистина не знам кои зборови да ги употребам, меѓутоа, ако сакаме државата да оди напред и да се доближуваме до она што значи Европа, треба да се дозволи во овој Парламент расправа на еден особен закон кој знаме витално економски ќе пулсира државата односно на кој начин ќе пулсира државата.

Ме зачудува да не се дозволи дискусија за едно прашање со кое се решава буквално егзистенцијалниот проблем на оваа држава и да не се дискутира и да не се посвети доволно внимание. Криво ми е што губевме толку време на национализми, а за економијата не оставаме малку повеќе да дискутираме.

Инаку, во однос на ова што е предмет на дискусија на денешната точка, можам да кажам, како што забележа претходниот соговорник по однос на Законот за царинските тарифи за жал Владата не понуди некое решение кое одговара на економските состојби на РМ, туку едноставно се оди на препишување на бившите экс југословенски закони. Ова прашање го мислев и го третирав дека ќе ја добие таа сериозност и тежина во смисла на ова што оваа царинска тарифа максимално ќе се прилагоди на економските состојби на РМ она што значи влез и излез на одредена роба која треба да влезе и излезе од РМ и тоа со мошне брзо и силно темпо. Само да ве потсетам дека границите во Европа каде има динамика и движење на роба се врви со 100 км. на час. Што значи сето тоа можеме да замислиме што ќе значи сето тоа за нас, во кои услови и во кои работи треба да се насочиме и треба да работиме и однесуваме.

Сметам дека ова што го нуди Владата, за жал, не е она што требаше да биде, не знам од кои причини и заради кои состојби тоа не е

IV/6.-

направено од причина што гледам дека Сојузниот закон на Бивша Југославија е максимално препишан со извесни модификации во однос на главата каде се регулира начинот на увоз на моторни возила патнички моторни возила и транспортни моторни возила. Требаше да се земе и да се прифати Европскиот модел по однос на ова прашање во смисла на тоа што тарифите кои се предвидени со овој таканаречен нов закон за царинските тарифи не се на оние што владеат со Европскиот модел.

Значи, во однос на номенклатурата се сведува на тоа да истата останува иста. Јас сфаќам дека ова прашање е премногу обемно и требаше премногу рационално да се оди на истото, но бидејќи ете така се случи, така се понуди, само ги забележал на тоа барем во еден дел да има олеснине на граѓаните во смисла на тоа што имав идентични погледи и сфаќања како и г-динот Џеладин Мурати кој понуди свој закон во однос на главата каде се однесува на увоз на патнички и транспортни моторни возила каде има некои бенефиции односно помали овластувања Парламентот да го има предвид така што кога ќе дојде Законот на дефинитивни изјаснување Владата сето тоа да го прифати во смисла на едно олеснување и една потреба да се сфати како потреба на граѓанинот во тој дел истиот да не се оптоварува онолку колку што во одредени земји тоа не е од едноставна причина што искрено да ви кажам во Европа и пошироко давачките кои важат за овие моторни возила се движат од 12 до 14% мислам на вкупните давачки во зафаќањата на данокот и царината, тука е предвидена доста повеќе, така што на овој начин, ако прифатиме, ако се има предвид тој закон оти и јас сакам нешто слично да понудам, сметам дека на граѓаните ќе им олесни и едноставно тој проблем што го имаат ќе се сфати како потреба од граѓанинот, а не како луксуз или било што.

IV/7.-

Жал ми е што на овој закон не можам да дискутирам малку посеопфатно во однос на другите глави, меѓутоа, останува впечатокот дека за 10 минути не може да се каже она што е од економска гледна точка потребно да се каже и ми е жал што не се дозволува дискусијата да се прошири во овој дел. Јас не би се задржувал повеќе.

КИРО ПОПОВСКИ:

Имавте уште две-три минути, можевте да ги искористивте.

Прво, потсетувам дека ова е прва фаза на донесување на овој закон. Сите предлози и забелешки што ќе бидат во смисла на намалување, корекција, измени и дополнувања, па и целосно изменување на Законот може во следната фаза оти Законот се предлага во три фази па според тоа секоја конкретна забелешка ќе биде драгоцен за предлагачите, претпоставувам.

Има збор г-динот Арнаудов.

ЛАМБЕ АРНАУДОВ:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, Исто сме сведоци кога слушаме вести на телевизија и читаме весници дека кога некој лидер на некоја држава или наш премиер или претседател ќе посети некоја држава и ќе констатираат двете страни дека политичките односи се многу добри, но економските далеку заостануваат зад нив. Сега се добива задача на соодветните министерства тие економски односи кои заостануваат да се доближат до овие односи кои се добри.

Исто така, гледаме дека сме во период на распаѓање на доста големи земји кои беа во федеративен систем и сега поодделните земји како самостојни земји со самостоен економски систем претставува нов предизвик и нов пазар за одредени фирми кои имаат големи светски

IV/8.-

фирми кои светот го третираат како единствен пазар, а не диференцирано да одат поединечно. Сега, секоја земја која е произлезена како нова самостојна држава е интересна за тие. Дали занеет дека во немање на време економистите кога ќе се дадат соодветните задачи на соодветните министерства со што се служат за да видат каква е економската состојба во таа земја веднаш го земаат Законот за царинската тарифа.

Законот за царинската тарифа е огледало на целокупниот стопански систем на една земја и во него можат да се видат сите цели, задачи и критериуми на економската политика на таа држава што ја води. Од тој Царински закон можете да извлечете со кои сировини е зависна технолошки и сите тие работи можат да се согледаат од Законот. Ова го кажав за да потврдам колку е значаен овој законски проект и донесување на една ваква законска тарифа.

Бидејќи такво значење му дадовме особено на комисиите кои на некој начин се матични, без да ги минимизирам останатите тука се Комисијата за финансирање и буџет, Комисијата за стопанство и Комисијата за развој, посветивме големо значење на ова и видовме дека има одредени забелешки.

Прво и значајно за пофалба е што Владата заедно со Европската унија е соработувала на овој план и мислам дека од претставникот на Владата бевме известени дека најмалку 5 илјади ставки се заеднички што е обврска, бидејќи се стремиме за слободен Европски пазар каде што мислам дека ни е местото. Останатите се нормално по наш избор и тука доаѓа една голема дилема и прашаше дали овој Закон за царинска тарифа е протекционистички или фискален? Мора да се признае дека во секоја земја секој ваков закон има карактери на протекционистички и на фискален, меѓутоа, овде треба да се внимава да не се помешаат работите, фискалниот карактер да не добие протекционистички со

IV/9.-

претерано зафаќање, а исто така и протексионистичкиот да не го изгуби својот карактер со тоа што ќе се стреми да се добие што повеќе фискални за дотичната држава.

Втора работа, која ми падна во очи со претставници на Владата кои се предлагач на овој Закон е односот на билатералните спогодби. Морам да ви кажам дека билатералните спогодби насекаде на светот не се многу популарни, бидејќи на еден начин ги дискриминираат останатите земји. Јас прифаќам одредена земја на пример во својот трговски дефицит да има такви работи со билатерална спогодба да ги реши меѓутоа морам да ви кажам дека тоа не е доста популарно и дека подобро се оди на целосен отворен пазар према Европа или према некое здружение во кое ќе припаѓаме дали тоа ќе биде ГАТТ, Европската заедница итн.

Трета работа е што ми падна во очи мислам дека никој не ја спомна беше тоа што одредени категории и ставки ќе се одредуваа со одлука на Владата. Мислам дека тоа не е многу популарно, бидејќи со одлуки на Владата иако во одредени моменти кога имаме некои критични период да речеме некоја елементарна непогода, тука мора да се делува заради форсирање на одредени набавки на сировини или храна во прв случај, меѓутоа да кажам дека тука може да дојде до една голема опасност која се крие до тешко растројуваше во одделни гранки на стопанството.

ЛАМБЕ АРНАУДОВ: (продолжение)

Може да се случи ако една година форсираме одреден дел од стопанството идната година да имаме хиперпродукција па потоа обратното да ни се случи па да имаме повторно помало производство. Затоа мислам дека оваа сфера не треба толку да се решава во Законот за царински тарифи. Мислам дека е подобро да се најде место во некој закон за гарантирана цена за откуп на земјоделски производи кои се од витално значење за нашето стопанство. Така не би дошло до една состојба кога би имале на пример, да речеме сега кога ни беше ситуацијата со тутунот. Ако имаме ние одредени гарантирани цени за откуп и кога цената на светскиот пазар и би се зголемувала и би се намалувала, тогаш таа цена би била постојана и не би доаѓале до вакви ситуации да имаме ние стално побарувања. Не логично беше во оваа ситуација сега кога на светскиот пазар паѓа цената на тутунот ние овде да бараме цена, меѓутоа и тутуно производителите треба да бидат заштитени со гарантирана цена и тогаш кога ќе биде поголема цена да му се исплаќаа таа цена, а тогаш кога ќе биде поголема цената, тогаш делот нека го земе државата, бидејќи нема никој зијан од богатата држава, затоа што ако тие средства се прелеваат во државата, државата на друг начин ќе обезбеди благосостојба на луѓето. Така да, на посебен начин и тутунопроизводителите или оризопроизводителите или не знам кој ќе имаат одредена корист.

Сметам дека овој закон треба да се донесе кој ќе придонесува многу за осамостојувањето на нашата држава.

ДРАГИ АРСОВ:

Почитувани пратеници, не се спорни причините заради кои треба да се донесе Предлогот за донесување на законот за царинската тарифа, затоа што досега царинските стапки беа пропишани на ниво на поранешна СФРЈ со Сојузниот закон за царинска тарифа.

За прв пат Република Македонија е во состојба царинските стапки да се пропишаат на ниво на Републиката. Не се спорни ни начелата врз кои се предлага подоследно и поефикасно остварување на царинската политика, а пред се автономна царинска тарифа, околу 8 илјади позиции во царинската тарифа како составен дел во Законот за царинска тарифа се национални позиции. Тоа е добро. Меѓутоа, наспроти нашите потреби неспорен е фактот дека поголем број царински стапки се лимитирани со бројни билатерални и мултилатерални договори и конвенции преземени од бивша Југославија. Сето ова покажува дека коалиционата Влада се уште не е спремна да понуди ратификација на меѓународните договори и конвенции и во оваа сфера да го заокружи процесот на сувереноста и самостојноста на РМ.

