РЕПУБЛИКА СРБИЈА **ПРИВРЕМЕНЕ**

НАРОДНА СКУПШТИНА **СТЕНОГРАФСКЕ БЕЛЕШКЕ**

Дванаесто ванредно заседање **(нередиговане и неауторизоване)**

Народне скупштине Републике Србије

У Једанаестом сазиву

(Други дан рада)

01 Број 02-6/156-19

26. јун 2019. године

Б е о г р а д

 (Седница је почела у 10.05 часова. Председава Маја Гојковић, председник Народне скупштине.)

\*

\* \*

 ПРЕДСЕДНИК: Поштоване даме и господо народни посланици, настављамо рад седнице Дванаестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у Једанаестом сазиву.

 На основу службене евиденције о присутности народних посланика¸ констатујем да седници присуствује 87 народних посланика.

 Ради утврђивања броја народних посланика присутних у сали, молим да убаците своје картице у посланичке јединице.

 Констатујем да је применом електронског система за гласање утврђено да је у сали присутно 95 народних посланика, те имамо услове за почетак рада.

 Настављамо рад и прелазимо на начелни претрес о 2. тачки дневног реда – ПРЕДЛОГУ ЗАКОНА О УТВРЂИВАЊУ ЈАВНОГ ИНТЕРЕСА И ПОСЕБНИМ ПОСТУПЦИМА РАДИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТО-ПУТА Е-761 ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ – ПРЕЉИНА

 Сагласно члану 90. став 1. Пословника обавештавам вас да је данас позвана да седници присуствује потпредседница Владе министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, државни секретари у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и помоћник министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

 Примили сте Предлог закона који је поднела Влада и молим посланичке групе уколико то већ нису учиниле да одмах поднесу пријаве за реч са редоследом народних посланика.

 Сагласно члану 157. став 1. Пословника Народне скупштине отварам начелни претрес и питам представницу предлагача проф. др Зорану Михајловић, да ли жели реч?

 Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала.

 Добар дан. Поштована председавајућа, госпођо Гојковић, драги посланици и посланице, драги поштовани грађани и грађанке Србије, Влада Републике Србије је у јуну 2019. године, на својој редовној седници усвојила Предлог закона о утврђивању јавног интереса и посебним питањима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног Коридора. Ми га зовемо Моравски коридор, у ствари коридора Е-761 на деоници Појате – Прељина.

 Верујем и надам се да ћемо данас у начелној расправи имати прилике да о свим члановима односно о самом овом посебном закону расправљамо. Верујем да ћемо грађанима такође омогућити да након тога виде већ средином јула, почетак радова на овом важном Коридору.

 Зашто је важан Моравски коридор?

 Дакле, Република Србија се од 2012, 2014. године па надаље убрзано развија. Кад кажемо убрзано развија то значи да се повезујемо са свим нашим суседима, када говоримо о транспортној инфраструктури, то значи да завршавамо Коридор 10. Дакле, југ је завршен, источни крак ће бити врло брзо.

 Верујем да у току лета, баш онако и како смо најавили, биће пуштена и деоница Коридора 11 ауто-пута, између Обреновца и Прељине. Радимо на обилазници око Београда и започињемо ове године један нови инвестициони циклус у области транспортне инфраструктуре.

 Али, једини ауто-пут који практично повезује централну Србију, дакле не да нас повезује са регионом, јесте, у ствари, овај ауто пут, тзв. Моравски коридор дужине 110 километара између Појата и Прељине.

 Он повезује практично грађане Србије са грађанима Србије, повезује онај део Србије где живи преко пола милиона људи, где постоји преко 20.000 малих и средњих предузећа, где за сада постоји једна индустријска зона, а ми верујемо да може да их буде и више када овај ауто-пут почне да се ради.

 Овај ауто-пут је од огромног значаја управо за привредни развој централне Србије. Некако овај део Србије је деценијама био запостављен. Увек смо имали стратешке интересе и остајемо при томе да се повезујемо са регионом, али је једнако важно да улажемо у путеве на самој територији, унутар саме територије Републике Србије. Зато је овај Коридор, зато је овај ауто-пут важан. Сваки ауто-пут такође значи једну нову слику Србије.

 Сваки ауто-пут значи нова радна места, нове инвестиције. Сваки ауто-пут значи раст БДП. Пола милијарде евра када се улаже у инвестиције даје као резултат један до 1,5 посто раста БДП. Србија је показала да може да гарантује инвестиције у претходних неколико година као и у годинама које су испред нас. Ово такође значи да ће грађани овог дела Србије, посебно дуж ове деонице од Појате до Прељине, Крушевца и Краљева и Трстеника и Ћићевца и Мрчајеваца итд. просто имати могућност да сада могу да се повежу и са другим коридорима.

 Овај коридор, практично овај ауто-пут повезује Коридор 10, дакле који смо завршили и Коридор 11, на којем радимо сада, који нас повезује доле са Црном Гором, односно који нам даје могућност да изађемо на море. Оно што је посебно важно, ово је инвестициони замајац за развој Србије.

 Причаћемо сигурно данас у начелној расправи о новим ауто-путевима које почињемо да радимо ове године. Овај ауто-пут се процењује, уколико почнемо радове у јулу месецу, очекујемо да за две и по године овај ауто-пут буде и завршен.

 Зашто посебан закон, зашто не кроз друге законе? Дакле, посебан закон који је испред вас је у потпуно у складу са Уставом и свим другим законима Републике Србије, али нам омогућава да будемо бржи у реализацији. Нама је потребна и економска, али и административна, бирократска ефикасност, када говоримо о изградњи аутопутева, нарочито када причамо о овом аутопуту који ће повезати централну Србију.

 Дакле, ја нама свима данас желим успешну расправу, причаћемо о појединостима. Волела бих, такође да знате да је ово један захтеван пројекат, ово није само аутопут. Дакле, пуно је коментара било на тему Моравског коридора о цени. Није питање цене, питање шта ми у ствари сада радимо? Аутопут се гради, поред аутопута регулише се потпуно Морава и све њене притоке и прави се телекомуникациони Коридор. Практично, три пројекта се налазе у овом једном пројекту Моравског коридора.

 За информацију, можда прву, 76 мостова или, на пример 68 километара ће бити хидротехнички радови. Дакле, ово је један озбиљан инжењерски пројекат који је пред свима нама и због тога се надам, не само доброј расправи, него томе да ћемо успети да објаснимо зашто је ово толико важно за нашу земљу да би се она даље развијала. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем, потпредседници Владе.

 Да ли известиоци надлежних одбора, желе реч? Не, хвала.

 Прелазимо на овлашћене представнике.

 Да ли неко жели реч, од овлашћених представника посланичких група?

 Славица Живковић. Изволите.

 СЛАВИЦА ЖИВКОВИЋ: Поштована госпођо министарка, поштовани народни посланици.

 Пред нама се данас налази Предлог закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима, ради реализације пројекта изградње инфраструктурног Коридора аутопута Е-761, деонице Појате – Прељина или пројекат како га ми зовемо Моравски коридор, у оквиру кога је предвиђена изградња ове значајне деонице аутопута, са регулацијом река, изградњом телекомуникационе инфраструктуре дуж коридора аутопута. С тога, ово јесте пројекат од изузетног значаја за Републику Србију.

 Моравски коридор, тј. деоница Појате – Прељина, је од изузетног стратешког значаја за Републику Србију, како за повезивање и већу мобилност унутар Републике Србије, тако и због регионалног значаја.

 Стратешки значај пројекта се огледа у повећању доступности општинским центрима, привредним зонама и туристичким дестинацијама. Будући аутопут биће изграђен делом на постојећој траси, а делом измештен од државног пута првог реда М5 и повезиваће сва већа насељена места у региону Ћићевац, Сталаћ, Крушевац, Трстеник, Врњачка Бања, Краљево и Чачак.

 На овом подручју живи око 500 хиљада становника, послује преко 21 хиљада малих и средњих предузећа и предузетника, формирано је 10 пословних и једна слободна зона. У овом делу Републике Србије налази се шест планина, око 20 манастира и 10 популарних дестинација бањског туризма.

 Изградњом трасе овог дела аутопута, значајно ће се подићи ниво и унапредити постојећи потенцијали када говоримо о туристичкој понуди. Такође се, отварају нове шансе за изградњу пратећих туристичких објеката, индустријских, а самим тим ће се и индивидуална стамбена градња повећати у овом делу Србије.

 По последњим показатељима, према подацима прикупљених у првом кварталу 2019. године, вредност изведених радова на територији Републике Србије порасла је за 17,6%. Вредност изведених радова у првом кварталу 2019. године је значајно повећан у региону Шумадије, Западне Србије и највећа је у том делу и износи око 38,8%, затим у београдском региону 14,6% и региону Војводине око 11,4%. Док је у региону јужне и источне Србије забележен мањи пад и ту се креће неки проценат од седам до осам у сталним ценама израженим.

 Изградњом телекомуникационе магистрале, која прати трасу ове саобраћајнице, обезбеђују се услови за пружање најквалитетнијих телекомуникационих сервиса, како у самом појасу аутопута, тако и у свим поменутим местима, која гравитирају саобраћаном коридору.

 Планирање изградње овог Коридора почело је још 2010. године, тако да је у току 2011. године, јавно предузеће "Путеви Србије" уговорило изградњу пројектне документације за деоницу аутопута Појате - Прељина.

 Међутим, након великих поплава које су се догодиле 2014. године, ступили су на снагу нови прописи и нови стандарди, па је у вези са овим пројектом било неопходно применити све најновије стандарде у области водо заштите и изменити првобитну трасу ауто-пута и предвидети додатне мере за заштиту будућег ауто-пута који пролази кроз плавно подручје Западне Мораве и њених притока, што је заиста био један компликован задатак и врло захтеван.

 Треба имати у виду да после мајских поплава 2014. године, измењени хидролошки услови што је наметнуло и потребу измену планске и техничке документације, а то даље доводи и условну измену постојећих планова тог подручја, првенствено просторних. Измена просторних планова је иницирала измену претходне завршене пројектне документације и тако у круг.

 Све су ово били разлози да се на квалитетан и свеобухватан начин приступи реализацији овог пројекта, те је због тога 09. фебруара 2017. године, Влада донела одлуку о образовању радне групе за реализацију пројекта Моравски коридор.

 Радна група је покренула низ активности, првенствено везаних за ревизију претходно урађених пројеката и просторног плана, породично посебно, посебне намене и инфраструктурног коридора и недостајаће пројектне документације за средњу деоницу Крушевац - Адоња.

 Паралелно са тим, неопходно је било надлежном министарству републичком дирекцијом за воде, јавно предузеће "Србија воде", институтом "Јарослав Черни", а све у циљу оптималне изградње, како самог ауто-пута, тако истовремено и трајног решавања водо заштита слива Западне Мораве.

 Јасно се уочава да се ради о изузетно комплексном и захтевном пројекту у смислу планирања, припреме и техничке документације, финансирања, као и саме реализације. Доношењем оваквог закона ће допринети завршетку припреме и реализације пројеката на најефикаснији и најбржи начин, што ће као исход имати алокацију користи за локално становништво, локалну привреду и бржи развој транспортне мреже Републике Србије у најкраћем року.

 За реализацију овог пројекта, а имајући у виду висине инвестиције која треба да покрије изградњу ауто-пута, регулацију реке, изградњу телекомуникационог коридора дуж ауто-пута, потребно је паралелно преговарати са неколико банака о условима за закључење уговора о кредиту.

 С тим у визи, у буџету Републике Србије за 2019. годину, планирано је кредитно задужење код страних инвестиционих корпорација и фондова на износ од 800 милиона евра.

 Од посебног је значаја да се додела уговора једног или више за целокупан обим радова на пројекту, на основу директног одабира стратешког партнера, вршења начина који гарантује правну сигурност.

 Овај закон предвиђа да ће се посебним уговором закључити између Републике Србије и јавног предузећа "Путеви Србије" и стратешког партнера. На такав начин ће се регулисати и динамика извођења радова, која ће бити основ за праћење учинка, промена које ће се овим законом предлагати.

 Постојање оваквог закона и додела пројеката у складу са међународно признатим правним нормама пружа Републици Србији могућности за приступ међународног финансирања. То ће дати Републици Србији могућност да на међународном финансијском тржишту у целости обезбеди средства неопходна за финансирање о успешну реализацију пројекта.

 Од оваквог приступа финансирање ће у корист имати будући инфраструктурне пројекте у Републици Србији, увођењем приступа финансијским изворима, који обезбеђују разне међународне признате организације.

 Резултати непосредног утицаја предложених промена на јавне приходе ће бити видљиви на средњи рок, јер ће сама изградња и повећан број грађевинских активности на овом подручју имати позитиван утицај на јавне приходе кроз уплату пореза са финансијске трансакције, која ће се одвијати током изградње Коридора, ангажовањем локалних фирми у току изградње, већим присуством грађевинске оперативе која повећава степен коришћења услуга и трговине у локалним самоуправама у којима се одвијају радови, коришћење капацитета за смештај радне снаге и друго.

 Посебан позитиван утицај може се очекивати кроз стварање услова за повећање БДП, чиме се остварују позитивни ефекти на грађане и привредна друштва у Републици Србији.

 Од стратешког партнер, како закон предвиђа, захтеваће се да развије опције паметних инфраструктурних решења за Републику Србију, уз испоруку највише вредности путем раног укључивања извођача радова, што ће омогућити ефикасну и брзу реализацију пројекта, инкорпорацију телекомуникационе инфраструктуре и додатну вредност за локалне заједнице поклањањем посебне пажње контроли поплава.

 Примена међународних стандарда је једно од решења предложено Предлогом закона. Очекује се да ће целокупно становништво региона које покрива Моравски коридор, на овом подручју живи око 500 хиљада становника, имати вишеструке користи које се огледају у смислу новог запошљавања, побољшања приступа и повезивања делова Републике Србије са међународним саобраћајним коридором 10 и 11, али и повећање укупног стандарда живота кроз локални економски развој.

 Чланом 2. овог закона предвиђено је да приликом реализације изградње Моравског коридора биће коришћени домаћи материјали и опрема и ангажовани домаћи извођачи који ће бити одређени уговором о пројектовању и извођењу радова закљученим у складу са одредбама овог закона.

 Као неко ко долази из грађевинске индустрије морам посебно да нагласим овај члан и изразим своје задовољство напорима Владе и Министарства грађевинарства да овим законом даје могућност додатног упошљавања домаћих произвођача грађевинског материјала и домаће грађевинске оперативе.

 Када говорим о упослености не могу а да се не осврнем на године које су биле изузетно тешке за српско грађевинарство. Почетком циклуса приватизација дошло је до распада грађевинске оперативе Србије и преживеле су само фирме које су имале уговорене радове у иностранству, јер је наша земља у том периоду, нажалост, било једно потпуно одсуство инвестиција, што је индустрију грађевинског материјала довело у врло тежак положај.

 Радило се са трећином капацитета како би се очувала привредна активност и тако мала производња није се могла пласирати на домаће тржиште због недостатка инвестиција. Седамдесет процената и од тадашње производње се извозило у земље окружења, што је додатно ослабило произвођаче грађевинског материјала, јер се мање градило у Србији.

 Захваљујући једном великом инвестиционом циклусу од 2016, 2017, 2018. године, ми данас имамо грађевинарство које је поново у пуном замаху, јер 24% је учешће грађевинског материјала и грађевинарства у овом тренутку у званичном обрачуну БДП, што је највеће учешће било које индустрије у порасту БДП.

 Грађевинска индустрија везује за себе преко 50 индустријских грана. Она је локомотива развоја свих ресурса које Србија има. Има велики потенцијал за извоз, да остварује велики нето девизни прилив.

 Такође, желим да напоменем да грађевинска индустрија, поред пољопривредне, може масовно да упосли становништво свих старосних структура, наравно, кроз обезбеђење системе преквалификације и других програма који, уколико се овакав тренд настави, имају шансе да се реализују.

 Овако велики инвестициони циклус, који ова Влада започела, је шанса за домаћу грађевинску оперативу која је у претходном периоду била бачена на колена и сада је прилика да поново то стане на ноге и буде прави партнер како на домаћем, тако и на иностраном тржишту.

 У блиској будућности отварају се нове шансе за грађевинску оперативу у иностранству, а за то су нам потребни референтни послови у земљи који су од изузетног значаја због референци за домаћу грађевинску оперативу.

 Потреба стварања гарантног фонда као гаранције за уговорене радове грађевинској оперативи и организован наступ српске грађевинске оперативе на иностраном тржишту су пут којим српско грађевинарство треба да иде.

 Дуго радим у грађевинарству, па се сећам и неких времена када смо све ово имали. Стога се јако радујем када видим закон који повећава шансе домаћим произвођачима и домаћим извођачима.

 Верујем да ће приликом расподеле посла, када говоримо о Моравском коридору, а опет се позивајући на члан 2. овог закона, домаћим извођачима бити поверени послови у највећој могућој мери у односу на стране извођаче колико то претходно договорени услови буду дозвољавали.

 Зашто мислим да је то потребно и да је то посебно важно? Домаћи извођачи и домаћи произвођачи грађевинског материјала плаћају порез и пуне буџет државе. Имају могућност да, захваљујући пословима које су им поверени, стекну лиценце које су од пресудног значаја за конкурентност на домаћем, а посебно иностраном тржишту. То је једини пут који ће оснажити домаћу грађевинску индустрију и драго ми је да је препознато и да се у овом закону на томе инсистира.

 Радим у грађевинарству 25 година, сада у индустрији грађевинског материјала и јако волим своју грађевину и моју индустрију за коју радим.

 Веома ми је важан положај, као и све мере које доприносе унапређењу домаћег грађевинарства. Стога ћу заједно са својим колегама из СДПС у дану за гласање подржати закон који је данас на дневном реду. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колегинице Живковић.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на вашем мишљењу не само за овај посебан закон, него за све оно што Влада Републике Србије ради у области инфраструктуре, нарочито транспортне инфраструктуре.

 Једна ствар је заиста важна и она нам омогућава у ствари да можемо данас да причамо о новим инфраструктурним пројектима, о новим аутопутевима, о новом инвестиционом циклусу. То јесте, пре свега, један стабилан буџет, а с друге стране, многе реформе су спроведене.

 Област грађевинарства је област у којој је, рецимо, раст издатих грађевинских дозвола 2018. године, у односу на неку базну 2014. годину, преко 60%. дакле, из године у годину расту издате грађевинске дозволе, што говори и што можемо чак и голим оком да видимо. Дакле, Србија јесте градилиште.

 С друге стране, довољно смо стабилни, што је такође јако важно, да можемо да гарантујемо велике инвестиције. Ово је велика инвестиција и не само ова, него и све инвестиције у области инфраструктуре. То је неколико аутопутева које почињемо да градимо у 2019. години.

 Оно што мислим да је такође јако важно када се помиње Моравски коридор, то је посебан закон када смо размишљали о томе да ли је… Прво, то није новина у Републици Србији да имамо посебне законе за одређене инфраструктурне пројекте. Друго, ово нам заиста омогућава да будемо много бржи и ефикаснији у реализацији.

 Из овог сада, са ове сада позиције и из овог искуства мислим да је велика штета што нисмо, односно да смо имали посебан закон, рецимо, о изградњи Коридора 10, ја сам потпуно сигурна да би он био завршен много пре и не би имали овакве проблеме какве имамо.

 Дан данас, иако је завршен Коридор 10 – Југ, дакле, ми се бавимо експропријацијом неких делова на Коридору 10. Дакле, овај посебан закон је ту да нам помогне да будемо посебно ефикасни управо у области, пре свега, експропријације и да све оно што нам дозвољава Устав искористимо управо у том смеру.

 Иначе, грађевинарство, између осталог, пошто знам да радите у области грађевинарства и да вам је веома стало, област грађевинарства је у БДП повећала своје учешће. Дакле, 2014. године то је било 3,5%, а завршетак 2018. године је било 4,8%. Ми очекујемо ове године бар 5,5% да буде удео грађевинарства у БДП, а то је у ствари све ово – нова места, потрошња грађевинског материјала, цемента и свега оног другог. Зато порука грађанима Србије да овде има простора да се ради, да инвеститори долазе и да људи, пре свега, остану да живе у нашој земљи, јер све што радимо, радимо, пре свега, због тога. Хвала вам на коментарима.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, потпредседнице Владе.

 Реч има народни посланик Владимир Ђурић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ЂУРИЋ: Хвала, председавајући.

 Поштована госпођо министарка, колеге посланици и грађани Србије, данас имамо на дневном реду посебан закон којим се регулише изградња тзв. Моравског коридора, о којем постоји један дужи историјат.

 Укратко, децембра 2012. године Верица Калановић, тадашња министарка регионалног развоја и локалне самоуправе, изјављује да ће кинеска банка дати кредит за финансирање ових 110 километара аутопута који спаја коридоре 10 и 11 по цени од 4,7 милиона евра по километру, дакле, то је око 500 милиона евра, и да ће пројекат реализовати „China Road and Bridge Construction Company“ уз, тада је речено, 45% укључености домаћих извођача. То је децембар 2012. године.

 Јуна 2017. године, пре две године, министарка, госпођа Михајловић, изјављује да ће изградња Моравског коридора почети 2018. године и да се разговори већ воде са америчком компанијом „Бехтел“ и да је тендер за пројектовање већ расписан.

 Нешто више од година дана касније, јула 2018. године, радови још увек нису почели, а председник Александар Вучић поново најављује њихов брз почетак.

 Октобра 2018. године, потписује се Меморандум са америчким „Бехтелом“ и објављује да је процењена вредност пројекта скочила на 800 милиона ева, колико је у том Меморандуму наведено, полазећи од постојеће документације и јавност тада сазнаје да ни то није коначна вредност него да се чека пројекат документације за најтежу деоницу Крушевац-Адрани и Меморандум, наводно, тек подразумева заједничко пројектовање, јер се претходни пројекти мењају због измештање трасе због поплава из 2014. године и свих пратећих последица тих поплава.

 Коначно, посебан закон за Моравски коридор је данас пред посланицима у ситуацији која је већ потписан Меморандум са компанијом која је већ виђена за стратешког партнера, иако предложени закон прописује некакве критеријуме и некакву радну групу за избор партнера. Е сада, ако се то већ све зна онда би и основно било и питати чему онда посебан закон у Скупштини и да ли је то заправо само да се озакони накнадно оно што је великим делом већ договорено?

 Е сад, већ самим чланом 1. овог својеврсног посебног пројектног закона који се доноси ради реализације једног конкретног пројекта Моравског коридора, види се да се њиме уводи један посебан правни режим који у релевантним областима има за циљ да ствари регулише на посебан начин.

 Дакле, предмет закона су начини спровођења експропријације, обезбеђивање финансирања пројекта, царински и порески режими на пројекту. Уводи се начело хитности у поступању државних органа, који су дужни издати све потребне папире без одлагања. Не кажем да је нужно све од овога лоше, напротив. Ефикасност у пројектима је наравно потпуно прихватљив циљ.

 Дакле, имамо једну општу посебност и ванредност у овом посебном закону који каже да ће се Закон о експропријацији примењивати само ако није у супротности са овим ад хок посебним законом који на посебан начин регулише и сам поступак експропријације и рокове у њему, као што су питање коме се подносе жалбе, у којим роковима и у којим роковима се те жалбе решавају и слична питања, иако имамо и Закон о експропријацији, Закон о општем управном поступку, као опште законе који би ову проблематику регулисали на један опште прихватљив начин.

 Образложење зашто општи Закони о експропријацији и општем управном поступку нису добри, па морамо имати овај посебан закон је на неки начин незадовољавајуће и пробаћу да објасним који су разлози за такав став.

 Опште образложење да се ствари желе убрзати ми је недовољно, поготово што је чланом 6. закона предвиђен рок од чак три године за подношење предлога за експропријацију, три године. Важење решења о привременом заузимању прописује се у трајању од пет година и ти рокови доводе, на неки начин, у питање изјаву министарске да ће Моравски коридор бити започет на лето, лето које је већ почело пре неки дан, а окончан за две и по године, што би наравно сви као добронамерни желели и поздравили да тај ауто-пут буде завршен што пре.

 Сад, даље, експропријација је према информацијама из медија од краја априла ове године већ почела. На пример, у Крушевцу, медији су тада известили да је око тридесет решења већ потписано, да су грађани тим решењима задовољни, што је добро и најављено је да је припремљено неких 2100 решења о експропријацији која се, рекао бих, онда доносе по постојећим општим законима. Дакле, без посебног Закона о експропријацији који је предвиђен овим посебним законом који у Скупштини тек треба да буде усвојен.

 Ту експропријацију по Крушевцу спроводе, колико су медији известили, Коридори Србије и локална администрација већ их хвали ефикасношћу и чињеницом да су задовољни грађани, да су грађани задовољни добијеним решењима.

 С тога остаје нејасно у образложењу Предлога закона зашто су онда постојећи закони камен спотицања и успоравања, па је с тога потребно донети овај посебан закон, при чему ја не желим унапред да спорим потребу овог посебног закона. Само мислим да су ово ствари које би требало разјаснити.

 Аргумент да се посебним законом доноси правна сигурност ми је онда такође упитан и желео бих да се појасни, јер чињеница да је експропријација у Крушевцу отпочела пре усвајања овог посебног закона, доводи у питање и намеру да се онда овим посебним законом уведе правна сигурност и да се обезбеди једнакост за све грађане, без дискриминације, што је прокламовани и циљ који је наведен у образложењу Предлога овог посебног закона. Онда је основано питати хоћемо ли имати део експропријације по редовним, а део експропријације по овом посебном законском режиму? Дакле, правна сигурност подразумева једнакост за све и чини ми се да се то сад некако доводи у питање.

 Закон о експропријацији, на пример, у члану 35. прописује да није дозвољена предаја у посед предмета експропријације кориснику експропријације пре правоснажности решења о накнади или пре постизања споразума о накнади, осим у случају хитности по решењу Министарства финансија.

 Дакле, коначно утврђивање правичне накнаде је окидач за улазак инвеститора у експроприсану имовину. Овде сада, са друге стране, овим посебним законом о Моравском коридору, прописује се да жалба против решења о експропријацији не одлаже издавање грађевинске дозволе, а да инвеститор има право да извођаче уведе у експроприсану имовину у року од седам дана од дана доставе решења о експропријацији странкама у поступку.

 Дакле, овакве одредбе бојим се да могу створити и проблем и власницима имовине која је предмет експропријације и извиђачима радова и инвеститорима из угла неприкосновености приватне имовине, не би смело бити говора о грађевинској дозволи или увођењу извођача у експроприсану имовину, све док правична накнада њеном власнику није коначно утврђена. Најбоље би било да је и исплаћена.

 Када са више закона регулишете на различите начине једна те иста правна питања и једне те исте поступке, али са различитим роковима и различитим начином спровођења, онда заправо уводите правну несигурност. Зато ад хок донети закони, бојим се, да нису увек идеално решење јер нарушавају, потенцијално нарушавају целовитост и конзистентност правног система.

 Аргумент да ће управо посебан закон омогућити да се уз изградњу пута изгради и телекомуникациона траса и телекомуникациона инфраструктура је такође нејасан, зато што посебан Закон о телекомуникационој инфраструктури не говори ништа, па је онда нејасно зашто је баш због телекомуникационе инфраструктуре био потребан посебан закон, а постојећи закони недовољни.

 Аргумент да се уз посебан закон лакше и повољније добија међународно финансирање је логичан и прихватљив. Ја могу да разумем да на неки начин имамо један законски „one stop shop“ који регулише све и сва правна питања у пројекту и да је можда то онда тако лакше представити потенцијалним финансијерима, али опет кажем није нужно и није ни потребно и није ни добро можда да се посебним законом другачије регулишу ствари у односу на начин на који су оне регулисане општим законом.

 Дакле, овде говоримо о томе да је довољно само агрегирати различита решења из различитих закона, на исти начин их прописати у посебном закону и агрегирати на једном месту.

 Аргумент да се посебан закон доноси ради трансфера знања и технологија од стране стратешког партнера и посебних техничких решења у погледу инкорпорације телекомуникационе инфраструктуре и контроле поплава ми је такође упитан, јер ништа, опет ништа од тога у овом посебном закону није експлицитно прописано као обавеза, већ тек треба да се нађе у документацији, а да ли ће, видећемо касније.

 Отприлике као и зелени кровови на тржним центрима у великим урбаним срединама, које инвеститори обећавају у фази пројектовања и добијања документације и отпочињања радова, а на крају када се изврши примопредаја тих зелених кровова на тржним центрима нема, има кровова који прокишњавају.

 Чак ми мало и комично делује у образложењу када се, има тамо једно питање, каже – да ли посебни закони постоје код пројеката у домаћој међународној пракси и онда се као пример наводи „Јужни ток“? Ја не бих стварно „Јужни ток“ наводио као позитиван пример за било шта, пошто то ми је овако симбол заблуда и не бих, дали смо 30 милиона евра на обећање и основали пројектну компанију, једини смо који смо основали у иностранству у Швајцарској, успут смо и НИС продали испод цене зарад „Јужног тока“ од кога нема ништа итд. Тако да, не бих то наводио као позитиван пример.

 Не тврдим нужно да посебан закон није потребан и не тврдим нужно да се неће десити трансфер знања и технологија од стране стратешког партнера ка домаћој грађевинској индустрији, само образложење да се посебан закон доноси баш ради тога ми није логичан из наведених разлога.

 O томе колико ће овај пројекат донети посла домаћим компанијама закон такође не говори ништа прецизно и не даје гаранције, већ каже да ће то бити уређено уговором о пројектовању и извођењу радова, који ће по овом закону бити закључен, па је онда додатно упитно и колико ће домаћа грађевинска индустрија профитирати од тога.

 Овим посебним законом о изградњи Моравског коридора предвиђа се и суспензија редовних поступака јавних набавки, јер се прописује да избор стратешког партнера за реализацију пројекта врши Влада на предлог радне групе образоване од стране те исте Владе. Та радна група стратешког партнера бираће по критеријумима које ће подзаконским актом опет донети та иста Влада. Дакле, све је у кругу Владе и овакве одредбе су потенцијално коруптивне и Владу стављају у сукоб интереса.

 Влада, дакле, дефинише критеријуме избора стратешког партнера, Влада формира радну групу која по тим критеријумима Влади предлаже стратешког партнера и Влада онда по том предлогу одлучује, бира стратешког партнера и Влада опет са њим закључује уговор.

 Експлицитно се законом прописује да приликом избора стратешког партнера и закључења уговора о пројектовању и изградњи Моравског коридора, као и приликом избора надзорног органа, прописи из области јавних набавки неће бити примењивани. Дакле, преко 800 милиона евра јавног новца биће потрошено без јавних набавки. И, Влада ће, наравно, сама себе и надзирати у спровођењу овог посебног закона.

 У јавности се већ спомиње стратешки партнер, приватна компанија„Бехтел“, америчка, која је неспорно огромна компанија, глобалног калибра, има преко 26 милијарди долара прихода и преко 55.000 запослених. Министарка о овој компанији говори на начин као да заправо они нама чине услугу, доносећи нам знање и технологију, као да су они нама купац, а не ми њима. Како да вам кажем, стратешки партнер је ипак само испоручилац услуге за наш новац. Ми смо овде господин купац.

 Ове овако прописане одредбе које у себи носе заобилажење јавних набавки и конфликт интереса извршне власти, који је и индикатор ризика корупције, посебно брину ако се има у виду један текст који сам пронашао из априла 2017. године, објавио га је британски дневни лист „Телеграф“ у којем компанију „Бехтел“ повезује са афером изградње петрохемијских постројења у Абу Дабију, где „Телеграф“ преноси да је „Бехтел“ компанија користила услуге извесне „Ал Бадие“ групе да добије овај 600 милиона долара вредан посао. Та „Ал Бадие“ група признала је на британском суду да је вршила недозвољена плаћања како би обезбедила посао компанијама које су кршиле британске прописе о корупцији.

 Додатно, на Апелационом суду у Великој Британији изнето је и да је „Бехтел“ био упознат са аранжманима који су подразумевали исплате новца двојици саудијских принчева у вези са уговорима за изградњу метро система у Ријаду у Саудијској Арабији, а та проблематика је иначе испливала у јавност поводом спора два принца око наследства.

 Компанија „Бехтел“ је, наравно, све ово негирала, али ипак остаје сумња да се посебан закон пише да би се посебним правним режимима створили посебни услови за нечије посебне интересе, који нису нужно и у најбољем јавном интересу.

 Коначно, оно што највише брине и представља највећи проблем у српским инфраструктурним пројектима је реализација и управљање пројектима. Тако можемо узети пример Коридора 10 и деонице Српска кућа-Левосоје, где је констатовано да је чак 30 пута вршено препројектовање ове деонице у току изградње и да све те измене нису биле ни покривене грађевинским дозволама, последично су пробијани рокови, а вредност радова увећавана 1,2 милијарде.

 Нашао сам информације, слично је, наравно, и са Грделичком клисуром, која је јавности позната због оног обрушавања потпорног зида. Пројекат је наводно у ходу мењан 11 пута, мењао га је чак и сам извођач, без одобрења инвеститора надзорног органа итд.

 Дешава се да извођачи на терену наилазе на непредвиђене ситуације. У Гределици су наилазили на оптичке каблове, неусклађеност стања на терену са нултим стањем истраживања, непредвиђене геотехничке услове итд. Све те непредвиђене ситуације намећу измене пројеката, повећање вредности радова и пробијање рокова. Пробијени рокови одлажу повлачење новца из кредита. То опет повлачи са собом плаћање пенала и финансијерима, а извођачи онда траже накнаду штете.

