СОБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Триесеттата и втората седница на Собранието на Република Македонија, одржана на 20 декември 1995 година

Скопје, декември 1995 година

32-ТА СЕДНИЦА НА СОБРАНИЕТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, ОДРЖАНА НА 20 декември 1995 ГОДИНА

1. АГДАРАГА ГАЗМЕНД - стр.12, 10, 50	точка 1-стр.9
2. БУЗЛЕВСКИ ДИМИТАР од стр.10-39, 42, 43, 53	точка 2-стр.10
3. АНДОВ СТОЈАН - 40	точка 3-стр.54

4. ВИДИМЧЕ КИРЕ-102, 106
5. ДАНЕВСКИ СЛОБОДАН - 34
6. ДИМОВСКИ ЛАЗАР - 83
7. ИЛИЕВСКИ КИТКО -19
8. ИВАНОВ ЛУБОИСАВ - 67, 70
9. КОЦЕВСКИ АЦЕ - б
10. ЛАЗАРОВ ЈОВАН -37, 54
11. МИЉОВСКИ ЈАНЕ - 56, 61, 106
12. НАСЕВ ПАНЧЕ - 81
13. НИКОЛОВСКИ ДУШАН - 85, 87, 109
14. ОСМАНИ РУФИ - 29, 30, 31, 38, 98
15. ПАУНОВ ТОДОСИЈЕ - 17, 46, 88
16. ПАВЛОВ БОРИС - 32
17. ПЕТКОВСКИ ТИТО - 56, 64
18. ПОПОВСКИ НИКОЛА - 64, 65
19. РАМАДАНИ ИСМЕТ -100
20. СИМЈАНОВСКИ ВАУМ - 35, 39
21. СТОЈАНОВСКИ ТОМИСЛАВ - 36, 75, 78, 109
22. СОКОЛОВСКИ ВЛАДИМИР - 56
23. СТОЈКОВСКИ ЗДРАВКО - 84, 111
24. ТАХИРИ МЕВЉАН - 14, 25, 34, 40
25. ТРПЕНОВСКИ ДИМИТАР - 33
26. ТРИПУНОВСКИ МИРКО - 65
27. ТАНТАРОВ ВЕЉО -71
28. ФИЛИПОВСКИ ИЛИЈА -6
29. ХАСИПИ КЕНАН - 33
30. ЏАФЕРОВСКИ АЛИЛ -90

седницата продолжува

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Триесет и втората седница на Собранието на Република Македонија, одржана на 20 декември 1995 година

Седницата се одржа во Собранието на Република Македонија, сала 1, со почеток во 11,25 часот.

Седницата ја отвори и на неа претседаваше господинот Стојан Андов, претседател на Собранието.

СТОЈАН АНДОВ:

Дами и господа пратеници,

Ја отворам Триесет и втората седница на Собранието на Република Македонија.

Пратениците Марјан Начевски, Драган Митевски, Илија Гоцески, Димче Насковски, Јане Ангелевски, 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.

На седницата поканети се: претседателот на Владата на Република Македонија, членовите на Владата на Република Македонија, претседателот на Републичкиот судски совет и Гувернерот на Народната банка на Македонија.

Записниците од 25-та, 26-та. 30-та 31-та и 33-та седница на Собранието на Република Македонија ви се доставени.

Дали некој од пратениците има забелешки на записниците

(нема).

Констатирам дека записниците од 25-та, 26-та, 30-та, 31-та и 33-та седница на Собранието на Република Македонија се усвоени без забелешки.

Ве известувам дека Предлогот за донесување на закон за задолжување на Република Македонија кај Европската банка за обнова и развој за реализација на Предлогот за реконструкција на Аеродромот "Скопје", со Предлог на закон, по барање на Владата на Република Македонија, Собранието го разгледа на седницата одржана на 7 декември 1995 година.

Владата на Република Македонија го повлече Предлогот на законот за телекомуникации.

Пратеникот Бранко Арсовски го поднесе Предлогот за донесување на закон за изменување на Законот за пензиското и инвалидското осигурување, со Предлог на закон.

Пратеникот Иван Бојков го повлече Предлогот за донесување на закон за изменување на Законот за данок на промет на производи и услуги, со Предлог на закон.

Владата на Република Македонија предлага на оваа седница по итна постапка да се донесе законот за изменување и дополнување на Законот за исплата на платите во Република Македонија.

Предлогот на законот ви е поделен.

Го молам претставникот на Владата да ја образложи основната и неодложна потреба од донесување на овој закон.

Има збор министерот Илјаз Сабриу.

ИЛЈАЗ САБРИУ:

Почитуван претседателе, почитувани пратеници, дами и господа.

I/3.-

Владата на Република Македонија предлага на денешната седница по итна постапка се донесе законот за изменуваше и дополнување на Законот за исплата на платите од 1996 година од следниве причини.

Прво, во текот на оваа година, 1995 година, во оваа област имавме Закон за исплата на плати чие важење е до 31 декември односно со исплата на платите за месец декември. Со оглед дека во текот на оваа година во макроекономската политика а посебно во инфлацијата се остварени доста позитивни резултати, за што сигурно стои придонес и има едно вакво законско решение кое беше на сила 1995 година, предлагаме тој закон во оваа област и во текот на наредната година имаме закон за исплата на платите, се со цел да имаме една контрола на општата и заедничката потрошувачка и во наредната година, која е составен дел и на макроекономската политика што Владата ја предлага за 1996 година. Впрочем и во разговорите што ги имаме со светските институции се налага една таква потреба.

Од овие причини молам Парламентот на денешната седница да го разгледа овој закон со оглед дека се работи само за продолжуваше на важноста на Законот и во 1996 година, без некои измени и дополнувања во поголем обем. Молам да биде разгледан и на денешната седница, со цел да не создаваме правни празнини до крајот на годината околу исплатата на платите.

Значи, со оглед дека се работи за продолжување на важноста и во 1996 година, а истите решенија остануваат, оние што ги имавме за 199 5 година, молам Парламентот да го прифати ова образложение на Владата и на денешната седница да се расправа по овој закон.

I/4.-

СТОЈАН АНДОВ:

Кој е за предлогот на Владата овој закон да се донесе по итна постапка, молам да крене" рака?

64 пратеници гласаа за.

Дали некој има против. (Не).

Дали некој се воздржува од гласање? (6 пратеници се воздржаа од гласање.

Констатирам дека е усвоен предлогот на Владата.

Пратеникот Аце Коцевски поднесе барање Владата на Република Македонија да изготви Информација за состојбите и невработените со невработеноста со посебен акцент за повторно вработување на стечајните работници со предлог Собранието да го разгледа на оваа седница.

Барањето е доставено до Владата.

До денес немаме добиено Информација од Владата на Република Македонија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ИЛЈАЗ САБРИУ:

Веројатно ова барање е доставено до Владата, меѓутоа, на седница на Влада уште не е дојдено. Информацијата е во тек и најверојатно ќе биде разгледана на една од наредните седници и ќе биде доставена на Парламентот.

Молам за разбирање.

СТОЈАН АНДОВ:

Според тоа, Информацијата дополнително ќе биде доставена и после ќе може да биде ставена на дневен ред на некоја од наредните седници.

I/5.-

Според тоа, за денешната седница го предлагам следниот

Дневен ред:

1. Предлог на закон за изменување и дополнување на Законот за исплата на платите во Република Македонија,- Предлог на закон за превоз во патниот сообраќај;

3. Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за царините, со Предлог на закон;

4. Предлог за донесување на закон за изменување на Законот за подрачјата на општините во СРМ, со Предлог на закон;

5. Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на Законот за социјална заштита, со Предлог на закон;

6. Предлог за донесување на закон за изменување на Законот за гаранција на Република Македонија за депонираните девизни влогови на граѓаните и за обезбедување на средства и начин за исплата на депонираните девизни влогови на граѓаните во 1993, 1994 и 1995 година, со Предлог на закон;

7. Предлог за донесување на закон за јавни патишта;

8. Предлог на одлука за изменување на Одлуката за целите и задачите на монетарно - кредитната политика во 1995 година;

9. Предлог за разрешување на претседателот на Општинскиот суд во Охрид;

10. Предлог на одлука за давање согласност на Статутот на Јавната здравствена организација Здравствен дом "Ростуше" - с.Ростуше;

11. Предлог на одлука за давање согласност на Статутот на Јавната здравствена организација Геронтолошки завод "13 Ноември' Скопје;

12. Предлог на одлука за давање согласност на Статутот на Јавната здравствена организација Медицински центар - Охрид.

Дали има некој предлог за изменување на предложениот дневен ред?

БЛАГОЈА ФИЛИПОВСКИ:

Во името на Пратеничката група на Социјалистичката партија предлагам да се симне денес од дневен ред точката 4 за да се обезбеди претходно произнесување на Општинското собрание на општина Титов Велес и евентуално пошироко произнесување на граѓаните во општина Титов Велес, а после да дојде на седница на Собранието на Република Македонија.

СТОЈАН АНДОВ:

Значи имаме предлог за измена на дневниот ред, едната точка да се симне.

Има збор господинот Аце Коцевски, бидејќи е предлагач.

АЦЕ КОЦЕВСКИ:

Почитуван претседателе, дами и господа изненаден сум од барањето на Пратеничката група на Социјалистичката партија предложениот закон да се симне од дневен ред на денешната седница од следните причини:

1. Затоа што од уставен законски и деловнички аспект се исполнети сите предуслови Собранието да може денес да расправа и да одлучува по тој закон. Имено, двете парламентарни комисии, Матичната комисија, Комисијата за политички систем даде едногласна поддршка за донесување на овој закон и му препорача на Собранието да го стави на дневен ред и да одлучува.

Исто така и Законодавно - правната комисија на Собранието на својата седница одлучи да му предложи на Собранието да го стави на дневен ред и да расправа по него.

Исто така, сакам да ве потсетам дека и Владата на Република Македонија на седницата одржана на 18 декември 1995 година го разгледа предлогот и притоа заклучи да му предложи на Собранието на Република Македонија да го поддржи предлогот на овој закон.

Од тој аспект мислам дека е потполно неоправдано барањето на Пратеничката група на Социјалистичката партија за симнување на оваа точка од дневниот ред за денешната седница.

Вториот аргумент на моето спротивставување на аргументите кои се нудат, кои имав можност во последните неколку дена да ги слушнам од разни страни, имено според членот 87 од Законот за локална самоуправа Собранието на Република Македонија, го цитирам членот: "Собранието на Република Македонија пред донесувањето на законите што се однесуваат на единиците на локалната самоуправа ќе побара мислење од нив". Согласно овој член од Законот, Собранието на Република Македонија, известен сум дека навреме испрати такво барање до соодветното Собрание на општина Титов Велес, а за жал Собранието на Република Македонија со допис од претседателот на Собранието е известен дека поради тоа што е закажана седница на 22 не е во можност да расправа во смисла на член 87 од Законот за локална самоуправа, што за мене е неодрживо.

Прво, мислам дека оваа формулација во член 87 од Законот за локална самоуправа не е услов за да денес постои ова прашање на дневен ред и да се расправа по него, односно не е обврзно тоа мислење.

Второ, Претседателството на Собранието на општина Титов Велес доколку сметаше за потребно, досега имаше можност во изминатите 15 дена да закаже седница, да го постави тоа на дневен ред и за денешната седница да достави соодветно мислење согласно членот 87 од Законот за локална самоуправа. Не можеме ние сега таа законска обврска да ја издигнуваме на повисоко ниво од правото што го даваат законите на Парламентот на Република Македонија да донесува закони.

Исто така би ги потсетил сите тие што се залагаат за наводно референдумско изјаснување на граѓаните по ова прашање дека членот 23 од Законот за локална самоуправа е многу јасен и вели во првиот став: "Советот на единицата на локалната самоуправа може да распише референдум за прашања од негова надлежност по сопствена иницијатива". Значи, законодавецот многу јасно кажал, тоа го направивме само пред два месеци и сме рекле дека само за прашања кои се од надлежност, значи за прашања за кои одлучува Советот на единицата на локалната самоуправа може да се распише референдум, а не за прашања кои Парламентот ги решава со законски проект.

Исто така, би сакал да ви го цитирам и членот 5 од Законот за подрачјето на општините во Социјалистичка Република Македонија, кој вели во првиот став дека називите на општините и седиштата на општинските собранија можат да се менуваат само со закон. Тоа значи дека законодавецот воопшто не предвидел поинаква процедура и од тие причини сметам дека барањето да се симне оваа точка од дневен ред е потполно неосновано и предлагам да не го прифати Собранието.

СТОЈАН АНДОВ:

Според тоа, предлогот на господинот Филиповски не го усвојува господинот Коцевски, кој е предлагач, не го повлекува својот предлог и

затоа предлогот на господинот Филиповски го ставам на гласање.

Кој е за предлогот на господинот Филиповски, нека крене рака?

36 пратеници гласа за.

Констатирам дека предлогот не е усвоен. Со оглед на важноста Собранието да ги донесе законите предложени за оваа и за наредната седница до крајот на годината, предлагам Собранието поставувањето на пратеничките прашања да го одложи за првата седница во јануари 1996 година.

Кој е за предлогот, молам да крене рака?

66 пратеници гласаа за.

Дали е некој против? (8 пратеници).

Дали некој се воздржува од гласање? (5 пратеника).

Констатирам дека предлогот е усвоен.

Минуваме на **точката 1** - Предлог на закон за изменување и дополнување на Законот за исплата на платите во Република Македонија.

Предлогот на законот ви е поделен.

Отворам општ претрес.

Молам, кој бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам општиот претрес и отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам, дали некој бара збор? (Никој).

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

Кој е за, молам да крене рака?

56 пратеници гласа за.

I/10.-

Дали е некој против? (Никој).

Дали некој се воздржува од гласање? (5 пратеника се воздржуваат од гласање).

Значи еден добар дел не гласале.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за изменување и дополнување на Законот за исплата на платите во Република Македонија.

Минуваме на **точката 2** - Предлог на закон за превозот во патниот сообраќам.

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

Отворам општ претрес.

Молам, кој бара збор?

Има збор Газменд Ајдарага.

ГАЗМЕНД АЈДАРАГА:

Мислам дека на една од поранешните седници се согласив- ме да ни се понуди Предлог-закон за превоз со патниот сообраќај. Денеска тука ставан да ги кажам моите забелешки по однос на овој понуден Предлог-закон. Напишав и неколку амандмани, меѓутоа мислам дека ако во начелната расправа ги кажуваме нашите сугестии, можеби ќе уследи некоја измена.

Лично мислам дека предложениот закон не ги задоволува потребите, не овозможува сите субјекти заинтересирани, според нивните финансиски можности и други можности, да можат да се вклучат во вршењето на функциите кои што ги регулира законот. Станува збор за неколку прашања а тоа е одредени работи се недоволно дефинирани, или се малку престроги затоа што и во образложението и во законот се гледа дека овој закон зборува за тоа дека ги респектира меѓународните

норми, и дека ќе ги респектира со оние земји со кои што не се потпишани договори. Меѓутоа, сепак мислам дека некои рестрикции се направени, иако од еден аспект гледано можеби со одредена добронамера, меѓутоа од аспект на позиции во кои се наоѓаме ние, во период на транзиција мислам дека има и одредени забелешки во смисла дека е многу строг.

ГАЗМЕНД АЈДАРАГА: (Продолжение)

Безбедноста во патниот сообраќај е прашање кое треба да биде строго уредено, но сепак мислам дека можностите треба да се дадат и да се ценат состојбите во кои денеска се наоѓаме.

Едно од основните прашања кое тука не е регулирано е прашањето на користењето на патничките комби-буси. Тоа е прашање кое воопшто е изоставено, а е многу присатно во користењето односно во нашата редовна практика. Не успеав никаде да ги најдам тие патнички возила кои имаат до 9 седница и поради тоа напишав амандман но мислам дека е издржано доколку соодветниот министер оцени овој закон моментално да се повлече од процедура и, да се дополни со сите тие укажувања за да направиме што подобар закон со цел да им овозможиме на сите подеднакви услови да бидат вклучени во дејностите што ги регулира законот. Велам овде се изоставени комби возилата, а во нашата држава комби возилата вршат големи услуги. Некој ќе каже дека ова се кажува малку маркетиншки, но во никој случај не е во прашање маркетинг, бидејќи е во прашање практиката. Како се врши превозот во тие населби кои немаат патишта кои не ги задоволуваат условите на автобуски превоз. Ќе кажам сега еден пример, претседателот на Собранието беше сведок кога го пушти патот за Горно Косоврасти во Дебар имаше прилика да види дали може автобус да врти на тие кривини. Ако не може автобус да врти на тие кривини, тогаш што може, а го асфалтиравме патот, како можеме да го обезбедиме тој транспорт. Во никој случај не можеме да го обезбедиме тој транспорт и затоа овие возила задолжително треба да најдат примена да бидат вклучени во Законот како би можеле со тие транспортни средства да го обавуваме транспортот. Доколку би имале услови за ваков автобуски превоз ќе се постави прашање дали оние кои ги имаат тие автобуси дали ќе бидат заинтересирани да возат на такви

линии поради нивната фреквенција, бројот на патниците кои патуваат, а оддалеченоста е голема, трошоците се големи, да не зборувам за успоните и теренските прилики.

Од тие причини сметам дека задолжително овие возила треба да најдат место во овој закон.

Ме радува што е направен чекор напред во однос на она што одредени прашања од областа на јавниот сообраќај ќе го регулираат општините. Мислам дека тоа е чекор напред и е за поздравуваше од страна на Министерството иако доста прашања од таа област се кажани со Законот за локална самоуправа, но сепак мислам дека тоа е за поздравување, оти единствено така ќе можеме да ги надминеме проблемите кои се јавуваат во овој сообраќај.

Една моја забелешка е прашањето на давањето на возните билети и тука напишав амандман, но ова е начелна расправа и затоа сакам да кажам таму се вели дека возните билети ги печати и заверува органот на управата надлежен за работите на финансии. Мислам дека таква работа, по мене, е неодржлива од причина што печатењето, денес- ка имаме толку автобуски станици во земјата што сите тие компјутерски ги издаваат. Што ќе правиме на тие компјутери дали ќе ги исфрлиме од употреба. Ако е во прашање да се врши контрола, таа контрола може да се обезбеди на друг начин, а ако е во прашање заверката од Управата за приходи, па и тука постои контрола и начин како тоа да се постигне. Во никој случај не се согласувам и предлагам ставот 2 да се брише.