Таму каде што порано пристапила Југославија кон конвенцијата за создавање на меѓународна унија за објавување на царински тарифи кон Бриселската конвенција и Статутот за слобода на транзит, крајно е време да пристапи РМ. Да пристапи и кон низа други меѓународни конвенции и да ги вгради соодветно во нашето национално царинско законодавство. Неспорно е посебното место на царинската политика и вклучувањето на РМ во меѓународната поделба на трудот. Посебно е значајно вклучувањето на нашата земја во општата спогодба за царини и трговија, односно во ГАТ, што овозможува увоз без царинска и друга дискриминација. Тоа секако е добро. Меѓутоа, лично сметам дека до крај

ги немаме изградено оние системи , ја немаме изградено основната царинска политика. Тој систем пред се треба да биде насочен кон стеснување на можноста за остварување на царинските повластици кои како исклучок се користат од одделни субјекти во нашето стопанство и на кој начин се доведува во поповолна состојба во однос на други стопанства, на други субјекти во стопанството, тоа што знаеме дека на целокупното наше стопанство се нанесуваат огромни штети.

Дека тоа не е добро покажува и препораката на Советот за царинска соработка во Брисел и Мисијата на ММФ која престојуваше и за која препорака од страна на оваа мисија секако Владата беше должна нешто повеќе да каже кога го носевме овој закон.

Посебните царински и вонцарински оптоварувања на увоз на стоки треба да се сведат на ниво на конкурентските земји, односно стопанства. Царинските олеснувања треба да се сведат на тоа ниво доколку претендираме на пазарно стопанство според европски модел. Немаат друг излез за РМ ако се стремиме кон европскиот пазар , кон слободна конкуренција. Ние мораме тие критериуми да ги прифатиме. Тогаш царинските остварувања во Македонија неизбежно треба да бидат сведени на ниво на конкурентските земји. Наместо тоа ние во практиката се среќаваме со бројни злоупотреби на повластици и другите мерки за кои сме сведоци дека доведоа до компромитација на царината и на целокупната царинска политика. За тоа навистина треба нешто повеќе да кажеме, се разбира доколку сакаме со царинската политика да влијаеме врз реинтеграцијата на македонската дијаспора во нашето стопанство и нивното привлекување, односно привлекувањето на странски свеж капитал. Конечно треба да сфатиме дека полнењето на државната каса

не може повеќе да биде единствената логика преку вакви мерки како што е и оваа со донесувањето на царинскиот закон. Затоа треба да имаме навистина уверливи и убедливи докази.

Точно е тоа дека со правилна царинска и даночна политика може да се обезбедат потребните средства за државниот буџет. Но, точно е и тоа дека со правилна царинска политика странскиот капитал и странските инвеститори мора да имаат јасна претстава за условите за своите вложувања во нашата земја. Царинската политика само треба да биде во функција на таквата стопанска политика што треба да ја води нашата земја.

Според мое мислење царините не треба да имаат никаква социјална функција. Царинските повластици треба да бидат резервирани исклучиво за онаа стока која во Македонија не се произведува. Тоа налага побрзо формирање на слободна берза според која ќе се формираат цените врз принципот на понудата и побарувачката и врз тие основи да се врши царинењето, вклучувајќи многу производи, а се разбира според таквата средна цена, вклучувајќи ги овде и царинењето на одделни земјоделски производи кои се увезуваат.

Овде нема убедливи аргументи врз основа на кои критериуми се врши стимулирањето на извозот на некои македонски производи. Наспроти тоа знаеме дека стимулации постојат. Ако треба да се овозможи конкуренција, ако веќе ни е познато дека Европа се помалку со царинските олеснувања ја штити домашната индустрија, тогаш зошто да се штити кај нас оној што не е продуктивен и што не може да се вклучи во меѓународната поделба на трудот.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Почитувани пратеници, јас само накратко сакам да укажам на неколку работи кои мислам дека може да бидат од корист за Парламентот, евентуално и за предлагачите на законот.

Прво, со оглед на тоа што имаше дилеми како да се постапи во динамиката на донесувањето на овој закон од страна на Парламентот јас би сакал да кажам дека спаѓам во оние кои сметаат дека овој закон треба да се донесе и тоа во многу убрзана постапка, иако сега е првата фаза и мислам дека не треба на овој закон Парламентот и Владата многу да се мислат. Вака како што е предложен веќе за месец или два месеци да дојде во последната фаза, во предлог на

закон и Парламентот да го донесе. Ова го зборувам од причина што мислам дека за РМ политички е многу значајно да има закон за царинска тарифа кој е донесен во Собранието на РМ, а кој не е преземен со Уставниот закон на РМ. Затоа мислам дека може да биде еден од заклучоците на Собранието или во секој случај Предлог од мене до Владата да се одлучи овој Предлог за донесување на закон, многу брзо да го достави во фаза на Предлог-закон во Собранието и ние како таков да го донесеме, бидејќи од економски аспект е сосема сеедно дали ќе функционираме со преземен закон или со донесен овде, затоа што тој дефакто е истиот освен во еден дел. Меѓутоа, од политички аспект ќе биде многу подобро, затоа што овој Парламент ако тоа не го направи до првата половина од оваа година веројатно ќе биде многу тешко понатаму пред изборите, а особено ќе биде тешко новиот Парламент во почетокот на своето дејствување да го донесе и да не случи Македонија и понатаму да биде со преземен закон, а бидејќи постои закон за царинскиот систем во Македонија неопходно е да биде донесен и законот за царинска тарифа, од овој Парламент наместо да биде преземен.

Исто така, сметам дека не треба ние премногу да очекуваме од тоа дека оној закон кој после тоа ќе почне да работи кој ќе има некаква македонска физиономија, кој ќе биде прилагоден на стопанството на Македонија дека ќе биде премногу различен од овој што сега го имаме, и дека треба да очекуваме некакви револуционерни промени во него, затоа што и во образложението пишува а и сите знаеме дека тој во основа ги содржи сите елементи кои во светот се добро познати и дека евентуално промените ќе бидат за одделни гранки помалку или повеќе значајни, меѓутоа, за македонското стопанство ќе очекувам дека ќе добиеме некој закон кој радикално ќе ги промени односите.

Особено кај мене се наметнува како дилема тоа што секако предлагачот во наредната фаза ќе треба да го има за размислување. Имено, ние усвоивме систем на даночна политика пред месец ипол или два, во кој усвоивме еден систем на неутрална даночна политика која ја има државата. Значи нема даночна политика која диференцирано настапува спрема едни или други, односно стимулира или дестимулира одредени стопански активности. Мислам една од дилемите за Владата би требало да биде, да размислува дали Законот за царинската тарифа би можел во поголем дел да се усогласи со даночниот систем и да биде понеутрален од аспект на фаворизирање и дефаворизирање на одредени стопански активности во РМ. Наспроти ова, се разбира се уште го кажувам како дилема со оглед и на фазата во која се наоѓа сега законот, може да се размислува и за поинаков вид на закон за царинска тарифа кој ќе има сосема поинакви елементи, елементи на целосно отворање на македонското стопанство кон стоките од светот или елементи на поголемо затворање и заштита на она домашно производство, а отворање за она производство кое го немаме дома,

односно да се повикува на некои од традиционалните или историските модели или на царинските системи кои постоеле. Едниот е таканаречен британски, а другиот таканаречен континентален систем. Првиот започна во услови на развиена држава со отворени царински граници. Меѓутоа, континенталниот модел во услови на помалку развиени држави кои трпеле влијание од соседните земји или од светската економија морале повеќе да се затвараат за да не се распадне сопствената стопанска структура, се разбира под налет на стоките од странство. Се разбира дека ова е се уште дилема и за нашата држава која од овие две. Се разбира и двете имаат опасност. Поголемата заштита долгорочно ќе не уништува, а никаквата заштита брзо ќе не уништува со оглед на степенот на развиеноста на РМ, а веројатно и најразвијните земји во секое производство од одделна држава може да трпи голема конкуренција. Така да мене прво ми е жал што Владата односно предлагачот не истапи покрај со образложението и со едно свое видување, како од прилика, се разбира во согласност со спогодбите кои ќе ги почитуваме или ги почитуваме со организациите во кои членуваме или сакаме да членуваме, како што е ГАТ итн., меѓутоа, сепак требаше да имаме , можеби макар и воведни напомени каква царинска политика во основа ќе предложи Владата, дали таа ќе биде неутрална, дали ќе биде повеќе развојно ориентирана или повеќе фискално ориентирана, за да знаеме што е. Овој закон откако ќе се донесе, се разбира зборувам за оној кој после тоа ќе влезе' во фаза на расправа, веројатно и во идниот Парламент, да имаме можност да размислуваме и на тие теми.

ДИМИТАР ПОПОВСКИ:

Почитувано претседателство, дами и господа пратеници, Јас излегов на говорница да го поддржам донесувањето на овој закон што сметам дека е неопходно и притоа сакам да укажам на неколку работи во тоа негово донесување.

Во глобала јас се залагам за следното: се она што не се произведува во РМ, немаме интерес да заштитиваме свој производ, сметам дека треба да има симболична царинска стапка или да биде ослободен од таа царина.

Втора работа, а врзано со тоа, инаку тоа е моја определба е во ознаката 9506 на стр.445 каде што е номенклатурата на царинската тарифа за производи и опрема за општа физичка култура итн., не е добро дефинирано и самиот број од 23 единици зборува дека не е ни најмалку опфатено она што навистина е неопходно и потребно за оваа дејност која навистина е широка. За тоа мислам дека треба да стои: "Справи, реквизити и помагала за училишното физичко воспитание за рекреацијата и за спортот". Овде не е ни една десетина дадено од она што е неопходно да стои како номенклатура. Значи има потреба од промена на номенклатурата.

Јас го молам изготвувачот на законот да се обрати до нашето ресорно Министерство кое ќе помогне точно да се набројат оние реквизити, справи и помагала кои се неопходни за оваа дејност, со што ќе се добие точен увид што е она што е неопходно потребно за оваа дејност, а од друга страна исто така, верувам дека е тоа само препишано, високи се царинските стапки.

Моја определба е и за овие производи, да не би ни останале училишните сали празни и нашите деца да немаат со што да ја обавуваат својата дејност, се залагам сите производи за оваа намена да бидат ослободени од царина или тоа да биде минимална , она што е потребно и неопходно за државата.