 Нашао сам у медијима информацију да смо за обрушавање брда у Грделици у проблему јер нам извођач тражи од државе 14,8 милиона одштете за кашњења за која сматрају да они нису одговорни, да смо за тунел Предејане као држава извођачу платили 2,8 милиона евра одштете.

 Онда се мора поставити питање – ко је одговаран за додатне трошкове и одштете на деоницама на којима су пробијани рокови, на којима су препројектовани радови на којима се ти радови изводе по мењаним пројектима без грађевинске дозволе итд?

 Значи, деоница Српска кућа-Левосоје, ту је надзорни орган Коридори Србије. Дакле, Скупштина ЈП Коридори Србије, између осталог, надлежна је да усваја извештаје о изградњи путне деонице, доноси одлуку о предаји путне деонице надлежном органу. Скупштина тог друштва надлежна је, исто тако, и да надзире рад директора и да усваја извештаје тог директора. Дакле, Скупштина Коридора Србије надзире рад директора предузећа који је надзорни орган на деоници на којој имамо 1,2 милијарде динара непредвиђених трошкова изградње аутопута, пробијених рокова итд. Ко именује ту скупштину? Њих петоро, надлежно министарство.

 Дакле, имамо стално један круг пребацивања одговорности на релацији пројектант – извођач – надзорни орган – инвеститор. Међутим, када погледате овако кроз оснивачка акта надзорног органа, ви видите да тај један круг одговорности се заправо распетља у један јасан ланац одговорности, где се ултимативно одговорност завршава у вашем Министарству.

 Оно што желим да кажем је да се овде мора озбиљније порадити на начину на који се пројекти воде и како се њима управља. Знам да је гомила институција уплетена у систем реализације пројекта. Ви не можете бити одговорни за неажурност катастара у локалним самоуправама, за то да неко наиђе на оптичке каблове које је Бог зна ко тамо када поставио, па тек извођач кад забоде багером налети на њих. И грађани знају, у градским срединама багер забоде кашику у бетон, пробије цев која се налази тамо где по пројектној документацији није требала бити.

 За такве ствари је одговоран неко други, али ултимативно коначна одговорност је на вама.

 Иначе, циљеви које овај пројекат прокламује: боља приступачност, повезаност делова Србије, временске и економске уштеде, боља регионална повезаност, већи транзитни саобраћај, привредни и туристички развој општина, телекомуникациона инфраструктура, па и повећање вредности националног телекомуникационог оператера, бољу заштиту од поплава. Наравно, против таквих циљева само злонамеран човек може бити.

 Али, коначно, ове циљеве треба остварити на економски што ефективнији и ефикаснији начин, а управљање пројектима и управљање јавним предузећима ангажованих на тим пројектима наравно је већином у надлежности страначких кадрова странака владајуће коалиције. Због тога је одговорност за пробијене рокове, за увећану вредност радова, за пенале извођачима, за пенале финансијерима за неповлачење средстава потпуно јасно ко ту одговорност треба да сноси, па макар она била само политичка.

 Последично, према истраживању Светског економског форума ми смо 100. на листи квалитета путева, у региону претпоследњи, по овој табели од земаља у региону само је БиХ иза нас.

 За крај, мапа коју сте нам дали, за мој појам зелене трасе су трасе које су у плану. Нажалост, у Војводини је зелених траса мало. Желео бих од вас да добијем прецизну информацију око фрушкогорског коридора, јер Фрушка Гора је вероватно редак пример националног парка кроз који пролази међународни транзитни теретни саобраћај. Интересује ме информација када ће бити почети радови на изградњи коридора кроз Фрушку Гору? Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Мислим да постоји доста информација, чини ми се само на бази информација из медија са којима сте сада овде и због тога ћу ја, због грађана Србије, али и због вас, да појасним. Један део вашег мишљења ми се чини да није баш онакав какав реално јесте, везано како за закон, тако исто и за ове друге ствари које сте помињали.

 Када говоримо о закону и о томе зашто посебан закон, само је један једини разлог, управо онако како је Влада Републике Србије навела у свом објашњењу, односно образложењу овог посебног закона, а то је да будемо бржи и ефикаснији у реализацији.

 Када говоримо о експропријацији, која де факто и јесте проблем свуда и на сваком коридору и која је и дан данас, понављам још једном, проблем и на Коридору 10 југу, иако смо га завршили, дакле, наш интерес је био да не морамо да чекамо и да будемо бржи.

 Када помињете како је почело у Крушевцу, ја ћу вам рећи да само у Крушевцу има неколико хиљада катастарских парцела и да ће генерално дуж целог овог коридора бити десетине хиљада катастарских парцела које ће проћи процес експропријације. Дакле, ми не можемо дозволити да изгубимо месеце и године због тога што у неком делу можемо да имамо проблеме.

 С друге стране, закони су нам такође омогућили да можемо фазно да радимо. Такође, под три, ми нећемо почети радове нигде где апсолутно све није припремљено што је потребно да буде припремљено да би одређена деоница или део деонице могао да се ради, што је такође велика разлика у односу на неке претходне периоде.

 Када помињете пројектно-техничку документацију, плански основ и године неке уназад, рећи ћу вам, 2010. године јесте почело прављење, односно дефинисање, односно прављење пројектно-техничке документације, мислим, од неког института али оно није било завршено. Зашто све ово оволико траје? Зато што ми један део поправљамо, с друге стране мењали смо потпуно трасу управо због поплава.

 Такође, овај закон, понављам још једанпут, није само изградња аутопута, и то је онај један део јако важан, то јесте регулација Мораве, то јесте регулација свих притока, то су потпуно промењена законска решења након 2014. године, што је добро зашто смо их променили, а с друге стране нам намеће ситуацију да морамо да правимо, односно да мењамо пројектно-техничку документацију.

 Када помињете о томе да ли ће бити трансфер знања итд. и нових технологија, то је један од фактора. Ми се трудимо да сви нови уговори које потписујемо, сви нови пројекти на којима радимо, од свих извођача и инвеститора, дакле, просто научимо нешто и да наше грађевинске компаније имају могућност не само да раде, него да заиста примењују неке нове технологије. Ствари се брзо мењају. Морам да признам да наша грађевинска индустрија, није јој лако, покушава да ухвати корак са светом, а начин да ухвати тај корак са светом јесте управо да има оне од којих ће такође и да учи.

 Оно што мислим да је једнако важно код експропријације, да не би било забуне за све људе који то слушају, дакле, оно што је сасвим сигурно и што се ничим не мења, то је да ће власник непокретности имати право, односно има накнаду која је у висини тржишне вредности непокретности. Ништа се ту не мења, али ми хоћемо заиста убрзати цео процес. Све што је предложено законима примениће се, али се неће заустављати процес у реализацији великог пројекта, што се нама често дешава.

 Мени је јако драго што сте поменули баш деоницу Српска кућа – Левосоје на Коридору 10, зато што је ту управо проблем Јужне Мораве. Ми смо имали ситуацију, 2014. године неко од извођача, више се и не сећам који су били извођачи из неких претходних година, претходних Влада које су закључивале уговоре, није радио свој посао, ми смо тај уговор раскинули. Влада Републике Србије је обезбедила новац у буџету, расписали смо јавни позив, добили конзорцијум српских извођача и они су морали потпуно да мењају пројектно-техничку документацију због нерегулисања Јужне Мораве.

 Имате сличну ситуацију сада у Моравском коридору. Дакле, не може само аутопут, мора регулација Мораве, као и код, рецимо, Српске куће – Левосоје. Ко је генерално крив за Коридор 10 и силна и силна препројектовања и све оно што смо живели 20 година када говоримо о Коридору 10? Па, они који су закључивали уговоре и нема ту шта, то је просто тако.

 Дакле, Коридор 10 би био много раније завршен да се повело рачуна о томе, прво, да се не узимају кредити пре него што се има пројектно-техничка документација и плански основ, као што је била било каква прича око Моравског коридора, а није било планског основа. Уредба о планском основу дата је тек 2013. године. Дакле, просто, политичари разноразни су излазили и причали како ће радити, не знам, Моравски коридор, Коридор 10, Коридор 11 итд. Сећамо их се, а суштински и реално нису ништа радили, осим што се држава у то време задуживала и узимала стотине и стотине милиона евра од разноразних институција, а да је реализација била апсолутна нула.

 То је разлика, дакле, коју ми хоћемо да избегнемо, не само за Моравски коридор, него и за било који други аутопут који почињемо да радимо. Ми смо, рецимо, примера ради, почели изградњу деонице Прељина–Пожега, која је иначе веома захтевна и тешка деоница, али док нисмо завршили све претходне радње ми нисмо започели изградњу те деонице, јер је наук који имамо и управо са Коридора 10, али и са Коридора 11 да морамо да поведемо рачуна о свим припремним радњама, пре него што до тога, до саме изградње дође.

 О Коридору 10 ће бити сигурно још приче. Ми ћемо када се заврши источни крак, као што смо и рекли, направити једну велику анализу, не само ми, тражићемо од институција, које су стручне за тако нешто, да се позабаве Коридором 10, да нам дају своје мишљење уз све могуће анализе, да би из тога још једном извукли све закључке и да нам се такве ствари више не понављају. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има Владимир Ђурић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ЂУРИЋ: Хвала.

 Кратка реплика везано за пробијање рокова и повећање вредности радова на Коридору 10. Рекли сте да су политичари разни излазили итд, али морам да кажем да је то генерално пракса у Србији и у политици да се обећавају инвестиције, куле и градови итд. На почетку свог излагања сам споменуо вашу изјаву из јуна 2017. године, дакле, пре две године, када сте изјавили да ће изградња Моравског коридора почети 2018. године, а сада смо на крају јуна 2019. године. Као политичар, никада не бих давао олака обећања и не бих обећавао превише, али бих се трудио да очекивања превазиђем.

 Не знам да ли сте приметили, али ја нисам доводио у питање пораст цене са, пре пар година спомињаних, 500 на сада предвиђених 800 милиона евра, а управо зато што уважавам констатацију да ово није само изградња аутопута, већ да се ту додаје и решавање проблема плавних подручја у сливу Мораве и телекомуникациона траса која се прикључује. У овом тренутку немам информацију да кажем да је 800 мало или пуно, да треба да буде 720 или 950. Оспорио сам суспензију концепта јавних набавки, суспензију Закона о јавним набавкама, јер сматрам да толики новац није у реду трошити без јавних набавки.

 Претпостављам да ће заиста доћи до трансфера знања и технологија од стране стратешког партнера ка домаћој грађевинској индустрији, али само кажем да доношење посебног закона се не ради због тога. По постојећим законима смо могли радити са респектабилним, глобалним стратешким партнером уз јавне набавке, па би и без посебног закона могло доћи до трансфера знања. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Ђурићу.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ово последње што сте рекли мислим да заслужује једну потпуно другачију расправу и анализу, јер опет сада, након неколико година рада у инфраструктури и анализе, како Коридора 10 и финансирања од многих међународних финансијских институција, тендера, имамо и дан данас, рецимо, компанију једну на источном краку која не завршава свој посао, а изабрана је на тендеру. Са друге стране, стратешких уговора које имамо са многим земљама, попут Азербејџана, Кине, Русије итд, са којима радимо највеће инфраструктурне пројекте без јавних набавки. Када би почели да правимо анализе, не знам докле би нас то довело, требало би. Свакако неке ствари морамо да убрзамо и да мењамо у области управљања пројектима и ту се потпуно слажем.

 Што се тиче обећања, знате како, ја не знам шта је генерална пракса свих политичара, како ви кажете, али је чињеница да могу слободно сада да станем испред вас и да кажем – да, ми ћемо почети радове на лето на Моравском коридору, јер иза нас, ове Владе Србије, стоји 300 километара урађених аутопутева у претходне четири године, иза нас стоји 600 километара рехабилитованих железничких пруга, иза нас стоји почетак највећих инфраструктурних пројеката. Дакле, то је оно што грађани виде.

 Пре 2012. године нисте могли ништа да видите, могли сте да чујете само глас политичара који су причали, говорили – биће урађено ово, биће урађено оно, направићемо то, а суштински људи испред себе нису видели завршене аутопутеве. Значи, разумем ваше размишљање да можда то није тако, да неће бити тако, али мислим да нас пракса, последњих неколико година, верујем у годинама испред нас ће нас демантовати.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Захваљујем.

 Реч има народни посланик Ђорђе Комленски. Изволите.

 ЂОРЂЕ КОМЛЕНСКИ: Захваљујем, председавајући.

 Другарице и другови, даме и господо, уважена госпођо министре са сарадницима, ја ћу подржати као и посланичка група овај закон који сте предложили из једног једноставног и простог разлога.

 Овај закон омогућава да се на потпуно јасан, дефинисан, прецизан и одговоран начин како према грађанима Србије, тако према буџету Републике Србије посао око изградње Моравског коридора заврши у најкраћем могућем року, онолико колико то наравно дозвољавају сви технички предуслови које треба припремити да би се то урадило.

 Можемо ми да коментаришемо из својих углова шта је добро, а шта није добро, шта оставља некакву сумњу, шта не оставља некакву дилему, да ли јавне набавке дају већу гаранцију да неће бити неких ствари које нам се не свиђају или овакав систем директне одговорности, где практично Влада Републике Србије, односно ваше министарство, које води целокупан посао, апсолутно на себе преузима потпуну одговорности да ће изабрати најповољнији начин, најбољи начин изградње тог пута, најјефтинији начин, апсолутно одговарати испред грађана Србије за сваку радњу која буде предузета од избора до финансирања до потпуног завршетка Моравског коридора.

 Преузимати одговорност у данашње време је јако велика храброст, али то и показује да Влада Републике Србије има знање и компентенције да се са овим стварима ухвати у коштац.

 Мени је апсолутно јасно, указаћу само на пар неких ситница и детаља које су у овом закону заиста биле потпуно логичне, јер да ви нисте предвидели и предложили члан 4. став 2. ми бисмо имали проблем и даље са локалним самоуправама како ће тумачити спровођење поступка експропријације.

 Ви сте овде предложили, цитирам – када је предмет експропријације непокретност на које је власник уписано лице чије пребивалиште, односно боравиште је непознато, а које нема пуномоћника, орган који води поступак експропријације поставиће том лицу привременог заступника који има права и обавезе утврђене законом које уређују општи управни поступак.

 Ово не постоји као одредба у ранијим законима. Ово је била ствар тумачења и аналогне примене неких других одредби које су се налазиле у тим законима. Једна локална самоуправа је тумачила на један начин, друга локална самоуправа на други начин и било је ситуација где су примењивале на овакав начин, што је правилно тумачење тог закона, јер тиме су омогућавале експропријацију, да она буде уредно и на време и благовремено спроведена, онако како се то и очекује, наравно после проглашења јавног интереса за одређено земљиште, а да странке које су у позицији да им се поставља привремени заступник не буду ни на који начин оштећене, да ли ће накнаду остварити у овом тренутку или било којем будућем другом тренутку, не долази до било какве застарелости права на накнаду за накнаду тржишне вредности непокретности која им се експроприше.

 На жалост, било је и оних локалних самоуправа које су то тумачиле на други начин, прекидале поступак експропријације док се не пронађе власник по било коју цену тог земљишта и једноставно нешто што је јавни интерес Републике Србије је стајало у запећку и губило се драгоцено време, јер није у питању само тих месец, шест месеци, годину дана. Знам за неке предмете који стоје и по пет година у прекиду зато што нису успели да пронађу власнике који су се одселили негде и не воде рачуна о својој имовини.

 Сами кажете оно чега смо сви овде свесни, да се тржишни услови, да се технички услови из дана у дан мењају тако да оно што је било актуелно пре три месеца као могућа методологија данас је већ превазиђена ствар.

 Исто тако, поступак обезбеђивања финансија. На жалост, нисмо довољно богати и наш буџет није толико велики да ми директно финансирамо, него смо дужни да новчана средства прибављамо и сигуран сам да је због оваквих пропуста у процедури, који су се дешавали, долазило до тога да неке повољније кредитне аранжмане које смо били у ситуацији да морамо да узмемо изгубили.

 Према томе, ово је потпуно логично и оваква одредница, тако да га назовемо, лекс специјалиса, која овде практично, онако жаргонски, тако данас воле да кажу, је три у један, три области врло битне дефинише, а то су циљеви о којима ви говорите поред изградње аутопута, уређење слива и обезбеђење телекомуникационог коридора. Овде је сасвим добро и у складу са свим постојећим законима отклоњена свака могућа сметња да јавни интерес Републике Србије, који иначе треба да буде незаустављив, морам да подсетим и уважене колеге и грађане, да оно што се прогласи јавним интересом, одређена траса проласка, конкретно где је коридор, она ће бити изузета, она ће бити исплаћена и не постоји начин, нити постоји поступак којим се то може спречити и пустити на вољу појединца да једноставно онемогући грађане Србије да се нешто што је од интереса за целу државу оствари.

 Према томе, ово је једна од кључних ствари, само једна од кључних ствари која овим законом треба да буде регулисана на одговарајући начин. Исто тако је било питање и тржишне накнаде, односно грађевинске накнаде за објекте који нису изграђени у складу са законом. То је такође у складу са прописима, али овде је практично направљен један сиже из неколико закона који омогућава ономе који буде радио на експропријацији да пред собом има једну потпуно јасну слику и законски основ по којем ће поступати на начин да се посао доведе до краја са потпуном одговорношћу према онима који треба да добију накнаду за експроприсање непокретности, биле оне изграђене у складу са законом, да ли су у поступку озакоњења или не, наравно, да не трошим о томе више време, али и испоштовати рокове који се поставе.

 Што се тиче јавних набавки или директно преговарања, хајде да то колоквијално кажем, ја сам увек био за то да су директна преговарања и директна уговарања увек била далеко кориснија, јер апсолутно подразумевају много већу одговорност онога ко као потписник на страни инвеститора, односно Владе Републике Србије у овој ситуацији стоји иза свега тога.

 Знате, у пракси кроз јавне набавке смо имали све и свашта, критеријум најниже цене или измишљеног најбоље понуђеног рока који нам свима после изађе на нос, јер не знамо шта ћемо да радимо са тим извођачима, па док се раскине уговор, па евентуална арбитража, па судски спорови, да ли је са разлогом или без разлога раскинуто. Знате, ми полазимо у овим неким нашим причама од тога да је све идеално, да су ти сви који нуде своје услуге на градњи добронамерни, они размишљају о томе. Не, они гледају да дођу до посла. Наравно, ту треба направити селекцију између озбиљних фирми, али озбиљне фирме које дају адекватну понуду и што се цене тиче и што се рокова тиче у неком тренутку будемо принуђени да оставимо са стране због неодговорних који су званично понудили далеко краћи рок, далеко нижу цену, а онда у грађевини, то су нека моја искуства из адвокатуре, на непредвиђеним накнадним и осталим радовима покушавају да изваде трошак разлике зато што су дали дампинг цену.

 Мислим да ће ово једноставно спречити да до тога дође.

 Када причамо о обећањима, поставља се питање – шта је сада некакво обећање које човек може реално да да о свему томе? Од 1978. године слушам да ће Обреновац бити повезан аутопутем од Обреновца до Београда. Начекао сам се поприлично и од оне власти која ми је била много ближа и дража и оног система који је важио до раних деведесетих година, а у међувремену тек чега сам се наслушао до данашњег дана не бих ни помињао.

 Ускоро ћемо имати завршен коридор. Према томе мора се веровати онима који са својим резултатима показују да су одговорни у свему томе.

 Знате, пројектовање Коридора 10 и извођење радова није почело прекјуче, није почело пре две године и не знам ту детаље, али знам за детаље, сада ће рећи – ко о чему, баба о уштипцима, о путу Обреновац-Уб, Знам да је почела реконструкција 2007. године, па није урађено готово ништа, па је онда рађено предпројектовање које никакве везе са реалношћу на терену није имало 2010. године.

 На основу таквог препројектовања о којем сам говорио и за које сам молио да испитате, и пошто смо већ учинили то што смо учинили по питању Инжењерске коморе, одговорности пројектаната, заиста молим да испитате одговорност тог ко је себи дозволио да ради пројектовање таквог пута а да није изашао да види деоницу пута уопште, ни један једини пут се није појавио на лицу места. Ја то не могу да вам докажем, али сам апсолутно сигуран у ово што вам говорим. Такве људе треба поставити на стуб срама, укинути им лиценце и једноставно треба спречити да се играмо са тим.

 Шта сад да радимо? Ко је крив за то што тај пут данас не може да трпи оптерећење које тренутно трпи? Ко? Данашња Влада? Данашње министарство? Није тачно. Дошао је ред да неко преузме на себе одговорност данас да врши реконструкцију тог пута за којег ја претпостављам да није ни у најружнијим сновима сањао да ће морати Република Србија или извођачи на ауто-путу да улажу новац кад се буде коридор завршио да га реконструишу у потпуности. То се сигурно десило и на Коридору 10, доле, кроз Грделицу, где смо сви сведоци нечега што је било драматично у неком тренутку, доживљено драматично, кроз медије пропраћено, али оно што ја знам, каквих се све проблема наишло приликом извођења радова кроз Грделицу, можда је чак оно обрушавање потпорног зида једна ситница у односу на све оне друге проблеме који су у ходу морали да буду решавани.

 Према томе, нема разлога да се овај закон не донесе. Овакве законе треба доносити. Наравно, не смеју да постану правило, али потреба да Србија повеже Коридор 10 и Коридор 11, да једноставно отворимо пут и инвеститорима и њиховој заинтересованости да дођу у Србију, да централну Србију отворимо и да инвеститоре заинтересујемо за њу, је јако важно и изузетно је важно да се не изгуби ни један једини дан због тога што постоје било какве недоумице у процедури или тамо можда неки чиновник има различито мишљење од неког другог чиновника у некој другој општини, а препустили смо локалним самоуправама да раде експропријацију, јер, једноставно, сваки дан губитка у завршетку овог посла може довести до тога да неко од инвеститора који би желео да дође, независно од свега овога, одустане од тог посла.

 Изградња ауто-пута који пролази поред Обреновца и везује га с Београдом и заинтересованост инвеститора који су већ отворили фабрике у Баричу и непосредном окружењу Обреновца и интересовање које се сад показује, јасно говоре колики је значај улагања у инфраструктуру, у путну инфраструктуру, у ауто-путеве, јер једноставно то јесте будућност. Инвеститора у свету има јако мало, озбиљних, и у тој борби они су у позицији да свака ситница која се њима свиди или не свиди одлучује о томе хоће ли доћи, хоће ли негде инвестирати свој новац и хоћемо ли ми добити нова радна места.

 Ја нећу да напомињем и следећу ствар, ово решавање водних проблема, уређење тока Мораве, ја само кажем колико сада у Обреновцу се човек може осећати безбедније, иако је Обреновац један од најугроженијих великих градова који су увек у потенцијалном ризику од поплава, практично, ауто-пут нама сада представља још један заштитни бедем од Колубаре, Тамнаве и других бујичних река које су практично Обреновац 2014. године и потопиле.

 Према томе, мени су потпуно разумне и јасне ове измене и чекање до којег је дошло. И боље што се показало где су критичне зоне које, практично, са овим послом три у један можемо отклонити. Ако треба изместити трасу коридора ауто-пута да би се истовремено решио и проблем плављења и регулисања Мораве, онда је то заиста нешто што је потпуно сврсисходно и наравно да ће усвајањем оваквог закона бити далеко убрзанија процедура да ми стигнемо до тог коначног циља, а то је да једноставно Србија буде премрежена ауто-путевима и добрим локалним путевима, јер ће локални путеви бити много бољи након тога, зато што више неће бити оптерећени количином саобраћаја за коју нису предвиђени.

 Могу набрајати ја још много разлога, али мислим да је сасвим довољно, да би грађани Републике Србије схватили зашто треба подржати овај закон. Наравно, у дану за гласање, посланичка група Покрета социјалиста, Народне сељачке и Уједињене сељачке странке за овај закон. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има министар, др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Желим да се захвалим на вашем мишљењу, посебно на томе што ћете у дану за гласање гласати за овај предлог закона, посебно што сте ви и председник Одбора за уставна питања, што такође мислим да је врло значајно, када говоримо о свим законима, а нарочито о овом, зато што је такође било доста коментара на питање да ли је овај закон у складу са Уставом, што, наравно, у сваком смислу јесте, зато што ниједан закон, да би знали грађани Србије, не долази у парламент а да пре тога не само да не прође све расправе него, наравно, и све одборе и законодавство и, наравно, Одбор за уставна питања парламента Србије.

 Такође, оно што мислим да јесте важно питање трасе, помињали сте сада, дакле, ми смо тражили оптималну трасу. И те како је траса мењана, односно измештена и склоњена управо од реке. Има овде на овој карти која може да се види, дакле, ово црвено јесте траса и, рецимо, где год смо могли да побегнемо од реке, ми смо, практично, побегли. Мењали смо трасу, што је такође један од разлога зашто се документација мењала.

 Када говорите о ауто-путевима, Србија ако није повезана, а налази се на таквом коридору и као транзитна, пре свега, земља, Србија губи. И сваки километар регионалног или ауто-пута, железничке пруге, све што урадимо, добро је за нас, управо због инвестиција и због радних места која овде треба да се отворе.

 Деоница Обреновац и све ово што помињете јесте, то је Коридор 11 о којем се причало дуги низ година, као што се причало и о Коридору 10. Али, ми ћемо заиста до августа месеца, до средине августа, пустити комплетну деоницу Обреновац-Прељина. Имамо Љиг-Прељина, пуштену пре неколико година и одмах да се зна, Обреновац-Уб је био потпуно готов. Оно због чега чекамо претходних малтене годину дана да пустимо ову деоницу јесте деоница Уб-Лајковац коју поправљамо и то је оно што суштински не сме да нам се дешава никад више у будућности.

 Дакле, управљање великим инфраструктурним пројектима мора да буде брзо, ефикасно и не смемо да дођемо у ситуацију да неке пројекте градимо по десет и више година. Верујем да свим овим што сада радимо, новим пројектима које почињемо, које почињемо ове године, то неће ни бити могуће, будући да је све припремљено пре уопште самог оног крајњег изласка радника. То подразумева и све проблеме, значи решавање проблема које смо раније имали, како са лиценцама и инжењерима, пројектно-техничке документације, планским основама, експропријацијама и са свим оним што дира сваки инфраструктурни пројекат, поготово када је он велики, а највише у ствари погађа грађане Србије који чекају путеве да они буду готови.

 Тако да, хвала још једанпут на свим вашим коментарима.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има колегиница Марија Јевђић. Изволите.

 МАРИЈА ЈЕВЂИЋ: Хвала.

 Поштовани председавајући, поштована министарко, као посланица ЈС која долази из Рашке области, тачније из Краљева, задовољство ми је што данас у овом високом дому могу да учествујем у дискусији о Предлогу закона који се односи на реализацију изградње деонице ауто-пута Појате-Прељина.

 Изградњом ове деонице, односно Моравског коридора директно ће се утицати на економско оснаживање не само Рашког, већ и Златиборског, Расинског и Моравског округа, а то је када говоримо о бројкама, око 500.000 становника и око 20.000 привредних субјеката.

 За нас из ЈС изградња не само Моравског коридора, него и завршетак Коридора 10 и 11 представља велику одговорност државе према својим грађанима, јер да би се било који део наше земље могао развијати и бити привлачан инвеститорима, најважнија је близина управо ауто-пута или аеродрома.

 Реализацијом инфраструктурних пројеката доприноси се напретку целе привреде, а самим тим и равномерном регионалном развоју. Изградња модерних саобраћајница омогућава бољу повезаност и интензивнији транспорт и трговину, повећава се продуктивност сваког пословања и тако се стварају услови за већу конкурентност. Подручје са развијеном инфраструктуром и мрежом ауто-путева су привлачнија за стране инвеститоре, за изградњу фабрика, отварање нових радних места за локално становништво, али и као туристичка дестинација.

 Не могу, а да не споменем да ће већ у петак 28. јуна званично бити отворен аеродром „Морава“ у Лађевцима код Краљева, који ће за почетак бити за цивилни саобраћај, а касније за карго превоз. Отварањем аеродрома „Морава“ ће се појачати не само привредна понуда Рашке области, већ и туристичка и многе лепоте Рашке области, као што су манастир Студеница, Жича, Копаоник, Врњачка бања, биће примамљива дестинација за многе туристе.

 То ће допринети већој упослености производних и услужних капацитета домаће привреде, што отвара додатну могућност за реализацију развојних пројеката локалне самоуправе. Домаћим и страним туристима биће доступне туристичке понуде бањског, здравственог и планинског туризма, што је значајно када знамо да је директан допринос туризма БДП-а у Србији око 2,2%.

 Моравским коридом ће се побољшати приступ и повезивање централне Србије са Коридором 10, што за последицу има многе позитивне ефекте, као што су временска уштеда, мањи трошкови транспорта и боља регионална повезаност. Управо неколико дана након отварања јужног крака Коридора 10, посланици Јединствене Србије су прошли тим делом пута приликом званичног отварања Канцеларије Јединствене Србије у Паралији и могли смо се уверити колико је значајна временска уштеда и колико је повећана сама безбедност возача на путу.

 Када градимо аутопутеве они немају само стратешко значење по питању привреде, већ и из аспекта безбедности саобраћаја. Нови километри аутопута значе мањи број саобраћајних несрећа, мањи број страдалих и знатно мање трошкове везане за саобраћајне незгоде, што је битно с обзиром да Србија издваја 1,7% БДП-а за санацију штета саобраћајних несрећа.

 Инвеститорима који су у Краљево дошли после деценијског стагнирања краљевачке индустрије, говорим о немачком „Леонију“ и турској фабрици „Тајп“, отварање аеродрома и завршетак Моравског коридора сигурно ће бити подстрек и подстицај да у будућности прошире своје капацитете и да дају добар пример другим инвеститорима да Србија јесте сигурана и стабилна земља у коју вреди улагати.

 Мислим да после сваке владе остаје само оно видљиво што је урађено. Управо су ова Влада и ваше министарство много урадило, када говоримо о инфраструктури наше земље. Само се протеклих неколико година изградило око 300 километара нових аутопутева.

 Изградња Моравског коридора је специфичан пројекат, јер подразумева изградњу не само аутопута, него и најмодерније телекомуникационе мреже и заштиту реке Мораве и њених притока. Када сам споменула реку Мораву, желим да вам, госпођо министарка, изнесем бојазност мештана села Сирча код Краљева везано за измештање корита реке Мораве и да се ту води рачуна да у будућности не дође до изливања и плављења, јер је управо ово место у последњим поплавама претрпело највећу штету. Чак 23 моста и штета од око 560 милиона динара су последица последњих поплава које су задесиле Краљево. Верујем да је пројектант узео у обзир и потребе мештана да им се не укину мост и пут који спаја Сирчу са градом преко индустријске зоне „Магнохром“.

 Србија, односно ова Влада свакодневно ради на развијању и модернизацији државе у циљу да будемо равноправни, не само са другим државама у региону, већ и са многим европским модерним земљама. Развијеност земље мери се мрежом аутопутева и са сваким новим километром расте квалитет живота, привреде и туризма.

 Јединствена Србија препознаје бенефите предложеног закона који ће допринети јачању наше земље и стога ћемо са задовољством у дану за гласање подржати предложени закон. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар, др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам што ћете гласати за предлог овог закона. Веома је важан овај део везан за регулисање Мораве и њених притока. Важан је због тога што када тај посао будемо завршили унутар овог пројекта, онда верујем да не могу да се десе неке ствари које су се десиле скоро, дакле колико прошле недеље.

 Желим, такође, да вас информишем, водићемо наравно рачуна, мислим да се о томе и водило рачуна, али ево дајем реч да ћемо поново то погледати, али да знате да од пројекта, односно од дужине деонице која је 110 километара, дакле 68,15 километара су хидро-технички радови.

 Због грађана Србије, да знају, регулација водотока без западне Мораве је 11,5 километара. Регулација реке 31 километар. Реконструкција и изградња насипа, значи 22 километра ће бити само насипа. Затим, изградња обалоутврде четири, готово четири километра. Укупни радови на реци, практично, ће бити на 56 километра. Значи, аутопут без регулације реке не би дао те ефекте које ми у ствари хоћемо. Мислим да је једнако важан као и сама изградња аутопута. Тако да, хвала још један пут што сте то рекли. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Вјерица Радета. Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Да би нас народ разумео, најпре да поједноставим овај комплексан наслов закона. Ми данас расправљамо о Предлогу закона којим ће се утврдити општи интерес за изградњу аутопута од Прељине до Појата, а то значи да ће на тој траси бити одузимане непокретности од физичких и од правних лица и земљиште и куће и пословни објекти, итд.

 Само утврђивање општег интереса је нешто што је заиста у реду и не знам да ли постоји добронамеран човек у земљи Србији који би имао нешто против изградње и овог аутопута и сваког другог аутопута и железничке пруге и регионалних путева и локаних путева.

 Дакле, ми смо још далеко од тога да можемо да кажемо да смо задовољни путном инфраструктуром. Да се ради, ради се, нећемо да оспоравамо оно што је чињеница, али овај закон није добар. Овај закон није требало да се ради на овај начин као лекс специјалис, јер тачно је да постоји обавеза да се утврди општи интерес да би се могла експроприсати или изузимати непокретности, али је било довољно да се у овом закону напише која је то траса, куда иде, која дужина, услови избора извођача итд. Али, добро, ако је и овако, било би много боље да се нисте позвали на оне најлошије делове Закона о експропријацији.