Посебно е прашањето што се регулира со член 22 став 1 алинеја 1 таму се вели за да се обавува градски и приградски сообраќај, оној што е заинтересиран да врши таков превоз да одржува најмалку 30% од тој

сообраќај. Таа определба мислам дека не држи од причина што такви ни се состојбите на теренот. Дали ќе има заинтересирани еве на пример во Дебар "ЈУГОТРАНС" го врши тој приградски сообраќај. Југотранс не е заинтересиран да врши превоз за Горно Косоврасти и за Броштица или за Новак. Сега што правиме? Во тие 30% не се вклучени сите, па спрема тоа ако нема 30% не ќе можеме да имаме. Мислам дека и тука треба да бидеме полиберални.

Она што во начело сакам да кажам е прашањето по однос на казните. Прашањето на казните се третира како за домашните така и за странските превозници. На едно место се вели дека покрај тоа што ќе се казни оној кој врши меѓународен транспорт, затечен во нашата држава, ако врши неправилно ќе се казнува со одредена казна во висина на плати, исто ќе се казни и одговорното лице. Каде ќе го најдеме одговорното лице, па да го казниме.

Благодарам.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Мевљан Тахири.

МЕВЉАН ТАХИРИ:

Почитуван претседател, дами и господа пратеници,прифаќајќи го образложението дадено од страна на изготвувачот на Законот по однос на целите што овој закон ги има пред себе односно дека со овој закон се регулираат состојбите со превозот на патници и стоки во јавниот превоз и создавање на услови за сигурен, траен, ефикасен и економичен превоз на патници и стока и сметам дека за некои работи да се води сметка Собранието односно самиот предлагач при усвојување на Законот да води сметка за реалната социо - економската состојба во земјата и положбата на голем дел субјекти и граѓани кои вршат ваква дејност.

Посебно внимание треба да се посвети при изготвувањето на критериумите од страна на Министерството поради состојбите кои ги искажав понапред. Инаку, сметам дека некои интервенции Законот ќе ги избегне малите пропусти што се направени. За дел од нив господинот Газменд Ајдарага зборуваше а тоа е третманот на една категорија моторни возила кои сообраќаат на линии кои се оставени без да се покријат со градски и приградски превоз, а тоа се комбињата со 8 + 1 седиште кои пополнуваат една празнина која е многу важна за одредени населби и населени места.

Понатаму сметам дека треба да се обрне особено внимание на авто такси превозот. Сигурно со одредбите кои се предвидени во овој закон ќе воспостави одреден ред, но сметам дека со некои интервенции и тука ќе се отслика малку подобро состојбата и ќе се истакнат некои непотребни комплицирања што можат да настанат. Тука треба да се истакне дека треба да се изврши превозот по одредена тарифа одредена во републичката комора.

Во Законот е предвидена една одредба која за прв пат се сретнува, а тоа е условот за вршеше на дејноста авто такси превозот да се поседува државјанство на Република Македонија. Сметам дека тоа е непотребно оптоварување на Законот со едни услови кои се утврдуваат со други закони, Законот за работните односи и слично и за вршење на дејност, а не закон кој ги уредува условите под кои треба да се врши таа дејност.

Во вршењето на авто такси превозот треба да се води сметка и за една реална состојба која е присутна, не знам колку во другите општини во Републиката но во Скопје сигурно авто такси превозниците се организирани во свои здруженија каде меѓусебно го регулираат користењето на такси станиците. Сметам дека такво нешто би било

пожелно да се напомене каде ќе се врши тоа усогласување во градот односно во општините.

Понатаму сметам дека лиценцата која како новина се воведува сигурно е за поздравување и ќе придонесе за подобрување на безбедносната состојба во превозот на патници и стоки во јавниот превоз, но постои еден исклучок кој е направен кај такси превозниците наместо четири години како е предвидено за сите други тука е предвидено лиценцата за авто превозот да важи само две години. Сметам дека овој исклучок не е потребен дури ако треба да се направи таква интервенција треба да се обрне поголемо внимание на превозот на патници во автобуски превоз и превозот на стоки со големи возила од поголема кубикажа одошто на превозот на такси превозот, бидејќи другите се сигурно поважни од аспект на безбедноста во сообраќајот.

Исто така, од страна на Комисијата е предложен амандман со кој се проширува можноста за лицето кое може да врши односно може да биде назначено аз инспектор во патниот сообраќај и Комисијата предлага наместо да биде само дипломиран сообраќаен инженер, да може да се прошири и на машински инженер односно правник. На Комисијата преовлада мислењето дека и овие кадри сигурно можат одговорно да ја вршат оваа функција.

Во смисла на сите овие забелешки што ги изнесов предложени се амандмани кои, се надевав дека се поделени, но не знам од кои причини тоа не е направено така што барам да се има разбирање додека не се поделат овие амандмани, интервенирав кај Службата се надевам дека ќе бидат благовремено поделени и ќе стигнеме да расправаме и по мое мислење да се подобри самиот текст на законот.

II/6

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор господинот Паунов.

ТОДОСИЈА ПАУНОВ:

Господине претседателе, дами и господа пратеници, денеска Законот за превоз во патниот сообраќај е на дневен ред кој во целост е добар, добро изготвен, стручно онака како што треба но сепак сакам да подвлечам на некои проблеми кои се јавуваат во патниот сообраќај поготово за превоз на стока.

Во превозот на стока е гранка која потешко работи од другите гранки како во однос на соработката така и во однос на посебните услови на работењето. Тука би сакал да нагласам дека во патниот сообраќај поготово во меѓународниот патен сообраќај прилично е отежнато откако настана блокадата спрема север и спрема југ. Исто така и денеска доста се бараат дозволи, документи кои го следат превозот, а кадрите кои ги имаме во патниот сообраќај кои работат ги има преку 20 илјади не се остручени како во познавање на јазик така и во познавање на работите при премин на границите и тн. Можеби треба да се донесе друг закон или во овој да се размисли да се види каква е работата со шпедицијата. Таа многу затајува се бара за превоз на стока и патници да се вложат по 20 илјади ДМ односно денарска противвредност, а за фирмите 40 илјади ДМ денарска противвредност да се депонираат, а за шпедитерските услуги не ја познаваат проблематиката, немаат познавање на јазик, вршат некои шпедитерски услуги, па притоа доаѓа возилата да стојат по границите со недели со денови, стојат по царинските складишта, заради тоа што немаме стручен кадар. Да скратам, треба закон за шпедитерски услуги кој ќе го следи овој закон за превоз на патници и стока. Во овој закон недостига нешто. Во железничкиот сообраќај и во другите го има тоа додека во овој закон недостасува решението во врска со наплатата

на извршените услуги. Тоа во Законот го нема. Како е со лежарината дали се плаќа, колку се плаќа, како и на кој начин се обезбедува лежарината што превозникот ја претрпува заради грешките на други учесници во сообраќајот.

Исто така би рекол дека во член 7 став 2 е речено дека треба минимум транспортната организација по возило да се внесе вредност во денари на 20 илјади ДМ да се депонираат во некоја банка односно за претпријатие 40 илјади ДМ или да се издаде банкарска гаранција. Во овој случај уште повеќе ќе ја отежнеме работата во транспортните организации иако оваа гранка донесува девизи на Републиката, а многу е ниско доходовна гранка во патниот сообраќај. Мислам дека треба алинејата 2 од членот 7 од Законот каде е предвидено 20 илјади односно 40 илјади ДМ да се брише.

Исто така алинеја 3 каде е речено дека треба транспорната организација да докаже дека ги измирила обврските спрема државата мислам дека не е потребна оваа алинеја и дека треба да се брише заради; тоа што тоа е предвидено со други законски прописи дека секоја организација спрема државата мора да ги измирува своите обврски.

ТЕОДОСИЕ ПАУНОВ: (Продолжение)

Ни една друга гранка не е така обврзана како што е обврзана транспортната организација . при тоа сметам дека од членот 7 алинеја 2, алинеја 3 да се бришат, инаку законот во целост го прифаќам. Законот е добро изработен. А овие прашања кои што јас ги поставив во врска со шпедитерските услуги, преминувањето на лежарина, и висината би требало да се уреди со, по се изгледа, посебен закон, закон за шпедициите.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор.

Има збор пратеникот Митко Илиевски.

МИТКО ИЛИЕВСКИ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги, јас ќе се обидам накратко да го дадам моето мислење за овој закон, пред се и како член на Комисијата за сообраќај и врски. Мислам дека постоеше потреба да се донесе овој закон зашто постоеше еден вакум во една гранка од стопанството каде што беше потребно долегурирање во овие тешки услови на стопанисување и мислам дека е право времето за донесување на овој Закон.

Во Комисијата за сообраќај и врски мислам дека главно внимание ни одвлече, пред се, членот 7 каде што се регулира издавањето и добивањето на оваа лиценца и можеби не сум согласен со претходникот, со колегата дека не треба или треба да се укинат одредени алинеи од овој член, мислам дека токму се потребни овие алинеи да постојат во тој закон, бидејќи добивајќи на лиценца за меѓународен превоз и лиценца за

сообраќај за патници и стока каде се бара одговорност и мора овие стопанственици кои што се во оваа гранка на стопанисување да им биде јасно дека обврските спрема државата мора да бидат исполнети,од причини што државата е обврзна на одредени поготово на превозниците во меѓународниот сообраќај да им обезбеди голем број дозволи, - картици и пропратни документи, а имаме една голема неодговорност од страна на овие стопанственици кои се токму во сообраќајот со неисполнувањето на овие обврски спрема државата. Мислам дека дел од неисполнувањето на буџетот на државата е и неисполнувањето на обврската на овие стопанственици кон државата. Мене ми е јасно и сум свесен дека во другите закони е рекурирано тоа право, но сигурно, кога постои во тој закон дека барателот на оваа лиценца мора да ги исполни овие законски одредби спрема државата и при издавањето на оваа лиценца треба да ги поднесе овие документи со кои докажува дека ги исполнува обврските кон државата.

Инаку амандманот што беше спомнат од претседателот на Комисијата исто и јас бев согласен и гласав за него, мое мислење е дека инспекторот кој што врши надзор или треба да го врши надзорот мислам дека се ускратува можноста на еден дел од кадарот кој што го имаме во Македонија, а тоа се дипломираните машински инженери и правниците кои што можеби или по мое убедување ќе одговараат спрема нивното образование да го вршат овој надзор или да бидат републички инспектори за сообраќај.

Јас се надевам дека со овие корекции што се дадени од страна на предлагачите на амандманите, определен дел ќе бидат прифатени со што законот ќе биде доста коригиран и доста поцелосен. Претставникот на предлагачот на законот кој што беше присутен на Комисијата за сообраќај и врски, на забелешките дека имаме определени пропусти на обезбедувањето на издавањето на лиценцата, пред се со поднесување-

то на документите, на кој начин ќе биде регулирано, тој ни даде убедување и на знаење дека Министерството за сообраќај и врски ќе изготви еден правилник во кој што ќе бидат точно наведени овие барања што се дадени за добивање на лиценцата дека ќе бидат во еден правилник дадени со што барателите, а тоа се голем број на транспортери што ги имаме во Македонија да не лутаат од канцеларија во канцеларија, туку тоа да биде малку на одреден начин по упростено односно добивањето на лиценцата да биде што полесно покрај оние тешкотии што постојат со добивањето на банкарска гаранција од 20 илјади германски марки за минимум во зило, што мислам дека е доста позитивно во однос на предлог на законот каде што се бараше депонирање на тие средства во банката, а сега со самото давање на гаранција од банката, мислам дека ќе биде полесно за учесниците во сообраќајот.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор? (Никој)

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам општиот претрес.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Пратеникот Ване Наумовски поднесе амандмани на член 4 0 став 1 за менување на алинеја 2 и на член 71 став 1 за додавање нова точка 14 со кој Владата не се согласила.

Комисијата за сообраќај и врски поднесе амандман на член 83 став 2 по кој Владата не се произнела.

Законодавно - правната комисија поднесе амандмани на член 7 став 1 алинеја 3, член 82, член 84 став 3, член 85 став 1 и на член 93 по кој Владата не се произнела.

III/4.-

Пратеникот Мирко Трипуновски поднесе амандмани на член 55 став 5 за додавање нови ставови 6 и 7, член 90 став 1 за додавање две нови точки 11 и 12 и на член 91 став 1 за додавање две нови точки 9 и 10 по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Хисен Рамадани поднесе амандман на член 32став 1 алинеја 1 и на член 33 став 1 за бришење на алинеите 3 и 5 по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Руфи Османи поднесе амандман на член 2 точка 2 3 и на член 44 став 1 алинеја 2 по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Мевљан Таири поднесе амандмани на член 13 за додавање нов став по ставот 4 , член 33 став 1 за додавање нова алинеја 9 член 40 алинеја 1 и на член 47 став 2 алинеја 1, член 41 став 2, член 43 став 1 и 3 ,и за додавање нов член 44-а по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Атанас Вангелов поднесе амандмани на член 43 и на член 44 за додавање нов став 2 по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Алил Џаферовски поднесе амандман на член 55 за додавање два нови става по ставот 5 по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Теодосие Паунов поднесе амандман на член 7 став 1 за бришење на алинеите 2 и 3 по кој Владата не се произнела.

Пратениците Мерсил Биљали и Абдулади Вејсели поднесоа амандман на член 29 за додавање на нов став 3 по кој Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот на член 7 став 1 алинеја 3, поднесен од Законодавно - правната комисија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

III/5.-

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Со оглед на тоа што тој амандман е во функција на техничко подобрување на текстот, Владата го прифаќа.

СТОЈАН АНДОВ:

Владата го прифаќа амандманот, одиме понатаму.

Отворам претрес по амандманот на член 32 став 1 алинеја 1, поднесен од пратеникот Хисен Рамадани.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Г-дин Хисен Рамадани има збор. А, еве јавува дека го повлекува амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 33 став 1 за бришење на алинеите 3 и 5 поднесени од пратеникот Хисен Рамадани.

Предлагачот на амандманот еве најавува дека го повлекува и овој амандман.

Отворам претрес по амандманот на член 40 став 1 за менување на алинејата 2, поднесен од пратеникот Ване Наумовски.

Молам, кој бара збор? (Никој)

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам претресот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака?

11 пратеници гласаа за амандманот.

III/6.-

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 40 став 1 за менување на алинеја 2 поднесен од пратеникот Ване Наумовски.

Отворам претрес по амандманот на член 55 став 2 за додавање нови ставови 6 и 7 поднесен од пратеникот Мирко Трипуновски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Владата го прифаќа амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 71 став 1 за додавање нова точка 14 поднесен од пратеникот Ване Наумовски.

Молам, кој бара збор? (Никој)

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

Амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака?

6 пратеници гласаа за амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 71 став 1 за додавање на нова точка 14 поднесен од пратеникот Ване Наумовски.

Отворам претрес по амандманот на член 82 поднесен од Законодавно - правната комисија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Отворам претрес по амандманот на член 83 став 2 поднесен од Комисијата за сообраќај и врски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе по амандманот.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали некој бара збор?

Има збор г-динот Мевљан Таири.

МЕВЉАН ТАИРИ:

Да дадам мало објаснување бидејќи сметам дека е направена. грешка при препишувањето на текстот на амандманот, затоа што во Комисијата по исклучок беше предложено, таму каде што нема сообраќаен инженер да може да ја врши должноста инспектор и машински инженер зали правник. Така што јас би го замолил претставникот на Владата да појасни дали некоја друга формулација евентуално би била прифатлива од нив за да со одредена интервенција настапиме во оваа смисла. Ако е прифатено правник, еве ги повлекуваме да биде машински инженер, па да се интервенира само со правник. Ако е прифатливо да настапиме И со таков амандман.

III/8.-

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор? (Не)

Ве молам за секоја консултација може да се побара и пауза.

Дали сега барате збор, после ова, после оваа интервенција на пратеникот.

Има збор г-динот Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Ние бевме во голема дилема и при определбата за тоа дали да го прифатиме или да не го прифатиме овој амандман, ги респектиравме сите околности при кои што се извршува функцијата инспектор во делот на сообраќајот, па според тоа ценевме дека заради потесната специјалност, сепак, за успешно извршување на таквата функција потребно е да има и соодветно специјализирање. Меѓутоа, ако во текот на седницата од оние причини за кои што г-динот пратеник се изнесе се даде амандман кој што ќе го предвиди тој исклучок, дополнително ќе се произнесеме по членот 83.

СТОЈАН АНДОВ:

Ние овде расправата мора да ја завршиме. Значи не го прифаќате амандманот.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Не.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор? (Не)

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам претресот по амандманот. Амандманот го ставам на гласање.

III/9.-

Кој е за, молам да крене рака? 18 пратеници гласаа за.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 83 став 2 поднесен од Комисијата за сообраќај и врски.

Отворам претрес по амандманот на член 84 став 3 поднесен од Законодавно - правната комисија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Отворам претрес на член 85 став 1 поднесен од Законодавно-правната комисја.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот од причини што таквата содржина на амандманот значи доследно спроведување на законската регулатива по жалбена постапка.

СТОЈАН АНДОВ:

Отворам претрес по амандманот на член 90 став 1 за додавање на две нови точки 11 и 12 поднесен од пратеникот Мирко Трипуновски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе по амандманот.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

III/10.-

Отворам претрес по амандманот на член 91 став 1 за додавање на две нови точки 9 и 10 поднесен од пратеникот Мирко Трипуновски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Отворам претрес по амандманот на член 93 поднесен од Законодавно правната комисија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе по амандманот.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Сега минуваме на овие амандмани што дојдоа во текот на седницата, покрај оние што ги прочитав,- пратеникот Газменд Ајдарага поднесе амандмани на член 7 став 1 за менување на алинеја 1 и на член 29 за бришење на став 2 по кој Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот на член 44 став 1 алинеја 2 поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе по амандманот.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

Има збор пратеникот Руфи Османи.

III/11.-

РУФИ ОСМАНИ:

Јас мислам дека амандманот што јас го имам предложено, ако сте имале време и интерес да го прочитате, навистина е интересен амандман и има за цел да не се товарат такси возилата со дополнителни трошоци од минимум 500 марки на возило за фарбање согласно одлуките што ќе ги донесат собранијата на општините во Република Македонија.