Исто така се залагам да се има предвид, а никаде не сретнав во оваа дебела книга за учебните помагала, не само за училишното физичко воспитание, туку и за другите предмети, она што е како помагало, се увезува во Македонија, не се произведува, а го немаме во номенклатурата. Затоа јас молам, во втората фаза ова да биде малку повеќе елаборирано и сеопфатно.

ИВАН ИВАНОВ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги пратеници.

Јас исто така би сакал да кажам некои мои видувања врзани со Предлогот за донесуваше на законот за царинската тарифа, во смисла на потврдување на дел изречени искажувања, кои што беа присутни во досегашната дискусија, а истовремено сакам да укажам на некои додатни работи кои што во досегашната дискусија беа и кажани.

Мислам дека неспорно е значењето за донесување на законот за царинска тарифа од повеќе причини, меѓу кои сакам да ги нагласам посебно потребата од вклучувањето на нашето стопанство во меѓународната размена, потребата од воспоставување на подобри услови за воспоставување на добрососедски односи со поедини држави или веќе оформени целини почнувајќи од Европската заедница, па завршувајќи до останатите развиени земји и посебно прашањето кое е непосредно сврзано во делот на заштитата и формирањето на сопственото домашно производство. Од тие причини јас исто така го поддржувам Предлогот за донесувањето на овој закон. Меѓутоа, сакам да укажам дека политика-та на царинската тарифа, посебно на царинските стапки кореспондира со еден поширок аспект на прашања што на некој начин ја налага потребата од едно комплементарно и студиозно анализирање на состојбите, врз база на кои ќе треба да биде донесена и утврдена царинската тарифа, не како номенклатура, повеќе во делот на политиката на царинските стапки, во поглед на политиката на режимите на увозот. Тој дел на комплементарност започнува како делот на прашањето на стимулациите, кредитно - монетарната политика⁴, па завршувајќи до изворните приходи на Буџетот кои што на некој начин имаат и те како значајно влијание за развојот на економијата во нашата држава, а од друга страна непосредно и за стандардот на нашите граѓани.

Во овој дел сакам да ги поддржам заложбите за либерализацијата на увозот од една страна, како и политиката за преиспитувањето и

VI/2.-

намалувањето на царинските стапки што на некој начин треба да овозможи повеќекратни резултати, почнувајќи од тоа како што веќе нагласив, приближувањето на нашето стопанство до развиените стопанства, тоа значи прифаќањето на одредени решенија што значи некои асоцијации тоа на некој начин го наметнуваат како императив, од друга страна и самиот факт дека нашето стопанство мора да се прилагодува тоа да постанува и конкурентно способно. Меѓутоа со жалење да кажам во овој дел за кој што беше кажано дека претставува пресликување на досегашните царински стапки и досегашната тарифа, која што важеше досега и кога веќе заговараме за еден нов закон, кога заговараме за една политика, како што беше кажано од повеќето дискусии, нормално беше потребно предлагачот на сите овие работи да посвети доволно внимание и да ги лоцира интересите и проблемите на македонското стопанство во македонската држава. За жал тоа не е направено, не само што не е направено туку одредени решенија кои што се понудени овде не кореспондираат со дел од утврдената политика. Кога нагласувам за утврдената политика, пред се, мислам на одлуката која што ја има донесено Владата во делот на стимулации. Еве на пример да кажам какви нелогичности се појавуваат во овој дел. Да го земеме на пример решението со оризот кој што претставува значајна култура која што се одгледува на еден регион кој е тесно специјализиран во кој се вложени огромен опсег на средства за производството на оризот. Од друга страна за овој артикал е утврдена, односно нема царинска стапка што значи при увозот не се плаќа царина. Од друга страна во делот на стимулациите исто така има едно несфатливо решение, се нуди за оваа култура само 1,2%. Што значи предлагачот, односно политиката која што ги регулира овие односи тотално запоставила еден интерес на едно подрачје, на една култура која што и те како има едно силно влијание на севкупните односи во нашата држава. Слични вакви примери има и со раното градинарство каде се

VI/3.-

појавуваат таквите односи, од една страна незаштитено, со занемарлив царинска стапка, од друга страна во делот на поспешувањето и стимулирањето со еден симболичен износ можат да се набројат десетина такви македонски производи за кои предлагачот не водел доволно сметка.

Слична е состојбата и во делот да кажеме на индустријата гледано од аспект од една страна на увозните материјали, од друга страна на производите како финални. Го земам исто така примерот на делот од ауто-индустријата. Во значаен дел репроматеријалите кои ги користи оваа индустрија се со високи царински стапки, а од друга страна во делот на увозот како готови компоненти, дали е тоа, тука ќе имаме прилика да расправаме за возилата и слично, таму одиме на една тотална либерализација и мислиме дека со тоа ќе направиме некои ефекти за граѓаните и за државата. Сето ова зборува дека работите треба да бидат усогласени и при предлагањето на конечниот текст треба да се земат предвид таквите слабости.

СТОЈАН АНДОВ:

Ве молам, најголем дел од работите треба да се кажат на комисиите. Комисиите редовно си работат имало расправа во сите комисии, треба да ги посетувате седниците на комисиите, таму нема ограничување на времето. Таму е креативната работа.

Дали уште некој иам нешто да каже.

ВЛАДИМИР ГОЛУБОВСКИ:

Секако дека не може да се спори со ставовите изнесени за тоа дека донесувањето на овој закон е неопходно. Но токму заради неопходноста Владата веројатно сака на овој Парламент да му подметне уште еден лош законски предлог. Всушност, тоа и не изненадува бидејќи целиот мандат на оваа Влада може да се окарактеризира во стилот на илузионизмот и притоа Владата не ретко посегнуваше по шпекулативни методи во своето владеење.

VI/4.-

Ако се знае дека искуството на другите републики кои што се осамостоија од поранешна Југославија покажаа дека прилагодувањето на царинските тарифи кон националната економија бара период од година ипол до две години, а да не кажам дека во нашиот случај на Република Македонија веќе доцни неколку години. Тоа само по себе покажува за несериозноста на ситуацијата и за фарсата која што денеска се случува во Парламентот, Владата не ги признава своите грешки и слабости, туку сака да ги прикрие преку итноста на донесувањето, сеедно што е програмирано тоа да оди во неколку фази. За мене звучи лицемерно кога пратеници од позицијата сега излегуваат на говорница и фрлаат право очи на сите нас, добронамерно укажуваат на попустите на одредени тарифи, заради тоа што тие во одредени сегменти на стопанството ќе имале негативни последици, кога и на секој оној што не разбира многу во врска со царинското законодавство му е јасно дека овој предлог - закон во целина е слаб и несериозен и не заслужува денеска да расправаме по него. Уште повеќе заради ароганцијата на одлучувањето на мнозинството овде во Парламентот и нема шанса да се надеваме дека овој лош текст ќе доживее еволуција во наредните фази. Сметам дека многу е подобро да се договориме да расправаме за промени и менување на Законот она Ш1 е во точка 19 предвидено, а да ја замолиме Владата овој пат да го повлече својот предлог и онака се задоцнило, нема да биде поголема грешка ако почекаме, во нов обид да ни понуди поквалитетен предлог- закон.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор? (Никој)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот и бидејќи треба да гласаме нема доволно луѓе давам пауза од 10 минути да ги приберете пратеничките групи сите пратеници.

(Пауза од 10 минути.)

(По паузата)

СТОЈАН АНДОВ:

Продолжуваме со работа.

Го заклучувам претресот.

На Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

1. Собранието на Република Македонија го усвои Предлогот за донесување на закон за царинска тарифа.

2. Владата на Република Македонија ќе изготви и на Собранието ќе му достави Предлог на закон, при што ќе ги има предвид мислењата и укажувањата содржани во извештаите на работните тела на Собранието, како и укажувањата од расправата на седницата на Собранието на Република Македонија.

3. Овој заклучок заедно со извештаите на работните тела на Собранието на Република Македонија да се достави до Владата на Република Македонија и Министерството за финансии.

Кој е за предложениот заклучок, молам да крене рака?

62 пратеници гласа за.

Дали има некој против? (Нема).

Дали некој се воздржува од гласањето? (2 пратеника)

Констатирам дека Собранието го усвои предложениот заклучок.

По сугестија на повеќе пратеници на паузите, ви предлагам сега да минеме на точка 19 која решава конкретни прашања од царинската тарифа, а за тоа се заинтересирани и многу граѓани и фирми.

Предлагам и по оваа точка пратеник да говори само еднаш и тоа во траење до седум минути, а координаторите на пратеничките групи во траење до 15 минути.

Кој е за овој предлог, молам да крене рака.

Процедурално господин Стојков се јавува за збор.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Имам деловничка забелешка и отпрво ќе го цитирам членот 116 од Деловникот, кој е во примена. Без разлика кога е донесен. "По усвојувањето на дневниот ред се преминува на претрес на одделни прашања според редот што е утврден со усвоениот дневен ред". Оттука, со целиот респект кон овој предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за царинската тарифа, тоа е и моја заложба, еден таков закон да се разгледува, меѓутоа, би го запрашал претседателот на Собранието врз основа на кој деловник или на кој член од Деловникот го менува утврдениот дневен ред. Ќе ви прочитам уште еднаш членот 116, затоа што гледам дофрлања има од место "не го менува". Членот 116 гласи: "По усвојувањето на дневниот ред се преминува на претрес на одделни прашања според редот што е утврден со усвоениот дневен ред". Според тоа, прашувам, а тоа е мојата деловничка забелешка врз основа на кој член од Деловникот се помина на гласање за промена на редоследот на дневниот ред.

СТОЈАН АНДОВ:

Ве молам, јас овој предлог го изнесувам на изјаснување на Собранието, а притоа во редоследот на дневниот ред како си е донесен, така ќе си остане. Само да дадеме предност да не се задржиме во некои од овие како сега што ги имаме, како претходната не оваа што беше за царинската тарифа, туку претходната, да можеме да останеме со денови а прометот со автомобили е запрен заради најавата на овој закон. Поради тоа само го предложив.