 Закон о експропријацији на који мора да се наслања овај лекс специјалис је јако лош и то од 2001. године. Заиста, морам да подсетим, да је од те 2001. године када су они револуционари доносили законе, онда донет много штетан Закон о експропријацији, који је заправо био један од начина тада отимачине, крађе када је кренуло све да се отима и фабрике и предузећа. Из тог времена још увек имамо велике количине, велике комплексе земљишта, сретали сте их, госпођо Михајловић, и на овом Коридору који је сада завршен, сретаћете их и на овом следећем, и ако се буде радила друга полетно слетна писта на аеродрому „Никола Тесла“, свуда ћете наћи онако, једног, два или пет власника који имају велику количину земље, који су тада били блиски тадашњим властима, па су имали информације где се планира шта да се ради, а имали су специфичан начин убеђивања власника, који су буквално морали да им продају своје парцеле да би они правили те комплексе и да би у поступку експропријације узели озбиљан новац. Ви ту сада не можете ништа. Ко је власник, власник је, мора да се поступа са њим, не улазите и не можете да улазите у то како је он постао власник. Ово напомињем да се не би десило и у овом периоду и на овом Коридору и на неком будућем, да се не би дешавале сличне ствари.

 Шта је у овом закону лоше? Ви кажете да овај закон на известан начин гарантује правну сигурност, али верујте да сваки лекс специјалис говори супротно, говори о томе да не постоји правна сигурност, па се онда лекс специјалисом неке ствари утежу, формулишу на неки другачији начин итд. Верујте, госпођо министар, имаћете много проблема управо применом овог закона, много проблема.

 Утврђени општи интерес. Сви власници морају да трпе и ту ја мислим да се апсолутно сви слажемо, али нико не мора да трпи штету. По овом закону, како сте ви ово конципирали, биће штете. Сама чињеница да ће извођач моћи да уђе у посед, а да није ни кренуо поступак утврђивања накнаде, говори да ви можете после да радите шта год хоћете са оним чије је земљиште. Ако је већ изграђен аутопут на нечијој њиви, шта ће он после? Колико год му се на крају у судском поступку понуди, прихватиће поравнање, шта ће, мора.

 Дакле, држава мора да обезбеди довољно средстава да људи чије се непокретности експропришу буду, да добију правичну накнаду. Опет понављам, морају да трпе чињеницу да је утврђен општи интерес, да њихове непокретности обухвата тај општи интерес, али штету нико не мора да трпи.

 Сада да прокоментаришем неке од ових чланова, наравно, шире ћемо о томе по амандманима, јер ми смо заиста поднели велики број амандмана, и то конципираних. Ако их нисте видели, видећете, на тај начин да смо фактички све ово што сте ви овде предвидели обухватили и, ми тврдимо, на много праведнији, правичнији и правно исправнији закон регулисали, такорећи у комбинацији са деловима овог закона који нисмо мењали, то је један потпуно нов закон, а суштински исти. Мислимо да то и јесте суштина и подношења амандмана и да је зато добро да смо ми коначно у ситуацији да можемо да расправљамо о једном закону као о једној тачки дневног реда, па можемо и на тај начин да радимо.

 У члану 5. ви сте одредили „Србијаводе“ за корисника експропријације за извођење радова на регулацији река у обухвату планског документа из члана 3. овог закона, сад да не говорим о том члану 3, није то ни битно, овде је битно нешто друго. Посланици СРС три и по године сваку прилику користимо кад је ту министар пољопривреде, кад је ту председник Владе, па мислим неколико пута кроз неке законе и вама смо скретали пажњу на велики проблем, поготово уз реку Мораву и уз цео слив реке Мораве, у питању је буквално крађа парцела због нелегалног ископавања шљунка. Људи који су катастарски власници тих парцела и данас-дан плаћају зато порез. Плаћају, замислите апсурда, накнаду за одводњавање, а парцела им нема. Сви министри којима смо се обраћали, који су надлежни, рекли су – да, то јесте проблем и морамо то да решимо. То није решено и то ће бити један од проблема у спровођењу овог закона.

 Председник Републике је јуче рекао, ви сте данас нешто слично поновили, да ће, између осталог, овим законом и изградњом овог коридора бити решен ток целе реке Мораве, односно Моравског слива, значи свих притока реке Мораве. Али, док ово не решите као неко претходно питање, ви ништа нећете моћи решити. Ви ћете правити обалу утврде. На чијем земљишту? На чијем земљишту ћете правити обалу утврде, када су, зато што држава није функционисала, људима нестале просто велике количине земљишта? Нису нестале као последица елементарне непогоде, што бисмо могли и да разумемо, дакле, није Морава мењала свој ток због неких елементарних непогода, него зато што се крало од општине до општине, општинске власти ћутале, вероватно многи били у дилу са тим људима који су то радили. Ви заиста морате тај проблем да решите, ако мислите да вам се не деси да вам дође коридор тамо до неког дела уз Мораву и да људи изађу и да вам не дају да идете даље док не решите њихов проблем. То мора да се разуме. Јер, једном ако се пређе преко тога, они никад више то неће решити, а то траје неколико година.

 Предлог за експропријацију кажете да ће се подносити најкасније у року од три године. Ми смо вам рекли да то треба бити једна година, зато што сте и сами рекли да је доста овог посла већ припремљено, урађено и отприлике да се чека овај закон да се за који дан, ако сте рекли у току лета, онда је то за који дан, да почне изградња овог коридора. Онда је ово опет велики рок, који ће заправо опет да омета и радове и да продужава рок који сте ви планирали за завршетак овог коридора.

 Када је у питању накнада за грађевинско земљиште на којем је изграђен објекат који је грађен без грађевинске дозволе, ово је такође неправично решење. Кажете да власник таквог објекта има право на накнаду у висини процењене грађевинске вредности тог објекта. Питамо вас зашто само овде процењена грађевинска вредност и ко ће је процењивати, зашто не тржишна вредност, као у свим другим непокретностима? Иза тржишне вредности стоји неки орган, стоји Управа прихода. Ваљда треба да очекујемо да ће, ако ништа друго, на исти начин третирати све непокретности, па неће моћи нечију кућу приближне вредности да процене на 100.000 евра, а ону другу 150.000 ако су скоро идентичне.

 Дакле, кад се већ доноси лекс специјалис, онда се заиста мора сваки детаљ уредити. Ово ми говоримо и зато смо и писали те амандмане, да би заиста коначно овај пут могао да се ради и да се не деси да за неколико месеци читамо у новинама – отишла Зорана Михајловић на коридор, неће се оданде померити док машине не почну да раде, а машине не могу да раде зато што су људи изнели своје машине на своју парцелу и не дају ником живом да прође. Неће проћи, док не буде добио накнаду.

 Ви кажете – најпре ће се, рекох то већ, увести у посед, то је члан 13, по правоснажности решења стичу се услови за покретање поступка за спровођење одређивања накнаде. То није добро. Можда ово формално и није, хајде да кажем, потпуно незаконито, али ваљда вама није стало да ви кроз овај закон направите велики број незадовољних људи власника, ваљда вам је стало да се овај посао заврши не само на задовољство Владе која ће ово радити, не само на задовољство свих грађана који ће користити овај коридор, већ ваљда и на задовољство људи чије ће се непокретности узимати да би се овај коридор изградио. Ту заиста морате бити крајње опрезни.

 Изнећу вам један пример. Било је то давно, по Закону о експропријацији који је био много бољи и правичнији од овог, када се накнада утврђивала пред органом који води поступак експропријације. Ја лично сам у општини Земун радила експропријацију, мислим да је то била можда још 1996, 1995. година, тада је нешто напрасно договорено да се конференција КЕПС-а одржи у Београду, а КЕПС је претходница ОЕБС-а и онда је морао по цену живота, најбрже могуће, да се изгради онај пут од оног пута за Сурчин до аеродрома и то је требало да служи као помоћна полетно-слетна стаза, тако је и грађен и толико широк итд. Тада су представници Завода за изградњу града дошли са документацијом, са власничким листовима, то је само било потребно, ми смо у општини позвали све те власнике, било је негде сто и нешто људи и на лицу места смо на записник они давали сагласност за експропријацију. Представник Завода се одрицао права на жалбу, они се одрицали права на жалбу и одмах, истог момента, закључивано поравнање. Заиста су добили озбиљну цену, можда чак и нешто преко тржишне, не нешто драматично, али озбиљну цену, свакако не испод тржишне вредности, и нико није имао примедбу и нико није уложио жалбу и посао експропријације завршен за недељу дана.

 Ово јесте заиста већа траса, већа површина, али ако не будете тако радили, нећете урадити посао. Знате, да ви кажете да имате правоснажно решење, ви ћете брзо постићи правоснажно решење и ако се буде жалио власник, ви ћете се потрудити да решење брзо постане правоснажно, да се нађе разлог да он нема право на жалбу, он оде на суд, а ви кажете – имамо коначно решење, идемо у посед. То немојте да радите, то није добро. Верујте, убрзаћете поступак ако прихватите да радите на овај начин.

 Једна озбиљна примедба коју ми имамо на овај закон, то је члан 17, овај последњи став, где сте ви рекли да приликом избора стратешког партнера и закључења уговора о пројектовању и изградњи Моравског коридора, као и приликом избора стручног надзора над извођењем радова не примењују се прописи којима се уређује поступак јавних набавки.

 Што се тиче нас из СРС ово је апсолутно неприхватљиво, чак и да немамо аферу са „Бехтелом“ ми не бисмо могли да прихватимо да се овако озбиљан посао и овако озбиљна средства улажу без јавних набавки. Ви се заклињете сви из власти да од кад сте ви преузели власти да нема више никаквих проблема са јавним набавкама, да нема више никаквих афера, да нема више да, не знам, колико држава уштеди зато што се све ради по јавним набавкама. Ми, Богами прошле недеље имали и овде извештај државног ревизора и још неких независних тела Фискалног савета, не знам још Комисија за конкуренцију, дакле сви су ставили примедбу власти, Влади, локалним самоуправама да се многи послови раде без јавних набавки. То није добро.

 Када је у питању „Бехтел“, морам да подсетим на оно што смо још прошле године покренули као тему, када сте ви, чини ми се, 15. октобра потписали Споразум са „Бехтелом“, или је то било пре, није још био Меморандум и када смо ми дошли до тог споразума, када сте ви заправо са представницима америчке амбасаде потписали тај неки споразум, ми смо тада добили тај Споразум и овде председник наше странке питао председника Влади, дали смо јој да погледа тај споразум, питао је да ли она зна да је Влада одобрила потписивање Зорани Михајловић тог споразума, Ана Брнабић је рекла да то први пут види. Све остало записано.

 Ви сте тада рекли да ми српски радикали имамо нешто против вас, па онда измишљамо неке приче да бисмо вама нашкодили. Не прође два, три месеца, појави се у јавности уговор са „Бехтелом“ исти онакав какав смо вам ми оспорили и рекли да сте га заједно са Скотом урадили без знања председника Владе, по изјави председника Владе. Тада смо рекли и то је јавна тајна, сви сада о томе причају да је посао који сте ви уговорили за 800 милиона евра, да је могао са кинеском фирмом да се уговори за 500 милиона евра, чак се јављају и неке наше фирме и појављују се у медијима неки који тврде да би то урадили за 600 милиона.

 Дакле, у сваком случају 300 милиона евра, по нашем мишљењу, не по нашем мишљењу него по папирима, је износ који сте ви узели из буџета Републике Србије, дали га „Бехтелу“, да ли је „Бехтел“ дао вама нешто за то, да ли Скот итд. то је тема за неке друге органе. Али, да сте то радили легално и путем тендера, онда бисмо сада могли разговарати да ли је неко поднео бољу понуду, да ли није, овако ми не можемо да упоређујемо. Можемо да упоређујемо шта је „Бехтел“ радио у другим земљама, шта је радио у Румунији, шта је радио у Хрватској, шта је радио у Албанији, све под фирмом и то сте и ви покушали, мислим негде у неком интервјуу да сам прочитала да сте рекли, да та сарадња заправо говори о нашој бољој сарадњи са САД. Какве везе САД имају са „Бехтелом“? Да ли је „Бехтел“ државна фирма? Није, приватна фирма и не може то што се налази на територији САД, то заиста нема везе са међудржавним односима. Што нисте појачали односе са Кином, па узели ову кинеску фирму која би то радила за много мање пара?

 Подсећамо такоше да је тај „Бехтел“ имао аферу код градње ауто-пута Дубровник – Сплит, па је тада њихов помоћник министра после откривања те афере поднео оставку, па је онда грађен пут у Румунији, па су чак представници румунске власти тада рекли да су свесно погазили одређене стандарде ЕУ, да би удовољили „Бехтелу“. Ми немамо ниједан једини разлог да „Бехтел“ буде та фирма, да то ради. Не бисмо имали ништа против ни да ради, али само да је до тог уговора дошло на легалан начин.

 Најгоре од свега је, госпођо Михајловић и колеге посланици, најгоре од свега је то што сте ви у овај закон и што ће вам скупштинска већина усвојити овај закон, заправо легализовали ту крађу од 300 милиона евра коју је добио „Бехтел“ и коју је вероватно подели, опет кажем, можда ви, Скот, ко још не знамо. Сазнаће се једног дана.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар, госпођа др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала на вашим коментарима, на вашим проценама и судовима, мада постоје друге институције које тим увек и треба и верујем да ће се увек бавити и оним што ја радим и оним што ви радите и сада и у будућности.

 Дакле, много је неистине и полуистина са којима сте имали ваше излагање и то је разлог зашто ћу ја да покушам бар нешто од тога да одговорим, опет не због вас него пре свега због грађана Републике Србије зато што они треба да имају све оне информације које Влада Републике Србије, односно оно шта ради Влада Републике Србије на који начин то ради и шта су интереси целе наше земље.

 Дакле, да кренемо са самим законом, сигурна сам да ћемо о томе причати и у појединостима пошто сте одређене чланове закона поменули, али везано за Закон о експропријацији, дакле, постоје ствари где заиста мислим да сте потпуно у праву. Када причамо о Закону о експропријацији наше размишљање већ неколико година јесте да он заиста треба да се промени, али морамо да уважимо искуство и праксу и све оно што живимо кроз све поготово када говоримо о великим линијским инфраструктурним пројектима. Дакле, постоје ствари које морају да буду много ефикасније, боље и које треба да нам омогуће ту правичност о чему сте ви говорили.

 Када говоримо о овом закону, ми смо се заиста потрудили да у овом посебном закону учинимо све да се прође кроз цео процес експропријације али да то заиста буде много брже. Разумем све што сте рекли по питању накнаде, то је једна од тачака где очекујем да пореска управа када буде процењивала по својој некој јединственој методологији, ако то има, да то заиста буде праведно, јер највећи проблеми које имамо тренутно на инфраструктурним пројектима јесу управо због различитих процена које потпуно некад, просто не делују реално. Наравно, након тога сви они проблеми са којима се сусрећемо.

 Није интерес Владе Републике Србије да оштети било ког грађанина. Није интерес Владе Републике Србије да начини незадовољне грађане. Значи, интерес је да кроз овај закон и кроз овај инфраструктурни пројекта да направимо ауто-пут да он буде у складу са свим стандардима, српским стандардима, међународним стандардима, свим нашим законима али да нам омогући да будемо бржи.

 Наравно да ћемо разговарати са грађанима. Наравно да ћемо пробати да све што будемо решавали у области експропријације буде везано, односно да буде решено у самој општини, кроз општинску администрацију, да не долазимо у неке друге ситуације. Потрудићемо се да нико ни у једном тренутку не буде оштећен, постоје друге институције које ће нам, верујем у томе помоћи.

 Поменули сте такође „Србијаводе“, зашто су оне, између осталог законом и шљункаре. Не могу да вам кажем тачан одговор на ово што сте причали и говорили о шљункарама, али мислим онако здраво разумски, дакле, да заиста то питање ћемо морати да решавамо. Можда је сада дошао тренутак због овог закона и због овог пројекта да то сада мора да се реши. То је дефинитивно питање неколико министарстава. То су ствари које не смеју оставити грађане незадовољним. Можда се сада десио моменат када ћемо на томе радити. Потрудићу се да са колегама у Влади видим на који начин је то могуће решити, али са становишта овог закона, дакле, ми ћемо се водити у односу на уписаног власника одређене катастарске парцеле.

 Када говорите о члану 17. само бих да подсетим да смо ми, дакле, сада на почетку једног новог инвестиционог циклуса, да претходних неколико година смо такође што завршавали, што почињали неке нове пројекте у инфраструктури. Морам да признам да готово 70% инфраструктурних пројеката јесу управо на бази међународних што стратешких споразума, односно међународних уговора које смо дефинисали са Народном Републиком Кином, Азербејџаном, Русијом, Турском. То су све земље, односно и компаније које су долазиле из тих земаља где смо потпуно директним преговорима долазили до уговора и почињали или се сада већ налазе у процесу многи радови. Прељина – Пожега између осталог што смо почели сад пре два месеца, јесте такође на основу, директном погодбом, без јавних набавки и у складу са међународним споразумом који Србија има са Народном Републиком Кином. То није једина деоница, него много деоница које радимо са поменутим државама.

 Дакле, нама је интерес да што пре отпочнемо радове на свим коридорима, нама је интерес да направимо све припремне радње, нама је интерес да радимо са најбољим компанијама на свету, да ли су оне на истоку, на западу, али да буду најбоље и нама је интерес, дакле да те пројекте завршавамо.

 Што се тиче, тако да значи сви ови пројекти које сам поменула у инфраструктури, од Обреновац – Уб, Лајковац – Љиг, Љиг – Прељина, Прељина – Пожега, Сурчин – Обреновац, ево сада преговарамо Нови Београд – Сурчин, такође са „Сирбисием“, дакле све су то пројекти које радимо, управо на овај начин на који сам рекла, директним преговорима са овим компанијама, без јавних набавки, што верујем, такође да врло добро знате.

 Овде, овај закон није закон о „Бехтелу“, дакле овај закон није закон о било којој компанији. Дакле, овај закон је закон да створи посебне услове који ће нам омогућити да будемо бржи, ефикаснији у томе да почнемо радове на једном огромном пројекту који кошта стотине милиона евра.

 Такође, овај закон не дефинише цену, поготово нема везе са овим што ви говорите у делу дефинисања цене, овај закон није ту да потврди неки меморандум, него да створи услове.

 Нетачна је потпуно информација и потпуно неистинита, да је Влада Републике Србије потписала било какав уговор, велика је разлика када потпишете меморандум, па потпишете уговор.

 Дакле, ми имамо два меморандума, где под пуним овлашћењем Влада Републике Србије, их јесам потписала ја, али смо донели заједно одлуку на седницама Владе Републике Србије и они нису тајна, дакле они су потпуно јавни и ми смо о томе и причали, мислим да је један из 4. октобра 2018. године, а други је од 28. августа 2018. године, један се зове Меморандум о разумевању о сарадњи у области инфраструктуре, између Владе Републике Србије и Владе САД.

 И не знам шта је ту спорно и не знам зашто је то проблем, поготово не знам зашто је то проблем СРС, ви сте подржавали Трампа и све, па што не би подржали да имамо боље односе у области инфраструктуре између Америке и Србије.

 Други меморандум је, Меморандум о разумевању о сарадњи на пројекту изградње аутопута 761 Појате – Крушевац – Краљево – Чачак, односно Прељина – Моравски коридор, између Владе Републике Србије и компаније Конзорцијума „Бехтел Енка“.

 Меморандум, понављам, то грађанима можда значи или не, али постоји огромна разлика, меморандуми показују заинтересованост партнера да раде на одређеном пројекту, а богами уговор је нешто сасвим друго, уговор је договор две уговорне стране, где се јасно одређују и услови и одговорности и све оно што се тиче везано за један пројекта.

 Дакле, није потписан, драги грађани Србије, никакав уговор за Прељина – Пожега деоницу, односно за Моравски коридор, не постоји никакав уговор, дакле нема обавезе Владе Републике Србије, нити било кога када говоримо о томе.

 Ми данас причамо о закону који треба да нам омогући да решимо, поготово оне припремне ствари које нам се или припремне радње које нам се дешавају из искуства на великим инфраструктурним пројектима и да омогући Влади Републике Србије да донесе посебан подзаконски акт, где ће јасно дефинисати који су то све критеријуми које Влада Републике Србије тражи, да би неко уопште могао да ради Моравски коридор.

 Дакле, па када будемо дефинисали те критеријуме, па донели подзаконски акт, па формирали комисију Владе Републике Србије, онда ћемо видети ко су заинтересоване компаније, које желе да раде Моравски коридор.

 Наш интерес је, понављам још једанпут, да то раде најбоље светске компаније.

 Друга неистина, која се чује, посебно пре свега од вас, јесте о цени. Дакле, не постоји ни један једини документ о томе, да Моравски коридор кошта 500 милиона евра, дакле тим пре што у том неком времену када се помињу сада, Верица Калановић итд. имали смо причу о аутопуту, а нисмо имали ни једног тренутка причу о Морави и њеним притокама, телекомуникационом коридору, нити смо, наравно у то време имали уопште промене Закона о водама, због свега онога што се дешавало 2014. године.

 Дакле, морамо да знамо шта је истина, а шта није истина и морамо да знамо која документа постоје, а која документа не постоје. Не, ни због вас ни због мене, не него пре свега због грађана Србије. Да ли сам ја нешто урадила што није у складу са законом? Опет постоје органи који ће о томе да воде рачуна и ја мислим да ту немам никакву бригу.

 Али, оно што је важно, што мислим да је важно, везано за овај закон, јесте да он заиста, прво није први пут да Србија има посебне законе за велике инфраструктурне пројекте или уопште за велике важне пројекте, није то само Јужни ток, ко је ту неко поменуо, ту је Београд на води, ту је и Железара, ја мислим да је разговор такође да буде везано за још један инфраструктурни пројекат.

 Да ли је то прави начин и да ли би можда боље било да имамо један закон о капиталним пројектима унутар, овим важним капиталним пројектима, унутар којег би били сви ови проблеми које ми де факто видимо у реалном животу, можда, али хајде да причамо о томе, не данас, али хајде да видимо да ли је то можда начин да решавамо овакве проблеме, али је чињеница да не можемо да чекамо месецима и годинама да неки пројекти отпочну или да неки пројекти у том неком дужем временском периоду се раде, није то само питање уговарања, то је питање планских основа и пројектно техничке документације.

 Још једна ствар, помињали сте рок за експропријацију. То је да се завршити комплетна експропријација, али ми имамо могућност да фазно радимо. Ниједна једина деоница, дакле Моравског коридора, нећемо почети да радимо док не буде завршено апсолутно све.

 Зашто још овај закон? Јесте један део експропријације урађена код Крушевца, али та средишња деоница где смо мењали уопште саму трасу, која је јако проблематична, управо због Мораве, може да направи проблем у трајању тих припремних радњи, односно свега онога што желимо да урадимо.

 Пробала сам мало да одговорим, а верујем да ће у појединостима бити прилике да покушам да одговорим више.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Вјерица Радета.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Што се тиче овог дела о Закону, нисам ја рекла да смо ми изричити против доношења овог закона. Само сам рекла да је могао бити у некој другој форми. У суштини, нема ту много неразумевања. Само је питање колико ћете ви све ово заиста што сте рекли, а што се отприлике поклапа што је био и део моје расправе, колико ћете заиста и тако и радити на терену.

 Али ту сте Ви, ту смо ми, виђађемо се и ми заиста желимо пре свега због људи чије ће непокретности бити експроприсане, знате, постоје неки људи, а ваљда сте то кроз ове послове могли и да видите.

 Можете и златом да платите, он не да своју парцелу, своју појату, своју њиву и не знам шта. Али тај неко мора да трпи чињеницу да је утврђен општи интерес и тај општи интерес је у реду, али не смете ни ви да се иживљавате, зато што ћете рећи Управи прихода да процењује оволико или онолико.

 Оно што сте ви рекли малопре, показује да сте видели и на овом коридору и различите процене и било би добро да се ангажује неки независни вештак, па да свако има и представник државе и власник, имају право да ставе примедбе на налаз вештака и можда је то најбољи начин да се дође до неке реалне цене, да буде ни, на штету државе да, можда би то био рецимо добар начин, али то је нешто што ћете у пракси да радите.

 Али имам у овом члану 17. и овај претпоследњи став, је врло интересантан, где кажете да ће стратешки партнери бити, да не читам сада све, привредна друштва или повезана лица која се оснују за потребе реализације овог пројекта. Која су то привредна друштва, која ће се оснивати за реализацију овог пројекта?

 Ваљда постоје сви елементи, већ постоји у друштву да нема потребе да се у држави нешто посебно оснива.

 Ево завршавам, колега Арсићу, само наравно, када је у питању „ Бехтел“, никада се нећемо сложити, можемо о свим другим и члановима и ставовима вашим и нашим да разговарамо, али за „Бехтел“ се нећемо сложити.

 Да, ми смо подржавали Трампа, да на власт не би дошла Хилари Клинтон, коју сте подржавали ви и они неки, зато што су то урадили, зато што су били паметни, и коју је подржавао Скот итд.

 Ми и даље тврдимо да је „Бехтел“ фирма, која није требала на мала врата да се уведе у ове послове и даље тврдимо да је 300 милиона евра спорних и да су нестале на путу између Владе, преко вас и Скота, и даље до „Бехтела“.

 Дакле, то је нешто око чега не можемо да се сложимо. И сами кажете, постоје надлежни органи, било би добро да почну да раде свој посао. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар др Зорана Михајловић.

 Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Не могу да дозволим, опет због грађана Србије, да било ко говори да је изгубљено 300 милиона евра на путу од Владе до овог, до оног, да је то везано за било ког члана Владе, па и мене лично, зато што мислим да се тиме урушава углед једне важне институције, а то је Влада Републике Србије.

 Дакле, Влада Републике Србије, пре него што донесе било коју одлуку, не доноси је лично ни један министар, него прође многе институције, многе Одборе, па се на Влади Републике Србије донесе одлука.

 Влада Републике Србије је једна озбиљна, одговорна институција и „не гађа се“ са десетинама, стотинама милиона евра, него води рачуна о сваком динару, о сваком евру који треба да утрошимо за изградњу било пута, било железнице.

 Значи, то мора да се зна и увек ћу реаговати као што ви реагујете за неке друге ствари, тако ћу и ја реаговати за то. Не постоји никаква документација, никакви папири, никакви уговори које је ова Влада Србије потписала са било ким у изградњи Моравског коридора, јер наш интерес је да створимо законске услове, наш интерес да будемо брзи, наш интерес је да дођу најбољи, наш интерес је да дефинишемо услове и критеријуме. Не дефинише их Зорана, него их дефинише институција Владе Републике Србије и свих оних који у њој раде, односно свих Одбора који у њој постоје.

 Друга ствар, не постоје никакви предлози, пројекције, уговори, предуговори, било шта на Моравском коридору из неког претходног периода. Да ли постоје у главама неких политичара који су тада причали и водили разговоре по кафанама и данас нам говоре и објашњавају да ли је то могло да кошта оволико или онолико, и иза себе нису оставили ни један једини километар ауто пута, верујем да постоји. Да ли је Веља Илић, да ли је Верица, да су ови, ко год да је? Да, постоји, али иза њих нема ништа. Да, иза нас ће да постоји све онако како је по закону, дакле у складу са законом, тако да задовољи интересе свих грађана Србије и тако да на крају имамо завршене ауто путеве.

 Нико овде ништа није украо и ја увек позивам када год СРС каже да је Зорана Михајловић узела, украла, шта год урадила, један евро, а не 300 милиона евра ја позивам надлежне државне органе да се позабаве са Зораном Михајловић, јер она онда није нормална. Дакле, ако је било шта могла да уради на уштрб грађана Србије. Према томе надлежни органи раде свој посао, ја радим свој посао. Ја сам овде овлашћена испред Владе Републике Србије да данас представим важан коридор, а грађани Трстеника, Краљева, Крушевца, Ћићевца, Мрчајеваца, можете да видите ко је против коридора, а ко је за коридор. Све друге радње пустите нек надлежне институције раде свој посао. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Вјерица Радета.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Нема разлога за нервозу, нема разлога за викање причамо о озбиљном закону и очекујем да ћемо тако и наставити до краја ове расправе.

 Тачно је да је Влада Републике Србије озбиљан орган по Уставу, а какав је реално то је ствар оцене, то је ствар политичке процене и наравно чињеница је да Владу чине министри. Та озбиљна, одлична, најбоља Влада имала је министра Радуловића, шта сад кажете о њему?

 Имала је министра Вербића, шта кажете сада о њему, имала је министра Вујовића, шта кажете сада о њему? Пратимо ми, живимо овај живот и овај политички живот као и ви, и не можете сада тако неким флоскулама - Влада је озбиљан орган. Па, свака Влада је озбиљан орган и она претходна Влада у којој је био лопов број један Динкић, Лабус, Влаховић, Ђелић. Све их стави под број један, јер не знам који би био испред којег, и то је била озбиљна Влада, јер је Влада као институција озбиљна, али, Владу чине министри који могу бити и озбиљни и неозбиљни, и стручни и нестручни, и поштени и непоштени. Влада мора да трпи, односно чланови Владе морају да трпе да им представници народа, народни посланици кажу своја сазнања, своје податке којима располажу, уосталом тај споразум за који ви кажете да никада није постојао ми смо делили новинарима и опет понављам дали, ја лично однела, Ани Брнабић. Војислав Шешељ је питао - јел ви знате за ово? Она је рекла - не, први пут видим. Дакле, ништа није измишљено, све је пред очима јавности.

 Да вам кажем, та ваша сарадња са америчким амбасадором јесте нешто што боде очи, јесте нешто што смета.

 Само ви вичите, врло брзо ћете викати нешто супротно, само још нисте обавештени.

 Далкле, недопустиво је, госпођо Михајловић, оно што се десило када сте потписивали тај Меморандум са "Бехтелом", да Кајл Скот са вама, раме уз раме стоји у Влади Републике Србије, да држи конференцију и да из Владе Републике Србије каже да је Косово независна држава и да ви то пратите са широким осмехом. Недопустиво! Тог момента је морао напустити државу као "персона нон грата". Али, то су ваши лични односи, то су односи председника државе и те амбасаде, али полако, све ће полако доћи на право место, на праву ствар и све више се приближавате, не ви лично али многи политици СРС и то ће бити добро за Србију.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар, др Зорана Михајловић.

 Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Бићу кратка.

 Дакле, прво ја мислим да сте у праву у једној ствари, а то је да је процена, односно оцена грађана Републике Србије та која је једина валидна. Они су ти који могу да виде да ли Влада Републике Србије, свака влада, дакле Републике Србије ради или не ради свој посао, има ли резултата или нема, да ли смо урадили 300 километара путева, да ли смо 600 километара пруга решили, да ли имамо најбрже растући аеродром Никола Тесла у региону, да ли смо подигли Ниш, да ли радимо нове путеве, да ли ћемо ове године почети четири ауто-пута. То су све резултати, рецимо, инфраструктуре.

 Грађани Србије су на свим изборима и надам се и верујем и следеће године на парламентарним и локалним изборима ће видети ко је радио. Дакле, пре свега СНС и њени коалициони партнери и председник наше странке. На основу тога ми водимо Владу Републике Србије и пре свега, имамо одговорност према грађанима, ту сте потпуно у праву. Видећемо какву ће оцену дати грађани Србије вашој политичкој партији, ја вам желим све најбоље, али за сада, некако ми се чини да сте испод цензуса.

 Са друге стране, такође да вам кажем због грађана Србије, без обзира што једно време стално ћутим и слушам ту перцепцију као - Зорана је амерички човек, овај други је руски човек. Не, ми смо, пре свега, грађани, ја сам грађанка Републике Србије, дакле ја радим за ову земљу и налазим се у Влади Републике Србије, изабрала ме је моја странка да водим одређене ресоре и ја радим у интересу Републике Србије,

 Дакле, из свега онога што ја знам, ја гарантујем да сте се ви много пута више састали, како са америчким амбасадама, тако и са другим амбасадама, него што сам ја званичних имала састанака у Влади Републике Србије за претходних седам година.

 Тако да, немојте да причате грађанима како сте ви сјајни и дивни, а она тамо Зорана амерички шпијун или ради са Америчком амбасадом, што су глупости. Нема везе, ја верујем да ни ви не радите ван интереса Републике Србије, да радите само искључиво у интересу Републике Србије, без обзира да ли били у Америчкој, Руској или било којој другој амбасади.

 Такође се са вама слажем да ипак тема треба да буде овај закон. Хајде да се потрудимо да исправимо, ако сматрате да нешто унутар овог закона није добро и да може да се исправи и да он буде добар за све грађане Србије, без обзира коју политичку опцију грађани Србије подржавају.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Вјерица Радета. Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Српски радикали, свакако нису одлазили у Америчку амбасаду, ни у Британску амбасаду, јесу неки док су били Српски радикали и док су били у фази, док су их преправљали у ове сада, али дакле, онај ко је Српски радикал није тамо одлазио, али није добро ни да ви као министар на тај начин причате са народним послаником, али нисте ме увредили, слободно ви причајте што мислите да трба да кажете, ви имате право да се браните, али кад је у питању "Бехтел", да ћете морати да се браните пред неким другим органима.

 Нема потребе ви да нас подсећате ни да ли смо испод цензуса, да ли нисмо испод цензуса, то такође није посао министра, али ми се не бавимо политиком ради цензуса, ми се бавимо политиком у интересу грађана Србије.

 Ми смо доследни у својим политичким ставовима, у свом политичком програму и ми се бавимо политиком, између осталог, да грађанима Србије скрећемо пажњу када у Влади имају неког министра који не ради у интересу народа, који не ради у интересу државе, који ради у интересу неких других амбасада, неких других држава.