РУФИ ОСМАНИ:(продолжение)

Јас мислам дека ние не треба да дозволиме на над 3.000 такси возила се теретат по плус 500 германски марки од причини што и досегашните бои што тие ги имаат не се пречка тие успешно да ја обавуваат таа дејност која ја обавуваат. Јас во моето образложение имам дадено четири аргументи зошто го имам предложено и не би сакал овде да ги повторам. Предлагачот има предложено собранијата на општините да одлучуваат какви ќе бидат боите на такси возилата во секоја општина. Па сега замислете секое собрание може да донесе одлука и да имаме разноликост на бои во целата територија на Македонија и да им наметнеме непотребно на таксистите дополнителни трошоци од по 500 марки. А што тоа значи? Јас мислам дека на сите ни е јасно. Инаку во светот постојат различни пракси, има земји во кои бојата на такси возилата се еднобојни на ниво на државата, има во голем број на земји каде што не се определува бојата на возилото. Јас мислам дека натписот "такси" е сосема доволен да се идентифицираат тие возила дека ја вршат таа дејност.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор?(Никој) .

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

Амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака?(13 пратеници).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 44 став 1 алинеја 2 поднесен од пратеникот Руфи Османи.

IV/2.-

Отворам претрес по амандманот на член 2 точка 23 поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифати амандманот.

СТОЈАН АНДОВ:

Има збор г-динот Руфи Османи.

РУФИ ОСМАНИ:

Накратко само јас ќе кажам дека интенцијата на мојот амандман е да досегашната практика која се состои во овозможување на такси превоз и на комбињата да остане и со новото решение. Јас можам само да кажам неколку факти и аргументи. Имено, во општината од каде што јас доаѓам имаме некаде над 100 такси возила, кои користат моторни возила комбиња и кои комплементарно и многу успешно и ефикасно ја покриваат дејноста на превоз во тие релации во кои не можат да постојат автобуски линии, или тие автобуски линии се неисплатливи од аспект на економијата. Мислам дека ќе направиме голема грешка ако ова досегашно право кое постои со кое досегашно право има голем број на стопанственици што успешно ја обавуваат таа дејност и ќе дадеме непотребен придонес во зголемувањето на бројот на невработеноста и ќе создаваме предуслови за монопол на одредени организации кои претежно ќе го извршуваат овој превоз преку автобуси. Јас молам да се има разбирање од причини што има релации во кои и економски е неисплатливо, но и кога ќе се анализира од аспект на тоа дека комбињата се адекватно економски, бидејќи постојат мали групи на ученици, работници и други граѓани, особено за подалечни населени места во кои не постои никаков интерес економски да се воспостави автобуски превоз. Јас мислам дека министерот во овој случај направи

гаф за што го повикувам Парламентот да го оневозможи и да овозможи комбињата и понатаму да останат како автотакси возила на овие релации.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали некој друг бара збор?

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Разгледувајќи ја содржината на овој амандман пред себе имавме материја која што беше дообработена и со други амандмани. Од таму нашето согледување е дека предлогот на пратеник за дополнување на член 13 кој што се однесува и за оваа проблематика е многу поквалитетно решение во однос на ова кое што беше понудено од претходниот пратеник. Мислам дека не направивме превид туку акцептиравме доволно аргументи за поквалитетно разрешување и организирање на овој вид превоз.

БОРИС ПАВЛОВ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги, јас се придружувам кон амандманот на колегата Руфи Османи, дури и од мене веројатно ќе дојде ако стигне амандманот. Сметам дека треба состојбите да ги гледаме реално. Ние ако ова денес го изгласаме такси превоз, односно автопревоз нема со комби, веројатно дека уште од денеска, односно после 7 дена, или 8 дена штом стапи законот на снага ќе исфрлиме од работа не знам колкав број на луѓе кои се занимаваат со оваа дејност. Мислам дека ова треба да го имаме во предвид и сметам дека комби-превозот треба да остане како таков и ги повикувам пратениците да го прифатат амандманот на колегата Руфи Османи.

IV/4.-

ЌЕНАН ХАСИПИ:

Само една мала интервенција. Образложението на министерот беше дека членот 13 став 4 поефикасно го елаборира ова. Јас мислам дека во членот 13 по став 4 кој што додава нов став 5 е ограничувачки. Зборува за населени места во кои нема организирани автобуси линии. Амандманот на г-динот Руфи Османи токму прецизира места во Македонија каде што работат над 100 комбиња, а има организирано автобуски превоз кој што е недоволен барем по број да ги задоволи потребите на тоа население. Според тоа во овој момент фактички ние само од тој реон ќе исклучиме над 100 превозници кои што поседуваат комбе возила и едноставно тие ќе останат без работа. А имаме организирано автобуска линија, меѓутоа, не е доволна да задоволи околу 120.000 жители кои што гравитираат во околните места кон тој град. Според тоа, би направиле голема грешка доколку не би го прифатиле амандманот на пратеникот Руфи Османи онаков каков што е. Бидејќи во членот 13 е ограничувачки.

ДИМИТАР ТРПЕНОВСКИ:

И јас се приклучувам кон овој амандман од следниот аспект. Во ридско - планинските предели, посебно е значајно што јавниот сообраќај не е во состојба да обезбеди редовен превоз од еден аспект. Од друг аспект треба да дозволиме да постои плуралитет е во оваа сфера, односно ..... јавен сектор малку да го мотивираме да се врши работата, заради тоа што многу се тешки проблемите сообраќајни поготово во ридско - планинските предели, каде што јавниот сектор не му се исплаќа, патиштата не се најидеални, не се најдобри, снежни денови итн., а исто така мислам дека на овој начин и јавниот сектор ќе биде поангажиран во сферата на конкурентноста.

IV/5.-

СЛОБОДАН ДАНЕВСКИ:

Почитуван претседателе, би било добро да го чуеме алтернативното решение на г-динот министер да не правиме турбуленции на оваа тема, ако има министерот подобро решение, бидејќи кака со други амандмани ќе се изрегулира оваа материја. Инаку во потполност го поддржувам амандманот на г-динот Руфи, затоа што доаѓа зимски период и за многу селски месни заедници каде што нема пристап за децата кои се носат со комби ќе биде отежнато и наставата да се изведува. Па би го замолил министерот да го објасни алтернативното решение.

МЕВЉАН ТАХИРИ:

Амандманот кој што е предложен од моја страна на некој начин прави обид да се реши ова прашање. Но, јас ги прифаќам сите овие укажувања кои што се направени досега и мислам дека има потреба од дополнување на амандманот кој што сум го предложил јас со тоа што да се овозможи и во други населени места каде што има потреба од дополнително ангажирање на комби превоз со вакви возила. Така што мислам дека на тој начин би се надминала оваа ситуација, која што многумина ја потенцираа денеска. Евидентно е дека во многу места не може да се покрие целосно и комплетно превозот на патници само со автобуски превоз и дека голема помош граѓаните имаат од ваков вид на превоз. Така што да остане формулацијата"во населените места во кои нема организирано автобуски линиски , градски и приградски превоз, или во места каде што има потреба од дополнително ангажирање на превоз со комбе-возила со 9 седишта." За тоа по барање на населените места, месните заедници би одлучувала општината. Формулација која што во членот 33 е направена. Јас ќе апелирам до предлагачот на законот да

води сметка за оваа. состојба која што јас лично сум ја предвидел, а мислам дека треба. да биде внесена во законот.

Инаку, што се однесува до самиот предлог авто-такси превоз со комбе-возило, лично сметам дека не може да се организира. Авто-такси превоз значи дека влегува патникот, се вклучува таксиметарот и до моментот кога стигнува на местото каде што се симнува се врши наплата. На тој начин со 9 патници, или 8 патници не знак на кој начин би се регулирала , или со листа која што би била одредена од општината. Но, тој превоз во секој случај не може да биде третиран како авто-такси превоз. Тој е посебен превоз на патници кој што мислам дека треба да се остави во надлежност на општината, односно, на градот Скопје, за да ги регулира овие состојби. Доколку е прифатливо, јас ќе интервенирам во амандманот со уште оваа формулација која што ја предложив.

НАУМ СИМЈАНОВСКИ:

Моите размислувања на оваа проблематика се дијаметрално спротивни од предложените амандмани, а во функција на поддршка на комплетниот проект/ законскиот проект од Министерството за сообраќај и врски, бидејќи оваа проблематика, за решавање на оваа проблематика нормално во Министерството за сообраќај се вршени одредени анализи, проекти, видувања за целокупноста на состојбата во овој вид на транспорт. Имено, точно е, познато е дека овој вид на транспорт со помали автобуси се обавува на нивото на Република Македонија но, прашањето е - кое ниво и како е тој застапен. Моментално е организиран како такси-служба што од аспект на оданочување, следење на обемот на овој транспорт не е издржано така што комплетно сега се предвидува нова формулација во самата организираност, а имено тоа е преку

организираност во претпријатија за организирање на јавен транспорт, а за организирање на јавен транспорт во закон- ските решенија во друга формулација на членови е кажано кои се се предуслови потребни за да може да се организира една организација за јавен транспорт и од овој помал обем отколку она што нормално се подразбира јавен транспорт што го гледаме со големи автобуси. Така што комплетна поддршка на законските проекти, а го отфрлам она што се нуди од предложените амандмани.

ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ:

Почитуван претседателе, почитувани министри и драги колеги, кога донесуваме вакви закони мислам дека нема место за компромиси и импровизации. Што би било уште попогубно. Попогубно би било кога би го усвоиле амандманот дека таму каде што нема организиран автобуски сообраќај да се дозволи вакво нешто. Тоа е апсурд. Да може да се контролира. Имаме релација меѓу два соседни града во која што јавниот превоз има три или четири линии во текст на денот. Останатиот период на време го пополнуваат овие превозници. Дали сега ќе треба да ги легитимираме тие луѓе до каде одат, дали скршнуваат два километри од тој магистрален пат, или пет, сметам дека ако сме за пазарно стопанство, ако сме за претприемништво, комби-превозот треба да остане да си биде рамноправен конкурент, а ние однапред да не прејудицираме дека не можеме да имаме увид и контрола во финансиското работење. Сигурно дека треба да има критериуми на исправност на возилата, што е основно, безбедност на патниците, бројот на патници за кои што е регистрирано возилото, да не бидат тоа да launch речеме пренатрупани возила н во тој поглед мислам дека практично ако во другите сфери од стопанството не правиме разлики дали имаме

комбинати гиганти, или имаме мали претпријатија. Комби-превозот е мало претпријатие кое што обавува превоз во јавниот сообраќај. Ако во другите делови не правиме разлики, зошто сега тука ограничуваме дека тој превоз не може да се обавува, може такси превоз да има, може мини-бус, може автобус, а не може комби-превоз. И сметам дека овој амандман и тоа зака рафиниран не таму каде што нема, секаде под потполно рамноправни услови, а државата нека размислува како треба да го собере својот дел на приходи и како да се обезбеди техничката исправност и без- бедност на патниците.

ЈОВАН ЛАЗАРОВ:

Почитувани пратеници, јас исто ценам дека комбе-превозот треба да остане не од бојазност дека ќе останат многу липа без работа, туку од бојазност дека многу наши населени места ќе останат без превоз. Тој превоз е познат во светот и постои. Моето последно искуство беше со такси, односно комбе се превезов од Тел Авив до Ерусалим каде што има и нормален автобуски сообраќај , но има и такси превоз со комбиња кој што дури нешто беше и поевтино. Секале на запад постои и конкуренцијата треба да постои, ако сакаме да имаме пазарно стопанство. А како ќе вршиме контрола, тоа државата треба да си го регулира. Секој треба да си ги плаќа даноците и придонесите за да живее државата.

V/1.- РД/ЉР

РУФИ ОСМАНИ:

Јас само накратко во смисла на дообјаснување на некои работи. Имено, јас мислам дека не би било адекватно решение оваа работа ние да ја оставиме во компетенција на локалните собранија бидејќи во тој случај не правиме преседан од аспект на што. Од аспект на оневозможување монопол на одедени правни лица од оваа дејност кои или не се адекватно организирани или кои имаат вишок на проблеми и понатаму создаваме нешто што е спротивно и на Уставот и на пазарниот амбиент. Јас сум длабоко убеден и од пракса тоа го кажувам дека не е проблем контролата на работењето на овие таксисти, бидејќи проблемот може да биде само од аспект на инструментариум што треба Владата или надлежното Министерство да го постави од аспект на нивна контрола. Многу е јасна работата еве да кажеме поминати километри по час, ве молам, постојат и други јас мислам дека не е редно да ја аргументираме тезата за неприфаќање на овој амандман со аргументи кои беа изнесени. Инаку ќе напомнам ве молам ние мора да имаме грижа и обврска за над 2.000 таксисти со комбина. Се поставува прашањето тие ќе останат без работа, што ќе стане со нивните превозни средства. Немојте ве молам а јас реков дека овој амандман треба да го објаснам. Го има предложено во соработка со Стопанската комора-филијала Гостивар. И од нивна страна иницирам и во еден состанок е предложено дека има потреба од ваков нешто дека комбињата не комплементарно средство, сите ние тоа го чувствуваме во практиката и треба да го дозволиме и понатаму.

љр

V/2.-

НАУМ СИМЈАНОВСКИ;

Реплика на мојот претходник, го поставив прашањето дека ние како Собрание се грижиме за тие 2.000 такси превозници за нивната судбина. Јас би го поставил обратно. Зошто тие 2.00 0 такси превозници не се грижат малку за Буџетот на РМ на адекватниот третман кон државата, за плаќањето на даноци итн. Се дава можноста во овој законски проект тие комби превози да се организираат на начин како што е пропишано со Закон, а не како такси превоз, зашто очигледно преку таа организираност преку такси превоз се избегнуваат во голем износ сите давачки кои се пропишани од оваа држава кон таа дејност.

СТОЈАН АНДОВ:

Дали уште некој бара збор? (никој)

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

Амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака? (53 пратеници)

Дали е некој против? (1)

Дали некој се воздржува од гласање? (6)

Констатирам дека Собранието го усвои амандманот на член 2 точка 23 поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Отворам претрес по амандманот на член 13 за го давање нов став од ставот 4 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ.

Јас објаснувајќи го претходниот амандман се повикав токму на овој амандман и го имав во предвид овој амандман. Владата го прифаќа овој амандман.

V/3.-

МЕВЉАН ТАИРИ:

Мислам дека треба да се усогласиме малку, бидејќи ова што беше изгласано пред малку со овој мој амандман сега што е предложен мислам дека на некој начин доаѓа во колизија самиот закон. Затоа јас сега предложив нов амандман кој што сметам дека ќе биде во согласност со ова што беше изгласано, а тоа е кон населените места да може да се врши превоз на патници со комбе возило со најмногу 9 седишта, сметајќи го и седиштето на возачот, таму каде што ќе се укаже потреба. Ако месната заедница, општината или бил:о кој друг оцени дека имаат потреба од таков превоз да може да се врши таков превоз. Така што јас се извинувам, но го повлекувам овој амандман. И сметам дека би бил во спротивност.

СТОЈАН АНДОВ:

Ве молам да се разбереме. Изгледа интервенцијата на г-динот Таири е задоцнета, претходно со прифаќањето на тој негов текст што беше таков даден амандман, со прифаќањето од страна на Владата стана составен дел на предлогот на законот овде што е даден и сега ако воопшто сака г-динот Таири да интервенира, ќе мора да поднесува нови амандмани итн., или пак самата Влада да се откаже да даде нова измена на тој текст. Инаку ве молам водете сметка ќе направиме закон што има едно решение во член 2, а друго во член 13, ќе биде неквалитетен законот, може би нема да ми го поништи Уставниот суд, но не дали се смеат луѓето. Навистина закон кога се прави материјата мора да се знае што сме намерувале. Затоа имајте во вид направено е едно противречно решение сега со ова прифаќање од страна на Владата и имајте во вид дека таквото решение и едното и другото ќе зборува лошо за сите нас.

До крајот на работата на законот на некој начин тоа да се разјасни и усогласи, затоа што во Законот сега и двете решенија се присутни да се разбереме.

Јас би дал една кратка пауза од 20 минути.

(По паузата седницата продолжи со работа во 13,50 часот)

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Молам за информација г-дине министре, дали се усогласивте со предлагачот на амандманот.

Има збор г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЈ1ЕВСКИ:

Јас мислам, дека нема потреба од додатно усогласување затоа што Владата прифаќајќи го амандманот ја прифаќа содржината на амандманот. Ако подетално се согладаше, станувaше збор за помешани поими на одредени господа, тука, бидејќи она што беше прифатено со амандманот кој што се однесуваше на точка 23 од член 2, тоа се однесуваше на авто таксите, превозот, што е вон линиски и слободен превоз.

Амандманот кој што Владата го прифати се однесува на линиски превоз. Има разлика меѓу вонлиниски и линиски превоз. Оттаму мислам дека и паузата беше непотребна затоа што ние знаевме дека се работи за две различни материи, а штом се различни материите не можат тие да дојдат во меѓусебна колизија по самиот основ дека се различни материи.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Г-дине Таири, во ред. Во ред. Станува составен дел на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 33 став 1 за додавање нова алинеја 9 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

И овој амандман е во контекстот на претходниот амандман е во функција на дорегулирање на линискиот превоз кај овој вид на превозници или субјекти кој што треба да ја обавуваат таа дејност.

Со оглед на тоа Владата го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Отворам претрес по амандманот на член 40 алинеја 1 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Има збор г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Од едноставна причина што оваа материја е регулирана со други закони, цените дека како Влада овој амандман треба да се прифати бидејќи сасмата формулација значи додатно оптоварување на овој закон по тој основ. Значи, Владата го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Отворам претрес по амандманот на член 41 став 2 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Има збор г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа овој амандман.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Отворам претрес по амандманот на член 43 став 1 и 3 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Има збор г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа овој амандман.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Благодарам.

Дали некој друг бара збор? (не)

Го повлекувате, или не барате збор.

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за молам да крене рака.

3 пратеници гласаа "за".

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 43 став 1 и 3 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Отворам претрес по амандманот за додавање нов член 44-а поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе, г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? (не)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за молам да крене рака.

6 пратеници гласаа "за".

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот за додавање нов член 44-а поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Отворам претрес по амандманот на член 43 поднесен од пратеникот Атанас Вангелов.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе, г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Благодарам.

Отворам претрес по амандманот на член 44 за додавање нов став 2 поднесен од пратеникот Атанас Вангелов.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе, г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Благодарам.

