

СОБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
НАЦИОНАЛЕН СОВЕТ ЗА ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

**Од Јавната расправа на Националниот совет за евроинтеграции
одржана на 2 септември 2015 година**

Скопје, септември 2015 година

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

Од јавната расправа на Националниот совет за евроинтеграции,
одржана на 2 септември 2015 година

Јавната расправа се одржа во сала "Борис Трајковски" во Собранието на Република Македонија, со почеток 10.13 часот. Со јавната расправа претседаваше Илија Димовски, потпретседател на Националниот совет за евроинтерграции.

Илија Димовски:

Добар ден на сите. Дозволете ми да ја отворам јавната расправа за Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата. Денешната јавна расправа Националниот совет за евроинтеграции ја организира заедно со Комисијата за одбрана и безбедност на Собранието на Република Македонија кое е надлежно и матично работно тело да постапува по овој Предлог-закон.

Националниот совет за евроинтеграции јавната расправа ја организира согласно Мислењето за усвојувањето на правото на Европската унија за 2015 година кое Советот заедно со Комисијата за европски прашања го усвоија на заедничка седница одржана на 12 март оваа година, а по повод расправата по годишната ревизија на Националната програма за усвојување на правото на Европската унија.

Предлог-законот за безбедност на патиштата е еден од законите предвидени во Анексот 2 кој е составен дел на усвоеното мислење на Националниот совет за евроинтеграции за усвојување на правото на Европската унија во текот на 2015 година. Би сакал да информирам дека во моментот на одржување на денешната јавна расправа Предлог-законот за безбедност на патиштата е во собраниска процедура во фаза на второ читање.

На јавната расправа покрај членовите и претставниците на Националниот совет за евроинтеграции, членовите на Комисијата за одбрана и безбедност поканети се потпретседателите на Собранието, членовите на Комисијата за европски прашања и на Законодавно-правната комисија на Собранието на Република Македонија. Поканети се претставници на ресорните министерства во Владата на Република Македонија, државни институции, претставници на универзитети и мноштво од граѓански организации кои што работат на оваа проблематика. На јавната расправа поканети се и претставници од Делегацијата на Европската унија во Република Македонија и претставници од амбасадите на земјите- членки на Европската унија.

Го поздравувам присуството на госпоѓа Анастасија Илиеска, државен секретар во Министерството за внатрешни работи која ќе го образложи Предлог-законот за безбедност на патиштата односно целите, начелата и решенијата кои се предлагаат со новиот закон. Заедно со поканата за јавната расправа беше доставен и Предлог-законот за безбедност на патиштата како и релевантните европски директиви, Директиви 2006/126/ЕЗ за возачки дозволи, Директива 91/671/ЕЕЗ за задолжителна употреба на сигурносни појаси во возила со тежина помалку од 3,5 тони и Директива за изменување на Директивата на Советот 91/671/ЕЕЗ за приближување на законите на земјите членки во однос на задолжителна употреба на сигурносни појаси во возила под 3,5 тони.

Сакам да ви укажам дека се поделени пријавите за дискусија и ќе ве замолам да се пријавувате со пополнување на формуларите и истиот да го предадете на некој од претставниците на Службата на Собранието на Република Македонија кои се тука околу нас за да може да обезбедиме коректен редослед во дискусиите на сите присутни без разлика дали се дел од Националниот совет за евроинтеграции, пратеници или се претставници на институции на граѓански организации. Значи во однос на редослед на дискусиите, во однос на право на дискусиите денеска сите имаме еднакви права. Исто така дозволете ми на почетокот да ги замолам сите оние кои што ќе се пријават за дискусија да водат сметка за должината на своите дискусиите од аспект на нашите очекувања дека повеќе од присутните би сакале да се искажат за овој закон за да можеме да обезбедиме простор за секој од дискутантите.

На почетокот дозволете ми да ја поканам госпоѓа Анастасија Илиеска, државен секретар во Министерството за внатрешни работи да го презентира Предлог законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, повелете.

Анастасија Илиеска:

Благодарам.

Почитуван потпретседател на Националниот совет за евроинтеграции Илија Димовски, почитуван претседател на Комисијата за одбрана и безбедност Емил Димитриев, почитувани пратеници, почитувани претставници на граѓанските организации и почитувани колеги, почитувани присутни.

Како осврт на Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, преставува една од основните надлежности на Министерството за внатрешни работи имајќи ги предвид севкупните цели и вредности на современите демократски општества. Со Предлог-законот за безбедност на сообраќајот на патиштата нормативно-правно се уредуваат безбедноста и заштита на патиштата, основните начела, меѓусебните односи на учесниците и другите субјекти во сообраќајот на патиштата, правилата на сообраќајот на патиштата, системот на сообраќајните знаци, опремата и сигнализацијата на патиштата, должностите во случај на сообраќајна незгода, кандидати за возачи, возачи, автошколи испитни центри и возачки дозволи, оспособувањето за управување и стекнување право на управување со моторно возило и прекршочната постапка за деца, посебните мерки за безбедност, организацијата и задачите на советите за безбедност на патиштата, евиденициите и заштитата на податоците, прекршочните одредби и овластувањата за подзаконските прописи. Новиот Предлог-закон за безбедност на сообраќајот на патиштата е резултат на мултисекторски пристап и сеопфатна анализа во која беа консултирани низа засегнати страни. Централната улога за подготовката на новиот закон ја имаше комисија формирана од министерот за внатрешни работи, а која беше составена од претставници од стручни организациски единици од соодветното министерство. Во процесот на подготовка на новиот закон, а кој траеше една година, комисијата констатираше низа засегнати страни од кои од особено значење е да ги споменеме: Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, низа овластени испитни центри и автошколи, Градот Скопје, Министерството за локалната самоуправа, ЗЕЛС, Јавното претпријатие за државни патишта, Министерството за транспорт и врски, Министерството за правда, Секретаријатот за законодавство, Министерството за финансии, Министерството за економија и други. Од суштинско

значење е да се напомене дека нивните забелешки беа анализирани и дел од нив интегрирани во текстот од Предлог-законот.

Постојниот закон за безбедност на сообраќајот на патиштата кој е во сила донесен е 2007 година и истиот има 9 измени. Целта на донесување на нов закон е надминување на досегашните недоследности и проблеми кои се појавуваат во пракса како и создавање на формално-правна можност за поефикасно функционирање во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Од аспект на хармонизација со европското аки, со новиот закон се изврши усогласување на европски директиви од Поглавјето за транспортна политика. Ова е во релација за јасна утврдената и декларираниа цел на Република Македонија за интегрирање во Европската унија и нејзините структури, како и создавањето услови за примената на европските стандарди во националното законодавство. Со донесување на новиот Закон за прекршоците квалитативно поинаку се уредија општите услови за пропишување на прекршоците и прекршочните санкции и е предвидена обврска за усогласување со истиот на сите материјални закони во кои се задржани прекршочни одредби. Во контекст на наведеното, а со цел успешна практична имплементација и одржување на конзистентноста на уставниот поредок на Република Македонија со новиот Предлог законот за безбедност на патиштата во делот на прекршочните одредби се изврши усогласување и со Законот на прекршоците.

Би сакала да напоменам дека покрај надминување на практичните проблеми, усогласување со европските директиви и со Законот за прекршоците во процесот на анализа и подготовка на Законот беа вршени споредбени анализи со законодавствата на Хрватска и Словенија кои ја регулираат оваа област, посебно во делот на казнената политика.

Во делот на казнената политика би сакала да укажам дека нема драстично заострување освен на пречекорување на брзината на движење на возилата. Дозволете ми накратко да се осврнам на новините кои се што се имплементирани во овој закон.

Во Предлог на законот извршено е и дополнување обврските кои треба да ги исполнуваат правните и физичките лица кои изведуваат работи на пат со обезбедување на местото на изведување на работите и изведување на работите без прекин во согласно со сообраќаен проект. Со предложените измени се врши допрецизирање на одредбата од постојниот закон да издавањето на одобрение за време на измена на режимот на сообраќај на локалните патишта и улици која ќе биде во надлежност на општината односно на Градот Скопје. Ова е регулирано со членот 14 став 5. Воведена е обврска на правните и физичките лица кои изведуваат работи на јавен пат најмалку 24 часа пред започнување времена измена на режимот на сообраќај да го известат Министерството за внатрешни работи и правното лице надлежно за одржување на јавниот пат во време кога ќе пристапат кон измената на режимот на сообраќај. Се воведува и нова обврска за правните и физичките лица по завршување на работите да ги отстранат од јавниот пат средствата за работа, остатоците од материјалот, сообраќајните знаци, границите, како и другите предмети кои се наоѓаат на патот, патот да го доведат во претходна состојба и за истото да известат Министерството за внатрешни работи и правното лице кое е надлежно за одржување на јавниот пат.

Се определува обврска на министерот за труд и социјална политика да овласти правно лице за изработка на посебен знак на возило што е направено со

него да управува лице чие екстремитети суштествени за управување со возилото се оштетени.

Во однос на користењето на мобилен телефон за време на управување со возило предвидена е можност за возачот на возило за автотакси превоз на патници да користи мобилен телефон како и други уреди на начин со кој не би ја намалил можноста за реагирање и сигурно управување со моторно возило.

Позначајна новина во Предлог законот за безбедност на патиштата од безбедносен аспект е значителното зголемена глоба предвидена за прекршување на обврската за возачот кој со возило се вклучува во сообраќај на пат со коловоз од земјен пат, градилиште или други сообраќајни површини кои треба да го запре возилото и да ги отстрани земјата и нејзините остатоци од пневматиците на возилото од причина што при излез на возилото најчесто од градилиште се врши нанесување на кал на коловозот при што ја намалува стабилноста на возилото и ја загрозува безбедноста на останатите учесници во сообраќајот.

Во насока на усогласување на Законот за прекршоците, а од аспект на воведување на Институтот порамнување предвидена е повисока глоба за непочитување на обврската и за возачот на велосипед, велосипед со помошен мотор, мопед, мотоцикл, трицикл, лесен четирицикл и четирицикл, односно возач на запрежно возило кој се вклучува во сообраќај од гаража, двор или друга слична површина ако видикот му е задскриен од друго возило, објектот или предметот или видливоста му е намалена е должен да го турка возилото, односно да го води впрегнатиот добиток бидејќи наведените учесници во сообраќајот со нивните конкретни дејствија се третираат како пешаци, а не како возачи.

Во делот што однесува на дозволената брзина на движење на возилата се врши намалување на лимитот на дозволената брзина од 60 км. на час на 50 км. во населено место и воедно се заострува казнената политика со предвидување на повисоки глоби за енормно пречекорување на брзина поголема од 50 км на час во населено место и брзина поголема од 70 км на час надвор од населено место во насока на превенирање на една од најчестите причини за сообраќајни незгоди.

Значајна новина се воведува со новото законско решение во однос на местата забранети за запирање и паркирање на возило. Имено, покрај досега утврдените места забранети за запирање и паркирање се додаваат и плоштад, пешачка зона и против пожарен пат, како и паркинг место кое со дополнителна табла, сообраќаен знак или ознака на коловозот е обележано местото за паркирање на возила за лица со посебни потреби. Ова решение предвидено со цел да се надмине загрозувањето на безбедноста на пешаците, да се овозможи пристап на возилата на против пожарните единици, како и поголема заштита на лица со посебни потреби како учесници во сообраќајот. Истовремено се предвидува исклучок за возач на возило кој врши авто-такси превоз на патници со предвидување на можност да запре на дел од јавен пат каде ширината на слободниот премин од запреното или паркираното возило до полната надолжна линија на коловозот или до некоја пречка на патот би била помала од 3, 4 односно до спротивниот раб на коловозот би била намалена од 4 метри на тротоар, односно пешачка зона ако тоа не е изречено регулирано со сообраќаен знак. Потоа на дел од коловозот кој како стојалиште за возилата на јавниот сообраќај е обележан со ознака на коловозот на оддалеченост

помала од 15 метри пред знакот со кој е обележано стојалиште на возилата за јавниот сообраќај.

Во однос на употребата на светла во сообраќајот предвидено е ново решение во насока на задолжителна употреба на запалени светла за време на управувањето со возила само во периодот од првиот самрак до потполно разденување, како и дење во случај на намалена видливост додека за време на управувањето со мотоцикл, задолжителна е употребата на светла и дење и ноќе. Во контекст на наведеното е и предвидената обврска за велосипедист задолжително да има светло во бела боја на предна страна, како и катадиооптер со црвена боја или рефлектирачка лента на задната страна и по еден катадиооптер со жолта или портокалова боја на секоја страна како и посебни заштитни мерки за велосипедистите што ќе придонесат кон зголемување на безбедноста на велосипедистите лицата кои се превезуваат со велосипед и другите учесници во сообраќајот. Во оваа насока е предвидена посебна опрема за возачот и лицата кои се превезуваат со велосипед ноќе и во услови на намалена видливост која се состои од носење на рефлектирачки елек. За наведените учесници во сообраќајот предвидено е да носат и заштитен шлем, но не како задолжителна опрема, туку по нивна слободна оценка. За не носење на заштитен шлем и рефлектирачки елек не е предвидена прекршочна санкција бидејќи дикцијата на нормата не е задолжителна обврска.

Со предметниот Предлог закон за врши дополнување на постојното решение кое се однесува на учество во сообраќајот на возила што не ги исполнуваат пропишаните услови поточно вонреден превоз, во случај кога овие возила се затечени на граничен премин при излез на територијата на Република Македонија да може да остварат излез од територијата на Република Македонија без при тоа да обезбедат дозвола за вонреден превоз издадена од правното лице надлежно за одржување на патиштата единствено со изрекување на глоба за сторениот прекршок. Со ова решение ќе се овозможи намалување на времето на чекање на граничен премин за излез од територијата на Република Македонија.

