РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

ДРУГА СЕДНИЦА

ДРУГОГ РЕДОВНОГ ЗАСЕДАЊА

9. октобар 2015. године

(Први дан рада)

(Седница је почела у 10.10 часова. Председава Маја Гојковић, председник Народне скупштине.)

\*

\* \*

ПРЕДСЕДНИК: Добар дан. Поштоване даме и господо народни посланици, отварам Другу седницу Другог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

На основу службене евиденције о присутности народних посланика, констатујем да седници присуствује 85 народних посланика.

Ради утврђивања броја народних посланика присутних у сали, молим вас да убаците своје идентификационе картице у посланичке јединице електронског система за гласање.

Констатујем да је, применом електронског система за гласање, утврђено да су у сали присутна 132 народна посланика, односно да је присутна већина од укупног броја народних посланика и да постоје услови за рад Народне скупштине, у складу са нашим Пословником.

Обавештавам вас да су спречени да седници присуствују посланици: Константин Арсеновић, Владимир Павићевић, Зоран Живковић, Сузана Спасојевић, Маријана Мараш, Весна Бесаровић и Бранка Бошњак.

Сагласно члану 86. став 2. и члану 87. став 2. Пословника, обавештавам вас да је ова седница сазвана у року краћем од рока утврђеног у члану 86. став 1. Пословника, изузетно за петак, због потребе да Скупштина размотри предложене акте из дневног реда седнице и да немамо замерки јавности да не радимо сваки дан. То је овако мимо Пословника.

У сазиву ове седнице који вам је достављен, садржан је предлог дневног реда седнице.

Пре утврђивања дневног реда, потребно је да Скупштина одлучи о предлозима за стављање на дневни ред аката по хитном поступку, предлозима за допуну и предлогу за спајање расправе.

Одбор за образовање, науку, технолошки развој и информатичко друштво предложио је да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог одлуке о разрешењу члана Националног савета за високо образовање.

Стављам на гласање предлог.

За 128, није гласало 16, од укупно 144 народна посланика.

Народна скупштина је прихватила овај предлог.

Влада је предложила да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог закона о изменама и допунама Закона о Железници.

Стављам на гласање предлог.

За 128, није гласало 16, од укупно 144 народна посланика.

Народна скупштина је прихватила овај предлог.

Група од 16 народних посланика Посланичке групе ДС, предложила је да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог одлуке о образовању анкетног одбора ради утврђивања чињеница и околности у којима се догодило прислушкивање и објављивање транскрипта разговора између Лидије Удовички и „Континентал винд Србија“ и Бојана Пајтића, председника Покрајинске владе и Демократске странке, с обзиром на чињеницу о наводном покушају корупције учињеном од стране директора ЈП „ЕМС“ Николе Петровића.

Стављам на гласање предлог.

За 12, нису гласала 134, од укупно 146 народних посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Одбор за уставна питања и законодавство у Народној скупштини предложио је да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог аутентичног тумачења одредаба чл. 27, 28, 40. и 71. Закона о порезу на добит предузећа („Службени гласник РС“, бр. 25/01, 80/02, 80/02-др. закон, 43/03, 84/04 и 18/10) и члана 41. став 3. Закона о пореском поступку и пореској Администрацији („Службени гласник РС“, бр. 80/02, 84/02-исправка, 23/03-исправка, 70/03, 55/04, 61/05, 85/05-др. закон, 62/06-др. закон и 61/07), који је поднео Народној скупштини 7. октобра 2015. године.

Стављам на гласање предлог.

За 130, није гласало 18, од укупно 148 народних посланика.

Народна скупштина је прихватила овај предлог.

Народни посланик Јанко Веселиновић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком Предлог закона о конверзији кредита у швајцарским францима CHF у евре EUR, који је поднео Народној скупштини 18. септембра 2015. године.

Да ли желите реч? Изволите.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Поштована председнице, уважени народни посланици, пред вама је закон о конверзији кредита у швајцарским францима у евре, који је поднео Покрет за преокрет у име оштећених банкарских клијената.

Поштоване колеге, ово није обичан закон, овде се одлучује о судбини 100.000 људи, међу њима 50.000 деце, који ће ових дана, данас, сутра или прекосутра остати без крова над главом због банкарске незајажљивости, због банкарских монопола, због свега онога што у Србији постоји јер не постоји нигде у свету. Овде је петиција 17.372 потписа који су прикупљени само за викенд против банкарских монопола за усвајање закона о конверзији кредита из швајцарских франака у евре.

Пред вама је данас одука да ли ћете подржати банкарске монополе или ћете подржати ваше грађане.

Предлажемо да данас добро размислите пре него што донесете одлуку. Ево писма једне мајке - Пре два дана добила сам опомену да у року од седам дана измирим целокупан дуг и да, уколико не уплатим 32.000 швајцарских франака, стан ће банка пустити у продају. Шаљем вам ову петицију у нади да ће некоме помоћи јер за мене је изгледа касно. Узела сам кредит од 35.000 вратила 30.000, а дужна сам банци 32.000.

Таква је судбина преко 30.000 људи који су узели кредит у швајцарским францима. Најважније, последњих месец или два дана, ове законе су усвојили и Хрватска и Босна и Херцеговина у процедури, Црна Гора, пре тога Мађарска, Пољска. Србија је остала једина земља која штити банкарске монополе насупрот својих грађана.

Будите данас на страни грађана, донесите одлуку да се овај закон уврсти у дневни ред, да наредних дана расправљамо. Могуће да ће Влада имати и своје предлоге, али донесите одлуку да овај закон буде уврштен у дневни ред, да не будемо последње место у Европи где банке гуле кожу грађана. Грађана који ће ових дана, подсећам, остати на улици, 50.000 деце ће остати без крова над главом.

ПРЕДСЕДНИК: Време. Захваљујем, посланиче.

Стављам на гласање предлог.

За 16, против два, није гласало 130, од 148 посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик проф. др Јанко Веселиновић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о изменама и допунама Закона о заштити корисника финансијских услуга. Изволите.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Ово је други закон који се не односи само на кориснике кредита који су кредит узели у швајцарцима. Овај закон се односи на све кориснике финансијских услуга. У петицији коју су за викенд потписивали грађани Србије, писало је и питали се грађани да ли сте против зеленашких уговора? Да ли сте против неморалних банака? Да ли сте против валутних клаузула које грађани не могу да издрже? Да ли сте против несразмерног давања банка-клијент? Да ли сте против енормних камата, највећих у Европи, а вероватно и у свету? Да ли сте против тога да клијент банке не може да заштити свој положај и да клијент банке нема никаква права због тога што НБС држи монопол и држи страну страним банкама.

Нажалост, пре један тренутак видели смо да посланици владајуће коалиције немају слуха, да посланици СНС, СПС и других странака из те коалиције немају слуха, да су они једини у Европи, вероватно и у свету где држе страну банкама, а не својим грађанима. Једини парламент који у Европи није донео закон да заштити своје грађане.

Покрет за преокрет, заједно са грађанима Србије, заједно са свим људима који желе да заштите своје грађане, а не банкарске монополе, бориће се наредних дана, свим законским средствима да се избори против банкарских монопола, против гуљења коже банака својим грађанима. Нигде на свету ово нема, да дате у некој банци 1.000 динара, оставите на рачуну, а за неколико дана немате тих 1.000 динара, него 10% или знатно мање.

Значи, уместо да се ваш капитал оплођава, банка глоцка, глође ваш новац који сте оставили у банци. Енормне камате постоје у Србији које се зарачунавају грађанима, енормни трошкови о којима не знамо како и за шта служе, осим што знамо да служе за високе плате банкарских менаџера.

Питамо се да ли неко у НБС под притиском банака, банкарског монопола, штити ове банке? Предлажем вам и дајем вам предлог да заштитите грађане, да гласате за овај закон.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Време је истекло.

Стављам на гласање овај предлог.

За 17, против два, нису гласала 132, од 151 посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Борислав Стефановић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о слободи од страха.

Како није овде, стављам на гласање овај предлог.

За 16, није гласало 137, од 153 народна посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Драган Шутановац, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о допунама Кривичног законика. Изволите.

ДРАГАН ШУТАНОВАЦ: Даме и господо народни посланици, ДС је предложила Предлог закона о допунама Кривичног законика, са идејом да коначно покушамо да ставимо тачку на један велики проблем, а то је насиље у породици, које је еминентно у нашем друштву и све га је више у последње време и које очигледно угрожава велики број грађана у Србији.

Подсећам да је Србија постала земља насиља, да свакодневно имамо убиства на улицама великих градова, да је пораст криминала и да нажалост полиција која треба да ради по том питању има смањене плате захваљујући лошим економским потезима ове владе и да свакако треба да покушамо да ми као парламентарци учинимо минимални напор да кроз промену овог Кривичног законика онемогућимо насилнике који чине кривично дело у породици да и даље имају могућност држања оружја или добијања дозвола за оружје.

Подсећам да смо имали пре само шест месеци једно страшно насилно дело, односно убиство, где се у Мартоношу код Кањиже догодило масовно убиство, где је страдало седморо људи.

Нажалост, тада човек који је починио то убиство, био је у полицији, пуштен је и учинио је кривично дело након тога.

Наша идеја је, а сматрамо да ће то подржати сви посланици који су данас присутни у парламенту Србије, да се стави тачка на могућност да људи који су насилници у породици имају могућност да држе оружје, по Закону о оружју и муницији знамо шта спада у оружје, и да се тим људима онемогући како држање, тако и издавање дозвола, минимум десет година у односу на насиље у породици. Не говорим у односу на кривична дела која су дефинисана другим законима, већ једино и искључиво о насиљу у породици.

Сматрамо да је ово закон који треба да направи напредак у сузбијању породичног насилничког понашања и мислимо да закон није политички везан ни за једну странку у парламенту, већ да је у интересу пре свега оних који су незаштићени и који су под тортуром у својим породицама, а и сведоци смо да се дешавају масовна убиства, што је нешто што је повећано у прошлој години.

Рећи ћу само, у првих пет месеци ове године забележено је 26 убистава чији су учиниоци и жртве биле у породичним односима, само у пет месеци 26 убистава. Када донесемо овај закон, а опште је познато да се насиље у породици пре свега дешава, ова врста кривичних дела, са оружјем које је регистровано, сматрамо да ћемо успети да предупредимо и да урадимо превенцију да се онемогуће људи који то оружје користе на овај начин, који уопште поседују, да не могу да добију дозволе.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, време.

Стављам на гласање овај предлог.

За 18, није гласало 135, од 153 народна посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Гордана Чомић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог одлуке о образовању анкетног одбора ради утврђивања чињеница и околности које су довеле до хеликоптерске несреће у којој је живот изгубило седам особа.

Стављам на гласање овај предлог.

За 15, није гласало 138, од 153 народна посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Балша Божовић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о престанку важења Закона о привременом уређивању начина исплате пензија. Изволите.

БАЛША БОЖОВИЋ: Даме и господо народни посланици, пред нама је предлог посланика ДС, Предлог закона о престанку важења Закона о привременом уређивања начина исплате пензија, односно престанку важења закона којим је СНС смањила пензије за преко 700.000 грађана Србије. Дакле, 700.000 грађана који су били или представљали зачетак средње класе у Србији, стечено право и њихову имовину је опљачкала Влада Републике Србије, мимо свих закона и мимо Устава Републике Србије.

Само ћемо укратко прећи преко свих чланова Устава Републике Србије који су прекршени путем Предлога закона СНС о смањивању пензија.

Устав Републике Србије у члану 58, затим члан 197. Устава Републике Србије, члан 20, члан 36. и неколико системских закона који данас покушавају да заштите оне који су цео живот зарађивали, који су вредно радили, учили, који су стицали и нешто градили, а на крају су изградили целу нашу Републику Србију, за преко 500.000 других пензионера којима нису смањене пензије, како су рекли представници Владе Републике Србије, њима су пензије замрзнуте, зато што нису усклађене са трошковима и ценама живота у Србији.

Читајући сам наслов закона СНС о смањењу пензија потпуно је јасно и сваком лаику да се ради о превари.

Демократска странка апелује на Владу Републике Србије и на овде већину у овој скупштини да попут земаља Грчке, Португала, Румуније и Италије, где су уставни судови заштитили своје грађане, пошто Уставни суд Републике Србије не жели да заштити своје грађане већ Владу Републике Србије и оне олигархе који воде ову земљу, апелујемо на већину у овом дому да подрже овај закон и да заиста заштите 700 хиљада пензионера којима су смањене неуставно пензије.

Да их заштите из простог разлога што су доживели већ једном 90-тих година пљачку, па је ДС вратила те пензије. Па смо вратили све оне девизне штедње када су грађани Републике Србије били опљачкани. И да се разумемо, неће нам очигледно бити први пут да враћамо оно и што је ова Влада Републике Србије урадила у овом свом мандату.

Сви они који су оштећени сигурно ће ДС опет враћати као што је то урадила после 5. октобра 2000. године.

Још једном, опљачкан је ПИО фонд, опљачкан је 90-тих година, он је опљачкан и данас. Позивам грађане да гласају.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављам на гласање предлог.

За 16, против један, није гласало 136, од 153 посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Александра Јерков, на основу члана 92. став 2. и 4. Пословника, предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о измени Кривичног законика.

Реч има народни посланик Александра Јерков. Изволите.

АЛЕКСАНДРА ЈЕРКОВ: Захваљујем, председнице. Ако посланике владајуће коалиције није срамота да ја овде 15 пута образлажем измену закона и молим их да је прихвате која се састоји из измене самог једног јединог члана, није ни мене срамота да то 15 пута предлажем и неће ме бити да још 15 пута или 115 пута предлажем, само што би било пожељно да макар неко од више од 230 посланика који гласају против овог предлога каже макар једном једином речју због чега не жели да прихвати измене овог закона.

Петнаести пут говорим, ради се о изменама Кривичног законика који се састоји из измене само једног јединог члана, да се у кривична дела која не застаревају, уврсти кривично дело – крађа беба.

Године 2014. Република Србија, на основу пресуде из 2013. године, морала је да донесе закон којим би се ово подручје регулисало. Прошло је више од годину дана од истека тог рока, то није урађено, више од годину дана предлажем овај закон. И, ево још једног закона где је апсолутно нејасно због чега владајућа већина у овој скупштини не жели да усвоји ове измене.

Да ли има икакве логике у томе да за овај закон немамо већину, да ли има икакве логике у томе да немамо већину за предлог да се људима који чине насиље у породици отежа долазак до оружја, има ли икакве логике у томе да владајућа већина неће да усвоји предлог којим би се олакшали проблеми људи који се боре за егзистенцију свакога дана зато што су по препоруци банке, а не зато што су били похлепни, желели да дигну кредит за стан?

Да ли има икакве логике у томе да владајућа коалиција не жели да усвоји закон о престанку важења закона о смањењу пензија уколико су нам, како премијер каже, јавне финансије као апотека, колико нам никад боље није ишло и колико је, верујем и премијеру и свима вама, непријатно колико нам добро иде.

За предлог који дајем не треба издвојити никаква средства у буџету Републике Србије. Треба изменити један члан Кривичног законика који ће родитељима којима су у породилишту украдена деца омогућити да након истека неког времена поднесу кривичне пријаве и затраже правду не би ли сазнали шта се с том њиховом децом десило.

Уколико вас није срамота да гласате против, неће ни мене бити срамота да предлажем, па ћемо видети ко ће дуже да издржи. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављам на гласање овај предлог.

За 20, нису гласала 134, од 154 посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик др Благоје Брадић предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о изменама и допунама Закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима експропријације и издавања грађевинске дозволе ради реализације пројекта „Београд на води“.

Реч има народни посланик Благоје Брадић. Изволите.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, госпођо председавајућа. Уважене колегинице и колеге, поштовани грађани Србије, поштоване Нишлије, предложио сам измену и допуну Закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима експропријације и издавања грађевинске дозволе ради реализације пројекта „Београд на води“.

Два су разлога због којих сам предложио измене чланова овог закона које је ова скупштина усвојила пре више месеци.

Један разлог је, а тога смо свесни на основу свега онога што се прича у медијима, да је овај закон противуставан зато што је Влада, да би приступила изради комерцијалних садржаја, предложила Скупштини а Скупштина је усвојила да је јавни интерес изузимање приватног власништва ради давања другом приватнику који треба да гради станове и комерцијалне садржаје. То у нашем закону не пише, то у нашем Уставу не стоји тако. Ово је страшно погрешно што је ова скупштина усвојила, а ова влада примењује.

Други разлог због кога сам предложио измену овог закона, а надам се да ћете ви то подржати, јесте начин финансирања целог овог пројекта. У Закону који сте ви усвојили, јавни интерес је интерес Града Београда и Републике Србије, а оно што је суштина да све оно што треба да се финансира у оквиру припреме терена изузимања грађевинског земљишта, комунално опремање, иде на терет републичког буџета, на терет буџета Републике Србије. Како смо чули, када је усвајан овај закон, у питању је преко 800 милиона евра.

(Зоран Бабић: Хајде да се вратимо оним…)

Ја бих молио господина Бабића да ме саслуша. Ако имате нешто председник је ту па да могу, извињавам се, не могу да се концентришем.

ПРЕДСЕДНИК: Посланиче, ви исто немојте туђу улогу да преузимате, него ви само причајте.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: И то финансирају сви грађани Републике Србије, комунално опремање, а подсетићу вас, у вашим локалним самоуправама оно када град ради или општина експропријацију, ради се из градског буџета, тј. општинског буџета. Када се финансира комунално опремање, финансира се из ваших локалних буџета. Једино, комунално опремање Савског платоа, како год да се зове, ради се из буџета Републике Србије и то за шта? Не за отварање 20 хиљада радних места који су најављивани, него за израду 300 станова, од кога ће већи део да буде вероватно једнособних и двособних станова.

Ако желите инвестиције, тих 800 милиона сте могли да употребите за меке кредите привредницима у Србији, да се отвори минимум 80 хиљада радних места, а не инвестиције у комунално опремање.

То треба да ради Град Београд…

ПРЕДСЕДНИК: Посланиче, не слушате ме, свађате се са посланицима, истекло вам је време.

Стављам на гласање овај предлог.

За 11, није гласао 141, од 152 народна посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик др Благоје Брадић предложио је да се на дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о измени Закона о здравственом осигурању.

Реч има народни посланик Благоје Брадић. Изволите.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Дакле, ово је шести пут да предлажем Предлог измене Закона о здравственом осигурању, и то члана 41, који се односи на стоматолошку здравствену заштиту и видове осигураника који имају право да преко Републичког фонда поправљају зубе и лече болести уста.

По важећем закону право на поправку зуба и лечење болести уста имају млади до 18 година, они који студирају до 26 године и старији од 65 година, уз одређене групе пацијената који имају одређене дијагнозе и труднице.

Тих који имају право преко Републичког фонда је укупно негде око 2,5 милиона, па сам предложио да сви осигураници РФЗО имају право да на терет Републичког фонда поправљају зубе и лече болести уста, и то се односи на оних 4,5 милиона радно способних који уплаћују доприносе у РФЗО, а немају право на стоматолошку здравствену заштиту. Људи који пуне буџет Републичког фонда немају право да користе део средстава који уплаћују за лечење уста и зуба.

Надам се да ћете прихватити мој предлог, јер не треба повећавати број радника. Сасвим довољно има стоматолога у државном здравству да пружи ту услугу. Треба само издвојити средства за куповину стоматолошког материјала, а подсетићу вас, оно што сам вам говорио прошли пут, у буџету РФЗО на позицији стоматологије имате нераспоређених 350 и нешто милиона динара, што је сасвим довољно за куповину материјала да у земљи Србији људи могу да имају право на стоматолошку здравствену заштиту преко Републичког фонда.

Влада ми је одговорила да у буџету нема пара. Сада питам вас, поштоване колеге, ако у буџету РФЗО, који је део буџета Републике Србије, који смо ми усвојили овде у Скупштини, пише да има несраспоређених 350 милиона динара, а није било ребаланса, а премијер је пре пар дана рекао да неће ни бити ребаланса, значи да је стање у каси буџета Републике Србије добро, не видим разлог зашто не би донели одлуку да помогнемо нашим суграђанима и омогућимо им у ово тешко време, када има велики број незапослених, када људи имају врло ниска примања, да им помогнемо да од дела свог новца који уплаћују, значи, то је њихов новац, могу да имају стоматолошку здравствену заштиту. Позивам вас да гласате и подржите мој предлог. Захваљујем се.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављан на гласање.

За 17, није гласало 138, од 155 народних посланика.

Констатујем да Скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Благоје Брадић предложио је да се допуни дневни ред тачком Предлог закона о изменама и допунама Закона о јавним медијским сервисима

Реч има народни посланик Благоје Брадић. Изволите.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, госпођо председавајућа.

Колегинице и колеге, поштовани грађани, предложио сам измену Закона о информисању и медијима и следећег закона који ћу после овог образлагати, о јавним медијским сервисима. То је некако било у пакету и када смо доносили такву одлуку.

Подсетићу грађане Србије, тај закон је донесен пре нешто више од годину дана, и тим законом је јуна ове године укинуто право локалним самоуправама да могу да финансирају локалне јавне медијске сервисе.

Тим законом у Републици Србији постоје два јавна медијска сервиса: РТС и РТВ, са своја два телевизијска канала и три радио програма.

Тим законом који је усвојила ова скупштина грађани Србије испод Саве и Дунава доведени су у подређен положај. Објаснићу зашто тако мислим.

Законом који смо тада усвојили претплата је преведена у ниво таксе, и она ће бити обавезна да се плаћа од јануара следеће године, а до јануара следеће године иста количина новца која ће се убирати том таксом, коју ће плаћати сви грађани Републике Србије, издваја се из републичког буџета. Значи, то су опет наше народне паре, грађана Републике Србије.

То би све било у реду да, пошто претплата мора да се плаћа за јавни медијски сервис, да сви имамо поред истих обавеза, да имамо иста права. Али, није тако. Грађани испод Саве и Дунава немају иста права као што имају грађани града Београда и Војводине, Војводина зато што има РТ Војводине, а Београд има РТС и Радио Студио Б.

Дакле, РТС је медијска кућа која покрива територију целе Републике Србије, али гро програма који има РТС се базира на Београду и ономе што се дешава у Београду. Остали делови Србије, нарочито јужно од Саве и Дунава, заступљени су у информацијама дописништва. Ево, за град Ниш могу да кажем да је то отприлике 15 секунди дневно, па да видимо шта ви можете да видите из Србије шта се дешава у Нишу и околини, шта могу грађани Ниша да виде у 15 секунди које имамо могућности преко РТС. Шта да кажу мања места, Прокупље, Врање, Лебане, Рашка, Нови Пазар?

Због тога смо предложили да се направе регионални јавни сервиси, који ће бити финансирани исто онако као што се финансира РТВ, тј. 70% претплате ће остати…

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, наставићете.

Стављам на гласање.

За 17, није гласало 140, од 157 народних посланика.

Констатујем да скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Благоје Брадић предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком Предлог закона о изменама и допунама Закона о информисању и медијима.

Наставите.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем. Наставићу где сам стао. Дакле, финансирање те радио-телевизије ужа Србија, како смо дали радни назив, а назив зависи како буде Скупштина, када будете усвојили, донела одлуку, где ће 70% остати радио-телевизији ужа Србија, а 30% ће ићи за финансирање РТС, који неспорно треба да постоји.

Зашто то инсистирамо? Два су разлога. Прво, информисање локалних средина. Много боље ће бити информисање у Нишу и околини ако постоји регионални јавни сервис. Много боље ће бити информисање у Крагујевцу, Краљеву, Шапцу и људи ће знати оно што им живот значи, за шта су заинтересовани да имају, који ниво информација.

Лепо је то знати да ли има воде на Дорћолу, лепо је знати да ли је изнешено смеће са Сењака, али то хоћу да имам као другу информацију, као могућу информацију. Не желим да ми то буде основна информација. Мене интересује шта се дешава у моме граду, да ли су, рецимо, оне четири улице које су раскопане пре три месеца напокон завршене или нису завршене, да ли аутобус иде на релацији Ниш – Нишка Бања, или не иде или касни, да ли ће дистрибуција у неком делу града да искључи струју због тога што ради редовни ремонт трафостанице.

Друга ствар која је врло битна за регионални јавни сервис је оно на шта смо обавезни законом, а то је – заступљеност у јавном сервису националних мањина. Националне мањине у Војводини и у Београду су у предности у односу на националне мањине испод Саве и Дунава. Зашто? Немају регионални јавни сервис. Онда имате парадокс да је закон дозволио да националне мањине имају право да организују своје гласило, а ми који смо већински народ на тој територији немамо право да имамо своје гласило финансирано од средстава које уредно плаћамо и које ћемо давати уредно преко таксе за јавни сервис.

Због тога, драге моје колеге и колегинице, молим да прихватите мој предлог, да дамо шансу да сви имају једнака права код информисања, код јавног медијског сервиса, као што имају једнаке обавезе, тј. као што по овом закону који сте ви предложили и усвојили, имају обавезу плаћања претплате. Захваљујем.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављам на гласање.

За 17, није гласало 139, од 156 народних посланика.

Констатујем да скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Бранка Каравидић предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о измени Закона о јавном информисању и медијима.

Стављам на гласање овај предлог.

За 11, није гласало 145, од 156 народних посланика.

Констатујем да Скупштина није прихватила предлог.

Народни посланик Слободан Хомен предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о допунама Закона о Агенцији за борбу против корупције.

Стављам на гласање овај предлог.

За 13, нису гласала 143, од 156 народних посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Биљана Хасановић Кораћ предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о предлагању закона. Изволите.

БИЉАНА ХАСАНОВИЋ КОРАЋ: Захваљујем, госпођо председнице. Даме и господо народни посланици, поново предлажем да се дневни ред допуни Предлогом закона о предлагању закона. Зато што је ова материја регулисана сада подзаконским актима и то владајућа већина користи да већину закона доноси по хитном поступку без јавне расправе, а ако има јавне расправе, питање је када се она спроведе на адекватан начин.

Затим, већина закона предвиђа да ступа на снагу у року краћем од осам дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“. Не достављају се предлози подзаконских аката заједно са предлозима закона, као што је предвиђено Резолуцијом о законодавној политици. Доносе се закони без претходне расправе, увида јавности у предлоге и без уважавање мишљења државних органа.

Посебно је битно да се прибаве мишљења државних органа Заштитника грађана, Агенције за борбу против корупције, Повереника за слободан приступ информацијама од јавног значаја и заштити података о личности и Повереника за заштиту равноправности, када су закони из њихове области.

Све оно што је изузетак код ове владајуће већине је у поступку доношења закона постало правило. Зато предлажемо да се донесе овај закон који би то на чврсти начин регулисао, јер овакво поступање доводи често у пракси до тога да се поткрадају неправилна и незаконита решења у законима, да се закони често поново налазе на дневном реду ради измена и допуна и до недовољног познавања прописа у јавности због честих измена и непоступања по усвојеним законима, па и до тога да председник Републике, који је доскоро био председник највеће позиционе странке, одбија да потпише закон који је изгласала та странка у овој скупштини и то углавном из разлога које смо и ми наводили у расправи по закону када смо оспоравали његово доношење.

Зато предлажем да се овај закон стави на дневни ред и да се ова материја регулише законом.

ПРЕДСЕДНИК: Стављам на гласање.

За 15, није гласао 141, од 156 народних посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Биљана Хасановић Кораћ предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о допуни Закона о локалној самоуправи.

Реч има народни посланик Биљана Хасановић Кораћ.

БИЉАНА ХАСАНОВИЋ КОРАЋ: Захваљујем, госпођо председнице. По не знам већ који пут предлажем да се на дневни ред стави закон о допуни Закона о локалној самоуправи. Суштина је да се допуни члан 20. тако што ће се проширити надлежности локалне самоуправе и предвидети увођење и обезбеђивање стипендирања ученика и студената.

Локалне самоуправе и сада изналазе средства да помогну својим суграђанима, ученицима и студентима који су лошијег материјалног стања, како би могли да се ишколују и довијају се на различите начине јер немају правни основ. Доношењем допуна Закона о локалној самоуправи ми би пружили самоуправама правни основ да то раде легално.

Мислим да је време да се сада донесе овај закон, односно да се стави на дневни ред и изгласа, како би локалне самоуправе имале времена да у буџету на прави начин именују ова средства и да донесу критеријуме и мерила за расподелу ових средстава.

Ово је важно да се донесе на прави начин да не би имали проблема при ревизији завршног рачуна, а вишеструко је корисно када локална самоуправа стипендира младе студенте. Она код њих ствара моралну обавезу да они после школовања остану ту и да раде, да не одлазе у иностранство као што већина ради или у веће центре.

Овим начином локална самоуправа може да утиче да се школују и стипендирају кадрови који су дефицитарни на том подручју и који ће касније лакше доћи до посла. Зато још једном апелујем да имате разумевање за ову материју и да ставите на дневни ред Предлог закона о допуни Закона о локалној самоуправи.

ПРЕДСЕДНИК: Стављам на гласање.

За 15, није гласало 143, од 158 народних посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Горан Богдановић предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о измени Закона о порезу на добит правних лица.

Реч има народни посланик Горан Богдановић. Изволите.

ГОРАН БОГДАНОВИЋ: Хвала, госпођо председнице. Поштовани народни посланици, по други пут желим да вам изнесем и образложим разлоге за стављање на дневни ред седнице Народне скупштине Предлога закона о измени Закона о порезу на добит правних лица.