Повторно се јавува господин Стојков.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Јас кажав со целиот респект кон точката 19 од овој дневен ред, исто така и јас се залагам што побргу да дојде. Меѓутоа, ако имаме

VII/3.-

принципи, ако вие се повикувавте на членот 107 каде што на ова Собрание мнозинството му наметна еден услов за работа, што е содржан во тој деловник, меѓутоа, кој е спротивен на членот. 16 од Уставот на Република Македонија, а вие сигурно ќе ме пратите да одам во Уставниот суд имате право на тоа, меѓутоа во членот 16 од Уставот на Република Македонија стои дека никој на никого не може да му го ограничи да го изнесе своето мислење. Вие, односно мнозинството во ова Собрание одлучи да се наметне над малцинството, што е исто така еден механизам на демократијата, што и јас го прифаќам, во ред е, меѓутоа се работи за односи каде што и по точки не му се дозволува, да кажеме, на пратеник минута или две ако има еден поголем говор, да си ја доврши мислата. Тоа е узурпација на член 16 од Уставот на Република Македонија. Затоа, велам ако вие ова со целиот респект кон тоа прашање за автомобилите го поставите, вие го кршите принципот, односно го кршите Деловникот. Во тоа е состојбата.

СТОЈАН АНДОВ:

Повторно Стој ков.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Инаку членот 116 можете да го измените со измени и дополнување на Деловникот и за тоа ви треба 61 глас.

СТОЈАН АНДОВ:

Господин Стојановски бараше збор.

НАЌЕ СТОЈАНОВСКИ:

Јас, исто така, во врска со расправата која беше поведена по ова прашање, мислам дека Собранието треба да одлучи, за претходната точка 19 да се разгледува на дневен ред после точката 2 на претходно утврдениот дневен ред. Тоа е моја чиста деловничка забелешка што

VII/4.-

треба Собранието да ја покрие со своја одлука. Мислам дека работното претседателство направи превид во тој однос и би требало еве јас како пратеник предлагам точката 19 да биде разгледана на дневен ред на ова Собрание како точка 3, после точката 2 на утврдениот дневен ред согласно Деловникот на Републиката.

СТОЈАН АНДОВ:

Молам, таа останува точка 19, но предлогот е сега да расправаме по неа во редоследот во расправата. Инаку, во документот како е утврдена си останува таму.

Господин Стефковски.

ТОМИСЛАВ СТЕФКОВСКИ:

Почитувани пратеници, мислам дека веќе еднаш е направен, не еднаш повеќе пати преседан во однос да не се почитува дневниот ред и расправа по точките како се утврдени. Очигледен е пример случајот кога се донесуваше Одлуката за прием на нашата држава во членство на НАТО. И тогаш, ако се сеќавате, точката беше ставена некаде 40-та, не знам каде беше таму, во отсуство на пратениците на ВМРО-ДПМНЕ, а потписници од вкупниот број 46, 33 или 34 беа потписници од ВМРО-ДПМНЕ, се прескокна дневниот ред и се усвои Одлуката кога не беше тука во основа предлагачот, а тоа беше пратеничката група на ВМРО-ДПМНЕ. Значи, направен е еден преседан, кој што и днес без оглед што нема основа во Деловникот членот 117, се оди и понатаму на одреден начин во интерес на граѓаните, во интерес на приватните занаетчи и што е основната цел наводно запрено е царинењето на автомобили итн. Е, па, ако е во интерес на тие и тие и ние прекутно ќе се согласиме сега оваа точка да биде треба во дневниот ред, за да може да задоволиме потребите. Што ќе се случи ако утре се јават и други интересенти, па се играме со ова. Но, реков тоа дека се согласуваме да биде точка 3 во

VII/5.-

дневниот ред. Излегов, исто така, деловнички да кажам едно. Оваа практика на ограничување на дискусијата на 7 минути на опозицијата треба да биде напуштена без оглед што и членот 107 од Деловникот дава можност за такво утврдување и за такво однесување. Да бидеме докрај конзистентни и доследни на едно, а тоа е дека забраната за дискусија повеќе од 7 минути може да важи само за пратениците на позицијата. Дури би одел до таму да се користи и искуството од парламентите на Запад, а ние ако сме свесни имаме добиено многу деловници за работа од повеќе парламенти каде се кажува како редоследот и каде што опозицијата е, пред се, онаа која што ја користи говорницата на Парламентот за учество во расправата која што се води. Апсурдно е пет дена ние да се расправаме, се води дискусија по Законот за попис, а грото учесници во дискусијата е позицијата.

Оттука, сметам дека треба да се изврши повторно гласање за ограничувањето на времето само за пратениците од позицијата. А бидејќи опозицијата има право согласно членот 16 од Уставот за да ја искаже својата порака спрема своите гласачи, бидејќи ние ги застапуваме граѓаните, ограничување за пратеничката група, во конкретниот случај на опозицијата не би смеело да има.

До колку, се настојува и понатаму, а практиката веќе кажува, дека говорник кој што сака да каже тоа што го мисли и да биде квалитетен, не му требаат ни седум минути, не му требаат ни 10 минути, може да го каже многу пофлексибилно и пократко. Меѓутоа, кога се работи за закони, сепак треба да се даде одреден простор, но тоа само поголем простор од аспект да нема ограничување на опозицијата. Во спротивно, ќе се доведеме во ситуација во; сите такви ситуации каде ни се ограничува едноставно и ние да се заштитиме како опозиција и не претставуваме кворум во работата на Парламентот. Мислам дека треба да се почитува

ова што го предлагам.

СТОЈАН АНДОВ:

Сега да се задржиме на ова прашање како да расправаме и за која точка да расправаме. Јас ви реков дека ми беше обрнато внимание од пратеници од сите пратенички групи дека е корисно и добро да минеме на точка 19 и сега да ја земеме во претрес. Но, сега гледам дека една пратеничка група, навистина, барем еден пратеник сака тоа да го направи и мисли дека тоа треба да се направи деловнички. Јас немам никаква потреба да одам во кршење на Деловникот, мислев дека е општо расположението. Затоа, јас предлагам да минеме на точка 3.

Господин Алиу.

ХАМИД АЛИУ:

Господине претседателе, ценето претседателство и господа пратеници, поради континуитетот треба точката 19 да ја почнеме сега. Требаше да се внимава и на редоследот на дневниот ред кој го имавме. Тоа е прво.

Второ, ме чуди еден факт, една пратеничка група поготово од ВМРО секогаш се повикува дека не сака да работат по "Службен весник и на СФРЈ", а сега овде имаме Службен весник, почнувајќи од 78 до број 96 1991 година. И дали уште два месеца треба да работиме по овој Службен весник и на СФРЈ. Потполно се сложувам со господинот што рече да го ставиме на предлог да почне по точка 19, затоа што е актуелна.

СТОЈАН АНДОВ:

Јас пак ви кажувам, кај мене се интервенираше од пратеници од сите пратенички групи. Но, нормално е ако една пратеничка група се

VII/7.-

противи и не мисли дека тоа е сега важно за граѓаните, не мора тоа да го ставаме, ќе одиме на точка 19. Сега ќе одиме на точка 3.

Господин Стефковски.

ТОМИСЛАВ СТЕФКОВСКИ:

Почитувани пратеници, мислам дека бев многу прецизен кога реков дека ако веќе има заинтересираност кај граѓани, организации и слично, кои што ќе ја користат измената на Законот, немаме ништо против оваа деловничка повреда што е дадена, на одреден начин да ја одобриме ние, за да можеме да одиме во полза на граѓаните. Тоа е нашиот став и за тоа предлагаме она што се предложи точка 19 да биде точка 3 и со неа да продолжи расправата.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали вие тоа го предлагате? (Да).

Еве и господинот Стефковски предлага точката 19 да биде како точка 3 во дневниот ред. Во пратеничката група тие да се договорат, ве молам. Значи, сега се задржува мојот предлог, предлогот на господинот Стојановски и предлогот на господинот Стефковски, се- пак да минеме на точка 19.

Процедурално повторно се јавува господинот Стојков.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Почитуван господине претседателе, нема потреба да правите инсинуации на пратеничката група дали ќе се договара или не. Се работи за принципи. Вие рековте дека се придржувате кон Деловникот, се работи за принцип. Меѓутоа, предлогот беше и господинот Наќе Стојановски предложи, видете по Деловникот дали може така, да се измени, точката 19 да биде точка 3 и да си оди по ред. Во тоа е суштината на предлогот. А не сега инсинуации да се прават дали ние

VII/8.-

треба да се договориме во пратеничката група. На пратеничката група на ВМРО-ДПМНЕ многу и е јасно дека во овој случај се прави принципиелен деловнички прекршок.

СТОЈАН АНДОВ:

Добро, тогаш ако инсистирате дека е тоа деловнички прекршок нема да го правиме. Ќе минеме на точка 3, штом е деловнички прекршок. Јас немам никаков интерес да правам деловнички прекршок. Во тој случај ќе минеме на точка 3. Пратеничката група ВМРО-ДПМНР тврди дека тоа е деловнички прекршок. Јас мислев дека тоа не е прекршок, ако е консензус на сите пратенички групи. Така ми беше сервирано пред почетокот. Ако не е така, не е така.

За збор се јави господинот Ешреф Алиу.

ЕШРЕФ АЛИУ:

Почитуван претседателе, дами и господа пратеници, од иста пратеничка група се два предлога. Претседателот на Собранието е должен тоа да го постави на гласане, па да се изјасниме.

СТОЈАН АНДОВ:

Ако е деловничка забелешка и на тоа како јас сакам да се постапи, а инсистирам токму така да се постапи, а има забелешка, јас ќе го дадам на изјаснување на Собранието.

СТОЈАН АНДОВ : (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Меѓутоа од една цела пратеничка група, па господинот Стоиле Стојков ме предупреди дека тие мислат дека е тоа делвонички прекршок. Ако е прекршок, предлагам да одиме понатаму. Еве господинот Стојков бара повторно збор.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Кажувате невестини, пред се секој пратеник, таму стои во членот 105, видете го, пратеникот а не пратеничката група, јас бев многу јасен, три-четири пати станав, стои во стенограмите, проверете ги право е на секој пратеник кога ќе осознае дека се прави Деловнички прекршок да бара збор и претседателот е должен веднаш да му даде збор. Така е во членот 5. И сега инсинуациите од пратеникот од ПДП се чисто така да се создаде една забуна. Јас кажав, три пати со целиот респект кон точката, меѓутоа се работи за кривниците, за почитување на Деловникот. Без разлика, да ли ние уште половина час или два часа овде ќе се расправаме и ќе викаме а-а-а, како што викате вие (покажува на неговата десна страна) затоа што сте току културни, па го употребувате тој збор. Ме разбирате?! Затоа се работи за принцип Кажавме, ако се повикувате на членот 107 каде ни го ограничувате правото да го искажеме своето мислење јавно, од оваа говорница овде, што е јавна говорница, највисока политичка трибина во Република Македонија, тогаш треба да се придржуваме точно и кон ова.