Исто така со Предлог законот за безбедност на сообраќајот на патиштата врши допрецизирање во однос на постојните уреди кои даваат светлосни сообраќајни знаци со дополнително вградување на звучни и вибрациони уреди кои овозможуваат самостојно движење на пешаци и велосипедисти во сообраќајот. Предметното нормативно решение е компаративно анализирано и споредено со други законодавства од оваа област.

Поинакво решение од досегашното е пропишано во однос на пополнување на европскиот извештај. Имено, новото законско решение предвидува обврска за возачите учесници во сообраќајна незгода во која е предизвикана мала материјална штета прво да го потполнат и потпишат европскиот извештај за сообраќајната незгода, а веднаш потоа да ги отстранат возилата од коловозот со цел да овозможат непречено одвивање на сообраќајот. Наведеното има за цел надминување на проблемите што се појавуваа во пракса во смисла возачите по отстранувањето на возилата од местото на незгодата не го потполнуваат и потпишуваат европскиот извештај при тоа оневозможувајќи го спроведувањето на понатамошна постапка вршењето на увидот.

Во делот кој се однесува на кандидати за возачи, возачи, автошколи и испитни центри и возачки дозволи воведени со повисоки услови и стандарди кои треба да ги

исполнуваат вработените во автошколите и испитните центри со цел подобрување на процесот на обуки на кандидати за возачи и поквалитетно и објективно спроведување на возачкиот испит, а од друга страна и воспоставување на индивидуална одговорност на стручните лица во автошколите и испитните центри заради превенирање и спречување на можни злоупотреби.

Значајна новина во Предлог законот е усогласување со категориите на возачките дозволи со Директивата на Европската унија 126 на Европскиот Парламент и со новото законско решение во делот на издавање на возачки дозволи предвидена е можност како исклучок по желба на граѓанинот барањето за издавање на возачка дозвола да се поднесе лично од страна на граѓанинот во простории надвор од просториите на Министерството за внатрешни работи.

Предлог на закон за безбедност на сообраќајот на патиштата предвидува можност во случај кога постои основано сомнение дека возачот за кого ќе утврди дека во организмот има алкохол или дека покажува знаци на алкохолно растројство како и возачот инструктор за кого ќе утврди дека во организмот има алкохол, или дека покажува знаци на алкохолно растројство, како и возачот инструктор кога ќе го затече да оспособува кандидат за возач под дејство на алкохол или кој покажува знаци на алкохолно растројство, полицискиот службеник може да го задржи истиот во полициска станица до отрезнување најдолго до 12 часа. Полицискиот службеник кога ќе задржи возач во полициска станица или здравствена установа ќе повика надлежно правно лице за давање на информации и техничка помош на моторизираните учесници во сообраќајот на јавните патишта за отстранување на оштетени возила во дефект, или друго правно лице надлежно за отстранување на возила заради отстранување и обезбедување на возилото. При тоа трошоците се на товар на возачот на сопственикот на возилото. Наведеното решение има за цел да се спречи понатамошно учество во сообраќајот на лица возачи кои се под дејство на алкохол, над утврдените законски ограничувања и кои можат да ја загорат својата и безбедноста на другите учесници во сообраќајот од една страна, а од друга се превенира можноста од натамошно загрозување на безбедноста на сообраќајот.

Со предметниот Предлог на закон предвидена е посебна налепница за превенција во сообраќајот пропишана од Министерството за внатрешни работи, за правни лица чија основна дејност е непосредно поврзана со превоз на лица и стоки во сообраќајот на патиштата. Имајќи за цел идентификација на несовесните однесувања во сообраќајот на патиштата на оваа категорија учесници, возачи, професионалци, за да бидат лесно препознатливи од другите учесници во сообраќајот, граѓани кои би ги известиле надлежните служби за преземање на соодветни мерки. Со предложеното решение на Предлог законот се предвидува и употреба на копија од топографска лента, доказ за брзо возење, со што возачите кои патуваат во други земји се санкционираат заради немање на потребниот број на топографски ленти за докажување на времетраењето на управувањето возило и брзината на движење за изминатиот период од 28 дена, согласно посебен закон.

Освен споменатите позначајни нови решенија во Предлог законот за безбедност на сообраќајот на патиштата би истакнала дека со истиот се врши и усогласување со други закони, како што се Законот за јавните патишта, Законот за возила и Законот за права на децата. Погоре напоменав дека се изврши усогласување со новиот Закон за прекршоци во делот на прекршочните одредби, како и се усогласи со директивата поглавјето за транспортната политика.

Министерството за внатрешни работи како предлагач на новиот закон за безбедност на сообраќајот на патиштата цени дека преку новото донесување во огромна мера ќе придонесе за унапредување на безбедноста на учесниците во сообраќајот. Ви благодарам за вниманието.

Илија Димовски:

Благодарам на државниот секретар.

Сега отворам простор за дискусиите на пријавените дискусанти, до сега имав 7 пријавено, како доаѓаат така ќе ги подредуваме и повторно Би замолил за некаква коректност во смисла на користењето на времето кое што го имаме пред нас.

Прв за дискусија е господинот Стојче Стаменковски од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот, повелете.

Стојче Стаменковски:

Благодарам.

Почитуван претседател на Националниот совет за евроинтеграции, почитуваниот претседател на Комисијата за одбрана и безбедност, почитуван државен секретар, почитувани пратеници и почитувани гости.

Безбедноста на патниот сообраќај претставува сложен и динамичен систем кој преку ангажирање на сите елементи и структури има за цел превенција од сообраќајни незгоди, намалување на последиците од сообраќајни незгоди. За подобрување на безбедноста во сообраќајот а со тоа и намалување на бројот на сообраќајни несреќи и последици од нив, придонесува правилното уредување на правилните прописи и законската легислатива од оваа област, одосносно дефинирање на казнената политика. Одговорноста на возачот претставува постоење на свест дека со почитување на сообраќајните прописи, односно со совесно и неризично однесување за време на управувањето на моторното возило ја намалуваат можностите за загрозување на сопствениот живот и здравје и животот и здравјето на останатите учесници во сообраќајот. Зголемениот број на одредени прекршоци во сообраќајот и рецедивизмот кај некои несовесни учесници упатува на потребата од нов пристап во настојувањето за градење на сообраќајна култура и почитување на сообраќајните правила и прописи. Едукацијата и унапредувањето на сообраќајната култура и учесниците во сообраќајот, во содејство со целосно почитување на одредбите од Законот во делот на глоби и казни, значително помага во подигнувањето на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Собранието на Република Македонија уште во првата национална стратегија за унапредување на безбедноста во сообраќајот ги утврди рамките во кој што треба да се движи законската регулатива во оваа област. Секако потребата се наметна и одредени законски решенија, кои што во постојниот закон се покажаа како неспроведливи и конечно потребата од усогласување на законските решенија со европските директиви во оваа област.

Преку предложениот закон за безбедност во сообраќајот на патиштата во Република Македонија, се утврдуваат правилата и прописите кои што треба да ги почитуваат сите учесници во сообраќајот и треба да очекуваме сите тие правила да бидат почитувани од страна на сите субјекти во сообраќајниот систем. Токму тука ќе биде улогата на стручната јавност, медиумите и на сите други заинтересирани субјекти кои што на било кој начин се поврзани со безбедноста на сообраќајот да ги

запознаат сите учесници во сообраќајот, за правилата, прописите како и за последиците од непочитувањето на овие прописи. Република Македонија како кандидат за членство во Европската унија, а согласно Извештајот за напредокот за членство во Европската унија има обврска за усогласување, имплементирање на одредени препораки во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата. Една од тие препораки всушност се однесува на зајакнување на капацитетите на државните институции и на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата, а во насока на создавање на подобри услови за имплементација на веќе усвоената втора национална стратегија за унапредување на безбедноста на сообраќајот во патиштата во наредните пет години.

Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата, преку своите работни групи и тела го анализираше предложениот закон за безбедност на сообраќајот на патиштата и врз основа на резултатите од пошироката и сеопфатна анализа, утврдија дека со предложениот закон за безбедност сообраќајот ќе се овозможи со воспоставување на формално правни претпоставки за имплементација на стандардите и принципите кои што важат во областа на сообраќајот на патиштата за Европската унија. Исто така предложениот закон ги идентификува сите недостатоци во делот на безбедно одвивање на сообраќајот и во рамките на истите предвидени со соодветни решенија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Република Македонија.

Одредбите дефинирани во предложениот закон за безбедност во сообраќајот, се во насока за постигнување на зацртаните цели на втората национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста во сообраќајот на патиштата, а тоа е бројот на жртви во сообраќајни незгоди до 2020 година да се намали до просекот на бројот на жртви во државните членки на Европската унија и бројот на жртви на млади возачи да се намали за 30%, бројот на сериозни повреди да се намали на 40%, а бројот на деца, жртви во сообраќајот да се намали и да стигне до нула. И покрај тоа што сообраќајните незгоди најчесто се набљудуваат низ призмата на хуманата димензија, исто така во себе содржат и економска димензија, па за тоа предвиденото значително намалување на сообраќајните незгоди ќе придонесе и финансиски заштеди за целото општество.

Како што и самиот предлагач на законот ги истакнува во текот на изработката на законот искористени се компаративни искуства од соодветните закони во повеќе земји од Европската унија, со цел решавање на наведените прашања согласно европските стандарди практики, кои што важат во областа на безбедноста во сообраќајот. За поздравување се одредбите од законот кој што се насочени кон зголемување на безбедноста на патиштата, а се однесуваат на намалување на максимално дозволената брзина во населени места, од 60 на 50 км на час. Пречекорувањето на брзината на движење, претставува фактор кој придонесува за околу 30% од сообраќајните незгоди со смртен исход. Најголем дел од сообраќајните несреќи се случуваат при брзини помали од 60 км на час, што значи во градски средини. Токму со ова законско решение значително ќе се подобри безбедноста во сообраќајот во градски средини, а посебно ќе се подобри безбедноста на ранливите категории, учесници во сообраќајот, а тоа се пешаци, велосипедисти и деца, од причина што само со овој потег ќе се зголеми можноста преку 70% проценти од учесниците во сообраќајните незгоди од овие категории да останат живи. Со жалење можеме да констатираме дека процентот на возачи кои што користат сигурносни

појави во Република Македонија се движи околу 40%, а кај совозачот овој процент е помал и се движи околу 30%. Додека пак кај сопатниците по возилата на задното седишта скоро и да не користат појас. Токму поради ова, значајни се одредбите кои се однесуваат за потреба на сигурносен појас и Републичкиот совет смета дека значително ќе влијаат на подигнување на свеста и дисциплината за користење на сигурносниот појас и не само од возачите, туку од сопатниците во возилото. Ние ја поздравуваме новата одредба од предложениот закон кој што се однесува на задолжителна употреба на детското седиште, за деца на возраст до пет години, бидејќи користењето на детските седишта намалуваат на повреди при сообраќајните незгоди и според статистичките податоци намалувањето на можноста од повреди кај деца во оваа возраст кои седат на детско седиште изнесува околу 50%.

Предлагачот на Законот ги перципира недостатоците во сообраќајниот систем во поглед на користењето на системите за пасивна безбедност и предлага зголемени контроли и ригидно спроведување за казнување на возачите мопеди и мотоцикли кои што во текот на возењето нема да користат заштитен шлем. Особено е значајно зголемувањето на обврската за правните и физичките лица кои вработуваат возачи дека се должни да се грижат возачите на нивните возила да ги исполнуваат пропишаните здравствени и други услови неопходни за безбедно управување во возилата.

Во делот на оспособувањето на идните кандидати за возачи кое што во едно претставува и основа за стекнување на знаењата за идните возачи, за безбедно учество во сообраќајот како и во делот на полагањето на возачкиот испит, расположливите законски решенија поставуваат повисоки стандарди во обуката и спроведувањето на тестирањето.

Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата во своите активности ќе помогне за имплементација на законот и согласно досегашната пракса останува тело чија што надлежност е да ги координира работите поврзани со сообраќајно превентивното дејствување на националното ниво. Во таа насока ќе продолжуваме да ја исполнуваме својата обврска за соработка со средствата за јавно информирање, заради навремено, целосно и објективно информирање на јавноста, унапредување на работите поврзани со безбедноста на сообраќајот, унапредување на сообраќајно воспитување и образование на учесниците во сообраќајот, остварување на соработка и координација во превентивната работа на другите државни органи, организирање учество во сообраќајно воспитни акции, поттикнување, развивање и помагање на научно истражувачка работа и друго. Практиката и научните истражувања укажуваат дека најдобри резултати во безбедноста во сообраќајот се постигнуваат со еден системски пристап, до комбинација на превентивните мерки за подигнување на јавната свест и зголемената сообраќајна едукација и цврста примена на законските одредби во целост, односно вклучување на одредбите за глобите и казните. Ваквиот пристап кој е застапен во Предлог-законот за безбедност во сообраќајот може да биде добра основа и гаранција дека со предложениот закон за безбедност во сообраќајот на патиштата ќе го зголеми безбедноста. Ви благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам.

Госпоѓата Роза Топузовска Каревска побара од мене процедурално, јас се исконсултирав со, се извинувам Солза Грчева, се исконсултирав со службите, до сега немаме пракса ниту пак искуство на процедурални забелешки кога има јавна расправа, но да ви дозволиме да чуеме што госпоѓата Солза Грчева има како забелешка, повелете.