Као што сте видели овај закон суштински садржи само једну измену, један члан, али са далекосежним и дугорочно позитивним ефектима по економију Републике Србије. Поједини економисти, финансијски стручњаци, али и они који се тако представљају, а и ова влада сигурно сматрају да општи порези не могу бити ниски, јер би ово довело до раста дефицита и јавног дуга.

Стопа пореза на добит у Србији повећана је у мандату ове Владе са 10% на 15%, што значи 50%. Подаци са којима располажемо указују да није дошло до раста прихода од овог пореза.

Подсетићу, народни посланици, да директне стране инвестиције су у периоду од 2008. до 2012. године износиле безмало две милијарде евра годишње, данас су оне три, скоро четири пута мање. Значи порез на добит је био само један од фактора за привлачење страних инвестиција.

Многе транзиционе земље имале су релативно ниске стопе пореза на добит компанија и то се показало као важан фискални инструмент у функцији развоја економије, повећања запослености и обезбеђивање високе стопе раста у будућности, пре свега кроз повећање извоза.

Са овим пореским растерећењем почећемо да стварамо за инвеститоре и све оне који послују један атрактивни порески систем у служби привреде и постепени раст БДП. Само снижење пореске стопе на добит са 10% неће решити све структурне проблеме наше економије, али свакако може бити један од важних фискалних инструмената за оздрављење и раст наше економије.

Због тога вас народни посланици позивам да гласате да се овај закон стави на дневни ред. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Стављам на гласање.

За 15, није гласало 144, од 159 народних посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Марко Ђуришић предложио је да се дневни ред допуни тачком – Предлог закона о престанку важења Закона о привременом уређивању и начину исплате пензија.

Да ли желите реч? (Да.)

МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала, поштована председнице. Наша посланичка група Борис Тадић, Социјалдемократска странка, Заједно за Србију, Зелени Србије предложили су закон о престанку важења Закона о привременом уређивању начина исплате пензија.

Крајем овог месеца навршиће се годину дана како је скупштинска већина на предлог Владе усвојила закон којим је за преко пола милиона грађана, пензионера Републике Србије, умањен износ пензија од 10, 15, у неким случајевима и преко 20%. Разлози за овакву меру били су да у време финансијске кризе мора да се изврши штедња и консолидација јавних финансија.

Од почетка ове године слушамо како је стање у буџету савршено, никад боље, толико добро да нас је срамота, да је као у апотеци и сличне ствари. Ми сматрамо, ако је то стварно тако, данас годину дана после усвајања закона, који у самом називу, има реч привремено, значи означава привремени карактер, да је дошло време да овај закон ступи ван снаге и да се терет уштеда које су направљене у буџету равномерније подели.

Наиме, ако гледате стање у српском буџету стварно, без ових описних карактеристика које добијамо од Владе, него гледате сирове бројеве, видећете да великих уштеда, осим смањења на износе пензија и плата, нема. Највећа уштеда је ту. Следећа друга уштеда је негде на нивоу 15 милијарди динара, на нивоу године, то су капитални расходи. Значи, оно што би држава требало да потроши како би подигла домаћу привреду, подигла раст бруто националног дохотка.

Ове су мере, нажалост, краткорочне и наш је страх да не могу да оздраве српске финансије, пре свега зато што српске финансије не могу саме од себе да оздраве. Да би оне оздравиле мора да оздрави привреда, мора да се повећа привредна активност, да се подигну инвестиције, да се запосле људи. Свега тога недостаје. Недостаје.

У последњих годину дана то нисмо видели и зато сматрамо да је данас дошао тренутак да престане да важи Закон о привременом смањењу пензија, пре свега зато што смо уверени да ће крајњи исход овог закона бити да ће она сума која је уштеђена на основу овога морати да се надокнади грађанима када суд у Стразбуру буде донео своју пресуду. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављам на гласање.

За 15, није гласало 147, од 163 народна посланика.

Народна скупштина није прихватила ова предлог.

Народни посланик Марко Ђуришић предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о изменама и допунама Закона о порезима на имовину.

Реч има народни посланик Марко Ђуришић.

МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала. Поштована председнице, један од разлога за подношење овог закона - наша посланичка група имала је бројне позиве почетком лета када су стигла пореска решења за 2015. годину. Тада су грађанима Србије стигли рачуни за порез на имовину који су били већи у износу од 10, 20, 80, у неким случајевима и преко 200%.

Све то у истој години када је држава решила да завуче руку у џеп грађана и смањила плате и пензије, а на другој страни тражи да грађани напуне буџет, не знам од којих пара, у износима неколико пута већим него што су били у 2014. години.

Сматрамо да је то неправедно и да постоје друга места за штедњу која ова држава има, а не да повећањем пореза на имовину покушава да попуни рупе у буџету.

Када гледамо анализу буџета, то повећање пореза на имовину које је дошло услед повећања пореских решења довело је до тога да су буџети локалних самоуправа наплатили током августа 10 милијарди динара више него што је било планирано буџетом за ову годину, односно њиховим буџетима за ову годину.

Наш Предлог закона о измени и допуни Закона о порезу на имовину се састоји из следећег – то је да се промени начин опорезивања тако да не постоји више ослобођење од 50%, а највише до 20 хиљада динара за власника објекта, него да се уведе ослобађање на површину до по 25 квадрата за сваког члана породице. Сматрамо да је ово примереније решење, да је 25 квадрата по члану домаћинства нешто што је нека мера пристојног живота и да стан у коме људи живе, у коме живе њихове породице не може да буде предмет плаћања пореза на имовину.

Порез на имовину треба да се плаћа на вишак у односу на ову квадратуру, треба да се плаћа на оне станове и куће које се издају у којима породице не живе, треба да се плаћа на земљиште које је веће од 10 ари, веће површине од 10 ари, зато што на површини од 10 ари сматрамо да домаћинство живи и може да оствари елементарну егзистенцију и да то не може да буде предмет опорезивања.

Такође сматрамо да порез на имовину, односно не може да се увећава више од 7% годишње. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Стављам на гласање.

За 14, није гласало 146, од 169 народних посланика.

Народна скупштина није прихватила ова предлог.

Народни посланик Марко Ђуришић предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о допунама Закона о порезу на додату вредност.

Реч има народни посланик Марко Ђуришић.

МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала. Поштована председнице, последња два заседања говорили смо о овоме, једном у расправи код измена и допуна Закона о порезу на додату вредност који је предложила Влада, а последњи пут на почетку Прве седнице јесењег заседања у овој години.

Идеја закона о изменама Закона о порезу на додату вредност, који је предложила наша посланичка група, јесте да се храна за бебе опорезује посебном стопом ПДВ од 10%. Пуно смо говорили када је био Предлог закона о измени ПДВ који је предложила Влада и сам министар је рекао да нема ништа против, да би то пре свега увело додатно администрирање државе, отворило можда врата за одређене злоупотребе, али наше мишљење је да и поред тога постоји потреба за једном оваквом изменом.

Та измена наравно не може да реши проблем беле куге који постоји у Србији, не може да доведе сама по себи до повећања наталитета, али може да буде полазна тачка, тачка где ћемо показати да држава брине о својој будућности, брине о томе на који начин ће остати са становништвом у некој будућности, јер ако се тренд, који данас постоји, настави, у некој не тако далекој будућности питање је ко ће живети у Републици Србији.

Из свега овога сматрам да треба да гласате да се овај предлог закона нађе на дневном реду, да отворимо дискусију, да видимо шта још све може држава да уради како би се променио лош тренд који постоји годинама и сматрамо да је ово полазна тачка, тачка око које лако можемо да се договоримо, око које нема ништа спорно. Понављам, сам министар је рекао да је то изводљиво.

Постоји пракса у другим државама да се на храну за бебе примењује посебна стопа. У нашем случају то би била, по нашем предлогу, стопа од 10% и позивам колеге посланике да гласају за овај закон и покажу бригу за будућност Републике Србије и њених грађана. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављам на гласање.

За 12, није гласало 150, од 162 народна посланика.

Народна скупштина није прихватила ова предлог.

Народни посланик Александар Сенић предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком Предлог закона о допуни Закона о порезу на добит правних лица.

Реч има народни посланик Александар Сенић. Изволите.

АЛЕКСАНДАР СЕНИЋ: Захваљујем, госпођо председнице. Дакле, предложеним законом о допунама Закона о порезу да добит правних лица се предвиђају подстицајне мере и пореско ослобођење за правна лица како бисмо као земља били што атрактивнија за нове инвестиције.

Подсећам вас да је Томислав Николић још 2012. године рекао да ће, ако он победи за председника Србије, у Србију доћи преко 100 милијарди евра нових инвестиција, после тога је тај износ смањио на 10, али, нажалост, ни тих 10 милијарди за ове три године није дошло у нашу земљу.

Очигледно да је политика Владе погрешна у смислу привлачења страних инвестиција и ми желимо да изменом Закона о порезу на добит правних лица Србију учинимо привлачнијом за нове инвестиције. Дакле, предвиђамо да сваки порески обвезник који на неодређено време, а најмање на две године, запосли нове раднике има пореске олакшице, на тај начин што ће му се пореска основица умањити за износ уплаћених зарада новозапослених радника.

Такође, предвиђена је одредба којом би новооснована правна лица у привредно недовољно развијеним општинама била ослобођена пореза на добит уколико обављају производну делатност. На овај начин бисмо омогућили прилив страних инвестиција у општине где нема довољно запослених, дакле, где је стопа незапослености превелика и на тај начин бисмо смањили разлику између неразвијених и развијених подручја. Захваљујем.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Стављам на гласање предлог.

За десет, против један, нису гласала 152, од 163 посланика.

Народна скупштина није прихватила овај предлог.

Народни посланик Зоран Бабић предложио је да се обави заједнички начелни јединствени претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници, Предлогу закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице, Предлогу закона о потврђивању Споразума о међународном комбинованом транспорту између Владе Републике Србије и Владе Словачке Републике, Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Мађарске о друмском превозу путника и ствари и Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Тунис о друмском превозу путника и ствари, заједнички начелни и јединствени претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о безбедности и здрављу на раду, Предлогу закона о условима за упућивање запослених на привремени рад у иностранство и њиховој заштити и Предлогу закона о потврђивању Конвенције о надлежности, меродавном праву, признању и извршењу одлука и сарадњи у материји родитељске одговорности и мера за заштиту деце, заједнички јединствени претрес о Предлогу за доношење одлуке о престанку функције председнику Привредног суда у Чачку и Предлогу одлуке о избору судија који се први пут бирају на судијску функцију и заједнички јединствени претрес о Збирној листи кандидата за избор прве половине чланова Националног просветног савета на период од шест година и Предлогу одлуке о разрешењу члана Националног савета за високо образовање.

Стављам на гласање предлог.

За 139, против три, нису гласала 22, од 164 народна посланика.

Народна скупштина је прихватила овај предлог.

Пошто смо се изјаснили о предлозима за стављање на дневни ред седнице, стављам на гласање предлог дневног реда у целини.

За 138, против два, нису гласала 23 од 163 народна посланика.

Констатујем да је Народна скупштина утврдила дневни ред Друге седнице Другог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, у целини.

Молим службу да припреми пречишћени текст дневног реда ове седнице.

Прелазимо на рад по утврђеном дневном реду.

Д н е в н и р е д:

1. Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници;

2. Предлог закона о изменама и допунама Закона безбедности и интероперабилности железнице;

3. Предлог закона о потврђивању Споразума о међународном комбинованом транспорту између Владе Републике Србије и Владе Словачке Републике;

4. Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Мађарске о друмском превозу путника и ствари;

5. Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Тунис о друмском превозу путника и ствари;

6. Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и здрављу на раду;

7. Предлог закона о условима за упућивање запослених на привремени рад у иностранство и њиховој заштити;

8. Предлог закона о потврђивању Конвенције о надлежности, меродавном праву, признању и извршењу одлука и сарадњи у материји родитељске одговорности и мера за заштиту деце;

9. Предлог за доношење одлуке о престанку функције председнику Привредног суда у Чачку;

10. Предлог одлуке о избору судија који се први пут бирају на судијску функцију;

11. Збирна листа кандидата за избор прве половине чланова Националног просветног савета на период од шест година;

12. Предлог одлуке о разрешењу члана Националног савета за високо образовање;

13. Предлог аутентичног тумачења одредаба чл. 27, 28, 40. и 71. Закона о порезу на добит предузећа („Службени гласник РС“, број 25/01, 80/02, 80/02-др. закон, 43/03, 84/04 и 18/10) и члана 41. став 3. Закона о пореском поступку и пореској администрацији („Службени гласник РС“, број 80/02, 84/02 – исправка, 23/03 – исправка, 70/03, 55/04, 61/05, 85/05 – др. закон, 62/06 – др. закон и 61/07.

Обавештавам вас да сам данас на седницу позвала проф. др Зорану Михајловић, потпредседника Владе и министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Миодрага Поледицу и др Дејана Трифуновића, државне секретаре у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, и Нену Томовић и Сашу Стојановића, вршиоце дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Молим посланичке групе, уколико то већ нису учиниле, да одмах поднесу пријаве за реч са редоследом народних посланика.

Молим посланике да седну. Посланици, молим вас да седнете да можемо да пређемо или ко има неке друге обавезе да напусти салу.

Прелазимо на 1-5. тачке дневног реда: – ПРЕДЛОЗИ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ, БЕЗБЕДНОСТИ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ, ТЕ ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О МЕЂУНАРОДНОМ КОМБИНОВАНОМ ТРАНСПОРТУ СА ВЛАДОМ СЛОВАЧКЕ И СПОРАЗУМА СА МАЂАРСКОМ И ТУНИСОМ О ДРУМСКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И СТВАРИ (заједнички начелни и јединствени претрес)

Сагласно члану 157. став 2. и члану 170. ставу 1. Пословника Народне скупштине, отварам заједнички начелни и јединствени претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници, Предлогу закона о изменама и допунама Закона безбедности и интероперабилности железнице, Предлогу закона о потврђивању Споразума о међународном комбинованом транспорту између Владе Републике Србије и Владе Словачке Републике, Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Мађарске о друмском превозу путника и ствари и Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Тунис о друмском превозу путника и ствари.

Да ли представник предлагача проф. др Зорана Михајловић жели реч? Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштована председнице, потпредседници, драге посланице и посланици, испред вас су измене и допуне два предлога закона – Закона о железници и Закона о безбедности и интероперабилности железнице, наравно, и два предлога о потврђивању споразума са три државе Тунисом, Мађарском и Словачком Републиком.

Основни циљ зашто смо пред вас данас ставили измене и допуне ова два закона, јесте да наставимо реформе које се спроводе у железници, односно у железничком транспорту. Желимо да и оперативно и финансијски железница буде, пре свега, профитабилна, затим да буде ефикасна и затим да све оно што смо урадили претходних годину дана буде само почетак нашег усклађивања и укључивања наше железнице у железнички систем земаља ЕУ.

Новине које јесу у изменама и допунама оба закона тичу се побољшања и повећања безбедности у железничком саобраћају, тичу се успостављања конкуренције у железничком транспорту, што је веома важно и, рекла бих, до сада се много више причало о томе, него што се заиста реализовало, и увођења приступа и коришћења железничке мреже.

Железнички транспорт у Србији је дуги низ година некако увек био последњи када говоримо о врстама транспорта. Приоритет и интерес Владе јесте да се железница и железнички транспорт врате на место које заиста и заслужују, 3809 километара пруге има Србија, само 36% је електрифицирано.

У исто време, кренули смо упоредо у одређене промене. Промене се тичу и реформисања, али смо исто тако упоредо учинили све да покренемо инвестициони циклус у железници, имајући у виду да милијарду и по евра стоји у железници, а тиче се инвестиција, све са жељом да железнице, заиста, као што сам рекла, дођу на ниво који заслужују.

Верујем да ћемо у данашњој расправи, као и у расправи у појединостима, учинити овај закон још бољим, односно предлоге за измене оба закона још бољим. Отворени смо за сва ваша питања и верујем да стандарди које желимо да успоставимо у железници учиниће железницу Србије једнако конкурентном као и све друге железнице у региону западног Балкана.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Да ли известиоци надлежних одбора желе реч? (Не) Да ли неко од пријављених известилаца жели реч? (Да) Реч има народни посланик др Владимир Орлић. Изволите.

ВЛАДИМИР ОРЛИЋ: Хвала. Даме и господо, кратко извештавам о ставу Одбора за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације Народне скупштине Републике Србије.

На седници која је одржана данас, Одбор је у начелу разматрао предложене измене и допуне Закона о железници, Закона о безбедности и интероперабилности железнице, као и текстове три међудржавна споразума у домену саобраћаја са Словачком Републиком, са Мађарском и Републиком Тунис.

Представници предлагача су детаљно образложили решења која се налазе у текстовима који су данас на дневном реду. Истакнуте су добре стране које подразумевају у првом реду усаглашавање са стандардима ЕУ, али такође и поједностављење процедура, као и омогућавање да се отклоне неки практични проблеми, као и да се обезбеди квалитетнији приступ и коришћење инфраструктуре.

Након дискусије Одбор се изјаснио гласањем и том приликом Одбор је једногласно подржао предложена решења. Хвала лепо.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Да ли председници, односно представници посланичких група желе реч? (Да) Реч има народни посланик Золтан Пек. Изволите.

ЗОЛТАН ПЕК: Хвала. Поштована председнице, поштовани министре, поштовани сарадници, даме и господо народни посланици, покушаћу да изнесем ставове посланичке групе СВМ у вези Закона о железници и о једном споразуму.

Важећи Закон о железници је донет 2013. године, са циљем да се побољша ефикасност железничког система Републике Србије и да се интегрише српска железница у железнички систем ЕУ. У постојећем Закону о железници извршено је делимично усклађивање са директивом 2012/34 ЕЗ, којом се успоставља јединствено европско железничко подручје. Рок за имплементацију ове директиве у земљама чланицама ЕУ је средина ове година, тј. средина 2015. године.

Један од најбитнијих разлога што је данас овај закон испред нас је неопходност усклађивања нашег Закона о железници са релевантним прописима ЕУ. Чињеница је да су железнице један од највиталнијих делова транспортног система земаља чланица ЕУ. Ми морамо наш железнички систем побољшати да би се могао интегрисати у систем железничког транспорта ЕУ.

Овде је најбитнија реч - конкурентно тржиште превоза роба и услуга. Европска унија је почела процедуру за уједињење железница земаља ЕУ, а није реч о јединственом европском систему железнице, него је реч о јединственом и ефикасном систему који ће омогућити рок или ток робе и услуга без препреке и дискриминације свих учесника.

Значи, ако хоћемо да се интегришемо у ово велико тржиште, онда морамо штошта да одрадимо, јер, искрено речено, наш систем железница је јако далеко од европског стандарда, нажалост. Овај посао морамо одрадити што пре тим боље, јер се већ осећају неке последице, као нпр. заобилажење Коридора 10.

Сви из Европе знају да пут од западне Европе до Блиског истока је пут преко Србије. Али, ако немамо тражени квалитет транспорта услуга и роба, онда ће се овај ток нажалост променити и скренуће према Румунији и Бугарској. Нажалост, овај део трасе се већ користи. Што се више користи заобилазни транзит, веће су штете за нашу привреду. Ово су нажалост чињенице. Значи, морамо да почнемо да радимо да бисмо превазишли овај проблем.

Као што су и чињенице да је садашња структура „Железница Србије“ неодржива, превазиђена, као и највећи део наше железничке инфраструктуре. До сада су „Железнице Србије“ имале монопол и ниво улагања у технологију, у инфраструктуру, а у последњих 30-35 година нажалост су на минималном нивоу.

Даћу један пример који сам овде себи записао. Ми имамо ''сребрну муњу'' код нас горе у Војводини за шинобусе, који крећу у правцу Суботице према Кикинди, преко Сенте. Ми их зовемо ''сребрна муња'' пошто су кола сребрна, али нажалост брзина није брзина муње, него је последњих година све мања и мања. Када сам почео своје студије осамдесетих година у Суботици, овим шинобусом сам ишао у Суботицу и дан-данас је релација иста, иста су кола, али све је мањи број путника и, нажалост, мања је брзина ових шинобуса.

Ако погледамо буџет Републике Србије, субвенције за железнице су доста велика ставка у нашем буџету. Надамо се да ће се убудуће ове субвенције користити за побољшање система „Железница Србије“. У анализи ефеката овог закона истакнуто је да ће ниво ових субвенција остати исти. Једном речју, то значи да за спровођење овог закона неће бити потребно обезбедити допунска средства из буџета.

О самом закону бих прокоментарисао још неколико чланова. У члану 8. Предлога закона промењен је став 1. члан 9. важећег Закона о железници и гласи: „Послови управљања на делу железничке инфраструктуре за које управљач инфраструктуре нема економски интерес преносе се управљачу инфраструктуре кога оснива АП, односно јединица локалне самоуправе“.

У односу на одредбу важећег закона из 2013. године став 1. члана 9, разлика је у томе што у важећем закону послове управљања могу пренети, док се сада намеће обавеза преноса послова управљања. Остаје једно велико питање – одакле ће се обезбедити новчана средства АП Војводине или локалних самоуправа?

Значи, овде се ради о преносу права управљања на пруге од регионалног и локалног значаја, на захтев АП, односно јединица локалне самоуправе, с тим да одлуку о преносу послова доноси управљач инфраструктуре, а на ту одлуку сагласност даје Влада.

Измена је и да одлуку о преносу послова управљања доноси управљач инфраструктуре, а не друштво, јер је у тачки 39. члана 3. Предлога закона, тамо је значење израза, наведено да је управљач инфраструктуре јавно предузеће, што до сада није било, друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром.

Посланичка група СВМ неће дати амандмане на овај закон. Мислили смо да не треба да дамо, јер они амандмани које смо дали 2013. године на Закона о железници у неку руку су и у овом тексту. Подсећам на један амандман што смо тада дали, 3. маја 2013. године на Предлог закона о железници, који је у једном делу идентичан са текстом измењеног става 1. члана 9. важећег закона, јер је била употребљена формулација „преноси се“, а не „могу се пренети“.

Другим амандманом што смо тада дали посланичка група је предлагала дефинисање модела јавно-приватног партнерства у циљу изградње, реконструкције, модернизације и одржавања појединих делова железничке инфраструктуре на националном нивоу, на нивоу аутономне покрајине или локалне самоуправе. Као што смо видели из предложеног закона, уводи се поглавље 11 – концесија и јавно-приватно партнерство.

У новом члану 64а дефинише се концесија и јавно-приватно партнерство. Могу се давати за изградњу, реконструкцију и управљање железничком инфраструктуром, у складу са прописима којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесија. Значи, и овај амандман претходни у 2013. години је у неку руку у тексту овог закона.

Што се тиче новог члана 49а, ако до укрштања железничке инфраструктуре и пута дође по захтеву локалне самоуправе, привредног друштва или другог правног лица или предузетника, трошкове изградње надвожњака, подвожњака, односно путног прелаза, трошкове постављања уређаја и направе и друге трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на том прелазу сноси управљач путне инфраструктуре, односно подносилац захтева.

Исто се и поставља још оно питање као што сам претходно поставио – да ли ће имати локалне самоуправе толико средстава да то одраде или морамо у Закону о буџету некако да предвидимо та средства за помоћ локалним самоуправама или понекад и АП Војводини?

Као последње, у члану 43. Предлога закона мења се рок три месеца за доношење прописа за извршавање овог закона. Мало ми је невероватно оне две године што је тамо писано и зато сам ово и истакао јер до сада то није било тако изречено, нпр. од неколико месеци прелазимо на године.

На крају, за овај закон посланичка група Савеза војвођанских Мађара ће да гласа.

На крају, један споразум - Закон о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Мађарске о друмском превозу путника и ствари. Усвајањем и ступањем на снагу престају да важе она три споразума који су својевремено склопљени између тадашње Југославије и Народне Републике Мађарске. Један споразум је у Будимпешти потписан 1962. године, други споразум 1965. у Београду, а трећи у Сегедину 1982. године.

Овим споразумом што је данас испред нас унапређује се економска и трговинска сарадња између двеју земаља, што је позитивно, и Споразум се односи само на друмски саобраћај, значи, за остале видове саобраћаја, као што су речни, ваздушни, железнички није, у питању је само друмски саобраћај.

Значи, овај споразум је потписан на Самиту Владе Републике Србије и Владе Мађарске, који је одржан у Београду, дана 1. јула 2014. године. Споразум који се налази испред нас је детаљан, модеран акт који ће омогућити лакши, бржи и ефикаснији превоз лица и ствари друмским путем.

Применом овог споразума очекује се побољшање на тлу привреде између Републике Србије и Мађарске. Још једном да истакнем да посланичка група Савеза војвођанских Мађара ће гласати на ове законе. ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик мр Ђорђе Косанић.

ЂОРЂЕ КОСАНИЋ: Захваљујем. Поштована министарка са сарадницима, председавајућа, даме и господо народни посланици, данас је пред нама заједнички начелни и јединствени претрес више предлога закона, дакле Закон о железници, Закон о безбедности и интероперабилности железнице и три споразума – први између Владе Републике Србије и Владе Словачке, други између Владе Републике Србије и Влада Мађарске о друмском превозу путника и ствари и Споразум између Владе Републике Србије и Владе Републике Туниса такође о друмском превозу путника и ствари.

Наравно, на самом почетку рећи ћу да ће посланичка група ЈС у дану за гласање подржати поменуте предлоге закона.

Моје излагање на самом почетку биће усмерено свакако на Предлог закона о железници. На почетку, рећи ћу да ће посланичка група ЈС подржати овај предлог закона јер његовим доношењем стварају се првенствено услови за побољшање ефикасности железничког саобраћаја у Републици Србији, с друге стране, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интегрисање српске железнице у железнице система ЕУ.

Када сам већ поменуо ЕУ, рећи ћу неке значајне ствари, да је ЕУ почела процедуру за уједињење железница земаља у јединствен систем. Овде треба рећи да се не ради о стварању јединствене европске железнице, већ о јединственим и ефикасним условима за саобраћај без препрека и дискриминације било ког од учесника. Свакако да је циљ да се подстакну приватни оператери за бављење овим послом, а повећање конкуренције треба да доведе до повећаног квалитета услуга, како у смислу безбедности, тако и у смислу конкуренције цена производа.

У ствари, све је кренуло деведесетих година, када су земље Европске заједнице придале велики значај решавању проблема у железничком саобраћају. Донета је прво директива којом су државе чланице Европске заједнице преузеле обавезу да гарантују да ће железничким предузећима обезбедити статус самосталних оператера који ће се понашати на комерцијални начин и прилагођавати тржишним потребама. Ова директива практично је постала основ за све будуће нормативне акте.

Дакле, први пакет прописа ЕУ донела је 2001. године, којим се регулише начин приступа тржишту и издавању дозвола оператерима, други пакет из 2004. године у оквиру кога је формирана Европска агенција железничког саобраћаја и 2013. године усвојен је четврти пакет мера којим се дефинишу процедуре за јединствен сертификат за железничка возила у земљама ЕУ и свакако либерализација унутрашњег путничког саобраћаја.

Практично, морам да кажем, железница се све више враћа у моду као еколошки најприхватљивији, са једне стране, вид сувоземног транспорта, који уз добру организацију свакако може бити и економски веома, веома конкурентан. Овде ћу само рећи један пример, да, рецимо, Швајцарска скоро да је забранила транзит камиона и форсира железнички транспорт. Што се тиче ЕУ, донела је посебну агенду којом се предвиђа растерећење путева, поставља циљ да се до 2050. године половина укупног теретног превоза одвија железницом.

Морам да кажем, у претходним деценијама индустријска железница, потиснута од друмског саобраћаја, поново постаје веома, веома актуелна. Рецимо, даћу само један пример, можда мало или више познат, да, рецимо, у самој Русији има 63.000 километара индустријских пруга, а исто тако веома мало је познато да, рецимо, „Етихад“, једна од водећих светских ваздухопловних компанија има део који се бави железничким транспортом.

Сада, што се тиче Србије, мало је познато да, поред државних фирми, и приватници се баве железничким превозом. Ево, министарка, ја долазим, рецимо, из Крагујевца, тамо је „Фијат“, јел' тако, они су за превоз индустријским колосеком ангажовали приватну фирму „Комбиновани превоз“.

Али, да кажем, они нису радили само за „Фијат“. Поред „Фијата“, ту је, рецимо, и НИС, „Петрохемија“, затим „Железара“, односно системи којима Железнице Србије због недостатка локомотива нису били у могућности да пруже услугу. Да се вратимо мало уназад, дакле, од 2005. године овим законом је омогућено да и приватници могу да користе железничку инфраструктуру.

Сада, враћајући се на железницу Србије, да кажем како је стање изгледало. Рећи ћу само две ствари које могу да буду значајне. Значи, преко 20.000 запослених, с друге стране, највише дотирана транспортна фирма у земљи, са више од 10 милијарди из буџета Републике Србије. Кажем – било је. Али, мислим да је већ сада ова озбиљна и одговорна Влада направила велики искорак унапред и засигурно долазе бољи дани за железницу.

Када то кажем, рећи ћу само неке податке значајне. Мислим првенствено да је вредност актуелних железничких пројеката већа од једне милијарде евра, значи, један заиста охрабрујући податак. Само у наредних неколико година Србија ће имати више од 500 километара модернизованих пруга којима ће саобраћати 60 модерних возова.

Министарка, морам још и ово да кажем, лепо и охрабрујуће звучи податак да на нашим пругама потпуно новим возовима креће се до 120 километара на час. То је можда некад било незамисливо, али дошли смо и до тог тренутка.

Дакле, још од 1981. године, када су набављени нови електровозови из тадашњег Совјетског Савеза, после толико година имамо прве електромоторне гарнитуре на српским пругама.