 У конкретном случају, дакле, не кажемо то само ми, то цела Србија зна да је Зорана Михајловић, агент америчке амбасаде у Влади Републике Србије. Зашто је држе, једног дана ће се и то сазнати. Ко је чим условљен, и то ће се сазнати. Понешто се и зна, али није можда право време да се баш о сваком детаљу говори. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ја вас онда молим да упознате надлежне државе органе, прво, како се постаје агент, а онда како сам ја то агент. Надлежни државни органи ако то случајно не знају, како ви кажете, дајте им, молим вас, документацију.

 На крају крајева, то би требало да буде и нека ваша обавеза у складу са свим законима и тиме што сте народни посланик. То је једно.

 Друго, оцену, понављам још једном, дају грађани Србије. Грађани Србије на неким последњим изборима чини ми се да вам не дадоше ни 5%, што негде могу да тумачим и овако. Дакле, није ни чудо што та политика и идеологија није успела. Најбољи из СРС су отишли. Хвала им. Дошли су код нас.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику народни посланик Вјерица Радета. Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Да, ја сам народни посланик и дипломирани правник.

 Надлежни орган, пре свега јавни тужилац, има обавезу, између осталог, да прати рад Народне скупштине и не само Народне скупштине, мора да прочитам све вести, све новине, све портале и мора да реагује увек када се појави нека информација која би могла бити предмет расправе обраде јавног тужилаштва.

 Ми немамо обавезу посебно да их о томе обавештавамо, јер их обавештавамо на овај начин. Проблем јесте што је јавни тужилац кадар још Ненада Чанка. То је још из оног времена када сте ви били у оној другој опцији и још увек је Загорка Доловац. Не знам више ни како се зове пошто се жена нигде жива не јавља. Она је тај државни тужилац који, између осталог, треба да води рачуна и о тако озбиљним стварима какво је ово за шта ми вас оптужујемо.

 То јесте озбиљна оптужба, али заиста је невероватно да ми толико понављамо да је Зорана Михајловић агент америчке амбасаде у Србији и да Загорка Доловац не реагује или да каже нама, да изађе у јавност са неким саопштењем да нама зачепи уста или да каже – да, ви сте у праву и тачно је да је Зорана Михајловић то за шта је оптужујете.

 И даље се надамо да ће надлежни органи да реагују. Сами сте их позвали и нека сте.

 Јесте добро да се вратимо на овај закон. Надам се да ова врста расправе неће бити разлог, пошто очигледно да некако падате у ватру када овако говоримо, да на други начин гледате на наше амандмане који су апсолутно стручни и намери да се поправи закон и да примена закона буде заиста у интересу свих грађана Србије и у интересу изградње тог Коридора који јесте потреба, али не смемо дозволити ми да после овог Коридора буде прича као после Ђиласовог моста итд. Ми зато на време упозоравамо. Ђилас је украо скоро 300 милиона евра на изградњи оног моста. Он 300 милиона на мосту, ви 300 милиона на Коридору, па одакле нам више толики милиони? Просто, касно је после. Ми зато упозоравамо на време. Упозоравамо не само вас лично, него ваљда и Владу. Ваљда зна цела Влада? Зна председник Владе о чему се овде расправља. Може да види.

 Пошто кажете да су најбољи отишли из СРС, да ли вам сада долази и Ана Брнабић званично за члана, ваша озбиљна ривалка? Неће вам бити лако.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Данијела Стојадиновић. Изволите.

 ДАНИЈЕЛА СТОЈАДИНОВИЋ: Хвала, господине Арсићу.

 Поштована министарка са сарадницима, данас говоримо о Коридору Е-761, односно о деоници Појате-Прељина, која је од изузетног стратешког значаја како за Републику Србију, тако и за цео регион.

 Првенствено, говоримо о повећању конкуренције и уопште побољшању привреде у Републици Србији. Изградњом овог Коридора очекује се боља повезаност са међународним саобраћајницама, а самим тим и већи привредни и друштвени развој.

 Како сте на почетку истакли, највећи значај овог Коридора јесте повезивање унутар Србије и прављење путева и умрежавање нашег становништва.

 Стратегија развоја железничког, друмског, водног и ваздушног саобраћаја ставља посебан акценат на мрежу јавних путева.

 Стратешки интерес државе дефинише се као формирање троугла аутопутне мреже Србије, Београд, Појате, Чачак, Пожега, Београд, а у наредном периоду је унапређење правца Е-761 - Појате, Крушевац, Краљево, Чачак у циљу повезивања Коридора 10 са Рутом 4 и повезивање Београда и јужног Јадрана. Дакле, двоструки је значај изградње Моравског коридора.

 Општи циљ је регионално повезивање и развој привреде региона који ће покрити овај Коридор. Иначе, овај пројекат треба да повеже сва већа насеља у региону, што је јако битно, али и мања места, од Ћићевца, Сталаћа, Крушевца, Трстеника преко Врњачке Бање, Краљева и Чачка.

 Већ смо чули да је ово подручје у коме живи пола милиона становника са преко 20.000 малих и средњих предузећа са 10 пословних и једном слободном зоном.

 Очекивано је да ће привреда овог региона имати вишеструке користи кроз нова упошљавања и ангажовање локалних привредних субјеката. Мислило се и о томе да се праве временске уштеде, да се праве мањи трошкови транспорта, као и унапређење безбедности на аутопутевима Србије.

 Савремен, модеран и безбедан аутопут јесте будућност наше државе и корак напред ка модерном тржишту, а повезивање делова Републике Србије са међународним коридорима 10 и 11 јесте предуслов за економски развој, а самим тим и за бољи животни стандард, што уопште јесте циљ ове Владе и јесте циљ вођење овакве политике.

 Прописи који су од значаја за предлог закона уређују област експропријације, област планирања, пројектовања, изградње, јавних набавки и царинских прописа. Како бих глобално рекла, експропријација је заиста један од највећих проблема саобраћајница и намерно не користим шири термин него баш саобраћајница.

 Оно је иначе и предмет овог закона и по томе има своју важност, а то је убрзање ефективне реализације свих инфраструктурних пројеката, пре свега, утврђивање јавног интереса и појединачни поступци експропријације, углавном скраћивање рокова који су прописани досадашњим законом о експропријацији, као и коришћење свих правних средстава који нису предвиђени материјалним прописом.

 Од посебног је значаја да се поштују сви рокови, а и до сада смо са роковима углавном имали проблеме и на другим деоницама и за поступак регулисања овим предлогом закона за целокупни обим радова на пројекту на основу избора стратешког партнера, уз поштовање Устава.

 Оно што мислим да није наглашено јесте и важност и приступ међународним изворима финансирања, не само овог, већ и будућих инфраструктурних пројеката у Србији.

 Посебно је важно укључивање наших јавних предузећа, „Путева Србије“, „Србијаводе“, затим наших института, Института „Јарослав Черни“, који има за циљ, не само изградњу ауто-пута, него и трајно решавање слива Западне Мораве. Овај пројекат значи радове на регулацији Мораве и водотокова, чиме ће бити отклоњена опасност од нових поплава у овом подручју.

 Ангажовањем локалних фирми у току изградње, повећаним бројем услуга и трговине у локалним самоуправама у којима ће се одвијати радови, утицаће, наравно, на већи привредни раст и ово јесте једна велика инвестиција која покрива изградњу путева, између осталог, и регулацију реке, изградњу телекомуникација дуж ауто-пута и ова укупна деоница нема ни тако малу дужину. Значи, укупна деоница имаће 110 километара.

 Ово је један афирмативан Предлог закона и нешто што има своју ширу димензију, јер знамо да тамо где нема путева, где нема инфраструктуре, немамо ни људе, а с обзиром да је стратегија ове Владе и поправљање демографског положаја земље. ово је од изузетног значаја.

 Сигурно ће да ће највећи бенефит имати људи који насељавају и који су у кругу овог Моравског коридора, али је исто тако битан сваки километар пута, не само ауто-пута, него и уопште локалних путева, јер и тамо неко живи.

 Када смо већ код западне Мораве, једно од питања, великих питања, јер је значајно за поморавски округ и за грађане општине Свилајнац јесте мост на Великој Морави. Већ је помињан неколико пута и причала сам о томе када смо говорили о железницама. Значи, то је једини мост који спаја општину Свилајнац, између осталог општина, мала општина, али у развоју, мост који је прављен после Другог светског рата и који је, чини ми се, једини мост где се преплићу друмски и железнички саобраћај.

 Наравно да не може све одједном. Наравно да су планови велики, али није на одмет поменути сваки пут и указати на оне саобраћајнице или она места која су нам уско грло и која представљају проблем у регулацији, јер говоримо о модерним путевима, модерним пругама и о некој новој будућности за Републику Србију.

 Моје колегинице, посланици и колеге народни посланици СПС са задовољством ће прихватити овај Предлог закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Владимир Маринковић): Хвала колегинице.

 Реч има Катарина Ракић. Изволите.

 КАТАРИНА РАКИЋ: Захваљујем се поштовани председавајући.

 Поштована министарко, даме и господо народни посланици, данас имамо ту част да останемо упамћени у историји као сазив парламента који је на овакав начин, односно доношењем данашњег Предлога закона, бар на један мали начин учествовао у градњи Моравског коридора.

 Шта Моравски коридор значи за Србију, чули смо данас од доста колега који су говорили, а ја ћу још једном поновити, Моравски коридор биће мост, односно биће спојница која ће се градити у самом центру Србије, која ће спојити исток и запад Србије, која ће олакшати живот за пола милиона становника који ту живе.

 Поред тога, не смемо да заборавимо ни да се у овом делу Србије налази центар средњовековне Србије, значи, центар који чува нашу историју. Међутим, исто тако морамо бити окренути и будућности, да број од 21.000 малих и средњих предузећа, које тренутно послује у овом делу Србије, морамо кренути у будућности и тај број свакако у будућности да буде већи.

 Поред тога, у овом делу Србије налази се шест планина, 20 манастира и 10 бања. Оно што овај пут, односно пут и правац треба да учини је свакако да доведе нове туристе, да повеже Србију са овим делом, јер чак и ми из Београда често одемо до Словеније у бање, у њихове терме, поред толико наших лепих бања, али због лоше инфраструктурне повезаности некад нам се учини да нам је Словенија и њихове терме нажалост ближе.

 Као што је министарка, већ на почетку рекла, ово за Србију неће бити само ауто-пут. Ово ће бити пут који ће значити живот за шест градова у Србији који се налазе на подручју где ће се овај пут градити.

 Данас је на дневном реду један изузетно важан Предлог закона, а то је утврђивање јавног интереса ради изградње ауто-пута Е-761, односно сам циљ овог закона јесте да се на што бољи начин омогући експропријација парцела на самој траси коридора.

 Доношењем једног оваквог, могу слободно да кажем, лекс специјалиса није данас први пут да то радимо, већ је показала добре резултате приликом реализације пројеката „Београд на води“, затим пројекта као што је Железара Смедерево.

 У претходних пет до шест година доста се радило на изградњи путне инфраструктуре. Урадило се преко 300 километара ауто-путева. Доста путева је рехабилитовано, изграђено је доста мостова, изграђено је доста тунела.

 Данас када погледамо мапу Србије од севера ка југу, видимо да је север Србије добро покривен путном мрежом. Значи, на северу, Војводини имамо како-тако добру повезаност. Затим, имамо на истоку пут који иде ка југу Србије, Коридор 10, који се пружа од Београда ка југу Србије. Он је завршен. Значи, имамо источни крак који иде ка Бугарској и овамо на западној Србији имамо ауто-пут који иде до Чачка и касније се спушта доле ка Црној Гори.

 Оно што заиста фали Србији јесте та веза између истока и запада, нешто што ће спојити и тим људима који се налазе ту, који ту живе, а то је око 500 хиљада становника, створити им једну саобраћајницу и једноставно олакшати живот.

 Нешто што данас постоји као могућа опција јесте Ибарска магистрала. Међутим, сви од нас, верујем, да смо бар једном прошли и знамо каква је Ибарска магистрала и у ком се стању она налази. Пре свега, није условна нити мало безбедна, а не постоје реални услови за њену санацију и да то буде урађено на један начин какав заиста ови људи заслужују. Као што сам већ рекла, 500 хиљада становника у овом региону Србије заиста заслужују, пре свега, један безбедан пут.

 Свесни смо тога шта када неки пут прође, било какав пут, а посебно када је у питању ауто-пут кроз некакав град, свесни смо шта тај пут уради за тај град. Просто, удахне му некакву нову енергију, оживи град, доведе нове инвеститоре, отвори нова радна места. Учини то да тај народ, да ти становници који ту живе заиста и остану да живе ту, да раде у својим местима, да стварају породице, а не да сви потрче у Београд у потрази за бољим животом или да нажалост, чак, одлуче да оду из Србије.

 Одличан пример за ово о чему говорим јесу градови као што су Ниш, Врање, Владичин Хан, Лесковац. То су градови кроз које је прошао Коридор 10 и слободно могу да кажем да им је удахнуо један нови живот. Надамо се и верујемо да ће Коридор Е-761, односно Моравски коридор, учинити ово исто за Ћићевац, Сталаћ, Крушевац, Трстеник, Врњачку Бању, Краљево и Чачак.

 Колико су ауто-путеви значајни за развој Србије говори нам рецимо податак из Врања када је општина дала на продају плац за изградњу трговинског објекта, општина је огласила продају на 60 милиона динара.

 Крајња цена по којој је купљен плац јесте била 240 милиона. Значи, четири пута, могу слободно да кажем, да је четири пута овај путни правац подигао вредност земљишта у том месту. То је само један од примера шта, рецимо, пролазак ауто-пута значи за одређене грађане.

 Што се тиче самог пројекта изградње овог коридора, као што смо већ чули, дужина коридора јесте 110 километра, а вредност, процењена вредност јесте на око 800 милиона евра. Сам пројекат подељен је у три деонице. Прва је Појате-Крушевац, чија је планирана дужина 26,5 километара, друга Крушевац-Адрани дужине 53 километара и трећа Адрани-Мрчајевци, Мрчајевци-Прељина дужине 30,6 километара.

 Оно што је заиста значајно и што заиста ја желим да похвалим јесте оно што ће се радити паралелно са изградњом ауто-пута, а то је изградња телекомуникационе инфраструктуре и уређење водотока Западне Мораве.

 Што се тиче изградње телекомуникационе инфраструктуре, морам да кажем да се овде заиста ради о једној изузетно модерној телекомуникационој инфраструктури.

 Желим само да поменем да ово што се данас ради раније није била пракса. Раније смо имали ситуацију да се експропришу плацеви за пут, изгради се пут, након тога експроприше се земљиште за телекомуникационе инфраструктуре. Овог пута се то ради паралелно. Значи, на овакав начин, пре свега, смањује се време и новац и ево, мој предлог је да се на овакав начин и убудуће ствари раде.

 Такође, друга јако битна ствар јесте регулација водотока Западне Мораве, односно уређење плавног дела. Нажалост, сви се сећамо маја 2014. године када је овај регион био посебно погођен поплавама и након тога ступили су на снагу нови прописи, нови стандарди, који су свакако захтевали оштрије стандарде у области водозаштите.

 Из самог тог разлога траса коридора је нешто морала бити измењена, да коридор не пролази кроз то плавно подручје. Међутим, није се заборавило у том тренутку на Западну Мораву и на проблем који се догодио, него је ова влада решила да тај проблем једном па заувек реши, тако да се паралелно са овим радио и пројекат заштите водотока Западне Мораве, као и њених притока. Пројектом је планирано уређење од 46 километара водотока Западне Мораве.

 Знам да је и слушамо сви ових дана да је многима из опозиције Александар Вучић крив и што пада киша. Међутим, оно за шта је он заиста одговоран, као и Влада Србије, јесу километри и километри урађених аутопутева, јесу десетине отворених фабрика, јесу стотине отворених нових радних места, јесу нове школе, нове фабрике, нове болнице.

 Александар Вучић је одговоран, такође, за то што Србија данас има националну авио компанију која је, могу слободно рећи, лидер у региону. Одговоран је, такође, и за то што Србија данас има аеродром који је по свим светским стандардима и који броји путнике у милионима. Наравно, за поплаве и елементарне непогоде Александар Вучић свакако не може бити крив, али овде имамо ситуацију да је свакако одговоран што ће поправити нешто што се догодило, што није заборавио поплаве 2014. године и што ће урадити нешто да санира проблем за могуће будуће генерације.

 Што се тиче саме планиране вредности за изградњу читавог коридора дужине 110 километара, као што сам већ рекла, предвиђена је цена од 800.000.000 евра. Ево, као поређење, чули смо већ данас, мост на Ади, ја га морам поменути да се подсетимо сви како је то изгледало. Ђиласов мост коштао је 400.000.000 евра, његова дужина износи 964 метара. Значи, читав коридор, плус пројекат уређења Западне Мораве, плус телекомуникациони систем, све то заједно кошта 800.000.000 евра, а Ђиласов мост кошта 400.000.000 евра.

 Сад, можда ће неки можда рећи - па, добро, можда је сама структура моста, односно изградња моста другачија, можда се он другачије гради и онда то можда више кошта. Ево, ја сам нашла један податак са чим његов велелепни мост могу да упоредим, а то је један вијадукт, мислим да се изговара Милоу вијадукт, он је коштао нешто мање него мост на Ади, 50.000.000 евра мање, а дуг је два и по километра, значи два и по пута дужи него Ђиласов мост, и уместо Ђиласовог једног пилона, има шест пилона, и највиша је грађевина у Француској, виша је чак од Ајфеловог торња за 23 метра и нешто је чиме се Француска поноси, грађевина за пример, за разлику од онога шта ми имамо у Београду, шта представља само споменик једне лоше политике.

 Малопре сам навела како само злонамерни могу да кажу да је Александар Вучић одговоран за то што пада киша. Међутим, оно за шта је он заиста одговоран и шта виђамо у Београду јесте гомила кранова, гомила градилишта. На тим градилиштима раде људи из Београда, људи из Србије. На тим градилиштима користи се материјал који је произведен у Србији. Ти објекти који ће се направити на тим градилиштима опремиће се касније намештајем који се произведе у Србији. На овакав начин, створен је читав један ланац запошљавања за који је заиста одговоран Александар Вучић.

 Пример оваквог запошљавања Србије имали смо приликом изградње Коридора 10. Приликом изградње Коридора 10 учествовало је 20.000 грађана из Србије, што као подизвођачи радова, што као неко ко је производио материјал који је касније примењен у изградњи самог пута. Надамо се да ће овакав један добар ланац запошљавања бити примењен и у случају Моравског коридора. Данашњи закон нам то и обезбеђује, јер једним чланом је предвиђено да се користе материјали који се произведу у Србији, а то ће свакако подићи наш БДП.

 Што се тиче самог извођача радова, могу да кажем да је ту направљен један велики помак. Доћи ће нам једна велика светска компанија. Ово ће свакако бити јако, јако битно за Србију, јер ће једна велика светска призната и позната компанија у Србију довести нове технологије, нова знања и искуства.

 Међутим, како би ми уопште били у прилици да понудимо једној таквој компанији посао у Србији, морали смо да испунимо некакве услове, пре свега, стабилно финансирање, односно стабилан буџет. Стабилан буџет обезбеђује стабилна политичка клима, а ми је са Александром Вучићем заиста свакако имамо. Поред тога, јако је битно обезбедити сву пројектно-техничку документацију и све дозволе, што наравно свуда у свету јесте уобичајена пракса, да се ниједан пут не може ни покренути без унапред донетих и прибављених дозвола.

 Први пут се дешава, ево, ја могу слободно да кажем, да Моравски коридор неће почети са изградњом док не буду донете апсолутно све потребне дозволе.

 Лекција о овоме, нажалост, научена је на Коридору 10, када смо имали лоше пројекте, када смо имали лоше извођаче радова, који су се касније позивали на те лоше пројекте и тражили су да им се врши одштета за њихов нерад. Управо из тог разлога, радило се скоро две године на измени пројектно-техничке документације, како не би имали лоше пројекте, а касније не би имали изговоре за те лоше пројекте.

 У прилог што ефикаснијег прибављања документације свакако иде усвајање данашњег закона, јер на овај начин свакако нећемо губити време у споровима око експропријације. Познато је то да смо ми земља која се бори са храстом, боримо се са знаковима на градилиштима, боримо се и рушимо градилишта, а ово свакако не доноси ништа добро, односно само отежава посао и одузима време.

 Оно што, такође, морам нагласити јесте да доношењем овог закона апсолутно неће бити угрожена права власника чије се некретнине експропришу. Овим законом је утврђена цена и она не сме ићи испод тржишне цене.

 Даме и господо народни посланици, ја бих још једном желела да поновим да треба свима данас у овој сали, у овом сазиву, да нам буде част да донесемо један овакав закон, да нам буде част што ћемо у историји бити упамћени као ко је бар на неки начин учествовао у изградњи Моравског коридора, који ће бити један од најбитнијих праваца у Србији и један од најбитнијих праваца за Србију.

 Могу слободно да кажем да је ово данас једна велика победа Александра Вучића, једна велика победа политике Владе Републике Србије, Министарства грађевина, на челу са министарком Михајловић. Ја овог пута желим да вам честитам на томе и да вас позовем да истрајете у својим обећањима и да наставите да градите још брже и још више.

 Недавно сам имала прилику да чујем неког лидера опозиције који је рекао да ми из СНС говоримо како смо ми сви, све странке, како смо исти, како би се што дуже одржали на власти. Е, па, ево, ја сад желим да кажем да нисмо сви исти, да не можемо никада бити сви исти, не можемо из разлога што ми у СНС имамо ко да нас води, да нас води политика Александра Вучића, а то је политика која никада неће бити ни лоповска, ни фашистичка, неће бити политика нереда и мржње, него политика рада, реда и, пре свега, пристојних људи.

 На крају, ја бих вас, министарка, питала – да ли се сећате кад сте задњи пут били на одмору? Да ли се сећате кад сте задњи пут устали после пет ујутру?

 Да ли се сећате када сте задњи пут читав дан провели са својом породицом, а да ни једног тренутка нисте помислили на посао?

 (Посланици СРС добацују.)

 Ја претпостављам да се не сећате.

 (Председавајући: Колеге, извињавам се, пустите колегиницу да заврши свој говор.)

 Господине председавајући, мени не сметају, нека раде свој посао.

 (Председавајући: Молим вас будите пристојни.)

 Не могу они бити нешто што нису, не могу бити пристојни, али мени заиста не сметају.

 Ја бих завршила свој говор. Претпостављам да се не сећате, а да ли се сећате када вам је неко задњи пут рекао хвала на свему што радите? Да ли се сећате када вам се неко захвалио на мостовима које градите, који ће служити и унуцима наше деце? Не сећате се. Ја вам сада кажем хвала, хвала вам за све што радите и молим вас да наставите, да наставите брже, јаче и боље зато што Србија и људи у Србији, пристојни људи у Србији, то заиста заслужују. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колегинице Ракић.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на томе што сте свих ових година помогли да донесемо квалитетне и важне законе, што је управо посланичка група СНС, као и коалициони партнери, али хајде да будемо реални, ипак је СНС добила највеће поверење грађана и грађанки Србије, што сте стали уз Владу Републике Србије, уз председника, уз све оно што радимо и што данас Србија заиста има 300 км нових аутопутева, 600 км реконструисаних, рехабилитованих пруга, што можемо да се похвалимо да ћемо на Видовдан да отворимо и трећи аеродром, међународни аеродром, а то је аеродром Краљево, једнако важан, а помињем га због тога што је важан управо за Моравски коридор који ће почети да се ради, што је важан за тај део Србије и што стојите уз своју Владу и уз свог председника.

 Оно што бих желела само да додам, а везано за ваше излагање, јесте да 2019. године ми почињемо да градимо, а то значи да смо направили предрадње, већину предрадњи, четири аутопута, односно почетком 2020. године и пети аутопут. Не знам када је Србија у неким претходним деценијама успевала да направи, односно да почне да ради један, два аутопута у исто време, а камо ли пет. Дакле, то јесте успела ова Влада Републике Србије са својим председником Србије и са вама који сте веровали и верујете у њу.

 Дакле, почиње изградња Моравског коридора између Појата и Прељине на лето. Почиње изградња аутопута ка БиХ, деоница Сремска Рача-Кузмин, радови ће почети изградњом моста. Почела је изградња дела аутопута Прељина-Пожега, јако важног дела, тешког дела, али дела који нам је битан, јер од Пожеге се опет рачвамо ка БиХ и ка Црној Гори. Почиње изградња аутопута делом, а делом брзе саобраћајнице Рума-Шабац-Лозница, такође, ове године и почетком наредне године пети аутопут, а то је аутопут Ни-Мердаре-Приштина, деоница Ниш-Плочник, 37 км. То је пет аутопутева које Србија почиње да ради због Србије и грађана Србије, јер на тај начин смо сигурни да можемо да остваримо и већи прилив инвестиција, нова радна места, односно све оно због чега, верујем да се сви политичари баве политиком, све политичке странке својим политикама и идеологијама, а пре свега да буде у интересу грађана Републике Србије. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Настављамо даље са радом.

 Крећемо по редоследу народних посланика према пријавама за реч у начелном претресу, а о Предлогу закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора, аутопута Е-761, деонице Појате-Прељина, као тачка 2. дневног реда.

 Реч има Јахја Фехратовић. Изволите.

 ЈАХЈА ФЕХРАТОВИЋ: Хвала.

 Поштовани председавајући, поштована министарко са сарадницима, поштоване колегинице и колеге, држава која улаже у аутопутеве даје заиста сигнал и показује да има снагу да се бави оним што представља највећи инвестициони искорак за своје друштво. Зато и овај закон и сви други закони, који иду у правцу изградње аутопутева, инфраструктурних пројеката, имају и имаће подршку посланика Странке правде и помирења.

 Као што смо већ чули, овај закон није једини који се доноси по хитном поступку, али је некако правило да сваки пут када се усваја један овакав закон, то значи да у ствари почиње реализација и почетак радова на том аутопуту. Дакле, овакви закони су неки чин пред реализацију и пред почетак конкретних радова на некој деоници, што нас радује, јер ће и ову деоницу користити не само ових 500.000 грађана који се налазе на овом делу аутопута, већ и сви ми који пролазимо тим путем и сви ми који тај пут користимо како бисмо дошли или отишли својим кућама.

 Такође, врло је важан један члан који сам у овом закону видео и који ми се онако свидео, обзиром на нека искуства од пре тј. да сви они који имају ингеренције на израду одређених делова, хајде да кажемо, документације итд. морају по хитном поступку радити, односно не може више долазити до опструкција када су у питању неке врсте мањих органа, попут локалних самоуправа или неких других. То је некада у пракси било присутно, тако да је то добра ствар.

 Мене је обрадовао овај приказ свега онога што је урађено и онога што се планира урадити, посебно када видим на овој легенди пројеката, одмах после овог аутопута Појате-Прељина, да долази аутопут Пожега-Бољаре. То је аутопут за који смо ми најзаинтересованији, јер је то аутопут који ће нама из Санџака и те како користити. Сада користим прилику, мада је министарка донекле то и казала, да ли, према овој легенди, то значи да је већ следећи пут за који ћемо доносити неки сличан закон управо ова деоница аутопута Пожега-Бољаре, односно да ли је то следећи најважнији приоритет којим ће се бавити Влада и министарство и када ми можемо очекивати да се нешто тако догоди, с обзиром да знамо да после оваквих закона, у суштини један крак аутопута је испланиран до краја и почиње његова конкретна реализација?

 Желим да се осврнем на ову легенду где стоје аеродроми и врло нам је драго што ће се отворити ускоро аеродром у Краљеву. Међутим, знамо за пројекат и за одређене споразуме да сличну судбину доживи и аеродром у Сјеници, па ето користим прилику да питам када ћемо имати пројекат реализације конверзије некадашњег војног аеродрома Дубница код Сјенице у један, рецимо, цивилни аеродром, јер би то такође било од великог значаја за све нас који живимо на том потезу? Наравно да нам је овај аеродром у Краљеву и те како добар, и те како важан, али мислим да би и овај у Сјеници, а посебно знајући да је било неких разговора, договора од стране неколико министарстава и представника локалних самоуправа да се крене у том правцу, тако да би нама посланицима који долазимо из краја где се то налази и целокупном становништву Санџака било изузетно важно да за почетак на овој скици планова, пројеката буде уцртан и тај део, односно тај аеродром у Сјеници, као и да што пре дочекамо да један закон, који ће бити сличан овоме, дође овде пред нас, који ће третирати овај део аутопута Пожега-Бољаре. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Фехратовићу.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Само да дам додатне информације везане за тај пут. Јесте, Коридор 11 је за нас јако важан и ми ћемо до 15. августа пустити деоницу Обреновац-Прељина, 103 км ауто-пута. Избегавамо на тај начин Ибарску магистралу.

 У децембру месецу биће завршена деоница Сурчин-Обреновац, а деоница Прељина-Пожега, то смо почели да радимо, као што знате, пре месец и нешто више дана. Рок да та деоница буде готова је максимум три године.

 Међутим, ми већ континуирано преговарамо и разговарамо, имамо именовану радну групу Владе Републике Србије, о наставку даље изградње, од Пожеге ка Бољарима и ми мислимо да, негде до краја године или евентуално почетком следеће, ћемо имати јасно дефинисану структуру цене, будући да је то тешка, тежа деоница него Прељина-Пожега. Након тога ћемо почети да разговарамо и о начинима финансирања, због тога што процене кажу да та деоница не може бити испод 1,8 милијарди евра, што је јако много.

 Будући да почињемо ове пројекте и ове ауто-путеве са изградњом, онда негде у наредних годину и по до две имамо простора да размишљамо како ћемо даље да финансирамо тако финансијске јаке и тешке пројекте.

 Што се тиче аеродрома Сјеница и свега овога што сте рекли, Влада Републике Србије је пре неколико година формирала предузеће "Аеродроми Србије". "Аеродроми Србије" сада имају седиште у Нишу. Они су оператер и за Нишки аеродром и за аеродром "Морава" у Краљеву. Биће ту још других мањих аеродрома. Према томе, зависи од локалне самоуправе, дакле, која може да упути захтев, како Влади, тако предузећу "Аеродроми Србије", да можда размишљамо и да они буду део "Аеродрома Србије" и да нађемо начин да улажемо у тај аеродром. Дакле, све су опције на столу, изволите. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, потпредседнице.

 Реч има проф. др Миладин Шеварлић. Изволите, професоре.

 МИЛАДИН ШЕВАРЛИЋ: Захваљујем, потпредседниче.

 Ја бих најпре замолио потпредседницу Владе, а и све представнике Владе, да убудуће не причају оде о партијама из којих су они именовани, јер то би требали онда сви ми да радимо, а мислим да се чланови Владе плаћају из буџета државе Србије, а не из буџета партије, и да не могу на седницама Скупштине да промовишу своје партије. Нека уђу у посланичке клупе, нека напусте Владу. Влада треба на исти начин да се односи према свим члановима и нечлановима партије, уосталом и због тога што на свим изборима, у просеку, око 45% гласача апстинира.

 Друго, да ли може да се добије информација, потпредседнице и министарко, колика су временска и финансијска прекорачења по инфраструктурним објектима који су реализовани у периоду од 2012. до 2019. године и зашто?

 Следеће питање. Чланом 3. овог Предлога закона наведено је да је Уредбом о утврђивања просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате-Прељина, који је донет 2013. године, па ме интересује да ли се зна колико ће бити изузеће пољопривредног земљишта, јер ми смо за 50 година изгубили милион и по хектара пољопривредног земљишта у Републици Србији и да ли постоје алтернативне трасе ауто-пута, једна, две, три, и које су предности и због чега тих траса?

 Треће, чланом 2. предвиђено је да се материјали, опрема итд, ангажовани домаћи извођачи у односу који ће бити одређен уговором о пројектовању, па зар не постоји пројекат за овај коридор? Зашто српске пројектанске куће не могу да ураде пројекат? Зашто код пројектовања мора да учествују страни извођачи?

 И најзад, тражим конкретан одговор на питање - да ли је или није потписан предуговор са фирмом из САД у вези изградње овог коридора?

 Наставићу коришћење времена на основу одговора министарке.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Професоре, наставите да користите, али не можете ви као неко ко је на листи пријављен да користите време из два пута, као што је то дозвољено овлашћеним представницима и председницима посланичких група, те вас молим, искористите ваше време, па можете после, кад министар одговори, да се јавите за реплику. Изволите.

 МИЛАДИН ШЕВАРЛИЋ: Хвала.

 Желео бих да похвалим Покрајински секретаријат за пољопривреду, водопривреду и шумарство Војводине, који је интервентно реаговао и обезбедио део средстава, додуше само једну четвртину, за накнаду штете која је настала уништењем пчелињих друштава на територији општине Кикинда. Међутим, до данас нисмо добили одговор од фитосанитарне инспекције Србије ко је узрочник тог тровања и шта је предузето по том питању?

 Такође, Република Србија је у једном дану отпустила 1.658 асистената саветодаваца. Међу њима и 50-ак саветодаваца који су радили а нису добили накнаду за период до када су радили, а то је око пет милиона динара. Зашто Република Србије не може да измири накнаду за асистенте саветодавце који су радили на подручју нишке пољопривредне саветодавне службе, а углавном су то били асистенти саветодавци са подручја Војводине? Чак ни трошкове смештаја, ни трошкове пута, ништа, од 2012. године до сада. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, професоре.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Само један одговор на једно од питања, за које мислим да је важно и значајно, а то је ваше питање да ли је потписан предуговор или уговор са америчком компанијом. Није потписан никакав предуговор или уговор са било којом компанијом. Ми данас причамо о посебном закону који треба да створи услове да кренемо у реализацију овог пројекта. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Професоре, можете да се јавите за реч, слободно, ако желите. Изволите.