Солза Грчева:

Мислам ако ми дозволите дека ќе добие на квалитет оваа јавна расправа и конечно и ќе стане јавна расправа, бидејќи до сега не беше. Ние овдека сме ограничени со време, на сите ни е времето ограничено. Да беше толку добар законот колку што два пати по половина саат тука слушавме да се истрчаат листовите да се испрочитаат, ние денес немаше да имаме јавна расправа. Значи, треба да се даде можност и време, на луѓето и заинтересираните страни да ги кажат недостатоците на овој закон кој што навистина ги има на 268 страни на Законот, ние самите како пратеници изнесовме многу работи кои што се недоследни, се двосмислени, за една неусогласена казнена политика итн., според тоа треба на аудиториумот да му се даде време и простор, а нам пратениците да ни створи драгоцен материјал да спремиме квалитетни амандмани и поправање на овој закон, а не исчитување членови по членови и два пати по половина саат се пречитува истиот закон. Благодарам.

Илија Димовски:

Дозволете ми да ви одговорам. Без разлика дали законот е добар или не е добар во оваа форма, ние сме го предвиделе за јавна расправа уште со утврдување на програмата на Националниот совет, тоа е прва работа. Втора работа, поминати се само 30 минути од почетокот на седницата на Националниот совет, така да вашиот впечаток за должина на говор и можеби е квалитативна оценка за говорите, што е сепак субјективно право. Да се согласувам со вас и апелирам што е можно повеќе претставници на институциите и на здруженијата кои што се денес присутни овде да дискутираат, тоа не значи дека ги дестимулирам пратениците но да се потрудиме да дадеме можност што е можно повеќе на стручни лица да се обратат на овој закон, за да имаме и ние впечаток за што работи. Инаку, заради ваше информација мислам дека неколку пратеници од владеачкото мнозинство, веќе имаат спремено поголем број на амандмани, така да впечатокот е дека целата оваа расправа треба да си се води отворено, бесконфликтна ситуација, за сите подеднакво се однесува овој закон и се надевам дека еве во тој дух, ова е добар закон да покажеме дека кога станува збор за една заедничка тема можеме да бидеме коректни и конструктивни сите. Благодарам.

Следна за дискусија е пратеничката Нора Исмајловска Старова, повелете. И повторно да замолам да бидеме во рамки на некое коректно време до 10-тина минути за да не се доведуваме во вакви ситуации.

Нора Исмајловска Старова:

Ви благодарам почитуван претседавач.

Почитуван претседател на Комисијата за одбрана и безбедност, почитувани пратеници, претставници на министерствата, медиумите и здруженијата.

Најпрво сакам да ја поздравам јавната расправа по Предлог законот кој што сметам дека е многу важен за сите луѓе во Република Македонија и секако како член на Комисијата за Европски прашања, ние веќе го отворивме прашањето за подобрување на самиот закон, преку усогласување со Европското законодавство и да се создадат формално правни предуслови, за истото да биде усогласено. Сакам да ја поздравам и работата на асистентите и советниците од нашата пратеничка група кои што ни излегоа во пресрет со анализата на законот, со забелешки кои што стигнале до нив. Исто така во нашите пратенички канцеларии кои што се отворени секојдневно луѓето од здруженијата дојдоа, притоа ни ги кажаа своите забелешки за да се обидеме да реагираме. Мислам дека треба да се задржиме на подобрување на решението и да се обидеме да го подобриме. Видов дека многу тенденциозно во некои членови беа претставени не баш како што се во самиот закон, но секако дека некои членови мислам дека може и да се подобрат. Во членот 24 став 4, сметам дека може попрецизно да се дефинира, лицето кое што се превезува, што значи да го попречува возачот како не би оставиле да има простор за субјективизам туку една пообјективна проценка. Понатаму во Законот има спомнување, на пример да ги вади рацете од прозор додека тој вози, итн., мислам дека и во овој член можеме да ги додадеме овие работи за да биде појасно на луѓето. Во членот 25 став 4, возачот не е должен после престигнувањето на друго возило да даде знак дека има намера да се врати во сообраќајната лента во која што се движел и ако нема казна, мислам дека од претпазливост не сме сигурни, посебно на пошироки улици кои што се со две ленти, дали човекот на пример ќе оди лево или десно и дека нема потреба за оваа препорака. Секако очекувам дека овие забелешки ќе бидат разгледани со цел да го извлечеме најдоброто решение, можеби, вие имате и друго објаснување зошто тоа стои таму во самиот закон.

Во членот 24, ние го поздравивме ставот 3 што е за вклучување во сообраќај на патот од градилишта. Мислам кога се вклучуваат посебно поголемите возила од градилишта, дека навистина е значајно да се погрижат да бидат исчистени, но сметам дека треба да размислиме за препораките за автомобили, можеби да се изземат поради не секаде еднакво развиената инфраструктура во Република Македонија. Во членот 86 мислам дека ова беше едно од најспорните прашања кога разговаравме во Комисијата за Европски прашања и општо на расправата во првото читање на Законот, ставот 1 предвидува од сега светлата да се користат ноќе до доцна мрак, а во ставот 7 е предвидено за непочитување на став 1 глоба од 35 евра, препораката која што доаѓа со посебно, мислам дека знаете дека многу голем дел од нас секојдневно патуваат, па имаме навика и се осеќаме безбедно кога ќе ги видиме светлата значи, не само навика сме се научиле да ги забележуваме, посебно ако имаме проблеми и со видот. И мислам дека треба да се размисли дали ова да биде казниво. Имаше многу добра анализа од страна на Министерството, за намалување на трошоци, за загадување итн. во тој случај може на пример тоа да се претстави кај граѓаните па да биде нивен избор, но од друга страна до сега, неколку години веќе се научивме да возиме со светла, така да, овој член мислам дека беше навистина многу спорен.

Член 96 став 5, се предвидува возачот на велосипед со помошен мотор, мопед да може да се движи само каде што е дозволено движење со такви возила.

Тука единствено би додала дека може треба да се дефинира јасно каде е дозволено па да не го извадат законот од контекст дека тоа се однесува само на велосипедски патеки, туку дека може и до десниот раб на коловозот. Членот 99 ова мислам дека во медиумите беше нај злоупотребен ставот 2 затоа што за носењето кацига пишува дека треба да се носи а за истото нема казнена одредба што не беше така претставено и го поздравувам што ова беше споменато и мислам дека на луѓето кои што дошле во нашите канцеларии дури и медиумски да се охрабрат возачите на велосипед посебно мислам дека е здраво и добро за животната средина, така да манипулирањето со овие информации дека на никој не ни одговара. Во член 304 за овој член во став 1 има возачка дозвола за лица постари од 65 години да се издава на три години. За овој член имавме забелешки од две пензионерски здруженија. Има и анализа дека во Словенија е дозволено до 70 години да се вози со секако претходно позитивно уверение за здравствената и психофизичката способност на лицето. Значи не зборувам за да биде тоа под дифолд туку да се има еден уреден преглед во здравствените установи.

И во однос на членот 331 каде што се овозможува возач од 16 години. Во член 7 има потреба од писмена согласност од психолог и педагог од училиштето во кое што учи детето и доколку во училиштето нема еден од нив од класниот раководител на ученикот заверена на нотар што мислам дека до некаде можеби е наметната обврска на овие луѓе, а дел од сообраќајките што ги имавме беа причинети од помлади луѓе па овој член можеби требало повнимателно да го разгледаме. Веројатно колегите ќе имаат уште некои забелешки па понатаму како што ќе ја разбиеме дискусијата да се обидеме да амандмански реагираме во спорните членови, а сигурно и луѓето од здруженијата имаат забелешки што можеби ние не сме успеале. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам на пратеничката Нола Исмаиловска, следен за дискусија е господинот Благоја Мартиновски од Мотори МК, повелете.

Благоја Мартиновски:

Почитувани гости, присутни во салата, говорам од функција на уредник на Мотори МК но и претставник на Мотоцикличката федерација на Македонија односно претставник на мото заедницата во земјата. Во однос на новиот Предлог на закон има неколку членови кои што се спорни за нас односно сакаме да ги рedefинираме со цел да се зголеми безбедноста и да се подобри мото културата во земјата.

Првата работа на која ќе се осврнам е членот 2, став 58 каде што се дефинирани моторните возила. Конкретно дефиницијата за мопед каде што стои дека е моторно возило со зафатнина од 50 кубни сантиметри и максимална брзина од 45 километри на час. Значи, останува нејасно како ќе се дефинираат мопедите, односно народски кажано скутери кои што развиваат повеќе од 45 километри на час бидејќи во членот исто 2 ставот 59 вели дека мотоцикл е секое моторно возило над 50 кубни сантиметри кое што развива повеќе од 45 километри на час. Меѓутоа од аспект на безбедноста во сообраќајот бидејќи мопедите задолжително мора да возат по десниот раб на коловозот, се разликуваат скутерите од 125 кубни сантиметри по табличката регистарска бидејќи на скутерите се мали, на

мотоциклите над 125 се големи, ќе биде тешко и за сообраќајната полиција и за останатите учесници во сообраќајот да знаат дали тој скутер има право да вози по средната лента или нема право. Затоа бараме да се дефинира дека мопед, да во ред е да биде со зафатнина до 50 кубни сантиметри меѓутоа ограничувањето од 45 километри на час не е реално. Новите скутери сите се со дозволена брзина поголема од 45 километри на час. Тоа е првата работа за која се надевам дека ќе се разгледа.

Втората е член 99 и задолжителното носење на шлем односно кацига. Апсолутно се согласуваме со ова меѓутоа бараме со законот стриктно да биде наведено дека мотоциклистите мора да возат со кацига со сертификат за безбедност. На овој начин луѓето што прават, купуваат кинеска кацига од 500 денари која што повеќе ќе ги повреди отколку што ќе ги заштити. Не е работата ние да ги натераме да носат кацига само за да не бидат казнети од полицијата туку навистина да ја зголемиме безбедноста на возачите. Затоа бараме да биде наведено дека кацигата мора да има сертификат за безбедност.

Понатаму во однос на членот 86 за светлата се согласувам и со пратеничката Нола Исмаиловска бидејќи поготово за нас мотоциклистите навистина е зголемена безбедноста кога светлата на автомобилите е запалена. Полесно се учуваат, полесно можеме дење да ја процениме брзината со која се движат и колку се далеку од нас. Апелираме доколку има простор да се размисли за овој член да се стори истото и уште една работа која што не е логична за нас е членот 277 став 2 се однесува на возач почетник каде што е наведено дека возач почетник од 23 часот навечер до 5 часот наутро мора да има на предното седиште возач кој што е искосен. На моторот тоа не е логично, не може напред да седне со некој што е поискусен од вас. Така да или да се исклучи ова или некако да се коригира да не важи за мотоциклистите.

Друга работа што би сакале да се додаде е членот 301 каде што се дефинирани возачките дозволи, новите категории. Се согласуваме во интерес на зголемената безбедност да се додадат А2 и А1 итн. во интерес на мото заедницата и барањата што стигнуваат до Мотоцикличката федерација на Македонија она што би сакале да се додаде е возачката од Б категорија да има право да управува со мопеди од зафатнина до 125 кубни сантиметри. Ова го бараме од аспект што ќе се зголеми продажбата на овие мотор ќе се намали сообраќајниот метеж со самото тоа и загадувањето итн. го бараме на барање од луѓето кои што продаваат мотоцикли, но и од луѓето кои што ги користат. На овој начин ќе можат луѓето кои поседуваат возачка дозвола од Б категорија да управуваат со скутер до 125 кубни сантиметри. Ова е регулирано во францускиот закон во однос на тоа значи го прекршуваме европскиот закон со кој што се стремиме да се усогласиме. Се надевам дека ќе биде дозволено бидејќи е горлив проблем на мото заедницата и би сакале тоа да биде додадено.

Последната работа е во врска со организирањето на мото и автотрки. Јас само ќе нафрлам, темата мојот колега од автомобилистичката федерација ќе ја продолжи. Се однесува на организирањето на натпревари на јавни патишта, да се воведат регулатива да не може било кое правно лице да го прави тоа без дозвола од надлежната федерација, без разлика дали е тоа Мото федерација или Авто

федерација, меѓутоа колегата ќе го образложи тоа подетално од Авто федерацијата. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам за сите забелешки. Слободно следните пријавени дискусанти, значи целта на денешната расправа е токму ова да го погледнеме впечатокот на луѓето кои што се многу постручни од пратениците на оваа тема и сигурен сум дека и пратениците, но и Министерство за внатрешни работи сериозно ќе ги земе во предвид. Додека вие зборувавте за кацигите ни дојде идеја со државниот секретар да обезбедиме статистика за смртност односно за причини и начин на смртност во сообраќајот, па да ги провериме и овие податоци и други податоци, таа статистика ќе ја достави Министерство за внатрешни работи, јас ќе ја препратам до сите пратеници за при утврдување на некои порестриктивни мерки да имаме во предвид каде имаме реални причини на настанување. Заради тоа што знаете, Собранието секогаш треба да внимава во рестриктивноста и во висината на казните од аспект на прифатливост и применливост и неопходност, баланс.

Благодарам за вашата дискусија.

Следена за дискусија е колешката Роза Топузова Каревска, со извинение за тоа што сосема несвесно ја споменав. Благодарам.