Меѓутоа господинот Наќе Стојановски, ќе повторам предложи една можна солуција, еден излез, точката 19 со гласање овде, сигурно ќе има 61 и повеќе гласови да биде точка 3. Јас така го разбрав.

СТОЈАН АНДОВ:

Ајде да ми кажете врз кој член од Деловникот тоа може да се предложи.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Врз основа на измени и дополнувања на членот 116 од Деловникот каде што тој член може да се измени а за тоа треба 61 глас.

Погледнете го Уставот.

СТОЈАН АНДОВ:

Таков предлог за измена нема, а тој мора да оди на комисији. А вие предлагате овде. Прво, тоа писмено ќе го доставите, па ќе го дадеме во постапка и тогаш ќе расправаме овде за законот за кој треба граѓаните да бидат трпеливи кога ќе се даде тој предлог. Па ќе го дадеме во постапка, па ќе има амандмани на предлогот, па не знам што итн.

Добро одиме на точка 3.

Третата точка е предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на законот за Езерска пловидба.

Бара збор господинот Стефковски.

ТОМИСЛАВ СТЕФКОВСКИ:

Овде беше даден еден Предлог од господинот Наќе Стојановски точка 19 да биде трета. И во тој случај да се постапува по тој предлог. Јас кога реков дека заради интересот и она што укажа претседателот дека постои интерес кај граѓаните да се олесни, да се избегне можноста место 25, 23 и 21% царинска стапка да се плаќа за уво на автомобили, реков заради таквиот интерес, а бидејќи не ни е севте да правиме преседан во однос на точката од дневниот ред ако е 10 за да биде прва или втора, да го почитуваме тој преседант, само и последен пат сега во однос на законот што е предложен од господинот Џеладин Мурати и да одиме понатаму. Ние се согласуваме да направиме уште еднаш преседант и понатаму расправата да биде завршена.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Наќе Стојановски.

НАКЕ СТОЈАНОВСКИ:

јас, всушност се обидов она што беше искажано и во рас- правата по оваа точка и премиот на точка 19 да го вклопиме во рамките на Деловникот. Мојот предлог не беше точката 19 да биде точка 3 туку точката 19 да се разгледа после точката 2, пред точката 3, да бидам прецизен. Затоа има деловничка можност во смисла на тоа дека ако постои спор во врска со толкувањето на деловникот, треба Собранието да се изјасни по тоа прашање. На таков начин да се надмине оваа ситуација во која се обидува ова Собрание да претходно утврдениот ред со точка 19 да се расправа после точката 2. Мислам дека за тоа постои деловничка можност и не би требало да се надмудруваме, со одлука на Собранието доколку Собранието го прифати тој предлог и да се оди понатаму на работа.

СТОЈАН АНДОВ:

Да, според тоа, според Уставот Деловникот го толкува претседателот на Собранието. Јас ви кажав дека сум направил консултации не по моја иницијатива, туку по иницијатива на пратениците и ви кажав дека не го менуваме дневниот ред, туку предлагам заради тој голем интерес на граѓаните сигнализирани преку пратениците што имаат контакти со граѓаните а кои што очекуваат да се пушти прометот, запрен ет не сакаат луѓето да купуваат заради царините што се високи, а фирмите не можат да продаваат, таа ситуација да не трае не знам колку зашто не знаеме кога ќе дојдеме до точката 19, ви реков дека останува таа точка во дневниот ред и редоследот не го менуваме зашто дневниот ред како што ќе биде објавен во Собранискиот информатор така ќе остане. Тоа јас го предложив. Заради тоа го толкував Деловниот за да може да расправаме. јас добив деловничка забелешка. Таа Деловничка забелешка јас ќе ја дадев на изјаснување овде, ако по тоа не се почна веднаш со расправа. Беше предложена една модификација и координаторот на пратеничката група рече дека е тоа повреда на

VIII/4.-

Деловникот ама, тие ќе толерираат, ако е повреда на Деловникот. Тука е проблемот ако е само за предлогот на господинот Стоиле Стојков јас ќе го дадам на изјаснување што е нормално, меѓутоа тоа е политички став на една група. Таа пратеничка група вели дека е тоа повреда на деловникот. Во ред јас и тоа ќе го ставам на изјаснување овде. На крајот Собранието ќе одлучи. Меѓутоа треба да се знае во што бил спорот? Спорот бил според тоа не да го менуваме дневниот ред ниту редослед ниту нешто друго, но да направиме расправа претходно по оваа точка сега, за да можеме во животот до еден застој што дошло и што ги погодува интересите на голем број граѓани и фирми, да го отстраниме. Тоа е мојот предлог е сега да расправаме по точката 19.

Овој предлог го давам на изјаснување и ве молам кој е за да крене рака?

(Пратениците креваат рака)

58 пратеници гласаа за.

Дали има против? (нема)

Дали некој се воздржува од гласање (бројот на пратениците што креваат рака не беше избројан).

Констатирам дека мојот предлог е усвоен со што е отфрлена забелешката на господин Стојков.

Минуваме на точката 19

Предлагам и по оваа точка, пратеник да говори само еднаш и тоа во траење од 7 минути а координаторите на пратеничките групи во траење до 15 минути.

Кој е за овој предлог, молам да крене рака?

(Пратениците креваат рака)

51 пратеник гласа за.

Дали е некој против? (17)

Дали има воздржани? (2)

Констатирам дека предлогот е усвоен.

Точката 19 гласи - Предлог за донесување закон за изменување и дополнување на законот за царинската тарифа, со Предлог на закон.

Предлогот за донесување на законот, со предлогот на закон и извештаите на работните тела на Собранието како и мислењето на Владата, Ви се доставени односно поделени.

Отворам претрес по Предлогот за донесување на законот.

Молам кој бара збор?

Има збор господинот Џеладин Мурати.

ЏЕЛАДИН МУРАТИ:

Почитувано пратеници, сметам дека треба да се однесуваме според девизата да не бараме дефекти, а да најдеме излезни решенија. И веќе излезот го најдовме. Предлогот за донесување на законот со Предлог на закон што го имате пред вас е доста краток во однос на претходниот закон што броеше 4 68 страници и со голем број на царински тарифи. Во секој случај тој е во функција и на тој закон што треба да ги прифати и овие измени.

Причините за донесувањето на овој закон, за изменување на законот за царинска тарифа произлегува од потребата да се даде можност на граѓаните на РМ за купување на патнички автомобили и други моторни возила со пониска царинска стапка. Имајќи предвид дека сегашните стапки се доста високи, а од друга страна РМ нема производство на патнички автомобили, измената на одредбите на овој закон ќе придонесе, граѓаните на РМ да можат да набавуваат автомобили со пониски цени а и од доста повисок квалитет од земјите производители на возила од сите видови.

Со прифаќањето на оваа измена во законот ќе се подобри возниот парк во Републиката кој е многу застарен, што е услов за подобрување за безбедноста и сигурноста на сообраќајот на патиштата

VIII/6.-

Со оглед на фактот што старите возила гледано од технички аспект испуштаат висок процент на отровни материи и придонесуваат за зголемување на и онака загадениот воздух па и од оваа причина има потреба од доенсување на измената на овој закон.

Законот чие донесуваше се предлага се засновува врз следните основни начела:

Прво, подобрување, подновување и осовременување на возниот парк во Републиката, и зголемување на безбедноста на патиштата.

Второ, заштита на стандардот на граѓаните преку можноста за увоз на возила од странства со пониски цени.

трето, намалување на аерозагаденоста.

Четврто, законот е користен за државата и добронамерен и не е против државната економија.

Петто, стимулативен за граѓаните - купувачи.

Шесто, Законот има социјална функција.

Седмо, нема причина по осамостојувањето на РМ да ги штитиме интересите на некоја друга автомобилска индустрија надвор од нашета држава.

Осмо, да се увезат возила стари до 5 години, зашто новите се недофатливи за џебот на нашиот граѓанин - работник.

Деветто, поседувањето автомобил не е луксуз, туку потреба на времето во кое живееме.

Во предлогот на законот поаѓам од две категории, нови возила и возила со старо до пет години.

За новите возила се предлага царинска тарифа од два – три насто според соодветните категории што овде се многу широко образложени и нема потреба да ги читам, а се однесува за патнички автомобили и други моторни возила главно конструирани за превоз на лица, вклучувајќи и моторни возила за комбиниран превоз на лица и стока од типот "Караван" "Комбе" итн., и автомобили за трки, спортски итн.

За возилата со старост до пет години се предлага царинска стапка од три - четири проценти.

Сметам дека образложението што го дадов е доволно да се осознае што е целта, функцијата која е задачата и намерата на предлогот за донесуваше на законот за измени и дополнувања на законот за царинска тарифа и ги молам пратениците искрено и конструктивно да придонесат за прифаќаше на овој закон.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господин Шабан Превала.

ШАБАН ПРЕВАЛА:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, навистина после ова што го изложи д-р Џеладин Мурати во врска со Законот за измени и дополнување во законот за царинските тарифи нема што да се додаде. Би рекол и дискусијата околу овие измени и дополнувања не треба да бидат долги. Сепак, ќе речам дека всушност овој закон треба да се сфати како еден вид антиципирање на решенијата што треба да ги имаме во предлогот на закон за царинските тарифи кој како предлог за донесуваше веќе претходно го усвоивме, му дадовме поддршка. И моето мислење е дека овој закон всушност ние сакаме со него да надокнадиме нешто што веќе е изгубено, со тоа што го пролонгиравме донесувањето на законот што го предложи потпретседателот Мурати. Сепак мислам дека во овој интервал на време до конечното донесување на законот за царинските тарифи, примената на овој закон ќе предизвика определени позитивни ефекти што јас ги гледам во тоа - граѓаните а и претпријатијата во РМ ќе можат да купуваат возила по поповолни услови отколку досега. сметам дека овој закон токму поради тоа треба да се поддржи и да го донесеме заради тоа што навистина предвидува пониски царински стапки, меѓутоа не е изземен сетлментот фискус. Веројатно изземен е елементот заштита во улога на царината а фискусот е тука.