Отворам претрес по амандманот на член 55 за додавање два нови став по ставот 5 поднесен од пратеникот Алил Џаферовски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе., г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата го прифаќа овој амандман со оглед на тоа што имаме амандман со иста содржина.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Отворам претрес по амандманот на член 7 став 1 за бришење на алинеите 2 и 3 поднесен од пратеникот Тодосија Паунов.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе, г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор, молам.

Има збор г-дин Паунов.

ТОДОСИЈА ПАУНОВ:

Г-дин потпретседателе, дами и господо, амандманот се однесува на член 7 точка 2 каде што вели превозникот треба најмалку, регистрираниот превозник, да има 40 илјади марки односно противвредност вложени во банка, односно издадено гаранција од банка дека има толку средства. Се прашуваме, дали соседните држави ја имаат оваа давачка, овој издаток, ова вложување, или го немаат. И, инаку реков дека оваа гранка многу недоходовна односно ја следат многу проблеми како гранка, превоз на патници и стока, па уште одозгора ја ставаме да се плаќа некоја давачка, односно ако треба да има два камиона, 40 илјади, 2 автобуса пак 40 илјади, тоа се 80 илјади противвредност да вложи.

Велиме пазарно стопанство, ова стопанство, оваа гранка е обесправена во однос на другите гранки во стопанството на РМ, исто така е обесправена со соседите. Бидејќи нема на кого да се врши превоз

во земјата, односно многу малку, врши во странство. Конкуренцијата во странство е многу јака. Токму во ова време, сега, кога од Македонија нема стока, кога треба да се изнајдува превоз од други земји односно за трети земји да се врши превоз, навистина оваа давачка ќе биде многу голема, особено кога зборуваме за приватно стопанство, особено за трансформација на општествениот капитал, особено за организациите кои што беа на некој начин угледни организации во Македонија во превозот.

Денес кога треба да се приватизираат, се прашувам една организација која што успешно работела во изминатиот период, сега, една година, персоналниот данок не е платен, не се платени обврските према социјалното, пензиското и инвалидското и другите давачки кои требало да ги даде, не ги дало, како би се регистрирало оваа организација. Кој ќе и издаде гаранција, кога инаку нема средства. Така да мислам дека точката 2 би требало засега да се брише, а подоцна кога ќе се создадат услови, за мене можеби и поголема сума кога организациите ќе имаат. Тоа е во алинејата 2.

Во алинејата 3 стои дека треба организацијата да докаже за лиценцата односно пред судот за регистрација дека ги има измирено давачките према заедницата. Не е кажано кој се тие давачки спрема заедницата. Се подразбира. Би требало сите давачки. Кога би требало да бидат измирени, на денот, на регистрацијата, секој месец, на 6 месеци или на годината треба да бидат измирени.

Нешто во точка 4 од членот 12 е спротивно, таму стои ако неисполнува се одзема лиценцата односно регистрацијата на организацијата, ако не ги исполнува, па се подразбира со член 7 односно алинеја 3 и точка 4 од член 12 подразбира дека ако неисполнува после

регистрацијата во еден период од 6 месеци, од по една година, од две години, финансовата инспекција ќе констатира дека давачките не се измирени према заедницата, се одзема лиценцата на транспортната организација. Така да мислам дека соседите Грците, Албанците, Бугарицте, Србите, немаат воведено вакви средства, депонриано, односно гаранции, ние имаме, така да доаѓаме неконкуретно способни на меѓународниот пазар во меѓународното пазарно стопанство.

Реков дека исто така е обесправена оваа гранка од другите гранки. Јас реков како може шпедитерска организација без познавање на јазик, без познавање на документи да може да егзистира и да може без никаква гаранција да биде регистрирана шпедитерска организација, а транспортот да не може.

Исто така увозно извозна организација која се бави со многу поголеми работи да може да се регистрира без ваков депозит додека оваа организација да мора да исполнува. Јас сепак мислам дека треба да има една гаранција, дека е тоа во ред, дека треба да има средства депонирани кај банката, меѓутоа не е сега време токму во ова време да биде и оваа давачка, мислам нека биде нешто подоцна кога ќе биде малку стабилизирано нашето стопанство особено во оваа гранка, сообраќајната гранка.

Реков дека девизни средства како прилив донесува оваа гранка многу повеќе од другите гранки, додека нема, што би требало да има некоја премија за тие средства, меѓутоа нема премија нема ништо па уште одозгора се наложува давачка. Мислам дека спрема овие работници кои се вработени, преку 20 илјади, а егзистираат над 100 илјади граѓани ќе бидеме неправични во однос на другите гранки, и се прашувам поголемите организации кои не ги измириле обврските како би

се регистрирале. Сега да дојдеме во една тешкотија, во едни проблеми, непотребни, да ги воведеме а со овие средства што би создале, тие средства се минимални за РМ, а за организацијата се прилично големи.

Јас благодарам, јас се извинувам што не најдов за време со Министерството да расчи меѓу овие работи, можеби има и други аргументи кој мене не ми се познати, а јас ги изнесувам овие аргументи што јас ги познавам, додека другите кои се непознати можеби н сум во право зошто не предвреме со Министерството не се усогласивме за оваа работа.

Благодарам, се извинувам.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали уште некој бара збор? (не)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за молам да крене рака.

"За" гласаа 28 пратеници.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 7 став 1 за бришење на алинеите 2 и 3 поднесен од пратеникот Тодосија Паунов.

Отворам претрес по амандманот на член 29 за додавање нов став 3, поднесен од пратениците Мерсел Биљали и Абдулади Вејсели.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе, г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? (не)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за молам да крене рака.

10 пратеници гласаа "за".

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 29 за додаваше нов став 3 поднесен од пратениците Мерсел Биљали и Абдулади Вејсели.

Отворам претрес по амандманот на член 7 став 1 за менување на алинеја 1 поднесен од пратеникот Газменд Ајдарага.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-дин Газменд Ајдерага.

ГАЗМЕНД АЈДЕРАГА:

Јас, поддржувајќи односно давајќи го амандманот ќе кажам дека, во одбрана, по мое мислење Владата чини еден превид бидејќи ние го имавме во расправа пред извесно време предлогот за донесување закон за трговските друштва. Во тој предлог основна беше концепцијата дека таму ќе има трговец поединец. Ако може да направам една таква споредба дека таму е предвидено тоа и претпоставувам дека ќе се задржи и во предлог законот тогаш мислам дека тука се прави превид и не се дава можност и овие и оние помалите да можат да се бават со

оваа работа. Ако ние цениме дека сме во период на транзиција, во период кога немаме доволно капитални добра, доволно капитал за обавување на одредени дејности, тогаш мислам дека определбата што беше изнесена од страна на Владата да не се прифати амандманот е неодржлива.

Имаме состојба на голема невработеност, а од друта страна не сакаме да вработуваме. Мислам дека ќе ги натераме луѓето да прават она што не треба да прават, формално да ги соединуваат превозните средства, а практично тоа да не биде така. Зошто да не се дозволува со едно превозно средство во рамките на законот да може да обавува транспорт. Значи, јас ова го предлагам само само за домашен транспорт, а не за надворешен. Надворешен останува со решението што е понудено од страна на Владата.

Мислам дека такви работи не би требало да бидат одбиени, туку напротив да бидат поддржани, да можат луѓето да се бават, да егзистираат, бидејќи такви ни се состојбите. Еве денеска беше поставено прашање на дневен ред, а и она што слушаме на телевизија, за Куманово. Не создаваме, не сакаме сами да создаваме можности луѓето да можат да работат. Затоа ве повикувам доколку цените така како што јас ценам да го поддржите амандманот бидејќи мислам дека држи.

Благодарам.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали уште некој бара збор? (не)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот ш амандманот го ставам на гласање.

Кој е за молам да крене рака?

14 пратеници гласаа "за".

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 7 став 1 за менување на алинеја 1 поднесен од пратеникот Газменд Ајдарага.

Отворам претрес по амандманот на член 29 за бришење на став 2 поднесен од пратеникот Газменд Ајдарага.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе, г-дин Бузлевски.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој бара збор? (не)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласаше.

Кој е за, молам да крене рака.

10 пратеници гласаа "за".

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 29 за бришење на став 2, поднесен од пратеникот Газменд Ајдарага.

Пратеникот Борис Павлов поднесе амандман на член 2 став алинеја 23 по кој Владата не се произнела.

VII/1 ДВ/ЛБ

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Во меѓувреме и пратеникот Мевљан Таири поднесе амандман на член 83 став 2 по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Насер Зибери поднесе амандман на член 13, за додавање нов став 5 по став 4 по Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот на член 2 став 1, алинеја 23 поднесен од пратеникот Борис Павловски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Содржината на овој амандман беше предмет на содржината на амандманот на г-динот Руфи Османи. Со оглед на тоа што овде беше изгласан амандманот, овој амандман го прифаќаме.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Да, г-динот Павлов го повлекува амандманот. Отворам претрес по амандманот на член 83 став 2 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ДИМИТАР БУЗЛЕВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? (никој)

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам претресот по амандманот, и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за молам да крене рака? (6)

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 3 став 2 поднесен од пратеникот Мевљан Таири.

Отворам претрес по амандманот на член 13, за додава&е нов став по став 4, поднесен од пратеникот Насер Зибери.

Овој амандман пратениците го повлекуваат.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам кој бара збор ? (никој)

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

Кој е за молам да крене рака? (69)

Дали има некој против? (1)

Дали некој се воздржува од гласање (1)

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за превоз во патниот сообраќај.

Минуваме на **третата точка** - Предлог за донесување на закон за изменување и дополнување на законот за царините, со Предлог на закон.

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

Отворам претрес по предлогот за донесување на закон. Ве известувам дека комисијата за финансирање и буџет и Комисијата за стопанство предлагаат на оваа седница Собранието да го разгледа и усвои само предлогот за донесување на закон, од причини изнесени во извештаите.

Молам кој бара збор?

ЈОВАН ЛАЗАРОВ:

Почитувани пратеници очекував дека Владата ќе поднесе целосен закон, нов закон за царини кој ќе кореспондира со соодветните закони на земјите на Европската унија. Меѓутоа, веројатно, икало причини поради кои ги предлага само овие измени од кои малку од нив се суштински, повеќето задоволуваат некои тековни потреби.

Денес кога нашето стопанство се бори за свој опстанок, очекував дека ние со овој закон и со другите закони ќе му овозможиме полесно да преживее, бидејќи, да спомнам само еден пример, ако една фабрика набавува резервни делови, вкупните давачки за царина се 41% и 5% данок. Тоа е една ставка која е многу голема, ако имаме предвид дека одржувањето во вкупните трошоци учествува со околу 10%, можеме да видиме колку е сериозно ова прашање.

Јас имав некои лични забелешки околу оној дел што се однесува за фришоповите. Ако се сеќавате уште пред 7-8 месеци поставив и пратеничко прашаше за тие фришопови, еве сега на некој начин стигнува одговорот на тоа прашање.

Исто така кај мене има уште една дилема, не поднесов амандман за тоа, меѓутоа јавно сакам да го изнесам, а тоа е околу оваа жалбена постапка. Имено предвидено е жалбата да се поднесува до министерството за финансии односно комисија која ќе ја формира Министерството за финансии: Меѓутоа ако царината е самостоен управен орган, тогаш второстепена жалба може да се решава од орган кој врши контрола над тој орган. Во овој случај тоа е Владата. Значи по моја логика жалбата треба да ја решава Комисија која ќе биде составена од Владата, а не од соодветното Министерство, иако индиректно Министерството е составен дел на Владата. Меѓутоа ценам дека таа Комисија треба да биде самостојна и да има своја автономија при работата. Во спротивно ќе испадне она, кадија те тужи, кадија те суди.

Околу конкретниот текст, кога ќе дојде расправата, за моите амандмани ќе дадам дополнително објаснување.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор?

ВЛАДИМИР СОКОЛОВСКИ:

Почитуван потретоедателе, почитувани колеги. Јас сакав да. поставам само едно процедурално праша&е .

Предлогот на двете комисии беше законот да оди во две фази, значи денес да не расправаме по предлогот на законот. Мислам дека треба потпретседателот да го постави прашањето, да се гласа, дали овој закон треба да оди одеднаш, денес со предлогот на законот, или во две фази. Сметам дека прво тоа прашање требаше да биде поставена а потоа да се оди по расправа по текстот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Секако дека јас ќе го поставам на гласање, меѓутоа, кога ќе му дојде редот. Јас сега отворив расправа за потребата за донесување на овој закон и ви ги предочив мислењата на двете комисии, ка ги имате во вид при расправата. Јас тоа ќе прашам.

Сега, бидејќи расправаме за тој дел , за потребата од донесување на закон, дали уште некој бара збор во врска со тоа. Значи не сме ја завршиле расправата за да гласаме по предлогот на овие две комисии.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Почитуван потретседателе, почитувани пратеници, околу низа предлози што ги даваме со предлогот за промената на законот за царини ќе дискутираме во текот на оваа расправа. Меѓутоа, од овие неколку интервенции почувствував дека сепак има потреба да објасниме што се работи тука и зошто го предлагаме во оваа форма.

Се работи прво, за предлог за изменување на постоечки за,кон. Тој постоечки закон е донесен од минатиот парламент. Тоа значи дека не е некој закон од не знам кога, туку минатиот парламент го усвои и сега ние предлагаме измени на тој закон. Измени на постоечки закон не одат во фази. Тие се предлагаат и се прифаќаат ли одбиваат во зависност од

тоа што пратениците мислат . Практично не е можно предлог за измени да оди во повеќе фази. Секогаш оди директно. Слушнав имаше доволно и време да се издискутира на Комисиите околу овие работи.-

Бидејќи се поставува прашање дали требаше целосен закон или не, беше поставено прашањето за висината на давачките. Морам да ви дадам барем елементарни објаснувања околу тоа каде тоа и како се регулира. Давачките воопшто не се регулирани во овој закон кој ви го предлагаме. Висината ако мислите на царинската тарифа се регулира во законот за царинска тарифа, тоа е посебен закон и тој многу скоро ќе се најде овде во парламентот пред вас. Покрај тоа имаме и други давачки што како тип на давачки се утврдени овде. Меѓутоа, како висина се утврдени со други прописи. Имате давачка што е данок . Тоа се утврдува кога се дискутира за законот за данок на промет, за акцизи за вкупен приход и н. Значи висината на оптоварувањето се регулира во други прописи, а не се регулира тука. Тука се регулира само до некаде првата за одреден тип на давачки, меѓутоа не самите давачки.

Сега, очигледно е дека Владата оценила дека е оправдано ова барање што го изнесе г-динот Лазаров, за промена на тој систем. Меѓутоа, ако постои нешто што е многу тешко за стопанството, тогаш е тоа нагло менување на системот одеднаш и ние сметаме дека во повеќе фази полесно ќе можеме да ги смениме утврдените проблеми и да дојдеме до онаа сакана ситуација. Дури еве ако речеме дека високи се давачките, со што јас и се согласувам, високи се. Веднаш меѓутоа, ако ги смалиме, ниту стопанството ќе почувствува веднаш подобра ситуација, а пак буџетот не ќе може постепено да се прилагоди и државата ќе ја доведеме во сериозни опасности. Оттука укинување на определена давачка може да оди само со постепено освојување на нови извори за

да не се создаде дупка и тоа мислиме и да го правиме. Така што вие од нас нема да слушнете предлози за зголемување на оптоварувањето, туку ќе слушате предлози за смалување на оптоварувањето. Меѓутоа, тоа ќе оди во еден постепен ред кој ќе може да биде пријатен и за оваа заедничка држава во која егзистира истото тоа стопанство за кое говориме.

Ние овде, фактички, регулираме три битни работи, или предлагаме измена на три битни работи, или јас би рекол дури само две битни работи, ама околу три главни точки се отвори најмногу дискусија за комисиите. Дискусијата најмногу се отвори околу точката каде се исклучуваат повластиците за повратниците од странство за увоз на автомобили. Таа беше дури некаде и доста жестоко нападната. Меѓутоа имаше потоа дискусија и околу таканаречениот член 53, а да објаснам за оние што не ја следат оваа материја.

Во членот 53 се овозможува да се изврши увоз заради извоз. Тоа значи да се увезе репроматеријал или стока денес, да се дооплемени кај нас и потоа во рок од една година да се извезе.

Она што се случи оваа година беше следното, а и други години истата пракса се појавувала меѓутоа не во таков обем. Се случуваше да се направи увоз и кога ќе истекне рокот во кој треба да се направи извозот, увозникот само да ја обавести царината дека не бил во состојба да го оствари тоа и практично да добие кредит многу поволен, бескаматен кредит, место да оди кај банките, од година дена бескаматен кредит.

Понатаму имаме и втор случај а тоа е не само што ќе се извести царинската управа дека не може да се изврши извозот, многу често имаме одбивање да се плати царината бидејќи веќе е дојдена робата, увезена е и потоа се влегува во една многу трајна судска постапка кој е во право, кој не е во право и се добиваат уште додатни периоди на едно

кредитирање на секој кој увезува на овој начин. Очигледно тоа за државата не е добро затоа што се знае како и под кои услови се врши кредитирањето и нема никаква логика давачките кон државата кои не живее државната администрација, таа само со некаде 20% троши а 70% одат на дејностите, се враќаат или за големите проекти, за школство, за здравство, полиција, војска, меѓутоа работи што се битни за оваа држава. Практично сите тие системи, нивната егзистенција била доведена во прашање заради ваков вид на избегнување на овие плаќања.

Сега ние тука ви предложивме смалување на рокот од година дена на шест месеци и многумина со кој дискутирав рекоа дека решението не е коректно. Тие би сакале сосема да се укине. Имаше,и такви а тоа сигурно е неконсеквентното решение. Во западните земји на пример секој увоз се плаќа а при извозот, кога фактички ќе се изврши извозот се враќа царината. Со оглед на тоа што инфлацијата е многу ниска, следната година предвидуваме да биде под 6%, тогаш и не се сериозно оштетени, но ќе го нема овој кредит што на извесен начин без да го имаме во вид, ќе ни се провне. Меѓутоа, сметаме дека стопанството е навикнато со долги години работење, со ваков член 53, едноставно е навикнато на тој систем и дека драстично укинување на таа повластица би било прејако за овој момент. Оттука предлагаме решение на скратување на овој рок, за пред да заврши една буџетска година да може да се види кој извезува а кој не извезува. Има многу луѓе кои тврдеа дека нивниот процес на производство трае подолго од една година.