Роза Топузова Каревска:

Благодарам почитуван претседател, почитувани присутни, колеги пратеници,

Нема граѓанин во Република Македонија кој што не е засегнат од овој закон. Значи нема и ако има тие се многу ретки и се навистина исклучоци. Сите ние сме учесници во сообраќајот. Дали сме учесници во сообраќајот како возачи, пешаци, сепак сме учесници во сообраќајот. И затоа почитувани присутни сметам кога се носи еден ваков закон треба да се има многу поголема сериозност во пристапот.

Почитувани присутни, јас го немав впечатокот дека многу сериозно се пристапило кон подготвувањето на овој закон. Ако го погледнете законот ќе видите дека тој наликува на еден лош прирачник за возачи, исполнет е со многу недоречености, претпоставки, недобро дефинирани работи кои што можат да имаат различно толкување понатаму и различна примена, а наместа и со небулози. Последен беше еден од примерите кој што го спомна почитуваниот дискусант пред мене за седењето на мотоцикл до него поискусно лице, а такви има многу. Дека е така кога јас говорев на пленарната седница за сите тие забелешки, почитувани колеги, половина од пратениците се смееја. Значи нешто не е во ред со законот. Овде немам време да ги искажам сите тие небулози, но ќе подготвам амандмани. Ќе почнам од најважната работа, според мене, јас во целост не се согласувам со колешката Нола затоа што таа остави можност за кој сака да вози со запалени светла. Не, сите треба да возат со запалени светла почитувани присутни. Без разлика на анализите, без разлика на тоа дали ќе има поддршка, зар има нешто повредно, поскапоцено од човечкиот живот. Според мене нема и затоа мислам дека членот во постојниот закон каде што имаше задолжително возење и дење и ноќе со запалени светла треба да остане и треба да се почитува во целост и да следуваат строги казни за тие што не ги почитуваат. На многу од нас, а верувам и на вас особено оние кои што возат мотори го знаат тоа, им го спасило животот токму тие запалени светла и од друга страна неисправни светла дури им го загрозиле животот

каде што имаме моторно возило со четири тркала а се движи со едно светло. Тогаш овие со моторите можат да се судрат со тоа возило. Затоа е важно да се вози и дење и ноќе со запалени светла. Дотолку повеќе што, почитувани колеги ова е со еден небулозен член заменето, членот. Во сообраќајот на патот првиот самрак до потполно разденување ноќе како и дење. Ве молам, значи понатаму да не го читам цел, што е тоа сумрак. Дали треба да имаме строга дефиниција ако веќе и сте мислеле така почитувани претставници на Министерството можело тоа да се дефинира од толку часот во летниот период до толку часот во зимниот период. Или 15 ноември каде што е и за дополнителна зимска опрема. Се знае кога се стемнува и кога се разденува. Но мислам дека е ова непотребно и понатаму вика обврска од ставот 1 на овој член, не се однесува на возачи на запрежни возила, велосипедисти кога запрежното возило односно велосипедистот го управува дење. Па дење секако сите сте предвиделе да не палат светла. Е сега зашто на нив да не се однесува. Ве молам да се коригирате овој член е несериозен пристап кон него целосно кога ќе го погледнете а особено дотолку повеќе што го загрозува животот на граѓаните и е неопходно да продолжи старата одредба според мене и дури и загадувањето на животната средина не е оправдување да не се возат запалени светла. Па со толку многу работи се загадува животната средина и сега остана уште и запалените светла кои спасуваат животи дека ќе ја нарушеле еколошки животната средина.

Сакам овде бидејќи има повеќе присутни јас сум изненадена и очекувам дека некој ќе реагира за ова а требаше и навреме да се реагира, каде што ги имаме поимникот, значи вели заштитен појас 17 се спомнува. Заштитен појас е земјен појас со двете страни итн. па знаете ли почитувани присутни колку измени на Законот за бесправно изградени објекти, направивме, нема веќе во Македонија заштитни појаси. Се што е изградено во заштитните појаси е легализирано. За кој заштитен појас говориме, се е легализирано, дивоградби, не знам какви градби, нема заштитен појас. Заштитен појас е место помеѓу автопатот, коловозот како сакате наречете го и овие изградени објекти. Сега ги има стојат тука, како ќе правите заштитен појас. Завршена работа.

Втора работа, возила со историска вредност. Ве молам, возила постари од 35 години. Па еве ајде да седнеме во кола и да отидеме Скопје - Битола, знаете ли колку возила ќе сретнеме постари од 35 години на патот, луѓето што се директни на патиштата ќе ви го кажат тоа, имаме претставници. И тие сега што треба национално богатство да ги прогласиме. Па тоа се возила, ќе бидат со историска вредност за што, што ќе имаат тие, посебен третман ќе имаат тие возила понатаму. Па имаме многу возила од бивша Југославија уште кои што се возат од фичовци до југовци кои што се движат по патиштата. И наместо да се води сметка тие се основните загадувачи на патот, ние ги ставаме во возила со историска вредност и не само што се загадувачи, не само што не се безбедни за тие што ги управуваат и за овие што доаѓаат од спротива или пак ги претекнуваат.

Колешката Нола го спомена и тоа кое што и јас го забележав на пленарната седница, претекнувањето почитувани колеги не може да враќањето на лентата од каде што излегол да биде без давање на сигнализација. Од каде знае оној што вози дека овој нема во секој момент да се врати. Значи има многу, многу забелешки. Жалам што ниту имам време, ниту сакам да го одземам вашето драгоценото време за сите тие забелешки и небулози, за излегување од гаража да имаш лице кое што ќе ти помогне при излегувањето, што ако сум сама и немам лице. Вечно ќе останам да

седам во гаражата. Ве молам мора некои работи да се дефинираат. Или пак како да се дава звучни сигнали со еден не повеќе, значи со ист интензитет. Па како ќе одредам дали со ист интензитет сум свирнала првиот и вториот пат. Многу вакви работи има. Или пак ова со гаражата веќе го кажам, Нола исто го спомна, значи да не му го отргнува вниманието и можноста за да може да управува, па кажете што значи отргнување на вниманието, како може тоа да се одвива и да се реши. Во законите почитувани предлагачи се пишуваат јасни одредби, да бидат јасни и за пратениците, а повеќе за оние кои што ќе ги применуваат понатаму затоа што следуваат строги казни. Не може нешто измеѓу. Видете ве молам членот 59, возачот на моторното возило може да ја напушти лентата на која се наоѓа само заради свртување налево или надесно или заради паркирање на возилото. За што четврто може да го напушти возилото, за што. Тоа ли е член на закон. Потоа мора строго да се разграничи запирање и паркирање што е. Запирање се подразбира јас сум во возилото, сум подзапрела, чекам да дојде колешката или колегата да влезе во возилото, тоа е запирање, се друго е паркирање. Значи не може да имаме запирање и исто така запирањето на коловозот не е добро дефинирано и паркирањето. Значи законот треба да претрпи сериозни измени, слушам дека пратеничката група на ВМРО-ДПМНЕ подготвила амандмани, јас исто така за сето она што го говорев на пленарната седница ќе поднесам амандмани. Членот 87 вика, возилото што е запрено или паркирано на осветлен дел од патот, така што јасно може да се гледа од доволна оддалеченост, значи нема потреба да биде обележано. Како тоа. Тоа мора да биде обележано со светло, дали трепкавци, нема потреба или исто така, во членот 86 има уште една небулоза. Вика, со најмалку оборени светла да го осветлува патот, па дали, еве јас не се разбираам толку има луѓе што повеќе од мене се разбираат. Дали оборените светла се за осветлување на патот или за обележување на возилото. Како ќе го осветлува патот, а техничка грешка, да точно, не знам што е тоа оборени, вели колешката, но тоа за јазичните грешки ако почнам треба да останам овде на говорница, а треба и други после мене да го кажат своето мислење. Значи полн со небулози.

Верувајте 260 и кусур страници усогласување со европска регулатива, многу малку е усогласено. Што е усогласено? Спомна една колешка на пленарната седница освен што имаме членови за трамваи каде што се предвидува, нема трамваи во Македонија, што друго е усогласено со европска? Многу малку, тоа е едно усогласување со европската регулатива. Значи сериозен закон, засегнати граѓаните, засегнати сите, очекувам од претставниците, од оние што најмногу се соочуваат секојдневно со проблемите кои што се соочуваат и учесниците во сообраќајот, оние кои што треба да се грижат за безбедноста на сообраќајот, оние кои што се одговорни и кои што треба да учествуваат и да го променуваат, имплементираат овој закон со пропишувањето на казните да слушнам нешто повеќе дали тоа е изводливо. Добро е што се намалуваат некои казни, макар за некои мислам дека треба да се биде бескомпромисен, сигурно е едно е да се намали казна за погрешно запирање или подзастанување, а друго е да се намали казна каде што сериозно се загрозува животот на учесниците во сообраќајот, исто и за употребата поготово најригорозни казни за употреба и возење на моторно возило под дејство на алкохол и опојни дроги. Имавме и доволен пример сега наскоро кој што е познат на јавноста, значи изгубен човечки живот, не е единствен, за жал се многу повеќе и тука мислам дека треба да останат ригорозни казни. Нема тука одземање на возачка

дозвола и ригорозна казна за учесникот и нула толеранција за алкохол и опојна дрога во крвта, нула, нема, така е во европските земји. Околу употребата на кацигите, последно ќе кажам, се согласувам дека треба да се носат кациги, направив некои истражувања и паралели со европското законодавство, ми се прекина мислата со сертификат затоа што навистина кацигата не е украс, не е беретка, не е шешир, па било каква да се купи треба навистина да ја штити главата, да го штити тој што вози и направив некои анализи и велосипедистите некаде не носат, во некои европски земји задолжително е носењето, а во некои има и алтернатива каде што на одредена возраст е пропишано, значи на лица до тоа возраст која што возраст тоа се смета за помладите и децата или ако се превезуваат со велосипед или лица дури над 60 годишна возраст. Значи дури и такви дефиниции има, тоа го кажувам токму поради тоа што и во медиумите предизвика големо внимание, не е нешто непознато во светот, да и оние што управуваат со велосипед носат кациги, значи ја заштитуваат главата. Реков некаде задолжително, а некаде со одредена возраст. Ви благодарам. Имам уште многу забелешки, поединечно на многу членови, но ова е само дел од она што го имам пример, како мотив за размислување и за еден пристап сериозен се со единствена цел да донесеме закон кој што во голема мера ќе придонесе за безбедност во сообраќајот и закон од кој што ќе имаат корист сите граѓани затоа што сите се учесници во сообраќајот. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам на опширната дискусија на колешката Топузова Каревска, да, да потврдам пратеничката група, барем поголемиот дел на ВМРО - ДПМНЕ има став во врска со употребата на светлата онака како што вие кажавте и тоа јас ви го соопштив пред две недели, мислам дека и финалното решение веројатно ако одат работите натака и финалното решение во Собранието со оглед на бројот на пратениците ќе биде да се задржи досегашната регулатива по однос на употребата на светлата, односно членот како што беше. За другите прашања можеби имаме различен став, но тоа е предмет на понатамошна дискусија.

Следен за дискусија е господинот Ранко Станојковски од Автомобилистичката федерација на Македонија, повелете.

Ранко Станојковски:

Добар ден, како претходно сакам да ве поздравам сите присутни во салава. Ние имаме некои забелешки во делот на спортските приредби што се на јавен пат. Во член 2 да се достават спортски возила, бидејќи не постојат, а постојат кај нас во државата, значи веќе се појавуваат, се купуваат и се донесуваат од надвор, да се дефинира како спортско возило да стои во член 2. Во членот 155 се предвидува претходно одобрение од Министерството за внатрешни работи, како што спомна колегата од Мото федерација ние предлагаме да претходно одобрението пред да го издаде Министерството за внатрешни работи да има согласност од Националната спортска федерација која што го организира тој спорт, значи без разлика дали е мото, дали бициклизам, дали е автомобилизам, значи тоа. После тоа во член 156 исто така за одобрението пред да се издаде одобрението треба да се достави од организаторот безбедносен елаборат предвиден со правилниците на таа спортска федерација од тој спорт. Ние неколку пати и тука во Скопје знаете и сами сте биле присутни некој од вас, сме приредувале натпревари кај телевизија, кај сајмиште, така

да безбедносните, сигурносни мерки кои што ги предвидува Министерството за внатрешни работи не се доволни затоа што ние како автомобилистичка федерација и членка на Меѓународната автомобилистичка федерација - ФИА имаме некои одредби како би требало да се приредуваат и сигурносни планови како би требало да се приредуваат тие натпревари, кружни натпревари кои што се и на градски улици и на затворени полигони. Нашите мерки за таков натпревар се многу поригорозни отколку на Министерството за внатрешни работи. Така да би требало тој сигурносен план да биде претходно доставен од организаторот и заверен од автомобилистичката федерација. Значи доколку биде тој заверен од таму, нормално дека ќе ги исполни тие услови. Ако не се исполнуваат не можеме ние да ги направиме, да му дозволиме да организира таков натпревар бидејќи како прво е загрозен натпреварувачот, а после и публиката. Исто така бараме во законот пишува дека сообраќајниот проект за запирање на сообраќајот треба да го изготви Националната спортска федерација. Значи ние можеме само да донесеме правилник како треба да биде безбедносниот план. За пренасочување на сообраќајот ние во градов не можеме да одлучуваме, за тоа треба Министерството за внатрешни работи да го направи претходно бидејќи кога ние ќе дадеме на кој дел од пат и на кој пат сакаме да организираме натпревар, значи нивните стручни служби треба да го одредат пренасочувањето на сообраќајот. Исто така во член 161 бараме да се укине одредбата од став 1 ова што пишува во став 2 да се товар на Министерството за внатрешни работи одредува бројот на полицајци кои што ќе треба да го обезбедуваат тој натпревар и таа сума да ја плати организаторот. Значи меѓународните натпревари кои што се организираат во нашата република се за промоција на нашата држава, тоа е од национален интерес, не е од приватен интерес на некој сега му текнало или од профит за да може некој да прави профит, туку ја промовираме државата надвор во ФИА, доаѓаат гости од странство, од сите европски држави, така да сега тој трошок да падне на товар на организаторот а во интерес на државата и спортот. Мислам оваа година поради тоа не можеме ние да направиме, направивме трка која што беше меѓународна за централно европската зона која што редовно 37 години се организираше на Водно. Големи трошоци ни се, ни доаѓа некаде цифра од 5 - 6.000 евра а полиција да платиме, каде ние се други трошоци, треба пехари, гости да повикате, да им платите, сите тие работи, така би требало малку и за спортот, тоа е од национален интерес, не е на некој сега му текнало ќе прави натпревар, исто е како фудбалски натпревар, тука кога ќе дојде нашата репрезентација кога ќе игра со некоја странска репрезентација и да и платиме ние на полицијата што ќе обезбедува. Толку од нас. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам за дискусијата. Ние педантно ги евидентираме сите забелешки кои што ги давате, сите предлози кои што ги давате и во постапка со произнесување на експерти ќе бидат доставени до сите пратеници, веројатно и поголем дел од забелешките кои што ги дискутирате ќе бидат предмет на амандманска регулација во втората фаза за читање на законот.