Од „Железница“ су створена три нова предузећа – Предузеће за инфраструктуру, Предузеће за путнички саобраћај и Предузеће за теретни саобраћај. Неко би сада злонамерно рекао – нови кадрови, нова запошљавања. Мислим да ово реструктуирање свакако значи рационализацију, а не ширење ових предузећа. Сложићете се са мном да је тако и то ће се показати и на делу.

Да закључим, што се тиче овог закона. Железница Србије мора да буде модерна, развијена, а не као пре 131 годину, када смо формирали нашу железницу, да нам се возови крећу 40 км на час.

И на крају, овај закон доноси исправљање недостатака уочених приликом праћења важећег закона, због ефикасности саме железнице Србије, затим затвореност и регулисаност тржишта железничких услуга и интегрисање српских железница у железнички систем ЕУ. Свакако да ће Посланичка група Јединствене Србије у дану за гласање подржати овај предлог закона.

Када је реч о Предлогу закона о безбедности и интероперабилности, треба рећи да се њиме стварају услови којима се омогућава да наша железница буде безбедна, интероперабилна, у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја. Безбедност железнице у смислу овог закона обухвата услове које испуњава железнички систем и железнички радници, као и друге услове од значаја за остваривање безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Интероперабилност железнице у смислу овог закона је способност железничког система да омогући безбедан и непрекидан саобраћај возова који испуњава потребне захтеве за одређену мрежу. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких, експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви за интероперабилност. Одредбе овог закона не односе се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе, а одредбе о интероперабилности не примењују се на туристичко-музејску железницу.

На самом крају, говорићу о три споразума, веома кратко. Први споразум је између Владе Републике Србије и Владе Словачке Републике о међународном комбинованом саобраћају, потписан у децембру 2014. године у Братислави. Шта практично значи овај споразум?

Овим споразумом ове државе, у складу са препорукама Европске комисије, настоје да унапреде робну размену коришћењем еколошки прихватљивог вида транспорта. Морам овде увек да напоменем да је нама Словачка пријатељска земља, имамо изузетне односе и они нас по питању територијалног интегритета и европског пута подржавају.

Када је реч о друга два споразума између Владе Републике Србије и Мађарске и Владе Републике Србије и Владе Републике Тунис о друмском превозу путника и ствари, рећи ћу да су потписани у јулу 2014. године са Мађарском и у марту 2014. године са Тунисом. Практично, овим споразумима је уређен друмски превоз путника и ствари између држава, транзит преко територија двеју држава и превоз из и за стране уговорнице возила за друмски саобраћај. Закључивањем овог споразума даје се правни оквир за унапређење билатералне, трговинске и економске сарадње.

На самом крају ћу рећи да ће Посланичка група Јединствене Србије у дану за гласање подржати све поменуте предлоге закона. Захваљујем.

ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик др Иван Бауер.

ИВАН БАУЕР: Захваљујем. Поштована председнице, уважена потпредседнице Владе, цењене колегинице и колеге народни посланици, грађани Републике Србије, у претходном скупштинском сазиву 2013. године донели смо два веома важна системска, кровна закона са идејом да се заустави процес пропадања железничке инфраструктуре и урушавања квалитета али и нивоа саобраћаја, било да се ради о железничком саобраћају, било да се ради о превозу путника или превозу робе. Ради се о Закону о железници и Закону о безбедности и интероперабилности железнице.

Наравно, било је и тада оних који су указивали на одређене мањкавости предложених законских решења, али верујем да данас сви можемо да се сложимо да су ова два закона у том тренутку представљала веома важан искорак унапред и да су та два закона учинила да је законодавство Републике Србије у овој области дошло у раван са европским законодавством.

Међутим, примена је показала да постоје одређене ствари које у овим законима могу да се унапреде, односно да постоје одређени недостаци који могу да се отклоне и када на то додамо и нашу жељу и обавезу да усклађујемо наше законодавство са правним тековинама ЕУ, онда видимо да постоје довољно важни разлози да се данас говори о изменама и допунама ова два закона.

За почетак, хтео бих да кажем неколико речи о политичко-економско-географском аспекту значаја доношења, односно, боље речено, данас унапређења ова два закона. Наравно да нико грађане не покушава да доведе у заблуду да ћемо доношењем ових измена и допуна све решити, као што ни доношењем та два закона пре две године нисмо могли да решимо све проблеме који постоје у железници, јер се то не може решити једним потезом некаквог чаробног штапића.

С друге стране, верујем да је свима јасно да се квалитетна, постојана, трајна кућа гради само на добрим темељима. Мислим, а верујем да се слаже и већина мојих колега, да ова два законска решења и њихове данашње измене и допуне представљају добар основ за решавање проблема који постоје у железничком саобраћају свугде у свету, па и у Србији, а, рекао бих чак, нарочито у Србији.

Железнички саобраћај се суочава са бројним изазовима, нажалост, не од јуче већ више од пола века, из различитих разлога. На првом месту, због тога што су сектор саобраћаја и транспорта доживели огромне промене, а на другом месту и што је модерно доба донело одређене промене.

Пре 60-ак година, отприлике, у читавом свету се све више улаже у путну инфраструктуру, рекао бих, у приличној мери и науштрб железничке инфраструктуре, а аутомобилски и камионски саобраћај добијају примат. С друге стране, имамо, рекао бих, прави бум авиосаобраћаја, који је захваљујући том буму, односно захваљујући његовом све већем обиму, постао такође све доступнији све већем броју корисника, било да се ради о превозу путника, било да се ради о превозу карга, односно робе, што све утиче на железнички саобраћај.

Када на то додамо извесну прерасподелу у привредном развоју на глобалном нивоу, односно све већи раст услуга које представљају непроизводну делатност у односу на производне гране привреде које су опет по својој природи и суштини више ослоњене на железнички саобраћај, односно железнички транспорт, онда постаје јасно због чега је настала криза железничког саобраћаја свугде у свету, чак и у далеко развијенијим земљама од Србије.

Међутим, те земље су, за разлику од Србије, у међувремену улагале огромна средства у развој железничке инфраструктуре и железнице уопште и на тај начин покушавале да смање тај јаз који је настао и који наставља и даље да се развија.

С друге стране, верујем да је свима познато да је наша држава у последњих неколико деценија улагала готово ништа у железнице и да самим тим је логично да је наш железнички саобраћај, односно железнице у целини спале на тако ниске гране.

Осим што је наш железнички саобраћај у тако озбиљном проблему, представља проблем за буџет, односно за све грађане који пуне тај буџет, јер се из тог буџета субвенционишу сви они трошкови, односно сви минуси који се производе из „Железница Србије“ и што то представља ''непријатност'' за грађане и привреду који су принуђени да користе услуге железничког саобраћаја. Она је истовремено и озбиљан стратешки проблем за Србију управо због тог лошег квалитета железничке инфраструктуре.

У Србији имамо појаву да се све више оператера, било да су путнички или теретни оператери, одлучује за измештање саобраћаја, говорим о међународном саобраћају из Србије, односно да се руте које иду из западне Европе према Блиском истоку, Турској и даље измештају из Србије и да иду преко Бугарске и Румуније. Дакле, она чувена рута која постоји већ два миленијума а која иде кроз Србију данас, због нашег неодговорног понашања које траје више деценија, практично се мења и мислим да је то нешто што је недопустиво.

Наша држава и Влада РС су овај проблем препознали и одлучили да, на првом месту, улагањем у железничку инфраструктуру, повећају конкурентност наших железница и да на тај начин покушамо да повучемо међународни саобраћај који желимо да преузмемо из неких других праваца.

Из тог разлога се приступило разговорима са Руском Федерацијом, од које је добијен кредит под веома повољним финансијским условима, управо за обнову железничке инфраструктуре али и железница у целини, и тај програм се већ реализује.

С друге стране, имамо план на коме радимо са нашим партнерима из Мађарске и Кине на реализацији брзе пруге Београд – Будимпешта, који треба да почне да се реализује ове јесени. То су дакле ти планови који треба да врате Србију на мапу, на озбиљну железничку мапу Европе.

Само снажним инвестирањем, чини ми се, Србија у будућем периоду може да превазиђе тај геп који има у односу на развијене земље, али нажалост, и у односу на неке земље у окружењу, односно у региону. Тај геп је, као што сам већ рекао, стваран вишедеценијским, неозбиљним и неодговорним понашањем и неулагањем у железнице.

Као што сам рекао на почетку, најбољи основ за несметан, убрзан развој железничког саобраћаја, односно система железница у Србији, представља управо доношење квалитетних законских решења и у том смислу ће Посланичка група СДПС, у дану за гласање, подржати ове измене и допуне закона, али наравно и пратећи пакет закона које је предложило Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Осим из наведених стратешких разлога дугорочног развоја железница у Србији, самим тим и међународног саобраћаја, који може да постане један од будућих генератора раста и развоја Србије, разлог зашто желимо да унапредимо ова законска решења јесте и то што је наш спољнополитички приоритет број један, приступање заједници европских народа, односно ЕУ, а услов за то јесте усвајање правних тековина ЕУ, тзв. Аки комунитер, на чему ми и радимо кроз измене и допуне ових закона, јер додатно хармонизујемо наше законодавство са одговарајућим директивама ЕУ, Европске комисије, Европског савета, све зависи ко их је доносио, или Европског парламента.

У том смислу, поздрављам то што је Министарство послало оба ова закона Европској комисији на мишљење и, наравно, поздрављам што су све оне примедбе које су добијене од Европске комисије биле инкорпориране у ове законе.

Захваљујући томе, ми имамо подршку Европске комисије за ове измене и допуне закона и имамо, на крају крајева, и подршку наше Канцеларије за европске интеграције.

Потпуна хармонизација нашег законодавства из ове области очекује се до 2017. године, до када је рок да се донесу сви потребни подзаконски акти.

Хтео бих да кажем још неколико речи о нечему што до сада нико од колега није поменуо, а мислим да је врло важно јер показује озбиљност у приступу, да кажем, законодавне обавезе Министарства о коме говоримо.

Дакле, од тренутка када су ови закони донети, а то је 2013. године, кренуло се са мониторингом, односно са праћењем примене, односно са евентуалним проналажењем некаквих недостатака који у тим законима постоје.

Мислим да је то један исправан начин на који треба да се бавимо законодавством у Републици Србији, уколико мислимо да имамо макар те темеље како треба за кућу коју покушавамо да изградимо.

Након тога, уследило је формирање радних група у које су укључени експерти из свих могућих области које тангирају ови предлози закона.

Консултовани су и људи који нису били чланови радних група, организовано је по пет јавних расправа и за један и за други закон, дакле, испоштована је у потпуности демократска процедура и то је начин на који треба заиста да радимо и мислим да то ми као посланици треба да јавно поздравимо.

Само још неколико речи, везано за најважније измене, мада је о томе било већ говора од стране колега и циљева који треба да се постигну овим законима.

Дакле, осим даљих усаглашавања са директивама ЕУ, рекао бих да је врло важно, није о томе било речи, нешто што је такође урађено кроз измене и допуне ова два закона који на известан начин чине целину, а то је боља прерасподела надлежности између ова два закона, па је тако безбедност, да кажем, дислоцирана и више стављена у надлежност Закона о безбедности и интероперабилности железница, што је и логично.

С друге стране је питање укрштање пруга и путева пребачено ''у надлежност'' Закона о железницама.

Надаље, овим изменама и допунама закона извршили смо усаглашавање ових закона са законима који су донети у међувремену, од 2013. рецимо, Закон о планирању и изградњи, који сте, такође ви, министарка, предлагали овој скупштини, а на који се опет односи ово питање укрштања путева и пруга.

Надаље, опет једна врло важна ствар, која до сада није поменута, рекао бих нарочито важна, јесте проширење делокруга, односно давање нових надлежности Дирекцији за железницу, што је нешто што је у складу са најбољим европским праксама.

Надаље, опет један, наизглед, баналан проблем, а у ствари потенцијално изузетно озбиљан проблем, а то је питање казнене политике у односу на безбедност саобраћаја на железничким пругама, где су такође извршене одређене интервенције.

Надаље, нешто што је у претходним законским предлозима, чини ми се, пропуштено да буде третирано, а то је питање комбинованог транспорта које је сада уређено, а то је опет нешто што је врло важно и што помаже даљем унапређењу железничког саобраћаја.

Комбиновани транспорт, да упутим грађане који гледају овај пренос, представља један микс транспорта железницом и неким другим видовима саобраћаја и то је нешто што такође има потенцијал за развој када говоримо о железничком саобраћају.

На крају крајева, ту је увођење уговорног односа између Владе, односно Аутономне Покрајине, односно локалних самоуправа, везано за коришћење заједничке инфраструктуре, односно управљање њоме, које подразумева одређене накнаде или надокнађивање трошкова уколико се ради о непрофитабилним деоницама.

Циљеви који треба да се остваре јесте можда не на први поглед најважније, али увек најважнији циљ је повећање безбедности железничког саобраћаја, јер смо имали проблем да су одређене неодговорне особе, рекао бих на првом месту, осим што чине кривична дела, крале делове неке врло важне на пругама, што је представљало озбиљну опасност по безбедност саобраћаја нашим пругама.

Мислим да чак сва срећа те се никада ништа није догодило. Бојим се какве би трагичне последице биле и колико бисмо тек онда били у стању да схватимо шта све може да се догоди када се неко тако неодговорно понаша.

Надаље, наравно, оптималније коришћење железничке инфраструктуре, што је повезано са овим изменама о којима сам говорио. Наравно, рационалније пословање предузећа „Железнице Србије“ и у крајњем случају повећање ефикасности и конкурентности целокупног железничког система у Србији и самим тим у будућности повећање конкуренције у њему.

И на крају крајева, оно што је рекао и мој колега пре мене, потпуно интегрисање нашег железничког сектора у европски систем железница.

Ето, толико од мене, хвала вам најлепше.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Игор Бечић): Захваљујем. Реч има министар, потпредседник Владе, др Зорана Михајловић. Изволите, госпођо Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Прво желим да вам се захвалим на вашој дискусији о изменама и допунама ова два закона и наравно о споразумима.

Потпуно се слажем у свему што сте рекли, али желим да нагласим једну важну ствар, а то је зашто уопште радимо само ове измене и допуне закона. Радимо због тога што заиста желимо да се тај проценат учешћа железничког транспорта повећа у Србији.

Код нас је то негде око 30%, може и треба да буде више, а такође и да вас информишем да у 2015. години, по квалитету железничке инфраструктуре, која је наравно далеко од тога да је још увек на најбољем нивоу, а надамо се да ће бити, Србија се јесте на светској листи померила за чак 19 места. Били смо 102, данас смо 83. Када поредимо дакле 2012.и данас 2015. године.

Значи, можемо да урадимо и то је управо због тога што су толико покренуте инвестиције, односно новац који јесте држава определила, задужила се, гарантовала одређене кредите, у последњих годину и по дана железница, заједно са Владом Србије је то заиста погурала највише што је могла и у том смислу ми сада имамо и нове возове, наравно, али имамо пре свега и бољу инфраструктуру на одређеним деоницама. Не кажем да је довољно.

Ми ћемо ове године модернизовати око 130 км железничке пруге, и верујем да у годинама које су испред нас, у наредне две-три године, моћи ћемо да говоримо о једној потпуно другачијој железничкој мрежи и то ће бити један од разлога да, рецимо предузеће „Србија воз“ има много боље карактеристике, или „Србија инфраструктуре“ или „Србија карго“ јер ћемо просто учинити све да повећамо и превоз путника, а и карга. Ево само толико да додам. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо министарко.

Реч има народни посланик Марко Ђуришић, представник посланичке групе. Изволите.

МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала, председавајући. Поштована потпредседнице Владе, мислим да је корисно што су данас на дневном реду закони који треба да побољшају стање у српским железницама и сложићемо се сви да је оно далеко од идеалног.

Као посланик морам да признам, пре свега једну замерку да вам изнесем, нисам успео читајући образложење закона да схватим разлоге за доношење овог закона по хитном поступку.

Сам закон говори о томе да је јавна расправа постојала и да је завршена још децембра прошле године, тако да верујем да је овај закон дуго био мање-више спреман и да није било потребе да посланици расправљају о њему, користећи ту посланичку могућност расправе по хитном поступку, пре свега гледајући разлоге. Ви овде говорите да се последице у заостајању, нереструктурирању, застарелом организовању и неефикасној железници, осећају, да је то заобилажење Коридора 10.

Не видим да је ових осам дана колико би било да смо овај закон расправили по редовном поступку, могло да утиче на решавање свих ових проблема, нити да доношење овог закона данас по хитном поступку ће ове разлоге који су наведени отклонити.

Ово говорим принципијелно зато што овај парламент по правилу усваја законе по хитном поступку, а то није добро. Није добро јер онда ни посланици не могу на квалитетан начин да се спреме. Некада се деси да закони прођу без јавне расправе, па онда констатује или председник државе да су неуставни, или Уставни суд поједине чланове оцени да су неуставни и све то не доприноси стварање једног бољег амбијента у коме ће се развијати економија и привреда Србије.

С обзиром да за овај закон стварно не видим те разлоге, моје питање је зашто је то урађено и мислим да једноставно није било потребе за тим?

Оно што ми је било занимљиво читајући образложење су неке формулације везано за постојећи Закон о железници који се сада мења, па се каже да се законом о овим изменама и допунама исправљају грешке и недоречености важећег закона, да су констатовани недостаци закона.

Значи, ја вас подсећам, закон је донет пре нешто више од две године, не знам да ли је ту колега Мркоњић који је тада био министар, образлагао закон, да ли се он сада слаже са свим овим констатацијама на важећи предлог закона.

У сваком случају, оно што јесте чињеница и што се говори у образложењу, то је да је потребно осавремењивање закона и ту се слажемо и то највећи део ових чланова закона који се мења је даље усклађивање са европским директивама.

Оно што нажалост је рецимо пропуштено, а то је усклађивање у делу које треба да обезбеди независност у раду Дирекције и транспарентност у избору који треба пре свега да гарантује стручност. У овој табели која је тамо стављена, везано за усклађеност са европским директивама стоји да овај део није законом усклађен и да ће бити усклађен у будућности, што значи да ћемо у неком периоду вероватно поново имати измене и допуне закона, али мислим да пропуштамо прилику, с обзиром да постоје већ те директиве, оне су мало новије из 2013. године, 2014. године ЕУ, али да смо могли и то овом приликом да искористимо ову прилику код ових измена и допуна закона, па да са свим тренутно важећим директивама за које знамо да постоје извршимо усаглашавање нашег закона.

Овај део о коме сам баш говорио, везан за рад дирекције, њену независност у односу на друге државне органе, овај део усклађивања који је урађен, урађен је везано за директора и Дирекције, где закон сада додаје један став којим се дефинише да најмање годину дана по разрешењу са дужности, лице које је обављало ту функцију не може да ради у правним лицима која су били корисници или су сарађивали са Дирекцијом.

Европска директива говори да тај рок не може да буде мањи од годину дана, али наш Закон о спречавању и борби против корупције говори о року од две године да функционери са одласком са неодређене функције две године не могу у некој сродној делатности да обављају активности.

Мислим да, да кажем, ова европска директива говори о минималном року, а мислим да је требало да је усагласимо са нашим законима који постоје и имаћете наш амандман где се тај рок предлаже да буде две године, једноставно да се усклади са важећим законима Републике Србије.

Оно што је колега говорио из странке Савеза војвођанских Мађара, ја се слажем, то је принцип, овим законом се додаје неколико чланова који регулишу радове на железничкој инфраструктури код пружних прелаза, изградње подвожњака, надвожњака и онда дефинишу у којим случајевима ко је надлежан за покривање трошкова тих радова.

Наше мишљење је да принцип који закон препознаје, а то је да се највећи део и у већем броју случајева тај трошак своди или на локалне самоуправе или на привредна лица која би користила одређену инфраструктуру, да ли железничку, да ли путну, код тих радова да те све трошкове, да се ти трошкови пребаце са управљача инфраструктуре на неког другог сматрамо да није добро.

Једноставно, говорио је колега о томе, питање је да ли локалне самоуправе имају довољно средстава данас да рецимо обезбеде довољан број пружних прелаза. Нажалост, и у овој години имали смо несреће на необележеним, а неколико случајева и на обележеним путним прелазима. Питање је у будућности ако се то остави локалним самоуправама, да ли ће бити повећана безбедност, да ли ће се ти путни прелази уредити.

Ми смо ставили неколико амандмана који треба да дефинишу то, тако да управљач инфраструктуре, коме и када се изгради неки нови објекат остаје управљање, буде онај који ће и сносити трошкове изградње. Поготово члан 49а рецимо говори да трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу сноси управљач путне инфраструктуре, односно подносилац захтева.

Значи, не знамо ко одлучује да ли ће то сносити управљач или подносилац захтева и у којој мери и у ком проценту ће евентуално ако заједно финансирају то, на основу којих критеријума ће се одлучивати?

Сматрамо да није добро да у законима стоје тако нејасне формулације, да је потребно јасно дефинисати ко је надлежан за шта, ко је надлежан и за трошкове. Сматрамо да је потребно у овом конкретном случају, у овом закону да у највећем броју случајева, и видећемо и кроз наше амандмане, ти трошкови буду стављени на терет управљача железничке инфраструктуре.

Морам да признам, ови остали чланови, кажем, углавном су неке техничке измене и усаглашавање, оно како сте ви назвали отклањање уочених недостатака, ми смо дали неколико амандмана, остаје нада да ће измене и допуне овог закона дати ефекте о којима су говорили колеге народни посланици, а то је да ће Железнице Србије престати да буду терет о врату државе Србије, да се неће више субвенционисати из буџета и да ће постати у најкраћем року профитабилно предузеће.

Не делим тај оптимизам да ће тако брзо доћи до тога, али сви ови разлози да се то деси постоје. Србија јесте на Коридору 10.

Невероватно је да је данас, више пута то се говори у јавности, просечна брзина на српским пругама на нивоу од пре 100 година и можемо ми, наравно, у расправи да сад говоримо ко је за то мање или више одговоран, то је чињеница и треба да видимо на који начин то може да се промени.

Говорили сте о томе да је Влада узела одређене кредите како би се железничка инфраструктура, пре свега, побољшала, како би то требало само у овој години 130 километара пруге да обнови и то су добре ствари. Рекли сте на почетку, чини ми се, да има преко три хиљаде пруга километара у Србији, значи, тих 130 километара је, нажалост, јако мали део.

Мислим да је потребно разговарати и у Скупштини и у јавности о визији српских железница, о развоју, да ли су можда пројекти које тренутно железница развија баш најсврсисходнији у овом тренутку и да ли ће у најкраћем року довести до тога да не будемо заобиђени, како сте рекли овде у закону, тражећи хитан поступак, да нас заобилази железнички транспорт зато што имамо неадекватно стање у српским железницама.

Ми ћемо као посланичка група подржати у принципу овај закон. Он не доноси ништа спорно. Али, мислим да је било могућности да се додатно унапреди и усагласи са европским директивама, а остаје да верујемо да ће примена закона и рад Министарства и других правних лица која се оснивају овим законом, односно којима се омогућава бољи рад, довести до побољшања у српским железницама.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Ђуришићу. Реч има потпредседник Владе проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Прво, желим да вам се захвалим на свему што сте рекли и да неколико ствари објасним.

Пре свега, због грађана Србије, да објасним шта значи хитан поступак, да грађани Србије не би помислили да овај закон, и један и други предлог овог закона, и на крају крајева, сви закони које ради ово министарство нису нигде виђени.

Дакле, ово су закони који су прошли јавне расправе, не само ова два предлога закона, него заиста сваки закон који ово министарство ради. Некада су те јавне расправе трајале и по неколико месеци као што су, рецимо, биле измене и допуне Закона о планирању и изградњи. Рекла бих да је то била најдужа јавна расправа од готово шест месеци.

За ове законе сте у праву, односно поготово сте у праву када говорите о једном од закона. Један од закона је био потпуно спреман, а други закон није био у потпуности спреман, а сматрали смо да је то целина и да треба да иду заједно и то је један од разлога зашто су тек сада дошли на дневни ред.

Да ли је могло осам дана више или мање, можда сте то у праву, слажем се, водићемо рачуна следећи пут да то не буде, да и тих осам дана које зовемо хитан поступак, а то је да посланици добију осам дана да могу да погледају законе.

Али, исто тако, подвлачим да су ови закони прошли јавну расправу, да су били на свим не само интернет странама, него да смо били у осам градова у Србији, да су и радне групе које су радиле на закону и сва питања која смо добијали, дакле, добијали не само од чланова радне групе, факултета, затим, многих других стручњака који се баве овим послом.

Сви су имали могућност да дају свој допринос да би предлози ових закона били бољи, што не значи да сада у расправи и о амандманима које посланици буду дали, не будемо учинили ове законе, предлоге закона још бољим.

Затим, када помињете Дирекцију за железницу, која мислим да је врло важна, пре свега Дирекција јесте независна. То је независно регулаторно тело формирано већ 2005. године. Када говоримо о оном року од годину дана, која је разлика и зашто је годину дана у овом закону, а имали смо предлог, везано за Закон о борби против корупције, где се говори да две године, онај ко је радио у Дирекцији за железницу, рецимо, по вашем предлогу, не би могао да ради ни на једном другом месту по Закону о борби против корупције.

У чему је разлика? По Закону о борби против корупције та особа, ко год то био, би могао да ради у железници, али не би могао да ради у другим приватним компанијама. По овом закону он не може да ради уопште у области железничког транспорта годину дана. Зато смо ставили рок да је мало мањи, будући да онда практично све што је везано за железнички транспорт не може радити, што опет не значи да можда уз једно адекватно образложење не размислимо још једном треба ли тај рок да повећамо. Значи, ту немам никакве дилеме, можемо размишљати и о томе.

Помињали сте такође Коридор 10, приоритете и наш положај и са друге стране питања локалних самоуправа, да ли ће моћи евентуално да учествују у суфинансирању или да се они баве одређеним рутама које можда данас нису исплативе.

Шта је приоритет Железнице данас и свих компанија које су створене? Да се тачно утврди шта су приоритетне руте, шта су стратешки интереси државе, дакле, то свакако јесте Коридор 10 и позивање земаља западног Балкана, а да оне руте за које сматрамо да можда нису у групи приоритета, заиста да буде дата могућност локалним самоуправама да или направе уговор са Железницама, са једном од компанија Железница, или да то понуде неком приватном оператеру који ће то радити.

Да ли локалне самоуправе имају или немају новца? Мислим да је крајње време да свуда у свим областима се утврђују приоритети и да се тако структурише буџет, дакле, као што то ради држава на републичком нивоу, тако исто и локалне самоуправе морају да се определе шта ће радити у годинама које су испред њих. Нема више тога да држава може да издржи да финансира све железничке пруге, чак и оне којима готово не пролази ниједан воз.

С друге стране, питање наше брзине, и ту сте у праву, али 120 километара је ове године, 500 километара ће бити завршено са просечном брзином од 100 до 120 километара на час у наредне три године. Не знам зашто раније то није могло да иде брже, не знам зашто кредити јесу стајали. Само руски кредит је стајао три године. Ми смо тек сад покренули руски кредит. Из тог руског кредита ми већ отварамо одређене деонице железничких пруга које сада већ имају брзину од 100 километара.

Ово је процес и не може одједном да се заврши, не може ни за годину ни за две, али сам сигурна да ако овако се настави, овом брзином, и са инвестирањем, а и са реформисањем Железница, да ми можемо у неким годинама, две-три наредне године да већ имамо потпуно другачији изглед наших пруга и инфраструктуре и самих возова, а самим тим да онда имамо и повећање броја превоза путника и нарочито терета, који за сада једни остварује профит у железници. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик мр Јован Марковић, овлашћени представник посланичке групе ДС.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштовани грађани Србије, поштована министарко, поштоване колеге посланици, данас имамо прилику да причамо о веома важним законима и што се тиче става ДС, мислим да смо и са предлогом преко 20 амандмана које смо уложили у овај закон, у примедбе овог закона, дали до значаја самом раду у изради закона, али дали смо и значај на томе колико су ови предлози лоши.

Мислим да је недопустиво да министарка само два минута у свом уводном излагању образлаже разлоге због чега се данас разматра овај закон, имајући у виду да се после анализе која је извршена у примени овог закона у претходних годину дана дошло до закључка да постоји низ пропуста, низ ствари које треба мењати и да је данас предложено да се од 111 тачака овог предлога закона мења 45 чланова.

У образложењу разлога доношења закона из маја 2013. године каже се да је основни циљ доношења тог закона постићи што боље и ефикасније услове функционисања железнице, независно пословање железничких предузећа, стварање услова за појаву више железничких превозника, раздвајање железничког система на разне системе итд, и каже – делимично усклађивање са директивама ЕУ.

Касније, у образложењу стоји да је у току једногодишњег периода праћења и контроле примене овог закона установљено да је доста пропуста, да ефекти нису постигнути и да је неопходно приступити доношењу новог закона, све са циљем ефикасније примене итд.

Даље, у образлагању проблема које треба решити, каже се да након ступања на снагу важећег Закона о железници, појавили су се разнородни проблеми који су резултовали незадовољавајућим ефектима примене тог закона на ситуацију на терену, на железници, а најдрастичнији случајеви су и немогућности практичне примене неких одредби овог закона.

Овај закључак, који се овде налази у образложењу, отвара питање и дилеме – да ли је постојала визија и да ли је постојао јасан план 2013. године када је предложен закон који данас разматрамо? Очигледно је да и у том тренутку није било ни визије, ни плана и да је то последица управо лоше примене закона у претходних годину и по дана.