 МИЛАДИН ШЕВАРЛИЋ: Поставио сам и друга питања. Да ли може таксативно да се добије информација, ако не сада, онда барем писана, колико је временско и финансијско прекорачење по појединим инфраструктурним пројектима и разлози тих прекорачења, временских и финансијских, за пројекте реализоване у периоду 2012-2019. године? Грађани то имају право да знају, а и ми посланици, надам се.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, професоре.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Никакав проблем. Добићете све информације кроз посланичко питање.

 Само ћу вам једну ствар рећи. Од 2012. године до 2019. године није се каснило у реализацији пројеката. Кашњења су почела пре 10 и више година. Оно што смо ми урадили од 2012. до 2019. године је да смо убрзали, јер смо завршавали претходне пројекте који су каснили више од 10 година у неким претходним структурама.

 По свакој деоници доставићемо кроз посланичко питање, односно одговор наш.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, потпредседнице Владе.

 Реч има народни посланик Маријан Ристичевић. Изволите.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, о путевима. Или ћемо наћи пут или ћемо га изградити. Трећег нема. Тражили смо ми аутопутеве оних што су упали у мед, оних пре нас. Тражили смо путеве Ђиласа, Јеремића, Борка Стефановића, али их нисмо нашли.

 Једини аутопутеви које су они градили су били аутопутеви према њиховим џеповима. Тачно је да партије користе народни новац. Данас владајуће партије користе новац за изградњу аутопутева, физички саобраћајница, а они су градили аутопутеве према својим џеповима. Били су велики извозници. Новац који је био намењен за изградњу аутопутева, те партије предвођене Ђиласом, Јеремићем, Борком Стефановићем и другим црним враговима, сви њихови аутопутеви новца су водили у њихове џепове или на Кукова, Девичанска и друга острва.

 Они су били највећи извозници нашег новца. Нашег, ту мислим на новац грађана Србије. Пошто нисмо нашли те путеве, морали смо да их изградимо. Нису они оставили само народ без путева и саобраћајница, већ без перспективе. Кад су упадали у мед, пелин су остављали грађанима.

 Дакле, без посла, отпуштени, није било потребе да путују радници до фабрика, није било потребе да се извози роба, било је потребе само да се увози. Оставили су људе без достојанства, плата, итд. Оставили су људе без живота.

 Од 2001. године погинуло је, за време њихове власти 15.000, и дан данас гину као последица неизграђених путева. Петнаест хиљада људи је погинуло на саобраћајницама, не само због грешака возача, већ и због недостатка ауто-путева. Највећа српска стратишта су Јасеновац, Јадовно, Ибарска магистрала, па Шумарице. Четрнаест хиљада људи је изгубило главу зато што неко није имао снаге да користи међународне кредите, да користи домаћа средства и да направи саобраћајнице и да смањи ризик за животе и здравље, не само становника и грађана Републике Србије, већ региона, Турака, Албанаца, других националности који путују кроз Србију. Оставили су нас без прихода од транзита.

 Да бих оставио време великом познаваоцу сеоских путева, Милији Милетићу, ја ћу закључити да смо сишли са вашег пута који је водио у пакао, са пута који не води никуда да би изградили путеве и стигли негде. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Ристичевићу.

 Реч има народни посланик Бранимир Јовановић. Изволите, колега Јовановићу.

 БРАНИМИР ЈОВАНОВИЋ: Хвала.

 Поштовани председавајући, поштована потпредседнице Владе, колегинице и колеге, најпре ћу да се осврнем, односно да кажем нешто више о конкретним предностима које нам доноси изградња Моравског коридора, односно шта то у пракси добијамо.

 Оно што је најједноставније, што видимо на први поглед, то је да сада када би смо прешли аутомобилом деоницу од Појата до Прељине, то би било за негде око два сата. Изградњом ауто-пута на овој деоници у дужини од 110 километара ту исту деоницу, односно од Појата до Прељине прелазићемо за мање од једног сата, што је скоро дупло и више уштеда у времену.

 Такође, изградња нове саобраћајнице гарантује и већу безбедност у саобраћају, јер ће самим тим бити и бољи коловоз. Моравски коридор повезаће три округа – Рашки, Расински и Моравички округ. Велики број предузећа има седишта и послује у овом подручју, као што је већ о томе било речи и логично је да ће боља саобраћајна инфраструктура утицати позитивно на пословање ових привредних субјеката, повећаће њихову конкурентност на тржишту, али ће такође ово подручје бити атрактивније за привлачење нових инвестиција.

 Ја долазим из Краљева и морам да подсетим да је само прошле године у Краљеву отворена фабрика текстила „Еуро тај“, као и фабричко постројење „Леони“ и само у ове две фабрике треба да се запосли више од шест хиљада људи.

 Ово истичем из разлога што је Краљево претрпело један тежак период након приватизације где су угашени велики гиганти и сада коначно након много година у Краљеву се отварају нова радна места. Тако ће овај део Србије ојачати и мислим да ће након много година почети да бележи један економски успон. Поред тога, у току извођења радова на Моравском коридору очекујем да буде ангажована домаћа грађевинска оператива и то ће бити добар ветар у леђа нашим грађевинским фирмама. Позитивни ефекти прелиће се и на произвођаче и на продавце грађевинске опреме.

 У делу Србије којим пролази ова траса ауто-пута се налази велики број туристичких дестинација. То су, пре свега, планински центри и бање. Напоменућу да се баш на овој траси налази бања која има највећи број преноћишта у Србији, најпосећенија бања, то је Врњачка бања. Знамо сви да је и искуство показало да сваки динар који се уложи у инфраструктуру, а који се односи на туризам, да се вишеструко врати.

 Моравски коридор је нарочито значајан, јер се на тај начин повезују Коридор 10 и Коридор 11. Тиме ће бити комплетирана саобраћајна инфраструктура у овом делу Србије. Подсетићу да за неколико месеци, као што сте, потпредседнице, већ и најавили, половином августа ће бити завршен део ауто-пута од Обреновца до Љига и када узмемо у обзир да је завршен део од Љига до Прељине, на тај начин ћемо на Коридору 11 добити у функцији 102, 103 километра ауто-пута.

 Почели су радови на изградњи деонице од Прељине до Пожеге. Ово је нарочито важна деоница, пре свега што се од Пожеге даље рачва на два дела. Први је крак према Црној Гори, према Бољарима и он ће бити део будуће трасе Београд – Јужни Јадран, а други је крак према Котроману и биће део будућег ауто-пута Београд – Сарајево.

 Вратићу се на значај Моравског коридора и за два дана у Лађевцима код Краљева биће отворен аеродром „Морава“. То је посебно важно за становнике овог краја. Готови су радови на проширењу писте и на њеном продужењу, тако да ћемо сада имати једну заокружену целину, једну квалитетну ваздушну, железничку и друмску инфраструктуру у централном делу Србије.

 Чланом 1. овог закона је предвиђено да се сви поступци који се спроводе сматрају хитним. То посебно истичем, јер ће због тога сва јавна предузећа, државни органи и локалне самоуправе морати да издају акте која су у њиховој надлежности, без одлагања. Ово је веома важно, јер ћемо на тај начин спречити да се успори изградња ауто-пута бар у оном делу који је у надлежности локалних самоуправа, јавних предузећа или других државних органа.

 Такође, предлог закона је предвидео да се поступак експропријације регулише, рекао бих, на праведан и прецизан начин. Власници непокретности који треба да буду предмет експропријације биће обештећени и то најмање у тржишној вредности непокретности која је предмет експропријације.

 Такође, дефинисана је и улога локалних самоуправа у овом процесу и сматрам да је у интересу локалних самоуправа да буду што ефикасније, да што брже заврше онај део посла који је на њима, јер ће они имати највећу добит од ауто-пута.

 На крају, морам да нагласим да је веома важно што се водило рачуна да пројекат буде усклађен са стандардима из областима водозаштите, с обзиром да један део ауто-пута пролази, односно има неке тачке пресека са плавним подручјима. Наравно, ако већ не можемо да утичемо на временске непогоде, онда можемо на овај начин да утичемо и смањимо последице тога. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Јовановићу.

 Реч има народни посланик Неђо Јовановић. Изволите.

 НЕЂО ЈОВАНОВИЋ: Захваљујем се председавајући.

 Уважена министарко са сарадницима, на самом почетку ћу изнети веома јасан став посланичке групе СПС да ћемо ми у Дану за гласање недвосмислено подржати овај закон.

 У кратким цртама, у име нас социјалиста, ћу изнети неке ставове за које сматрам да могу да буду корисни, како у смислу правног тумачења закона, тако и у смислу нечега што би можда вама могло да помогне, како би овај закон довели коначно до циља, а то је да се као лекс специјалис може у целости реализовати у веома кратким временским роковима, како је иначе овде и дефинисано.

 Оно што се на самом почетку појавило као дилема јесте уставност и законитост овог закона. Та дилема је делимично отклоњена на седници Одбора за уставна питања и законодавство, јер је тај исти Одбор оценио да овај Предлог закона није супротан правном систему, односно Уставу Републике Србије.

 Међутим, пошто је једино надлежан Уставни суд који има искључиву надлежност да оцењује уставност и законитост одговарајућег акта, свако ко сумња у евентуалну било какву неуставност овог закона може своју дилему проверити или отклонити иницијативом пред Уставним судом.

 Оно што је битно, битно је истаћи да ми разумемо вашу, да кажемо нужност да приступите доношењу лекс специјалиса, јер овај закон заиста има у правом смислу речи све атрибуте лекс специјалиса, имајући у виду разлоге због којих се доноси и имајући у виду потребу утврђивања јавног интереса за један пројекат од виталног значаја за Републику Србију. Тај витални значај за Републику Србију се не може доводити у сумњу и ту смо потпуно сагласни када је у питању неопходност да се донесе један овакав закон.

 Што се тиче самих одредаба закона, мислим да њих можемо окарактерисати као позитивне. Позитивне како у погледу поступака експропријације, тако и у погледу начина спровођења експропријације. Пре свега, да кренемо од онога што је суштинско, експропријација се спроводи по тржишним критеријумима, што значи да ће власници непокретности које ће бити предмет експропријације имати потпуну правну сигурност, али не само правну сигурност, већ и економску сигурност да ће њихови објекти који буду предмет експропријације бити истовремено и надокнађени по тржишним условима.

 Што се тиче новина, надовезаћу се на оно што је прокоментарисао мој уважени колега Ђорђе Комленски. Уводите један правни институт који до сада није постојао у законској регулативи, а то је институт привременог заступника. Заиста, на овај начин се омогућава, под један - ефикасно вођење поступка, и са становишта начела економичности и рационалности и са становишта начела које подразумева правичност у поступању, јер тамо где до сада нисмо имали примену овог института, могли смо аналогно да примењујемо одредбе неких других процесних закона, као што су нпр. одредбе Закона о парничном поступку.

 Међутим, сада имамо веома јасну дефиницију, веома јасно нормирање једног института који нам је недостајао, а заиста јесте недостајао због тога што, уколико је као власник уписано лице чија је пребивалиште или боравиште непознато, у тој ситуацији се тај процесни проблем решава на једини могући начин, а то је постављање привременог заступника. У Закону о парничном поступку имамо пуномоћника по службеној дужности. Аналогно томе имамо овде један апсолутно сличан институт, односно истоветан институт, јер имају потпуно исту функцију и иста овлашћења. Шта ће бити, можда, одређени проблем? Можда ће бити проблем да се утврди на сасвим поуздан начин да лице нема пребивалиште или боравиште, односно да је његово пребивалиште или боравиште непознато. То, нажалост, адвокати често користе, па се то после појављује у процесном смислу речи као једна врста сметње. Надам се да до тога у овим ситуацијама неће долазити и да ће се то моћи, на неки начин, предупредити.

 Оно што је такође, по мени, битно, битно је да се у овом правцу анимирају локалне самоуправе како се ту не би направио проблем. Уважена министарко, надам се да ћете бити сагласни са мојим ставом, који неће бити нимало пријатан кад су у питању локалне самоуправе. Капацитети локалних самоуправа нису на оном нивоу који грађани то желе и што грађани очекују с једне стране. С друге стране, едукације, када су у питању стручне службе, нарочито органи који се баве поступцима из области управног права, односно управних поступака, нису довеле до оног циља који ми желимо, а то је да стручне референце надвладају све оно што може да буде препрека у остварењу одређених циљева, а нама је овде једини циљ да се експропријације спроводе ефикасно, да се спроводе правично, и да и корисници експропријације и они у чију се корист експропријације врше буду превасходно задовољни.

 Због тога се бојим да ће поједине локалне самоуправе, којих несумњиво, кад погледамо саму ову мапу, има доста, да морају одговорити задатку. Поставља се питање какве су последице уколико о том задатку не одговоре. Законска регулатива је таква да консеквенце адекватне не постоје. Александра, надам се да се слажете са мном, али исто тако постоји нешто друго, постоји могућност покретања неких других поступака који подразумевају чак и уступање надлежности како би се могло решити питање које представља питање од виталног значаја, а то је да се експропријација спроведе.

 Дакле, моја сумња када су у питању локалне самоуправе није оптужба према локалним самоуправама, већ превасходно једна врста апела да се локалне самоуправе издигну из летаргије, учмалости, да се издигну из онога што је постало уврежено, и да се поступци одвијају на начин како је то прописано.

 Шта је у конкретном случају можда делимично полемично? Полемични су кратки рокови. Овде су рокови дефинисани у веома кратком временском интервалу, три дана, пет дана и рок за жалбу осам дана. Сада, имамо и после жалбеног поступка рок од пет дана у коме другостепени орган треба да одлучи о жалби. Ја, најдобронамерније указујем на нешто што сматрам да је јако важно. Прво, рок од три дана за поступање почев од иницијалног акта па до доношења решења је веома кратак. Зато и сматрам да је веома важно да се комплетне службе, нарочито људи који ће бити задужени предметима, не само едукују, него припреме за нешто што ће бити веома тешко, прикупљање доказа, спровођење доказног поступка, и што је најважније оцена доказа, да ли су докази у виду писане документације адекватни да би се по њима могло поступати, да ли су подобни да се по њима може поступати. Уколико јесу, немамо проблем, чиста логика. Шта ако нису? Онда се одбацује захтев. Одбачај захтева већ успорава експропријацију.

 Према томе, у конкретном случају заиста мора бити све доведено до перфекције, а перфекција подразумева да ни један једини елеменат, који подразумева деловање у управном поступку, не сме бити подведен под било какву повреду закона у управном поступку, Закон о експропријацији, Закона о озакоњењу итд.

 Што се тиче титулара права, ту заиста морам крајње похвално да се изразим на поједине одредбе закона које се односе, рецимо на корисника непокретности, не говорим о власнику, говорим о кориснику, коме такође припада одговарајућа накнада. Овде сада не говоримо о накнади по тржишним критеријумима, овде говоримо о накнади ако је у питању грађевински објекат према тзв. грађевинским стандардима, односно процењеној грађевинској вредности тог објекта.

 Даље, оно што је такође добро као норма, дакле, системски је добро решено, јесте да и код поступка озакоњења који је у току, имамо, по неком мом дубоком уверењу, јасну регулативу како се може спровести поступак експропријације, као и у случају конверзије, односно претварања права коришћења у право својине.

 Сад, што се тиче рока по жалби, имајући у виду да у жалбеном поступку, као другостепени орган, одлучује једини надлежан и законом овлашћени орган, а то је Министарство финансија. Морам да скренем пажњу да је Министарство финансија оптерећено огромним бројем предмета, несагледиво великим бројем предмета, то сада више није на хиљаде и десетине хиљада, него значајно више, па се поставља питање како ће се у року од пет дана успети решити жалбени поступак, односно окончати жалбени поступак и донети одлука каква се и очекује у једном релативно, или можда чак искључиво кратком временском интервалу.

 Надам се ће и у том правцу Министарство финансија појачати своје ресурсе како кадровски, тако и функционално и материјално, како би се могао овај посао одрадити, јер овај посао заиста подразумева хитност. У том смислу, наравно да сви ми очекујемо од Владе Републике Србије, што је Влада и оправдала, ово говорим не само политички, него познајући материју управног права и управних поступака, да се када се ради о хитним поступцима и када се ради о тзв. прекоредном одлучивању, заиста тако и решава. Надам се да ће у том правцу таква пракса бити и настављена.

 За све ово остало што се везује за процесне одредбе закона, ја не бих износио некакав посебан коментар, имајући у виду да су процесне одредбе закона усаглашене са одредбама Закона о управном поступку и мислим да ту неће бити неких великих проблема.

 Такође, одредбе Закона о експропријацији су савршено јасне, само се поставља питање њихове практичне примене и ко ће их примењивати. Ако их буду примењивали они који са одговарајућим стручним референцама то могу да изнесу на свој терет, онда нећемо имати проблем.

 Да се не бих враћао на ту дилему, наставићу сад нешто што је чисто са аспекта економске оправданости свега овога о чему ми причамо и свега онога што је наш циљ. Наш циљ је да овај закон доведемо на ниво да његова практична примена буде оптимална, односно оптимално ефикасна.

 Сам пут или траса пута подразумева оно што данас нисам чуо од колега који су дискутовали, да је јако тешко дефинисати сва питања која се везују за реализацију једног оваквог, да га назовем, мега пројекта, имајући у виду две чињенице. Прва, овде се нико није осврнуо на одредбе Закона о путевима, апсолутно нико. По Закону о путевима дефинисан је не само пут који ће бити под асфалтним застором, него и путни појас и заштитни појас. Ако узмемо у обзир да путни појас има одређену површину и дужину, па онда још више од тога заштитни појас, то значи да сама траса пута подразумева покривање знатно веће површине од онога што је у предрасудама или у погрешној слици становништва који очекује да ће релативно брзо то да се реши.

 Даље, ви се сукобљавате са једним проблемом који је наслеђен, а то је несређено стање катастра. Ви стање катастра покушавате да уредите, да га приведете ономе што је неопходно потребно. То стање катастра подразумева да имамо апсолутно неадекватне податке, да имамо чак и нешто што нигде није ни уписано у катастру, а мора да буде уписано. Не говорим само о кабловима, не говорим само о подземним инсталацијама, не говорим само о томе, говорим о многочему другом, јер имамо локалне самоуправе које чак нису прстом мрднуле да се земљиште које је у јавној својини и које по Закону о јавној својини треба бити уписано на локалну самоуправу то није учињено. И дан-данас робујемо са једним таквим проблемом на територији Републике Србије. Ви сте уважена министарко и те како свесни чињенице и борите се са том чињеницом. Немам ту апсолутно никакву дилему да то потврдим као тачно.

 Шта је даље проблем? Рекао сам да одредбе Закона о јавним путевима дефинишу површину пута, не само пута под асфалтом, него пута који подразумева и значајно већу површину која ће бити захваћена трасом која буде дефинисана као коначна, а видимо је. Оно што ће такође бити технички, а не правни, јер ово ипак говорим са становишта струке професионално, искључиво из неког правног фокуса па покушавам да будем крајње конструктиван, наравно, превасходно добронамеран. Мислим ће још долазити до одређених ситуација где ћемо морати консултовати и друга законска решења и праксу која је до сада била присутна, када су у питању водотокови и када је у питању решавање тзв. изненадних или непредвиђених препрека и појава које се буду дешавале у току извођења самих радова.

 Веома је важно, када говоримо о извођачу, ко ће бити извођач радова, са каквим референцама, колико капацитета ће имати тај извођач радова итд. До сада, пракса је показала да нисмо имали проблема, уверен сам да нећемо имати ни сада и највећи бенефити од овог закона су сигурно бенефити које ће користити грађани Републике Србије.

 Ја ћу се везати превасходно за град из којег ја долазим, а то је Ужице. Ужице је град који је инвестиционо мртав, не захваљујући Влади Републике Србије, већ неким другим околностима, где инвестиције већ дуго, дуго, дуго нису долазиле, где је траса ауто-пута која је била у једном идејном решењу преко Ужица измештена на трасу ауто-пута, говорим ауто-пут Београд–Прељина, измештена на други правац, а то је правац преко Сјенице, односно Ариља до Сјенице, а од Сјенице ка Бољарама. Дакле, коначно Ужице добија нешто што ће подразумевати могућност инвестиционог препорода, што подразумева могућност афирмације свега онога што до сада није могло да се афирмише. Зашто? Због тога што инвеститори због немогућности да користе инфраструктуру на адекватан начин, превасходно путну инфраструктуру, нису Ужице видели и препознали као своју дестинацију, односно своју циљну тачку.

 Надам се да ће то сада, у сваком случају, бити превазиђено и да ће то бити препознато, односно да ће сви потенцијали са којима Златиборски округ располаже, како економски, туристички и сви остали, сада бити афирмисани и да ће имати управо онај степен препознатљивости који подразумева долазак људи који ће ту улагати и где ће крајњи ефекат бити запошљавање грађана, а свакако и економска корист.

 Наравно, да не будем стереотипан, јер сте то много пута до сада чули, нарочито са тих крајева, да желимо и ревитализацију у пуном капацитету аеродрома „Поникве“. Не сумњам уопште да ће до тога доћи, али по принципу степ бај степ, а то значи корак по корак, јер за сада услови за оно што се очекује не постоје, али то не значи да неће постојати у неко будуће време када се околности стекну да би управо оно што ми очекујемо да буде аеродром „Поникве“ заиста тако и било. Немам сумњу да је тај пут трасиран у једном добром правцу и да ће се и то реализовати.

 На самом крају желим да подржим, наравно, све оно што је овде предложено, да у име посланичке групе СПС још једном искажем задовољство што ће после толико дугог временског периода нереализација једног пројекта који је могао раније да се реализује сада то бити коначно решено, да ће инфраструктура, нарочито путна инфраструктура Србије, достићи онај ниво који подразумевају не само европски стандарди, јер нам нису сад толико битни европски стандарди, иако идемо ка хармонизацији, него нам је битно да ли ћемо задовољити интерес грађана на адекватан начин или нећемо, јер од нас очекују грађани Републике Србије нешто што подразумева бољитак, а кроз ово ће се, надам се, то остварити.

 Због тога ћемо гласати за овај закон. Ја вам се захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Јовановићу.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам пуно на коментарима. Ви увек учествујете са нама када дођу закони у парламент и заиста све оно што кажете ми с дужном пажњом и чујемо, а и кроз амандмане.

 Мислим да потпуно делим вашу бојазан када говоримо о јединицама локалних самоуправа, када говоримо о њиховим капацитетима и када говоримо често и о тим неким стручним референцама. То је такође један од разлога зашто, између осталог, имамо овај закон, један од многих разлога. До сада, а верујем да ћемо тако и наставити, Министарство ће радити са свим јединицама локалних самоуправа. Ми смо ти који смо им практично над главом, зовемо, тражимо, држимо састанке, помажемо да заврше своје послове управо на важним инфраструктурним пројектима, свесни колико је то важно уколико нешто не заврше.

 Сви поступци унутар овог закона су хитни поступци, не заврши ли локална самоуправа, биће Министарство финансија, али ћемо се ми трудити, као што сам претходно говорила, да заиста све буде завршено у јединици локалне самоуправе, уз сву могућу нашу помоћ. Верујем да ћемо у томе и успети.

 Предлог закона који је пред вама је такав да сматрамо да све што смо предложили је нешто што можемо да спроведемо и у пракси, свесни свих проблема које смо имали на претходним инфраструктурним пројектима и покушавајући да избегнемо те проблеме. Зато смо сада овакав један посебан закон и предложили.

 Ту бих се задржала, зато што све друго, ми смо сагласни да морамо учинити да се овај закон реализује, на наставимо да радимо инфраструктурне пројекте. Мали је само додатак везано за аеродром „Поникве“. Дакле, покренут је поступак да и аеродром „Поникве“ буде такође у саставу аеродрома Србије, што ће нам омогућити да са стране Владе Републике Србије покушамо корак по корак да улажемо пре свега у прилаз уопште аеродрому „Поникве“, а затим у све оно што је потребно да би један аеродром такође постао, као што је нишки аеродром, као што је краљевачки аеродром за неколико дана, тако да буду и „Поникве“, јер због привредног раста, због туризма је то заиста интерес тог краја.

 Хвала на коментарима.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, потпредседнице Владе.

 Реч има др Муамер Зукорлић.

 Изволите, др Зукорлићу.

 МУАМЕР ЗУКОРЛИЋ: Даме и господо, поштовани присутни, тема путеви, посебно ауто-путеви ми је најомиљенија тема са којом се могу сусрести овде у Народној скупштини, јер заправо пут је један од појмова са изузетно великом важности у човеку појединца и заједнице.

 Дакле, по дефиницији пут је траса опремљена за кретање људи и транспорт роба, међутим у суштинском, културном и цивилизацијском смислу, појам пут је много више од тога. Па, имамо животни пут, као линију живота, па у вредносном смислу имамо прави пут и криви пут, односно странпутицу. Зато држава и власт која и који заправо желе добро својем народу увек тему пута стављају у први план. Тамо где има пута, где је пут добар људи одлазе и долазе, а тамо где нема путева, односно где су путеви лоши људи одлазе, али више обично не долазе. Зато ме јако радује ова тема, поготово када се нађе пред нама у овако конкретном смислу где имамо, дакле одлуку о изградњи још једнога веома важнога пута за целу земљу, а ја ћу казати да је заправо и пут од Појата према Прељини, од изузетне важности за регију Санџак, поготово након што се изгради пут преко Пожеге, где ће заправо то бити најбоља и најкраћа линија кретања према истоку, односно према Истамбулу.

 У том смислу, посебно сам заинтересован за целокупну идеју изградње путева, на простору Санџака, зато што припадам оној политици која сматра да су проблеми који су гомилани на простору Санџака, протеклих стотину година, више од 50% управо изазвани својеврсном економско-социјалном депресијом коју је у значајној мери узроковала чињеница да су ту регију заобишли сви важни путеви. Зато је незаобилазна тема и надам се убрзо и конкретност, оно о чему је већ било речи, а то је ауто-пут Пожега – Бољаре. Радује ме да је то заправо следећи део овог пројекта, на Коридору 11 и ако мислим да би требало изнаћи или истражити додатне могућности око финансирања и уколико не постоје оне уобичајене, као до сада, не треба искључити ни могућност концесија. Уколико се Влада одлучи на концесију или отворено питање, спреман сам и лично помоћи, јер имам сарадњу и комуникацију са веома важним улагачима који су спремни уложити средства, инвестирати кроз концесије и у овај део аутопута.

 Зато је Странка правде и помирења, једну од централних тачака свога програма, заправо поставила ауто-путеве, односно Санџак, као регија раскршћа аутопутева север – југ, исток – запад. Крећемо се у том смеру и мислим да ћемо реализацијом те идеје и реализацијом тог пројекта заправо отворити једну сасвим нову страницу и унутар Санџака, а и у целокупном односу према Санџаку.

 Припадам оној политици која не може да се сагласи да се Санџак, да се Бошњаци, да се Бошњачко национално веће, користе за разне циљеве, често нечасне циљеве, често туђе циљеве, где се перманентно ове теме, ево недавно смо имали тему специјалног статуса Санџака, која се делегира два дана пре скупштинске седнице о Косову, требамо бити површно интелигентни, па прихватити да је то сасвим случајно и да се не ради о одређеним режијама.

 Нећу да ћутим на те теме, као што се не слажем и осуђујем их, благонаклон однос Министарства за државну управу и локалну самоуправу која заправо, на неки начин доприноси таквим злоупотребама у Бошњачком националном већу. То веће треба да ради свој посао, у складу са законом, али заправо сви заједно треба да идемо у правцу деблокаде Санџака, кроз путеве, развој, привреду и наравно Санџак, као регију која ће бити регија сусрета, а не судара. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Зукорлићу.

 Реч има народни посланик Владимир Ђурић. Изволите, колега Ђурићу.

 ВЛАДИМИР ЂУРИЋ: Хвала, председавајући.

 Кратко пошто смо већ имали дебату у преподневном делу расправе, али остало је једно питање које сам тада поставио, па нисам добио одговор, било је наравно других питања, природно је да се прескочило.

 Дакле, питање Војводине, зелено на мапи су планирани пројекти, мој утисак је да је мало зелених планираних траса на подручју Војводине и поновићу питање Фрушкогорског коридора, хоћемо ли и за тај пројекат имати посебан закона као што је овај посебан закон за Моравски коридор? Када је планиран почетак радова? Колико је процењено трајање радова, односно који је рок за завршетак? Хоће ли и тај пројекат ићи без поступка јавне набавке кроз директне преговоре Владе са неким стратешким партнером?

 Дакле, ако могу да добијем према садашњим сазнањима информације, индиректно је везано на тему Моравског коридора. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Ђурићи.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Добро, не бих се баш са вама сложила да тако гледамо и да кажемо да нема много у Војводини. Морам да признам да је Војводина претходних неколико деценија доста добро била покривена и квалитетом и путевима и квалитетом. Далеко од тога да се Фрушкогорски коридор не ради, то зелено што овде стоји на карти јесу планирани пројекти. Дакле, Фрушкогорски коридор са свим својим деоницама ради се, значи, три деонице, мислим да је завршена пројектно-техничка документација као и експропријација. Постоји Меморандум који је потписан са кинеском компанијом „Сирбиси“ и Протокол који је такође потписан, мислим прошле године, такође у Кини са истом компанијом. Постоји Радна група како Владе Војводине, тако и Владе Србије, дакле, заједничка која ради на дефинисању свих оних појединости које су потребне да би могли да причамо о потписивању. Дакле, следећи корак би било потписивање комерцијалног уговора, а након тога разговори са „Ексим банка“ о начинима и условима финансирања.

 За нас је то важан коридор јер ми настављамо, значи, након Фрушкогорског коридора и после тог тунела који би радили, који није ни мало једноставан и захтеван је, значи Рума – Шабац деоницу, па Шабац – Лозница деоница. Вредност Фрушкогорског коридора, претпостављам да знате је око 500 милиона евра. Верујем да ћемо ми када будемо завршили преговоре имате убрзо, не могу да дефинишем када, јер преговори трају и Радна група Владе ради. Али, оно што је важно са ваше стране јер је то наша обавеза, документација се завршава. Исправили су ме сада, за једну деоницу је потпуно завршена експропријација, а за другу деоницу се спрема и ради се.

 Дакле, ми радимо тај део који је наша обавеза, а овамо такође преговарамо са кинеском компанијом о свим условима. Значи, далеко од тога и чим стоји овде зелено, да некако стоји и те како ће се радити, јер просто је то природан след и врло важан коридор.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, потпредседнице Владе.

 Реч има народни посланик Милија Милетић. Изволите.

 МИЛИЈА МИЛЕТИЋ: Захваљујем се председавајући.

 Уважена потпредседнице Владе, драге колеге, грађани Србије, ја сам Милија Милетић и долазим из Сврљига. То је најлепша општина у Србији која се налази поред града Ниша, то је најлепши град у Србији. Иначе сам изабран са листе СНС, а представљам у Скупштини УСС.

 Уважена потпредседница Владе и професорка др Зорана, као и до сада увек, говорићу пуно позитивних ствари јер стварно ви као надлежна за изградњу, за све ове ствари које се тичу свих нас у Србији, у било ком делу наше земље Србије, да ли је то исток, север, југ, центар Србије, свуда се ради, гради. То је за све нас битно.

 Овај закон о коме сада говоримо за све нас је врло битан зато што овај коридор, ово што треба да урадимо то је битно за све људе који живе, на исти начин као што је битно за нас на југоистоку Србије када се граде путеви и када се граде саобраћајнице и све оно од чега живи наш народ, ради се на привреди, пољопривреди и на тај начин идемо напред.

 Све ове ствари које сте рекли, изградња, будућа изградња овог дела ауто пута који ће бити битан за те наше људе, биће нешто што ће амортизовати проблеме који су били до сада. Имаће веће могућности за привреду, за пољопривреду, као што сам рекао. И сигуран сам да ће то дати резултате, да ће наши пољопривредни произвођачи имати боље услове да се до њих дође, да се оде, нормално да се транспортује све оно што је потребно, што произведу наши пољопривредни произвођачи.

 Да ли је то Крушевац, да ли је то било који део наше Србије, где овај пут пролази. Сва ова изградња ће бити, онако како сте рекли ко и до сада рађена на најбољи начин, уз нормално ово што радимо, то је предуслов да то иде мало брже, што се каже брже, боље да завршимо посао, јер за све нас који живимо у било ком делу Србије је битна свака саобраћајница.

 Ја могу само да вам захвалим што сте кренули са изградњом не само свих наших ауто путева, ради се сада и на изградњи железничких пруга. Кренула је изградња пруге о којој сам ја говорио уназад неко време у делу Ниша према источној Србији. Радиће се и остали делови. Још једном ја ћу као народни посланик и председник УСС подржати све предлоге о којима сада говоримо, јер мислим да је то изузетно важно за све грађане наше Србије.

 Добри путеви, добре железничке пруге, аеродром, све је то предуслов за бољи развој наше земље Србије. Југоисток Србије има шансе и ради се на томе да буде још успешнији.

 Уважена професорка, ја ћу подржати све ваше предлоге и овај предлог закона зато што је то неопходно за наше људе који живе у том делу пута који ће проћи. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала колега Милетићу.

 Реч има Јелена Жарић Ковачевић.

 ЈЕЛЕНА ЖАРИЋ КОВАЧЕВИЋ: Хвала председавајући.

 Уважена госпођо Михајловић са сарадницима, даме и господо народни посланици, када су на дневном реду предлози закона за које је ресорно надлежно Министарство саобраћаја, грађевинарства и инфраструктуре, као што је овај предлог који је данас пред нама, можемо говорити о тренду развоја и модернизације наше земље. Можемо говорити о резултатима политике коју спроводи Александар Вучић и Влада Србије. Изградња тзв. Моравског коридора почеће на лето. Ауто пут ће повезивати коридоре 10 и 11, кроз централну Србију, где живи више од пола милиона људи.