Има уште четворица пријавени, во таа насока од тие четворица, тројца се пратеници. Да тоа си е пракса, не знам зошто е тоа чудно. Но ќе го добиете и како записник, но ако има некој и писмено да достави, да секако. Веќе имаме утринава добиено и писмени забелешки од одредени институции. Значи тоа сакав да

потенцирам, има уште четворица пријавено, од тие четворица, тројца се пратеници. Пратениците ќе им дадам можност да дискутираат, но тие ќе имаат и на второ и на трето читање да дискутираат, ако има некој дополнително од претставниците на институциите или на здруженијата на граѓани да се пријави навистина би ве замолил да го стори тоа.

Следен за дискусија е господинот Павле Трајанов, повелете.

Павле Трајанов:

Благодарам. Значи оваа расправа ја инициравме на парламентарната расправа и тогаш кога предложив да имаме јавна расправа со соодветен предлог излегоа и други пратеници и пратеничките групи ја прифатија и мислам дека оваа расправа можело и порано да се организира од страна на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, се разбира и Министерството за внатрешни работи, но колку што слушнавме имало сугестии од бројни институции. Јас сакам само неколку работи да нагласам и ќе го скратам моето излагање во врска со законот. Прво околу казните, ние деновиве усогласивме голем број на закони со Законот за прекршоци, затоа што праксата покажа дека овие високи казни апсолутно не придонесоа тоа што тврдеше Владата или некои министри дека само со високи казни ќе го дисциплинираме народот и дека на тој начин ќе ја подобриме состојбата во многу области или ќе ги принудиме да ги почитуваат законите. Таквата определба се покажа крајно погрешна и неодговорна, но казните сега што се дефинирани во Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата се усогласени со Законот за прекршоци и мислам дека тука треба посебно внимание да се обрне, оние прекршоци битно не влијаат на безбедноста на сообраќајот или не го загрозуваат сообраќајот тие треба дефинитивно да претрпат намалување, а оние прекршоци кои што навистина можат да предизвикаат тешки последици како што го спомна колешката Топузовска возење под дејство на алкохол, рога или други психотропни супстанции, поминување на црвено или пак пристигнување на место каде што тоа не е дозволено, таму треба да имаме закана, да биде заканата со висока казна или со одредена мерка на безбедност, одземање на правото да се управува со моторно возило. Така да во тој дел мислам дека треба уште еднаш, веројатно ќе ни дојде и предмет повторно на анализа целиот закон за прекршоци, но сега е можност пратениците врз основаа на оваа расправа да предложиме таму каде што е можно намалување на казните бидејќи голем број на асоцијации како што е тоа на таксистите, здружението на возачи, но и на бизнисмени укажуваат на високите казни, поготово за некои безначајни прекршоци кои што може секојдневно на секого да му се случат, а казните беа високи. Додуша има тука намалување, но мислам дека треба да се преиспитаат уште еднаш. Ние не зборуваме за еден друг сегмент кој е исто така битен за безбедноста на сообраќајот на патиштата, тоа се лошите патишта или така наречените дупки, едно време имаше награда да пријавиш дупка на патот, која без разлика што беше интересно мислам дека имаше свој прилог кон безбедноста. Значи овде апелирам до оние увидни групи што вршат увид на сообраќајните незгоди, задолжително да нагласат одговорноста на јавните претпријатија кои што се должни да ги одржуваат патиштата. Без разлика што ова прашање е регулирано во други законски решенија, мислам дека е клучно тоа што безбедноста на сообраќајот во голема мера е загрозен поради тоа што патиштата или голем дел од патиштата се во исклучително лоша состојба. Значи голем број од

сообраќајните незгоди се резултат на лошата состојба на патиштата, но при увидот многу ретко пишуваат тие што го вршат увидот дека по вина на состојбата на патот, во основа е вина на возачот не ја прилагодил брзината спрема условите на патот, итн., мислам дека тоа прашање треба да се посебно сега нагласува и да се инсистира на одговорноста на оние што се задолжени да ги одржуваат патиштата, се разбира вклучително и со сообраќајната сигнализација. Понатаму мислам дека друго прашање на кое што исто така треба да се обрне внимание е тоа што имаме испитни центри и сега ние создадовме една монополска положба на неколку претпријатија. Тука мора да имаме крајно либерален став, секоја компанија што ќе ги исполни условите треба да добие право овде да се полагаат возачките испити. Да има строги критериуми како што ги има затоа што има бројни информации дека тука има селективен пристап и дека тука постојано се инволвира политика. Оние што имаат моќ во политиката, оние што имаат конекции со политиката многу лесно можат да се стекнат со право да организираат испитен центар. Има еден пример во Неготино една компанија со години се мачи да добие такво решение, таква дозвола, меѓутоа од необјасливи причини тоа прашање не го разрешуваат на позитивен начин од страна на Министерството за внатрешни работи. И сигурно дека овој закон е еден кој што не знам колку милиони евра тежи како што господинот Ранко кажа дека тука има многу бизнис, многу финансии, многу пари се движат од казни, не знам од одржување на патишта, од автошколи, па се до испитни центри, сигурно дека и за тоа треба да има една анализа за сите овие аспекти. И на крај апелирам колку е можно да се пролонгира одржувањето на матичната комисија, седница на матичната комисија која што ќе го разгледува овој закон бидејќи и покрај тоа што јас немам менталитет такви, на крај ги даваме забелешките, амандманите, мислам дека добро е врз основа на оваа расправа, евентуално на расправата која што ќе се води во медиумите, бидејќи очекувам голем број на експерти кои што не се поканети или не можеле да бидат поканети, или не можеле да дојдат, дека со своите настапи во јавноста ќе дадат сугестии кои што исто така можат да бидат основа за подготвување на амандмани. Генерално мислам дека ова е закон од интерес на сите граѓани, од исклучителна важност, системски закон и добро е што има јавна расправа и што голем број на пратеници активно се вклучија и во расправата и подготвуваат амандмани, бидејќи знаете како е деловничката пракса дека право на амандман имаат само пратеници, а не и предлагачот кој што го предлага, кој што би било добро да се менува во таа насока деловникот, да може предлагачот врз основа на расправата и тој активно да учествува со свои амандмани бидејќи таа пракса сега ја префрлаат на пратениците. Ете толку имав по овој закон. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам за дискусијата. Со мало потсетување до господинот Трајанов дека колку ќе се одржуваат патиштата или колку ќе се градат нови зависи од одлуките на пратениците колку пари ќе одобрат за тоа во буџетот на државата. Следен за дискусија е господинот Андон Чибишев, повелете.

Андон Чибишев:

Благодарам. Почитувано работно претседателство, државен секретар од Министерството за внатрешни работи, дами и господа пратеници, гости и

претставници на медиумите, отворивме јавна расправа по Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата за кој што јас сметам дека е едно многу важно законско решение со кое што една сериозно организирана и правна држава им обезбедува на своите граѓани безбедност во сообраќајот, за која што јас лично сметам дека претставува една од најголемите општествени вредности.

Ние ја отворивме расправата на пленарна седница и на неа се вклучија многу пратеници и имаше предлог да се отвори јавна расправа, да ги чуеме мислењата на другите заинтересирани, засегнати страни бидејќи овој Закон ги засега, односно ги тангира практично сите граѓани во државата и јас сум многу среќен што ете има овде присутни претставници од разни невладини организации и од Министерство за внатрешни работи кои што се надевам дека ќе дадат еден голем придонес да на крајот направиме едно солидно законско решение. Јас лично сметав дека и досегашниот Закон за внатрешни работи имаше одредени недоречености за кој што сме дискутирале на разни нивоа, на разни форуми, меѓутоа еве Министерство за внатрешни работи реши да ни даде предлог за сосема нов закон кој исто така го поддржувам, го поздравувам, меѓутоа и тука сметам дека и тука постојат одредени недоречености за кој јас воглавном ќе зборувам, бидејќи има многу афирмативни решенија и не би сакал за сите да зборувам, ќе си оставам малку простор и во второто читање да дискутираме по тоа. Тука ќе зборам не само како, туку и како професионалец и експерт од клиничка токсикологија и ќе зборувам во делот на употреба и злоупотреба на алкохол и опојни дроги при управување со моторни возила.

Исто така, би сакал да кажам дека имаме предлог на добар закон. Не се сложувам со некои пратеници што во старт сметаат дека имаме лош закон. Значи, законот е добар, но тоа не значи дека ние со нашите предлози, аргументирани размислување не можеме да направиме уште подобар закон. Значи, јас на почетокот би сакал, нели и на пленарната седница кажав дека на јавната расправа ќе излезам со одредени податоци, со статистички податоци, со одредени стручни размислувања, а заради присутниот аудиториум, заради медиумите, заради јавноста бидејќи оваа јавна расправа се пренесува во јавноста би сакал неколку стручни размислувања да ги сподела со вас и со јавноста.

Прво, би сакал да кажам дека имаме интензивен развој на индустријата, а со тоа и на сообраќајот и мислам дека истиот не е пропратен со соодветен критички однос спрема злоупотребата на алкохол, иако секојдневно сме сведоци на зголемен број на загубени животи, тешко нарушување на здравјето на луѓето и уништување на материјалните добра. Секојдневно слушаме дека на патиштата во Република Македонија практично ми е страв да пуштам телевизија и секојдневно слушам дека во разни делови во државата имаме човечки жртви во сообраќајни незгоди. Концентрацијата на алкохол во крвта битно ги нарушува психофизичките способности на човекот вклучувајќи ги и возачите кои што учествуваат во сообраќајот. Ова е многу важно! Многу теоретичари сметаат и имаат усогласено мислење дека алкохолизираноста е еден од најголемите виновници за настанување на сообраќајни незгоди.

Тука би било исто така важно да истакнам дека ние како стручњаци сметаме дека постојат две категории на личности кои што се многу повеќе преосетливи на алкохол од други, а такви се да речеме деца, бремени жени, одредени луѓе кои што имаат одредени заболувања, не би сакал да ги кажам, а постојат и лица кои што се

извонредно добро адаптирани на зголемена количина на алкохол и поинаку реагираат од некои други. Од аспект на сообраќајната деликвенција, врз основа на концентрацијата на алкохолот во крвта, постојат три типа на тешки нарушувања на здравјето на луѓето кои што учествуваат во сообраќајот, а кои што консумираат зголемена количина на алкохол. Тоа е нарушување на структурата на личноста, перцепција и психомоториката и функцијата на сетилните органи. Според литературата и според нашите искуства, присуствата и на мало количество на алкохол во крвта, со 0,5 промили, она што и со нашите позитивни законски прописи е дозволено да го има еден возач додека учествува во сообраќајот има негативно влијание на ефикасноста при возењето дури и кај лица, кој што се максимално толерантни на алкохол и при тоа и кај нив предизвикува менување на структурата на личноста, го зголемува расположението и еуфоријата. При оваа концентрација исто така како и при зголемена може да се појават некои некоординирани движења, некое некавалитетно извршување на одредени комплицирани движења, промена во способноста за забележување, на видот и така натаму.

Степенот на нарушување секако дека расте, јас сега зборував за она што е дозволено со Закон, меѓутоа пропорционално расте со зголемување на концентрацијата и со зголемување на концентрацијата, секако дека се зголемува и веројатноста за настанување на сообраќајна незгода дури и при концентрација на алкохол од 0,5 промили. Според некои статистички податоци кои што јас ги најдов во литература и при 0,5 промили за два пати е зголемена можноста за настанување на сообраќајна незгода ако управуваш моторно возило со таа концентрација. Значи, и теоретски и практично е прифатено мислењето дека не може да се одреди долна граница на алкохолизираност при која што возачот е неспособен за возење. Затоа ние како научна фела, сметаме дека има две категории за нарушување на способноста за возење. Едната категорија е од 0,5, условно земено, еве јас ќе кажам, од 0 до 1,3 промила, кај што имаме релативно нарушување на способноста за возење и над 1,3 каде што имаме апсолутно нарушување на способноста на возење. Инаку, за информација при концентрација од 0,5 промила дури за 16 пати статистички е зголемена веројатноста да настане сообраќајна незгода, дури и со смртни последици. За неспособноста ќе се навратам уште еднаш. Значи, релативната неспособност е таква што таквиот возач може да вози. Тој може да го држи воланот, да менува брзини, да знае да си пушти светло, меѓутоа при комплицирани ситуации, во услови на дожд, на магла, на не знам, на замрзнат пат, таквиот возач веќе влегува во онаа категорија на потенцијални убијци кои што држат волан.