Господа, да ви кажам, има две гранки во кои процесот на производството трае повеќе од една година. Тоа е земјоделието и бродоградњата. Колку што знам кај нас не се градат бродови, а земјоделието практично не е предмет на овој дел на увозот.

VII/8

Јас, оттука би им препорачал на сите оние што им трае процесот на производството, значи една година кога им е обртот, подобро е да ја затворат фабриката отколку да бараат олеснување по членот 53. Меѓутоа, она што нас не натера да правиме измени е следното: не само што вакви појави на избегнување на плаќање на данок се јавуваат многу често, во 1995 година, за разлика од 1994, каде што исто така беше доста изразена. Таму увозот по член 53 изнесуваше 10% од вкупниот увоз. Во 1995 година порасна на 30% од вкупниот увоз. Тоа значи начинот на кој се избегнува плаќање на данок беше брзо откриен, се рашири и почна многу широко да се користи. Оттука, градејќи една земја во која сите ќе бидат ставени во еднакви услови во која ќе ги заштитиме сите оние стопанственици, сите оние производители кои се однесуваат многу совесно кон своите обврски и кон државата и кои што ако се совесни кон државата и кон сите дејности што ги имаме, на овој начин би биле доведени во полоша ситуација од оние несовесни Мислиме дека навистина погодностите што овој член ги нуди на извесен начин сега треба да се смалат, а со воведување на данок на додатна вредност, тогаш ќе биде потполно нов систем, тогаш веројатно ќе прејдеме на системот веднаш при увозот да се плати , а ако се извезе само да се врати данокот.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ: (продолжение)

Вториот дел многу битен, кој што предизвика и доста расправии беше околу т.н. фри-шопови или слободни царински продавници. Тоа беше еден систем кој што не беше докрај решен и за кои што се подигна и доста гласна дискусија и во јавноста и во парламентот околу тоа дали е тоа во ред, дали не е во ред, на кој начин се добиваат дозволи за тие царински продавници. Владата застана на стојалиште дека фактички доделувањето на дозвола за отворање на слободна царинска продавница треба да биде сосема транспарентно. Ќе мора да биде еднакво понудено на сите и заради тоа се одлучивме да предложиме на овој парламент отворање на слободни царински продавници преку концесии кои што ќе бидат доделувани со јавно објавени конкурси, натиревари каде што сите ќе бидат присутни и во зависност од цената, која што ќе ја понудат за добивање на концесијата ќе бидат доделувани правата на таа концесија да се користи. Се разбира во членовите е предвидена и постапката детално и предвидени се условите кои мора да бидат задоволени за некој да добие концесие. Тоа се двете основни измени, другите се донекаде дотерувања, избегнувања на некои двојни толкувања, нејаснотии итн., што предизвика, иако мислам со финансиски ефекти не е многу голема меѓутоа многу значајна е измена како воведување на еден нов морал во оваа држава, дискусијата околу колите на повратниците.

Имено, во досегашниот царински закон ослободени од царини беа оние кои што ќе дадеа потврда дека конечно се враќаат во земјата. Трагичната последица во праксата е дека огромен број наши граѓани, кои што никогаш не биле во странство возат автомобили кои што се купени со такви потврди, а тие потврди се исто така купени со 1000 марки. Имено, се случува некој ќе дојде, ќе даде изјава ќе го купи аутото, ќе го

регистрира на свое име и потоа му го отстапува на друг. Една појава која што е многу раширена во нашата земја. Мислам дека во овој општ тренд навистина на создавање на една правна држава во која што злоупотребата како начин на живеење ќе биде прогнан, апсолутно треба да се укине ваков тип на повластица кое што само служи како елемент на злоупотреба.

Имаше дискусии кои што говореа дека ова е водење на политика против повратниците, меѓутоа најголем дел од тие луѓе кои што одат по странство фактички не се враќаат.

Второ, денеска ние веќе имаме давачки кои што се апсолутно приближни на нивото на давачките во другите земји, западните земји, а постепено ќе се приближиме до вкупните давачки кои што важат во Европската економска заедница. Тоа ни е зацртан план особено кај колите, така што нема потреба сега да се даде додатна повластица заради тоа што давачките кои што во земјата треба да се дадат, практично ги приближуваат цените на возилата со сосема минимална разлика со оние во западните земји.

Оттука, како систем нас менување на законите кај нас се јавува една црта која што постојано ја следиме а таа е: поедноставување на системот, избегнување на исклучоци, избегнување на повластици, туку едноставно релативно чист и некомплициран систем. Често пати се спремни да прифатиме и пониско оптоварување меѓутоа да нема потреба од администрирање, административни решенија кои што на едни му даваат право, на друг му зимаат право. На оној кој што е премногу снаодлив му даваат можност да живее без плаќање на давачки, а на оној кој што си оди строго по закон практично да мора да плати.

Се постави уште едно прашање за кое што сакам да проговорам. Се постави прашањето околу тоа дали Владата треба да формира комисија која ќе го контролира спроведувањето на овој закон, или Министерството за финансии.

VIII/3.-

Министерството за финансии е одговорно за собирање на приходите на буџетот, меѓутоа, приходите на буџетот се собираат пред се на две основни локации и ги вршат две основни институции. Управа за јавни приходи еден и царинарница 2.

Во царинарницата се собира поголем дел од приходите на Буџетот отколку &што е тоа во управата за јавни приходи. Тие приходи што ги собира царинарницата се двојни. Еден дел од нив спаѓа во даночни обврски, другиот дел спаѓа во царински обврски. Вие не можете да очекувате кој што е одговорен да ја спроведе онаа политика кој ато Вие сте му ја дале во задача со законите ако нема можност да контролира како се прибираат приходите во буџетот. Со ова не е нарушена самостојноста на институцијата, затоа што останува и понатаму, Вие можете и да оцените колку било рационално така да се донесе, или нерационално, нема царинска управа која што не е во склопот на Министерството за финансии, меѓутоа, изборот на директорот практично го врши ова Собрание и во таа смисла нема никаква промена. меѓутоа, не може никој да стане на оваа говорница и да бара било каква политика или одговорност ако немаме елементарна можност да проконтролираме како се спроведуваат законите, како што инаку ние како Министерство ги предлагаме и за кои што практично ние сме одговорни дали се спроведуваат или не. Тоа е елементарен организационен пристап на оној кој што е одговорен за судбината на даноците да мора да може и да го контролира начинот на мирното прибираше. Оттука мислам дека кога ќе се погледа суштината не постои колизија со она што треба да биде и како треба да биде.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Господинот Поповски бара деловничка интервенција.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

За оваа незгодна ситуација во која се најде Собранието ќе се изјаснам и јас со гласање, но сакам да поставам едно деловничко прашање до надлежните служби и функционери во Собранието. Практиката којашто можеме да ја установиме денес може би во иднина негативно ќе се одразува врз работата на Собранието.

Денеска, Владата ни сугерира дека нема правна основа ова Собрание освен во една фаза да гледа закони. Ние донесуваме денеска закон, дали е тој закон за измена и дополна на друг закон, или е закон тоа е сосема поинаква работа. Ние денес гласаме за закон. Владата ни сугерира дека ние немаме правна основа кога се работи за закон кој се изменува или дополнува друг закон да одиме во две фази. Јас не го сврзувам тоа со овој конкретен закон, меѓутоа мислам дека деловнички треба да се расчисти оваа работа од надлежните служби за да знаеме дали ние имаме правен акт во оваа држава и во Собранието со кое сме ограничени да одиме во онолку фази во колку ни пропишува Деловникот на Собранието на Република Македонија.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Не е спорно. Секој пратеник, министер овде има право да говори од говорницата што мисли во врска со предметот што е на дневен ред. Собранието одлучува само со гласање. Сугестијата на Владата, или предлогот можеме и да го прифатиме и да го одбиеме. Ние ќе одлучуваме со одлука, а правното прашање дали треба или не треба тоа пак е во рацете на пратениците дали ќе го почитуваат тоа мислење на Владата.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Од Владата ни е сугерирано дека е правно невозможно ако се работи за измена и дополна да одиме во повеќе од една фаза. Дека тоа

е пропишано со некои правни акти кога е невозможно. Јас прашувам дали деловнички е исправно ние да прифатиме дека правно сме ограничени да одиме кога се работи за закон за измена и дополна во повеќе од една фаза. Односно прашувам дали Собранието има правен акт врз основа на кои мора да се ограничи за измена и дополна на закон да оди само во една фаза. Од таквото толкување ќе произнесе нашето гласање за кое вие господине потпретседателе сугериравте на почетокот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Бидејќи јас претседавам г-дине Поповски да ви одговарам дека не сме ограничени деловнички.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Тоа го барам, затоа што Владата сугерира дека сме ограничени

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-динот Трипуновски.

МИРКО ТРИПУНОВСКИ:

Почитуван потпретседателе, колеги пратеници. Ќе го подржам излагањето на министерот Миљоски но ќе изразам резерва само на објаснувањето на член 53 каде циклусот на производство се ограничува на шест месеци. Сигурно од производство на влакно до производство на готово одело е потребен и подолг период, па сигурно он ќе го прифати тоа како амандман кој квалитетно ќе го подобри текстот.

Во образложението на овој закон стои дека донесувањето на овој закон не е сложен ниту обемен закон. Но сепак, ако е во прашање необемен закон измените што се предлагаат не се едноставни, туку сложени поради тоа следново ќе го изнесам.

Прво, отворањето на слободните царински продавници како дејност од јавен интерес и дали државата е задоволна само со приходот што го остварува како девизен прилив без данок на промет и без царини.

Може сето тоа сигурно да се даде на концесија бидејќи станува јавен интерес. Неопходно е во предлогот да се пропишат поцврсти критериуми за условите за добивање на концесија. Особено условите каде што се говори за деловен углед. Деловниот углед е мерлива категорија иако некој сакаа да кажат дека не е. Преку тој деловен резултат што го остварува, добивка во текот на неколку години, број на вработени во фирмата и друго сигурно се мерливи показатели за да се остари тоа.

Второ, во врска со надзорот на спроведуваше на законот Владата предлага законот да се дополни со нова глава која определува надлежност на Министерството за финансии да ја врши таа активност. Дополнувањето на законот со вакво решение правно е неодржливо од следни причини: За спроведување на законот за царини или за надлежноста во областа на царините во Република Македонија постои и функционира самостоен орган на управата .- царинска управа, која со својата работа е одговорна пред Владата. Исто со законот за органите на управата член 19 е определена надлежноста на органите ни државната управа при што основните задачи каде што се пропишани на органите на државната управа и нивната конкретна надлежност. За предложената нова глава на надзорот на Владата излегува од рамките на Уставот и на претходно наведените закони за органите на управата и царинската управа не предлага никакви измени и дополнувања, сигурно се потребни.

Трето, измената на член 307 од Законот за царини за надлежноста за водење на прекршочната постапка и за решавање на царинските прекршоци заради усогласување на одлуката на Уставниот суд сметам дека не е во согласност со Уставот на Република Македонија. Со член 13 од Уставот произлегува дека за казниви дела треба да решаваат судовите, а не органите на управата, како што се предлага во овој закон. Во прв степен царинската управа а во втор степен. Министерството за

финансии. Колегата Лазаров го кажа малку поинаку. Во врска со овој проблем за кој сметам дека е од системски карактер постојат одредби уште во еден закон, Законот за царинска управа.

Во тој закон и натаму опстојуваат одредбите според кои за прекршоците во прв степен одлучуваат царинарницата, а во втор степен царинската управа.

Владата на овој закон тука не предлага измени и доколку се усвојат решенијата од законот за царини во врска со прекршоците се поставува прашање кој закон ќе се применува. Законот за царини или Законот царинска управа. Сигурно г-динот Миљовски ќе има свое образложение бидејќи во претходното образложение слушнавме кои елементи се во тоа. Во секој случај сметам дека прекршоците како казниви дела од прв степен треба да ги решаваат основните судови, втор степен овие што се во тек на избор апликационите судови. Како што овие судови ќе решаваат за другите прекршоци од другите области. Сметам дека е сериозно прашање ако се залагаме за владеење на судството и правото. Во тој однос сметам дека овој закон т.е. измени на Законот за царини денес да прифатиме а да ја задолжиме Владата за- едно со измените на царинските тарифи да ни подготви целосен закон за царини.

ЉУБОСАВ ИВАНОВ:

Јас сфатив дека дискусијата за измените и дополнувањата на законот завршиме, а тука се отвори расправа околу тоа дали за овој закон треба да оди во две фази или не. Така да јас сега станувам после излагањето на министерот за финансии г-дин Миљоски кој предложи законот да се гледа само во една фаза од причини што се работи за измени и дополнувања на Законот, а читајќи го законот и предлогот од Вадата тоа значи од Министерството за финансии причините да се гледа овој закон во една фаза се други. Со оглед на тоа. што не е во прашање

сложен ниту обемен закон Владата согласно член 316 став 1 од Деловникот на Собранието на Република Македонија кон предлогот за донесување на Законот поднесува и предлог на овој закон и предлага по него да се расправа на иста седница на Собранието. Според тоа, што кажа потпретседателот на Собранието ние тука треба да одлучиме дали треба да расправаме во една или во две фази. Еве од кои причини јас предлагам да се расправа во две фази.

Една од главните причини е таа што и покрај тоа што се работи за измена на еден закон кој го донесовме 1993 година, се работи за многу значајни измени. Овој закон спаѓа во т.н. стопански закони и значајни закони за развојот на стопанството. Иако овде беа набележани повеќе причини јас ќе се задржам само на член 53.

Сега ние како држава, како Влада и како парламент треба. да видиме кој е нашиот развоен пат во годините што ни доаѓаат. Дали ние имаме таква индустрија која што ги поминала почетните оази на развојот, па таа индустрија ќе развиваме индустрија која ќе биде нетрудо интензивна. Значи, индустрија во која што ќе има малку вработени, високи технологии, автоматизирани процеси, или ќе развиваме индустрија во која што ќе ни биде основната цел вработување на невработените.

Јас мислам дека сме ние во онаа фаза во која што поминал Тајланд, Сингапур, Јужна Кореја и тн.. Ние мора да ги развиваме и понатаму трудоинтензивните гранки и да мора да ги развиваме оние дејности кои ќе вработуваат работна рака. Тоа значи таму каде што треба човечки труд, таму каде што не можат високи индустриските земји понатаму со вложување на тој труд да произведуваат евтини производи, ние ќе мора да се занимаваме се уште со таков развој за да обезбедиме и профит, и средства за да можеме да идеме во развој на посложени технологии. Тоа е патот низ кои поминаа многу земји на далечниот исток,

а многу земји и во Европа. Според тоа ако е тоа така тогаш член 53 треба да биде многу поеласстичен и многу поприфатлив за да може практично да се примени во производство на производи кои што би се доработувале, кои што би се монтирале, во кои што би бил воглавно вложен човечки труд.

ЉУБИСАВ ИВАНОВ: (Продолжение)

Кои би се извезувале во развиениот свет каде човечкиот фактор е значаен. Спрема тоа, ние зборуваме за една фундаментална работа која бара многу проучување. Гледате, кога го донесовме Законот за акцизите и данокот, измените на Законот за данокот се направија огромни проблеми во неговата примена. И ден денеска има големи проблеми. Една грешка која би ја направиле во брзо донесува&е на еден закон таа се чувствува во работата во стопанството и таквите грешки не би требало да се повторуваат, затоа ова бара многу поши- рока елаборација, тука треба многу подетално да се гледа во коморите и во големите работни организации во разни еснафи да се слушнат мислењата повторно на комисиите и овој Парламент низ една поопстојна дискусија да го донесе.

Само погледнете преземени се страотни казнени мерки за неисполнувањето на овој закон. Една од тие мерки е доколку робата не се извезе во определен рок, тоа значи во рок од 6 месеци, а кој работи во стопанството знае и дека најцврстите договори кога ќе се направат, па тие во реализацијата не се остваруваат. Може ова што го кажа министерот Миљовски на овој начин да обезбедува кредитирање од 6, 8, 10 или 12 месеци, но државата има други инструменти тоа е да ја наплати царината на крајот со некоја камата која е адекватна на каматата на висината на инфлацијата.

Според тоа, во сите сегменти ова се значајни измени, тие не претставуваат вака земено, по број на страници, меѓутоа, по својата тежина тие се големи затоа јас предлагам во две фази да се расправа за овој закон.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор господинот Тантаров.

ВЕЉО ТАНТАРОР:

Почитувани пратеници, го слушнав мислењето на господинот Јане Миљовски во врска со донесувањето на Законот за изменување и дополнување на Законот за царините тој покрај другото, рече дека овој закон нема да се одрази тешко на нашиот аграр. Меѓутоа, јас не мислам така и ќе кажам дека токму некои дупки што се во овој закон му нанесоа големи штети на нашиот аграр.

Законот за царините што е донесен во 199 3 година нема само технички грешки или испуштени зборови, така се вели во причините со кои се бара да се донесе измената на овој закон, туку е закон кој за некој е мајка и татко, а за некој очув и маштеа. Некој низ големите законски дупки на Законот за царини трупа басновловни богатства или градат, на сметка на други, убави перспективи, а други пропаѓаат и не гледаат никаква иднина во системот што сега го градиме. Во редот на оние кои заради несфатливите законски регулативи на Законот за царините настрадаа и натаму страдаат и се наоѓаат во безизлезна состојба се нашите земјоделци. Изгледа само јас мора да зборувам за овие земјоделци. На ним постојниот закон за царини им носи две големи неправди. Може и повеќе, но ќе ги кажам само двете големи неправди.

Прво, нашите земјоделци се единствени земјоделци во Европа кои за увоз на репроматеријали, земјоделски машини и резерви делови што не се произведуваат во нашата држава се натерени да плаќаат големи царини, државни даноци и такси за некои стоки, верувате или не, достигаат дури и до 45% од вредноста на стоката што се увезува.

Второ, додека за увозните репроматеријали, машини и резервни делови за оваа механизација земјоделците плаќаат како што реков, високи царински давачки со благослов на Законот за царините се увезува храна за која и покрај тоа што таа храна се произведува во нашата држава не се плаќаат царински давачки. Без плаќање на царински давачки денеска се увезува пченица, јачмен, пченка, тутун, домати, компири. Без плаќање на царина и царински давачки или со плаќање на таканаречени симболични царински давачки се увезува месо, млеко, млечни производи, шеќер,брашно, масло и друго. Се увезува се и сешто, а нашето селско стопанско производство е оставено да пропаѓа, земјата да не се ора за жал на Македонија по 25 години од големите емиграции и миграции селата повторно ги тресат познатите раселувачки househ тресki.