 Јавни интерес за изградњу оваквог коридора свакако је велики. Пројекат изградње Моравског коридора обухвата изградњу ауто пута, телекомуникационе мреже и модел заштите реке Мораве и њених притока. Зашто сам поменула политику председника и Владе Србије? Зато што без одговорног вођења политике, без стабилне политичке ситуације и стабилизованог буџета, без повољне инвестиционе климе у Србији, не бисмо могли ни да помислимо да кренемо у реализацију оваквих пројеката.

 Око 800 милиона евра ће бити вредан ауто пут од Прељине до Појата. Прве бенефите осетиће у Чачку, Краљеву, Крушевцу, Врњачкој Бањи, Ћићевцу и Трстенику, јер ће се растеретити регионална магистрала која пролази кроз насељена места.

 Са друге стране, у овим општинама и градовима постоји много фирми чије ће пословање бити олакшано, а закон ће свакако допринети и привлачењу нових инвестиција.

 Доста мојих колега ће причати о Моравском коридору данас, нарочито они који долазе из тог дела Србије. Ја на крају желим да се захвалим вама, госпођо Михајловић и Влади Србије на свим улагањима у град Ниш.

 Драго ми је што се на локалу виде велики резултати рада и сарадња вашег министарства и града Ниша. Аеродром, железничка обилазница око Ниша, јефтини станови за припаднике снага безбедности, а прошле недеље је положен камен темељац за изграду нове ламеле у улици Мајековског у Нишу, за изградњу нових социјалних станова, нови путеви, нове фабрике.

 Милијарде евра су уложене баш како је Александар Вучић и обећао. Не смемо да заборавимо, 20 година, пре 2012. године у Ниш се није улагало. Фабрике су затваране, људи остајали без посла, а питање економије и привредног раста, тадашњу власт није интересовало, о томе да се ни километар ауто пута, баш како сте и ви казали данас није урадио, и да не говоримо.

 Наравно, највише критика ћете чути управо од оних који су имали прилику, а ништа нису урадили за грађане.

 Њихови остаци, сада удружени са разним Обрадовићима, Бастаћима, показују каква је била њихова политика, али и каква би била њихова политика када би дошли на власт.

 Ми отварамо градилишта, а они их руше. Али, добро грађани ће ускоро имати прилике да цене рад и понашање свих нас на крају крајева.

 Данас када сваки наслов у новинама видимо, у коме можемо да видимо како ће се улагати у град Ниш и шта ће све бити изграђено, то за нас значи наду, значи велики корак напред у развоју читавог југа Србије.

 Ја немам никакву дилему да треба подржати и овај предлог закона, јер ће он значити бољи живот за грађане Србије. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала колегинице Жарић Ковачевић.

 Поштовани народни посланици, сагласно члану 27. и члану 87. ставови 2 и 3. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да ће Народна скупштина данас радити и после 18 часова, због потребе да Народна скупштина што пре донесе законе из дневног реда ове седнице.

 Такође, сада одређујем паузу до 15 часова.

 Дакле, са радом настављамо у 15 часова.

 Хвала вам.

 (После паузе)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Владимир Маринковић): Поштовани народни посланици, настављамо са радом.

 Реч има народни посланик Муамер Бачевац. Није присутан.

 Следећи на листи је Милорад Мирчић.

 Изволите, колега Мирчићу.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Даме и господо народни посланици, овде треба јавност да буде упозната да, поред потребе за оваквим пројектом, неопходности изградње овог аутопута Прељина-Појата, ово представља једно ново задужење у низу задужења која улази Србија. Зашто ово наглашавамо ми српски радикали? Да не би испало да се ово ради из неких средстава која се неће враћати. Ова средства која се улажу у изградњу овог аутопута, као и у већини до сада, то су кредитна средства. Да ли ће ова средства обезбедити Светска банка, Европска банка за обнову и развој или нека друга банка, то сада у овом тренутку је под знаком питања, ко буде боље услове обезбедио, али оно што је чињеница то је да из праксе видимо да те банке инвеститори условљавају и извођаче.

 Овде се направио корак даље када је у питању одређивање извођача овде је очигледно опредељење на неки начин за „Бехтел“. „Бехтел“ је једна велика компанија која се бави пројектовањем и инжењерингом, али није згорег да јавност зна да „Бехтел“ је везан за америчку обавештајну службу. У Еквадору и Панами за свргавање режима једну од кључних улога имао је „Бехтел“. „Бехтел“ иначе послује по принципу да поткупљује и подмићује руководство у одређеним земљама, а онда улази у политичку сферу живота те земље, те државе и одређује ко ће бити на власти, што је у сваком случају пракса већ више пута виђена када је у питању америчка политика.

 Ту да ли можемо ми да утичемо, односно да ли власт може да утиче, то је сада знак питања и то је знак опредељења. То је, у ствари, питање опредељења актуелне власти и када ми српски радикали то говоримо, ми не спочитавамо имену и презимену зашто то ради, ми више са ове стране спочитавамо конкретно ресорном министру зато што је и сувише блиска са америчким амбасадором.

 Човек који јавно отворено каже да је Косово самостална држава, како може неко, како морал може да дозволи неком да буде у добрим односима са тим човеком? Али, шта ћете, то је тако. Када имате колонијални статус, онда потпуно другачије се и понашате и ви и други према вама.

 Оно што је веома занимљиво то је да је потпуно искључена могућност да евентуално ову деоницу раде домаћи путари, односно домаће фирме које су оспособљене за извођење оваквих радова из више разлога. Прво, као што сам рекао, из разлога што то финансијер, односно инвеститор условљава. Друго, из разлога што прикључење ЕУ подразумева и европске стандарде. Немамо ми више путарске фирме које испуњавају те стандарде. Треће, што треба у сваком случају подсетити, то је да и оно мало што је остало оспособљених путарских фирми и то је доведено на просјачки штап. Најбољи пример је управо ова деоница аутопута Коридора 11 на делу Уб-Лајковац, где смо сведоци да у јавности сервирају се информације онако како по слободној интерпретацији свако мисли да је то исправно.

 Реч струке, када је у питању изградња те деонице и исправност те деонице, каже да оног тренутка када је изграђена та деоница, предата је на управљање „Путевима Србије“ и у периоду од неколико година уопште се није радило на одржавању те деонице. То је, на крају крајева, институт на чијем челу је Бранислав Бане Ивковић, професор који је потпуно утемељен у тој струци. То кажу и сви стручни људи, па чак и ови независни инжењери, али имамо и мишљење када су у питању државни чиновници, па на неки начин и они који раде у ЦИП-у, да ли је то под притиском, које је супротно, које каже – нису адекватни материјали и онда човек не може да верује у какву се крајност иде када се каже рађено је са глином. Па и глина је грађевински материјал. Ако глину ослободите воде, ви имате добар грађевински материјал. То зна колегиница, која је у струци. Али, ако ви препустите нешто зубу времена и да вода носи, да вам израсте трава на тој деоници, онда је за очекивати да то пропада.

 Шта се десило? Десило се следеће. Путеви Ужице, који су радили ту деоницу, били су присиљени да признају њихову грешку, па да им се не активира гаранција на три милиона евра. Они то нису хтели. Нису хтели због рејтинга фирме и, на крају крајева, нису хтели јер људи дуго година раде тај посао. Радили су и на другим деловима и друге деонице аутопутева и уопште на изградњи путне привреде и нису имали никаквог кикса и сада су из неких принципијелних разлога, на крају крајева, и из професионалности нису хтели да прихвате те услове. Њима је активирана та гаранција од три милиона у таквој ситуацији нису могли да издрже тај додатни притисак. То је читава прича о овом делу путарске оперативе која је радила ту деоницу аутопута.

 Ми уместо да потенцирамо домаће извођаче, уместо да потенцирамо домаћу индустрију, ми још додатно, форсирајући стране извођаче, форсирајући компаније мултинационалне, упропашћавамо и оно што је мало остало.

 Овде имамо пример, поред свих ових одредби које подразумева специјални закон, да су сви материјали који се увозе за потребе изградње овог пута ослобођени царине и ПДВ. Чекајте, имате књиге, томове написане искустава рада са компанијом која се зове „Бехтел“, где се каже да уласком на то тржиште „Бехтел“ уништава домаћу производњу. Имате Панаму, имате Еквадор, имате низ земаља у којима је то доказано. Да ли ми треба да живимо у нади и у очекивању да ће они потенцирати домаћу грађевинску оперативу? Неће и ту да будемо начисто. Чак, шта више, ово су услови који су додатни услови на све ове привилегије које ће имати.

 Зар није се могао расписати тендер, па да видимо да ли ће се јавити још неке компаније? Па, иако се обећало, прелиминарно дало неко обећање, па се потписао тај меморандум, требало је на основу искуства које имамо са Кинезима. Не, није урадило. Зашто није урадило? Зато што постоји један део самовоље. Ево где вам је самовоља. На овој деоници Уб-Лајковац, ресорни министар је самоиницијативно послао да се поново то уради, дао Звонку Веселиновићу. Човек никад у животу то није радио. Он брже боље ангажује Кинезе. Министарка је мислила да ће се додворити својим претпостављенима. У међувремену покварили су се односи између Звонка Веселиновића и претпостављени и сада смо у ситуацији да се до темеља руши та деоница.

 То је у супротности са струком, са здравом логиком, са економском логиком, то је 10 милиона евра. Ми као да смо најбогатија земља. Ми овде улажемо 80 милиона кредита, то је, рачунајте, додата милијарда.

 Ми имамо министра финансија, који нам објашњава да евро обвезнице, да је то позитивно за нас, ми продајемо обвезнице са каматом од 1,6% на 20 година, које морамо да вратимо милијарду евра и каже – то је добро. Ми се задужујемо за милијарду евра, и овде се задужујемо за 800 милиона и то је за нас добро. То човек не може да схвати. Каква је то логика? Медијски обрађивати јавност, па то се увек врати као бумеранг.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Разумем да је СРС против изградње многих путева, или бар изградње овог Моравског коридора, то сте већ на много начина објаснили, али да би грађани Србије знали шта се дешава и да не бисмо слушали заиста углавном неистине и полуистине од вас, јер је тога стварно превише, онда да и ја кажем онако како ствари стоје.

 Дакле, овако изгледа Уб - Лајковац. Тако је изгледао пре него што је кренула санација Уб - Лајковца. Уб - Лајковац је деоница 12,5 километара на врло важном Коридору 11. То је деоница која је пропала. Можете ви да кажете није одржавана или јесте, ја вам кажем да јесте, али и да није чак одржавана, невероватно је да је пропала и да је постављено питање зашто се дешава то на Уб-Лајковац.

 Онда су неки стручни људи, ја то, признаћете у тој области нисте ни ви ни ја, дакле, грађевински факултет, па ви као инжењер технологије не можете баш знати све то, али ево ја кажем, ви сте супер стручни ја нисам, па је Влада Републике Србије замолила грађевински факултет и све стручњаке наше српске домаће да погледају, да нам објасне шта се то десило на деоници Уб - Лајковац.

 Прво, како је могуће да је била тако скупа, а да је пропала и да има пукотине. Па, је урађен пројекат санације које је верификовао исти тај грађевински факултет, са истим тим, између осталог инжењерима које сте ви поменули, нашим српским, који су врло јасно рекли да пут није добро урађен на одређеним тачкама, има их 13 тачака укупно 2,45 километара и да је прављен веровали или не од глине.

 Домаће компаније које су то радиле, нажалост, морам да кажем, „Планум“ и „Ужице“. „Планум“ је иначе компанија коју штити СРС, јер кад су радили Љиг-Прељина компанију, домаћа компанија „Планум“ је имала посао и нека је имала посао, а онда је радила тунеле на тој деоници и урадила погрешно подлогу за тунеле због чега су тунели били у подлози, дакле, такви какви јесу, тада је Шешељ, ваш председник објашњавао да је то најбоља компанија.

 Не знам разлоге зашто стојите иза компанија које не ураде нешто квалитетно. За нас није битно да ли се зове „Планум“, „Ужице“, „Енергопројект“, за нас је важно да ураде у складу са уговором и са квалитетом.

 Након тога, те домаће компаније које су радиле Уб - Лајковац су наравно одбиле да ураде санацију, него су се појавиле на деоници не би ли сликале то и не би ли им то послужило касније за судске процесе, јер знају да ће да буду тужени, јер не можете у Србији више да градите путеве и аутопутеве од глине.

 Не можете то да радите, то сте радили 20, 30 година, а онда сте кроз које какво одржавање ставили битумен у те рупе и онда су се грађани Србије возили таквим путевима. Не може, значи, са тим је крај. Е, то је била прича о Уб-Лајковцу, што је јако велика штета, јер јесу радиле домаће компаније, и велика је штета да у одређеним домаћим компанијама дефинитвно постоје проблеми, што не значи да ми требамо да улажемо и помажемо домаћим компанијама. Не постоји ни један једини уговор који је Влада Србије потписала да унутар тог уговора није јасно дефинисано учешће домаћих компанија, било да су то уговори са кинским фирмама, са азербејџанским, са турским, са руским компанијама, па и сутра са било којом другом компанијом.

 Када говорите о томе да ће Влада Србије да се задужи да да новац, рецимо, за Моравски коридор, исти услови и исти начини изградње Обреновац-Уб, Лајковац-Љиг, Прељина - Пожега, Рума-Шабац-Лозница. Дакле, помињем сада деонице које граде кинеске компаније, које гради азербејџанска компанија ће градити, рецимо, Рума-Шабац, Шабац - Лозница или на пример руске компаније које раде на железници исти услови и исти начин се примењује и примениће се овде.

 Према томе, када говорите најгоре о Моравском коридору исто је као да говорите најгоре о Прељина-Пожега, Обреновац-Уб, Лајковац-Љиг, Рума-Шабац-Лозница у преводу, на крају и Фрушкогорски коридор. Не знам зашто сте против изградње путева, али грађани Србије ће то умети да оцене када дође време да гласају за вас или за неког другог. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, потпредседнице Владе.

 Речи има Милорад Мирчић. Изволите.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Тешко је водити полемику са неким ко унапред каже искључује могућност да је било ко осим њега за изградњу аутопутева стиче се утисак да једино ресорни министар за изградњу путева и они који су страначки исто опредељени као министар, сви остали су против.

 То је из вашег излагања потпуно јасно. Ако мислите на тој тези да убедите јавност у аргументацију која износи СРС да није тачна, онда се грдно варате.

 Прво, деоница Уб – Лајковац, је деоница од 12,5 километара. То је пут који је рађен од њиве до њиве. То је пут који је коштао 70 милиона евра, 73 милиона евра је коначна цифра. То је пут који је почео да се ради без потребних средстава, радио га је режим Бориса Тадића, а ресорни министар је био, колико се сећам Милутин Мркоњић и тај пут је завршен, требало је само да се прикључница од Уба на тај пут и искључење на тај пут и искључење за Лајковац требало је само близу, немојте да ме држите за реч 300.000 евра, да се уложи. Тај пут, та деоница која је изграђена предат је на употребу Србија путевима. Министар само не може да разграничи неке ствари. Оног тренутка када извођач преда пут, када надзорни орган констатује да је све у реду, тог тренутка све прелази у надлежност и одговорност Србије путева.

 Како можете да тврдите да се та деоница одржавала када је изникла трава, сви смо видели на телевизији, па оно што се одржава не може трава да изникне. Не може вода да направи такву хаварију. То што ви узимате себи за право да се у све разумете, а да ништа не знате, то је ваш проблем, али не можете да негирате стручност. Бранислав Бане Ивковић, професор на грађевинском факултету или на архитектури, је човек који има агенцију и његово стручно мишљење, сва остала мишљења су под вашим притиском изнуђена, али знате шта, ничија није до зоре, отићи ћете и ви, па ће се видети ко је шта радио.

 Уосталом, да сте ви у праву, не би вас тужили „Путеви Ужице“ и „Планум“, односно државу, не вас, али ви сносите и моралну и материјалну и, на крају крајева, и политичку одговорност.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Мирчићу.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ајмо само још једанпута, да буде јасно.

 Ја по вама немам појма и то је мање важно, много је важније шта каже струка. Струка каже да је пут пропао без да је саобраћајно коришћен.

 Шта ви мислите, ми правимо путеве од пудинга, тј. да су неки пре нас правили такве путеве, па да тако путеви пропадају? То не може.

 Значи, пут је прављен, нажалост, од глине и то је велика брука за све оне који су издвојили новац из буџета преко 70 милиона евра, за све оне који су потписали 15 анекса да би тај пут завршавали.

 Правили су, ту се потпуно слажем, пут из њиве у њиву, то јесте радио Мркоњић и то је истина, шта да радимо, потписао се човек, али шта год да је радио, направити пут од блата је брука за домаће српске компаније које су га радиле, али такође морамо да знамо да нису све домаће српске компаније такве и да учинимо да се српске домаће компаније развијају. То је једна ствар.

 Друга ствар, што се тиче било каквих пријава, ми смо одмах као Министарство приложили сву документацију и све што знамо и све што имамо везано за Уб-Лајковац надлежним државним органима.

 Не само да смо спремни да покажемо да се то више никада не би десило у Србији, али ћу вам такође рећи да оно што је рађено, очито, за мене је сада под сумњом, дакле, у неким претходним годинама. Јесу ли увек тако радили? Јесу ли онда стављали увек где год нешто испуца битумен? Јел се тако радило у Србији 20, 30 година? Зато вам кажем, Уб–Лајковац је огледни пример како ствари не смеју да се раде. Небитно је уопште име и имена компанија. Вама је важно, не знам из ког разлога. За мене је важно да је квалитет и уговор.

 Што се тиче господина Ивковића, он је такође и професор Грађевинског факултета. Дакле, он је такође тај који се слаже са мишљењем Грађевинског факултета, или ви, наравно, имате неке своје релације, то је опет ваша ствар. Али, на крају крајева, ту је суд. На крају крајева, ту смо сви да видимо пут који је пропао и глину, јер сам ја тамо била, буквално на сваких седам, осам дана. Па, чак, ево, да се сложимо, немам појма, али су инжењери били, људи који су изградили како Србију, тако и неке друге државе, који су рекли да никада у својој струци, у свом животу, нису то видели што су видели на Уб–Лајковац. То јесте брука и то је срамота и то не сме да се дешава. То зависи од нас да се више никада не понови. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала потпредседнице Владе.

 Замолио бих колеге да будемо парламентарни, да не добацујемо једни другима, није ни Зорана Михајловић никоме добацивала. Свако ће добити прилику за реч.

 Следећа је Вјерица Радета, на помињање председника партије, право на реплику. Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Непотребно је колега Маринковићу да ви на тај начин браните Зорану Михајловић, јер то не радите ни једном министру. Ваше личне односе и Скотове оставите ван ове сале, заиста немојте више.

 Зорана себе одлично брани, само би требало још неко да јој поверује. Све што је било ко други радио није добро, само је добро то што она ради. Па, нисмо ми заборавили ни њена обећања, ни њено шетање шлема по градилиштима, ни њену причу – идем у Грделицу и не враћам се до Нове године, ако се не заврши Грделица, па, ево она се вратила, прославила Нову Годину са Скотом у „Хајату“ итд. а пут још није био готов.

 Кад смо код пудинга, који је пудинг био на оном одрону у Грделици који се три пута рушио? Јел био пудинг од чоколаде? Ко је за то одговоран? Никада нисте тако прецизно дали одговор колико је то коштало државу Србију? Ако је неко други одговоран, јесте ли наплатили то због нечије одговорности? Наравно да нисте. Дакле, нисте ви безгрешни госпођо Михајловић.

 Ми српски радикали, да, бранимо наше компаније, то ако чак и није неки пут или неки било који објекат урађен није то само до те компаније. Постоји и надзорни орган, постоје службе министарства, не само министар. Ја кад говорим о вама не мислим, ви сте жена која је политичар и као политичар на месту министра и не можете ви знати како изгледа бетон и да разликујете бетон од пудинга, не иде вам то, али постоје људи од струке који ће то да кажу.

 Кад смо код тога зашто је нама и да ли је нама стало до неког појединачног имена? Ником на земаљској кугли није стало до неке фирме колико је стало Зорани Михајловић до „Бехтела“, а то, наравно, то се добро, добро плаћа, добро, нажалост из џепа грађана Србије, из буџета Србије.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Добро, могу да се сложим с вама да, ево, ја немам појма ни шта је бетон, ни шта је пудинг и да у свему грешим, али, како да вам кажем, резултат каже следеће: Уб–Лајковац 2,45км направљен од глине, поднете све пријаве које су требале да се поднесу надлежним државним органима, од њих даље очекујемо да раде свој посао. То јесте, ја стојим иза тога, као што ви стојите иза својих навода да је то велика брука за две српске компаније које су то радиле.

 Прво, уопште, кад бисмо ишли у историју, треба видети зашто се прво радила та деоница, па које су одлике биле, па зашто тај новац на тај начин из буџета, па што није рађено оно што је заиста тог тренутка било приоритет, али, како год било, због Уб–Лајковца ми, рецимо, доста чекамо на отварање Обреновац-Прељине, јер ако ми пустимо Обреновац-Уб, а онда имамо на Уб–Лајковац на 13 тачака глину коју поправљамо, па онда имамо Лајковац-Љиг који је завршен, дакле, то је разлог зашто практично неколико месеци чекамо да се тај део посла заврши, уместо да смо лепо имали 103км много раније него што смо рекли.

 Да ли има увек грешака са свих страна, вероватно има, али постоје грешке које су уговором дефинисане да не смеју да се десе, а кад се десе, онда они одговорни морају да одговарају за те грешке, једна од њих јесте та.

 Кад помињете Грделицу, ми смо комплетну документацију спремили. Инвеститори јесу „Коридори Србије“. Оног тренутка кад се десио проблем са косином, дакле, ми смо сели узели сву документацију, припремили је за надлежне органе и предаћемо, имају неке две, три ствари које ми сад помоћник каже да чекамо.

 Значи, нема недодирљивих и нема тога да бежимо од било које одговорности. Мора да се зна због тога што је огроман новац у игри и зато што сваки тај динар, евро, долар итд. који улажемо, односно ми се као држава задужујемо, мора да буде оправдан, а с друге стране, што мислим да је грађанима много важније, они морају да добију што пре свој пут, а ми као држава треба да водимо рачуна о овим другим стварима у смислу финансирања и прављења тог новца.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Право на реплику има Милорад Мирчић. Изволите.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Као прво, Српска радикална странка је од раније инсистирала да се крене са радовима на Коридору 11, из простог разлога што је не само економски, него и национални интерес да се споји Србија и Црна Гора са модерном саобраћајницом. То је непобитна чињеница.

 Друго, овде смо дужни и пред јавношћу да говоримо истину. Та деоница није могла да буде у употреби из разлога што није прикључак на ту деоницу урађен, из нама непознатих разлога, јер је требало свега 300 хиљада евра да се уложи да имамо прикључак од Уба на ту деоницу пута. Као што је искључење са те деонице за Лајковац, односно касније би се радила петља за Љиг, за Лајковац и овамо за Ваљево, као што је требало касније да се уради излаз са те деонице. То је суштина због чега није у употреби био.

 Ви упорно тврдите да је грешка до извођача. Госпођо Михајловић, оног тренутка када су „Путеви Србије“ преузели одговорност, то подразумева пре тога да је технички пријем извршен, да се извршила контрола. Контрола подразумева само ако можете нешто да научите од тих својих сарадника, узорковање на различитим деловима пута.

 То узорковање подразумева да се дубоко копа, узимају се узорци заједно са асфалтом и види се комплетан пресек структуре и подлоге, а и асфалта. Ми овде не говоримо о оним криминалним радњама где се калкулише са дебљином асфалта, ми говоримо о нечему што се зове грађевински материјал. Грађевински материјал мора по спецификацијама које су прописане да буде уграђен, иначе надзорни орган, орган који је примао ту деоницу, он је онда одговоран.

 Ви овде браните Дробњака, ви овде браните свог сарадника који једноставно игнорише у последње време и вас и директно се обраћа председнику државе. Ви правите њему веома лошу услугу. Овде се мора утврдити истина. Ако су „Путеви Србије“ били ти који су одговорни, тражимо одговорност од њих зашто нису одржавали то, зашто није регулисано одвођење воде, зашто нису чишћени канали, одводни канали, зашто није прикључак на ту деоницу, зашто није део који искључује са те деонице? То су све питања која траже одговор, а ви овде још додатно оптужујете домаће извођаче.

 То је огроман број радника који раде ту. Немојте тако. Немојте најцрње о домаћим извођачима, а онда нама спочитавате, српским радикалима, да имамо неки страначки и лични интерес. Не. Нама је у циљу да се уради што више модерних, савремених саобраћајница и ово што радите у Фрушкој гори, камо лепе среће да сте бар део послушали нас, српских радикала, били би ослобођени великих трошкова. Нема потребе да се ради тунел кроз Фрушку гору, али ко ће вама да докаже када сте попили сву памет овог света, шта вас боли брига. Вама ће доћи крај мандата, ко зна где ћете бити.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала колега Мирчићу.

 Реч има професор доктор Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Па не знам како нешто није уграђено уколико ви кажете неколико пута први, други, трећи пут да је све урађено по пројекту, пошто ви то одлично знате и тврдите да је урађено по пројекту, па како онда нешто није урађено? Па пројекат је рекао да треба да се уради.

 Друга ствар, истрага је такође показала да нажалост није уграђен тај грађевински материјал о којем ви причате, тако да сви ти који вас информишу дају вам лоше информације.

 Министарство грађевинарства са задовољством ће послати писмено све оно што ми у документацији имамо, све извештаје и анализе за Уб-Лајковац. Српска радикална странка ће добити ако не сутра, добиће за два дана.

 Још једну ствар да кажем, по техничком пријему та деоница Уб-Лајковац пише – није погодна за употребу. Тако да, значи, имамо ипак проблем на тој деоници, без обзира што ви покушавате кроз ту причу, стандардну причу о популизму, кажете – ми бринемо јако о радницима, ужасна она Влада, ужасна она министарка, ево, оставиће раднике без посла. Не, директори, они који управљају тим компанијама, радили су неке друге послове, неки органи надлежни за то ће водити рачуна и нека их, нека нам кажу шта се у ствари десило и где је тај новац који су требали да потроше да направе квалитетан пут, а не пут од глине. То нема везе са тим да ли је пут коришћен или није, да ли је одржаван две године или није, него има са тим од чега сте нешто направили.

 Нажалост, они су направили од глине. Нажалост, нису урадили одвод. Нажалост, имали су контра-нагиб. Где то има у свету? Па и ја, која немам појма о томе, која сам доктор економских наука, кад направите контра-нагиб на путу, где иде вода? На пут, умето да иде с друге стране.

 Можете да се смејете колико год хоћете. Нажалост, то је тужно и то је тужна слика једне деонице која није смела таква да буде.

 Искрено се надам да се то стварно више никада неће десити.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има Милорад Мирчић.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Госпођо Михајловић, хајде нешто да се договоримо. Ипак струка има последњу реч.

 Прво, тај контра-нагиб није због воде која иде, вода иде тамо где је нагиб, то је због несигурности, неисправности пута за саобраћај, одвијање нормалног саобраћаја. Када је контра-нагиб, онда могу да се десе саобраћајне незгоде. То је суштина.

 Ако имају одводни канали, онда по природи и по логици ствари вода иде у одводне канале. Зашто пут није био у употреби? Зато што нема прикључак од Уба. Зато није био у употреби. А, ви упорно почињете, ви оно – што више пута поновите то глина. Глина је грађевински материјал. Технички пријем подразумева на лицу места реаговање од стране техничке комисије која је примила ту деоницу.

 Две године је „Србијапутеви“ располагала са том деоницом. Ако наставимо овако да оптужујемо домаће извођаче, докле ћемо да догурамо? Овако су осуђени да буду подизвођачи, па извођачи који добију на тендеру по овим специјалним законима дају им неку цркавицу, а они морају да раде да би се одржали у животу, још им ви приписујете да нису стручни, па још им активирате гаранцију на три милиона, па чему је то?

 Онда почињете да спочитавате нама српским радикалима. Немате ви шта да спочитавате.

 Што се тиче радника, верујте, одушевљени су када ви дођете у гардероби која је коштала таман толико колико има багериста за годину дана плате. Они су одушевљени када виде такву екипу испред Владе када дођу на деоницу аутопута. Немате појма колико желе да виде вас и ваше сараднике у скупој гардероби.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Колега Мирчићу, нећемо ко шта облачи и носи, нема смисла. Не знам, мени се шлем свиђа, вама се не свиђа. Идемо даље.

 Реч има Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Министарство је надлежним државним органима проследило сву документацију не само на име извођача, не сматрајући само да су извођачи одговорни, него, наравно, и пројектанти и стручни надзор и пројектантски надзор и лабораторија која је у једном тренутку дала потпуно погрешну, а како и зашто је лабораторија дала информацију да је нешто добро а није било добро. Дакле, сви су они на листи министарства ка тужилаштву као одговорна лица за све оно што се десило на деоници Уб-Лајковац. Али, и даље је срамотно да смо ми морали да склањамо од три до осам метара дубине пута да бисмо правили нови аутопут. Понављам још једном, неће се то више дешавати и не сме да се дешава.

 Нама је све што урадимо и наук од онога што смо наследили, па смо завршавали, било да је Коридор 10, било да је Уб-Лајковац, нешто што не сме да се понови.

 Даље, сматрам, такође, да надлежни органи морају да раде свој посао. Искрено се надам да ће то ићи много брже, јер мислим да када једном буде одговарао неко ко уради нешто што није у складу са законом, онда се то више вероватно неће дешавати.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има Милорад Мирчић.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: И треба да аплаудирате, коначно смо дошли близу истине. Сада сте рекли праву ствар – постоји ланац одговорности. Нису одговорни извођачи. Они су одговорни све до тренутка док се не прими од стране техничке комисије. Није њихова лабораторија, нису њихови инжењери за пријем, није ништа под њиховом контролом. То је све под контролом надзорног органа. Не можете да приписујете.

 Сада сте сами признали да нисте у праву. Сада сте сами признали. То јесте тешко, али је непобитна чињеница. Ми можемо да разговарамо о томе колико је потребно савремене саобраћајнице у Србији. То свако нормалан зна да је и те како потребно. Али, не можемо да искључујемо одговорност при томе. Па, ми смо доста упозоравали на то колико се крало раније на аутопутевима. Сетите се када су ови ваши дошли после 5. октобра, само су радили скочили због лоповске и криминалне радње у коју је био умешан Љубиша Буха Чуме и Зоран Ђинђић, заједно са Динкићем и свим овим вашима којима сте чистили одела, носили акт ташне. Не говорим за вас, него говори за ове друге. Ми смо једини упозорили да је то криминал, да је то крађа. И показало се да смо у праву.

 Нама је стало да се ураде путеви, али не може криминал да буде. Србија се задужује за не мале паре и још да дозволимо да буде криминал, а онда сву одговорност свалимо на наше домаће извођаче. Па, немојте тако. Постоји одговорност. Ако постоји одговорност, треба да се докаже, а не да им се активира гаранција на три милиона. Са којим разлогом се унапред осуђују?

 У разговорима са њима уцењују се да признају своју кривицу, а онда се издваја додатних 10 милиона. За два и по километра десет милиона се издваја да би се то урадило. Даје се извођачу који није способан да то уради. То је суштина. Треба да се зна пуна истина. Ви сте један део истине изнели. У низу постоји одговорност, само треба да се утврдити ко је све одговоран, а не да бацамо анатему на наше путаре.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Реч има проф. др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Домаћи путари, домаће грађевинске путарске компаније су добиле посла на територији Републике Србије од 2014. године колико нису добиле пре тога 20 година.

 Они који су владали тих 20 година, значи не само од 2000. године него и пре 2000. године, су уништили грађевинске компаније. Ви то сви јако добро знате. Према томе, посла од 2012. године, нарочито од 2014. и 2015. године за домаће грађевинске компаније не само да има и не само да ће да га има, не је озбиљно питање да ли могу све то да стигну. Дакле, домаће српске компаније раде на свим деоницима.

 Такође, оно што је важно, да не буде забуне, Обреновац-Уб ради кинеска компанија „Шандонг“. Лајковац-Љиг, дакле наставак, не говорим Уб-Лајковац, дакле, имамо Обреновац-Уб, ради „Шандонг“, затим су радиле те домаће компаније Уб-Лајковац, а затим Лајковац-Љиг такође „Шандонг“.

 Ми смо због тога што нисмо могли да добијемо повратну информацију и да заиста ураде свој посао они који су и забрљали посао на Уб-Лајковац, а то су „Ужице“ и „Планум“, затражили и разговарали са кинеском компанијом „Шандонг“ која ради прву и трећу деоницу, да ураде и санирају деоницу Уб-Лајковац, та 2,45 км.

 Ако ви сматрате да они немају појма, пошто сте пре тога говорили да имају, сада кажете да кинеске компаније не знају, океј, вама на душу, али они ће тај посао завршити и сви ћемо ми користити тај пут од 15. августа, а ове се ствари неће понављати.

 Што се тиче банкарских гаранција итд, да, ми смо министарство које од 2014. године користи сва расположива средства да завршава све оно што је потребно да завршимо у складу са уговорима. И, да, активираћемо сваку банкарску гаранцију, била домаћа или страна компанија, ако не раде свој посао како треба.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Право на реплику, Милорад Мирчић.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Ево, можда сте делимично у праву за протекли период да се упропаштавала путна привреда, односно путари. Пре 2000. године ваш председник странке Александар Вучић је био члан Владе. Јесте ли му то рекли? Хоћете ли да му ја кажем? Заједно са њим био сам и ја члан Владе, била је СРС у власти, али то је период санкција.