Само уште неколку податоци би ви дал. Видниот агол кај нормални луѓе кој што не консумирале алкохол е од 180 до 220 степени, и кога тие гледаат напред нели гледаат и се од страна за разлика од тие кои имаат консумирано алкохол, кај нив видното поле е крајно стеснето и тие практично не гледаат од страна. Ниту возила, ниту пешаци, ниту учесници во сообраќајот. Генерално можам да ви кажам дека видот слабее и доцни за околу 30%, а слухот за околу 40% дури и при мали концентрации на алкохол. Кај некои индивидуи при концентрација на алкохол од 0,5 промили. Сега само уште неколку податоци околу управувањето на моторни возила под дејство на опојни дроги. Тука секако мислам и на психотропни супстанции и мислам на лекарства, кои што секојдневно нашите граѓани ги употребуваат, а седнуваат на волан. Штета што ние не водиме, не правиме такви истражувања со

кои ќе утврдиме колкав процент наши граѓани зимаат одредени лекарства со кои што им се нарушуваат возачките способности и сабајле излегуваат и одат на работа, седнуваат на волан и почнуваат да возат. И со тоа сите ние како возачи сме потенцијални убијци, меѓутоа ако ние земеме еден дијазепам или еден демитрин и да не ги набројувам кои се лекови тука спаѓаат, стануваме за неколку пати потенцијални убијци од тие што не земаат такви лекови.

Инаку, не би сакал понатаму да ве заморувам со податоци. Управувањето под дејство на опојни дроги, седативи и психотропни супстанции е идентично пореметување како и при злоупотреба на алкохол иако често пати, најдов податоци дека се преклопуваат едното дејство со другото затоа што многу често се детектирани возачи кои што земала алкохол и опојни дроги.

Еве, едно истражување ќе ви кажам, кое што е направено во Соединетите американски држави, во 2012 година дури 10,3 милиони луѓе на возраст од 12 години седнале да возат под дејство на марихуана и при тоа најзастапена возраст на група е од 18 до 25 години. И исто така, има истражување во кое што се вели дека водечка причина за смрт кај млади луѓе од 16 до 19 години е злоупотребата на опојни дроги и возење под дејство на опојни дроги, затоа што таа старосна група секако и во управувањето на моторното возило, а сигурно не е толку вична, меѓутоа и голем процент од нив за жал не само во светот, туку и кај нас злоупотребуваат марихуана, хероин, екстази и разни други психотропни супстанции.

Еве, уште едно истражување кое што исто така е направено во Америка. 14,1% од вкупниот број на средношколци во едно училиште возеле откако предходно злоупотребиле марихуана, а дури 18% од фатално повредените возачи во сообраќајни незгоди биле позитивни на опојна дрога. Поразителни податоци се ова кои што за жал не верувам иако ние не сме направиле такви истражувања, можеби во иднина ќе правиме, но не се многу поразлични од кај нас од колку тие што се направени во Америка. Значи, кога зборувам, тука зборувам и за лековите. Уште една интересна студија. Сите регистрирани учесници во сообраќајот кој што направиле сообраќајна незгода дури и со фатални последици, дури 29,6% злоупотребиле марихуана пред да седнат да возат, 11,6% кокаин и 11,2% под дејство на безодиазепини. Тука спаѓаат оние кои што ви ги споменав како што е дијазапам, лекселиум и така натаму. Тоа што нели кај нас стана толку популарно луѓето не стануваат и не тргнуваат на работа, не пијат кафе, пијат дијазапам пред да излезат од дома.

Сега јас би се осврнал со неколку реченици на забелешките мои во однос на Законот. Би сакал Министерството за внатрешни работи да размисли во членот 221. Во ставот 5 пишува во случај на ставовите 2 и 3 од овој член каде што нели се бара од овластениот полициски службеник, од учесниците во сообраќајната незгода да земе материјал, да провери дали тој учесник во сообраќајната незгода е под дејство на алкохол или опојни дроги, прво би инсистирал и би сугерирал обавезно да се зема крв и урина. Страшни проблеми имаме и ние кои што вештачине сообраќајни деликти кога кај возачот е земена само крвта. Да не го образложувам тоа дека алкохолот има повлекување во крвта или ресорпција, ама има и елиминација. Елиминацијата некогаш, а и ресорпцијата, зависи од многу фактори, така да ако нема урина може да се случи некој тежок сообраќаен деликт под висока концентрација на алкохол, направена е да не можеме да го решиме и адвокатите некој таков убиец, извинете морам да бидам така груб, сум се нагледал, сум се

наслушал такви трагични настани, да се спаси од законски санкции затоа што ние немаме урина и ние не можеме до крај да се изјасниме колку тоа имало концентracија на алкохол во време на настанувањето на сообраќајната незгода.

Значи, што беше конкретно? Пишува дека лекарот може да одлучи да не се зема крв и урина. Апсолутно не се сложувам! Тоа е првата забелешка. Постојат ситуации кај што може да одлучи лекарот да не се земе, меѓутоа тоа се животно загрозувачки ситуации и тука веќе никој не гледа крв да земе ни урина, туку се гледа да спаси повредениот. Тоа се да речеме минимален број на ситуации во кој што не може да се земе 2 кубика крв или 5 милилитри урина, во кој што ќе се одредат овие инкриминирани состојби кој што можат да докажат дека е управувано возило под дејство на алкохол. Тоа е првата забелешка.

Втората забелешка е во членот 226, каде што пишува дека возачот кој во толкава мера е уморен, болен или се наоѓа во таква психичка состојба што е неспособен за сигурно управување со возилото како и возачот под дејство на лекови на кое е назначено дека не смеат да се употребуваат не смее да управува возило во сообраќај на пат. Кој тоа ќе го одреди? Дали тој самиот е критичен, самокритичен, па ќе рече јас сум под дејство на алкохол или опојни дроги, напротив, кај нив расположението и еуфоријата е голема и тие сметаат дека можат и авион да управуваат и пилоти да бидат. Значи, да најдеме начин во Законот да и тоа го регулираме, така да биде појасно и да се знае кој тоа може да го забрани.

Членот 228, за мене се малку не доречени, односно да не кажам и спорни ставовите 6, 7, 8, 9 и 10. Јас во воведното излагање кажав дека стручно постојат две категории на неспособност, а релативно и апсолутна, мислам дека е крајно не потребно да има мандатен патен налог со глоба од 225 евра на некој што му утврдиле алкохол од 0,5 до 1 промил. За мене од 0,5 до 1 промил и од 2 до 3 промили е исто. Тој е казнуван со 225 евра и не знам 3 месеци забрана за управување со моторно возило, а овој што има 2 грама на килограм е казнет со 375 евра и една година забрана за управување со моторно возило. Мислам дека две категории треба да се стават и тука би додал уште дека и забраната за управување со моторно возило да се дорече, односно да се дополни со тоа зошто нашиот народ нели многу ги почитува законите, а уште повеќе забраните, јас еве од пракса знам на многу луѓе што им се одземени дозволите управуваат моторно возило без дозвола. Значи, тие се фатени под дејство на алкохол им ја земале дозволатата, велат многу ми е гајле што ми ја земале и понатаму си вози. Не само да се зголемат казните. Првото мое барање е да се размисли овие казни од 225, 350, да се зголемат зошто се работи за тешко загрозување на животите. Не само на својот, туку и на останатите учесници во сообраќајот. Ако такви возачи на кои им е одземена дозволатата заради управување под дејство на алкохол фатат да возат возила, да постои уште потешка санкција или да се упатат одма на издржување на некаква затворска казна или нешто слично, затоа што навистина можеби не е популарно ова што го зборам, меѓутоа зборувам пак како професионалец.

Еве, толку би кажал. Се надевам дека со оваа јавна расправа и со мислењата на експерти од други области, јас не сум сообраќаен експерт, ама еве мојот придонес околу тоа да се подобри Законот во однос на злоупотреба на алкохол и опојни дроги при управување со моторно возило, со кое што сметам дека во голема мерка ќе се намали и бројот на сообраќајни незгоди и би замолил уште, Министерството за внатрешни работи кога ќе вади податоци за бројот на сообраќајни

незгоди посебно со тешки последици по здравјето, со инвалидитет, со траен инвалидитет или со фатални последици. Ако може да извади податоци, покрај кацигите што господата го иницираа и за таквите учесници кои што возеле под алкохол или под дејство на опојни дроги. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам. И јас се согласувам со барањето на господинот Чибишев искажано во последниот дел од неговиот говор, заради тоа што секоја рестриктивна политика мора да ја базира на докази, а не на впечатоци. Ние често сме имале гласања на некои рестриктивни мерки кои што се базирани на впечатоци, и мислам дека е добро да ги имаме податоците пред време, пред да донесеме било каква одлука.

Госпоѓа Солза Грчева е следна за дискусија, повелете.

Илија Димовски:

Благодарам. И јас се согласувам со мислењето на господин Чибишев искажано во последниот дел од неговиот говор заради тоа што секоја рестриктивна политика мора да е базирана на докази, а не на впечатоци. Ние често сме имале гласање на некои рестриктивни мерки коишто се базирани на впечатоци, мислам дека е добро да ги имаме податоците предвреме, пред да донесеме било каква одлука.

Госпоѓа Солза Грчева е следна за дискусија. Повелете.

Солза Грчева:

Почитуван претседателе јас би го отстапила своето место за дискусија. Еве многу работи се кажаа, а сум повикана, имаме гостин од Франција и се извинувам морам да напуштам. Во благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам госпоѓо Грчева. Следен за дискусија е господинот Влатко Ѓуровски од Автомотосојузот на Македонија.

Влатко Ѓуровски:

Почитуван претседателе, почитувани пратеници, почитувани гости.

Сметам дека оваков нов Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата е неминовен од неколку причини и добро е што се носи, бидејќи Законот кој е донесен од 2007 година која имаше осум или девет измени и дополнувања, сепак имаше одредени недоследности кои со овој закон во целост се отстранети.

Инаку, сметам дека, бидејќи бевме вклучени, ни беше дадена можност од страна на Министерство за внатрешни работи да учествуваме во изготвувањето, односно да дадеме одредени предлози во оној дел кој не засега нас како здружение на граѓани, кои првенствена цел и дејност му е безбедност на возачите во сообраќајот, односно на сите учесници.

На почеток би сакал да кажам неколку дела за кои имаме позитивно мислење и со кои се регулираат одредени делови кои во претходниот Закон беа недоречени. Голем дел од сме усогласени со европските регулативи и директиви, бидејќи Законот претходниот беше 2007 донесен, а сега е веќе 2015 година, така да европските регулативи и директиви во делот на сообраќајот имаат апдејти на секои три години, така да, ова е неминовно и мораше да се стори, сакам да кажам во делот на дорегулирање на регулативата во делот на автошколите посебно, бидејќи таму владееше, Министерство за внатрешни работи правеше контроли одредени, но сепак владееше, им се јавуваа одредени проблеми, така да со новите измени и дополнувања кои се предлагаат ќе се стави целосна контрола и докрај ќе се изрегулира делот во работата на автошколите.

Истото и со испитните центри кое решение е од Законот од 2007 година, кое всушност е решение кое е преземено од најголем дел на европските земји, од Германија, од Хрватска, Франција итн. Тоа е тој систем. Исто така се дорегулираат одредени работи кои беа нелогични, но со овие промени, нови што се предлагаат, доколку се усвојат, и во целост ќе се заокружи и тој дел од Законот.

Сега би сакал да кажам некои предлози што ги имаме, кои дел од нив се можеби од техничка природа, дел не се, значи, беше спомнато дека историски возила се возила над 35 години. Претпоставувам дека тоа е решение кое и во Законот за возила, но сепак, согласно и светската организација на историски возила, односно на олдтајмери, за историски возила се сметаат за возила кои се од 30 години нагоре. Така да, во новиот Предлог на закон за возила кои мислам дека е во владина процедура по укажување на Министерство за економија, бидејќи тоа е носител на овој Закон, даден е таков предлог односно таа одредба од 35 години за историски возила ќе се брише и ќе стои 30 години, бидејќи мора да се усогласи тоа со светската организација за олдтајмери, односно за возила. Така да, ако може да го земе Министерство за внатрешни работи тоа во предвид.

Исто така, во делот на употребата на светлата. Предлогот е таков да Министерството инсистира да се укине, барем да се остави како во дел во европски земји. Во Нордиските земји тоа е задолжително и дено и ноќе. Тоа е нормално, бидејќи се Нордиски земји, но во дел од овие земји европски, како што се, да речеме, медитерански, Шпанија, Португалија, таму е оставено на самите учесници во сообраќајот, бидејќи има знак со светло каде што има прашалник, значи самиот учесник во сообраќајот, возачот, одлучува дали ќе се користат светлата или нема да се користат. И друго, од проста причина голем дел од граѓаните се научени, бидејќи оваа одредба е од 2004 година воведена со Законот, така да голем дел и од овие нови возила, автоматски се вклучуваат светлата а има голем дел каде што не се вклучуваат, па ние сме сведоци дека имаше многу кои доаѓаа, кои бараа да им се вгради некој апарат кој веднаш ќе им ги вклучува светлата при стартување на возилото затоа што забораваат, а полицијата веќе за тоа може да ги казни. Ова како една насока во тој дел. Какво е тоа размислување ќе одлучите сепак вие.