Почитувани пратеници, увозот на храна за која не се плаќа царинска давачка е регулирана со Законот за царините. Со овој закон нашите фабрики, компании, претпријатија, бизнисмени имаат право да увезуваат суровини и репроматеријали без да плаќаат царински давачѕж со исполнување само на два услови.

Прво, да ветат или да се заколнат во чесен партиски збор дека стоката што ја увезуваат без плаќање на царински давачки во целост ќе ја употребат за производство на производи што се наменети за извоз.

Второ, дека таа стока во рок од една до три години од денот на увозот на тој наводен репроматеријал ќе ја извезат надвор од нашата држава. На ваков начин без плаќање на царински давачки се увезува пченица, шеќер, тутун, јачмен и да не бројам други производи. Кој, како и колку увезува од овие производи и како ги исполнува царинските обврски за извоз е голема. Ресорните министри не сакаат да кажат ни збор понатаму за оваа извозно-увозна игра со храната. Зошто? Зошто ваквиот

увоз на суровината за храна се чува како тајна што е поголема и од нашата државна тајна за тоа кој се од нашите чауши ги зедоа во изминатите четири години заробените штедни девизни влогови. Годинава, господа пратеници нашите земјоделци, жал ми е што не е тука министерот за земјоделие, ожнеаа околу 40 илјади вагони пченица, но и по пет месеци од жетвата на оваа култура до сега не се откупени ниту 18 илјади вагони пченица. И нешто друго. За овие количини освен премијата од два денари другите парични средства се- уште тешко доаѓаат до нашите земјоделци. На прашањето зошто не се откупени сите 40 илјади вагони пченица при постоење на таканаречена сега веќе за некои во нашата држава "добра цена" за оваа култура со која со кило пченица може да се купи две кила јачмен или две кила пченка и зошто откупната пченица се уште не е исплатена има само еден одговор. Затоа што пченицата што се увезува како суровина за производство на брашно за извоз за која не се плаќаат царински давачки се употребува за производство на брашно и леб за потребите на нашата држава. Затоа домашната пченица остана неоткупена и се уште не исплатена. Дали може нашата Влада да ги демантира овие тврдења? Може Владата да каже кои компании, бизнисмени или мелнички индустрии вршат ваков увоз на пченица. Дали Владата има увид во состојбите со увоз на пченицата и она што требаше да се реализира на планот на извозот на таа увезена пченица. Дали може Владата да каже за колкави количини се платени царински давачки. Морам денеска да кажам една друга вистина. Додека нашата пченица стои се уште неоткупена се уште неисплатена на Митровден нашата Влада донесе одлука за увоз уште на 5 илјади вагони пченица. Жал ми е што денеска не е тука министерот за земјоделие да каже дали тој ја поддржа оваа одлука. Навистина, ако и овој министер гласаше за одлуката да се увезат пет илјади вагони пченица сигурно во

името на оние чесни земјоделци што денеска страдаат и чекаат да се продаде пченицата не би требало понатаму да стои на оваа функција.

Господа пратеници, оваа игра со увозот на пченица на некој му носи дебело богатство и затоа и натаму се игра. И во овој месец фрчат големи камиони низ нашите патишта со пченица од Србија и другите држави околу нас. Меѓутоа, господ нека ни е на помош до каде ќе стигне ме со оваа политика кон домашниот леб.

Понатаму, низ ваквите дупки на законот за царините се провираат илјадници вагони со увозен шеќер. Шеќерот што се увезува како суровина за шеќерни производи за продажба на странските пазари за кои исто така, не се плаќаат царински давачки покрај за оваа намена на големо се тврди дека се продава и како конзумен шеќер. Наместо во казаните за доработка во разни шеќерни производи за извоз завршува на домашниот пазар како артикл за широка потрошувачка. Дали има некој што може да рече дека не е така? Добрите познавачи на производството и прометот на шеќерот велат дека ваквата недозволена трговија со шеќерот носи најслатка заработувачка во Македонија. Зошто да не кога тоа законот му дозволува и нема контрола каде завршуваат ваквите контингенти на увоз на шеќер.

Господа пратеници, ако увозната пченица го стопира откупот и исплатата на домашната пченица и ги намали сеидбените површини со оваа култура за идната година, увозот на шеќер за кој не се плаќа царина тешко го погоди домашното производство на шеќер и шеќерна репа. Во Битолската шеќерана стојат неоткупено околу 700 вагон бел кристален шеќер познат насекаде, а бидејќи нема откуп за овој шеќер, 6 илјади вагони со шеќерна репа се уште не се исплатени, за жал не е платена ниту премијата на оваа култура. Без пари не може да се оди никаде.

Со вакви и слични судбини се зафатени и сончогледот, јачменот, месото и други култури. Увозот на масло за јадење во неограничени количини го избрка и сончогледот од нашите ораници. Приватните земјоделци од битолска општина со години на ред произведуваат по 6 до 7 илјади тони сончоглед. Годинава, нема да верувате, собраа само 389 тони или 20 пати помалку од просечното производство на оваа култура. Битолскиот комбинат собра над 7 илјади тони сончоглед, меѓутоа, се уште нема земено ни скршена пара. Дали може некој од нашите министри да каже што станува со откупот на сончогледот, кога ќе се плати или кога ќе се плати шеќерната репа. Сигурно ако каже ќе каже дека ќе се плати тогаш кога ќе заврши увозот на масло и увозот на шеќерот.

Од овие причини сметам дека предлогот на пратеникот Трипуновски беше во ред денеска да го прифатиме овој закон, меѓутоа што побрзо Владата да понуди еден закон со кој ќе бидат отстранети сите овие неправди за кои зборував. Повторно велам дека не се согласувам со мислењето ан министерот Миљовски дека овој закон не го упропасти нашето земјоделство.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор господинот Стојановски.

ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ:

Господине потпретседателе, драги колеги, почитувани пратеници и почитуван министре, ќе морам да реплицирам на некои ваши констатации дотолку повеќе што се сметам за покомпетентен без оглед на вашата позиција затоа што се работи за технолошки процеси се работи за технологија за производство која што, претпоставувам не е оваа специјалност, а имате можности и прилики да ја осознаете.

IX/7

Имам причини за едно вакво настапување затоа што се работи за едно привидно фризирање на постојниот закон за царини со можни долгорочни негативни последици, се разбира, по она што значи фундаментално производство, фундаментално стопанство, а не значи некој промет некое мешетерење и некое живуркање од денес за утре. Ако ние овие денови сме охрабрувани од сите страни дека во идната година стопанството треба да очекува одредена релаксација, а што би значело поповолни услови за стопанисување не би се согласил дека овој потег ќе биде една добра новогодишна честитка која ќе го навести тој долгоочекуван период ан релаксација и заживување на производството. Ако сме свесни дека сега ако конечно сите се освестивме дека и кон северниот сосед и кон сите ќе имаме легален извоз со сите правила на игра и на однесување кои важат во Европа и во светот, сметам дека состојбите ќе бидат уште посложени, а овие законски одредби ќе можат да внесат уште понеповолни услови на стопанисување.

Пред се онаа ваша интервенција дека тешко на она производство кое треба да затвори капитал од 12 месеци. Тука ќе дадам два одговора а тоа се дека секој би бил среќен ако може во тоа базично производство да има обрт на капитал кој може да го има трговијата или банките сигурно дека секој стопанственик би бил среќен ако може да произведува за познат купувач секогаш и ќе биде најсреќен ака може во секој период на време да се снабди по најповолни цени на неопходните репроматеријали,. Треба да разбереме дека постојат и берзански производи кои се купуваат само во одредени периоди на годината на светските пазари кога понудата е најголема и кога цените се најповолни. Се со една логика да се добие што поконкурентен производ и тоа зголемен дури за 30% за да има третман на извозен производ.

Една лоша организираност во тој поглед. Една несинхронизирана активност може да доведе дури претпријатието практично да плати царина и на стока која не ќе ја извезе, а ќе остане за домашен пазар или едноставно во магацините. Значи добрите желби, добрите навики и манири на добри стопанственици често пати можат да бидат и контра-продуктивни и да се вратат како бумеранг.

Да не должам повеќе се работи за оние најголеми комбинати од текстилната индустрија, но ништо помалку нема да го чувствуваат од дрвната индустрија, металскиот комплекс особено оној комплекс кој има амбиции и кој се прилагодува на светските барања да произведува опрема тоа што е барано и кое претставува последен модел, модел на финализација на едно производство.

ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ: (Продолжение)

Исто така сметам дека нема да бидат многу среќни со ваквите промени и градежниците. Да не заборавиме, да не заборавиме, фијаското кој што го доживуваат, кој што не можат да се осознаат нашите најголеми градежни претпријатија што работеа долго време во Либија, Ирак, со се она што ги задеси, да останат таму извозни артикли, таму да остане не наплатен долг, за кој што немаме информации, дека оваа Влада и дека оваа држава прави некои особени напори тој долг практично да се поврати. Замислете Вие, спомна тука еден мој почитуван колега, кој е тој што не сака костумот да се произведе за еден месец. Меѓутоа, волната не само во Македонија, и во цела Европа и во светот се увезува од Австралија, во контингенти, во големи количества, за да се постигне сразено по поволна цена и најчесто еднаш до два пати годишно. Сето она што значи комплетно производство како што е Тетекс, Тетекс е почитувани колеги и господа во своето производство една симфонија. Една складност, од волна да се произведе предиво, да се произвеле ткаенина, да се произведе трикотажа и да се произведе конфекција и тоа тешка конфекција. Повеќето од Вас денеска многу овде изгледаат прекрасно затоа што имаат прилика да носат костуми и капути од Тетекс. Не го споменувам ова случајно, не е за смеење, туку за да го поврзам вториот аргумент што значи помошен материјал, што значат репроматеријали и што значи енергија, господо! Енергија, која што во некои амандмани се предлага да се избегне. Базичната текстилната индустрија се зависни од енергијата, а тоа во конкретните случаи значи увозниот мазут и делумно нафтата. Нема текстилно производство без голема потрошувачка на енергија за таа волна да ги помине сите фази од перење, пред перење, преработка, доработка, а претура и т.н. и т.н. Се она што значи една подлога за да се добие финален квалитетен

производ.

И на крајот она што го реков, максималниот квалитет, мора да го дадат парните пегли, парните преси кои што се голтачи на технолошка пареа. И сега во услови овој производ да ја зголеми својата вредност за 30% во тоа мора да бидат вградени и другите компоненти кои што за неупатените изгледаат можеби некоја фикција или некоја непозната работа, а тоа е едноставно амбиенталните или едноставно условите на работа за да може тој производ да биде извезен. Ако тие хали не бидат добро затоплени, а во најголемиот дел од овие производни репро целини точно се оди кон таа крајна финализација, што ја нагласив пред малку, практично работната снага учествува со некаде 10%. Често пати имаме пазично само 5%. Значи тие 30% мора многу внимателно со една многу современа технологија да се постигнат за да може практично да не се влезе во загуба.

Според тоа да бидеме начисто, ако сакаме и тоа малку стопанство што го имаме текстилот, дрвната индустрија, преработка, градежништво, металниот комплекс, алумина и она другото, што се уште значи едно вработување, огромно, да ја сведеме оваа граница на 6 месеци и за оние не упатените и за јавноста еве уште едно појаснување. Тука не се работи за избегнување на некое не плаќање и за можности нешто да се прокријумчари. Се работи за периодот кога треба во кој треба да се изврши таа проверка, таа контрола, дали тие суровини и репроматеријали биле наменети за извоз или не. Ние тука многу пати па и денеска чувме на некој начин една загриженост и во претходниот закон, како да се соочиме со оној што популарно го викаме корисен шверц или корисна манипулација . Тоа се проблеми на управата, тоа се проблеми на Владата, нека презема мерки, нека санкционира, нека контролира, а ние да оставиме производството да произведува, а велиме да извезува. Како ќе извезува ако ние денеска ги прифатиме овие измени

во законот. Се спомнаа автомобилите на луѓе на кои што им е дадено тоа право. Зашто на тие корисници на тие бенефицирани царински режими не им се ограничи правото на отуѓување на автомобилот што ќе го увезе за свои потреби. Да не ја повториме грешката господо што ја направивте со распродажбата на становите, за која што немам ништо против, но ние не ограничивме дека тие станови не смеат да се отуѓуваат. Тие станови преку ноќ добија петострука и десетто струка зголемена вредност и најголемиот дел од тие станови, господа се претворија во деловен простор. Имате искуства негативни и позитивни, Ве молам користете ги и во идните вакви предлози нека се преземаат одредени ограничувања, а не ограничувања кај оној што ги оставил коските во странство , да не може да набави автомобил, она што значи негово право, но нека се ограничи правото на злоупотреба и правото на трговија. Во таа смисла во името и на Комисијата за стопанство каде што сите од ред сме стопанственици и нашата желба и нашиот заклучок беше од овие причини да се поразјаснат овие елементи, што е тоа суровина, што е тоа помошен материјал, што е технолошки процес и овие измени на Законот да одат во две фази.

Ако претставникот на Владата, ако министерот ги прифати овие наши сугестии, со оние претходно изречени, тогаш прифаќам и денеска практично да го усвоиме овој закон, што би значело минимални измени, во оние сектори каде што сите сме согласни дека не држат. Не држи три години да биде рокот за извоз, како што рече министерот, тоа беше во бившата Југославија, наменето за извозот на бродови. Тука може слободно тој рок да се ограничи на една година.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-динот Панче Насев.

X/4.-

ПАНЧЕ НАСЕВ:

Почитуван потпретседателе, почитувани министри и колеги, бидејќи мојот колега многу работи кажа што сакав јас да ги кажам, само накратко јас исто така некои работи ќе повторам. Најверојатно г-динот министер има право кога зборува за некои злоупотреби во спроведувањето на досегашниот закон за царини, веројатно тоа е вистина, веројатно му треба и побрзо полнење на буџетот, и тоа веројатно е вистина, меѓутоа, ако е тоа така, не значи дека сите што работат со увоз треба да сносат консеквенции, ако некој го прекршуваат тој закон. Тие што го прекршуваат законот тие треба да сносат консеквенции, а не целото стопанство.

Сакав да напоменам дека во последните 2-3 години, законите што ги носиме во врска со стопанството, се повеќе и повеќе го товарат стопанството. Да тргнеме од боловањето. Пред неколку години боловањето до 30 дена го сносеше фирмата, а над 30 дена државата. Сега до 60 дена боловањето го сноси фирмата. Порано големите колективи имаа дел за инвалиди, мали погони и имаа разни олеснувања. Со последниот закон ги укинавме тие олеснувања. Со данокот на промет, треба данокот да го платиме однапред и ако стоката не е продадена. Сега со членот 53 треба да плаќаме царина ако извеземе за 6 месеци, а не за година, така што последните неколку години постојано одиме на штета на стопанството а велиме дека сакаме да го релаксираме стопанството и да му дадеме жив за да може да живее и да ја^преживее оваа тешка ситуација. Јас не знам, јас синојка кога:.гледав телевизија, богами се исплашив. На секое место штрајкови, стечаи и т.н. Замислите конфекциите во Македонија скоро 50% се затворени. Еве синојка имаше исто така во Крива Паланка сега се затвораше. Трикотажите во Македонија скоро се затворија. Дечјите конфекции повеќе не постојат.

X/5.-

Постојат уште некои конфекции кои што се големи како "Тетекс", "Астибо", "Отекс" и т.н. меѓутоа, неќна во Нова Македонија читам дека и тие на државата не и требаат, дека тоа е веќе минато. Ако е така, кажете ни да не бидеме ние донкихоти во тие фирми. Ние најбрзо ќе ги растуриме,ако треба.

Најдобро е ние на суровините да одредиме да има 2 до 5% царина и веднаш да се плаќа, ни да нема член 53 и да нема вакви проблеми. Да направиме како што направија нашите соседи од север , за увоз на стока и репроматеријали од Македонија 2% царина, а за готови производи 40% царина. И ние тоа да го направиме, нека не биде 2, нека биде 5%, сите ќе го плаќаме однапред при увозот на стоката и се заврши работата, нема член 53, нема кредитирање, нема ништо, и нема изигрување. Тоа е најдобра работа што треба да се направи.

Замислите сега имаме панаѓур во Скопје. Имаше панаѓур во Струмица, имаше панаѓур во Битола и за време на панаѓурот не влегува во дуќаните ниту еден потрошувач. Ако тој што продава на панаѓурот треба да оди до една соседна држава која е илјада километри далеку одовде далеку, направи транспортни трошоци, да се врати, да плати царина, да дојде на панаѓурот, да земе штанд, да го плати и да биде 100% поевтино од мојот производ во продавницата кој е 100 км. од Скопје, тоа е невозможно. Нешто е изиграно. Ако тој ја изигрува државата и ми го руши мојот стабилитет, во државата Македонија, не плаќајќи царина и продавање нешто поевтино, а јас треба да платам царина на репроматеријал, данок на промет и тоа унапред, така не оди. Затоа и Астибо и Тетекс и другите ќе пропадант, јас тоа го предвидувам во најскоро време за тоа вчера и нека пишуваше во новина. Во Тетекс процесот на производството е 11 месеци почнувајќи од набавката на волна, правење на узорци, правење узорци на ткаенината, па готови

производи, па договарање со странски партнери па дури тогаш производство. Ако сакаме Тетекс да го уништиме тоа најлесно можеме да го направиме. Јас мислам дека г-динот министер ги сваќа овие работи и сигурно е притиснат од некои проблеми и верувам дека ќе направи измени во овој поглед.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-динот Лазар Димовски.