Даље, у образлагању разлога за доношење закона каже се да би недоношење закона по хитном поступку довело до значајних штетних последица за железнички саобраћај у Републици Србији. То се директно коси са уводним излагањем министарке Михајловић која каже, у та два минута колико је образлагала закон, да је основни циљ доношења овог закона да наставимо реформе и да све што смо урадили у претходном периоду и даље у обавези да потврдимо, наставимо, са циљем да Железнице буду ефикасније итд.

Ако анализирамо тај уводни део излагања министарке и ако изанализирамо ова образложења која смо добили за разлоге усвајања новог закона, видећемо да се ту не ради о истим стварима и да је било јако важно и потребно да министарка образложи детаљно разлоге и ефекте примене овог закона, односно очекивања од примене овог закона.

Оно што је суштина налази се у анализи ефеката примене овог закона, где се јасно каже да је потребно не само ускладити овај закон са директивама ЕУ, већ је потребно да се поправе недостаци који се, пре свега, односе на смањен број путника и смањен број робе који су били као ефекти примене закона из 2013. године. Значи, ви сте у овој анализи јасно и недвосмислено рекли да је закон, који је усвојен 2013. године, имао низ мањкавости, потврдили сте то чињеницом да од 111 чланова, који се налазе у овом закону, мењате 45.

Сада долазимо до тога да ли ви као министар, заједно са својим сарадницима, верујете да ће и промене, односно измене ових 45 чланова, битно утицати да би се остварили циљеви о којима касније говорите?

Тврдим да постоје три основне ствари, односно измене које су обухваћене овим члановима. Прво, везане су за неке граматичке измене, језичке, лексичке итд, и то је око 50% од тих 45 чланова који се мењају. Ако то тако гледамо, да ли ви мислите да онда тих 20 и нешто чланова који се односе на ове измене суштински могу да поправе неке ствари које ви овде у закону планирате?

Други део који је јако важан јесте питање лиценци и питање даље улоге Дирекције за железнице, односи се то на члан 10, 11, 12, 13 итд. По нашој процени недопустиво је да крећете у реформе, да крећете у неке нове моделе рада железнице и великог система на такав начин да практично изузимате могућност контроле рада тих предузећа која се сада оснивају, па и контроле рада неких будућих предузећа.

То се односи на оне које планирате касније да уводите у систем, јер овде један од циљева јесте разбијање монопола, увођење тржишта, конкуренције итд. Сматрамо да тај део треба да остане као што је било у претходном закону.

Трећи део је управо везан за ту идеју око монопола, тржишта. Ту бих вас упозорио на све амандмане које смо дали као посланичка група, а посебно на члан 88. закона, који се тиче тих процедура. Значи, члан 88. закона, по нашем мишљењу, директно урушава све основне позитивне намере овог закона и циљеве који се тичу ефикасности, транспарентности и процедура примене закона, поготово Закона о јавним набавкама.

Овај члан, поштована министарко, у свом уводном делу, у првом члану, каже да се на основу одлуке надлежног органа о непосредном додељивању уговора о обавези јавног превоза потписују уговори итд. Значи, мене живо интересује шта значи „непосредно одлучивање и погодба“ по питању ангажовања неких друштава, предузећа, да ли су они из јавног сектора или су из приватног сектора?

Сматрамо да, ако успостављате критеријуме и тржиште, овај став, односно ову тачку треба избрисати, поготово што се у другој тачки каже да се на основу јавног конкурса, отвореног за све железничке превознике итд, отвара могућност да се склапају уговори 15 година, а у складу са начелима о којима се овде говори.

Оно што је спорно јесте да ви у наставку, трећем и четвртом ставу, дајете могућност да се и у непосредним погодбама и у овом делу, који се тиче јавних конкурса, продужава тај рок са 15 година на половину потписаног уговора, ако се испоштују неки услови и неки критеријуми. То значи да уговори могу да важе и на 22-23 године итд, а нисте дефинисали критеријуме шта то заправо значи да се испуњавају ти услови и да ће тај неко опет заменити монопол државних предузећа на неки други начин. У овом случају само се још чека слика тог који ће у име вас бити у прилици да потпише уговоре са Владом Републике Србије.

Значи, ако је циљ да се направи транспарентан поступак, сматрамо да треба задржати овај став 2, односно тачку 2), да треба дати могућност да се потписују уговори на 10 година, да треба обавезати те партнере у смислу да се на годишњем нивоу дају извештаји које ће потврђивати Министарство или Влада.

Мислим да сте ви, поштована министарко, пропустили прилику да се можда мало озбиљније укључите. Верујем да са вашим ауторитетом сте могли да исправите све те недостатке који се тичу чланова који се предвиђају за замену. Дали смо доста предлога који се односе на то да ли се ради о једном или другом термину у неким члановима, па смо кроз амандмане предложили замене, односно промене.

Видећете у нашим амандманима да смо управо указали на једном, два или три члана где кажете или користите један термин, рецимо, „мерећи“, а у неком другом члану сте користили термин „мерено“, да то није усаглашено, па треба обратити пажњу на те амандмане о којима смо желели да говоримо.

Овде се отвара питање и јасно је да у принципу овај закон јесте прилагођен вашој визији да се у наредном периоду подржи овај рад друштава, четири друштва железнице, инфраструктуре, „Србија карго“ и „Србија воз“, али овде недостају јасни критеријуми, недостају јасни циљеви и недостају јасне процедуре које се тичу тих уговора и права на монопол.

Оно што ДС хоће посебно да истакне јесте овај део који се односи на даље ангажовање ових система. Имамо од пре неколико дана врло интересантан интервјуу у дневним новинама, да не наводим које су, које се тичу става синдиката железнице и који почиње једном реченицом за коју мислим да можемо да кажемо да дефинише све ове односе и да лепо осликава стање и ваше визије и планова, па и овог закона, примене овог закона у наредном периоду. Та реченица каже – склепали их на брзину, натенане ће се кајати. У три новооснована друштва, „Карго Србија“, „Србија воз“ и „Инфраструктура“ влада потпуни хаос.

У наставку овог интервјуа, а наравно и у разговору са људима који су запослени у „Железницама“, који су чланови синдиката, ми смо стекли утисак да имате врло скривене намере и око статуса запослених и отпуштања људи у наредном периоду из „Железница“.

По процени синдиката долазимо до сазнање да ће приликом трансформације овог система доћи до отпуштања око 6.000 људи. Ако само вратимо мало филм уназад и анализирамо шта се то десило у периоду од 2012. године по том питању запошљавања људи у „Железницама“ доводимо себе прво у дилему, да ли то значи да ћете ви преко 5.500 људи који су запослени, пре свега, из СНС у „Железнице“ од 2012. године примити сада на посао, али ћете у исто време 6.000 људи отпустити који годинама тамо раде и вероватно ћете их обележити као партијске непослушнике итд. и оставити без посла,

(Зоран Бабић: А они су из ДС.)

Они који добацују, господине председавајући, треба да имају стрпљења да чују…

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Молим вас, господине Марковићу, да сте на теми не би се можда ни добацивало. Тако да вас молим, молим посланике да не добацују, а вас да се вратите на тему.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Господине председавајући, пошто сам отприлике очекивао и овакву реакцију господина Бабића и вашу реакцију, имам скривен и други говор у левом џепу, па ако хоћете да вам причам оно што ви волите да чујете, могу и то, али то није интерес ни грађана Србије, ни ове скупштине…

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Марковићу, ја бих вас замолио поново да се вратите на тему.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Тако да немојте ми одузимати време и усмеравати моју причу у интересу…

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Сами себи одузимате, јер пре пар минута нисте имали проблем, господине Марковићу.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Значи, посебно ме занима члан 51, поштована министарко, који говори о статусу Дирекције за железницу, о томе ћемо вероватно причати и у делу када говоримо о амандманима.

Оно што данас мислим, и поред ових упадица председавајућег и господина Бабића, да сте дужни да одговорите грађанима Србије, посебно грађанима западне Србије, Ужица, јесте ова намера да Шарганску осмицу пребаците у инфраструктуру и да уместо да буде у делу где се ангажује у превозу путника, пребаци у други систем, иако сам свестан да тамо постоје приходи и да сте посмењивали све оне људе који су годинама упорно, вредно и предано радили да се тај пројекат заврши, да сте их посмењивали и довели неке своје послушнике и кадрове који мисле да од тог профита који се остварује на годишњем нивоу треба да се тај профит усмери у неком другом правцу, да размислите о тој одлуци и да посветите посебну пажњу том сектору.

Наиме, Мокра гора и читаво подручје Таре, Златибора је управо после изградње Шарганске осмице и у току те изградње почело да живи. Тамо су људи почели да се враћају, тамо су почела улагања. Тамо је само неколико људи својим радом, залагањем и трудом успело да направи први корак. Касније је дошао господин Кустурица, касније су се развили пројекти, касније су се запошљавали људи, али ако то укинете и ако тај пројекат будете гледали само кроз новац и интерес, да се новац усмери или исиса из тог подручја у неке друге промашене пројекте, ви правите велику штету за читав тај крај.

Био сам пре два месеца у Мокрој гори, на железници, тамо је почела да расте трава, тамо је почео да расте коров. Тамо људи које сте ви делегирали да се баве тим пословима не раде свој посао. Тамо је драстично опао број путника, нема више приче око тога да Шарганска осмица треба да буде веза са Републиком Српском.

Заустављен је пројекат изградње пруге уског колосека према Кремнима, Биосци и ка Ужицу. Знам да можда немате времена, чак и ако хеликоптером летите, да обилазите радове, да видите шта се ради ту, али од пре три године све је стало, ништа се више не ради, тај пројекат је дошао у стање да ћете још мало доћи у прилику да се тај посао потпуно заустави, односно да тамо више нема гостију. На годишњем нивоу, 100.000 људи је користило услуге тог превоза.

Наш покушај да уску пругу од Мокре горе спојимо са Вишеградом био је наш покушај да помогнемо тим људима да ту што квалитетније и боље живе.

Господине председавајући, имам ли још времена.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Имате још непуна два минута.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Нека остане то за касније. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Марковићу. Реч има потпредседник Владе, проф. др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Морам да признам да, пошто сам често у парламенту, јер доста закона ово министарство предлаже, сваки пут када ви испред посланичке групе ДС крећете да објашњавате одређени закон, односно имате одређене коментаре на то, сваки пут су потпуно исте реченице, иако су закони потпуно другачији.

Неки о планирању и изградњи, неки о железници, неки о водном транспорту, али ви имате идентичне реченице које сам и прошли пут и сада записала. Тако да бих вас замолила да бар учините толики напор да се заиста заинтересујете за законе који су испред вас, јер они заиста могу да донесу добро Србији.

Подсетићу вас 1884. године, када је прва пруга направљена од Београда до Ниша, онда је њена просечна брзина била 40 километара на сат. Када је СНС 2012, односно 2013. године сачинила Владу, ви сте нам оставили пруге које су просечно ишле испод 30 километара на час. Значи, од 1884. године када је било 40 километара на час, ДС је оставила испод 30 километара на час. Тако да свака прича о томе како нешто није сада урађено, прво погледајте шта сте урадили.

Ја ћу вам рећи шта смо ми урадили за годину и по дана. За годину и по дана Србија се по стању инфраструктуре померила за 19 места на светској листи. Дакле, баш зато што смо покренули све инвестиције које смо могли, баш зато што модернизујемо пруге које сада једним делом у Србији иду већ просечно 100 километара на час. Не кажем да је то савршено, не кажем да је то сјајно, може боље, али смо за годину и по дана то урадили.

За свих десет година власти колико је било код вас, ви сте нас довели у ситуацију да нико неће да уђе ни у један воз у Србији, јер пре свега није било возова, страшно су изгледали, да не кажем, катастрофално, а брзина је била испод 30 километара на час, на неким деоницама 15 километара на час. Тако су изгледале пруге када смо ми дошли на власт. Данас већ то изгледа потпуно другачије.

Када говорите да није требало да мењамо овај закон, мислим да треба да знате једну ствар. Транспорт, поготово железнички транспорт је жив транспорт. То значи као што се у ЕУ доносе десетине директива, и то не годишње него месечно, тако је логично ваљда да се и Србија усклади са тим директивама и да има модерне законе. Зато овај закон мењамо.

Не разумем уопште реченицу о скривеним намерама. Не знам шта то значи. Можда сте ви тако функционисали и радили, па сте стално имали неке скривене намере иза закона и реформи. Код нас је ствар врло јасна. Ми смо за годину и по дана успели да завршимо прву фазу реформисања железнице. Железница данас има три предузећа и холдинг који ће трајати ограничено. Железница данас има „Србија карго“, „Србија воз“ и „Србија инфраструктура“. Железница Србије данас већ изгледа потпуно другачије и сви ти синдикати нису изопштени. За вашу информацију, постоји стални комитет у Влади Србије који се одржава на тему реформисања. На том комитету налазе се сви представници синдиката.

Не само то, ми немамо страх да разговарамо са људима. Након прве фазе ми смо били у „Железницама“ и разговарали са радницима „Железница“, отворено, онако како то треба да се ради. Они знају да чинимо заједно, али ми смо у партнерском односу и чинимо све да железница заиста узме примат у односу на друмски саобраћај, који данас нажалост нема још увек.

Такође, не разумем шта значи да угине пројекат? Рекли сте – Шарганска осмица и да не дозволимо да угине пројекат. Да угине пројекат не може никако. Сви добри пројекти који доносе добро Србији ће радити, може само да угине нешто друго.

Тако да надам се да у амандманима које сте дали има више суштине и свега онога што заиста желите да постигнете и побољшате овај закон. Ми ћемо са дужном пажњом те амандмане погледати. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

(Јован Марковић: Да ли имам право на она два минута?)

Имате на крају расправе. Када се исцрпи листа говорника, онда можете на крају расправе.

Реч има народна посланица Стефана Миладиновић, овлашћени представник СПС.

СТЕФАНА МИЛАДИНОВИЋ: Хвала вам, председавајући. Поштована министарка, уважене колеге из Министарства и колеге народни посланици, за посланичку групу СПС саобраћај је један од три развојна приоритета Србије и самим тим посебну пажњу посвећујемо свим законима који су из области саобраћаја на дневном реду.

У том контексту смо и разматрали ове предлоге закона, који имају за циљ развој железничког саобраћаја. Према актуелној Стратегији развоја саобраћаја за период 2010-2015. година значајно место има железнички саобраћај као вид саобраћаја који има значајне и економске и еколошке предности у односу на друге видове саобраћаја и наравно већу ефикасност масовног превоза путника и робе.

Република Србија је значајно чвориште Европе и управо такав геостратешки положај Србије јесте и треба да буде основ за много интензивнији развој саобраћаја. Србија јесте на Коридору 10, не само друмском већ и железничком коридору који повезује јужну и западну Европу, и овакав потенцијал Србија мора да искористи, поготову ако имамо у виду да је железнички саобраћај и један од најјефтинијих видова транспорта.

Када смо 2013. године усвајали нови Закон о железници, тада је и предлагач, Влада Република Србија, али и стручна јавност била свесна да ће ефекти примене новог закона бити видљиви после неколико година управо јер тај закон је донео суштинске новине, можемо рећи један савремени концепт, управо у складу са овом стратегијом.

Усвајањем овог закона ми смо раскинули са традиционалним моделом организационе структуре железнице, који је подразумевао неефикасност и нерентабилност.

Тај нови закон такође је обезбедио формалне услове за нови концепт управљања и развоја железничког система, а суштина новог концепта јесте ефикасна, рентабилна и безбедна железница.

Друга суштинска новина била је раздвајање инфраструктуре и самих услуга на железници, полазећи од савремене праксе у развијеним државама света, а то јесте да развој железнице и њено пословање могу да се унапреде само одвојеним управљањем инфраструктуром и двема делатностима.

Важно је истаћи на крају да овај закон јесте био основ за реструктурирање које је актуелно данашњих дана, Акционарског друштва „Железнице Србије“, које је у име државе управљало железницом.

Трансформација постојећег система управљања један је од захтева и Светске банке и ЕУ, а циљ јесте био да се установи један рационалан, модеран и одржив систем, а наравно за нас је важно, и то су и моје колеге говориле, да тај систем буде и конкурентан када је у питању међународни транспорт.

Процесом реструктурирања железница формирана су три нова предузећа, Предузеће „Инфраструктура“, „Србија воз“ и „Карго“ и остало је постојеће предузеће а.д. „Железнице Србије“, које је остало да постоји као део система и управљаће, колико смо схватили, имовином железнице.

Формирањем ових предузећа пружа се шанса да држава коначно покаже шта железница за њу значи и шта заиста жели од железнице, а овим новонасталим предузећима се отворила могућност да на здравим основама почнемо коначно да развијамо све системе и услуге на самој железници.

Социјалистичка партија Србије сматра да овако организован систем железнице може и треба да обезбеди услове за ангажовање свих расположивих људских ресурса, посебно имајући у виду амбициозне развојне циљеве.

Измене и допуне о којима данас расправљамо јесу управо у складу са овом визијом и стратешким циљевима Владе Републике Србије и јесу корак напред у смислу унапређивања услова за успостављање савременог концепта развоја, о коме и говорим. Важна измена у овом закону јесте да Република Србија задржава одговорност за управљање и развој железничком инфраструктуром. Раздвајањем делатности управљања од услуга систем ће свакако постати ефикаснији, а самим тим и економичнији и то свакако подразумева смањење издатака из буџета.

Законом се уводи плаћање накнаде за коришћење железничке инфраструктуре за превознике, чиме ће управљач имати сопствене приходе и у значајној мери растеретити буџет. Оно што држава мора да обезбеди јесте јавни превоз својим грађанима и да уколико постоји потреба за линијом од јавног интереса држава то и субвенционише, наравно водећи рачуна о непотребним трошковима којих је у претходним годинама било доста.

У Предлогу има неколико нових одредби које су преузете из Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Новине су и одредбе које се тичу давања законског оквира већ постојеће праксе према којој локалне самоуправе, али и други заинтересовани субјекти могу градити и пружне прелазе, надвожњаке, подвожњаке и слично на територији, уз сагласност управљача железничке инфраструктуре.

Овим изменама и допунама решавају се питања поступака, права и рокова за приступ железничкој инфрастрктури, а ближе се дефинишу послови које обавља Дирекција за железнице. Такође, Законом о безбедности и интероперабилности железнице проширују се надлежности Дирекције. Дирекција добија нова овлашћења, од доношења прописа, преко издавања дозвола и сертификата, чиме практично постоје једно регулаторно и контролно тело.

Иако се у Закону о безбедности и интероперабилности железнице мења много чланова, о томе су неке колеге говориле, већина ових одредби у себи садржи измену термина и већина њих је у складу са директивама ЕУ.

У закону је извршено сродније и логичније повезивање појмова и усклађени су термини Закона о железници и Закона о интероперабилности железнице.

Такође, уведена су и додатна појашњења за особље које ради у систему, било да је у питању возно или статично особље и указала се потреба за обједињавањем одредаба које се односе на укрштање путева и пруга.

Имам једну допуну која је важна за широку јавност, то јесте пооштравање казнених одредби за физичка лица која крађом угрожавају безбедност на железници, будући да смо сведоци колико је заправо штете овим крађама нането, што директно утиче на безбедност саобраћаја.

Сва решења, све измене у овом предлогу јесу у циљу развоја и унапређења безбедности железничког саобраћаја и оба предлога, као што сам рекла, јесу у складу са стратегијом и постављеним циљевима које је држава када је у питању развој целокупног саобраћаја поставила 2010. године. Оно што се ми надамо као посланичка група јесте да ће и стратегија за будућих пет година бити заправо континуитет ових циљева.

Када су у питању споразуми, на дневном реду имамо три споразума. Споразум о међународном комбинованом транспорту између Владе РС и Владе Словачке који је потписан 1. децембра 2014. године. Одредбе овог споразума односе се на међународни комбиновани транспорт, а овакав споразум управо указује на развој железнице, односно потребу за развојем железнице будући да се тај интермодални транспорт најчешће обавља железничким саобраћајем.

Када је у питању закон о потврђивању Споразума између Владе РС и Владе Мађарске о друмском превозу путника и ствари, он је потписан прошле године у Београду. Одредбе овог споразума односе се на друмски превоз путника и ствари између држава страна уговорница, превоз путника и ствари у транзиту преко територија држава страна уговорница итд. Овим споразумом престају да важе два споразума између Народне Републике Мађарске и СФРЈ из 1966. године и још један споразум из 1962. године.

Последњи споразум јесте још један у низу споразума које ратификује овај парламент када су у питању билатерални односи РС и Републике Туниса. То је споразум између две владе о друмском превозу путника и ствари.

На самом крају желела бих да још једном поновим да је за нас изузетно важан саобраћај. Сматрамо га великом развојном шансом Србије. Као овлашћени представник посланичке групе кажем да ћемо гласати за све предлоге који су данас на дневном реду и овом приликом одговорићу на питање мог колеге који тренутно није у сали, а то је да наш бивши министар подржава све предлоге, што је и на седници Одбора за саобраћај рекао. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, госпођо Миладиновић. Реч има овлашћена представница посланичке групе СНС, госпођа Катарина Ракић. Изволите, госпођо Ракић.

КАТАРИНА РАКИЋ: Хвала, поштовани председавајући. Поштована министарко, даме и господо народно посланици, пре свега, желим да кажем да се данас на дневном реду налазе два закона о железничком саобраћају, а оно што мене прво асоцира када се помене железнички саобраћај јесу брзе пруге, а онда се сетим чињенице да наши возови на тим пругама јуре читавих 30 километара на час.

Свакако да ситуација у железницама Србије није идеална, о томе сведочи и глобални извештај о конкурентности Србије за 2014. годину, који је сврстао Србију на 83. место од могућих 104. рангираних држава, што је свакако много боље у односу на 2012. годину, када смо били 102, значи скоро па последњи.

Као што већ знамо, укупна дужина железничке мреже у Србији износи 3809 километара, што свакако није лош податак и заиста је добра чињеница да имамо толико дугачку путну мрежу. Међутим, оно што је поражавајуће јесте да је старост те мреже преко 40 година. Оно што је још горе од тога јесте да се на тој мрежи користи електрична опрема која је стара исто толико, између 30 и 40 година.

Управо из тог разлога имамо ситуацију да се на преко 62% од укупне дужине пруге возови не могу кретати брзином већом од 60 километара на час, та брзина мора бити драстично нижа. Оно што је поражавајуће јесте да се само на 3% укупне дужине пруге возови могу кретати већом брзином од 100 километара на час.

Међутим, ово нису сви лоши подаци који се тичу железнице Србије, ја их сада нећу све наводити, али, свакако као један од разлога за овакво стање у железници могу да видим недомаћинско понашање, које се у овој области деценијама уназад дешавало.

Такође, када погледамо историјске чињенице, можемо да приметимо огромну и константну разлику у томе која су средства уплаћивана у железницу у односу на она средства која су железници заиста и била потребна.

Као што сам већ рекла, укупна дужина пружног дела у Србији износи 3809 километара и на основу ове дужине реално је да се годишње обнови негде око 190 километара пруге. То у претходним годинама не да се није дешавало, него на основу података добијених од железнице Србије у периоду између 1980. године и 2014. године у железнице Србије улагано је свега 18% у односу на оно што је железници заиста и било потребно да само нормално функционише.

Веома је тешко када нешто годинама занемарујете, просто не улажете у то, веома је тешко тако нешто ставити на здраве ноге, а, ево, по извештају железница, нешто што су железнице Србије, што су пруге у Србији занемаривано је 34 године, 82% средстава која је требало уплатити у железницу неко је можда користио за нешто друго.

Међутим, да су само железнице у Србије нешто што се годинама занемаривало, нешто на чему се није радило, можда не би било толико страшно. Међутим, у Србији задњих година много тога је занемарено, много тога је, свесно или несвесно, упропаштавано, а ова влада, на челу са премијером Александром Вучићем, успела је да стави на здраве ноге. Најбољи пример за то јесте наша национална авиокомпанија, која је од једног губиташа, која је годинама упропаштавана, свесно или несвесно, за само годину и по дана од свог оснивања успела да направи лидера у региону у области ваздушног саобраћаја.

Кажу да је лако бити добар домаћин када је кућа пуна. Међутим, ова влада не само да је затекла празну кућу, него је та кућа била и урушена, опљачкана, а задужена кредитима и разним зајмовима, као да је најбоља била на најбољој позицији на свету.

Оно са чиме бих се сложила, Србија се заиста налази на доброј позицији, на географски доброј позицији, што свакако морамо искористити. Међутим, лошом инфраструктуром коју тренутно имамо долазимо до тога да Србију многи обилазе.

Оно што се дешавало у претходних пар година јесу многе активности у раду у железничком саобраћају и то активности у многим областима, у законодавној области, у области извођења разних пројеката, као и у самој реформи железничког система.

Што се тиче саме реформе железничког система, она јесте проистекла из системских закона које смо донели 2013. године, међутим, такву обавезу Србија је преузела и у процесу приступања ЕУ. Реконструкција железнице свакако је представљала један од основних услова за улагање у ову област, јер улагање у железницу каква је била раније, нити би било ефекта, нити би дало било какав позитиван резултат.

Што се тиче саме реформе железница, она је заснована на одвајању предузећа која ће водити инфраструктуру, односно управљати инфраструктуром и предузећима која ће обављати транспорт робе и људи.

Надлежно министарство је претходних година радило заједно у сарадњи са људима из ММФ-а и Светске банке и дошли смо до резултата да су се основала три нова предузећа, односно три нове железничке компаније, и то „Инфраструктура железнице“ а.д, која ће управљати јавном железничком инфраструктуром, затим „Србија воз“ а.д, друштво за превоз путника и „Србија карго“ а.д, друштво за превоз терета. Поред тога, остала је компанија „Железнице Србије“, која ће водити рачуна о имовини.

Влада Републике Србије је 2. јула ове године усвојила одлуку о формирању ових предузећа, а 10. августа именовани су нови директори и почео је оперативни почетак рада ових предузећа.

Једини ко ће ова предузећа контролисати јесте њихов једини оснивач и једини акционар, а то је Влада Републике Србије и оно што јесте био циљ једним оваквим оснивањем оваквих друштава јесте да се успостави режим по учинку и да се „Железнице Србије“ од 1. јануара 2016. године поставе на здраве ноге, што значи – средства за ова предузећа биће планирана у буџету, али ће та предузећа та средства добити само уколико буду урадили, односно уколико буду пружили услуге које су од њих и захтеване. Ово није ништа ново, ово је систем који се свакако већ дуго примењује у свим развијеним земљама ЕУ.

Поред тога што је дошло до реформе железнице, као што сам већ рекла, ова влада је радила на многим инфраструктурним пројектима и просто имам обавезу, обзиром на то колико се дуго ова област занемаривала, да поменем десет пројеката на којима се тренутно ради у оквиру Републике Србије.

То су Пројекти ИБРД 3, вредност овог пројекта је 100 милиона евра, а затим Пројекат ИБРД 4, вредност овог пројекта је такође 100 милиона евра, затим Пројекат ИБРД 5, вредност овог пројекта је 95 милиона евра, затим Пројекат ИИБ 5, вредност овог пројекта је 80 милиона евра, затим руски кредит, вредност овог пројекта је 800 милиона евра, затим Пројекат „Београд на води“.

Поред тога, имамо пројекте који се реализују из средстава кувајтског фонда, затим пројекат реконструкције и модернизације пруге Београд-Будимпешта, изградња пруге Београд-Тирана, изградња пруге Београд-Сарајево.

Ово је десет пројеката који су тренутно активни, на којима се тренутно ради. Као што видите, реч је о милијардама евра које су уложене, а као што сам рекла, годинама уназад, тачније деценијама, 34 године улагано је 82% мање него што је за железницу било потребно да функционише на један нормалан начин, те можемо да кажемо да су на овакав начин Влада Републике Србије и надлежно министарство направили огроман искорак, што се свакако и показало подизањем 19 места на листи.

Поред тога, наравно, доста је рађено и у законодавном погледу. Влада је поднела, односно Скупштина изгласала два системска закона у овој области, а поред тога могу да наведем да смо само у току 2015. године донели три закона из области железничког саобраћаја – Закон о уговорима у железничком саобраћају, Закон о жичарама и превозу лица, Закон о истраживању несрећа и озбиљних незгода у ваздушном, водном и железничком саобраћају.

Поред тога, Министарство је донело и три уредбе и два правилника и у овом делу слободно можемо да кажемо да је направљен огроман искорак.

Свакако да и анализе у раду Министарства показују добар резултат. Што се тиче превоза робе, у 2013. години у односу на 2012. годину остварен је пораст у износу од 10,1%. Такође, у 2014. години остварен је додатни пораст у односу од 3,6%.

У прва четири месеца 2015. године забележен је пораст у количини превезене робе од 3,2% у односу на исти период претходне године, а што се тиче превоза путника у 2013. години у односу на 2012. годину, остварене је пораст у односу од 8,9%.

Што се тиче ова два законска предлога из области железница, оно што је битно јесте да се каже да су њихови основни текстови донети 2013. године и да је потребно да се они поново донесу у пакету, јер је потребно да међусобно буду синхронизовани. Као што смо већ чули, за ове законе одржана је веома широка јавна расправа у осам градова широм Србије. Сви они који су били заинтересовани могли су да дају своје примедбе и многе од тих примедаба и уврштене су у текст Предлога закона.

Такође, оно што је битно, за ове законске предлоге нису потребна планирана средства, тј. није потребно планирати средства у буџету.