И во делот на, бидејќи Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата ги регулира и издавањето на меѓународните документи. Мислам на меѓународната возачка дозвола и одобрението за управување со туѓи моторно возило односно дава овластување на правни субјекти. Сметаме дека определени подзаконски правни акти кои ќе се донесат со донесување на овој Закон каде што Министерство за внатрешни работи поточно ќе ја пропише процедурата кој се може да издава, бидејќи со Законот

од 2007 година, според наше мислење во голем дел се разводни таа работа, така да сега имаме голем број на правни субјекти кои издаваат такви меѓународни документи, кое пак прави забуна во земјите на Европската Унија, бидејќи согласно тие регулативи, односно на Обединети Нации што е Резолуцијата се знае во суштина кој ги издава меѓународните документи.

Што беше спомнато во делот на носењето на заштитните шлемови, на кацигите, значи морално е и мора да бидат хомологирани, како што кажа да имаат ознака. Без таква хомологациска ознака тоа воопшто не треба да се прифаќа и воопшто не треба да се размислува дека секаква друга кацига која што не е хомологирана, која што нема хомологациска ознака треба да се користи.

Во суштина, во целост, Законот е добар, има одлични одредби, со тоа што можеби требаше да се донесе малку порано, но сепак никогаш не е доцна да се средат одредени работи кои се средуваат со овој Закон.

И уште еднаш благодарност до Министерство за внатрешни работи што прв пат откако сум јас во Автомото Сојузот не вклучи поактивно да можеме да дадеме наши предлози за овој Закон. Благодарам.

Илија Димовски:

Благодарам на господинот Влатко Ѓуровски.

Следен за дискусија е господинот Јонче Апостоловски од Националното здружени на автошколи и возачи и инструктори. Повелете.

Јонче Апостоловски:

Благодарам.

Поздрав до присутните и голема благодарност што не вклучивте со поканата да учествуваме на ова јавна дебата и да искажеме дел од нашите забелешки кон новиот Закон, пренесено, сублимирано од она што стигна до нас од автошколите и од возачите инструктори.

Јас ќе се задржам, пред се, на оној дел од Законот кој што се однесува на условите за основање и работа на автошколите и спроведување на возачкиот испит, што се однесува на испитните центри и во овој дел, тоа е Глава 6, односно Поглавје 6, би почнал од условите кои што треба да ги исполнува автошколата, односно стручниот кадар за формирање и основање на автошкола.

Во член 232 став 2 алинеја 1 и понатаму од истиот член став 3 алинеја 1 стои дека: “стручниот раководител и предавачот во автошколата треба да ги поседува“, тука има игра на зборови, значи треба да поседува инструкторска дозвола од оние категории кои што е овластена автошколата да спроведува оспособување, и досега автошколите имаа огромен проблем во поглед на обезбедување на ваков стручен кадар. Значи, и со стариот Закон. Тогаш само беше во вид профилот на образование. Постоеја четири наведени факултети кои што ги исполнуваа тие услови за да може да ја вршат оваа дејност, и верувајте од 2007 година до сега имавме огромни проблеми во однос на обезбедување на овој стручен кадар.

Сега, наместо решавање на овој проблем кој што веќе осум години не мачи, имаме уште еден услов, заострен да кажам, кој што исто така беше вметнат и во Законот од 2007 година, стручниот раководител, а сега веќе и предавачот да ги поседуваат сите инструкторски категории. Така да, овој проблем наместо да се

реши, ќе го вратиме чекор назад и ќе биде уште потежок во однос на функционирањето на автошколите. А, за квалитетот секако нема да се подобри.

Она што е симптоматично е во Предлог законот, во образложението самиот предлагач признава дека не постои доволен број на ваков оспособен стручен кадар, што ги поседува сите категории, па за испитните центри овозможува попуст и во условите кои што се валидни за испитните центри, стои дека треба да поседува само инструкторска дозвола. Значи, ако е реално тешко да се обезбеди 16 такви луѓе, по двајца во секој испитен центар, има осум испитни центри, можете да замислите како им е на автошколите кои што се на број околу 120, за да обезбедат ваков кадар. Навистина е ва проблем кој што одамна се провлекува со стариот Закон, еве со новиот не се решава, туку уште се продлабочува.

Овдека имам факти кои што потврдуваат дека нема навистина никакво фајде, да кажеме, ако ги поседува стручниот раководител или предавачот сите категории, бидејќи начинот на кој што се добиваат тие категории се стекнуваат само со практично управување. Значи, имате веќе Б категорија инструкторска и само со практично управување ги добивате наредните категории. Исто така, наставниот план и програма по кои што се спроведува обуката, поготово во теоретскиот дел во автошколите е идентичен. Значи, Ц, Д, и Ц плус Е категорија е идентичен потполно, така да доволно е да има и Ц категорија за да може да одговори и на остнатите категории. За предавачот зборувам или за стручниот раководител. Згора на тоа, обврските кои што ги имаат овие двајца луѓе кои што ја извршуваат оваа функција, фактички стои таму дека треба да води електронска и рачна евиденција, значи треба да знае да работи на компјутер, треба да предава, да е едукативен, да има педагошки пристап кон кандидатите, така да навистина тука категориите не играат никаква улога. Тоа е во однос на овој член од Законот.

Понатаму, ќе се префрлам малку на составот на испитните комисиии. Само како, нели насока понатаму, бидејќи сметавме дека овој Закон мораше да реагира тука на составот на испитните комисиии кои што се грижат за спроведување на возачкиот испит. Пред секој состанок ние, со здружението со членките презентиравме една снимка од Словенија каде што имаме еден испитувач во возилото и возач инструктор кој што го води испитот и верувајте, слушавме само воздишки од членките кога и тоа ќе се случи кај нас. Значи, тој европски начин на спроведување на возачкиот испит. Ние се уште и во овој Закон продолжува оној стар модел уште, спомнаа тука и пратениците дека од бивша Југославија, да не кажам, значи три члена во испитната комисија и затоа ќе нагласам дека токму овој Закон требаше да биде некоја преодна фаза кон она европско што сите го посакуваме. Затоа што, со електронското полагање на возачкиот испит, значи со тестовите, откако се полагаат електронски, функцијата на испитувачот по теоретски дел е сосема минимизирано, бидејќи компјутерот си го прегледува тестот, ги дава резултатите, така да, неговата функција е тука занемарлива, а исто така, на практичниот дел, тој не учествува на испитот за Ц категорија, ниту пак за оние приклучни возила Ц + Е, така да секако треба да се размислува за тргнување напред, значи со два члена, е сега комисија ако е веќе дали може да се крсти како комисија со два члена или испитот да се води со двајца испитувачи, возачот инструктор да се вклучи, така да е поле за размислување за да тргнеме во некој начин понапред. Поготово што проблемите сега, сите имаме и деца кои што полагаат и вие сте запознаени, се зголемува времето на чекање. Имаме минимален

број на комисији, бидејќи и таму е веќе проблемот со она што го набројав во првиот дел, со обезбедување на стручен кадар, се чека доста, така да со намалување на бројот на членови во испитната комисија ќе се зголеми тој број на испитните комисији и ќе имаме поквалитетна услуга кон граѓаните пред се, ќе се намали чекањето.

Понатаму, член 284 став 1: автошколата е должна за време на оспособувањето на кандидатот за возач да има вклучено камера во просторијата за изведување на теоретска настава и возилото за обука на кандидатот за возач.

Како што заклучивме на сите состаноци што ги имавме и со претставниците од Министерство за внатрешни работи, интенцијата, веројатно предлогот е да се сузбие една појава која што и ние си ја признаваме во автошколите, дека постои, значи, имаме фиктивно издавање на потврди, имаме неизвозени часови. Значи, кога веќе имате пазар на договарање, тешко се искоренува ова, нели? Е сега, камерата е вклучена тука како средство кое што ќе ги надмине овие проблеми. Значи, тоа е веројатно интенцијата на предлагачот, меѓутоа, и досега, значи некако поготово кај автошколите го чувствуваме тоа, генерализирање на проблемите. Значи, ако на времето се продаваа дозволи, сите автошколи го правеа тоа или сите комисији. Ако при контрола на Министерство за внатрешни работи во една автошкола се пронајде таква потврда, наслов во весниците: Автошколите издаваат такви потврди. Значи, да пробаме да не ги генерализираме работите, затоа што има и чесни луѓе кои што си ја работат оваа работа и навистина камерата делува на нив понижувачки, да кажам. Значи, да ве прати цело време додека ја работите работата. Затоа нашиот предлог е да биде одложена оваа примена барем на три години да видиме како ќе дадат резултати оние другите предлози кои што ние ги доставивме, а тоа е одредување на минимална цена за обука. Значи, со минималната цена за обука како што е примерот во Република Хрватска и во Република Србија, каде што Министерство за внатрешни работи ја гарантира таа минимална цена за обука, бидејќи при исти број на часови, иста цена на нафтените деривати, логично е и обуката да нема драстична разлика. Во Македонија имате од шест илјади до 20 илјади обука. Значи, баш тоа пазарно функционирање да се искорени, едноставно да имаме загарантирана цена каде што самите кандидати кога веќе ќе уплатат ќе бараат да си ги возат часовите и да го добијат тоа што си го уплатиле. А, исто така, пред две години, во изготвување на Правилникот за работа на автошколите вметнавме, при електронското водење да може Министерство за внатрешни работи да се приклучи и во секој момент да ја има на увид дневната евиденција на автошколата. Значи, да може да има евиденција каде е инструкторот, кога вози, нели така. Значи, овие две мерки да ги исцрпиме да видиме каков резултат ќе дадат, па ако нема резултат, тогаш камерата да ја. Да не одиме секогаш на најтешката варијанта, доколку постои таква можност.

Понатаму член 282 - пробен тест. Решавање на пробниот тест во автошколата значи, е, сите се сложуваат, надминат е веќе системот од она старо време. Има тука и техничка грешка во однос на Законот каде што пишува дека испитниот центар фактички го врши овој пробен тест. Пробниот тест се врши во автошколата, значи, еве еден упат да се коригира тоа ако остане пробниот тест, ако не се нешто промени.

Значи, наш предлог е пробниот тест веќе да остане во историја, затоа што со доаѓање на кандидатот по слушањето на теоретската настава, да помине на полагање на теоретскиот дел од возачкиот испит во испитниот центар. Значи, така мотивот кај кандидатите ќе биде зголемен. Веднаш, значи, штом ќе ја ислуша

теоретската настава ќе си полага теоретски дел. А вака полага пробен тест. И тој едвај чека да почне да вози, не му е тука едноставно вниманието, се одзема значи со мала корекција на ова, значи со избегнување на овој пробен тест ќе добиеме секако, напредок во однос на квалитетот и на теоретската настава, исто така и на возачите, бидејќи и со положен теоретски дел ќе настапи после на практично оспособување.

Понатаму, го поздравуваме делот за воведување лиценци за стручни раководители, предавачи, возачи инструктори, контролори и испитувачи во испитните центри. Значи, тука веќе со лиценците ќе имаме лоцирање на одговорност. Досега беше одговорноста на името на автошколата. За поединечни грешки испаштаа сите. Сега веќе со лиценците ќе имаме лоцирање на одговорноста, меѓутоа, ние одржавме една работилница во Дојран, сега во јуни, на која што, благодарност до Министерство за внатрешни работи, кое што присуствуваше на таа работилница, значи, посочивме дека ќе биде пак, а веќе е составено на две, три страни како ќе изгледа тој стручен испит, кој ќе ги составува прашањата, како ќе изгледа, значи, ќе биде грешка ако по не знам кој пат, инструкторите се подлежат на едно исто: проверка на знаењето од тестови, од сообраќајни правила и прописи, еднаш полагал за возачка па за инструктор, значи, поентата е како да го унапредиме тоа знаење. Преку работилници, семинари, значи, јас само еден пример ќе земам, еве и од Ракометната федерација, Пепа Манасков добива лиценца, Стевче Алушевски, не знае тој да шутира топка или инструкторот не ги знае правилата, меѓутоа, поентата е како да го унапредиме тоа, да го пренесе тоа знаење, значи, со предмети како педагогија, психологија, значи од тој дел да биде добивањето на тој сертификат или лиценца.

Понатаму, како што спомна и господинот Павле Трајанов, ние само ќе констатираме, бидејќи 8 години го зборуваме тоа, а тоа е монополот на испитните центри. Значи ние доставивме и еден елаборат кој што го разгледаа преставниците од Министерството за внатрешни работи и во тој елаборат ги наведовме сите позитивни и негативни страни во однос на функционирањето на овие испитни центри. Сега времето, за жал, во некои работи не демантираше како што беше случајот во Велес кога имавме застој од 6 месеци, и граѓаните беа оставени буквално на цедило, како што беше во Битола сега последниов пример, а исто така еве и зголемувањето на времето на чекање. Значи да се размисли да се остави алтернатива да може да има повеќе испитни центри кои ќе ја вршат оваа функција.

Во член 283 став 1 има, не е печатна грешка туку е испуштено, значи почнува членот со оспособување на кандидатот за возач се врши на автодром. Треба да стои на почеток почетно оспособување, бидејќи целата обука не се врши на полигон. Значи овие почетни три дена, а за лицава што се од 16 до 18 години првите 4 дена, значи ова почетно оспособување се врши на полигон, останатите се комбинирани управување на градски услови надвор од населба.