ЛАЗАР ДИМОВСКИ:

Почитуван потпретседателе, почитувани пратеници сметам дека овој закон треба да го донесеме во две фази, затоа што сметам дека оваа проблематика ниту е така проста, ниту е така едноставна како што беше најавувана, а од проста причина што таа прилично влијае на целокупното стопанство. Сигурно, овде слушнавме и спротивни мислења едни се за воведуваше на царина, а други се тие царини да бидат либерализирани, односно рокот на плаќањето да биде подолг. Тоа е многу јасно зашто има најразлични водови на производство и најразлични интереси. Лично сметам дека царината треба да ја има главно функцијата за развојот на стопанството, а не фискалната функција. Сигурно дека и парите за буџетот се битна работа, но најбитната работа е развојната политика односно развојната функција што ја има царината. Поготово тоа е битно за нас, за една вака мала држава која што е из- ложена на ветрометината на пазарите, што сега ги немаме и дури сега заговараме нови, што е поприлично тешко да се освојат, а исто така притиснати од фактот дека интеграцијата со Европа бара либерализација односно намалување на царините и т.н., се тоа е една сложена материја и бара малку поопстојно размислување. Што би рекол јас дека оваа работа треба да се реши на тој начин да биде во

функција и со односот на нашиот денар спрема надворешните валути, бидејќи и едната и другата работа имаат и те како значително влијание во развојот на стопанството. Затоа уште еднаш повторувам дека ние денеска треба уште еднаш да го поддржиме Предлогот за донесување на закон, а самиот предлог на закон треба малку во него да вклучиме повеќе расправи преку разгледување секој во своја средина, малку поорганизирано, да се чујат и некој мислења, а јас би рекол и некои анализи. Сигурно дека нема тоа битно да повлијае на полнењето на буџетот, и ако и тоа е битна работа но побитна работа е развојната функција како влијае на царините.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-дин Здравко Стојковски.

ЗДРАВКО СТОЈКОВСКИ:

Почитуван потпретседателе почитувани пратеници, трите рудници Злетово, Саса и Тораница кои што произведуваат оловно - цинков метал е производ што е исклучиво наменет за извоз. И од тие причини за поголем асортиман на суровини, репроматеријали и резервни делови бевме ослободени од царинските давачки. Со Предлогот на овој закон и оваа стимулација тоа се укинува. Јас верувам дека во досегашната пракса имало злоупотреба поготово кај горивото или други материјали, за што рудниците се најмалку виновни. Дури кај нив може да се изземе и горивото и кај останатите суровини ние бараме да бидеме третирани како и досега.

Ако се има предвид дека освен вар и работна сила другото е се од увоз, почнувајќи од сите ексклузивни средства, прибор за бушење,

утовар и транспорт, па преку преработка на рудата во флотациите, тогаш изложувањето на додатни трошоци уште повеќе ќе ја влоши и онака тешката состојба на рудниците кои и сега се во групата на загубарите.

Имам впечаток дека во стопанството како пратеници полагаме многу малку. Неколкуте закони донесени на штета на рудниците, иако се сеќаваме добро, во почетокот на годината Законот за инвалидско и пензиско осигурување ги товари рудниците за поголем број на инвалиди и пензионери. Со Законот за персонален данок стимулациите на рударите за ноќни смени се изразито тешки услови за зголемено ангажирање, мораат да го платат со данок. И сега кулминација на сето тоа е Предлогот на овој закон. Мислам дека во тој правец треба да ги насочуваме работите и барем она што досега го имаме како стимулација во рудниците да остане, затоа што ние и на тој закон кога се носеше имавме забелешки за одредени репроматеријали кои што беа третирани како опрема, делови итн.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-дин Душан Николовски.

ДУШАН НИКОЛОВСКИ:

Почитуван потпретседателе, почитувани пратеници, во оваа прилика се изрекоа неколку значајни, така да кажам битни елементи кои што имаат веројатно, кај многу од нас влијание при донесувањето на конечната одлука. Но, ќе потсетам на неколку моменти, сега во својство на претседател на Комисијата, а би издвоил и едно сопствено мислење. Комисијата за стопанство, не случајно ја одлагаше седницата во два наврати, имајќи ги предвид, пред се, карактерот, тежината и сложеноста на претходниот закон кој што беше во процедура, кој што го донесовме и кога се дефинираше, пред се членот 53. Иако се врати секој од нас да ги

погледне стенографските белешки, ќе видиме со која аргументација тогаш го прифативме мислењето и го дефинираме постоењето на член 53 заради состојбите во кој што ќе се најдеше македонското стопанство, пред се, поаѓајќи од структурата на македонското стопанство гледано во функција на ЈУ просторот.

Втор елемент, ние наскоро ќе се сретнеме со еден нов момент во врска со решавањето на меѓусебното комуницирање на стопански план со Србија, при што ваквата структура која учествува во моделот на размената на стоките како што е"11 Октомври" , како што се рудниците, обоената металургија, хемијата, Железарата, Јегуновци, вклучувајќи го и текстилот, ние ќе дојдеме во ситуација, веројатно, која што сега не можеме да ја предвидиме, али многу лесно ќе се спротивставиме на сегашните аргументи. Значи самата состојба и средина ќе не натераат да размислуваме поинаку.

Трета работа ние како Комисија оценивме , бидејќи немаме и не можевме да го видиме тој структурален дел во фискалниот дел, ако е ова, пред се, даден акцентот на фискалниот дел, ние таков материјал немавме, не беше презентиран за да видиме колкаво е тоа битно влијание и колку ќе се одрази не само на буџетот, туку колку се остварува и развојната компонента на менувањето односно на прифаќањето на овој член или не.

XI/1.- ЈМ/БР

ДУШАН НИКОЛОВСКИ: (продолжение)

Врз основа на таквите согледувања дојдовме до заклучок дека и производниот процес кај овие поголеми системи посматрани во функција на време од аспект на снабдувањето на репроматеријалите каде што одредени материјали се увезвуаат еднаш годишно, а се извезуваат во нешто покасна фаза претставуваа проблем како да се оформи одлуката, односно мислењето и што е тоа што треба да се предложи на Парламентот. И оценивме дека би било добро да оди во две фази во кое што во првата фаза би се дало шанса на сите заинтересирани субјекти и со различни интереси како што рекоа некои од колегите тука да ги усогласиме мислењата и ставовите за да не би го спречиле во оваа фаза, ако веќе така можеме и да веруваме на одредени параметри со проекцијата на монетарниот систем сега ќе видиме и тоа ќе го потенцираме, ако веќе осеќаме некои раст, или пораст на индустриското производство се со цел да порасне и општествениот производ логично беше за сите сопственици да се изгради еден ваков предлог невпуштајки се пред се во таа правна формулација дали има основа, дали е тоа деловнички, или не. Мислевме дека ќе има висохкстепен на разбирање и затоа го предложивме тоа. Но, ако се има во предвид сега издвојувањето на мислењето можеше многу лесно да се усогласи целата оваа проблематика со она што секој се сомневаше во сето тоа, во времето кога се донесуваше и Законот и кога овој член 5 3 го санкциониравме како потреба на македонското стопанство тоа е да се исклучи од овој закон, односно погонското гориво. Но, видете што сега. При дефинирањето на погонското гориво се поставува сериозен проблем кај одреден дел на индустриите како што е случајот Тетекс, веројатно тоа се случува и со делот на хемиската индустрија а еден дел од процесот се

случува и веројатно во ХИВ. Земам само како карактеристични примери. Имајќи во предвид дека тоа исто така претставува предмет за дефинирање и усогласување мислиме дека во оваа фаза ако веќе не се дава шанса Парламентот да разговара во две фази може преку амандман, тоа го согледувавме како Комисија за стопанство да се дефинира едно такво размислување и врз основа на сето тоа да се определи и Парламентот да гласа. Но, имајќи во предвид дека во претходното размислување ги кажав додатните размислувања на Комисијата за стопанство, мислиме дека ќе направиме позитивен чекор ако дадеме шанса, односно ако се сложиме тоа да оди во две фази.

ТИТО ПЕТКОВСКИ;

Дали некој друг бара збор?

ТЕОДОСИЈА ПАУНОВ:

Г-дин потпретседател, дами и господа, прво го поддржувам предлогот овој закон да се донесе во две фази, Законот за царини.

Второ, што не беше кажано, не мислев да се јавувам на говорницата, мислев дека ќе биде кажано, меѓутоа не беше речено. За возилата во транспортот што се користат за меѓународен транспорт Владата треба да преземе мерки и да изнајде начин да бидат ослободени од употребата од користењето на резервните делови и гуми кои што не се произведуваат во РМ, а се плака царина и се оптеретени транспортните организации со многу давачки. Знаеме дека стопанството за да работи поуспешно треба да има и добар транспорт, а ние транспорт и затоа и стопанството слабее и заради тоа приходите се намалуваат од ден на ден, а исто така и буџетските средства. Па залагам Владата ова да го има во предвид да бидат ослободени од царина гумите и резервните делови што се употребуваат во транспортот.

XI/3.-

Дискусиите кои беа дадени денеска во врска со законот исто така ги поддржувам и додавам да биде донесен законот за царините во пакет со Законот за царинските тарифи. Воедно да видиме и едното и другото како би можело да се ускладат едниот закон со другиот закон. Изминаа 5 години како законот за царинските тарифи не се донесува. Чие стопанство штитиме по тој закон кој беше заеднички закон на СФРЈ. Дали уште треба да го штитиме, или треба да донесеме македонски закон за македонската држава, македонското стопанство, за граѓаните кои што ќе ги штитиме интересите на граѓаните, односно ќе го заштитиме производството на РМ, а ќе биде оданочено она производство кое што се увезува со повисоки тарифи, со поголема царина заради тоа да се заштити домашното производство кое што се произведува во Македонија.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој бара збор? (никој)

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

Собранието го усвојува предлогот за донесуваа>е на закон за изменување и дополнување на законот за царините.

Кој е за молам да крене рака? (пратениците креваат рака)

Дали е некој против? (никој)

Дали некој се воздржува од гласање? (2 пратеници)

Констатирам дека заклучокот е усвоен.

Дали Собранието го усвојува предлогот на оваа сеница да се претресе и Предлогот на закон. Ве потсетувам дека имајте го во вид и предлогот на двете комисии за стопанство и за финансирање и буџет. Тоа значи кој е за предлогот на оваа седница да се претресе и Предлогот на закон, молам да крене рака?((39 пратеници)

Дали некој е против? (19 пратеници)

Дали некој се воздржува од гласање? (11 пратеници).

69 пратеници се присутни.

АЛИЛ ЏАФЕРОСКИ:

Деловничка интервенција. Бидејќи се сомневам во точноста на бројот на гласови, барам поединечно гласање и поддршка од 10 пратеници.

ТИТО ПЕТКВОСКИ:

Дали има 10 пратеници што го поддржуваат предлогот?(да)

Го молам секретарот да изврши прозивка.

ИГОР СПИРОВСКИ: (Прилог)

XI/5.-

СПИСОК

на пратеници во Собранието на Република Македонија, според азбучен ред на презимиња

1. ФАИК АБДИ	не е тука
2. ГАЗМЕНД АЈДАРАГА	не е тука
3. АБДУРАХМАН АЛИТИ	не е тука
4. ЈАНЕ АНГЕЛОСКИ	не е тука
5. СТОЈАН АНДОВ	не е тука
6. БРАНКО АРСОВСКИ	воздржан
7. ЃОРЃИ АТАНАСОВ	за
8. ЉУПЧО БЕЛИЧЕВ	за
9. РУБИНЧО БЕЛЧЕСКИ	за
10. МЕРСЕЛ БИЛАЛИ	за
11. ИГНАТИЕ БОГДАНОВСКИ	за
12 .СЛОБОДАН БОГДАНОВСКИ	за
13. ИВАН БОЈКОВ	за
14. ЈОРДАН БОЖИНОСКИ	за
15. АТАНАС ВАНГЕЛОВ	за
16. АБДУЉАДИ ВЕЈСЕЛИ	за
17. КИРЕ ВИДИМЧЕ	воздржан
18. ДИМИТРИЈА ВРЕВЕЗОСКИ	за
19. АЛЕКСАНДАР ГЕШТАКОВСКИ	за
20. ИЛИЈА ГОЦЕВСКИ	не е тука
21. ТУШЕ ГОШЕВ	за
22. ВЛАДЕ ДАВИТКОВСКИ	за
23. САНДЕ ДАВЧЕВ	не е тука
24. СЛОБОДАН ДАНЕВСКИ	не е тука
25. ЛАЗАР ДИМОВ	не е тука
26. ДРАГАН ЃОРЃИЕВ	за
27. НАСЕР ЗИБЕРИ	за
28. САМИ ИБРАИМИ	не е тука

29. ЉУБОСАВ ИВАНОВ	не е тука
30. МИРКО ИВАНОВ	за
31. АЛЕКСАНДАР ИВАНОВСКИ	за
32. ЈАКИМ ИВАНОВСКИ	против
33. МИТКО ИЛИЈЕВСКИ	за
34. АЛЕКСАНДАР ЈАКИМОВСКИ	за
35. ЖИВКО ЈАНКУЛОВСКИ	не е тука
36. ЗЕЌИР КАДРИУ	не е тука
37. ЗВОНКО КАРОВ	не е тука
38. ИЛИЈА КАРОВ	воздржан
39. СТОЈЧЕ КОВАЧЕСКИ	за
40. БОРИС КОСТАЌЕВ	за
41. СЛАВКО КОТЕВСКИ	за
42. МАРЈАН КОТЛАР	против
43. АЦЕ КОЦЕВСКИ	воздржан
44. ЗОРАН КРСТЕВСКИ	воздржан
45. РАТКА КУЉАН-ЗОГРАВСКА	не е тука
46. ЈОВАН ЛАЗАРЕВ	за
47. МИРКО ЛАЗАРЕВСКИ	против
48. ПЕРСИДА МАЛИНСКА	воздржана
49. НАЗМИ МАЉИЧИ	за
50. РИСТО МАРКОВСКИ	за
51. РИСТО МАСЕВ	не е тука
52. ЉУПЧО МЕШКОВ	против
53. ДАНЕ МИЛОШЕВСКИ	за
54. ПАНЧО МИНОВ	воздржан
55. ДРАГАН МИТЕВСКИ	не е тука
56. ИЛИНКА МИТРЕВА	за
57. БРАНИРОД МИХАИЛОВСКИ	за
58. ЏЕЛАДИН МУРАТИ	не е тука
59. ФЕРИТ МУСОВСКИ	за
60. СЛОБОДАН НАЈДОВСКИ	воздржан
61. ПАНЧЕ НАСЕВ	не е тука
62. ДИМЧЕ НАСТОСКИ	не е тука

XI/7.-

63. СЛАВЕ НАУМОВСКИ	против
64. ВАНЕ НАУМОСКИ	за
65. СИМОН НАУМОСКИ	против
66. МАРЈАН НАЧЕВСКИ	не е тука
67. ЈОВАН НИКОЛОВ	за
68. ДУШАН НИКОЛОВСКИ	за
69. РИСТО НИКОЛОСКИ	не е тука
70. РУФИ ОСМАНИ	против
71. БОРИС ПАВЛОВ	за
72. ТОДОСИЈА ПАУНОВ	против
73. ТИТО ПЕТКОВСКИ	за
74 МИРКО ПЕЦОВ	воздржан
75. ДРАГОЉУБ ПОПОВИЌ	за
76. ДИМИТРИЈА ПОПОВСКИ	против
77. ЉУБОМИР ПОПОВСКИ	за
78. НИКОЛА Г. ПОПОВСКИ	за
79. НИКОЛА Р. ПОПОВСКИ	за
80. АБДУРАУФ ПРУСИ	не е тука
81. ИСМЕТ РАМАДАНИ	за
82. САЛИ РАМАДАНИ	не е тука
83. ХИСЕН РАМАДАНИ	не е тука
84. МИТКО РИСТЕВСКИ	за
85. НАНО РУЖИН	за
86. БЛАГОЈА СИЛЈАНОСКИ	не е тука
87. НАУМ СИМЈАНОВСКИ	не е тука
88. ВЛАДИМИР СОКОЛОВСКИ	против
89. КИРИЛ СПАСОВСКИ	не е тука
90. ЈОВАН СРБИНОВСКИ	воздржан
91. ВЛАДИМИР СТАНКОВСКИ	не е тука
92. НАЌЕ СТОЈ АНОВСКИ	за
93. ПЕЦО СТОЈАНОВСКИ	за
94. ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ	против
95. БЛАГОЈ СТЕФАНОВСКИ	за
96. БЛАГОЈ СТОЈКОВСКИ	за

97. ЗДРАВКО СТОЈКОВСКИ	за
98. МЕВЉАН ТАИРИ	не е тука
99. ВЕЉО ТАНТАРОВ	за
100. З0РЕ ТЕМЕЛКОВСКИ	не е тука
101. ПЕТАР ТАЛИМЏИОСКИ	против
102. НИКОЛИНА ТРАЈАНОСКА	против
103. ПЕТРЕ ТРАЈАНОСКИ	за
104. МИЛЧО ТРАЈКОВ	за
105. РИСТО ТРАЈКОВ	за
106. МИРКО ТРИПУНОСКИ	за
107. ДИМИТАР ТРПЕНОСКИ	не е тука
108. РАМИ ТУДА	не е тука
109. БЛАЖЕ ФИЛИПОВСКИ	за
110. СЕЈФЕДИН ХАРУНИ	не е тука
111 ЌЕНАН ХАСИПИ	воздржан
112. ЉУБОМИР ЧАДИКОВСКИ	за
113. СЛАВЧО ЧАПОВ	против
114. ВАНЧО ЧИФЛИГАНЕЦ	не е тука
115. САНДЕ ЏАМБАЗОВСКИ	за
116. АРБЕН ЏАФЕРИ	не е тука
117. АЛИЛ ЏАФЕРОСКИ	за
118. З0РАН ШАПУРИЌ	воздржан
119. ИСНИ ШАЌИРИ	не е тука

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Вкупно гласале 83 пратеници, 57 се за, 14 против 12 воздржани.

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

љр

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Отворам општ претрес по Предлогот на законот.

Молам, кој бара збор?(Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам општиот претрес.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Пратеникот Руфи Османи поднесе амандмани за менување на член 1, за менување на член 2, на член 6, за менуваше на став 2, за менување на член 8, за менување на член 9 и на член 11 во новиот член 206-а став 1 за менување на алинеја 6 со кои Владата не се согласила.

Пратеникот Кире Видимче поднесе амандман на член 3 за додавање нов став со кој Владата не се согласила.

Пратеникот Мирко Иванов поднесе амандман на член 3 и 4 со кој Владата не се согласила.

ЗПК поднесе амандмани на член 3 став 2 на член 7, на член 33 став 2, и на член 34 по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Јован Лазаров поднесе амандмани на член 10 став 6 и на член 11 во новиот член 206-а по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Иван Бојков поднесе амандмани на член 11 во новиот член 206-а за бришење на алинеја 5 и на член 11 во новиот член 206-ѓ за менување на алинеја 3 по кои Владата не се произнела.