VIII/8.-

Може да се разговара сега за тоа дали да бидат стапките такви, какви што се предложени или повисоки, меѓутоа во секој случај намерата е јасна. Се сака да се оди на пониски царински стапки моето мислење е дека треба да се уважи фактот дека при определбата за конечни решенија на овој закон да се води сметка и за новите возила и за возилата стари до пет години. Јас мислам дека на таков начин ќе се овозможи, сепак граѓаните да бидат стимулирани, граѓаните да бидат стимулирани пред се со пониска царинска стапка за набавка на овие возила, меѓутоа од друга страна да не се исклучи можноста да се купуваат и возила но не постари од пет години. Мислам дека на таков начин ќе се овозможи на некој начин замена на дотраените возила во нашата Република поради објективни причини односно царински ограничувања што постоеја досега, а од друга страна и ќе се овозможи и да се обезбедат одредени еколошки ефекти со набавката на возила што трошат поинакво гориво. Затоа сметаме дека со еден порационален пристап во прифаќање на несоодветни царински стапки а притоа водејќи сметка и за староста на возилото, мислам дека ќе понудиме решенија што ќе бидат од потребна природа. Сигурно дека тие ќе бидат на крајот опфатени и во Предлогот на законот за царинските тарифи што треба да го донесеме. на таков начин мислам дека фактички ќе навлеземе во остварувањето на одредена економска политика преку спроведувањето царинската политика.

ШАБАН ПРЕВАЛА: (Продолжение)

Затоа, пред се, да го поддржиме предлогот на законот што е даден од г-динот Мурати, но истовремено користам прилика да кажам дека тука се дадени неколку амандмани. Мислам дека треба да се прифати тој амандман кој нуди пооптимални решенија.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор пратеникот Петар Ѓорѓиев.

ПЕТАР ГОРГИЕВ:

Почитувано претседателство, почитувани пратеници, пратеничката група на Либералната партија го поддржува Предлогот за изменување и дополнување на законот за царински тарифи., од причина што во расправата по претходната точка укажавме на одредени забелешки што навлегуваат во обврската за поопстојно анализирање на севкупната состојба во делот на увозот - извозот на стоките, а воедно и во делот на уредувањето на царинските тарифи. Во тој контекст, бидејќи уште во претходната фаза беше голем интересот на одреден начин да се либерализира увозот на патничките возила, Владата направи и една претходна интервенција, со тоа што ја укина одлуката за дополнителните царински давачки, така што се направи една отстапка односно се намалија царинските давачки за околу 15%. Со донесувањето на овој закон практично ќе се направи , уште една интервенција во основа да се либерализира увозот на патничките возила, бидејќи до сега ги применувавме законите што ги преземавме од поранешна СФРЈ, кога на одреден начин сигурно имаше и интерес да се штити производството на тогашниот простор. Меѓутоа, денес на нашиот простор нема што да штитиме во делот на ограничувањето на увозот на патничките возила, а

во основа до некаде треба да се запази и фискалниот дел, односно делот на средствата што треба да се остварат од наплата на царини.

Во Предлогот за донесување на закон во општиот претрес јас ќе укажам на одреден момент кој во самиот Предлог е посебно вграден, а тоа е делот на увозот на возила по старосна граница. Со измените што се предлагаат во овој закон, сметам дека не се уредува тоа прашање, туку треба да се интервенира со посебен предлог во делот на законот за надворешно трговско работење, каде што е уредено прашањето на увозот на возила по старосна граница, каде што патничките возила се определени да бидат со старост од 3 години, а товарните возила до 5 години. Што значи, ако се сака интервенција во тој правец, треба да се предложи на одреден начин предлог за изменување и дополнување на Законот за надворешно - трговско работење и на тој начин ќе се пристапи кон измена на она што се сака да се постигне.

Во делот на самиот закон на стапките, сметам дека стапките се утврдени врз основа на структурата и категоризацијата каква е направена во поранешниот закон. Има доста проширена категоризација и со новиот закон таа сигурно треба да се скрати. Но во овој контекст сметам дека стапките треба да бидат во рамките до 5% до 2000 кубика возила, а над 2000 за возила кои трошат бензин да биде стапката 10%, додека за возилата кои трошат дизел гориво бидејќи категоризацијата сега е таква, не можеме сега да навлегуваме и во самата категоризација, таму во категоризацијата е предложено за возила до 1500 кубика што трошат дизел гориво, стапката да биде 5%, а од 1500 до 2000 кубика стапката да биде 10%. Во тој контекст е предложен и амандман и кога ќе биде расправата по амандманот, јас посебно ќе укажам. Сега се јавив за

збор само за делот за потребата од донесуваше на овој закон, затоа што мислам дека потребите веќе се искажани и на одреден начин треба и да ги прифатиме.

СТОИЛЕ СТОЈКОВ:

Почитувани пратеници, да кажам дека во делот за донесување на овој закон го поддржувам овој закон од едноставна причина што навистина е несоодветно при немаше на сопствена индустрија за производство на автомобили во РМ на некој начин за автомобилите да се плаќаат увозни давачки кои се движат во распонот од 25 до 17%.

Меѓутоа, имам забелешки во однос на законот во делот каде што се предвидува стапката да се движи во распон од 2 до 4, без да се земе предвид работната зафатнина на цилиндарот на патничките автомобили, односно оние патнички автомобили кои имаат поголема работна зафатнина, согласно законот за данокот од имот каде што се вели со зафатнина од над 1600 см² на некој начин се плаќа данок на имот, односно по некое толкување претставува веќе луксуз а не потреба, мислам дека во тој однос предлагачот требало да предвиди такви стапки, би рекол за оние кои се под 1500 см² да предвиди минимална даночна тарифа, а за овие со поголема работна зафатнина да предвиди една поголема затоа што едноставно кажано тој што има пари да купи така скап автомобил, сигурно ќе има пари и да придонесе за државата, односно да плати малку поголема царинска тарифа.

Во тој контекст јас како пратеник, овластен предлагач со г-динот Томислав Стефковски поднесовме амандман на овој закон каде што се движат стапките, да речеме имаме намалување во однос на предложениот закон за зафатнина до 1000 см² некаде се движат за 2%, а со старост - тоа е исто за поздравување во однос на овој закон што

предлагачот предвидел и за возила со старост до 5 години исто така да има стапки, а во законот кој се изменува една таква можност немаше. Меѓутоа, ние сметаме дека тие стапки за возила со старост до 5 години треба да бидат поголеми од аспект на заштита на човековата околина, затоа што сепак постарите возила придонесуваат за загадување на воздухот и затоа предлагаме исто така од работната зафатнина на цилиндарот овие стапки да бидат поголеми односно да изнесуваат од 3 до 12%, во зависност од тоа колкава е работната зафатнина на цилиндарот.

Исто така, со амандманот предлагаме намалување и се надевам дека и другите пратеници ќе го поддржат, а за амандманот сигурно ќе зборувам повеќе во натамошната фаза.

Овој предлог за донесување на закон го поддржувам во првиот дел каде што е предлог за донесуваше на закон, а забелешките во однос на текстот на законот се тие што ги кажав пред малку дека на некој начин распонот е многу мал во однос на работната зафатнина на моторот.

ИВАН ИВАНОВ:

Почитуван претседател, почитувани колеги пратеници, за разлика од предлагачот и претходните дискутанти, јас по овој закон имам спротивно мислење и мислам дека овој закон, иако создава сигурно една популарност кај граѓаните и еден интерес, сепак мислам дека неговото донесување онака како што се предлага со едни симболични царински стапки претставува штетен закон и закон кој се предлага од дневно пропагандни цели за да се создаде кај граѓаните една претстава за нивната загриженост и придонес за постигнување одредени цели. Мислам дека не се издржани објаснувањата кои беа кажани од

предлагачот дека со овој закон се постигнуваат радикални и значајни заштеди односно ефекти со неговата примена. Напротив, мислам дека со овој закон во поширок контекст, тоа значи за државата, граѓаните и стопанството, ќе се постигнат негативни ефекти.

Ова сакам да го поткрепам и со сознанието дека вакви брзи закони од ваква природа беа донесувани и во други држави односно во републиките на поранешна СФРЈ, за да на крајот кога ќе се сумираат салдата се констатира дека тие им донесоа негативни ефекти.

Ова сакам да го поткрепи со следните мои аргументи.

Со донесувањето на овој закон практично ќе се создадат предуслови кај релативно мал број граѓани да се користи оваа бенефиција, а кај значаен дел на граѓани кои се борат и се наоѓаат на работ на животната егзистенција, кај нив пред се проблемите се од една друга природа, а со ова практично една значајна ставка планирана како изворна ставка на Буџетот ќе биде осиромашена, а таа изворна ставка ќе треба да биде надокнадена од други извори. Општо познато е дека во секоја земја преку царините се врши финансирање на значаен дел на функциите на државата. Со ова практично, со донесувањето на овој закон ќе направиме контра ефекти, а тоа не- посредно ќе значи празнеше на приливот на средствата во Буџетот, а тоа ќе бара нови зафаќања. Тие нови зафаќања сигурно ќе бидат на линија на стопанството, на линија на граѓаните.

Од друга страна, со донесувањето на овој закон се создава можност да се одлие значаен опсег на девизни средства од РМ во време кога донесовме стабилизациона програма, кога се залагаме и овде дискутираме за донесување на закон околу задолжување и добивање на додатни извори на девизни средства заради подобрување на девизната

ликвидност на државата, а со тоа како основен предуслов и за реализација на определбите од стабилизационата програма. Напротив, со ова, со создавањето на една вештачка примавливост кај граѓаните, граѓаните ќе бидат изложени сами на себе со крајни напори да испумпаат одредена сума на девизни средства по разни основи, а тоа во крајна мерка ќе има и негативни ефекти.

Морам да кажам дека овој закон во Стопанската комора исто така се разгледуваше, се водеше една широка расправа и во тој дел беше оценето да се внимава на донесувањето на овој закон, особено со вакви да не кажам занемарливи царински стапки кои како што истакнав и порано ќе предизвикаат вештачка стимулација кај граѓаните да се ориентираат за увоз. Од друга страна, со самиот предлог ова важи и за возила стари 5 години, практично ќе се создаде еден друг неповолен момент, а тоа е во нашата држава да се "увезе значаен дел на возила застарени со сомнителен квалитет, кој утре непосредно ќе имаат одраз и на безбедноста на сообраќајот.