Поред ова два предлога закона, данас на дневном реду имамо и три међународна споразума. Први од њих је Споразум о међународном комбинованом транспорту између Владе Републике Србије и Владе Словачке. Овај споразум потписан је 1. децембра 2014. године. Потписане стране настоје да унапреде робну размену коришћењем еколошки прихватљивог вида транспорта и желе да уложе заједничке напоре како би стимулисали овакав вид транспорта.

Поред тога, имамо Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Мађарске, као и Споразум Владе Републике Србије и Владе Републике Тунис о друмском превозу путника и ствари. Свакако да закључивање ова два споразума даје правни основ за унапређење трговинске и економске сарадње са ове две земље.

Из свега што сам навела, што се тиче ова два закона који су данас на дневном реду седнице, веома је јасно и веома се јасно може видети да они углавном имају за циљ да допринесу економском и трговинском развоју Србије, те вас у име тога позивам да у дану за гласање сви дамо подршку овим законима. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, госпођо Ракић.

Прелазимо на редослед народних посланика према пријавама за реч у заједничком начелном и јединственом претресу.

Господине Марковићу, ви имате право, али тек када се заврши редослед посланика по пријавама за реч и када по члану 96. дамо реч овлашћеним представницима којима је остало време, тако да не можете сада у овом тренутку. Реч има народни посланик Жика Гојковић. Изволите.

ЖИКА ГОЈКОВИЋ: Хвала. Пошто је данас приоритет Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници и о томе смо доста чули, ја ћу искористити прилику да кажем само неколико ствари када је у питању 4. тачка дневног реда, тачније Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Мађарске о друмском превозу путника и ствари.

Наравно, због недостатка времена које посланичка група има, искористићу време само да се дотакнем једне, али изузетно важне ствари за Западнобачки регион, и не само за Западнобачки регион, већ и за један поприлично велики број људи који је заинтересован за ову тему. Наиме, ради се о реконструкцији и изградњи путног правца Врбас-Кула-Сомбор, који сам заједно са господином Владаном Батићем амандманом успео да унесем у просторни план Републике Србије 2010. године.

Овај путни правац има огроман значај за развој Западнобачког управног округа, али и шире. Посебно говорим за Западнобачки округ који се наслања на мађарску и хрватску границу. Дугогодишње неулагање у путну инфраструктуру у нашој општини и округу од стране државе довело је до тога да постанемо слепо црево, иако сам град Сомбор и околина поседују огромне потенцијале.

Сувишно је трошити речи да би објаснили колико је то важно за потенцијалне инвеститоре. Реконструкцијом овог путног правца општина Сомбор има прилику да направи озбиљну стратегију развоја, где би уз помоћ овог великог искорака направио план који би омогућио много већу искоришћеност предности које Сомбор поседује.

Наша земља се налази пред вратима ЕУ, а Сомбор је као једно истурено одељење и то мора да искористи. Мађарска је у ЕУ, Хрватска је у ЕУ и регионална сарадња кроз коришћење разних европских фондова просто нам се намеће као императив, а добри путеви су основ свега. Просто, користим сваку прилику када говорим о друмском саобраћају, а мислим да је Споразум између државе Мађарске и Републике Србије сјајна прилика да се дотакнемо и ове теме, која нажалост много година уназад није имала разумевања ни код једног министра, тачније код ваших претходника.

Дуго година уназад по политичком кључу огромна финансијска средства су одлазила за Суботицу, иако је преко Сомбора најближи правац ка земљама Европе, поготово ка оним градовима где је дијаспора најразвијенија. Управо овај податак говори да је изградња овог путног правца нужна потреба која превазилази регионалну корист, јер има велики значај за људе из целе Србије који су директно или индиректно повезани са нашом дијаспором. Коначно, изградњом и реконструкцијом пута Врбас-Кула-Сомбор-државна граница у великој мери унапредиће се безбедност у саобраћају.

Ово можда није директна тема о којој би данас могли да говоримо, али сматрам да је изузетно важна за бар једно 500 хиљада грађана који дуго година, чак бих рекао и деценијама ишчекују да се неко озбиљније позабави овом темом. Зато користим прилику, госпођо министарка, што сте данас присутни да ову тему још једном изнесем и замолим вас да озбиљно прихватите када ваши претходници нису имали разумевања за то.

Сада је прилика да се поново прича и око Аеродрома Сомбор, али и граничних прелаза, повећања капацитета граничних прелаза у Бездану и Бачком Брегу и евентуално отварање новог Риђица и Гара би преко ноћи оживело наша села. Ово је прилика и за наш аграр, прилика за бољу искоришћеност Дунава, прилика за бањски туризам, као и прилика за мала и средња предузећа која пуне буџет, а која су нажалост велики губитници у економској кризи.

Чињеница је да се отварају одређене могућности, а да би се оне оствариле потребно је мало више одлучности и комуникације, што нажалост није био случај у прошлости. Ипак верујем да овакву шансу нећемо пропустити, верујући у вашу енергичност и жељу да покажете и потврдите резултате, као и да реализацију истога нећемо дуго чекати, као што је то био случај до сада.

Неколико пута сам у Скупштини говорио колико је овај пут важан, као и на тему прекатегоризације граничних прелаза. На нивоу локалне самоуправе годинама уназад смо актуелизовали ову причу покушавајући да анимирамо и друге. Могу рећи да је до сада једино тадашњи градоначелник Врбаса и члан ДС, др Видовић, а данашњи покрајински посланик и члан СПО, имао разумевања и покушавао да ову иницијативу подигне на виши ниво, али готово да ниједан министар није ову тему схватао за озбиљно.

Заједно са господином Владаном Батићем сам пре тачно пет година поднео амандман и овим амандманом је изградња, тј. реконструкција овог пута ушла у просторни план. Поново понављам, и понављаћу докле год ме неко не буде озбиљно схватио, да је то једини просперитет и једини начин да Западнобачки округ, заједно са Врбасом, оживи.

Када говорим о саобраћају, не могу да се не дотакнем да Сомбор има аеродром, не могу да се не дотакнем тога да и у Осијеку постоји један аеродром где су лоу-кост компаније успеле да за 50 до 60 евра два пута недељно имају летове у пет највећих градова у ЕУ. Сасвим сам сигуран да би изградња овог пута, имајући у виду да је Сомбор ипак један рурални део наше Србије, где постоји велика количина пољопривредног земљишта, вероватно довела до тога да се неко озбиљно позабави и аеродромом преко којег би могао да се врши карго саобраћај тамо где је то могуће.

Знам да сам на овај начин можда мало искочио из теме о којој говоримо, сви моји претходници су говорили о железничком саобраћају, али сматрам да је ово изузетно важно питање, не само за Сомбор град, него и за цео овај пут, како сам рекао, пут дијаспоре којим се људи крећу. Наравно да немам ништа против грађана Суботице, али исто тако желим добро моме Сомбору и да на било који начин више не будемо дискриминисани, већ да имамо прилику као и сви други градови.

То је онај крак пута, за оне који не знају, тачније силазак са ауто-пута од Врбаса до Сомбора. Сматрам да је коначно дошло време да ова тема буде приоритет за људе у Министарству и верујем да ову шансу нећете пропустити. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Гојковићу. Реч има проф. др Јанко Веселиновић. Изволите.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала, поштовани председавајући, поштована потпредседнице Владе, даме и господо народни посланици. Путујем српским железницама, госпођо министарка. За разлику од вас, плаћам и путарину на наплатним рампама на ауто-путевима, иако сте ви обећали да ћете ви плаћати путарину, а то не радите.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Веселиновићу, молим вас да се вратите на тему. Говоримо о железници, а не о ауто-путевима.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Чисто ради континуитета, господине Бечићу. Желим да укажем да је усаглашавање Закона о железници са европским стандардима важно. Покрет за преокрет се залаже сваки пут за то да се нормативно усклади наше законодавство са европским. Међутим, оно што Преокрет тражи од вас и за чега има подршку грађана Србије, јесте да се у стварном животу деси преокрет и промене. Нажалост, госпођо Михајловић, тога нема. Дешава се супротно. Госпођо Михајловић, причамо о Закону о железници, знате ли да су пре неки дан обустављени радови на Жежељевом мосту? Знате ли да људи штрајкују? Дакле, пролазим поред тог моста. Можете да кажете шта год хоћете, али има овде колегиница која станује поред тог моста. Дакле, нема више тамо радника. Има покоји радник. Људи штрајкују зато што од маја нису примили плате. Три године практично тамо, односно две године и нешто, стоје радови, без обзира на то што су, као и град, и Покрајина и Република измириле своју обавезу.

О чему се ради, госпођо Михајловић? Ко вас опструише? Зашто тако један важан коридор не функционише? Знате шта видим у возу од Новог Сада до Београда или, рецимо, у шинобусу од Новог Сада до Сомбора, којим сам путовао пре месец дана? Колега је причао о томе. Шинобус од Новог Сада до Сомбора, хтео сам са сином да видим, он путује често, да видим како изгледа вожња на релацији од сто километара са српском железницом.

Знате шта сам видео, госпођо Михајловић? Ово што пише у члану 37, туристичко-музејску железницу, односно без овога - туристичко. Дакле, то је музејска железница. То су вагони који нигде више не возе у свету, не само што су стари, него су и запуштени и прљави. А, знате шта видим поред пруге? Ево, крените, седите једном, ви сте мене позивали на отварање радова на Жежељевом мосту, ево ја вас позивам да седнемо у воз од Београда до Новог Сада. Знате шта вас чека на Новом Београду? Чека вас од корова подигнут асфалт, бетонске плоче, непокошена трава, запуштене железничке пруге, запуштене станице.

Тим возовима се не возе само сиромашни грађани, како је пракса постала за српске железнице, возе се и професори и студенти и људи који се иначе возе европским железницама, читају књигу итд. Међутим, овде, нажалост, тим железницама се возе три, четири или пет пута дуже.

Питам вас, госпођо Михајловић, када је у питању овај закон – да ли ће он променити ово стање од сутра? Био бих спреман да гласам, да не знам да се дешава обрнуто. Питам вас – шта сте учинили довођењем нестручних кадрова, три директора у три предузећа која сте поставили на в.д. директорска места, који су нестручни, неспособни, некомпетентни?

С правом синдикат указује на то да ће они докрајчити српске железнице и овај закон то неће променити, госпођо Михајловић. Имам емпатију према вама зато што немате превише подршке у вашој странци. У том смислу бих подржао све оно што предлажете, међутим, немамо правосуђе и немамо правду.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време. Захваљујем се, господине Веселиновићу. Навикли сте да вређате људе који нису присутни и који не могу да се бране. Захваљујем. Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани самостални посланиче, ја сам увек прво за акцију а затим тек за позицију, значи, да се виде резултати. Чини ми се да када сте постали самостални посланик, као да сте избрисали своју прошлост, али не можете је избрисати, знамо и у којој странци сте били и шта су те странке радиле и шта је та странка оставила.

Ја сам то поменула, поменућу опет, а то је да је 1884. године, када је направљена прва пруга, просечна брзина тих пруга била 40 километара на час, а да је просечна брзина када је ДС сишла са власти и оставила СНС да то поправља била испод 30 километара на час. Значи, то је оно што је било.

Можда се можемо сложити, а не треба да се враћамо у прошлост и нећемо се, верујем, никада више вратити у ту прошлост, а за вашу информацију, Србија је у последњих годину дана добила 21 електромоторну локомотиву Штадлерову, дакле, возове. Добиће још 27 из руског кредита. У Србији се модернизују пруге – 130 километара ове године, 500 километара за наредне три године, са просечном брзином до 120 километара на час.

Када помињете Жежељев мост, жао ми је, касните, немате информацију. „Мостоградња“ је подизвођач на Жежељевом мосту. Имали су проблем са исплатама. Подизвођач, значи, подизвођач, који је прекинуо своју обуставу рада и договорио се са својим извођачем и то јесте њихов уговорни однос. Према томе, радови на Жежељевом мосту се настављају. Жежељев мост ће бити завршен. Врло сам поносна и на све оне који раде на Жежељевом мосту, као што сам поносна и на српске железнице.

Оно што је урађено на српским железницама за претходних годину и по дана није урађено за 30 претходних година. Према томе, наставићемо то да радимо и уживаћемо у вожњи српским возовима на српским пругама. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се. Реч има народни посланик Александар Марковић. Изволите, господине Марковићу.

(Јанко Веселиновић: Реплика.)

Немате могућност за реплику. Госпођа министарка је само на ваше увреде одговорила без истог начина опхођења. Захваљујем.

АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Захваљујем, председавајући. Госпођо министре, даме и господо народни посланици, не бих се освртао на оно о чему је причао претходни говорник. Он је већ постао препознатљив по томе да даје врло неозбиљне и неодговорне изјаве и оцене. Мислим да не би требало да трошимо време данас на то.

Знате отприлике како то функционише? Изађе овде у хол, одржи конференцију за штампу пред новинарима, наравно, нико од новинара га ништа не пита, онда тамо да сијасет неких бесмислица и, наравно, ноторних неистина, а онда тако надахнут дође овде и фантазира цео дан. То се понавља из дана у дан.

(Јанко Веселиновић: Реплика.)

(Председавајући: Молим вас, господине Марковићу, морате да се вратите на тему.)

Захваљујем што сте ме опоменули.

Данашњи дневни ред обилује веома важним тачкама, првенствено мислим на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници, као и Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железница. Дакле, то је оно што је врло важно, без обзира на то шта је претходни говорник малопре говорио о стању у железницама, о стању у српским возовима итд, како му је и министарка лепо одговорила и указала на све то.

Мени није јасно како је пропустио да спомене, док је причао о стању у српским возовима и железницама, једну чињеницу, једну ситуацију да су железнице Србије морале да плаћају пенале, и то врло велики новац да издвајају у те сврхе. Дакле, у питању је око пет милиона евра пенала које смо морали да плаћамо због неповучених кредита који су потписани у њихово време, дакле, у време када су на руководству у железницама били људи које је именовала странка којој је припадао претходни говорник, дакле, ДС.

Када неко изађе из странке, не стаје време. Није се завршило време тиме што је неко изашао из странке. Дакле, ту не престаје одговорност. Дакле, пет милиона евра је плаћено по разним основама због неплаћања већ одобрених и потписаних кредита. Чија је то одговорност? Ја ћу вам рећи – одговорност претходног режима, одговорност руководства које је вршило функцију од 2008. до 2012. године, а то је пропустио да спомене овде. То га није интересовало.

На почетку свог излагања у начелној расправи, желео бих да истакнем да подржавам овај предлог закона, као и остале данашње предлоге, због свих оних проблема који су уочени током примене важећих, односно досадашњег закона који регулише ову област.

Сматрам да се овим предложеним решењима прецизирају и поправљају све наведене, већ како смо рекли, проблематичне одредбе овог закона, а чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена овог закона, као и отклањање свих оних негативних ефекта, како смо и чули, а који су настали немогућношћу досадашњом применом.

Јасно је да је циљ овог закона повећање квалитета и конкурентности железничког саобраћаја у односу на неке друге видове саобраћаја, дакле, авиосаобраћај, друмски саобраћај итд. а самим тим и унапређења самог железничког саобраћаја.

Сви ти недостаци о којима смо имали прилике и да чујемо данас у расправи, резултирали су потребом доношења новог закона, поготову ако узмемо у обзир потребу за потпуним усаглашавањем, односно усклађивањем прописа који регулишу ову област, са прописима ЕУ, односно директивама о којима смо исто такође данас могли да чујемо.

Ако имамо у виду ситуацију на железничком тржишту односно тржишту железничких услуга, која није на најзавиднијем могућем нивоу, дакле, практично непостојање конкуренције у овој области, затвореност тржишта, прилично неефикасан систем, затим број превезених путника и робе који такође није на најзавиднијем нивоу, и коначно, висока зависност од буџетских субвенција, што представља значајно оптерећење, онда је јасно да је доношење новог закона просто један природан и логичан корак ка превазилажењу свих тих проблема.

Значајан допринос развоју конкуренције на тржишту услуга у овој области представљаће олакшан приступ инфраструктури и њеној даљој експлоатацији, који су предвиђени управо овим законским решењима.

Ништа мање важно је и олакшање процедура које такође уводимо овим решењем. Пре свега, у смислу издавања одговарајућих лиценци и дозвола, односно сертификата. Унапређење ефикасности по овим питањима недвосмислено доприноси постизању, да кажем, прокламованог односно заједничког циља а то је тржиште услуга, дакле, стандардизовано и консолидовано тржиште на ком је основно мерило успеха квалитет понуде, а чија је основна одлика заснованост на фер тржишним принципима.

Када је реч о „Железницама Србије“, које смо помињали као привредно друштво, и ту ћу завршити да не бих понављао све оно што су колеге малопре изнеле, треба истаћи реформу и реорганизацију самог предузећа које је летос спроведена, односно примењена, издвајањем три независна привредна субјекта, а што ће допринети унапређењу ефикасности пословања, повећати квалитет услуга на тржишту и смањити финансијске издатке из државног буџета и то у дугорочном смислу, односно на дугорочном плану.

Из свих ових разлога предлажем да усвојимо данашња решења. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Марковићу. Реч има народни посланик Борислав Стефановић.

(Јанко Веселиновић: По Пословнику.)

По Пословнику? Изволите. Реч има народни посланик проф. др Јанко Веселиновић.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Повређен је члан 27, поштовани председавајући. Дакле, председник Народне скупштине стара се о примени овог пословника.

Поштовани председавајући, ви сте повредили и овај члан и још неке друге чланове. Ви сте дозволили претходном говорнику да се он мени обраћа, прво не сме лично да ми се обраћа, друго да доводи у питање моје право да дам изјаву новинарима јер каже – они мене ништа нису питали.

Дакле, ви овде не дозвољавате да кажем оно што мислим, а чак ми сада доводите у питање право и да кажем у холу оно што мислим, јер забога, ништа мене новинари нису питали. Па, нас питају грађани, господине председавајући, питају нас, шта је са њиховим правима, шта је са њиховим пензијама, шта је са њиховим платама, шта је са њиховим стандардом (Председавајући: Ово није тема, господине Веселиновићу.)… и ми смо обавезни да им дамо одговор, господине председавајући. Молим вас да нам то омогућите и да нико се не усуђује да овде ограничава право да тражи пропуснице за хол, за „Београд на води“, за неко друго место.

Немамо ми никакве на рукама ознаке да нам је забрањено кретање. Немојте дозвољавати то у Народној скупштини. Да ли ће мене новинари нешто питати или не, имам право да искажем свој став. Они имају могућност да то пренесу или не пренесу. Нема нико право овде у Народној скупштини да забрањује мени право да кажем и каже да фантазирам, зато што причам о угроженим правима грађана ја фантазирам. Зато што сам донео петицију данас са 17.000 потписа. Ја фантазирам. Можда ти грађани фантазирају, не знају како живе.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Господине Веселиновићу, ви сте професор на универзитету, и врло добро знате и можете да користите када користите термин – лично обраћање. Господин Марковић ни у једном тренутку вам се није лично обраћао. Он је кроз свој говор помињао делове вашег излагања, али ниједног тренутка вам се није лично обратио, тако да нисам могао да реагујем, као што нисам могао да реагујем са реченицом - ко је давао изјаве новинарима, ми смо овде у сали, не могу да знам ко је давао изјаве новинарима и кога помиње господин Марковић.

Тако да, господине Веселиновићу, кад следећи пут желите да злоупотребите Пословник, да се јавите по Пословнику да реплицирате, бар реците истину, а не оно што није речено и што ни ја нисам могао да спречим.

Изволите, господине Марковићу.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштовани председавајући, сматрам да сте повредили 107. члан Пословника који говори о достојанству Скупштине. Нисте реаговали у моменту када је говорник, испред СНС, колега рекао да посланици фантазирају дајући изјаве и износећи своје ставове у овој скупштини.

Када видим начин на који ви реагујете, не само у образложењу, него док слушате образложење како реагујете ви, како реагују колеге посланици из владајуће гарнитуре, онда просто човек долази у дилему са питањем да ли има разлога… (Искључен микрофон)

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Не вреди, господине Марковићу, јер ви не желите да образложите како сам ја повредио Пословник, него тумачите излагање и говоре народних посланика, тако да морам само да вас питам да ли желите да се Скупштина изјасни?

(Јован Марковић: Желим да завршим реченицу коју сам започео.)

Па, не можете тако што реплицирате господине Марковићу. Молим вас да искористите ваше право да се мало подсетите Пословника и да знате кад у ком тренутку можете, на који начин да се јављате за излагање. Захваљујем.

(Јован Марковић: Желим да завршим реченицу коју сам започео, са својим коментаром о гарнитури…)

Скупштина ће се изјаснити у дану за гласање.

Реч има народни посланик Маријан Ристичевић, повреда Пословника.

МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Захваљујем. Само тренутак, ја ћу мало да се стрпим док колега заврши.

Рекламирам члан 103. став 8, чини ми се, неспорно је право народних пословника где рекламирају Пословник, неспорно је чак покушај права да злоупотребе повреду Пословника за неке друге сврхе.

Стога, у овом члану 103. у једном ставу пише – случај из става 7. овог члана, председник Народне скупштине је дужан да време које је народни посланик користио злоупотребљавајући право из става 1. овог члана, одузме од укупног времена које припада његовој посланичкој групи, у претресу о текућој тачки дневног реда, ако је његовој посланичкој групи преостало времена за претрес.

Мислим да је припаднику „удруге за обртај“ остало време ако не по овој тачки, оно по амандманима. Мислим да је и колеги Марковићу, његовој посланичкој групи преостало времена и стога мислим да искористите ово ваше право с обзиром да се овде говорило о некој петицији, о жутим паткама, о Београду на води.

Могу да разумем забринутост жутопаткастих али убудуће гледајте да, а не желећи да коментаришем њихово право на њихово мишљење ако је то њихово мишљење, али убудуће користите ово ваше право из става 8. члана 103. јер напросто не могу више да слушам о Београду на води, жутим паткама, права жуте патке и тако даље. Не могу да слушам више о удружењу које се зове „удруга за обртај“ јер једноставно то је жена, свастика и он формирају једно удружење и онда причају о правима свог удружења и тако даље.

Једноставно, морате применити Пословник и ово време им ускратити, ако не овог пута, а оно макар сваког десетог пута када злоупотребе Пословник, да искористисте то ваше неприкосновено право. Хвала. Не тражим да се о овоме гласа.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: У праву сте и мораћу то да применим од сада. Нисам желео прво што господин Веселиновић нема времена које бих могао да му одузмем , а господин Марковић има само два минута које жарко жели да искористи и нисам желео та два минута да му одузмем, него сам прекинуо, али ћу морати то да урадим ако се буде и даље злоупотребљавало јављање по Пословнику.

Повреда Пословника, реч има народни посланик Зоран Бабић.

ЗОРАН БАБИЋ: Члан 107. Нећу тражити да се Скупштина о повреди изјашњава. Али, оно што је остала недоумица, то је да ли је колега Александар Марковић некога увредио речју – фантазирати?

Подсетићу вас, господине председавајући, а подсетићу и оне који су се јавили по повреди Пословника, јер им је засметала реч „фантазирати“, да та реч значи - маштати, сањарити, уображавати, заносити се.

Ко је ту повређен и чиме је повређен? Исти они су сада тражили повреду Пословника јер им је засметала реч „фантазирати“, а није им засметала реч „стоко једна“, коју је упутио колега који је седео поред њега. Тада је аплаудирао. Тада се смејао. Називали су нас „ђубре“, „олошу“, баш колеге које седе поред њега, а тада му није сметало. Сада му смета – фантазирати, маштати, сањарити. Ко од нас није тако нешто урадио некада?

Међутим, оно што је много опасније, господине председавајући, оно што је промакло и другим народним посланицима, а то је да је колега из удруге за обртај рекао и спомињао неке траке око руку, неке ознаке на рукама. Мене је то згрозило.

Мене је то подсетило на период Другог светског рата, на период фашизма, на период када су, нажалост, Јевреји, који зна се како су завршили, у таквом режиму носили жуте траке. Мене су те ознаке на рукама подсетиле на Холокауст, подсетиле су ме на неке много ружне ствари и због тога мислим да сте морали да опомене колегу Веселиновића, који се таквих речи дотакао.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време, господине Бабићу.

(Јован Марковић: По Пословнику.)

Реч има народни посланик Борислав Стефановић. Изволите.

БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Мислим да мало дискриминаторно приступате у давању речи за Пословник, господине председавајући, пошто сте шефу већине дали реч онако на шапат.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Стефановићу, да ли ћете по дневном реду? Пошто су овде почеле тешке речи да се говоре, морам ово да прекратим и да се вратимо на тему. Изволите, господине Стефановићу, да ли желите о дневном реду?

БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Не само да не разумем питање, што би рекао Берисављевић, не слажем се с вашим питањем.

Оно што је овде очигледно, уважене колеге и поштована министарко, јесте да је овај закон донет да би се одређене ствари у њему уподобиле са директивама ЕУ и то је позитивно.

Оно што није добро је корен тих промена које се тичу парцелизације, тј. цепкања „Железница Србије“ на четири друштва – Железница АД, Инфраструктуре, Србија-карго и Србија воз, које су исто спроведене по налогу и у договору са ММФ-ом. У тој ситуацији, неке измене су направљене да се дају већа овлашћења инфраструктури и то је врло интересантно.

О томе смо говорили и претходни пут кад сте били овде, министарка, и тад сам вас молио, ако се сећате, да се поведе много више рачуна о томе да, како нама јављају људи из железнице, одређени кадрови се гурају баш у то друштво, и то баш кадрови који су блиски владајућој странци, јер се ту очекује и веће улагање у инфраструктуру, због кредита који се спомињу већ годинама.

Чланом 51. Закона, тј. чланом 21. Предлога закона који се брише, каже се да се изградњом и реконструкцијом пруге морају поштовати одређени прописи. Ево, рецимо, то се брише и то ми није јасно зашто се брише.

Али, оно што ми је јасно из свега овога, дефинитивно, и што потврђују људи из Железница и што су чак говорили и јавно, оно мало који су се усудили да именом и презименом говоре, јесте да, и ви и ја ћемо се сложити, и све колеге посланици ће, сигуран сам, потврдно одговорити на питање да ли су нам железнице у јако лошем стању – јесу, да ли су биле у бољем стању или лошијем пре три, четири, пет година – биле су једнако лоше или лошије и ту заиста не видим апсолутно никаквог простора да аболирамо на било који начин било које претходно руководство.

Возови су нам спори, возови нам касне, пруге су у ужасном стању, има запослених на железници који у овом тренутку не знају шта су им задужења, не знају ко шта ради, неки нису ни прве плате добили по новој систематизацији и неки запослени у овом предузећу које ресорно припада Министарству саобраћаја нам то и кажу, а кажу и за средства јавног информисања.

Према процени одређених консултаната из компаније „Железнице Србије“ треба да се отпусти више од шест хиљада запослених. Дакле, поштовани грађани, очекује вас отпуштање више од шест хиљада запослених у железници.

Након што су поделили „Железнице“ на четири друштва, да би у једно од тих друштава ставили гро кадрова блиских владајућој странци, док су друга запоставили, усвојили су систематизацију, исплатили су плату некима, некима нису, већина људи апсолутно функционише у нерегуларном стању, не зна се ко шта ради, не зна се шта је чије задужење.

То се иде дотле да по новинама, не знам да ли је то тачно, волео бих да није, директор једног од тих друштава, „Карго Србија“, Мирољуб Јефтић, који је спомињан овде и претходни пут, министарка, сећате се, када сам вас молио да са тим човеком се ствари спроводе на стручан начин, да треба дати шансу итд, он је рецимо пожелео да иде у Загреб, и то пише у новинама на два дана, на службени пут, и морао је да вас моли, а Ви сте му рекли – гледајте да будете у земљи, углавном и то максимум на пар сати.

Дакле, шест хиљада људи ће остати без посла, реструктурирање, реформе тржишне, приватизација делова Железница, све ужасно лоше ствари које треба зауставити.

Свака држава у Европи којој је стало до себе гледа да ако нема, да врати монопол, и да врати железнице у своје руке, а само ми гледамо да их прво расцепкамо, па да их продамо и пре тога шест хиљада људи да гурнемо на улицу, добиће отпремнине које ће да искористе, да плате дугове које су направили, јер Србија данас у сенци Високе пећи једе на црту, поштована господо и то је истина и шта када врате те дугове, шта ће тада да раде? Па идите на тржиште, па на које тржиште? Где ће да раде?

Ви се сећате да смо се заједно сложили око неких ранијих пута, чак можда и у претходном сазиву колега се сећа, да су нам пруге у таквом стању, да онај Миле из оне песме може комотно да легне и да спава на њима. Да, и то је истина. То је тужно, власти се смењују, а ситуација се није поправила.

Добили смо кредит од Русије, који се реализује, а то је добијено за време оне претходне лоше власти, и тај кредит се не реализује динамиком којом је потребно да се реализује у делу и признајем то.

У каквом су нам стању пруге, али ћемо отпустити шест хиљада људи, па ћемо уштедети новац, и то да, то се слажете, јел'?

Пуно се о томе причало, о реструктурирању Железнице и очигледно је да је урађено нешто што је договорено са ММФ, у одређеној врсти журбе.

Не желим да критикујем то, али очигледно да нит је урађена добра процена, нит добра анализа, говорим о овој парцелизацији друштава и наравно да је последица тога конфузија која тамо влада.

Има људи тамо који су навикли да добијају плату , а да не раде ништа, али већина људи су поштени и стручни људи који држе један стратешки ресурс ове државе, сваке државе.

Само што су мењани, рецимо запосленима, коефицијенти, некима нису обрачунате плате како треба, па онда нису добили износе које треба, требало је ићи по фазама, требало је да се уради темељено, требало је направити професионалну, а не наврат-нанос анализу итд.