 То је период када Србија није могла да уђе у било какве инвестиције. Покушало се са деоницом ауто-пута Београд-Нови Сад, где смо ми упозоравали, алармирали јавност, тадашње чланове Владе, ресорне министре, да извођач, а то је "Боровица" Рума није погодан за те послове. Нико нас није слушао. Није слушао ни вашег садашњег председника странке. А то да је учествовао у упропаштавању путне привреде, то му ви реците. То ће му бити драго да чује, да је учествовао једнако, исто као сви ми, у упропашћавању домаћих путара. Баш фино. А при томе занемарујете период од после 5. октобра, када су криминалци, заједно са представницима Владе, није се могло одвојити, Мирољуба Лабуса, који је вама био идол, и Љубишу Буху Чумета нико није могао да одвоји и да каже - овај је поштен, овај није. Исто је. Само је питање која је количина новца код кога у одређеном тренутку била. Њих треба аболирати. Они нису за ништа криви. Крив је Александар Вучић који је, заједно са нама, учествовао у Влади од 2000. године. Ево, сад ви из Српске напредне странке да чујете шта вам каже бивши члан Г-17.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Право на реплику, др Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Даме и господо народни посланици, пре свега, Александар Вучић је био министар информисања и није се бавио изградњом путева.

 Друго, ви господине Мирчићу падате, односно сами себе доводите у једну апсурдну ситуацију. Са једне стране, браните домаће извођаче радова и кукате над њиховом тужном судбином, а онда кажете - то су све сами лопови и криминалци. Па, чекајте, и тај Љубиша Буха Чуме је домаћи извођач радова. И тај Душан Боровица је домаћи извођач радова. И ови из "Путева Ужица" су домаћи извођачи радова. И Раде "Интеркоп", јел тако, из Шапца, је домаћи извођач радова. И за чега су служили ти домаћи извођачи радова? Хајде да будемо потпуно отворени. Они су били на најбруталнији могући начин рекетирани од стране режима од 2000. године до 2012. године.

 Шта је урадила Влада Србије, у којој је и госпођа Зорана Михајловић? Па, никада српско тржиште, када је у питању изградња путне инфраструктуре, није било отвореније и за домаће и за стране компаније него што је сада. То се до 2012. године није могло десити.

 Па, тачно сте знали, ви то знате, знам и ја, зна пола сале, људи који овде седе, који се мало дуже баве политиком, имали сте ексклузивне извођаче радова у појединим деловима Србије. У Војводини је монопол имао Боровица, делимично "Интеркоп". У централном делу Србије су имала Љубиша Буха Чуме, Мишковићи, који су приватизовали добар део путарских фирми, итд.

 Ја бих био врло опрезан у том квалификовању некога као домаћег извођача радова. То што је неко домаћи извођач радова, не значи да се не бави незаконитим радњама, не значи да не врши читав низ кривичних дела, не значи да није умешан у разне корупционашке афере, а вама је то, надам се, као и мени, врло добро познато.

 И на крају крајева, господине Мирчићу, све су то приватне компаније. То су приватне компаније које послују на тржишту по принципима који важе за све остале. Не знам зашто их сад посебно апострофирате као домаће компаније које треба да имају привилегован статус? Шта то значи? Треба да ослободимо од сваке одговорности Боровицу, који више од 10 година није успео да заврши онај Ипсилон крак код Суботице, а надобијао се пара и пара, па је део пара морао да да Пајтићу, па Елезовићу, па Борису Тадићу, па ко зна коме. Сам је причао, каже, кад иде у Фонд за капитална улагања Војводине, носио је готовину у путним торбама и каже - дођем у Фонд за капитална улагања и не може лифт да повуче, колико сам пара морао да однесем Пајтићу и директору Фонда за капитална улагања, Момчилу Миловићу, који је касније, да би избегао кривичну одговорност, Влада Србије га именовала за генералног конзула у Трсту.

 И то се све дешавало пре него што је госпођа Зорана Михајловић, о којој ви можете да имате најцрње могуће мишљење, постала министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. И то су све домаћи извођачи радова. Али, све до једног сами криминалци и лопови.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала докторе Мартиновићу.

 Право на реплику, Милорад Мирчић. Изволите.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Господине Мартиновићу, ви сте сад све то ставили на гомилу. Наравно, у много чему се не разликујемо у размишљању, поготово кад је Буха Чуме у питању. Он је само пресвлачио асфалтом, ништа друго није радио. И он је чувен по томе што је у сарадњи са овом гарнитуром Г-17, Ђинђићем и осталима, крао на дебљини асфалта. То што је пресвлачио, уместо дебљине од пет центиметара, он је стављао четири. Један центиметар пута дужина, то је ишло директно у џепове.

 Све се слажемо. Али, домаћи путари, подразумева да они који раде коректно, који су оспособљени, који имају оперативу, треба водити рачуна о њима. Они су сад под дуплим притиском. Прво, нису економски толико јаки да би могли да се носе са страним компанијама, а друго, инвеститори, већ унапред дајући новац, потенцирају своје извођаче и ту су они ускраћени. Ми морамо да водимо рачуна о томе.

 Тачно је да је у том делу привреде био јавашлук, али, нити сте ви, нити ја, нити било ко крив. Ако је неко имао везу политичку са тим, онда је то ресорни министар. А то је дело Г-17. Нећемо сад да перемо прошлост. Нећемо сад да кажемо - не, не, нисмо ми били. Јесте. Они су то допринели да и Мишковић и остали дођу до тог капитала. Ми смо и тад упозоравали колика је то опасност. Тад смо јасно и гласно говорили. Уосталом, и ви сте се истицали по томе, као члан Српске радикалне странке. Бескомпромисно смо говорили о томе.

 И сада с пуним правом можете да говорите ове примере, јер нисте учествовали у томе. Али, ми желимо да се изведе ствар на чистину, да се каже истина, шта је истина око тога. Истина је да се у једном делу додатна кампања врши само на домаће путаре, односно те приватне фирме. Мало пре смо дошли до дела истине да је ланац одговорности ту ипак у питању.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Мирчићу.

 Право на реплику има др Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Изгледа да се, господине Мирчићу, не разумемо баш најбоље. Дакле, ја сам говорио о томе да постоји читав низ домаћих компанија, путних компанија, односно компанија које се баве изградњом путне инфраструктуре које су водили људи из криминогене средине и у томе се слажемо.

 Ви сада из политичких разлога покушавате да импутирате Зорани Михајловић да је она одговорна за то што су од 2000. до 2012. године ексклузивно право на изградњу локалних, регионалних, аутопутева итд. имали људи попут Боровице, попут Мишковића, попут Љубише Бухе Чумета итд. То што је Зорана Михајловић припадала партији која се звала Г-17 плус, не значи да је жена одговорна за стање у путној привреди за тих 12 година досовске власти. Мислим да није. Неспорна је чињеница да смо припадали различитим политичких партијама, али немојте ми рећи да је за криминал у сфери путне привреде најодговорнија за 12 година власти ДОС Зорана Михајловић. И ви и ја знамо да то није тачно.

 Оно што је заслуга Зоране Михајловић, оно што је заслуга и председника Владе, сада председника Републике Александра Вучића, до 2012. године, па коју страну компанију сте могли да имате у Србији као извођача радова? Ниједну. Имали сте Боровицу, имали сте „Интеркоп“, имали сте фирме које су приватизовали Мишковићи, па је једну водио син, другу је водио отац, трећу је водио Мило Ђурашковић итд. Ви сада имате на српским путевима као извођаче радова и компаније из Русије, из Турске, из Азербејџана, Кине, можда ће се појавити неко из САД. Зашто да не?

 На крају крајева, цео овај инфраструктурни замах када је у питању путна привреда има и своју политичку димензију.

 Хајде мало да се вратимо у прошлост. Причали сте о периоду од 1998. до 2000. године када је СРС партиципирала у Влади Србије. Замислите, господине Мирчићу, да смо у Србији тада имали, не кажем да је то било чија кривица, али просто хајде да претпоставимо ту ситуацију, да смо тада у Србији имали као извођаче радова Русе, Турке, Азербејџанце, Кинезе, Американце, да ли би икоме пало на памет да 1999. године бомбардује ту државу? Тешко.

 Ви често пута оптужујете Александра Вучића и Владу Србије због тога што дајемо субвенције, како ви кажете, страним компанијама, иако су то компаније које су домаће зато што су регистроване у Републици Србији и послују по прописима Републике Србије.

 (Председавајући: Време.)

 Завршавам, господине Маринковићу. Мислим да је ово важно за грађане Србије да чују.

 Ми сад имамо компаније чији је капитал дошао, које су домаће, али чији је капитал дошао из Русије, из Француске, из Немачке, из Италије, итд. Све оне послују у Републици Србији, па тиме се јачају и безбедносни капацитети Републике Србије. Да ли је неко луд на западу да бомбардује државу у којој послује компанија која је основана његовим капиталом? Наравно да није.

 Према томе, све ово о чему ми говоримо није само – хајде довези багер и направи пут, ово има и своју економску димензију, има и своју политичку димензију, али има и своју безбедносну димензију и о свему томе требамо водити рачуна када о овом проблему говоримо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, др Мартиновићу.

 (Милорад Мирчић: Реплика.)

 Преко 50 минута трају реплике.

 Ако се сложите, колега Мирчићу, да…

 Позиције су различите, видели смо то. Било је преко 10 реплика и са једне…

 (Посланици СРС добацују.)

 Али, толико су различите позиције, а морамо једном престати. Ето, ја вас молим само за разумевање да наставимо. Ево, и министар неће говорити. Сучелили смо…

 (Посланици СРС добацују.)

 Јесте. Опозиција. Изволите.

 Реч има народни посланик Милорад Мирчић.

 МИЛОРАД МИРЧИЋ: Господине Мартиновићу, ја сам се уплашио да се не слажемо у оном делу да сте били истакнути члан СРС који је нападао све ове појаве о којима ми говоримо, али суштина је у следећем, већ кад сте почели економску ту страну, не заборавите ми на име штедње наших грађана у највећем броју страних банака имамо девет милијарди евра. Девет милијарди евра. Ми смо и поред тога толико пасивни или, читајте како хоћете, немоћни да не можемо тај домаћи капитал да активирамо. Заинтересовани су људи да учествују са својим капиталом у куповини обвезница за изградњу путева. То је свуда у свету.

 Само се ви, господине Арсићу, крстите.

 (Верољуб Арсић: То је радио Тито.)

 Мени је драго да видим да сте почели да се крстите, а докле ћете догурати, то је сад питање, али почели сте се крстити.

 То је један сегмент.

 Друго, ми се све више и више задужујемо, господине Мартиновићу, то ви добро знате. Како нам дају кредит, тако условљавају и ко ће бити извођач и који ће материјал да се купује и све условљавају. То су правила игре која су опште позната. Нико вам неће дати паре у свету, ни Светска банка, ни Европска банка, да ви одлучујете ко ће то да ради и одакле ће материјал. Увек гледају да заштите свој капитал. Увек. То је правило капитала.

 И поред такве ситуације, неправедне утакмице које играју домаће фирме, ми их овде додатно оптерећујемо. Не говорим ми српски радикали за одговорност од 2000. до 2012. године, али само сам рекао, примера ради, политичка повезаност је оних који су били у тим партијама.

 (Председавајући: Хвала.)

 Говоримо о садашњој одговорности. Морамо другачије да размишљамо. Потребни су путеви, али да видимо да ли можемо домаћу производњу да на тај начин подигнемо, а не да нам странци одређују све.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Мирчићу.

 Колегинице Радета, трудим се да будем стварно према свима коректан и толерантан.

 (Вјерица Радета: Не иде ти.)

 Мислим да ми иде.

 Право на реплику, др Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Један од најбољих примера колико држава Србија води рачуна о домаћим извођачима радова је пројекат Београд на води, пројекат који је био највише оспораван од стране ДС и свих ових странка које су сада у овом Ђиласовом Савезу за Србију.

 Ко је извођач радова? Домаћа компанија „Енергопројект“ и то је оно што они нису могли да разумеју и што нису хтели да разумеју до данашњих дана. Није ствар у томе да ли господин Мирчић, госпођа Радета или ја имамо довољно пара да купимо стан у Београду на води, али неко има. Нисте ствар у томе да ми купимо стан, него је ствар у томе да запослимо домаћу компанију да изгради Београд на води зато што запошљава домаће раднике, зато што користи домаће машине, домаће грађевинске материјале итд, на страну то што тај део Београда изгледа лепше него што је икада изгледао.

 Дакле, није тачна та теза да држава Србија, односно Влада Србије не води рачуна о домаћим извођачима радова. И те како води.

 Ово око страних банака, око тога да не могу да повлаче капитал, немојте да се љутите, нисам вас најбоље разумео и због тога тај део нећу да коментаришем, а мислим да нисте у праву када кажете да онај ко вам да кредит да вас уцењује.

 Немојте да заборавите, господине Мирчићу, не узимамо ми кредите само од банака које су на западној хемисфери. Ми узимамо кредите и од Руса и од Кинеза.

 (Милорад Мирчић добацује.)

 Значи, они нас уцењују? Значи и Руси нас уцењују?

 (Милорад Мирчић добацује.)

 Господине Мирчићу, уцењује нас држава у коју се ви кунете да нам је највећи пријатељ.

 Уцењује нас Народна Република Кина. Русија је, покушајте да комуницирате …

 (Председавајући: Време.)

 … завршавам, да комуницирате са мном, а не са Зораном Михајловић. Русија је држава тржишне приведе. Неке банке су тамо у већинском државном власништву, неке су приватне. Кина има искључиво банке које су у државном власништву зато што просто људи имају социјалистички-друштвено-економски систем, ако баш хоћете да идемо у танчине. Јел тако? Сада ви хоћете да кажете да држава која Србију доживљава као најпријатељскију у овом делу света нас уцењује преко својих државних банака када нам даје кредите за изградњу путева, железница итд.

 Мислим да то није коректно. То не раде ни Руси, то не раде ни Кинези, а сумњам да ради било ко зато што је Влада Србије показала да је спремна да одоли много тежим искушењима и много тежим изазовима него што је давање кредита.

 Сетите се колико је на Александра Вучића и на Владу Србије вршен притисак да уведемо санкције Русији. Јесмо ли увели санкције Русији? Нисмо. Значи, Влада Србије је отпорна на притиске.

 (Председавајући: Хвала.)

 Дакле, ако нисмо увели санкције Русији, ко то може да натера Владу Србије да узме кредит, а да је притом уцењује да мора да буде тај и тај извођач радова.

 Оно што је битно, битан је квалитет радова, битни су рокови и на крају крајева, битна је безбедност на путевима. Шта нама вреди да дамо посао домаћој фирми и сутра или за годину дана или за пет година на том делу пута десе се 10, 20, 50 или 100 саобраћајних несрећа и погине, не дај Боже, неко дете, нека жена, нека трудница, мушкарац, није битно ко …

 (Председавајући: Хвала др Мартиновићу.)

 … а то се дешава на нашим путевима између осталог и због тога што су радови лоше изведени.

 Још само једну ствар да кажем. Овде се помињала путна лабораторија, узимање узорка итд. Јел тако? То је ЦПЛ, Централна путна лабораторија. Исто је приватна компанија. Није државна.

 Према томе, неко ко послује као приватна компанија што би се разликовао у неким ситуацијама од људи као што су Боровица, Мишковић или Љубиша Буха Чуме. Мислим да ту неке велике разлике нема.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Право да одговори има колега Милорад Мирчић, а ви колегинице Јовановић немојте да ми претите из клупе. Врло добро знам шта радим, немојте то да радите, молим вас.

 (Наташа Ст. Јовановић: Немој да лупеташ, ко ти је шта рекао, само да се држиш Пословника. Нико ништа увредљиво није рекао, како те није срамота. Ја да ти претим стварно ти не би било добро.)

 Дајем паузу у складу са чланом 112. од пет минута. Немојте то да радите, није у реду, није колегијално.

 (После паузе)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Владимир Маринковић): Можете поново само да се пријавите.

 Реч има народни посланик Верољуб Арсић.

 ВЕРОЉУБ АРСИЋ: Захваљујем, колега Маринковићу.

 Овај закон у суштини тиче се утврђивања јавног интереса око изградње путева. Расправа се претворила и у технологију изградње ауто-путева и немам ништа против тога, и да се једна таква дискусија и полемика води овде у Народној скупштини Републике Србије, тако да ћу данас имати ја слободу да и ван самог овог управног поступка и утврђивања јавног интереса, кажем нека гледишта и нека своја искуства и запажања у вези ауто-путева.

 Прво, што се тиче самог начина спровођења експропријације, то је регулисано и самим Законом о експропријацији. За сада се прихвата модел да се вредност земљишта на коме се врши експропријација утврђује пореска управа на основу промета где су биле непокретности на територији те катастарске општине или неке суседне, просечна вредност, чини ми се најмање три промет која су утврђена, а опет пореска управа је утврђивала вредност имовине да би утврдила основицу за плаћање пореза на промет апсолутних права. Тако да, је јако тешко да доведемо у питање објективност пореске управе по једном оваквом моделу, јер је сама пореска управа штитила државу да њој буду плаћени порези у оној вредности колико заиста кошта та имовина, а сада, наводно, то је лош начин када држава ту исту имовину треба откупи од физичких лица са образложењем да је сада много нижа вредност него што је то иначе, тржишна.

 Не можемо у два слична поступка да посматрамо две околности. Примењује се једна, а да ли је тај модел најбољи, не бих у то да улазим, вероватно постоји неки бољи, међутим ово је за сада законско решење са којим располажемо, а поступак воде локалне самоуправе. Могу да кажем да ће ту увек бити проблема, јер чини ми се, да бирократија по локалним самоуправама има неке своје начине решавања тих проблема, а мало да кажем да има, ваљда и зато што живе са грађанима којима се врши експропријација покушавају одређене погодности да дају за те грађане. Немам ништа против тога, али значи, погодности у оквиру закона, ван тога не може да се изађе. Тако да, можда је време да се направи нови Закон о експропријацији и да се један овакав поступак брже, ефикасније и праведније спроводи за саме кориснике, односно за субјекте у процесу експропријације.

 Сад, могло се од тога причало око самог ауто-пута. Сви смо се сложили да нама ауто-путеви требају. Међутим, изгледа ми да се не слажемо у ономе често, где треба да буду ауто-путеви, ко ће бити извођач, које ће технологије бити примењиване и где ће бити извори финансирања.

 Влада Републике Србије има своју стратегију. Сада, та стратегија се не прави за годину, две или три. То је један процес и јако је лоше ако та стратегија буде подложна драматичним и великим изменама, јер често новац који сте уложили у одређени део инфраструктуре не даје очекиване резултате зато што та стратегија није спроведена до краја. Када се овај интерес не оствари по питању извора финансирања добављача, онда се крене са једном сулудом причом међу грађанима Србије, шта ће нама ауто-путеви. Кажу – ауто-путеви се не једу и од ауто-путева се не живи, нама треба посао од кога ћемо да издржавамо своје породице, а један од параметара када неко хоће негде да инвестира без обзира да ли је страни или домаћи инвеститор пошто видим да сада и то постаје проблем, један од параметара јесте и саобраћајна инфраструктура.

 Саобраћајна инфраструктура инвеститору домаћем и страном и сваком другом одређује трошкове које ће да има у својој делатности у којој жели да изврши инвестиције. Ауто-путеви, пруге, уређивање водених путева, лука, пристаништа смањује те трошкове и сваки километар ауто-пута који год се изгради повећава конкурентност Србије као земље где инвеститори хоће да уложе новац, било да су страни или домаћи.

 Кроз те инвестиције се отварају радна места. Ми смо један ресурс који се зове висока стопа незапослености по питању привлачења инвеститора искористили, тај ресурс више немамо, не располажемо више тим ресурсом. Инвеститори су већ почели да се такмиче између себе да дођу до квалитетне радне снаге у великом делу Србије и да би задржали доброг радника спремни су да му дају јако пристојне плате за ове прилике и значајно веће него што је то било пре три или четири године. Значи, ако желимо да се тај процес настави и да се повећа конкурентност наше радне снаге, морамо да имамо квалитетну саобраћајну инфраструктуру.

 Тако да, долазимо до тога да се од ауто-путева. Причамо сада о секундарној последици. Примарна последица јесте и та без обзира ко год да буде, прави ауто-пут, дали је то страна фирма или домаћа, кроз финансирање и изградњу тог аутопута држава у ствари у реалном сектору у великој мери упумпава капитал и обезбеђује посао за запослене у Србији, јер ко год да га добије највећи део радне снаге биће одавде. И ти људи ће док праве тај ауто-пут да обезбеђују средства за живот себи и својој породици и опет секундарно да повећавају потрошњу на територији Републике Србије, домаће робе и услуга. Све то је повезано и то су правила која важе већ неколико векова уназад.

 Толико се причало о САД, чињеница јесте у овом тренутку војно, политички, економски најмоћнија земља на свету. Да ли је поставио неко питање да ли је то само због њених природних богатстава? Има их, нису сиромашни по том питању, али имају и друге земље. Да ли због њихове науке, развоја итд? То су постали касније, да кажем, у другој, трећој декади 20. века. Шта им је омогућило да постану тако економски јаки војно и политички? То што су пре 150 година спојили своје велике градове железничким пругама, појефтинили производњу и на тај начин постали конкурентни на светским тржиштима.

 Значи, они експлоатишу оно што су постигли пре 150 година дан данас. Ваљда смо нешто научили из те школе, да без саобраћајне инфраструктуре нема развоја, нема посла и људи неће овде да остају. Јер су многи побегли из Србије баш зато што до њихове куће где су се родили нису имали пут којим би дошли. Мислим да је време да о томе противници оваквих пројеката почну да размишљају.

 Још нешто, како год да се финансира аутопут, а један од модела јесте и подизање кредита, само економски потпуно неписмен човек може да каже да то повећава јавни дуг Републике Србије. Зато што Република Србија кроз једну такву инвестицију увећава и вредност своје имовине. Знате, није исто када имате само ливаде и по неку њиву, вредност те имовине коју држава има је често безначајна, а сасвим је већа ако имате нешто што је изграђено.

 Да ли треба емитовати обвезнице, то јесте један од модела, међутим ми немамо развијено тржиште хартија од вредности домаће, где би обичан грађанин могао да куповином тих обвезница финансира на јефтинији начин државу. То су дугорочне обвезнице, а ја се сећам да је такав један модел и био раније овде за време Јосипа Броза Тита. То вероватно они који предлажу живе у том времену.

 Сећам се одлично, мислим да сам кренуо у први или други разред основне школе када су мом оцу и мојој мајци наредили да купе обвезнице за изградњу аутопута Братство-јединство 1976. и 1977. године. Нису смели да кажу да неће то да ураде. Нису смели да кажу да неће то да ураде. Да ли желимо у таквој Србији данас да живимо? Ја не. Кад су обвезнице дошле на наплату, речено је – можете да наплатите, али било би добро да опростите држави. Или, да не причам о чувеном зајму за препород Србије и да не набрајам тако. То су јако лоша искуства наших грађана и тешко да ће и они да се одлуче на куповину наших обвезница.

 Било је прича и око евро обвезница које су купљене на Лондонској берзи. Ко је бранио нашим грађанима да купују те обвезнице? Ја мислим да нико и мислим да их је доста купило. Постоји начини и Кастоди банке и брокерске куће и портфолија која пословне банке купују од својих депонената итд, итд.

 Иначе, велики је успех када кредит којим нас је неко задужио 10, 11 са роком доспећа 15 и 20 година са каматом од 7% или 8%, подигнете други кредит да бисте тај кредит вратили и плаћали камату 1,5 до 2%. Израчунајте колико је то за 10 година разлика од пет процентних поена 50%. Ако ћемо да бранимо те који су нас задуживали са тим каматама, њихов животни лик и дело, ја нећу.

 Увек када је прича око тих путарских предузећа, немојте нас да питате где су нестала путарска предузећа у Србији, питајте Мишковића. Он је због упропашћавања путарских предузећа и осуђиван. Ми са тим немамо никакве везе. Или, што нису сви аутопутеви направљени? Ево, знам пут Прешево–Врање, чини ми се, да је плаћен, па је нестао извођач и паре и извођач. Отишао у стечај, али отишао у стечај у Аустрији, није у Србији. Није Грк, али не знам зашто бранимо тако нешто што нам се дешавало.

 Људи, чињеница јесте, већина путева који су се правили до 2012. године били су стелт путеви, па и тај толико пута спомињан Уб-Лајковац, уводили су извођаче радова на земљиште где није извршена експропријација. Нека ми сада неко каже како ћете са неизвршеном експропријацијом да добијете употребну дозволу за такав пут или како ћете средства за одржавање једног таквог пута да определите, а он у суштини не припада вама иако сте га направили? Ваљда су то стелт путеви, као и они од Прешева до Врања. Стелт пут, плаћен никад није направљен.

 Зато ме изненадио председник Фискалног савета, сад пре неки дан на расправи, када је рекао да су инвестиције у 2010. и 2011. години биле веће него у 2018. или 2019. години. Какве инвестиције? Оне које су писале о Закону о буџету? Није само довољно написати закон, изгласати у Скупштини, закон треба и да се спроведе.

 Имали смо ситуацију да смо задуживали државу, ваљда се опет брани лик и дело тих људи, задуживали државу, нисмо имали пројекте, зато што нисмо имали пројекте нисмо могли да повучемо средства од банака и плаћали смо пенале на неповучена средства. Наравно, редовне камате као да смо све повукли. Тако се то радило до 2012. године. Зато смо и дошли довде, 2013, 2014. године када смо морали да спроводимо мере фискалне консолидације да би припремили државу и привреду за нека боља времена која су, колико видим, дошла.

 Тако да полемике око тога ко ће бити извођач, одакле ће бити извори финансирања, да ли су то домаће фирме, стране фирме, често је то питање само оснивача, незапослених у предузећу. Џабе вам је ако је оснивач Пера Перић. Оснује фирму у Србији, а доведе све из Бугарске и Румуније. Да ли је то српска фирма? Јесте. Ко ради у њој? Не раде наши грађани. Или, ако дође неко ко је рецимо из Аустрије. Оснује предузеће овде у Србији и запосли све домаће раднике, одавде, ове људе који живе овде. Хоћемо тако да правимо разлике? Да причамо о томе ко је страни, ко је домаћи инвеститор и ко какве погодности треба да има? У највећем броју случајева, то је најобичнија демагогија. Сваки власник предузећа гледа да дође до свог профита и то је потпуно законито и легитимно право.

 Проблем јесте што у тој жељи да дође до тог профита често наилази, до 2012. године, на високе носиоце власти који су му тражили део новца за себе. Зато се губило на квалитету радова или што се десило ово између Врања и Прешева, да нестане и новац и аутопут. У томе ваљда не желите да учествујете? Ја не, ко хоће нека каже. Али, то су неке ствари за које се често хватамо када хоћемо да направимо неку политичку причу око једног, у суштини, доброг инфраструктурног пројекта.

 Тако да и овај део приче око тога, пазите сада ово, да ли ће бити ослобођен царина и пореза репроматеријал који се увози у Србију за изградњу аутопута, али пазите, никада се не заврши цела реченица до краја, а то ће бити регулисано изменама и допунама Закона о порезу на додатну вредност. Значи, тачно ће бити утврђена правила како може то пореско ослобођење да се оствари и царинско, наравно, и Закон о пореском поступку и пореској администрацији.

 Када нападнемо то, ја постављам само једно друго питање, а коме иду порези и царине, кога ми то ослобађамо? Ја бих волео да ми неко каже кога ослобађамо царине и пореза. То је исто као када би сада морали да платимо царину и порез, знате на шта, на ове МИГ-ове које је увезао председник Републике Србије Александар Вучић из Русије. Значи, не може војска да их користи, није платила царину и порез. Па ваљда је то држава, војска је државни орган. Јел Влада државни орган? Па хоћемо сада да се играмо пореског поступка и пореске администрације, па да пресипамо један исти новац из једне касе у другу.

 И још нешто, морам да вам кажем, госпођо министре, то раде ови који навијају за банке, они не знају шта раде, али навијају за банке, јер ће онда вредност радова бити увећана за порезе и царине и самим тим мораћемо да подигнемо већи кредит, али то тако они посматрају. Ево, само неколико ствари сам дотакао како се често један овакав добар пројекат злоупотребљава у политичке сврхе. Немам ништа против, то је њихово право, али дозволите, и наше је право да бранимо оно што мислимо да је добро за Србију, а они који одлучују о томе, одлучиваће на изборима. Пре свега одговарамо грађанима Републике Србије и ја сам сигуран да ће то они знати да цене када буду били избори.

 Од оваквих пројеката, волео бих да их имамо више, знам да је ово само један почетак, волео бих да их имамо више да решимо источну Србију колико је год могуће са путном инфраструктуром, тамо је очајна. Због тога имамо велики број наших грађана који су на привременом раду у иностранству, не да им олакшамо да долазе и да се враћају тамо, него да им олакшамо да донесу одлуку да се врате у Србију, где има је кућа и ту да живе и раде, а не у иностранству.

 Значи, можете бити сигурни да ће овакав пројекат сасвим донети резултате који се очекују. У дану за гласање гласаћемо за усвајање овог закона.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Арсићу.

 Реч има Вјерица Радета, повреда Пословника. Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Нисте малопре поштовали члан 27. када сте дали Арсићу реч. Не можете ви, не ви лично, него било који председавајући, да злоупотребљавате Пословник.

 Чудно се нешто са вама дешава, колега Маринковићу, сваки пут када је овде Зорана Михајловић, али стварно. Ви ниједног министра не штитите као њу. Шта вас на то тера, не знам, али морате да се придржавате Пословника и не смете показивати више симпатија према Зорани Михајловић него јуче према Шарчевићу. Били сте потпуно толерантни, могли смо шта год хоћемо да причамо, реч није рекао. Дакле, врло чудно и врло интересантно.

 Прво сте успешно успели да причу од „Бехтела“ отерате далеко, далеко да би се заборавило оно што је наша тема, а то је 300 милиона евра које су дате „Бехтелу“ на име градње овог коридора и онда када сте покушали да прекинете реплике, ја све ово због јавности, а ви одлично знате шта сте радили, не понављам ја вама, када сте покушали да прекинете реплику тако што сте хтели да не дате Милораду Мирчићу да говори, онда је Наташа Јовановић са места рекла – ако не дате Мирчићу да говори, онда ћемо сви ми по Пословнику. А ви сте одатле рекли да вам Наташа Јовановић прети. Неко би мислио да прети да ће доћи да вас бије, па људи вас жале и кажу – ако дође Наташа, стварно ће га пребити. Дакле, није претила, упозорила је на Пословник. Ви сте пре тога рекли – ако не прекинете са репликама, ја ћу прекинути седницу. То је претња иста као ова претња, ако је то претња Наташе Јовановић. Ја вас најлепше молим, колега, ми имамо коректну сарадњу, немојте да је кварите. Зорана је у пролазу, данас, па ко зна кад. Ми остајемо. Сачувајте колегијалне односе.

 Ја мислила, када сте кренули малопре од "Бехтела", рекох можда ћете да нам објасните у неком моменту када ће прорадити овај пут, што је иначе ваша пријатељица Зорана пустила, овај мост између Љубовије и Братунца, а није вам то ни накрај памети.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колегинице Радета.

 Знате и ви да се ја стварно трудим и сматрам да сам у претходној полемици био врло коректан и према представнику СРС колеги Мирчићу и да сам довољно пута у складу са Пословником дао реплике и пустио да расправа између њега, министра Михајловић и др Мартиновића буде врло коректна и да свако добије све време и могућности за расправу у складу са Пословником и како је та расправа текла, врло је била коректна и колега Мирчић је био врло, врло коректан. Ја стварно немам примедбу.

 Сматрам да нисам прекршио Пословник.

 Што се тиче потпредседнице Владе, морам да вам одговорим. Просто ми и моје васпитање, а и неки витешки дух налаже да станем у заштиту и одбрану када се оде ван Пословника и ко год да је ту ја бих то урадио као председавајући. Хвала.

 Да ли желите да се Народна скупштина изјасни у дану за гласање? (Не)

 Хвала вам.

 Реч има Татјана Мацура. Није присутна.

 Реч има Миљан Дамјановић.

 Изволите, настављамо.

 МИЉАН ДАМЈАНОВИЋ: Ево, господине Маринковићу, ја сам мислио да сте ме заборавили, с обзиром на чињеницу да смо овај списак кренули наопачке, одозго надоле, али то нема везе са овим.

 Хтео бих вама прво да се обратим, да је данас министар ваљда имао обавезу да дође да образлаже закон и да брани Предлог закона. Ево, од јутрос од када је министар ту, а и поједини посланици владајуће већине, покушавају да дезавуишу јавност једним приземним опхођењем према посланицима опозиције, тако што нон-стоп понављају исту флоскулу – ми смо за изградњу аутопутева, а ови нису. Ко то није за изградњу аутопутева данас од присутних у сали? Не мислим на разне лопове и криминалце који неко време већ не долазе овде. То је доказано. А ко то није?

 Госпођо Михајловић, ја бих волео и да је господин Шарчевић јуче одговарао на питања и ви то треба да сматрате позитивним што са нама дискутујете и то је добро што и ви дискутујете, јер ми покушавамо да оним информацијама којима ми баратамо и добијамо да оно што је најбоље за Србију дођемо до неког коначног закључка.