Пратениците Здравко Стојковски и Душан Николовски поднесоа амандмани за додавање нов член 6-а и за додавање нов член 11-а по кои Владата не се произнела.

XII/2.-

Пратениците Абдурауф Пруси, Џеладин Мурати, Назми Маличи, Исмет Рамадани и Газменд Ајдарага, поднесоа амандмани на член 2 и на член 10, став 5 по кои Владата не се произнела.

Пратениците Мирко Иванов, Горѓи Атанасов, Јане Ангелески и Александар Гештаковски, поднесоа амандман на член 10 став 5 по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Славко Котевски, поднесе амандмани за додавање нов член 3-а, член 6 за додавање нов став по ставот 2 и нов став по ставот 3 за бришење на член 16 и на член 34 за додавање два нови става по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Иван Бојков поднесе амандман на член 2 по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Томислав Стојановски поднесе амандмани за менување на член 1 за бришење на член 5 и за бришење на член 6 по кои Владата не се произнела.

Пратениците Здравко Стојковски, Мирко Иванов, Даниел Милошевски, Александар Јакимовски и Љупчо Беличев, поднесоа амандмани за менување на член 5 и на член 6 за менување на став 1 по кои Владата не се произнела.

Пратеникот Мерсел Биљали, поднесе амандман на член 11 во новиот член 206-а по кој Владата не се произнела.

Пратеникот Вељо Тантаров поднесе амандман на член 6 за менување на став 1 по кој Владата не се произнела.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 1, поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор г-дин Миљовски.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор?(Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака? (8 пратеници гласаа за).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот за менување на член 1, поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 1 поднесен од пратеникот Томислав Стојановски.

Молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор г-дин Миљовски.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака? (3пратеници гласаа за).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот за менување на член 1 поднесен од пратеникот Томислав Стојановски.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 2 поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор г-дин Миљовски.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Г-дин Руфи Османи има збор.

РУФИ ОСМАНИ:

Јас накратко ќе кажам некои свои размислувања, инаку не случајно не излегов на првиот амандман, бидејќи многумина од пратениците убаво образлагаа зошто предлогот на г-динот министер нема, пред се би рекол, стопанска поткрепа односно овде се врши една замена на тезите од денеска, значи скоро една година од конституирање на оваа Влада, денеска е 20-ти, јас еве во име на Парламентот им честитам , со препорака да го сменат малку курсот на делување, бидејќи најприоритетен државен интерес е интересот на заштита на стопанството. Ако нема стопанство, тогаш нема ни држава. Ова го кажувам од причини што сите досегашни решенија кои се нудат особено од ова Министерство, пред се одат во смер на ограничување на права кои беа досега стекнати за стопанството, и пред се, би рекол со едно несериозно образлагање дека сите овие измени се предлагаат поради изигрување на законите. Тогаш, следно на тоа, а сходно на овој амандман што јас сега ќе го образложам се поставува прашањето: Дали кај нас функционира правната држава имајќи предвид дека и ова Министерство, а и Владата има доволен инструментариум да ги казни сите тие што ги кршат законите.

XII/5.-

Се поставува прашањето зошто постои казнената политика, се поставува другото прашаше, зошто судските спорови течат по два, три, четири и повеќе години, што тука не функционира господа.

Што се однесува конкретно до амандманот јас мислам дека образлагањето кое е дадено дека се укинува ова право од причини што во практиката постојат злоупотреби во најмала рака е несериозно Се поставува прашањето, зошто? Јас би го прашал г-динот Миљовски, зошто досегашното право од аспект од увоз на автомобили без царина е оставено за странските државјани кои се стекнуваат со државјанство во РМ , кои се аргументите , да кажам што тоа право е оставено и кои се аргументите во оваа теза што ова право се укинува на наши повратници кои патем речено, ова треба да ни биде јасно, дека се главниот извор на прилив на нето девизен капитал во земјата и сходно на тој нето девизен капитал, растат девизните резерви на оваа држава.

Јас мислам дека ова право има добра традиција, дека злоупотребите кои можеби се појавуваат, постои инструментариум како да се борат и во најмала рака не би требало да се укинува.

Благодарам.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор?(Никој).

Бидејќи никој не бара збор го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака?(15 пратеници гласаа за).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот за менување на член 2 поднесен од пратеникот Руфи Османи.

Отворам претрес по амандманот на член 2 поднесен од пратениците Абдурауф Пруси, Џеладин Мурати, Назми Маличи, Исмер Рамадани и Газменд Ајдарага.

Молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор г-дин Миљовски.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? Има збор, г-дин Исмет Рамадани.

ИСМЕТ РАМАДАНИ:

Јас не апелирам, туку молам во овој случај да се гласа за овој амандман, затоа што амандманот има за цел да не ги исклучи автомобилите од предметите за домаќинството кои се ослободени од плаќање на царина.

Мислам дека ние треба да покажеме интерес и респект кон тие луѓе, граѓани кои работат во странство и навистина нивниот труд таму што го даваат во една смисла тие девизи веројатно и кај нас се трошат, и нивниот труд тука се чувствува, како едно добро што доаѓа во нашата држава.

Во овој случај јас мислам дека нема никаква логика зошто да не се овозможи да користат едно право што не е големо право, да речеме до 16.000 ДМ да искористат и тие па да донесат еден автомобил при нивното враќање во нивната матична држава.

Јас не би сакал да образлагам тука уште повеќе од тоа што стои во текстот, затоа што многу ми е јасно дека во РМ ние немале производство на автомобили, мислам не се произведуваат автомобили. а ако имаме

некоја цел за да ги заштитиме тие што увезуваат автомобили , тогаш тоа е сосема друго, меѓутоа, сепак треба да имаме еден респект и кон тие граѓани кои работат во странство и сепак се граѓани, односно државјани на РМ. Па затоа треба да се прифати амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали уште некој бара збор?

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака?(19 пратеници гласаа за).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 2 поднесен од пратениците Абдурауф Пруси, Џеладин Мурати, Назми Маличи, Исмет Рамадани и Газменд Ајдерага.

Отворам претрес по амандманот на член 2 поднесен од пратеникот Иван Бојков.

Молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор г-дин Миљовски.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Владата го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Благодарам.

Отворам претрес по амандманот на член 3 за додавање на нов став 2, поднесен од пратеникот Кире Видимче.

Молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор г-дин Миљовски.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Владата не го прифаќа амандманот.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Има збор г-дин Кире Видимче.

КИРЕ ВИДИМЧЕ:

Образложението за амандманот кој го предлагам и кое вас ви е доставено, се содржи од половина страница кое во секој случај претставува многу малку за да се искаже, односно да се искажат проблемите кои лежат во оваа област.

Со амандманот кој јас го предлагам се предлага следното: во член 29 во став 1 после точка 15 се додава нова точка која гласи:"Претпријатијата и други, се мисли на услови за ослободување од плаќање на царина, значи ослободени ќе бидат од царини, претпријатијата и други правни лица и претприемачите на опрема и уреди кои служат за искористување на алтернативни извори на енергија сончева енергија, енергија на ветерот, термална енергија, топлотни пумпи и друго, а кои не се произведуваат во РМ."

Во секој случај оваа проблематика, недостигот на енергијата е многу комплексно и многу тешко прашање и било кога тогаш ќе мора да го разговараме, ако не ние тогаш некој после нас бидејќи факт е дека резервите на енергија, се мисли повеќе на јагленот кој е основен извор на енергија во Македонија, се проценуваат некаде максимално на околу 20 години. Тоа значи дека после 20 години, ќе ги имаме термоелектрани-

те во Битола, условно речено, а веројатно и термоелектраната во Неготино, што од друга страни значи дека сегашните 80% произведени КВЧ, односно 80% произведена енергија ќе ги немаме. Мора да се има во предвид и размислувањето дека во наредниот период ќе оди до развој во стопанството, односно до зголемување на потребите од енергија. Жално е што во нашата држава не се размислува се уште за можностите за максимално искористување на потенцијалите кои ги имаме како географско подрачје, односно сончевата енергија како и можностите за искористување на термалната енергија и топлотните пумпи. Морам да го нагласам и тоа дека со енергијата која моментално ја користиме, која претставува главен потенцијал , тоа е енергијата од јагленот потребни се некаде околу 3 киловати енергија од јаглен, за да добиеме на крајот 1 киловат енергија во печките за електрично греење дома.

Жален е фактот што и заради одредени состојби во државата во моментот грото граѓани се грејат на електрична енергија, односно се греат на резервите на енергија што ги трошиме од нашите поколенија. Ние мора да знаеме дека и после нас некој треба да седи, да живее во оваа држава и дека треба да има можност да егзистираат, да имаат енергија. Јас само би ве потсетил на фактот да размислуваме што би се случило доколку во овие бурни времиња, што поминаа неколку години уназад, ние како држава немавме доволни извори на енергија сами себе да се задоволуваме, односно да бидеме енергетски независни како што сега бевме.

Ова го оставам на ваше размислување и би замолил да размислиме за следното.

XII/10.-

Јас повеќе пати сум бил , во популарната Грција, сега многу пати употребувана , во соседниот град на Битола - Лерин, кој е некаде 20км далеку од Битола, во кој скоро на секоја куќа има сончеви колектори. За разлика од тоа во Битола, може на прстете од рацете да се набројат куќите каде што има сончеви колектори. Разликата сигурно не е во тоа дека Лерин има многу подобра географска положба, туку е во тоа граѓаните или не се стимулирани или се дестимулирани да инвестираат во оваа опрема. А , тоа значи дека поедноставно и поевтино им е да ја уклучат електричната печка и да трошат енергија која е на крај, која ја трошиме при крај.

Јас морам уште нешто да прашам, со овој предлог што се предлага, опремата која не се произведува кај нас, се разбира, а која е наменета за искористување на овие алтернативни извори на енергија, се ослободи од давачките за царина. Во овој момент таква опрема или воопшто не се увезува , или се увезува толку малку што приходите од таа опрема, воопшто не го нарушуваат буџетот, ако се оттргнат. Според тоа, воопшто не е проблем дека нешто ќе се изгуби од приходите во Буџетот, но со усвојувањето на овој амандман ќе се добие само една голема стимулација, граѓаните да ги натераме да размислат, да инвестираат во опрема со која ќе субвенционираат енергија, односно ќе користат енергија која се регенерира, бидејќи е таа енергија која не се троши.

Затоа мојот апел е до пратениците да размислиме добро овој амандман да се усвои, со најдобра намера сето ова да им го овозможиме на идните генерации. Јас тука морам да ви кажам дека веќе бев во завршна фаза на подготовка на Предлог-закон за измена на законот за царини, токму за оваа работа како и на други два закони, но бидејќи овој

закон веќе дојде во процедура, јас се одлучив да поднесам амандман, додека другите два предлози на закони пак со иста тематика , веќе се дадени во процедура.

Пак, во името на следните генерации на кои ќе им треба енергијата, предлагам амандманот да го усвоиме и убеден сум дека воопшто нема да му наштети на Буџетот, како што некој мисли, туку дека во иднина многу ќе му помогне.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Интересот на следните генерации не е остварен, меѓутоа, во интерес на следните генерации е добро да се погледне целиот систем. Тој интерес се гледа во член 52 од Законот за царини кој предвидува дека може да се носат царински контингенти за определена опрема и каде Владата годишно определува која опрема може да се увезува, со смалени стапки 50%, а во неразвиени подрачја до 100%. Според тоа не се работи за тоа дали барањето за увоз на ваква енергија е во ред или не е во ред, се работи дека е пласирано на погрешно место. Не е во ред ова да влезе во закон и царински еднаш за секогаш да се ослободи, туку да се води со политиката со која се води сметка за потрошената електрична енергија или за другите видови енергија, таму да се каже дека се ослободува овој вид опрема. Од тука го поканувам пратеникот да го упати своето барање да се реши таму каде што треба. Овде не му е местото.

КИРЕ ВИДИМЧЕ:

Мило ми е што конечно и со господинот Миљовски се најдовме на слично размислување, односно дека потребата за зачувување на енергијата е фактор за кој мораме да размислуваме ние сега ако сакаме да им оставиме барем нешто на нашите генерации кои доаѓаат. Но, морам да потсетам и тоа дека во Законот кој сега го менуваме постојат членови 28 и 29 во кои вкупно има 17 и 15, тоа се 32 потточки во кои стои што се се ослободува од царина. Така да ова што јас го предлагам сигурно нема да биде исклучок, уште повеќе што во точка 14 од член 29 стои дека се ослободени телекомуникационата опрема што служи за телекомуникациони врски. Значи веќе е ставена некоја опрема. Исто така ставена е опрема и за здравството, исто така опреми кои помагаат за

зачувување, да ја читам точка 2, вели: "социјални и верски цели за заштита на човековата околина и работна средина".

Исто така во точка 14 стои, како и непосредност за заштита на човековата животна и работна средина. Јас морам да ве потсетам дека и овие уреди за искористување на алтернативна енергија се апсолутно насочени кон зачувување на човековата околина, бидејќи тие воопшто не загадуваат и уште повеќе штедат енергија со чие производство би се загадила околината. Значи двојно ја заситуваат околината. Според тоа согласно став -2 на член 2 9 каде во неколку точки е кажано за ослободување на опрема, јас не гледам никаков проблем и тука да се стават, а ако има потреба некогаш, дај боже да оцениме дека состојбата во оваа област е таква што нема потреба од ослободување ќе се донесе измена на закон во кој ќе се симнат ослободувањата и се ќе биде во ред. Мислам дека е крајно време да им овозможиме на нашите граѓани да користат нешто што цел свет го користи и да им оставиме на нашите поколенија малку повеќе енергија од тоа што мислиме да оставиме сега.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали уште некој бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот и амандманот го ставам на гласање.

Кој е за, молам да крене рака? (27 пратеници).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот на член 3 за додавање нов став поднесен од пратеникот Кире Видимче.

Отворам претрес по амандманот на член 3 став 2, поднесен од Законодавно - правната комисија.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Амандманот се прифаќа.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Отворам претрес по амандманот за додаван>е нов член 3, поднесен од пратеникот Славко Котевски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Амандманот не се прифаќа.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот и амандманот го ставам на гласање?

Кој е за, молам да крене рака? (4 пратеника).

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот за додавање нов член 3-а, поднесен од пратеникот Славко Котевски.

Отворам претрес по амандманот за бришење на член 5, поднесен од пратеникот Томислав Стојановски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Амандманот не се прифаќа.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

(Ги молам пратениците да не излегуваат од салата, бидејќи работиме на работ на кворум).

Дали некој друг бара збор?

ТОМИСЛАВ СТОЈАНОВСКИ:

Јас доста објаснував, само да потсетам дека во овој член се бара практично третман на увоз да има и погонското гориво. Дилемите колку тоа учествува, како, имаме министерства, имаме Влада, имаме стручни институции, нека се занимаваат со таа проблематика, иако сметам дека во одредени производствени репроцелини погонското гориво има огромно влијание и ве молам да дадете поддршка на овој амандман.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? (Никој).

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот и амандманот го ставам на гласање.

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

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот за бришење на член 5, поднесен од пратеникот Томислав Стојановски.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 5, поднесен од пратениците Здравко Стојковски, Мирко Иванов, Данило Милошевски, Александар Јакимовски и Љупчо Беличев.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

ЈАНЕ МИЉОВСКИ:

Амандманот не се прифаќа.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој бара збор?

ДУШАН НИКОЛОВСКИ:

Јас мислам дека има место кога еден од аргументите што ги кажувавме како Комисија за стопанство дека треба да се даде шанса, да

се подразмисли, да се оцени и да се извлече заклучок што се добива и што се губи со овој член, односно со овој предлог. Наиме за што станува збор.

Во претходната фаза во 1993 година кога се донесуваше Законот во тој дел меѓу другото беше речено дека се ослободува ОЕ плаќаше на царина стопанството од друг вид помошен материјал кој влегува во репродукција, вклучувајќи го и погонското гориво. Сега со овој предлог се предлага покрај погонското гориво што претходно имаше предлог да не биде вклучен да се плаќа царина, се предлага да се плаќа царина и на другиот материјал. Веројатно можеме да извлечеме заклучок дека станува збор за воведување на една нова ставка.

Предлагам, имајќи го предвид амандманот во конкретниот случај дава придонес, добро би било, бидејќи предлагаат во самото решение погонското гориво, за него нека се плаќа царина, но за другиот материјал стопанството не треба да плаќа царина. Затоа мислам дека таа отстапка како сознание, во спротивно ние го поставувавме прашањето на Комисијата на следниот начин: Ако веќе не можеме да дефинираме кој е тој другиот материјал, тогаш да се даде шанса да се дефинира во спецификацијата, па да се знае тогаш по таа оценка дали Министерството за финансии, дали Владата преку контингент или преку мислење или преку царина, точно ќе знаеме кој е тој друг помошен материјал што подлежи или не подлежи на царина, а веројатно списокот е преголем. Но, ако се направеше структурата ќе беше поедноставно. Затоа предлагам, бидејќи овој амандман дава шанса за погонското гориво да се плаќа царина, а за другиот помошен материјал не се плаќа царина. Мислам дека добро би било амандманот да биде поддржан од страна на пратениците.

XIII/6.-

ЗДРАВКО СТОЈКОВСКИ:

Мислам дека ќе дадете доверба на овој амандман од следните причини:

Бидејќи во досегашните преговори и разговори најголеми шпекулации се прави со горивото па основен елемент за избегнување на шпекулација е да се воведе царина и на останатите суровини, мислам дека правиме голема грешка и наеднаш правиме пресек. Со тоа ќе се направи еден преоден период, односно стариот Закон ќе оди напред, а и овој ред што се прави мислам дека ќе биде во поблага форма. Така да мислам дека треба да го прифатиме и евентуално, ако добиеме виза да се прифати оној другиот што предлагаме исклучиво за рудниците, тогаш би било поволно и тоа.

ТИТО ПЕТКОВСКИ:

Дали некој друг бара збор? (Никој).

Ве молам да се договориме, да бидеме сериозни и ако работиме да работиме, а не постојано да бидеме на работ на кворумот, некој излегува некој влегува. Нека влезат пратениците во сала, да не седат во фоајето.

Бидејќи во салата имаме само 57 пратеници, значи немаме кворум за работа, предлагам седницата да ја прекинеме и да продолжиме утре во 10 часот.

(Седницата прекина со работа во 16,25 часот).