Укратко, ми имамо један систем који се преноси из једне владе у другу без неких већих конкретних резултата. Свака гарнитура на власти купује своју гарнитуру возила. Те возове нам шкрабају или разбијају. Они се возе по пругама које су запарложене у корову и које су споре.

У међувремену, рецимо, у Нишу никако да се реши проблем за који је ова држава од Светске банке узела кредит за време претходне власти, девет милиона евра које никад није реализовала и шта је било с тим? Немамо појма. Хоћемо да електрификујемо, како се каже, пругу кроз град. То нема нигде у Европи. Нема.

За време претходне власти и за време ове власти су и оно мало пруга што је било, рецимо у Војводини, потпуно запостављене, напуштене и људи који зависе од шинобуског превоза могу да забораве ускоро да то уопште постоји.

Неки напредак је направљен у оквиру „Беовоза“. Неки напредак је урађен у оквиру реализације руског кредита на одређеним деоницама, то признајем, јер то је чињеница, али је проблем, поштована министарка, што ви врло добро знате, да је у питању један систем који је дубоко неефикасан, који је испарцелизован, који је под влашћу увек био партијских директора, који је и сада такав, има ту и стручних људи, али који суштински није реформисан како треба?

У члану 88, рецимо, ви укидате државни и уводите приватни монопол. Кажете - на основу одлуке надлежног органа о непосредном додељивању уговора о обавези јавног превоза, уговор о обавези јавног превоза се може доделити.

То кажу грађани да знате, да ће моћи да се прави непосредни договор уговора о превозу. Па, онда иду даље од тога - на основу јавног конкурса отвореног за све железничке превознике, уз поштовање начела транспарентности и недискриминације, ја бих овде стао, што је иначе и део нашег амандмана, али не, ви идете даље - који може након достављања понуде и евентуалног претходног избора укључивати преговоре у складу са тим начелима. Претходног избора. То значи договоримо се претходно па онда идемо на то. То је то.

Дакле, ви имате ситуацију у којој у договору са међународним финансијским институцијама добровољно парцелизујете железнице, што може бити добра ствар, узимајући у обзир природу делатности одређених делова железница, неки су теретни саобраћај, неки путнички. Дакле, немам ништа против у том смислу, али начин како је то урађено је лош.

Последица те реформе је отпуштање, потенцијално подвлачим, потенцијално отпуштање шест хиљада запослених који неће имати где да раде у овој држави, који нису гласали за овакву „Железницу“ и за овакву државу коју сте направили. Они су гласали за нешто друго. Они су гласали да будете бољи од господина Марковића, не вас, него претходног директора.

И знам, многи ће рећи - није то тешко. Па знам, слажем се, али вам понављам, никако не могу да видим напредак у ономе што су највећи изазови, а железница је свакако један од највећих изазова.

Огроман број људи, огроман број породица зависи од плате њихових чланова породице који тамо раде. Шест хиљада је огромна цифра. Шест хиљада на улицу, а уз то девет хиљада, ово што Кори Удовички спомиње, колико ће то на крају бити, видећемо, питање је да ли ће госпођа Удовички то уопште и спроводити на крају, али, то је последица, дозволите ми то да кажем, једне политичке и економске филозофије.

Ta филозофија каже – ако ви господо нисте рентабилни и тржишно профитабилни, ви нам не требате. Проблем је само у томе, ја то поштујем, што то не кажете грађанима пре избора, него кажете грађанима кроз овакве измене закона које доносите?

Ви потенцијално омогућавате непосредне погодбе за учеснике на конкурсу пре тога па им онда продужавате рокове на чак 22 године коришћења, 22 године за уговор о превозу. То је слика будуће железнице, не ове сада, ова сада је врло лоша. Она нова ће бити можда ефикаснија са много мање запослених, много скупља за наше грађане, много скупља и то ће бити железница која ће тешко да функционише онако како смо сви желели, да то буде уз енергетику кичма овог друштва, тога сада нема, а неће га ни бити, плашим се, ако се ове ствари, свакако пољопривреда, ако се ове ствари спроведу на овај начин.

Моја критика је, дакле, да завршим, усмерена на начин поделе „Железница Србије“, на одређену врсту конфузије која је настала у „Железницама Србије“ након тога, на фаворизовање одређених руководилаца, на потенцијално отпуштање шест хиљада људи и на проблем који нас очекује зато што је цела „Железница“ структурирана, сада намештена тако да одређени делови треба и могу и вероватно хоће да се продају и онда ћемо ми, као и Британци, једног дана можда имати приватну железницу у Србији, па да ће нека нова власт да дође овде па ће да каже – ми хоћемо да вратимо нашу железницу у државни посао.

То је сукоб између мене и вас, политички наравно, зато што не верујем у тржиште и не верујем у економске односе експлоатације као јединог мерила вредности, а нарочито не верујем у тржиште и реформу „Железница“ уз сво уважавање које спроводи напредњачка влада. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Стефановићу. Реч има потпредседник Владе, др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала на вашој дискусији, хвала што бринете о „Железницама“, али драги посланиче да вам кажем, ми ћемо железницу средити тако да од Београда до Новог Сада се иде за 30 минута за две године.

Да вас подсетим такође и да вам кажем да није због СНС ситуација таква да ми морамо у железницу годишње да дајемо најмање 10 милијарди динара, није то због СНС. То је због тога што се претходних 10 година руинирала и уништавала железница.

Такође ћу вам рећи да 2000. године у „Железници“ је радило 30 хиљада људи. Године 2015. ради 17 хиљада људи. Ви сте те људе отпустили, није то урадила СНС.

Не само то, тако сте их отпуштали да сте отпуштали оне људе који су били главни извршиоци, па сада железница нема довољно машиновођа, на пример, и нема довољно људи који заиста треба да раде посао на железници.

Када говорите о бројкама, не смете то да радите зато што те бројке прво нису тачне и за нас људи нису бројке. Дакле, ми смо реформу „Железница“ почели да радимо једнако онако брзо као што смо покренули и све кредите. Ви сте ти који сте уговорили повлачење кредита ИБРД 2010. године за локомотиве, односно за возове.

Нисте урадили ништа, ми смо плаћали пенале када смо дошли на власт, а успели смо 2013. године, крајем године да потпишемо уговор и да добијемо Штaдлерове возове.

Шта сте радили три године? Зашто три године ми морамо да плаћамо пенале због тога што нисте могли да се договорите, односно да јавним позивом заиста успоставите да ова земља добије возове. То није грешка СНС, то није грешка ове владе, то је ваша грешка.

Пет зарез седам милиона евра, колико је држава платила, само камата због неповучених кредита, није грешка СНС и ове владе, него је грешка ваша, тако да те сада приче о томе како јако бринете о запосленима на „Железницама“, како вам је јако стало до „Железница“, не може нико да поверује. Ја не могу да верујем.

Врло важна ствар везана за предузећа. Не постоји, како сте рекли, парцелизација предузећа. То можда можемо да причамо о грађевинским парцелама или земљишту, али не можемо да причамо о предузећима. За нас су предузећа врло важна и управо у складу са директивама ЕУ које сте ви сами сада похвалили, направљена је одређена подела, али не због тога да бисмо партијске кадрове, како ви кажете, стављали у та предузећа, јер то је радила ДС, него баш због тога да би дошли људи који знају да раде свој посао, да би заједно са Владом и са свим другим институцијама у исто време, као што сам рекла, урадили и реформисање и покретање инвестиција.

Оно што мислим да је веома важна прича о приватном монополу, није тачна, погрешили сте, нисте читали закон. Разумем да нисте можда стигли да га прочитате, ја ћу да вам прочитам. Приватни монопол не постоји и приватни монопол неће постојати у железници.

Врло јасно у члану 88. закона стоји, врло јасно - уговор о обавези јавног превоза може се доделити: под један, на основу одлуке надлежног органа. Знате ли ко је надлежни орган? То вам пише у члану 85, то је Влада, то је Аутономна покрајина, или, то је локална самоуправа, дакле, надлежни орган непосредним додељивањем уговора о обавези јавног превоза.

Дакле, надлежни орган, рецимо, једна општина, може да одлучи да склопи уговор са „Србија возом“, нпр. то је једна могућност која се нуди. Зашто? Да бисмо заштитили домаћег оператера. Али, исто тако, у исто време може да одлучи да то не уради, него да распише јавни позив и да добије неког другог приватног оператера који ће радити на тој линији. То није приватни монопол.

Врло је јасно и врло је прегледно и постоје критеријуми. Зато што постоје критеријуми, зато ће и постојати ово што сам рекла с почетка, а то је да ћемо имати пругу Београд – Будимпешта, или да ћемо имати пругу, од Београда до Новог Сада ћете путовати 30 минута, оно, да се ручак не охлади, да се стигне за 30 минута, у модерним возовима, модерном железницом.

Што се тиче, још једном, запослених у железници, веома ћемо водити рачуна, да раде људи који су потребни железници. Водићемо рачуна о структури људи који раде у железници. Нећемо дозволити да оду они извршиоци који су неопходни да би та железница заиста функционисала.

Још једном да вас подсетим, управо због врло неодговорне политике претходних 10 година, пруге, односно брзина на пругама је била испод 30 километара на сат. Не можете рећи да ли је било боље или лошије пре четири или пет година. Било је јако лоше. Није ни сада најбоље, али ове године и у последњих годину и по дана Железнице и Влада Србије су направиле помак.

Помак је 130 километара модернизоване пруге на којима ће се ићи у просеку 100 километара на сат. То је огромна ствар. Не постоји кредит који није покренут. Од тог руског кредита који ви помињете, и треба да се стидите зато што нисте пипнули руски кредит, значи, нисте га пипнули, у последњих годину дана по сваком анексу руског кредита се ради. Из руског кредита се испоручују локомотиве, из руског кредита отварамо деонице које иду просечно 120 километара на сат, из руског кредита се креће у реконструкцију и барске пруге.

Према томе, било би поштеније да кажете да сте грешили, и да дате подршку ономе што је добро у овој земљи, уколико заиста желите добро грађанима Србије. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо министарка. Реч има народни посланик Зоран Бабић. Изволите.

(Јован Марковић: Пословник.)

ЗОРАН БАБИЋ: Господине председавајући, ви сте ми дали реч, а господин Марковић ми не дозвољава. Не знам ко председава Скупштином.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Изволите наставите, господине Бабићу.

ЗОРАН БАБИЋ: Захваљујем. Поштована госпођо Михајловић, сарадници из Министарства саобраћаја, грађевине и инфраструктуре, поштоване колегинице и колеге народни посланици, далеко је наша земља по изграђености инфраструктуре у односу на оне земље на које се угледамо, али имамо право да маштамо, имамо право да када се из те маште пробудимо, да засучемо рукаве као што је засукала рукаве Влада Републике Србије и да градимо основе и темеље такве државе и такве инфраструктуре.

Верујем да ће колеге и колегинице из Новог Сада у будућности путовати пола сата од Народне скупштине, односно од Београда до Новог Сада. Верујем да ћемо се и ми у будућности радовати и имати инфраструктуру, имати пруге као што их имају Јапанци, при чему је њихов ''маглев'', воз који је у пробној вожњи направио брзину од 603 километра на час, истина, у пробној вожњи.

Међутим, до тог жељеног циља се не долази преко ноћи. До тог жељеног циља се не долази тирадама овде у Народној скупштини, па онда изађете на конференцију за новинаре, па одете кући. Ту инфраструктуру је потребно урадити.

Какав је однос у железници, показују, ево, ја сам узео стенограм из 2011. године, госпођо Михајловић. Био сам тада народни посланик. Нека друга скупштинска већина је одлучивала судбину ове земље. И тада су, госпођо Михајловић, верујем да знате, и тада је предложен Закон о железници и о том Закону о железници се расправљало 26. децембра 2011. године.

Расправљало се и у појединостима и у начелу, али никада закон није изгласан, никада. Хвалили су га, говорили су да је најбољи, да је реформски, да је не знам ти какав, али га никада у Народној скупштини нису изгласали. Зашто? Зато што нису могли да се договоре око плена, зато што нису могли да се договоре ко ће коме и који део да припадне.

Сада кажу – страшно је стање на железници, споре су пруге. Ево неколико реченица које је тада изговорила сада колегиница народни посланик, жао ми је што није ту, госпођа Александра Јерков. Рекла је – рећи ћу један податак, да је пре Првог светског рата воз од Београда до Суботице ишао брже него што је то случај данас и људи су стизали брже из Београда у Суботицу возом, него што данас могу то да учине, ако је уопште могуће то данас радити. То је изговорила госпођа Александра Јерков у децембру 2011. године.

Да ли је за такве возове и такву брзину одговорна СНС? Знам да се колега Марковић тада бавио неким другим стварима у Ужицу. Није пропратио тада ни то заседање, ни то шта су говориле његове колеге о стању у српској железници. Како је то тада било катастрофално? Ко је одговоран, можда тадашња опозициона СНС? Не, наравно да није.

Рече колега малопре – страшно је стање, много је смећа око пруге. Хвала вам што сте ме подсетили на акцију „Очистимо Србију“, међутим, само се очистио буџет Србије.

Поново ћу вас подсетити госпођо Михајловић на речи другог народног посланика, није више у овом сазиву, мој земљак из Крушевца, уважени господин Срђан Миливојевић, народни посланик ДС. Знате ли шта је он у свом излагању рекао? „Такође, имамо у члану 59.“, тог закона о железници који никада није изгласан у Скупштини, „још једну важну одредбу, а то је“, каже: „забрањено је одлагање отпада и смећа. Када пођете пругама Србије, видите депое смећа које ту свако одлаже онако како му је драго.“

Ми сада имамо градове у Србији који имају комуналну полицију. Комуналној полицији треба дати надлежност итд. И тада је уважени колега Миливојевић рекао реалност, рекао истину, о тонама и тонама смећа поред српских пруга. Говорим о 2011. години.

Ко ће бити одговоран за то смеће из 2011. године? Сигуран сам за колегу Марковића да ће и тада рећи – одговорна је госпођа Михајловић и СНС. Само никако он да се погледа у огледало.

Овде су неки људи имали довољно храбрости да кажу шта је реалност. Оно што је занимљиво је да је испред посланичке групе ДС говорио само Срђан Миливојевић, да се отприлике знало да тај закон никада неће бити изгласан зато што договора није било ко ће, шта и коме припасти, али о томе ћу нешто касније, бар кад је то распарчавање, како је уважени колега малопре рекао.

Мислим да је готово са вођењем једне и ризиковаћу да ме опоменете, а то је са вођењем једне шизофрене политике, бар кад је изградња…

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Молим вас, господине Бабићу, свесни сте када сте то изговорили да та реч, тај термин не би требало да се користи.

ЗОРАН БАБИЋ: Ја се извињавам, погрешне политике, бар кад је железница и изградња железничке инфраструктуре у питању. Зато што смо о те 2008, 2009, 2010, 2011. године, уважени господине Бечићу, били сте народни посланик тада, гледали сте и тада законе којима се потврђују уговори о зајму, и да су тада десетине и стотине милиона евра као зајам, као кредит смо узимали и обавезивали се, обавезивали будућност.

Знате шта је куповала тадашња Влада и тадашња држава? Вагоне, локомотиве. Пазите, када немате инфраструктуру, када немате темељ, а ви купујете цреп, немате темељ, а ви сте већ намештај купили који ће пропасти док не направите кућу. Куповане су локомотиве, а није било пруга по којима су те локомотиве морале да вуку своје композиције и терет. Нису постојала тржишта, али сте куповали локомотиве. Зашто?

Мени је задовољство сада када прођем и волео бих да наша инфраструктура, бар када је железница у питању, буде свуда, јер када идем ка Врњачкој бањи идем преко Малог Пожаревца и Младеновца ка Тополи, Крагујевцу и даље кроз Шумадију, па видим ону пругу око Младеновца ка Београду и задовољство је видети нову пругу. Жао ми је што неке колеге не путују туда или када пролазе не желе да виде оно што је заиста урађено.

Морам да се вратим поново на ту 2011. годину и морам да се вратим на ову тврдњу да се нешто распарчава. Једно је распарчавање које је корпоративно, када једно правно лице делите на више целина због бољег пословања, рентабилнијег, бржег пословања, а друго је једна опасна ствар због које закон о железници 2011. године није ни усвојен.

Поново ћу вам прочитати излагање госпође Јерков: „Захваљујем се, госпођо председавајућа, господине министре, даме и господо народни посланици и народне посланице, мени је жао што Влада Републике Србије није препознала принцип који се покушава успоставити амандманима одређених посланичких група које је подржала и Влада АП Војводине, а то је принцип да онај ко је нешто финансирао, изградио и одржавао мора имати управљачка, оснивачка, власничка права над истим тим што је у потпуности или претежно финансирано, што је годинама одржавано, а да та права не треба да има онај који није улагао никаква средства у то и који је, штавише, показао да ни на који начин не уме да одговарајуће одржава сву ту инфраструктуру“ итд.

Тадашњи закон о железници амандманима који нису усвојени, па није усвојен ни закон, требао је да се распарча и требало је да се распарча по територијалној основи, да ово распарчавање по корпоративној основи је услов за боље пословање, за ефикасније пословање. Коме је тада дао сагласност на то распарчавање и председник Владе АП Војводине, који је то и сада, истина, са 6% подршке?

Тада је Бојан Пајтић дао налог, дао сагласност за распарчавање „Железница Србије“. Како то да сада толико дисонантни тонови долазе из његове посланичке групе који кажу – не, какво црно распарчавање? Да ли су то променили мишљење или су променили председника или су променили председника посланичке групе?

Нешто јесте, али да дисонантни тонови апсолутно постоје, да оно што је тада планирано да се уради на аутономашкој основи, а за шта су имали сагласност Бојана Пајтића, тадашњег и садашњег са 6% подршке председника Владе АП Војводине, заиста је веома опасно.

За СНС и закон који смо усвојили овде 2013. године је имао пуну подршку, имају подршку и ове измене и допуне Закона о железници које су у најмањој мери усклађивање са европским нормама. Сигуран сам да је ово увод и посвећеност изградњи инфраструктуре, да је то једна усклађеност са железницама у Европи. Требаће нам времена за тако нешто, требаће много проливеног зноја да до тог нивоа дођемо, али мислим да је овај закон пут до испуњења наших снова.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се. Само моменат. Имам пријављеног господина Стефановића и господина Марковића. Који је основ вашег јављања?

(Јован Марковић: Реплика.)

Имате право, као овлашћени представник, господине Марковићу, јер је поменута странка, а и ви лично. Реч има мр Јован Марковић.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Ако прво господин Стефановић има реч за министарку, онда је ред да он говори.

(Борислав Стефановић: Двадесет минута чекам.)

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господин Стефановић мисли да има право на излагање госпође министарке?

Не, немате право.

(Борислав Стефановић: Зашто?)

У њеном излагању нисам видео никакву могућност да можете да добијете реплику.

Реч може да добије само господин Марковић зато што је поменута ДС.

(Борислав Стефановић: Извињавам се, нисте знали, причали сте телефоном.)

Господине Стефановићу, врло сте духовити.

Господине Марковићу, да ли желите да искористите ваше право од два минута? Изволите.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштовани господине Бечићу, не јављам се са репликом зато што је поменута странка, мада јесте више пута, већ због тога што сам директно поменут од господина Бабића. Мислим да је био ред да га опоменете неколико пута…

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Да сте ме слушали, господине Марковићу, рекао сам да имате право због помињања ДС, а и вас лично и зато сам вам дао тај основ.

(Јован Марковић: Тражим да ми се врати време. То увек радите.)

Изволите, наставите.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Када господин Бабић у свом излагању, које је трајало 11 минута, 7,5 минута препричава и чита шта се десило на Скупштини 2011. године, онда он говори о томе колико се добро спремио за ову расправу и колико је заједно са колегама који су данас дошли у ову салу посвећен овој теми, колико површно гледа на ове проблеме.

Отворили смо неколико суштинских питања, а то је – зашто годину дана од примене овог закона мењате 45 чланова у оквиру 111 чланова овог закона и причате нам о реформама у које ни ви сами не верујете. Отворили смо тему да вас питамо због чега нема никаквог ефекта у примени овог закона, а по предлозима које сте предложили? Због чега нећете да причате о 6.000 људи који ће добити отказ после примене овог закона? Због чега нећете да причате о 5.500 људи које сте у времену од 2012. године до сада примили у „Железнице“? Ваш једини одговор на све те теме, које смо данас отворили, јесте да причате шта је ко изјавио 2011. године у овој сали.

Вас није брига за све те људе који ће да остану без посла, вас није брига што ћете за годину дана поново доћи у ову салу да кажете – мењамо 35 чланова, јер треба да се усагласи директива, јер треба да се усагласи једно и друго итд. Ко је одговоран што после годину и по дана примене овог закона до данас мењате 45 чланова? Господин Бабић очито није спреман за дискусију и једино што он има да каже јесте да оптужи људе који су некада радили на овим пословима. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се. Посланичка група СНС има јако пуно времена, тако да не можете да ускратите некоме право да говори седам минута. Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

(Јован Марковић: По Пословнику, господине Бечићу.)

Госпођо Михајловић, наставите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Мислим да је врло важно због грађана да се…

(Јован Марковић: Господине Бечићу, три пута ми не дате реч по Пословнику.)

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Марковићу, врло добро знате Пословник. Када дам реч некоме, не могу да га прекинем да бих дао реч поново вама.

(Јован Марковић: Нисте ми дали реч...)

Господине Марковићу, већ сам дао реч потпредседнику Владе када сте се ви јавили по Пословнику. Морате сачекати. Основна је култура да сачекате да заврши говорник који је добио реч да би ви имали право да се јавите.

(Јован Марковић: То је трећи пут данас са истим образложењима.)

Не могу да решим ваше проблеме, господине Марковићу.

Изволите, госпођо министарка, наставите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани посланиче, хвала што сте дозволили да кажем неколико реченица, а на основу вашег излагања, пре свега због грађана Србије, не због вас, јер ми је потпуно јасно да нисте прочитали измене и допуне закона и да нисте схватили, разумели да ове измене и допуне закона треба да допринесу да пре свега „Железнице Србије“ и железнички транспорт буде ефикаснији.

Не знам да ли сте видовити па знате да ћемо опет следеће године да дођемо са истим законом у парламент. То није план. Уколико ЕУ буде донела још додатне директиве које могу да помогну да железнички транспорт буде ефикаснији, зашто да не.

Такође бих вас заиста замолила да због грађана Србије и пре свега због железнице које јесу на добром путу, и реформи које заиста спроводимо у интересу свих, такве бројеве не говорите о томе да ће Влада Србије или „Железнице“ оставити 6.000 људи без посла, да ће их бацити на улице или какогод, јер то пре свега није тачно.

Исто тако оно што ми сада радимо, што стоји испред три предузећа која јесу формирана и драго ми је да су формирана, јесте да се праве планове пословања, да се ради на томе и дефинише шта су приоритети, у шта ће се улагати, да се надаље покрећу додатне инвестиције. Опет, не могу да се не вратим, постоји још један кредит због чега је Влада Србије додатно плаћала камате, поред оних 5,7 милиона евра, због вашег нерада.

Рецимо, кредит Европске инвестиционе банке који сте закључили 2006. године, нисте га пипнули од 2006. године док није формирана Влада 2013. године СНС. До тада држава Србија је плаћала камате за оно што ви нисте радили, а тиче се реконструкције и модернизације деонице Батајница – Голубинци, и Гиље – Ћуприја – Параћин.

Према томе, можда не би било лоше да прочитате закон. Не би било такође лоше да дате подршку „Железницама“, свим оним радницима у „Железницама“, који вредно раде годину и по дана, управо на реформисању „Железница“ и на бољем пословању. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик Јован Марковић, по Пословнику.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштована председавајућа, рекламирам члан 108. пословника о раду Скупштине, који каже да се о реду на седници Народне скупштине стара председник Народне скупштине.

Три пута сам покушавао да добијем реч и господин Бечић све време избегава да мени да прилику да кажем где је повређен Пословник. Господине Бечићу, за све то време, колико инсистирам на добијању речи, ви разговарате телефоном, или разговарате са сарадницима, не пратите дискусију, не реагујете када чујете са друге стране оптужбе да је неко шизофрен, да је неко видовит, да неко фантазира и доводите у питање даљу расправу на овој седници.

Због чега три пута нисам могао да добијем реч и да реагујем на ваш однос према нама и на однос посланика који са друге стране говоре? Како после свих тих реченица које су овде речене можемо нормално да разговарамо о овим темама које министарка намеће? Ви не реагујете на такве ствари, а камоли да очекујемо да реагујете на ове изјаве које се тичу кредита, лоших пласмана итд, неких уговора који се овде помињу, а о којима немамо прилику да се изјаснимо.

Значи, сат и по последњих, управо дискусија иде у том правцу да сте ви потпуно незаинтересовани на наше примедбе, ви или разговарате на телефон, или се онако вешто смејуљите, тако да посланици СНС од вас добијају подршку да овде на врло непримерен начин разговарају у парламенту. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Да ли хоћете да гласамо о повреди Пословника? (Да) Хвала вам. Реч има народни посланик Зоран Бабић, по Пословнику. Изволите.

ЗОРАН БАБИЋ: Госпођо председнице, рекламирам повреду Пословника, члан 27, нити сам стручан, нити желим да будем било чији адвокат, па ни адвокат председавајућег, господина Бечића. Али, уколико један народни посланик, као што је то урадио малопре господин Марковић, добије реч, говори, са пажњом га слушамо шта говори, а одмах након тога тражи повреду Пословника, значи да самим тим он тражи и он говори и он признаје да је радио нешто што није у складу са Пословником и о правилима рада Народне скупштине, или злоупотребљава Пословник.

Ако тражи повреду Пословника зато што је било јуче, то је немогуће. Мора да се уради одмах. Ако тражи повреду Пословника због онога што је он рекао, а можда га председавајући није у том тренутку опоменуо или одузео реч, онда и то признање могу да прихватим да је то признање господина Марковића, веома људско признање, да у сваком његовом излагању, прво сам он, а онда и сви ми мораћемо да тражимо повреду Пословника, јер нема никакве везе ни са темом, али ни са једним скупштинским достојанством.

ПРЕДСЕДНИК: Реците на који члан?

(Јован Марковић: Члан 103.)

Члан 103. Како сад 103?

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Народни посланик је дужан да наведе који члан Пословника сам повредио.

ПРЕДСЕДНИК: Навео је, 27. Посланиче, немојте због злоупотреба то мало времена од посланичке групе да одузимам. Навео је.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: И повредио сам га?

ПРЕДСЕДНИК: Изволите. Јел' треба да вам се правдам да ли знам или не знам да водим седницу. Изволите, члан 27. је рекао. Реплика, Зоран Бабић, на неко давно ваше излагање.

ЗОРАН БАБИЋ: Госпођо председавајућа, госпођо министарко, одговорност. Одговорност јесте заиста кључна реч. Српска напредна странка инсистира на одговорности, свесни смо наше одговорности, не бежимо од ње, али тражимо одговорност због чега се 2011. године није ова Народна скупштина изјаснила о закону о железници.

Тражимо одговорност за све што је изречено. Тражимо одговорност зато што неко одавде упорно три године плаши људе у Србији и ником ништа. Када се изгласавала Влада Републике Србије 2012. године, исти народ и посланици бившег режима су говорили – биће санкција, биће овога, неће имати ни хлеба, ни горива, не знам ти ни чега. Исти ти народни посланици сада кажу – 6000 људи ћете да отпустите са железнице, ви сте ово, ви сте оно. А нико да их пита за одговорност за изречено?

Да ли господин Марковић и господин Стефановић, који је изашао, да ли су спремни на одговорност да уколико се то не деси, а неће се десити на основу речи госпође Михајловић, да ли су спремни да сносе одговорност? Моралну? Да кажу – извините, слагали смо. Неће бити ни први, ни последњи пут. Извините, слагали смо, идемо сада у Ужице, поднећемо оставку.

Хоћете ли поднети оставку, господине Марковићу, због оваквих изјава? Због изјава да ће се отпустити 6000 људи, а до тога неће доћи? Зато што сте плашили људе у железницама, зато што плашите људе у Србији, без икакве одговорности.

Знате, онда када сам са вашим колегом мењао сат, ја сам му сат дао, али ви сте скинули сат па рекли – немам га. Не можете да тај начин да се односите према одговорности, будите иза оних речи које сте изрекли.

ПРЕДСЕДНИК: Сагласно члану 27. и члану 81. ставови 2. и 3. Пословника, обавештавам вас да ће Народна скупштина данас радити и после 18.00 часова због потребе да данас завршимо расправу о предложеном дневном реду.

(Јован Марковић: Реплика.) Изволите.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Господине Бабићу, за разлику од вас, ја сам и пре и данас и убудуће ћу увек бити спреман да поднесем и политичку и сваку другу врсту одговорности за оно што говорим.

На моју срећу водио сам рачуна у претходних 15 година шта говорим у јавном обраћању и у јавном животу, за разлику од вас. Данас, нисте били присутни, управо када сам говорио о 6000 људи који се евентуално отпуштају по примени овог закона, навео управо интервју који је изашао 6. октобра у једном дневном листу, где председник синдиката „Железница“ говори забринуто о томе и говори забринуто о чињеници да у последњих годину и по дана, после ваших чувених реформи имате све мање, односно имамо све мање путника у железничком саобраћају, све мање превозимо робе, имамо све лошије ефекте примене закона.

Данас сам управо поставио то питање. Ви уместо да се ангажујете и укључите у ту проблематику, по старом добром обичају замајавате грађане Србије, причате о томе као хроничар шта је било 2011. године на некој скупштини, ко је и шта чистио у зони железничких пруга 2008, 2009. и 2010. године и не дајете суштинске одговоре на оно што интересује грађане Србије.