Исто така би спомнал и за високите глоби, било кој пример да го земеме и од закониве кои што, овие членови кои што сега ги прочитав, еве за почетно оспособување до колку не се врши на полигон, тука само да спомнам имаме огромни проблеми, затоа што постојат градови каде што нема таква површина за почетно оспособување Кавадарци, Неготино, Битола како еден од поголемите градови, значи немаат таква површина за почетно оспособување. Значи мора да одат во соседните градови, малтретирање за автошколите, меѓутоа и за кандидатите. Апел еден до

Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт и врски да се обезбедат такви површини во секој град пред сè за квалитетот на обуката се работи тука.

За глобите ќе се навратам. До колку овие први три дена не ги врши на таква површина, глобата е 2000 евра за автошколата, плус 30% за стручниот раководител и 100 евра за инструкторот, значи вкупно 2700 евра. За камерите што ги спомнав глобата е 4000 евра, плус 30% за стручниот раководител и 300 евра за инструкторот, тоа се 5500 евра. Значи навистина имаме европски глоби, меѓутоа страндардите за нас не знам колку се за овие глоби.

Не знам сега во интерес на времето, би спомнал за оној што е надвор од ова поглавје што се однесува на работата на автошколите. Константно бидејќи тоа ни е дејноста откако ќе се разбудиме сабајле сообраќајот ни е цело време како професија, ние имаме забелешки во поглед на другите членови од Законот во решавање на оној дел кој се однесува на регулирање на првенството на минување на крстосниците. Значи имаме воочено огромен проблем на она што се работи на предавањата, на теоретскиот дел, она што се полага на тестовите, учествувавме во подготовка на тестовите, го знаеме проблемот и она што се случува во пракса. Значи правевме и една емисија на Македонската радио телевизија, каде што имаме драстично отстапување на она што ги учиме кандидатите и она што се случува во пракса при спроведување на испитот и воопшто на крстосниците. Затоа го оставам овој дел кога ќе имаме време со стручните служби, секогаш сме на располагање во однос на донесување и унапредување на тој дел. Има уште и понатаму, меѓутоа во интерес на останатите не би сакал да должам. Благодарам на сите.

Илија Димовски:

Благодарам господине Апостоловски. Останатите забелешки кои изоставивте да ги споменете би ве замолил до колку имате време и можност, во следните неколку дена, до Национален совет за евроинтеграции, да ги доставите на мејл. Ние ќе ги поделиме до сите пратеници и ќе бидат достапни во втората фаза на читање на Законот. Ова го упатувам како препорака и за другите претставници на институции и здруженија, денеска присутни за да можеме да ги земеме во предвид при изготвување на амандмани во втората фаза од читањето. Дозволете ми да ви споменам дека околу глобите ние донесовме еден системски закон, пред месец дена, за прекршоци со кои што воведовме нивелирање на казните, за правните лица говорам, така да има нивелирање за да ја платите истата глоба која што сте ја платиле до сега, треба да сте фирма со над 6 милиони приходи, со над 250 вработени, а ниту една од автошколите не е ни блиску до тоа, така да верувам дека висината на глобите во вашите случаи би се движела од 15 до максимум 40% од она што било до сега. Но, сепак ќе се применува ова нивелирање на казните заради економската моќ на фирмите.

Околу првата забелешка мислам дека ќе најдеме разбирање, но околу поголемиот дел од вашата дискусија во смисла на колку членови да бројат комисиите итн., сепак мислам дека стравот од корупција сèуште постои, не сум сигурен, но да ќе го имаме во предвид. Јас внимателно ве следев, некои ваши колеги утринава ми пратија и мејлови на истата проблематика, така да горе доле ќе ги запознаеме пратениците со целокупната проблематика. Благодарам за исцрпниот дел и концентрацијата на делот кој го покривате вие.

Следен за дискусија е господинот Ленин Јовановски од Мотоцикличката федерација на Македонија, повелете.

Ленин Јовановски:

Поздрав до сите присутни. Јас можеби ќе се повторам со некои работи, меѓутоа мислам дека со тоа ќе придонесам кон посериозен пристап кон забелешките што ги даваме. Генерално е очигледно дека Законот вака како што е изготвен, има многу пропусти. Вие спомнавте дека во некоја претходна фаза биле консултирани одредени здруженија и институции и засегнати страни, иако сметам дека гледајќи го вака, во ваква форма не кажува дека баш сите компетентни се вклучени заради тоа што токму, еве и вие како што кажавте, како владејачката гарнитура во Парламентот, имате особено доста забелешки и амандмани кои што ќе дадат придонес кон квалитетот на овој Закон. Меѓутоа сметам дека не е касно да се направат одредени измени, и дека и оваа јавна расправа, покажува дека сакате сеопфатно да се заврши целата оваа постапка. Значи Законот е многу сериозен со оглед на тоа што правејќи го првиот чекор од дома или од било кое место, вие сте учесник во сообраќајот и таму треба да се чувствувате безбедно. Јас можеби повеќе ќе се задржам во оној дел кој што јас го застапувам и практично го практикувам во животот во делот на мотоцикличтите. Имам една голема и генерална забелешка за безбедноста на улиците, особено во обележувањето на хоризонталната сигнализација. Верувам дека тоа се случува на цела територија на Македонија. Можеби тука би требало и законски да е поригорозно во одредување на квалитетот и составот на боите кои што се ставаат на коловозите, бидејќи е исклучително опасно да возите мотоцикл, и да поминете низ обележани премини или зебри или дупли и испрекинати ленти, каде што особено треба да се внимава и само да ве чува Господ да не ви се лизне мотоциклот и да се повредите. Тука веројатно допринесува и Законот за јавни набавки каде што еве имаме реагирано и до Градот Скопје, до градоначалникот, каде што се кажува дека ние ја бираме најевтината понуда. Значи мора да има некаков систем на кој сè може да конкурира, и каков критериум треба да задоволи, таа боја која што се става на коловозите. Тоа е во едниот дел.

Во делот на ова што го дискутираа повеќе дискусанти за светлата и кои што најверојатно ќе помине, не знам како во таа стручна дискусија и до оваа фаза на Законот воопшто се размислува да се укине користењето на светлата и уште и тоа да биде казниво. Значи јас и стручно и со лично искуство, а имам поминато многу килиметри и во Истокот и во Западот, можам да ви кажам дека без светла прво возилата се многу послабо впечатливи и не може да се направи претпоставка со која брзина се управуваат. Затоа мислам дека не треба воопшто да се става под прашалник дали ова треба да биде применето или не треба да биде применето.

Од друга страна знаете дека многу возила кои што се изработуваат, а особено моторите, скоро сите мотори во поново време произведени, веднаш се вклучуваат иако по Законот вие сте предвиделе да тие не ги опфаќа, ова дали ќе користат или не. Меѓутоа и за автомобилите исто важи и од технички аспект, секое чепкање во електрониката во услови каде што сега знаеме дека возилата се базираат се на паметни уреди и електрониката, да ги исклучите светлата ако веднаш ви се вклучуваат, за самото палење ќе направите можеби поголем проблем во возилото, кој што ќе ви го загрози безбедноста при управување на возилото.

Во делот на кацигите исто така, ако Законот за носење кацига се носи за превентива односно за да се заштити возачот од повреда илузорно е да зборуваме и дискутираме дали таа кацига треба да биде сертифицирана или не. Значи ако носиме Закон да се носи кацига за да се заштити, таа кацига и треба да го заштити. Во моментот се користат некои шлемчиња, кои се ставаат само на главата од заштита од казни од полицајците, а не да ја постигнат целта. Така да тука не би рекол дека треба само да се запази моментот и да е сертифицирана само со европските стандарди и закони. Имаме кациги кои што исто така гарантираат и вообичаено пишува на самите кациги, дека се сертифицирани и дека се безбедни за управување на мотоцикл.

Околу казните јас лично сметам дека треба казните да се многу повисоки за оние потешки прекршоци. Тука би споменал за управување на возило во населено место со повеќе од 100 км./ час. Значи тука не се поставува прашањето дали тој направил прекршок, тука јас сметам дека оној што вози 100 км./ час во населено место има намера да убие. Значи тоа можеби треба да се третира и во кривично дело, обид за убиство. Можеби ова е екстремно, меѓутоа ако размислите, ќе видите дека е така бидејќи со таа брзина што тој сака да постигне. Значи ниту може да примети пешак кој поминува, ниту може да реагира во дадена ситуација на било какво претрчување или дури и на оние кои го прекршуваат сообраќајот треба да има време да реагира, а не да го убие без разлика што прекршиле, поминува на пример надвор од пешачки премин. Истото важи и за мотоциклистите. Мислам дека треба да се дефинираат како една ранлива категорија и каде што сообраќајката односно прекршокот спрема мотоциклист ќе биде многу поригорозно казнета, отколку како еден обичен учесник во сообраќајот на пример со автомобилот, како што е случај во некои европски земји, претпоставувам познати ви се земјите каде што имаат посебни патеки велосипедистите, каде што во поголема ги користат велосипедистите. Таму, бидејќи сум се возел со пријатели со коли таму, тие имаат уплав од велосипедистите затоа што имаат огромни казни. Тие се како некоја заштитена категорија. Ние, овдека немаме таква заштита. Јас, неколку пати во денот се соочувам со можност за сообраќајки дури да возам 10 до 20 километри на час, побргу може да си го изгубам животот. Се случува да од споредна улица автомобил и автомобилист излегува, ве погледнува дека идете со мотор и ви го пресекува патот.

Значи, многу е лесно ако некој сака денеска да ве ликвидира, да ве убие, ќе направи сообраќаен прекршок, вие ќе загинете и тој ќе одговара, не знам, по некои закони, меѓутоа нема да одговара за убиство. А многу сте лесен за да ве повредат ако сакаат да го направат тоа, ќе одговара за некој можеби сообраќаен прекршок. Затоа, во тој дел мислам дека треба, кога се работи за категорија мотоциклисти, велосипедисти, кои што се ранлива категорија, поранлива категорија во сообраќајот и дека ако го земете процентот на повреди и степен на повреди и смртност од сообраќајки, помеѓу возило автомобил и мотоцикл или велосипед, логично е, бидејќи нема заштита никаква, со многу помал удар и помал прекршок може да се нанесат многу потешки повреди.

Нешто околу наплатата на услугите од МВР. Ние често кога организираме нешто се соочуваме со тоа дека ќе ни се пресмета некој таму според ценовник, услугата на полицијата. Не. И меѓународните и домашната. Значи, јас зборувам сеедно. Сепак ние правиме нешто што го организираме спортски настани. Значи, тоа има спорт. Сепак тоа е нешто во духот на правилно воспитување на младите

генерации. Правиме меѓународни настани, нешто што е од интерес, како што спомна колегата, на градот, на местото, на државата, и сметам дека за такви настани не треба воопшто да постои, организаторот да плаќа нешто за ангажманот на полицијата, или за користење на одредени реквизити или било што, дали ги дава тоа Министерство за внатрешни работи или градскиот орган, или се користат сообраќајниците, се затвораат итн. Јас не верувам, не знам, меѓутоа, не верувам дека вие им испоставувате фактура на демонстрантите, кога се ангажира полицијата или сега на камперите, претпоставувам дека не им доставивте некоја фактура зошто ја блокираа сообраќајница и ангажиравте таму некој број на полицајци, пошто веројатно многу пари е тоа за да го платат според ценовникот што го има Министерство за внатрешни работи.

И на крај, би завршил со, да се види околу олеснување, односно можноста за регистрација на спортските возила, и мотоцикли и коли, бидејќи се бараат тука некакви атести да се прават и било што, најчесто тие се изработени и наменети за спортски настани, за трки, за релија и тоа ги изработила некоја фабрика која што е сертифицирана за тоа и треба тоа да се почитува од производителот.

И малку релаксација исто за овие кастомизирани мотори, што се произведуваат, трицикли, значи, досега не е регистрирани ниту еден во Македонија. Таков има, иако се изработени по сите стандарди, значи, тука треба малку тие институции да ги прифатат дека некој може да произведе такво нешто и тука.

Ете тука би завршил отприлика. Сметам дека ќе бидат земени во предвид сите овие забелешки што ги дадовме овдека, и Законот ќе ја добие онаа правилна форма која што ја очекуваме како еден мошне навистина сериозен Закон.

Ви благодарам за вниманието.

Илија Димовски:

Благодарам за исцрпната дискусија. Дел е проблематика која што и Вие и господинот до Вас ја отворивте, околу наплатата од страна на Министерство за внатрешни работи е регулирана со друг закон.

Сега го дискутиравме во меѓувреме со државниот секретар. Ќе видиме и тоа е интересно за размислување, посебно логиката на крај која што ја употребивте.

Во секој случај, благодарам за дискусијата и предлозите.

Јас, на крај, бидејќи нема повеќе пријавени за дискусија, би ве замолил навистина, поради тоа што списокот на присутни е доста добар, многу институции, многу организации, многу експерти, доколку цените дека е потребно во текот на овие неколку дена да доставите ваши мислења до Националниот совет за евроинтеграции. Ние ќе ги доставиме до пратениците и ќе ги земеме во предвид при подготовка и изработка на амандмани.

Се согласуваме со проценката на сите вас, дека ова е еден од законите кои што имаат најширок опсег, односно најмногу луѓе се заинтересирани за ова. Ви благодарам за стручната помош што ја дадовте на Собранието на Република Македонија.

Благодарам.

Јавната расправа заврши во 12.33 часот.