Од тие причини се залагам овој предлог да најде на едно поопстојно расправање и оценување. Јас сум да одиме на либерализација, сум за намалување на стапките, меѓутоа, не и по вакви багателни односно занемарливи стапки со кои практично ќе вршиме додатно стимулирање и напрегаше на граѓаните.

ХАМИТ АЛИУ:

Господа пратеници, почитувано претседателство, и во дискусијата по претходната точка од дневниот ред јас тврдев дека мора да имаме до 2000 кубика, со тоа јас е согласувам, не знам дали ќе се согласи предлагачот на законот, меѓутоа, што треба да го прифатиме овој предлог, треба. Не можам да се согласам со некои работи кои овде беа

искажани. Царината не беа фискален елемент. Тоа е друга работа што ние поради немаше, поради сиромаштија го земаме како фискален елемент. Царината ја има следната улога. Царината има улога да ја балансира понудата и побарувачката на пазарот, да стимулира производство и да ги покрие своите трошоци, како и да го зачува производството на таа земја. Ова се главните параметри на царината. Затоа, предлогот е на место и треба да биде прифатен, а кој тврди дека има фискален елемент, тоа е друга работа.

ПЕТРЕ ТРАЈКОСКИ:

Како прво ќе кажам дека го поддржувам овој Предлог на закон, а една од причините што го поддржувам овој предлог на закон е тоа што нашите избирачи или граѓаните од каде што сме досега што најмногу се интересирале, покрај оние други државни закони, е точно за овој закон. Точно е тоа дека нема што да штитиме бидејќи немаме производство на автомобили во Македонија и знаеме за староста на возниот парк во Републиката. Една од причините што го прифаќам овој закон е тоа, а тие причини се наведени во тој закон, а тоа се: подобрување на возниот парк во Републиката, заштита на стандардот на граѓаните преку можноста за увоз на возила од странство по пониски цени. Како овде се заштитува стандардот на граѓаните? Сигурно подобро би го заштитиле стандардот на граѓаните ако едно возило се увезе од Германија, дали е опел или форд или некое БМВ и фолксваген, со неговиот квалитет, трајност итн., ние не би го заштитиле стандардот на граѓанинот увезени со многу низок квалитет како што се заоставаните возила и осипот по потекло од Романија.

Овде ние слушнавме еден личен интерес од еден пратеник кој е директор на фабрика која увезува неквалитетни романски возила со високи цени, а неговата фабрика многу добро соработува со "Црвена застава" од Крагуевац. Неговото излагање овде не беше за заштита на граѓаните, туку за заштита на фабриката "Црвена застава" - Крагуевац и деловните партнери од Германија. Зошто? Секогаш поголема провизија директорите добиваат кога се купува нешто по неквалитетно и кое е поголем шкарт. Ние знаеме како работат сервисите на тие возила итн.

Јас сугерирам на сите пратеници, не во име на пратеничка група туку во име на оние граѓани со понизок стандард и кој стандард ние би им го подобриле со увоз на поквалитетни возила да се прифати овој предлог на закон. А за тие процентни финеси јас мислам целиот Парламент ќе најде заеднички договор.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор? (Никој)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот.

Ги молам службите да утврдат точен број на присутни пратеници.

Недостасуваат 4 пратеници, ве молам брзо да се повикаат да влезат во салата за да можеме да извршиме гласање.

СТОЈАН АНДОВ:(продолжение)

Го заклучивме претресот, амандманите се после.. Требаше да си седите тука г-да, а претресот е заклучен Дали се амандманите се во прашање? Да не е тоа некоја тоа стручна работа Ве молам дајте со предлагачот видете, пред да го дадам на изјаснување.

Ве молам г-дине Симјановски пред да го дадеме на изјаснување, видете се со предлагачот дали инсистира сега или да не го промени ставот по тие стручни забелешки, Ве молам. Не на говорница оти немаме расправа, тоа ќе го направите таму настрана со предлагачот. Но, еве како што видовме пратеникот бара збор од делонвички карактер.

НАУМ СИМЈАНВОСКИ:

Во консултација со Стручната служба на Собранието во последен момент се востанови дека предложениот закон од г-динот Мурати е во колизија со Законот за надворешно трговско работење поточно во втората графа каде дава на знаење со старост до 5 години, а во Законот за надворешно трговско работење имаме со старост до 3 години за патнички возила, а до 5 години за товарни возила.

СТОЈАН АНДОВ:

Ве мола, тоа не е потребно, тоа е во текстот на Предлогот на законот, ова е предлог за донесување.

Бидејќи никој друг не бара збор, го заклучувам претресот и на Собранието му предлагам да го усвои следниот заклучок:

Собранието го усвојува Предлогот за донесување на Закон за изменување и дополнување на Законот за царинската тарифа.

Кој е за, молам да крене рака? (68)

Шеесет и осум пратеници гласаа "за".

Дали е некој против?

Двајца пратеници се против.

Дали некој се воздржува од гласаше (2лпратеника).

Констатирам дека заклучокот е усвоен.

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

Кој е за, молам да крене рака? (69 пратеника).

Дали е некој против? (Никој).

Дали некој се воздржува од гласање? (2 пратеника) .

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

Отворам општ претрес по Предлогот на закон.

Му давам збор на господинот Наум Симјановски да ја објасни својата забелешка која не е од деловнички карактер, туку спаѓа во општиот претрес по текстот на Предлогот на закон.

НАУМ СИМЈАНОВСКИ:

За повторно објаснување ќе ја искористам приликата да кажам и други забелешки по однос на овој закон.

Морам да потенцирам дека и Владата и Комисијата за финансирање и буџет дадоа негативно мислење по однос на донесувањето на овој закон што во целост ги поддржувам.

Како втора забелешка е она што го кажав во деловничкото искажување, а тоа е предложениот закон за измени и дополнување на Законот за царинската тарифа е во колизија со Законот за изменување и дополнување на Законот за надворешно - трговско работење. Имено, предлагачот во предлогот на својот закон има две градации по однос на царинската тарифа за нови возила и за возила со старост до 5 години. Во Законот за надворешно - трговско работење имаме градација на

X/3.-

патнички автомобили до три години, а за товарни автомобили до пет години. Таа градација предлагачот на законот ја нема содржано во својот Предлог на закон, ако веќе мислел да ја содржи, инаку вака како што ја има предложено е во колизија со законот што го има- ме донесено.

Трета работа која ќе ја кажам во моето образложение по однос на тоа за неприфаќање на овој закон е со ваквото драстично намалување на царинските ставки нормално Владата по Предлогот на законот за царинска тарифа кој го разгледувавме како претходна точка од дневниот ред со висината на ставките кои ги предлага во тој закон нормално има правено одредени :проекции за износот на средствата кои ќе се слеат по тој основ во Буџетот на Република Македонија. Драстичното намалување на тие царински ставки во овој закон ќе придонесат за одреден дефицит во Буџетот на Република Македонија, а тој дефицит предлагачот воопшто го нема образложено во своето образложение по однос на донесувањето на овој закон од каде истото ќе се субвенционира така што имаме три основи по кои овој закон лично не го прифаќам.

СЛАВЈАНКА СТОЈАНОВА:

По повод овој закон би сакала да го искажам своето мислење кое мислам дека иако овој закон беше прифатен во Собранието треба да се има во предвид при одлучувањето по овој закон. Еве за што станува збор.

Сметам дека со секое парцијално решавање и измени во царинската тарифа не може да се овозможи и да се добие саканиот ефект а зошто мислам така? Еве вака господа пратеници. Со изјаснувањето по Предлогот за донесување на овој закон и сигурно ако го изгласате овој закон ќе имаме само одредено парцијално решение за граѓаните на Република Македонија, а парцијалното решение ќе се одрази во следното.

X/4.-

Ќе имаме намалување на стапките на царинската тарифа за набавка на коли за која вие во повеќе ваши излагања овде интерпретиравте дека го штитите стандардот на граѓаните на Република Македонија. Јас не мислам така поради тоа што и да се прифати овој закон или да се прифатат амандманите кои ги имаме повеќе на број и со кои се лицитира одредена тарифна стапка за набавка на оваа кола од увоз, на друга кола од увоз, било која варијанта да се земе стандардот на граѓаните на Република Македонија нема да се заштити до крај. Еве конкретно зошто. Ќе останат царинските стапки за на пример трактори и други влечни едноседии со стапка од 16%.

Понатаму, ќе остане набавката и увозот на велосипеди што е многу нелогично, со стапка од 15%. Ќе останат со стапка од 10% дури и количките за инвалиди, детските колички, најобични, ќе бидат со стапка од 12%. Моторциклите ќе бидат со 18%, резервните делови на овие коли што ќе бидат со многу ниска стапка при увоз ќе бидат со стапка од 15%, што е многу нелогична ситуација.

Понатаму, ќе има икс производи еве да ги земеме од оваа област да не одиме на целата царинска тарифа кои исто така на стандардот на граѓаните ќе паднат, а нема да бидат со намалена стапка, бидејќи во овој закон се предлага само едно одредено парцијално решение само намалување на царинската стапка на моторните возила. Тоа е пред се кај возилата конкретно кај леките коли.

Имајќи го предвид тоа и сметајќи дека парцијално решавање и изменување на царинската тарифа, нема да не доведе никаде па вие размислете и гласајте или не гласајте за предложениот закон од господинот Џеладин Мурати.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Ешреф Алиу.

ЕШРЕФ АЛИУ:

Има реакција од пратениците, можеби со право, што барам јас тука кога не ми е ни стручно ни професионално блиска темата. Излегувам од морални побуди да бранам став дека не би се согласил дека ориентација за увозот на квалитетни коли со помала царинска стапка е само парцијално решение и во корист на група граѓани. Тоа решение е во корист на цела Република Македонија особено од аспектот на подобрување на квалитетот на активниот возен фонд, а со тоа дава една максимална шанса да ја подобриме положбата на сообраќајот во правец на почист воздух, почиста средина, помалку загадување.

Од овој аспект ја поддржувам ориентацијата која се предлага.

ХАМИД АЛИУ:

Почитувани пратеници, мораме да се согласиме дека овде не е елаборирана комплетната глава од оваа материја. Точно е дека е парцијално решението, меѓутоа, не можам да се согласам со некои други параметри. Не можам да се согласам дека ова не е во интерес на граѓаните не поради стандардот, туку заради чување на нивниот живот. Сите сме свесни и знаеме од практиката какви моторни возила се движат по нашите патишта и каква е безбедноста.