Искључен микрофон.

(Јован Марковић: Значи, ви када ми покажете тако нешто, треба да станем?)

ПРЕДСЕДНИК: Не. Мислите погледом сам вас пресекла. Нисам. Изгледа имам неку моћ коју сте ви сад открили. Хвала. Реч има народни посланик Зоран Бабић, реплика.

ЗОРАН БАБИЋ: Сада баш видимо то узмицање од одговорности. До малопре, па мислим да су и птице на грани око Народне скупштине запамтиле - ви сте овакви, ви сте најгори на свету, ви ће те да отпустите шест хиљада људи.

Када затражимо одговорност, пошто се тако нешто неће десити, истог тренутка другачија формулација, па се каже - евентуално ако будете, знате, евентуално ако се нешто деси, знате, евентуално ако се, не знам угасе ови рефлектори, шта ће евентуално да се деси. Нема евентуалне одговорности.

Или станите до краја иза речи које сте изрекли и иза таквих катастрофичних најава којима плашите људе у Србији, па, како их плашите, тако и завршавате. Како стојите иза ваших речи, тако сте и прошли у Ужицу на изборима. И не само у Ужицу, него и у целој Србији.

Сада, када није то било довољно - евентуално знате оставку дати, а то у демократском речнику не постоји. Одмах прелазимо на евентуално, али да би се заштитили до краја онда кажемо - не, није то рекао господин Марковић, то је рекао председник синдиката, па нека председник синдиката поднесе оставку.

Знате, само немојте демократске оставке, никако не долазе у питање, нити долази то демократска одговорност. То не постоји. Одмах ће жртвовати и председника синдиката. Жртвоваће когагод је неопходно само да остану у фотељама у којима јесу и само да раде ово што су научили да раде, а то су оптужбе без икакве рачунице, оптужбе без икакве истине, али нису рачунали на једну ствар, а то је људи у Србији вам више не верују и то су показали на свим досадашњим изборима.

ПРЕДСЕДНИК: Време. Хвала. Завршавамо реплике.

Дајем реч народном посланику Горану Ћирићу, враћамо се на расправу, али то траје 45 минута укупно и мислим да…

(Јован Марковић: Ја сам поменут.)

Пуно вам се захваљујем.

Да ли народни посланик Горан Ћирић жели реч?

ГОРАН ЋИРИЋ: Поштована председнице, поштована госпођо министарка, поштоване колегинице и колеге, наравно да желим реч, пошто сам се пријавио за реч и користим је оног тренутка када ми дате ту техничку могућност.

Мислим да, пошто имам неких четири минута времена, чини ми се, до краја, пет минута, хвала, мислим да и није потребно да било ко од нас из опозиције критикује овај закон, нити се има пуно времена за ту анализу.

Мислим да сами себе на најбољи начин критикујете, јер ево када направимо анализу и када смо већ чули у овој расправи да је 2013. године донет закон и да се само после годину дана примене тог закона, који је изгласан у овој скупштини од ове већине, мења 50%, половина чланова, довољно говори о квалитету претходног решења и претходног закона и мислим да је то најбоља порука о вашој самокритичности и ономе што је тај сазив Скупштине урадио у претходном периоду.

Пошто је госпођа министарка имала речи критике за мог колегу Јована Марковића због тога што је примењивао исте реченице или говорио исте аргументе и у претходној расправи, позивала се на стенограме, мислим да је сасвим логично да о истој теми коју сада понављамо после две године говоримо са истим аргументима и довољно досадно.

Али, у прилог овој тези да сте сами самокритичари онога што сте данас нама предложили пред Народном скупштином је и оно што пише у образложењу за доношење овог закона где се у делу - анализе ефеката закона каже - пре израде новог закона којим ће се уредити област железнице анализирани су ефекти важећег Закона о железници који су се појављивали у пракси од почетка примене наведеног закона.

Дакле, такође један од значајних проблема који овај закон треба да реши је затворено и недовољно регулисано тржиште железничких услуга. То су ефекти две године примене овог закона. Сами себе критикујете. Недовољно регулисано тржиште железничких услуга са непостојањем конкуренције. Дакле, нема довољно конкуренције.

Јасан је циљ раздвојити и инфраструктуру, раздвојити операције и увести конкуренцију са кључним циљем да покријемо инфраструктуром, квалитетом инфраструктуре читаву територију Републике Србије и ту је наша одговорност о дефинисању јавног интереса у покривању читаве територије Републике Србије довољно квалитетним саобраћајем.

Даље се каже, са истим тим аргументима које нам предлажете, да то непостојање конкуренције, неефикасним системом са све мањим бројем превезених путника и робе, па ви признајете да је све мањи број превезених путника и робе. Дакле, то је очигледно овом дефиницијом и образложењем предлога овог закона, ваше признање да имамо ефекте примене претходно усвојеног закона, да имамо све мање робе и путника превезених у железници, за коју смо чули пак да је у све бољем стању.

И наравно очекује се гласање за овај закон. Затим, повећаним временом путовања и превоза са високом зависношћу од буџетских субвенција. Значи, и овде се признаје да се повећава време превоза и да расту субвенције у буџету. То су аргументи које ви сами помињете.

Даље, ако анализирамо посебно занимљив члан 88. у коме је, и моје колеге Марковић и Стефановић су помињали, могућа непосредна погодба. Откуд сада та спремност о непосредној погодби у овом закону уколико је кључни аргумент ове већине и ове владе био доношење, у економском смислу, новог Закона о јавним набавкама, у коме се позивамо на транспарентност, у коме се позивамо на отворене поступке и на конкуренцију коју је потребно обезбедити у свим процесима додељивања јавних уговора.

Дакле, ово је закон који сада позива на могућност директног уговарања. Ја вас само позивам да испуните оно обећање да ћете инсистирати на примени Закона о јавним набавкама, који смо пре пар месеци или нешто више или мање од месец дана мењали у овој скупштинској сали.

Шта је такође важно? Мислим да ти аргументи који су помињани од 1884. године, прве пруге изграђене на деоници Београд – Ниш и брзине које су тада помињане, мислим да је важан аргумент и то што сте зауставили процес реализације пројекта обилазнице око Ниша. Дакле, Скупштина града Ниша је 2011. године усвојила одлуку и одобрене су контрагаранције за повлачење десетак милиона евра из ИПА фондова. Кренула је и експропријација. После 2012. године апсолутно ништа није урађено јер локална самоуправа која је компатибилна са коалицијом која седи и овде у Скупштини (Председник: Време.)… није ништа учила да се реализује тај пројекат, а то је изузетно важно за све грађане Ниша и због безбедности, али и због инфраструктурног дељења Ниша на два дела.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Одговор, министар Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Пошто водите рачуна о Нишу, не знам само какве везе има 1884. година са данашњом обилазницом, али сада ћу вам ја рећи да можда можемо то и да повежемо овако – 1884. године су возови ишли 40 километара на сат, а обилазница је пројекат који је покренула ова влада из ИПА пројеката који се тренутно ради. То су подаци које можда нисте знали, али сада да кажем да просто имате информацију када говорите да знате праву информацију. То је тачна информација.

Друго, да поновим питање, пошто очито да се не разумемо, да ли држава Србија, да ли Влада Србије од 2012. године, 2013. године због СНС плаћа субвенције преко 15 милијарди динара железници, да ли смо ми одговорни због тога што железница, односно што железницама Србије иде се испод 30 километара на сат до 2013. године? Ја бих рекла да није одговорна СНС, нити Александар Вучић, него је одговорна ДС која је све време и преговарала и уговарала кредите које није користила, због чега смо плаћали и веома велике камате.

Везано за број запослених у железници, није СНС отпустила од 2000. године до 2015. године. Дакле, са 30 хиљада запослених, колико је било, 17 хиљада запослених колико смо затекли. Није наш интерес да ми отпуштамо. Све што радимо, радимо да би људи били запослени, да би имали посао и да бисмо у структури запослених имали оне који су потребни железници.

Железница ће да се развије, у железници посла има. Пројекти се раде, пројекти су покренути, нови пројекти се преговарају.

Према томе, они људи који су запослени у железници и они који ће једног дана бити додатно запослени, као што су нпр. машиновође којих немамо, јер сте их ви све послали и отпустили, дакле, имаће посла, имаће своје плате.

Даље, када говорите о томе зашто мењамо закон, јер је био 2013. године у парламенту. Зато што хоћемо да се ускладимо са свим новим стандардима ЕУ и зато што ћемо увек то да урадимо, како бисмо били ефикаснији и увек ћемо ићи напред у жељи да железница заиста уместо 30% транспорта има много више од 30% транспорта.

Тај чувени члан 88. прочитајте још једанпут, а исто тако узмите и закон из 2005. године, из 2013. године такође. То је исти члан закона, није се ништа променило у том члану закона, то је члан закона који је постојао и пре десет година. Дакле, то што нисте успели да уведете и да повећате конкурентност железнице, вама на душу. Сада вам кажем и обећавам да ће железница бити ефикасна и да ће бити конкурентна и да ћемо ми волети да се возимо српским железницама. Толико.

ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик Јован Марковић, реплика. Изволите.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштована министарка, заиста ми је драго да смо сада чули веома важан податак, да ви суштинске реформе заснивате на примени закона за које кажете да су из 2005. године, а можда преписани и из 1988. године.

Члан закона 88, на који смо овде указивали, један је од суштинских чланова који се коси са оним што ви говорите да ћете у наредном периоду гарантовати да се овај закон сигурно, са добром применом, може уподобити потребама грађана Србије и овој области и да ће дати позитивне ефекте.

Ми кажемо – ако сте добили изборе, између осталог, на теми јавне набавке, због чега онда суштински у овако важној области ви дајете прилику за директна погађања, да ли на локалном нивоу, државном нивоу или било ком, примењујете Закон о јавним набавкама, и онда је то све у реду?

Друго, око тих уговора које помињете више пута. Мислим да је важно и то ваше признање и мислим да треба да делимо ту заједничку одговорност, ви сте били члан Г17 плус у то време када су ти уговори потписивани. Никада нисам прочитао у јавности да сте рекли реч против тих уговора, никада нисмо добили информацију о томе да сте од момента када сте постали министар Владе Републике Србије рекли како су они били штетни и како сте делимично били део тих уговора, односно били сте у то време члан те странке.

Према томе, мислим да је потпуно у реду да данас отворимо и ту тему. Више пута говорите о томе како је ДС одговорна и крива што је са 30 хиљада радника 2000. године тај број смањен на 17 хиљада, па још треба више да се смањује. Па, да није било тих потеза, да није било тих активности, да није било тих покушаја да се тај систем доведе у ред, ви бисте данас, по нашем размишљању, морали да отпустите 15 хиљада људи, то је логично.

ПРЕДСЕДНИК: Време, два минута. Хвала. Реч има министар, реплика.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Па, опет не због вас, зато што ви, сасвим сигурно, ништа не разумете од овога што је речено. Упућујем вас поново да прочитате закон, нарочито тај чувени члан 88.

Због грађана Србије да објаснимо шта то значи. Тренутно у Србији постоји само један оператер и зове се „Србија воз“, државно је предузеће. Дакле, тренутно локалне самоуправе, Влада или Покрајина могу и треба да направе уговор о железничком превозу са оператером који постоји, тренутно је то само „Србија воз“, причам о путничком саобраћају.

Надамо се да ће се можда појавити неки други оператери. Оног тренутка када се то деси, надлежни органи, опет Влада, Покрајина и локална самоуправа расписују јавни позив, транспарентно и прегледно бирају онога ко ће им понудити најбоље услове за њихове грађане.

Значи, нема никаквих директних договора у четири ока, који јесу сасвим сигурно постојали у ваше време, јер ви полазите очито од себе, људи увек полазе од себе када говоре такве ствари, када говоре такве критике. Можда могу и то да разумем код вас, полазите од себе, али кажем вам – закон је врло јасан и закон се примењује и надам се да ћемо ми показати у времену које је испред нас врло брзо да може железница да буде конкурентна, управо тако што ћемо отворити инфраструктуру за превоз путника и ка неким другим оператерима.

Друго, 2006. године, 2010. године, за вашу информацију, нисам била члан Г17 плус, 2006. године сте склопили уговор са Европском инвестиционом банком на 80 милиона евра. Нисте ни један једини евро потрошили свих година док сте били на власти, за све то време, како се то каже, таксиметар ради. Ми смо дошли на власт и плаћали камате на кредите које нисте повукли. За те две реконструкције за које је узет кредит од Европске инвестиционе банке, да обавестимо грађане, ова влада је за годину и по дана те реконструкције завршила.

(Председник: Време.)

У новембру ће бити пуштена и та друга. Извињавам се.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Завршавамо. Ви сте потрошили сво време и онда реплике. Хајде, изволите, немам ништа против. Реч има народни посланик Јован Марковић, реплика.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштована министарко, мислим да је госпођа председавајућа потпуно у праву да треба да прекинемо са овим репликама, јер што више и дуже причате о овој теми, све више показујете да у ствари ви не разумете.

Ваша реченица да ништа не разумем, прва реченица, а у другој реченици образлажете ту прву реченицу и кажете – тренутно је то „Србија воз“, значи, он је потписао уговор са Владом итд, и ми ћемо, односно Влада ће или државни органи ће, са „Србија возом“ потписивати тај уговор који ће бити договорни, потврђује ваше намере да ви овај члан 88. закона третирате као ствар која ће се дешавати данас за данас.

У другој или трећој реченици кажете – у наредном периоду очекујемо да ћемо отворити тржиште, да ћемо укинути монопол и да ћемо отворити могућност за тржишну утакмицу.

Ако то будете урадили, онда се прва тачка у члану 88. неће примењивати. Практично доносите закон и овај суштински члан закона везујете за садашњост, за данашњи дан, за услове које данас имамо, а причате о реформама и будућности и мени кажете како ја не разумем, а указујемо на суштински проблем, а то је да ви са овим чланом у ствари нећете отворити тржиште, имаћете и даље монопол, склапаћете уговоре како се вама свиди или неко у ваше име у Влади, ко буде у том тренутку.

Уместо да нам образложите ваше последње намере, ви кажете да ја не разумем, а сами у својој дискусији кажете како ви у ствари не разумете.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Јасмина Обрадовић. Изволите.

ЈАСМИНА ОБРАДОВИЋ: Поштована председнице, поштована министарка са вашим тимом, колеге посланици, поштовани грађани, искористићу могућност да данас са скупштинске говорнице и ја нешто кажем о изменама и допунама Закона о железници.

Пре свега, желим да се осврнем на проблеме које овај закон треба да реши, као и који су то циљеви који се овим законом постижу. Наиме, овим законом се домаћа решења усклађују са директивама ЕУ и он доноси отварање тржишта, односно прецизира и осавремењује приступ, стварајући услове да и страни оператери буду корисници инфраструктуре Србије.

Закон је заснован на неопходности усклађивања прописа из области железничког саобраћаја са релевантним прописима ЕУ, јер је у постојећем Закону о железници, усвојеном 2013. године, извршено само делимично усклађивање са директивама ЕУ, којима се успоставља јединствено европско железничко подручје.

Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора држава чланица ЕУ, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, неопходно је да државе чланице железничким превозницима омогуће статус самосталних оператера који ће пословати на комерцијалан начин у складу са захтевима тржишта. Оператерима ће бити доступна свака деоница на којој се одвија саобраћај. Страни шпедитери већ су заинтересовани да својим возовима превозе робу преко територије Републике Србије.

Начин на који је предвиђено будуће функционисање железничког сектора у нашој земљи омогућиће ефикасну примену сва четири железничка пакета ЕУ. Европска унија је отпочела процедуру за уједињење железница земаља Европске уније у јединствени систем, при чему овде није реч о стварању јединствене европске железнице, него о јединственим и ефикасним условима за саобраћај без препрека и дискриминације било ког учесника.

Посебна пажња је посвећена уређивању комбинованог транспорта, код кога се већи део превозног пута обавља железницом, а који је, упркос свом значају и потенцијалима, у великој мери занемарен у важећем Закону о железницама. Предлогом се штите интереси свих учесника у железничком саобраћају, односно свих управљача инфраструктуре, железничких превозника, односно корисника мреже, магистралних, регионалних и локалних пруга.

Посебно бих акцентовала на одредбе чланова 14. до 16. којима су утврђени поступак и начин приступа железничкој инфраструктури, доделе капацитета железничке инфраструктуре, накнаде за коришћење железничке инфраструктуре и услуга које пружа управљач железничке инфраструктуре, попусти, систем показатеља за побољшање квалитета превоза и управљање и праћење додељеног капацитета инфраструктуре. Предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници предвиђено је измештање одредаба које се односе на безбедност железничког саобраћаја у Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници се прецизирају, исправљају и осавремењују многе одредбе, чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена тог закона.

У том смислу, доношењем Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници штите се интереси свих учесника у железничком саобраћају, односно свих управљача инфраструктуре, железничких превозника, односно корисника мреже магистралних, регионалних и локалних пруга. Измене и допуне Закона о железници су једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена закона учини практичном и ефикасном.

Ја сам, госпођо министарка, читала управо оно, а намерно сам читала, могла сам да научим напамет, али сам читала оно што су људи из железнице читајући Предлог закона доставили мени као њихова запажања и одобравања ономе о чему сте ви данас говорили. Свакако ћу у дану за гласање о овом закону гласати, али ћу употребити ову говорницу да вас лично замолим нешто. Долазим из Футога, места где су људи посебно емотивно везани и за пругу и за воз, као и већина грађана Војводине. Мени је сада јасно зашто 80 милиона евра није инвестирано у железницу. Па, то је један војвођански кантаутор у својој песми јако лепо отпевао. Хвала лепо.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Хвала. Реч има народни посланик Весна Ракоњац. Изволите.

ВЕСНА РАКОЊАЦ: Хвала. Уважени председавајући, поштовани министре са сарадницима, поштоване колеге, зарад наших грађана и зарад јавности ја ћу се искључиво држати предлога измена и допуна данашњих закона. Ако их мало боље погледамо, онда ћемо да видимо и зашто су предложене измене и допуне.

Ово свакако није за критику, већ за похвалу. Када смо и усвајали овај закон 2013. године, ја сам говорила да закон у својој основи има ИСО стандард 9001, који је претрпео измене од 1994, па 2000, па 2008, па 2015, године, што, ако узмемо у обзир, можемо да очекујемо и неки додатак и неку измену и у наредној години када је овај Закон о безбедности и интероперабилности железнице у питању.

Према томе, ми можемо само да се поносимо оснивачем, односно Владом, односно нашим Министарством које је пажљиво за ових годину и по дана анализирало предложени закон, уочило све мањкавости, правилно поступило као добар менаџер и отклонило оно што сматра да може бити сметња у даљем развоју наше железнице и у усаглашавању са законима ЕУ.

Како је и министарка рекла, ако ЕУ мења своје законе у овој области, свакако и ми ћемо се прилагођавати и пратићемо тај темпо. То никако није за осуду и за покуду, већ за похвалу, јер тиме показујемо да имамо јасну политику када је железница у питању, јасне циљеве, планирање, реализацију, а и оно што је веома битно, а то је системско преиспитивање. То што је железница подељена на одређене целине, то указује само на једну озбиљност Министарства да пропрати све активности које се дешавају у овим предузећима, да их лакше контролише и лакше исправља.

Да не бих својим колегама одузела време за дискусију, нећу понаособ да се осврћем на сваку измену и допуну коју сте дали у овом закону, али јасно се може видети да су на основу неких претходних догађаја који су се дешавали у нашој железници, нарочито акцидентних ситуација, уведене мере безбедности које ће веома олакшати и учинити наш железнички саобраћај безбеднијим.

Такође, оно што је веома битно, јесте то да је остављен и простор за могућност да и овај систем може да функционише и онда када све баш није потпуно усаглашено са предложеним техничким спецификацијама, а може да се односи на део саобраћаја који ће се обављати на локалном нивоу, значи само у земљи Србији, под условом да буду испоштоване све норме безбедности.

Када имамо унапређење процеса можемо имати такозвана одступања у циљу унапређења и када имамо такозване незгоде или акцидентне ситуације. Тако да мислило се углавном на све када се говори о овим изменама и допунама, а у циљу самопобољшања услова за превоз путника и робе, а наравно и повећања профита.

Мало ми је чудно да смо имали у току расправе такозвано плашење грађана. Из свега овог ми можемо да закључимо да ће на основу овога бити више посла, а самим тим и веће запошљавање, а не отпуштање. Као што добро знамо, колеге из опозиције су веома манипулативно способне, па онда кренемо од отпуштања до потенцијалног отпуштања, до јављања из неименованих извора итд, али не дозвољавам да неко ко није ни могао да преговара са ММФ-ом данас нама спочитава да у сарадњи са ММФ-ом парчамо нашу железницу и то у циљу распродаје.

Као што је рекла министарка, свако цени према себи, а ми ћемо да се трудимо да наша железница буде на светском нивоу и да наши путници буду задовољни, а да профит у буџету буде добар. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Зоран Бојанић. Изволите.

ЗОРАН БОЈАНИЋ: Захваљујем, уважени председавајући. Поштована министарко са сарадницима, колегинице и колеге, стварно нећу одузимати много времена, с обзиром да сам и 2013. године говорио управо о ова два кровна закона, о Закону о железници и о Закону о безбедности и интероперабилности железнице. Тада сам много времена одузео, с обзиром да сам био и члан Скупштине „Железница“ управо испред Републике Србије.

С обзиром да знам да је ово министарство учинило све напоре, а помињали смо овде данас управо тај фамозни руски кредит, да није било овог министарства и напора овог министарства тешко да бисмо дошли до реализације овог кредита. Управо ангажовањем министарке и њених сарадника ми смо ту причу и покренули крајем прошле године и резултати су видљиви. Види се то и горе на Северном коридору, а види се то и на Коридору 10, тако да се не бринем за будућност наше железнице.

Све говори да ће наша железница бити оно што и треба да буде – једна европска железница, а и ови предлози закона воде у том правцу. Ови предлози закона су допуне неких добрих закона које смо донели у претходном периоду и управо усклађивање са неким тековинама свих земаља у окружењу и оних који су много одмакли од нас, што се тиче тог железничког саобраћаја, и да укупно учешће железничког транспорта не буде само 30%, како је то министарка данас рекла, него да буде на много вишем нивоу.

Овде се помиње реорганизација, реструктурирање „Железница Србије“. То је нешто добро и драго ми је да сам и ја у једном делићу учествовао у томе, макар у доношењу некаквих одлука у Скупштини „Железница“.

Сигурно је да има проблема и да ће бити проблема, јер железница је нешто живо, нешто што функционише, а што морате да мењате и да прилагођавате и овом времену и некој будућности која нас чека. На крају крајева, сви смо ми људи, смртни смо и сигурно је да се нећемо слагати у много чему, а, на крају крајева, тако и они људи који треба да сарађују у тим великим предузећима и великим компанијама.

Али, с обзиром да знам да иза свих одлука, и Скупштине железница и сва три ова предузећа, стоји Влада Републике Србије и ово министарство са својим саветима, ако ништа друго, знам да ћемо то решити на прави начин.

Овде бих се још само мало осврнуо, а да вам не одузимам много времена, јер видим да се велика већина колега, сем неког малог броја посланика, похвално изразила о овом закону, што се тиче и позиције и опозиције и да ћемо у дану за гласање имати велику већину која ће гласати за ове законе, рећи ћу само шта нам треба.

Значи, инфраструктура. Инфраструктура треба да буде основ свега овога. И управо кад говоримо о железници и инфраструктури, мени дође нека слика коју данима гледам, једна лепа слика, а то је онај велики воз који креће из Крагујевца преко Краљева, Чачка и долази до Бара. Могу вам рећи да је то нешто лепо и мене врати у неку моју младост, кад је железница била нешто лепо, а били су и многи филмови из тог времена који су помињали железницу, нешто што је функционисало и што је запошљавало велики број људи. И стварно импозантно делује кад ви видите пар стотина аутомобила на онаквој композицији.

Нешто што нам недостаје, то је и министарка напоменула да и локалне самоуправе треба да се укључе, а то је нека деоница од Сталаћа до Лапова. Ми од Краљева па све тамо до Бара имамо електрифициране пруге. Према Крагујевцу, с обзиром да знам да смо енергетски онај чвор поставили у Краљеву, према Крагујевцу је у плану и ради се електрификација, имамо велики проблем оне деонице од Губеревца па до Витановца испред Краљева, где се вози та лагана вожња од 20 км, не морамо да возимо 100, не морамо да возимо 120, довољно је да ту доњи построј опоравимо и да ту направимо неких 60-ак километара.

Зато би требало укључити све оне локалне самоуправе, од Сталаћа преко Крушевца, Врњачке бање, Краљева, Крагујевца, па до Лапова, да заједничким снагама, и то нек буде нека препорука Министарству, да покренемо причу да се оспособи та деоница пруге и да на тај начин вежемо и Ниш и онај крак 10 који води према Солуну, са овим краком који води према луци Бар и према Црној Гори.

Не бих вам више одузимао времена. У сваком случају, у дану за гласање, као и цела посланичка група, и ја ћу гласати за овај добар закон. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Вучета Тошковић. Изволите.

ВУЧЕТА ТОШКОВИЋ: Поштовани председавајући, поштована министарко са својим особљем, даме и господо народни посланици, циљ доношења овог закона, и сваког другог, јесте да се ускладе наши закони са европским законима, јер тамо стремимо, али и са нашим законодавством и позитивним прописима и временом у којем живимо, а то је 21. век. Имам утисак да би опозиција хтела да нас врати негде у 19. век.

Чудан смо ми народ. Што год почне капитално да се ради, опозиција ће дрвље и камење на онога што је започео градњу, или на онога што је дао идеју. Да није било таквих људи, не бисмо данас имали Београђанку, Палату Албаније, високе зграде у Београду, Калемегдан, Новосадску тврђаву, Смедеревску тврђаву, Нишку тврђаву.

Гора времена нису могла бити од оних после 1945. године прошлог века, па су ашовима и лопатама изградили пругу Шамац-Сарајево, Брчко-Бановићи и те пруге и до дан-данас раде. То је прошлост за оне људе који уживају да живе поред две реке, а њене обале да буду онакве као што су биле пре 100 година или 70 година, да такве обале одбијају посетиоце и да они немају шта да виде сем ругла. Председник Владе се побринуо да то тако не буде, већ ће тај део града да промени слику Србије и Београда.

Мора се нешто предузети. Као што и Влада Србије и њен председник предузимају, све мора из корена да се мења, као што је „Београд на води“ или започете реформе које дају одличне резултате. На крају, и овај Закон о железницама морамо побољшати предложеним изменама и допунама закона.

Железница је у катастрофалном стању. То можемо захвалити претходном режиму, као и њена инфраструктура, техника, објекти, дозвољена брзина кретања наших возова, све остало што технички, технолошки припада „Железницама Србије“.

Доношењем овог закона и његовом применом у пракси, железница Србије има перспективу, поготово што ће се ово помно пратити од Министарства за саобраћај и инфраструктуру. Заостајање у примени и усклађивање прописа Републике Србије које се односи на железнички саобраћај, у односу на прописе ЕУ, као и реструктурирању „Железница Србије“ и целокупног железничког саобраћаја у Србији, јесте постојеће стање у предузећу „Железница“.

Дошло је до њихових неусклађености са железницом у окружењу земаља ЕУ. То је довело до неусклађености и улагања у нашу железницу, у поређењу са другим инвестирањима у Србији. Највећи разлог неулагања у нашу земљу је што „Железнице“ нису извршиле реструктурирање, тј. реорганизацију. Нико неће да улаже у овако организовану железницу Србије.

Овим законом се надам да ће се све недоумице инвеститора отклонити и да ћемо у наредном периоду привући инвеститоре. Неке последице већ се осећају. Примера ради, а то је заобилажење Коридора 10, који је најкраћи пут из западне Европе за Турску и Блиски исток, сада се те туре возе кроз Румунију и Бугарску. То морамо што пре и у краћем року решити.

Овим законом Србија даје предност систему интероперабилним железничким коридорима код којих су на целој дужини задовољени одређени стандарди и у инфраструктури и у квалитету. Такав систем улагања доприноси повећању редовности и безбедности саобраћаја. Исход таквог система јесте економски развој Србије.

Овим се олакшава и развија међународни железнички транспорт, у складу са планом реконструкције, изградње и опремања железничких пруга, у складу са будућим потребама међународног транспорта према АГЦ-у. Република Србија ће оријентисати капацитете према тражњи железничких услуга.

Република Србија у наредном периоду у стратегији примене овог закона имаће стратешку позицију на железничком тржишту југоисточне Европе. Овај вид превоза представљаће ефикасан и еколошки прихватљив транспортни систем.

Све мере које ће се усвојити и примене овог закона, примењиваће се и спроводити овим начином реда „Железница Србије“, оријентисаће се капацитети према тражњи, задовољавајући све захтеве унутрашњег и међународног транспорта. Требало би да стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији у наредном периоду да утврди стање у тим областима транспорта, успостави се концепт развоја инфраструктуре и транспорта, дефинишу се дугорочни циљеви развоја транспортног система, као и акциони план за његову реализацију, имајући у виду потребе за одрживим развојем транспорта у Републици Србији.

На крају, што је најважније у овом закону јесте реструктурирање или реорганизација железнице, што без њега све би пало у воду, а подразумева реформу железничког предузећа и институција државе у транспортном сектору, а посебно железничког реструктурирања односа између државе и железнице, са основним циљем стварање финансијски способног и тржишно оријентисаног предузећа које може пружити квалитетан и безбедан превоз путника и робе тј. у коме држава има значајну улогу.

Као и сви чланови СНС подржаћу овај предлог закона о измени и допуни Закона. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Бобан Бирманчевић. Изволите.

БОБАН БИРМАНЧЕВИЋ: Поштовани председавајући, поштована потпредседнице Владе, поштовани гости из Министарства, поштовани грађани, већ неколико сати разматрамо у овом тренутку два врло битна и за железницу Србије најбитнија закона, а богами и за инфраструктурне радове који су везани за саму железницу и за саобраћај у Србији.

Када је Закон о железницама у Србији у питању и Закон о безбедности и интероперабилности саобраћаја, односно железнице, јасно је да закони који су усвојени 2013. године нису давали довољно одговора на питања. У 2013. години, у том тренутку да, али на данашњи дан не и у складу са тим ми мењамо тај закон.

Мењамо закон о нашој железници, мењамо закон у складу са потребама наше железнице, наших грађана и то треба да буде пракса. Скупштина треба да разматра сва она питања на која немамо одговоре, а у овом тренутку има доста промена и у једном и у другом закону, што значи да ћемо урадити све што је потребно да закон прилагодимо управо железници и управо нашим грађанима.

Оно што је битно, а вероватно и најбитније и не само за овај закон него за све оне законе које доноси СНС и ова влада коју предводи Александар Вучић, то је да после ових закон нема директних договора, нема штетних уговора и нема договора који ће бити на штету грађана, а на корист малог броја људи. То грађани врло добро знају и препознају и знају да све ове законе које доносимо, доносимо управо са циљем и само једним циљем да живот грађана Србије буде што бољи.

Направићемо једну паралелу, подсетићу оне који не знају, причам о прузи Шабац-Бања Ковиљача. То је пруга која је направљена односно почела да се гради далеке 1906. године и то 28. августа на стогодишњицу Мишарског боја. За непуне четири године направљена је пруга у дужини од 54 км уског коловоза за само четири године, за тадашњих 2,5 милиона динара. У то време динар је био мало јачи од немачке марке.

Оно што је у наредним годинама било јесте да је 1950. године после Другог светског рата реконструисана и отворена пруга нормалне ширине да би годинама уназад лошим улагањима и одржавањем те пруге та пруга једноставно 2005. године престала да обавља путнички саобраћај и обављала само теретни саобраћај, имајући у виду да се у њу уопште није улагало.

Од 2005. године па до дана данашњег на том путу, железничкој прузи у дужини од 54 км обавља се само теретни саобраћај. Године 2012. урађена је реконструкција пруге у дужини од 14 км и у том делу са брзине од 20 км на час прешло се на брзину до 80 км на час.

Оно што желим да кажем грађанима који не знају да смо 2014. године у поплавама имали један велики проблем на делу пруге у Лешници у дужини до 2,4 км, веровали или не за само 16 дана, добро сте чули за само 16 дана урађена је реконструкција те пруге и пруга је пуштена у рад.

Оно што је битно то је да ова прича коју причам пре више од 100 година урађена је прва пруга на тој релацији, пре више од 50 година урађена је реконструкција пруге и управо ова влада и ово министарство ће наћи снаге у наредним годинама да управо ту пругу која повезује Србију са Босном, односно Нови Сад и Руму, Београд и Руму, Шабац са Зворником и са Федерацијом БиХ, наћи ћемо сигурно начина да то буде брза пруга и пруга која ће поново вратити путнички саобраћај као меру вредности за нормалне и савремене европске земље.

Настављају се системски закони и управо реформисање железнице ће кроз ове законе моћи да буде довршено и све што је урађено и што ће бити урађено даје нам наду и нама и нашим грађанима да железница Србије има будућност.

Оно чиме ћу завршити, а већ су колеге набројале, а ја нећу набрајати који су инвестициони радови у току, односно који су пројекти у току на железници а има их доста, а да се не би смо понављали, у овој години колико знам неких 130 км пруге је реконструисано, односно подигнуто на ниво брзине до 80 км, а у наредним годинама очекујемо чак 500 км. Ако будемо ишли овим темпом врло брзо ће, причам о прузи Шабац-Мали Зворник, односно Шабац-Бања Ковиљача или Шабац-Зворник добити неко ново рухо и грађани не само Шапца и Београда и Србије моћи ће да имају услугу коју заслужују.

Још једно и завршавам, у дану за гласање, ми наравно морамо подржати, не морамо него хоћемо и то хоће и наши грађани, подржати законе који им гарантују праву железницу и који им гарантују да у неком периоду од неколико година могу рачунати на железнице европског нивоа.

Оно што је битно то је да у наредним месецима очекујемо и друге законе који ће како за железницу тако и за друге инфраструктурне објекте дати ветар у леђа и нашем министарству и нашим предузећима и фирмама које ће запослити нове људе и који ће једноставно подићи ниво саобраћаја, како путничког тако и железничког, на ниво који је већ достигао наш авиосаобраћај. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Миланка Јевтовић Вукојичић. Изволите.

МИЛАНКА ЈЕВТОВИЋ ВУКОЈИЧИЋ: Поштовани председавајући, уважена министарко са сарадницима, колеге посланици и посланице, поштовани грађани Србије, на самом почетку морам да кажем да ћу се држати пре свега два предлога измена и допуна закона и то Закона о железници и Предлога закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице управо из разлога што су током данашње расправе неки посланици из опозиције стално потенцирали тему која у овим законима није на дневном реду, односно не би требало да буде разлог за данашњу дебату.

Такође бих желела да упутим, да обавестим раднике који су запослени на железници да се ниједним чланом ова два закона не тичу радних места запослених у железници. Визија и мисија СНС и ове владе, на челу са њеним премијером Александром Вучићем, јесте да се обезбеде услови како би се грађани Србије запошљавали, а не да се стварају услови како би се радници Србије отпуштали. Наравно, неопходно су структурне реформе и неопходно је да у сваком предузећу раде запослени који имају шта да раде.

Према томе, то је такође један од приоритета структурне реформе. Али, поново ћу се вратити на ова два закона.

Најпре, желим да изразим велику захвалност Влади, али и вашем Министарству, госпођо министарка, зато што сте прошле године у време велике елементарне непогоде која је задесила нашу земљу, а то је време поплава, успели да у прописаном року и у периоду који је пратио динамику радова санирате, реконструишете и обновите комплетну инфраструктуру на Коридору 11, у питању је тунел „Савинац“ на међународној прузи Београд – Бар.

Та пруга је значајна и за грађане југозападног дела Србије, пре свега општине Прибој, из којег долазим, и Пријепоље, зато што је то најбржа веза са унутрашњошћу, са осталим деловима Србије, пре свега најбржа веза са Београдом. Овде су моје колеге посланици говорили да је пруга први пут отворена пре 131 годину, и то пруга Београд – Ниш 1884. године.

Та пруга кретала се брзином 40 километара на сат. За време претходног режима нажалост брзина пруга је смањена и то смо већ чули да је на неким деоницама пруга брзина возова износила и 30 километара. Али, поштована госпођо министар, није то оно најгоре што нам се десило у време претходне власти, а тиче се железничког саобраћаја.

С обзиром да сам и ја врло често конзумент железничких услуга, односно превоза железницом, одговорно тврдим да сем брзина од 15 километара врло често железничке станице остајале су пуне путника управо из разлога што су возови отказивани и то отказивани у оном моменту када је требало да дођу у одређено службено место.

Такође, желим да истакнем да је овим законом о изменама и допунама Закона о железници пре свега значајан аспект унапређења ефикасности и унапређења економичности, унапређења, стварања тржишних услова ради једне здраве конкуренције, јер само стварањем тржишних услова можемо да повећамо безбедност на железници, како наравно можемо да остваримо и адекватну цену услуга коју плаћају и превозници роба, али и коју плаћају путници.

Оно што такође желим посебно да нагласим, а везано је за овај закон, за овај предлог, то је члан 64. који се односи на јавно-приватно партнерство и концесије. Сматрам их веома значајним, а у циљу приближавања и конкурентности наше железнице јединственом европском тржишту.

Наравно, стратегије ЕУ није да створи јединствену железницу, него да створи такве услове који ће бити ефикаснији, који ће бити једнаки за све и неће бити дискриминаторног понашања ни према једном кориснику железничких услуга.

Оно што посебно желим да нагласим, а везано је за други закон који се тиче безбедности, то је усаглашавање овог закона такође са европским законодавством, али и са споразумом Заједнице европских железница и Европске федерације транспортних радника, а везано је управо за радно време оних који су најодговорнији онда када се превозе путници, али и онда када се превози роба, а то су машиновође.

У овом закону, њихов положај изједначен је са положајем њихових колега који раде на тржишту ЕУ. Такође, желим да нагласим да су овде придодате и надлежности Дирекције за железницу и то посебно у делу који се односи на контролу сертификата, дата је надлежност железницама да периодично врше контроле тих сертификата, управо да би утврдили да ли и даље постоје услови за њихово коришћење, а све у циљу безбедности и сигурности свих учесника у железничком саобраћају.

Такође, желим да наведем да је Дирекцији за железницу дата и надлежност независне оцене, заједничке методе оцене ризика и то је нешто ново што се појављује у овом предлогу закона, али такође желим да нагласим да су овим предлогом закона пооштрене казне за несавесна физичка лица која на посредан или непосредан начин утичу и угрожавају безбедност саобраћаја, па и у том смислу казна са 100 хиљада динара, која је иначе била горња, повећана је на 150 хиљада динара.

Такође, желим да нагласим да у делу стручне оспособљености запослених на железници, извршене су неке измене, па се стручна оспособљеност радника врши, уместо на четири, сада на две године, а оно што је такође значајно са аспекта безбедности и сигурности путника, јесте и чињеница да лице које положи стручни испит мора годину дана да вози, да управља возом у присуству машиновође са већим радним искуством.

У сваком случају, железница јесте витални део привредног развоја једне земље. Ова влада и ово министарство као одговорно препознали су да је побољшање стања у железничком систему у ствари побољшање економског и привредног стања.

Као што је јуче објављен податак да је индустријски раст у Републици Србији 13% порастао, у односу на претходни период, надам се да ће раст железничког превоза бележити сваке године још већи напредак. Захваљујем се.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има посланик Милија Милетић.

МИЛИЈА МИЛЕТИЋ: Уважена потпредседнице Владе госпођо Михајловић са својим сарадницима, поштоване колеге, грађани Србије, ја сам Милија Милетић и долазим из најлепше општине у Србији, општине Сврљиг, кроз коју функционише железница.

Законом о железници се уређује железнички саобраћај који је једна од најосетљивијих тема у овом тренутку. Основни циљеви који су се желели постићи овим законом били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем ЕУ.

С једне стране, железница се субвенционише великим износима и велики је губиташ. С друге стране, железница је одувек била кичма привреде једне земље, упошљава велики број људи, услов је опстанка многих предузећа.

Јако је битна за транспорт робе и људи. У мојој општини Сврљиг, железница је за неколико села смештених у сврљишкој клисури, а то важи и за општину Књажевац, град Зајечар и то је једина веза са светом. Та пруга која пролази кроз сврљишку клисуру има јако интересантну историју. Због потребе српске војске у Првом светском рату и снабдевања из Русије, убрзано се радило на пробијању тунела и изградњи мостова, како би се завршио тај последњи део пруге од Прахова до Ниша.

Близу 15 хиљада људи је даноноћно радило на изградњи, а Руска царевина је дала потребан новац. Пред сам завршетак радова, српска војска је почела повлачење и порушила тек изграђене мостове. Мостове је иначе пројектовао један од наших највећих умова Милутин Миланковић, а у то време радио је као грађевински инжењер и по неким изворима применио је по први пут одређене револуционарне технике градње.

Увиђајући значај те исте пруге, радове је редовно обилазио и тадашњи председник владе, Никола Пашић. Због чега све ово причам?

Хоћу да укажем на то да су нашу железницу градиле генерације уз велику цену и велики напор и ми не смемо себи да дозволимо да напустимо оно што су наши дедови градили и пустимо да пропада. Не сме више да се размишља и говори о затварању пруге Ниш – Прахово, нити било које друге пруге у Србији. Слажем се да су поједини правци нерентабилни, па и цела железница је донекле нерентабилна.

То међутим не значи да треба и да се предамо, затварамо и рушимо. Најлакше је да затворимо све пруге које не доносе профит, то може свако. Али ми треба да се потрудимо да, уз организационе и друге промене, учинимо да систем буде ефикаснији, економичнији и да временом постане самоодржив.

Због тога се и предлажу измене закона које су данас на дневном реду. Дирекција за железнице је пратила примену важећих закона, утврдила недостатке и на овај начин се врши њихово отклањање, као и усклађивање са прописима ЕУ.

У том смислу, доношењем закона штити се интерес свих учесника у железничком саобраћају, односно свих управљача, железничких превозника и корисника мреже магистралних, регионалних и локалних пруга.

Изнећу неке податке, конкретно везане, које сте малопре чули, рецимо, старост пруге је више од 40 година, ¾ пруга изграђено је пре Другог светског рата, 3809 километара укупне дужине пруге од којих је 33% електрифицирано. Испод 3% су пруге са брзином од преко 100 километара на час. Годишње одржавамо 14 километара пруга, а према старосној доби пруга требало би их реконструисати и одржавати 200 километара.

Констатација, 2856,95 километара пруге изграђено је пре Другог светског рата, 952,25 километара изграђено је након Другог светског рата, односно у последњих 20-30 година није изграђен ниједан метар пруге.

Шта друго да кажем осим да је претходна власт до 2012. године имала низ ствари које су лоше утицале на изградњу инфраструктуре у делу железнице. У потпуности подржавам предлог ових закона, као посланик испред Уједињене сељачке странке, изабран из посланичког клуба СНС, са листе СНС, и у потпуности подржавам вас, потпредседнице Владе, везано за овај део закона, јер смо сведоци негативних ствари које су рађене у претходном периоду, везано за „Железнице Србије“.

У разговору са човеком који је мени дао пуно информација, не желим да замарам све вас тим информацијама, а тај човек је био председник синдиката у периоду од 2001. до 2011. године, има низ информација, а то су информације које је добио од свих тадашњих радника, колега који су радили у „Железницама“ и људи који су били донекле одговорни за пуно ствари које су рађене лоше.

Има података који су, што се каже, веома алармантни. Ја бих замолио вас, потпредседнице Владе, да тог човека примите код вас, или неко од ваших сарадника, да вам донесе све те информације које је имао као председник синдиката, а он и сада ради у „Железници“, ради тамо уназад 30 година.

Тако да, „Железнице Србије“, инфраструктура у железници, сада се ради на томе да се побољша. Користимо све оне кредите који су потписани раније, али с друге стране то је требало много раније да се одради, и због тога трпи цела Србија.

Рекао сам, долазим из Сврљига, општине која се налази на југу Србије, општине кроз коју пролази железница, где је 2007. године говорено да ће та пруга бити угашена, да ће на неки начин бити заустављен превоз путника, а малопре сам рекао да велики број људи из тих села има само тај железнички превоз.

Према томе, сигуран сам, јер стварно имам поверење у вас, и у Владу нашег премијера, да ћемо све те ствари које се говоре, неће тако бити, већ ће се наставити са превозом робе у том делу пруге Ниш-Прахово, јер је пруга веома фреквентна у том делу зато што велика количина долази из Прахова према централној Србији, а и велики број наших инвеститора, правних субјеката, ради и користи ту пругу за превоз своје робе.

Још једном вас у потпуности подржавам и сигуран сам да ћете ви, заједно са нашим премијером на челу, успети да успоставите брзе пруге, и да ћемо ми те брзе пруге да користимо. Као увек и до сада, као посланик Уједињене Сељачке странке, али изабран са листе СНС, гласаћу за све ове законе и дати вам подршку јер мислим да радите исправно.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Марко Атлагић.

МАРКО АТЛАГИЋ: Поштовани потпредседниче Народне скупштине, господине Арсићу, поштовани народни посланици, поштована госпођо министарко и потпредседнице Владе Републике Србије, изражавам задовољство велико што вас често видимо у овом високом дому, што говори о вашем раду и активности Министарства, а и о преданом раду читаве Владе Републике Србије на реализацији свог програма рада.

Дозволите на почетку да саопштим једну веома важну вест за грађане Републике Србије, коју је објавио Економски институт у Београду: „Индустријска производња у нас у односу на прошлу годину порасла је за 12,9%, спољна трговина за 9,5%, а извоз чак за 12%.“

Честитам вама, госпођо министарко, читавој Влади Републике Србије, господину премијеру, на постигнутим резултатима, а на срећу и задовољство свих грађана Републике Србије, зарад будућности наше деце, а ваљда и на задовољство слабашне опозиције.

Врло кратко о Закону о железници, пошто су моје колегинице и колеге већ доста тога рекли. Овај предлог закона о изменама и допунама Закона о железници има своје упориште у оквирном експозеу председника Владе Републике Србије, господина Александра Вучића, којег је он поднео народним посланицима у овом високом дому, дому Народне скупштине Републике Србије, 27. априла 2014. године.

Поштовани народни посланици, да не заборавимо, експозе председника Владе Републике Србије, господина Александра Вучића, најсвеобухватнији је, најпрецизнији, најконкретнији, највећи, 52 куцане густо стране и најбољи од свих 72 претходна експозеа председника влада Србије, од времена првог председника Владе модерне Србије Проте Матеје Ненадовића 1805. године до данас.

Поштовани народни посланици, на страници 17. експозеа председника Владе Републике Србије, господина Александра Вучића, пише: „Железнице Србије треба реструктурисати и раздвојити у три целине – путнички превоз, превоз робе и инфраструктура. Превоз робе је профитабилна делатност за коју би били заинтересовани инвеститори и њу треба приватизовати. Путнички саобраћај и инфраструктура били би у државном власништву, али са јасним правилима шта држава субвенционише.“

Тако је то, даме и господо и поштовани грађани Србије, написано у експозеу председника Владе Александра Вучића и ево данас „Железнице Србије“ управо су реконструисане и подељене у три целине и процес се наставља даље. Тако то ради Влада Републике Србије, тако то ради њезин премијер по систему написано-остварено.

Дакле, оно што нису успеле претходне власти ДС бившег режима за 15 година, успело је СНС и овој влади на челу са Александром Вучићем само за једну годину реконструисати ово предузеће.

Један од најважнијих разлога зашто Влада Републике Србије иде на измену и допуну Закона о железници јесте, поред осталог, и делимично усклађивање са директивом Европске заједнице, чији је циљ успостављање јединственог европског железничког простора.

Постоји још један, даме и господо, други веома важан разлог зашто Влада Републике Србије се определила за доношење Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници, а то је неопходност усклађивања наших прописа из области железничког саобраћаја са одговарајућим прописима ЕУ.

Доношењем измена и допуна овог закона о железници оствариће се три циља. Прво, побољшање ефикасности железничког система. Друго, интегрисање железничког система Републике Србије у тржиште транспортних услуга и треће, интегрисање српских железница у железнички систем ЕУ.

Даме и господо народни посланици, бивши режим ДС није знао или није хтео, а биће да је и једно и друго, ићи на реструктуисање овог железничког предузећа, о чему су и данас говорили, што је довело до неусклађености са железничким системом ЕУ. Тиме су довели до тога да нити један инвеститор није желео да улаже у заостали систем неефикасне железнице. Последице су драстичне ДС бившег режима у Железницама Србије, што је довело до заобилажења Коридора 10, као природно најпогоднијег пута из западне Европе за Турску и Блиски исток и скретање токова робе на алтернативне правце кроз Румунију и Бугарску.

Руководство бившег ДС режима уместо реконструисања Железница Србије проводило је јавашлук, корупцију и криминал невиђених размера у Железницама Србије. Ево само неких података, поштовани грађани Србије, поштовани народни посланици, немојте се шокирати када чујете ових неколико података.

Прво, бивше ДС руководство Железница Србије потрошило је 700.000 евра за гориво и одржавање 103 аутомобила, наравно, поштовани грађани, из ваших џепова. Друго, један бивши директор бившег режима Железница Србије за једну годину потрошио је у свом ресторану 10 милиона динара, опет, поштовани грађани, из ваших џепова. Треће, трошкови репрезентације износили су за једну годину 106 милиона динара, плус 20 милиона динара у сопственим просторијама.

Четврто, генерални директор бившег режима Железница Србије потрошио је у иностранству за једну годину 300.000 динара за ручкове, опет из џепова грађана Републике Србије. Пето, на сајамске и друге манифестације потрошио је за једну годину 26 милиона динара, опет из џепова грађана Републике Србије. На поклоне за једну годину потрошено је 26 милиона динара, опет поштовани грађани из ваших џепова.

Седмо, само у 2012. години бивше ДС руководство у Железницама Србије потрошило је за дневнице и службена путовања преко 34 милиона динара, опет поштовани грађани, из ваших џепова.

Осмо, само у 2012. години бивше ДС синдикално руководство Железница Србије потрошила је 50 милиона динара за дневнице у земљи и 94.000 евра за дневнице у иностранству, опет, поштовани грађани, из ваших џепова. И, коначно, председник синдиката Железница Србије за време бившег режима је само за три године, поред плате, потрошио за дневнице, веровали или не, 970.000 динара и 20.000 евра за дневнице у иностранству.

Господо из бившег режима, зато нисте ишли у реконструисање, јер вам је хаос, јавашлук одговарао, у таквим ситуацијама сте ви лично најбоље пролазили. И на концу, уништили сте нашу прошлост, уништили сте нашу садашњост, уништили сте будућност деце наше, а да сте остали на власти још само једну годину, уништили би и наше корене.

Позивам вас, господо народни посланици, да у дану за гласање дате глас за овај закон и за остале законе, поготово позивам вас из слабашне опозиције да и ви дате свој глас, јер ћете макар и на тај начин, макар мало демонстрирати своју приврженост модернизацији Србије, за коју се тако здушно залаже председник Владе Републике Србије господин Александар Вучић, сва Влада Републике Србије, председник Републике, Томислав Николић, већина народних посланика у овом високом дому, а и највећи број грађана Републике Србије. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Народни посланик Милан Петрић није ту.

Народни посланик Благоје Брадић није ту.

Народни посланик Неђо Јовановић није ту.

Реч има народни посланик Бранка Јанковић. Изволите.

БРАНКА ЈАНКОВИЋ: Поштовани председавајући, колеге народни посланици, госпођо министарко са сарадницима, поштовани грађани, говорићу о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници. Укратко ћу изнети неки свој став о предложеним решењима у овом закону.

Познато нам је да је важећи Закон о железници ова Народна скупштина донела 22. маја 2013. године и тада је извршено делимично усклађивање са релевантним прописима ЕУ, све у циљу успостављања јединственог европског подручја.

Свима нам је добро познато да је ЕУ отпочела ту процедуру за уједињење железница земаља ЕУ у јединствени систем, а са циљем успостављања ефикаснијих, јединствених услова овог саобраћаја, без препрека, без дискриминација. Такође, циљ је и да се подстакну приватни оператери на бављење овим послом, а када је повећана конкуренција, свима нам је познато, добија се и на квалитету услуга, како у смислу безбедности, тако и у смислу конкурентније цене производа.

Међутим, у току примене важећег Закона о железници уочени су недостаци тог закона, а пре свега требало га је ускладити са новим пакетима директива ЕУ, а било је потребно и проширити делокруг Дирекције за железнице.

Наравно, циљ ових измена и допуна Закона о железници јесте и његово усклађивање са Законом о безбедности и интероперабилности железнице. Видимо читајући предлог овог закона да су неке одредбе осавремењене, неке су прецизиране, као нпр. део закона који говори о уређивању и коришћењу железничке инфраструктуре, док је посебна пажња посвећена комбинованом превозу, код кога се већи део обавља управо железницом, а напомињем да је у важећем Закону о железници тај део у великој мери занемарен.

Закључићемо, овим предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници у знатној мери се исправљају управо грешке и недоречености важећег закона, које су уочене у периоду његове примене. У том смислу, желим да похвалим и актуелну Владу у целини, на челу са премијером господином Александром Вучићем, као и ресорног министра госпођу Зорану Михајловић и цео њен тим, који ревносно обављају поверене задатке у конкретном смислу, прате примену закона који је предложен и изгласан у овом дому, сумира како позитивне аспекте његове примене, исто тако и недоречености и пропусте које управо на овај начин и треба отклонити.

Предложеним изменама и допунама Закона о железници видимо да су пре свега измештене одредбе о безбедности железничког саобраћаја и то у погледу закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Надаље, овим предлогом измена и допуна Закона о железници на потпунији начин се штите интереси свих учесника у железничком саобраћају, и то управљача инфраструктуре, железничких превозника, као и корисника мреже пруга.

Предложени разлози за доношење овог закона о изменама и допунама Закона о железници по хитном поступку прихватљиви су, јер заиста нико није спреман да уложи у нереформисану, застарело организовану и неефикасну железницу.

Познато нам је свима шта се догодило приликом заобилажења Коридора 10 и скретања токова роба на алтернативне правце кроз Румунију и Бугарску. Нашу железницу можемо дефинисати као затворено и недовољно регулисано тржиште железничких услуга, са непостојањем конкуренције, са све мањим бројем превезених путника, робе, повећаним временом путовања и превоза, са високом зависношћу од буџетских субвенција. Свима нам је добро познато и јасно да садашњу структуру Железница Србије није могуће одржати у дугорочном периоду.

Стога нови прописи које доноси ЕУ, а са којима Србија мора да се усклађује, што је управо и учињено кроз овај закон о изменама и допунама Закона о железници, као и резултати реструктурирања железнице, дају Републици Србији велику шансу да образује ефикасан железнички сектор, а пре свега интеграцију српских железница у железнички систем ЕУ.

Колико је железница у Србији заостала најбоље се види из поређења са ЕУ, где се возови крећу просечном брзином између 200 и 300 километара на сат, док је просечна брзина на домаћим пругама 44 километра на сат. Дакле, само неколико километара брже од првог воза који је саобраћао на тек саграђеној прузи Београд – Ниш у септембру 1884. године. Само трећина пруга је електрифицирана, а на свега 3% деоница возови могу да саобраћају брзином већом од 100 километара на сат. Возни парк је стар 30, па и 60 година, а колосеци руинирани.

Због лошег стања железничке инфраструктуре, у протеклих пет година догодило се око 100 исклизнућа возова, отказано је неколико хиљада полазака, а трајање путовања на великом броју линија због лагане вожње је дуплирано. Недомаћинско и неодговорно понашање у железници деценијама уназад довело је до овако незавидног стања.

Решења која су предложена у овим изменама и допуна Закона о железници утицаће на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, а пре свега, како сам већ поменула, на Дирекцију за железнице, јер њој је дато овлашћење за регулисање тржишта железничких услуга, што је у суштини свеобухватан појам, а значи да ће Дирекција за железнице пратити и анализирати услове конкуренције на тржишту железничких услуга, контролисати независност управљача инфраструктуре, предузимати мере за спречавање нелојалне конкуренције, доносити подзаконска акта и слично.

Уједно, уређеним системом железничког саобраћаја подстаћи ће се интересовање домаћих и страних правних и физичких лица за улагања у домаћи железнички саобраћај, инфраструктуру и превоз железницом. На овај начин може се очекивати појава нових привредних субјеката који ће обављати послове управљања железничком инфраструктуром и превоза у железничком саобраћају и тако ће се створити конкурентност на тржишту.

Након усвајања предложеног закона о изменама и допунама Закона о железници, преостаје да надлежно министарство, као и Дирекција за железницу, донесе подзаконске акте којима ће ближе регулисати поједина законска решења.

У дану за гласање подржаћу, наравно, предложена законска решења. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Пошто на листама посланичких група више нема пријављених за реч, пре закључивања заједничког начелног и јединственог претреса, питам да ли желе реч председници, односно представници посланичких група или још неко ко није искористио своје право из члана 96. Пословника? Реч има народни посланик Јован Марковић. Изволите.

ЈОВАН МАРКОВИЋ: Поштовани председавајући, поштоване колеге посланици, мислим да данашња расправа и поред свих покушаја опозиције, односно мојих колега и мене, да наметнемо теме и да покренемо суштинска питања која су везана за примену овог закона, нису уродила плодом.

Покушали смо да отворимо питање одговорности оних који су само пре годину и по дана усвојили закон који је довео до тога, по вашем признању, да имамо смањен број путника, да имамо смањен број робе, да имамо проблем са вишком радника, да имамо проблем са применом тог закона и да данас предлажете 45 чланова закона који треба да се мењају од 111 који су предложени и да очекујете реформе.

Демократска странка је предложила 20 и нешто амандмана. Ти амандмани су суштински. Они су усмерени у том правцу да се дају предлози који ће унапредити овај закон.

Имајући у виду све оптужбе које смо данас чули поново, а везане за ДС, имајући у виду колико је данас неистина поново изречено у овој скупштинској сали, имајући у виду и незаинтересованост министарке и њених колега за ово што ми говоримо, очекујемо да ће и у дану када будемо анализирали амандмане атмосфера у овој скупштини бити иста.

То говори, господо из СНС, да ви нисте спремни да се суочите са вашим грешкама. То говори о томе да ћете вероватно врло брзо доћи у ситуацију да поново предлажете неке измене закона из ове области. То говори управо о томе да у овом тренутку немате јасну визију и план како ће даље да се овај закон примењује и какве ће рефлексије бити за грађане Србије у примени овог закона. хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Пошто се више нико не јавља за реч, закључујем заједнички начелни и јединствени претрес о предлозима закона из тачака 1, 2, 3, 4. и 5. дневног реда.

Са радом настављамо у уторак у 10.00 часова.

(Седница је прекинута у 15.45 часова.)