Второ, со набавката на колите го штитиме и стандардот на населението и те како. Ако сфатиме дека колата е модерна, а не е потреба на граѓаните, тоа е друга работа.

Трето, што се однесува до земјоделските производи дајте да бидеме малку поконкретни. Сите давачки, сите попусти, сите работи ги даваме во земјоделието. На крајот на краиштата овој закон нека биде еден стимул за Владата конкретната тарифа да ја донесе што побргу, а ние ја носиме првата фаза на законот, па втората по три - четири месеци, па затоа мислам дека денеска треба да се усвои овој Предлог-закон.

ЏЕЛИЛ ТАИРИ:

Ќе бидам сосема краток, бидејќи претходниот дискутант изнесе некои мои размислувања, единствено ќе кажам дека искуството на доста европски земји, па и комшиите укажуваат на потребата од донесување на овој закон.

Второ, факт е дека парцијално се работи само во одреден дел на царинските тарифи, меѓутоа, ете и предлогот за донесуваше на законот од страна на Владата е во тек па ќе се менуваат доста работи кои навистина, како што ги, истакна колешката Славјанка, ќе бидат во од и ќе се менуваат. Сум за тоа овој закон да биде прифатен.

ТРАЈАН МИЦЕВСКИ:

Почитувано претседателство, господа пратеници не се согласувам со тоа што ако се дозволел увоз и ако се намалела царинската стапка за моторните возила дека ќе се намали буџетската резерва. Тогаш се прашувам, ако е така, царината е голема никој нема да купува, па од каде ќе се зголеми буџетот? Значи не е пречка тоа. Треба да се бара на друг начин, подобро е да купиме илјада возила со ниска царина, а полошо е да купиме десет со висока царина. Амандманот што е испуштен еве јас поднесов амандман да ги внесеме во тоа и земјоделските машини. Јас го поздравувам тоа што се однесува до моторните возила за сите граѓани на Македонија, но не треба да ги исклучиме и земјоделците и стално велиме стимулација за земјоделците, а пак го запоставуваме тука. Се оглушуваме од тоа и затоа барам да се уврсти овој амандман дури трае оваа расправа да бидат уврстени и земјоделските машини.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор?

ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ:

Јас делимично би се приклучил кон размислувањата на госпоѓа Славјанка од причина што не треба парцијално да се оди. Ако останат резервните делови со друга царинска стапка дали нема да имаме разидување меѓу готово возило и резервен дел. Како ќе го одржуваме тоа возило? Затоа би му сугерирал на предлагачот сам амандмански да дејствува, да го прошири тоа и на резервните делови, а од причини за кој се залага и господин Трајан Мицевски дека ќе се зголеми буџетот со помали давачки. Тоа е економскиот дел. Така јас размислувам. Може би не сум стручњак од економија меѓутоа заклучувам ако за една сфера се затвори ќе има целосен третман во односот на материјата за која се говори, па и за деловите. Нормално е дека ќе може да се купува. ако некој треба да оди во комшииска држава да купува по други основи делови а само да увезе возила, нема да има смисла. Во таа смисла му сугерирам на предлагачот сам да изврши амандманско дејствување и тоа да го прошири.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор?

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам општиот претрес.

Отворам претрес по текстот на предлогот на закон.

Пратениците Томислав Стевковски и Стоиле Стојков поднесоа амандман на член 1. Пратениците Петар Ѓорѓиев, Санде Давчев, Ристо Стаменов, Тиме Андонов, Тодосие Паунов, Александар Гештаковски, Алил Џаферовски, Љубомир Поповски, Ванчо Младенов, Мухамед Халили поднесоа амандман на член 1 по кој предлагачот на законот не се произнел. Исто така на член 1 има амандмани од друга група пратеници, имено од пратениците Шабан Превала, Газменд Ајдарага и Џелил Таири.

XI/2.-

Покрај овие амандмани овде од говорницата беа навестени амандмани и некои сугестии дадени на предлагачот на законот амандмански што да обработи. Според тоа имаме една ситуација околу текстот на законот заедно со амандманите. Еве Имаме амандмани од господинот Трајан Мицевски.

Состојбата е таква да предлагачот на законот има потреба од време да ги погледа сите амандмани, да оствари контакт со предлагачите на амандмани.

Владата исто така има потреба да ги погледа амандманите со некој амандман може да се добро отсече од Буџетот на државата. Ние можеме да мислиме дека тоа не е основна функција но во овие месеци и во оваа година тоа е важна функција и на царината. Настрана теориите. Во оваа година од царините има одредена сума на пари пред- видени во Буџетот. Дали ќе се оствари тоа или не треба Владата да даде проценка, а со секој амандман се менува тоа. Оттука потребно е на предлагачот на законот господинот Мурати, исто така, и Владата добро да ги погледа предложените амандмани. Предлагачот да има свое мислење. Владата да има свое мислење.

Исто така потребно е комисиите кои се надлежни за оваа работа добро да ги погледаат овие амандмани, да добиеме некоја појасна претстава околу идното решение на овој проблем. Затоа сега претресот по текстот на предлогот на законот предлагам да го прекинеме.

Ние имаме овде амандмани, настрана што завлекуваат во буџетот, имаме амандмани кои се концепциски спротивни меѓу себе. Едни амандмани тргнуваат од основниот предлог па стапките ги менуваат и додаваат во основ на основниот предлог, во согласност како што е тука дадено до пет години стари возила, нови итн. Другиот амандман ги

изедначува старите и новите и една стапка дава за тип на автомобили.

Трета работа, вие во општиот претрес не знам дали забележавте еден пратеник, мислам дека беше господинот Симјановски што кажа тој укажа дека овде се предлага намалување на царини на коли преку три години, до пет години. Ве молам, такви коли по оној другиот закон не можат да бидат увезени. Ние овде правиме некоја гимнастика и нашите основни решенија овој законот се надвор од таа рамка. Затоа е потребно да се седне и уште еднаш да се погледна целата оваа материја и основното решение и амандманите за да може да се изградат решенија кои можат да бидат донесени.

ЦЕЛАДИН МУРАТИ:

Јас сметам дека можеме да продолжиме со работа по предлогот на закон.

Прво, предлогот на закон не е во колизија со претходниот закон за надворешно трговско работење, бидејќи ова е Предлог на законов. Не сум се јас повикал на тој закон па да е во колизија.

Второ, може и да прифатам да биде три години. Прифаќам да биде старост три години.

Трето, амандманите на господинот Трајан Мицевски, не се однесуваат на овој тарифен број 8703 туку 8701 што значи треба да се донесе нов предлог за измена и дополнување на овој закон каде ќе бидат опфатени и сите други барања. Што значи дека овој закон навистина е парцијален, бидејќи целосниот закон се уште е во фаза на предлог на донесување, а за амандманите може да се договориме во пауза и да се најде компромисно решение, дали ќе биде два или 4 посто.

ПЕТАР ГОРГИЕВ:

Претседателот укажа на една работа што ја покренав јас во претходната расправа по општиот претрес а Симјановски само додаде и мислам дека таа се отстранува со амандманот што го имаме поднесено група пратеници и тоа од три пратенички групи. Според тоа сметам дека тоа се надминува со тоа што само предлагачот на законот доколку го прифати амандманот што е поднесен од нас. Инаку во другиот дел сигурно ќе образложиме, во делот на стапките и на мали отстапувања од предлогот на предлагачот но сметам дека во расправата по амандманите и тие ќе ги надминеме и предлагам да се продолжи со расправата, со тоа што може би предлагачот уште еднаш да го погледне амандманот кој е поднесен од група пратеници од три пратенички групи и тоа: Либерална партија пратеничката група на СДС и Пратеничката група на ПДП. Значи од три пратенички групи веќе има усогласен амандман кој може да биде и понатаму предмет на расправа.

СТОЈАН АНДОВ:

Мојот предлог е од организациона природа. Јас му предлагам на Собранието да се изјасни по тоа што јас го предложив, да прекинеме сега со работа.

Господинот Халили има интервенција.

МУХАМЕД ХАЛИЛИ:

Намерата сега ми е јасна. Вие господине претседателе сакате законот да се остави за друг ден за да се гласа. На тој начин ние ја заштитуваме индустријата на Црвена застава. Затоа предлагам да продолжиме со работа по Текстот на законот.

СТОЈАН АНДОВ:

Значи ако јас предложив овој закон да се симне од дневен ред или да преминеме на друга точка, тогаш веројатно господинот Халили ќе беше во право. Меѓутоа јас предлагам, бидејќи амандманите стигнаа

XI/5.-

овде во време на расправата, се делат уште амандманите, и мислам дека спрема ваква одговорна материја која влегува во интерес на граѓаните на фирмите на државата не е во ред овде да одлучуваме и да дојдеме до сознание,кога ќе почнам да ги редам амандманите и да видам дека се предлагаат некои сосема спротивни решенија. Не е тоа во ред така да биде. Може самиот предлагач ќе си постигне согласност со секој од нив. Затоа ова го предлагам. Значи сега да се прекине расправата, ќе прекинеме и со седницата бидејќи веќе скоро 17 часот и следното продолжение на седницата ќе го почнеме токму со оваа работа а во меѓувреме да седнат комисиите заедно со предлагачот и да ги расчистат тие работи. Видете, предлагач на законот е одговорна работа. Треба и стручно да се помогне. Секој пратеник има право да бара комплетна стручна помош од сите служби овде што ги имаме и треба да му се даде за да може тие работи да се расчистат и усогласат. Тоа не е слабост на основниот предлог. господинот Мурати не предвидува дека ќе има овде 4 или 5 амандмани и оти некој ќе сака сега тука да влезат и земјоделски машини. Сигурно тоа не го предвидува но, мора за тоа да седне компетентно да размисли и да му одговори на човекот. Прв впечаток е дека амандманот на господинот Мицевски амандманот не може да се усвои но може би има нешто рационално. Ќе видиме, стручњаците ќе ги консултирате и да видиме што е тоа. затоа предлагам сега да прекинеме со работа а да продолжиме во вторник во 10,00 часот. Дотогаш комисиите да ги искажат ставовите и Владата да даде мислење по амандманите.

(Седницата прекина со работа во 16,45 часот).