 Ево данас, да вас подсетим, пошто ћемо само речником чињеница, данас је среда 26. јун 2019. године, понављам, 26. јун 2019. Телевизија Телемарк, 31. децембар 2017. године, значи пре 18 месеци – Србија на Коридору 11 почиње следеће године исто важну деоницу, а то је Прељина-Пожега, ја мислим да је то једна од најважнијих деоница на Коридору 11, коју, дакле, почињемо да радимо следеће године, најкасније до маја. Две године је потребно да се та деоница уради. Комерцијалне уговоре у новембру 2017. године потписала министарка Михајловић са потпредседником кинеске компаније "China Communications Construction Company" на Самиту Кине и 16 земаља Централне и Источне Европе у Будимпешти. Ово је најавила министар Зорана Михајловић 31. децембра 2017. године.

 Значи до сада је завршен ауто-пут по вама. Ајмо даље, ваш претходник пошто је тема коју заобилазите америчка компанија, министарка Верица Калановић је говорила баш као и Александар Вучић, да је то деоница која кошта до 500 милиона, 450 па 500. Договорите се између себе онда ко говори неистину. И још тада министар Калановић говорила као и ви, ево следеће ће године бити готово, ваш министар, из ваше коалиције, пре седам пуних година.

 Ајмо даље, ви сада кажете, не интересује вас ко је шта је, како је и прескачете тему „Бехтела“, 19. јуна 2018. године, каже – након одређених састанака са вама амбасадору САД је рекао, потенцијално учешће америчког инвеститора представљало важан корак унапређењу односа између две земље. Значи није битан квалитет, није битна цена, битно је унапређење односа, како каже Скот. Вјерица Радета вам је говорила о примеру Хрватске. Па о томе је писао немачки „Шпигл“. Па, затим подсетићу вас да је „Бехтел“ заједно са „Енком“ 2014. године добио посао изградње ауто-пута вредан 820 милиона долара који повезује Косово и Метохију и Македонију, приштинске власти су тада дали. Па, затим још један пројекат близу милијарду долара повезивања са Албанијом, исто без тендера, без јавних набавки, без ичега. Тада је шеф међународне цивилне канцеларије у Приштини Питер Фејт чак реаговао. То је компанија која добија једино послове директном погодбом.

 Ајмо даље, ми Американцима не дугујемо ништа, за разлику од Тачија, ми морамо да бринемо о грађанима Србије. Е, ту се разликују српски радикали од вас. Ајмо даље. Обећање, ајмо средина јула 2018. године, Вучић на свечаној академији поводом 150 година туризма у Врњачкој Бањи најавио да ускоро крећемо и са тим радовима и брзо ћемо да завршимо, везано за овај ауто-пут. Ајмо даље, од када је СНС на власти, на конференцији за новинаре 22. јануара 2013. године у Мозаик сали градске управе Крушевац, тадашња министарка за регионални развој и локалну самоуправу Верица Калановић најавила изградњу пута 2013. Првог дана августа 2013. године Братислав Гашић је најавио да ће се радити неколико пројеката ускоро, а то је ауто-пут овај о коме говоримо. Даље, марта 2014. године у јеку предизборне кампање Гашић у друштву тадашњег председника Скупштине Србије Небојше Стефановића најавио да ће изградња ауто-пута Појате – Прељина почети ове године 2014.

 Ајмо даље, Зорана Михајловић потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре у марту 2017. године обећала је да ће до краја године бити потписан уговор о изградњи Моравског коридора.

 Ајмо даље, на представљању резултата првих 100 дана Владе Србије у Крушевцу 14. октобра 2017. године Михајловићева је рекла да је ауто-пут Појате – Прељина пројекат вредан око милијарду евра од стратешке важности за Владу Србије и да очекује да ће средином наредне године, значи 2018. да буду познати партнери у изградњи, као и модел финансирања. И ви данас нама долазите да говорите шта ће и како ће бити и упорно се расправљате без икаквих чињеница са нама.

 Онда се појавило, као што знамо, после више наговештаја да ће коштати овај пут 450 и 500 милиона као гром из ведра неба, 800 милиона са „Бехтел“. Е, сада, да вас подсетим, када смо спомињали, тј. када сте спомињали Обреновац – Чачак, подсетићу опет због јавности, ово све говорим да би јавност схватила, да сте ви навикли њих да свакодневно обећавате, дајете информације да просто забораве и онда ви сваки пут када овде дођете или одете на градилиште, неко мисли да је поново нешто ново отворено, као што сте тврдили да има 200 километара ауто-пута, а из вашег министарства нам стигло да је 123,5 урађено. Могу и то да вам, хоћете и то да вам прочитам, хоћете ли?

 Надам се да ће те ми на све ово одговорити, ако сам и једну ствар погрешно рекао. Ајмо даље, 4. април 2019. године, ауто-пут који ће повезати Београд и Чачак практично је готов и биће пуштен у саобраћај почетком јуна. Данас је господо, 26. јун, министар не говори истину, нећу да кажем да лаже, почетком јуна. Како су нам рекли у министарству на делу Коридора 11 од Обреновца до Чачка, остало је да се обаве мали, ситни завршни радови. Ајмо даље, ајмо шта каже опет Зорана Михајловић, пре лета пустићемо у саобраћај деонице од Обреновца до Прељине а до краја године биће завршена и деоница Сурчин – Обреновац, што значи да ћемо имати опет километре. То је много лепо кад народ сваки пут слуша колико километара пута ће бити.

 Ајмо даље, само мало касније, 6. јуна, само два месеца после оваквих страшних, монструозних неистина према грађанима Србије, излази Зорана Михајловић и каже – отварање ауто-пута од Обреновца до Чачка још једном је одложено, ево, отворићемо га 28. јуна. Да ли је тако? Е, онда опет излази министар Зорана Михајловић па каже, 20. јуна, стајаћу им над главом ауто-пут од Обреновца до Љига биће готово до 15. августа. Е, вероватно пошто је данас у Скупштини и није могла да им стоји над главом, вероватно данас тамо ништа није рађено, јер као што знате на Коридору 10 испуцао је асфалт, приступни пут није пуштен, баш као и на деоницу Уб – Лајковац. Хајде да видимо кад смо код Коридора 10 да испуцао асфалт шта ви кажете. Инсајдер 14. новембра 2018. године – наравно да се Коридор 10 завршава и да ће се завршити и да ћемо ми аутомобилима проћи овде до краја године и кроз Грделицу, замислите кроз Грделицу. И, сада да не читам остало надам се да ћете дати неки одговоре, па ћемо да видимо ко је овде у праву, а ко није.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала, колега Дамјановићу.

 Право на реплику др Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Даме и господо народни посланици, увек је лакше седети расхлађеној сали Народне скупштине него радити на терену. Пошто говорите о чињеницама, чињенице су следеће. Дакле, од 2014. до 2018. године док је госпођа Зорана Михајловић министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, урађено је 440, скоро 446 километра ауто-пута, а у току је изградња 103 километара још ауто-пута и планира се у наредном периоду изградња око 700 километара ауто-путева кроз Србију. Пошто сте ви овде у ствари читали исечке из новина, шта су извештавале поједине телевизије о Александру Вучићу и СНС, говоре све најгоре, извлачили изјаве из контекста и тако даље и хтели наводно да подсетите јавност, ја мало вас да подсетим на неке ствари.

 Нама су се у мају 2014. године, ви то надам се веома добро знате, али нећете да кажете, десиле незапамћене библијске поплаве. Ми смо успели односно Влада Србије је успела у рекордно кратком времену да санира све последице тих поплава које су нам се десиле у мају 2014. године. Ви се крстите, а ја вас сад питам у којој држави је могуће да док се руше куће, руше мостови, урушавају ауто-путеви, клизишта гутају читаве делове Србије, ви се бавите изградњом ауто-путева. У којој држави је то могуће? Кажите ми један једини динар који је проневерен у току обнове Србије због мајских поплава 2014. године? Тог једног јединог динара не можете да пронађете.

 Онда се овде појавите, како ви кажете 26. јуна 2019. године као да ми овде не знамо који је данашњи датум и кажете – е, тамо неки пут кроз Грделицу. Да ли сте ви некада пролазили кроз Грделицу? Па, јесте ли видели који су то кањони? На крају крајева, можете да се смејете колико хоћете, али то говори о томе колико не поштујете грађане Србије и на крају крајева колико не поштујете те извођаче радова над којима лијете крокодилске сузе.

 Па, ево, господине Мирчићу, ви сте старији колега, подучите господина Миљана, географски. Није исто, правити пут у Блајковац, где је мање више, низија и правити аутопут кроз Грделицу где су вам кањони, као тамо на Сутјесци, Тјентишту, итд.

 О томе морате да водите рачуна. На крају крајева, ја знам да је посао опозиције да тражи длаку у јајету председнику Владе, председнику Републике и министру. Па сте рекли ког дана то, следећег дана сте рекли нешто друго, па су рокови померени за месец, два или три. Оно што је чињеница, то је да ниједна Влада пре Владе Александра Вучића, односно пре Владе Ане Брнабић, није изградила толико аутопутева, колико је изграђено у протеклих неколико година.

 Да ли су увек поштовани рокови, који су планирани? Вероватно нису, али то вероватно у многим ситуацијама није ни могуће. Да ли је неко могао да планира да ће у току маја и јуна ове године да падне оволика количина кише која је пала? Није могло да се очекује. Ниједна озбиљна временска прогноза то није могла да предвиди, а то нам се десило. Сећате се 2014. године, а ми стално причамо о мајским поплавама, сећате се да су крајем 2014. године забележене такође поплаве у источном делу Србије, које су такође блокирале радове на том делу наше земље?

 Имате данас незапамћене поплаве. До јуче сте имали незапамћене поплаве, управо на овим деоницама о којима ми данас говоримо, око Чачка, Пожеге, Краљева, Горњег Милановца, итд. Онда дођете у Скупштину и онда као, ви сте рекли то, а ви сте рекли то.

 Извините, ко може да прави аутопут када вам за један дан падне 100 литара кише по квадратном метру? Па то су незапамћене кише, о томе сте могли да читате само у старом завету и то се нажалост дешава сада у Србији, зато што је уништена клима, а то је један од битних фактора који су и те како отежавали извођење радова и поштовање рокова.

 На крају крајева, тиме ћу да завршим господине Арсићу, господин који је говорио пре мене, оно што упорно прећуткује, а наводно хоће да информише грађане Србије, а то је госпођа Михајловић данас поновила бар 10 пута, и стално говорите о тој разлици у цени.

 Најпре је било 500 милиона, а сада је 800 милиона. Прво је било планирано да се само направи аутопут, а сада на то иде уређење, комплетно уређење корита западне Мораве, а ја се надам да можете да претпоставите колико је то опсежан и важан пројекат за тај део Србије и за те грађане који живе у том делу Србије, да Морава више не плави, да више немамо проблем са поплавама, да се коначно изграде насипи који ће издржати и ове библијске поплаве које нам се нажалост дешавају и плус комплетна, најсавременија телекомуникациона мрежа.

 Наравно да то поскупљује коначну цену. Није исто када правите само пут, па уз пут још и насипе уз западну Мораву, па још уз то правите тим људима који тамо живе савремени и модеран телекомуникациони систем, да могу да им раде телефони када пада киша, а не чим падне прва киша, не могу људи да зову свог комшију, или да немају интернет.

 То је све предвиђено овим пројектом и наравно да то поскупљује у једној мери цену, али то је нормално, то просто није могуће да једна услуга кошта 500 милиона, а онда још две додатне вам малтене неко поклони. Нема овде никаквог поклањања.

 Оно што је битно, Србија данас може и да се задужи за реализацију овог пројекта, али под условима и ја се надам да грађани Србије то добро разумеју, под условима који су далеко повољнији, него што су били 2008, 2009, 2010. и 2011. године.

 Овде су се неки подсмевали изјави Синише Малог како сада наше обвезнице када буду доспеле, плаћаће се камата од нешто више једног процента, а некада су се плаћале по 7%, 8%, па то говори о снази српске економије. То говори о томе колико смо успели да оздравимо наше јавне финансије.

 На крају крајева, када узмете кредит за изградњу аутопута, па још уредите и корито западне Мораве, па још урадите и телекомуникациону мрежу, то није пуки трошак, то није бачен новац. То је улагање у будућност Србије.

 Стално говоримо о томе, хајде да поправимо стање у појединим деловима Србије, хајде да људи из Чачка и Горњег Милановца, Пожеге, Ариља, Ивањице, итд. не долазе сви у Београд, него да остану у својим местима. Ово је начин да се то уради, један од начина, да им западна Морава више не плави, њиве, куће, гараже, пластенике, да људи имају савремену телекомуникациону мрежу.

 Што само Београд да има привилегију на квалитетан интернет, што то не би имали грађани Чачка, Горњег Милановца, Пожеге, Ивањице, итд?

 Дакле, о свим тим чињеницама морате да водите рачуна када говорите о овако важном пројекту. Још једну ствар да вам кажем, види се да сам старији од вас, па сам умало и заборавио, а ви кажете, ко да верује Зорани Михајловић да ће ово што је данас рекла везано за рокове бити испуњено?

 Пише вам, пошто нисте вероватно детаљно читали предлог закона, у члану 6. и ја вас молим да обратите пажњу на тај члан, а можда је он један од најважнијих у овом предлогу закона и то грађани Србије треба добро да разумеју.

 „Предлог за експропријацију подноси се најкасније у року од три године, од дана ступања на снагу овог закона“.

 Значи, тачно је прописан максималан рок од три године, од дана ступања на снагу овог закона, а у прелазним и завршним одредбама је прописано да закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику РС“.

 Дакле, рокови не могу бити краћи. Рокови су максимално кратки и ми овај предлог закона, односно овај закон ћемо и усвојити, зато што се њиме прописују много краћи рокови за поступак експропријације, јер нећемо више државу Србију, а ни грађане Србије, па ни оне који ће бити субјекти експропријације, односно чије ће некретнине бити субјекти експропријације, да доведемо у ситуацију, да крећемо у овако крупан инфраструктурни пројекат, а да нисмо претходно решили сва имовинско-правна питања.

 Ми овим предлогом закона сва та питања решавамо. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: По Пословнику, народни посланик Вјерица Радета.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Ово је просто невероватно. Ви сте малопре колеги Мартиновићу дали реч по основу реплике. Тако сте рекли, реплика, Александар Мартиновић. Та реплика траје два минута. Немојте да климате главом. По ком основу сте онда дали? Рекли сте реплика, а другог основа нема.

 Ово је заиста врхунски безобразлук да га пустите да прича 10 минута.

 Поновићу милионити пут, ми немамо ништа против и ми се залажемо зато да се укину ова ограничења времена, али не могу се укинути само за посланике власти, него се морају онда укинути за све и онда сада када се Миљан јави за реплику, претпостављам да се јавио, пустите га, можда ће говорити три минута, можда пет, можда 12, можда 19, колико год хоће, као што сте малопре пустили Мартиновића.

 Морате мало да водите рачуна о достојанству, свом личном, пре свега, јер таман смо се понадали да вас је Сем Фабрицио увео у ред, али не вреди, ваша сила поново вам ударила у уши.

 Опет се понашате по систему, може нам се, баш нас брига. Немојте, није тако. Није добро такво понашање, јер се оно обија о главу.

 Зар ћете опет дозволити да вас опет ко малу децу поређа Сем Фабрицио и да вам удара пацке и да се ви као онда после уведете у ред, па сад имамо дневни ред, али ево, опет имате проблем, опет не поштујете Пословник.

 Не брините, ми вас нећемо пријавити Сем Фабрицију зато што нас његово мишљење не интересује, а ми вас пријављујемо грађанима Србије, ми вас упозоравамо и пред народом вас упозоравамо да не смете да правите дискриминацију између посланика власти и посланика опозиције.

 Ваше сила је у томе што имате 126 или 156, али говорим о минимуму гласова, којим ћете усвојити закон Зоране Михајловић, какав год да је, и било којег министра. То је једина ваша сила коју овде можете да примените. У свему другом морамо бити равноправни. Молим вас колега Арсићу делујете успавано, ако имате проблем са вођењем седнице, ја сам ево свежа, одморна, само реците, доћи ћу без икаквих проблема ћу наставити, на истој смо функцији.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Колегинице Радета, прекорачење које колега Мартиновић има биће одузето од времена посланичке групе. То вас вероватно не интересује.

 (Вјерица Радета: По ком члану?)

 Али, дозволите ми да завршим, ја сам вас слушао, ви сте мени рекли да изгледам уморно, а у ствари сам вас слушао.

 Молим вас и данас и у току дана био је један низ реплика, колико се сећам и ви сте учестовали у њима и колегиница Јовановић, министар, итд. Да ли сам ја један једни пут прекинуо било ког вашег или вас као посланика док су трајале реплике, а трајале су дуже од два минута.

 (Милорад Мирчић: Ја, али није битно. )

 Одговарам за оно што радим. Примењујем своје критеријуме у тумачењу Пословника, колега не мора да се подржава он има своје. Али, мени не може нико да каже да сам ја колеги народном посланику, данас, а причали су значајно дуже до два минута сви, прекинуо га, у смислу да сам му искључио микрофон или да сам на било који начин ометао његову дискусију.

 Значи, као што нисам ометао ни колегу Мартиновића, нисам ометао ни вас, ни колегиницу Јовановић, ви сте сами зато што приђем електронским јединицама и микрофонима и рекли ево завршавамо. Али, ја то од вас нисам тражио заиста. Добро.

 Да ли желите да се Скупштина у дану изјасни?

 (Вјерица Радета: Желим микрофон. )

 Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: У оквиру одговора да ли желим да се Скупштина изјасни, дозволите ми пре тога само једну реченицу.

 Најлепше вас молим, немојте колеги Мартиновићу одузимати време од посланичке групе, јер то није наш став, него само понашајте се тако док председавате према свим народним посланицима, и пустите нас да говоримо колико год ко хоће, јер и да одузмете Мартиновићу време, и за то немате основа, опет би морали реаговати по Пословнику.

 Дакле, говорио је девет минута, нека је, немамо ништа против, само дајте да и ми толико говоримо или колико хоћемо, а немојте се изјашњавати у току гласање по овоме.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Колегинице, ја нисам у могућности да то урадим зато што то ради систем независно од председавајућег. Тако да је да је то стварно ствар технике, заиста нисам у могућности.

 Право на реплику народни посланик Миљан Дамјановић. Изволите.

 МИЉАН ДАМЈАВНОЋ: Хвала господине председавајући.

 Нисам имао проблем, не два, пет и девет, било је лепо слушати старијег колегу Мартиновића, вероватно је и по стажу у СРС био дуже од мене тако да сам имао шта и да научим.

 Али, хвала Богу једну ствар нисам од њега нисам научио, а то је извртање истине. Ја ни једног тренутка нисам говорио о некаквим поплавама, нисам говорио да је тешко, говорио сам и читао званичне информације, оне које је давала Зорана Михајловић следећим медијима за које ви кажете да су против Вучића. То су телевизија „Телемарк“ из Чачка, Агенција „Бета“, Агенција „Танјуг“, РТС, телевизија „Пинк“.

 Тако да, пошто ви имате изгледа то ко је за кога, ја сам читао званичне изјаве које ни једног тренутка и из емисија где је говорила нико није терао Зорану Михајловић да даје било какве рокове. А, да бих вас подсетио колега Мартиновићу на још једну ствар, из искуства, због закона које је предлагало ресорно министарство, којим председава, на чијем челу је министар Зорана Михајловић, данас имамо само неуспешне законе.

 Ево, ја вам кажем, проверите закон где се говори за легализацију у Службеном гласнику изјавом министра Михајловића, када је доношен закон, где је рекла - До 31. децембра 2015. године, решићемо комплетно проблем легализације у целој Србији и 80% у Београду. Решено је 8% до пре годину дана у Београду, решењима које сте ви доносили. Немојте ми спочитавати и стављати неке речи које ја нисам изговорио.

 Из праксе и изјава из свега што се дешавало, ја сам ово навео и вере да ће бити до краја завршено како је завршено. Наравно да сам цео закон прочитао и није проблем, јер ви где год пише у закону да је легализација пре четири године завршена, а она тек треба да почне јер се није макло даље од почетка.

 Ми смо на 20 година проблема легализације подсетили Зорану Михајловић, однели јој пригодно торту, поклон и решење СРС, али мене лично није желела да прими.

 Ја вам, господине Мартиновићу, нисам Балша Божовић. Балша Божовић је ваш студент, долази вам на предавања, па њему причајте, пошто не долази у Скупштину. Нема потребе ви да браните министра Зорану Михајловић која је речита од мене, имам ја шта још и о чему са њом да разговарам.

 Прво, ви као дипломирани правник добро знате да је основни извор корупције било где, не само у Србији и у свету, било где је тамо где су највећа финансијска средства у питању да се врсти највећи капитал.

 Ми у Србији имамо ситуацију да министар има плату, исправите ме 700, 800, 900 евра, сваки министар има другачије, јел тако, верујем да вам није већа плата, а склапа послове од 800 милиона.

 Са друге стране, ви пребегавате чињеницу да се искључује процес јавне набавке из овог закона где управо Закон о јавним набавкама инсистира и тражи да се поштује правац економичности, транспарентности, конкурентности, то су чланови: 8, 9, 10, 11, 12. Закона о јавним набавкама, затим чланови 7. и 7а, који говоре у којим ситуацијама једино не може да се користи Закон о јавним набавкама, а ми овим законом искључујемо и каже - Не примењују се прописи којима се уређује поступак јавних набавки у члану 17. и то на износе, да ли је 500, 600, 700 милиона, милијарду евра, потпуно је небитно. Где је принцип конкурентности? Ви сте својим личним шармом одлучили, шармирали неку компанију да изгледа спусти цену и да ради квалитетно за Србију.

 Немојте молим вас, при том, оно што сам ја читао, господине Мартиновићу, јесам читао како се говорило, значи имали сте министра Калановић, па министра Зорану Михајловић, у истом свему овоме седам година, а законе ове о којима ја говорим и које цитирам сте ви доносили. Ви онда морате поштовати закон. Шта је ту сада, опет зли радикали што се позивају, не разумем.

 Када сте говорили о аутопутевима, километар аутопута је велики. Да ли вам је неко рекао данас да не ваља што правите аутопутеве? Ја говорим због изјава, господине Мартиновићу и министре данас присутни. Ви сте без икакве потребе глорификујете стално своје податке, на пример РТС, ова телевизија која мрзи Александра Вучића, 26. 07. 2017. године, каже Зорана Михајловић – Имамо 200 километара аутопутева више него пре три године, а у новембру очекујемо и крај радова на деоници Српска кућа - Левосоје на јужном краку Коридора 10. И ми не будемо лењи, добијемо ваш податак из министарства на тај дан, ево ово је ваш податак где каже – укупно километара на дан 31. 07.2017. године, имате 123,5.

 Да ли је 123,5км велико? Јесте, свака част! Да ли сте рекли 200км? Да, јесте. Дезавуисали сте јавност. И сада ћете ви мени да спочитавате да ја говорим нешто што није?! Урадите још тих 66,5км ауто-пута, слободно се сликајте, хвалите се, треба да се хвалите када нешто добро урадите, још ако је квалитетно, још ако није скупо и оно што је најбитније, још ако поштујете законе државе Републике Србије и овај Дом, нико вас неће критиковати. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Даме и господо народни посланици, овде се покушава представити како је ово први случај да се стратешки партнер за изградњу ауто-пута утврђује директном погодбом, а не путем јавних набавки.

 Грађани Србије, ово говорим због грађана Србије, а не због вас, мислим да ви ово знате, путем директне погодбе закључен је Уговор о изградњи одговарајућих деоница ауто-путева кроз Србију са фирмом „Азвирт“ из Азербејџана, са једном фирмом из Турске и са неколико кинеских компанија.

 Дакле, ово није први случај да се уговор закључује, односно да се стратешки партнер проналази без примене прописа који се односе на јавне набавке. Захваљујући Влади Србије без јавних набавки, али уз адекватан квалитет радова у Србији данас раде и Руси, Азербејџанци, Турци и Кинези и то грађани Србије треба да знају.

 Што се тиче дужине аутопутева, односно километара ауто-путева који су изграђени од 2014. до 2018. године, рекао сам вам да то износи 400 и скоро 446км. Ви сте се зауставили са неким датумом у лето 2017. године, а малочас сте нам спомињали да је данас 26. јун 2019. године. Дакле, ја вас да подсетим да смо у међувремену од тог јуна или јула 2017. па до краја 2018. године изградили још много километара ауто-путева које сте ви изгледа заборавили.

 Оно што је такође важно да се каже, ви кажете због тога што се стратешки партнер не бира путем примене Закона о јавним набавкама, ко нам гарантује квалитет радова? Па, то је прописано законом, односно Предлогом закона о коме данас говоримо, дакле, у члану 18. лепо пише – стручна контрола и ревизиона комисија из члана 131. Закона о планирању и изградњи могу приликом оцене испуњености услова утврђених посебним прописима, стандардима и другим актима прихватити доказивање испуњености захтева и према прописима и стандардима страних држава, као и према признатим међународним методама прорачуна и моделима, уколико је тим прописима и стандардима предвиђено испуњавање основних захтева за објекат, односно основних захтева за његово пројектовање, извођење и одржавање.

 Дакле, Предлог закона јасно приписује механизам контроле, не само приликом извођења радова, него и приликом пројектовања.

 Поново да подсетим грађане Србије, пошто сте то изгледа намерно прећутали, у образложењу Предлога закона лепо пише – десиле су се поплаве у мају 2014. године. После тих поплава следила је једна обнова поплављених подручја у Србији. Због поплава и због последица поплава морало је да се крене практично од почетка са пројектовањем ове деонице ауто-пута, при чему је то ново пројектовање подразумевало не само изградњу ове деонице аут-опута, дакле, не само изградњу путне инфраструктуре, него још и преко 40км насипа дуж Западне Мораве, плус изградња целом дужином трасе савремене, модерне, телекомуникационе мреже.

 То је важно да грађани Србије знају, да овим Предлогом закона неће добити само ауто-пут, биће обезбеђени од плављења када је у питању Западна Морава, а ви знате колики је то проблем и плус тога имаћемо савремену телекомуникациону мрежу у овом делу Србије.

 То је нешто што је, ја мислим, од виталног значаја не само за тај део Србије, него за целу Србију. Камо лепе среће да следећи пут и сваки следећи пут кад будемо правили неку нову деоницу ауто-пута где год се појави тај проблем можемо поред изградње ауто-пута да решимо и питање изливања река, без обзира да ли је у питању Западна Морава, Велика Морава, Јужна Морава, Дунав, Сава, Колубара, Тамнава, није битно, дакле, да решимо коначно питање тих насипа, о чему је говорио и председник Вучић. Дакле, да више немамо проблем само са великим рекама, јер сад се испоставило да су проблем у Србији не велики водотокови попут Саве и Дунава, него мале речице које услед велике количине падавина једноставно поплаве све око себе.

 Ми овим Предлогом закона, између осталог, решавамо и тај проблем. Стотинама година, ако ћемо поштено, Србија није успела да реши питање плављења Поморавља. Ми сада овим Предлогом закона то решавамо, као што ћемо да решавамо и сва друга питања која су се ових дана појавила као актуелна, где мали бујични водотокови услед обилне количине падавина направе катастрофу грађанима који живе уз те водотокове.

 Што се тиче, ви кажете легализација, формално правно то се зове озакоњење, дакле озакоњење спомињете 20 година, неку годишњицу проблема легализације у Србији. Србија има проблем са нелегалном градњом не 20, више од 100 година. Између осталог, један од проблема, односно један од узрока који су довели до ових поплава, ево сада пре неки дан у општини Палилула у насељима као што су Овча, Борча и Крњача, то је управо нелегална градња.

 Да ли ви сада нама хоћете да кажете да је за ту нелегалну градњу одговорна Зорана Михајловић? Да је одговоран Александар Вучић? Да је одговоран Горан Весић? Па наравно да није. Да ли ви мислите да ти проблеми који су настајали годинама у Овчи, Борчи, Крњачи, Калуђерици, Гроцкој и многим другим деловима Београда, и не само Београда, него Новог Сада, Крагујевца, Краљева, Ниша итд, могу да се реше тако што лупите дланом о длан? Било би лепо када би било могуће, али није могуће.

 Оно што је битно и оно што, ја мислим, грађани Србије добро разумеју, ми смо створили законске механизме и обезбедили финансијска средства да се ти проблеми из године у годину решавају. Ми да нисмо извршили фискалну консолидацију 2014, 2015, 2016, 2017, 2018. године, мислите ли да би било могуће да обновимо Србију у овако кратком временском периоду као што смо то учинили само у току ове године?

 Ево, решићемо и питање канализације и фекалне и кишне канализације у општини Палилула већ у току ове и следеће године, али то су наслеђени проблеми. Не можете проблем који је наслеђен од пре 20, 30 или 50 година да кажете – хеј, ти, Зорана Михајловић, што га ниси решила за годину дана? Нема тог чаробњака који тај проблем може да реши.

 Ја сам вама захвалан што сте ви детектовали проблем, јесте проблем нелегалне градње, јесте проблем што можда нисмо изградили више километара ауто-путева него што смо планирали. Хвала вам на томе што сте нас подсетили да нисмо увек се држали рокова које смо сами себи задали, али извините, нико не може да каже да Александар Вучић, да Зорана Михајловић, да људи из Владе Србије, да људи из „Путева Србије“, да људи из „Србијавода“ нису радили даноноћно свој посао. Радили су и то грађани Србије виде.

 Можемо и сада да се подсмевамо, да цитирамо изјаве, да вадимо када је ко рекао, можемо. Ја вас разумем као посланика опозиције, то је ваш посао, али посао ових људи из Владе је много тежи. Њихов посао је да раде. Њихов посао је да граде аутопутеве. Њихов посао је, на крају крајева, да граде аутопутеве који су апсолутно безбедни, да имамо мање смртних случајева на аутопутевима, да нам аутопутеви буду квалитетни, да трају по 30, 40, 50 година, а не да се после годину или две појаве проблеми, као што је то био случај до 2012. године.

 Дакле, ја не оспоравам ваше право да критикујете, али грађани Србије мислим да схватају да је много лакше критиковати него бити оперативан, радити и решавати проблеме за које нисте одговорни ви, али који су вам пали у наслеђе, зато што сте 2012. године преузели једну потпуно руинирану државу, говорим о централној држави, и плус, преузели сте читав низ локалних самоуправа које су биле потпуно девастиране, као што је град Београд, или као што су поједини делови града Београда, где годинама нисте имали канализацију, где је година цветала дивља градња, где нико није ни покушао да реши тај проблем и ви сада сву кривицу сваљујете на оне који се труде, али заиста се труде да тај проблем реше.

 Па, ја бих био најсрећнији човек на свету, исто као и ви. Ја желим добро држави Србији исто као и ви, и граду Београду. Када би сви проблеми града Београда, сви проблеми Чачка, Краљева, Горњег Милановца итд. могли да се реше за седам дана или за 15 дана. Нажалост, не могу. Нису решавани годинама.

 Ми смо изградили више аутопутеве него што је изграђено од ослобођења Југославије 1945. године па до данас. То је велики успех, то је велики успех. При томе, упркос тим вашим сталним изјавама како смо неки велики еврофанатици, како говоримо, иако никада нисте чули од Александра Вучића ту реченицу, да ЕУ нема алтернативу, то су говорили неки други, ми смо ти који смо отворили српско путарско тржиште, да га тако назовем, и нашим пријатељима из Русије и нашим пријатељима из Кине и нашим пријатељима из Азербејџана. То нико други до Александра Вучића, до Зоране Михајловић није успео да уради.

 Ја мислим да грађани Србије то виде и да грађани Србије то добро разумеју.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Миљан Дамјановић.

 МИЉАН ДАМЈАНОВИЋ: Господине Мартиновићу, заиста је привилегија са вама дискутовати, не због тога што сте ви сада мени неке ствари додатно појаснили, јер, понављам, ја то нисам рекао што сте ви износили, можемо узети и стенограм, али није проблем и није за сходно због грађана Србије да чују све те и са ваше стране чињенице које сте изнели и опет да дам одговор.

 Није Миљан Дамјановић, нити један посланик СРС, нити председник СРС проф. др Војислав Шешељ изашао у јавност и рекао, цитирам – овим законом који доносимо до 31. децембра 2015. године биће завршен процес легализације у Београду 80%, у остатку Србије комплетно.

 Да ли је само закон добар закон уколико се не примењује, ту ћемо се сложити, на терену имаће лоше резултате. Јел тако? Истог тог дана када се то говорило, ми смо овде у Скупштини, била је министар Зорана Михајловић, ја сам говорио и када је био Закон о становању, и говорили смо о примерима са терена и о бројкама. У том моменту, град Београд, као јединица локалне самоуправе, јер општине у Београду, него је град, је имао само један Секретаријат за легализацију. Поносан сам на чињеницу што смо вам пре две године на то указивали и што сада Скупштина града, ако се не варам, до 15 јула усклађује Статут града, измене, са оним законом који враћа делимично општинама, централним до 400 квадрата, овим другим ваљда до 4.000, исправите ме ако грешим, није ни битно. Али, прошло је две године.

 Значи, ја ни једног тренутка нисам рекао – Зорана је урадила то и то или зашто није тако. Она је, ја сам цитирао, она је тада дала предлог закона и рекла – за седам дана, када ступи на снагу, овим решењима доћи ћемо до решења за 15 месеци. Шта је чињеница? До решења и позитивни резултата се није дошло.

 Када сам, господине Мартиновићу, говорио о Закону о јавним набавкама, зашто сам га споменуо? Ви се сећате да је управо ваша садашња странка фактички у граду Београду својевремено добила изборе на тој теми. Ако се не варам, претходна власт, власт Драгана Ђиласа, оставила је дуг од преко милијарду и сто, колико већ, 108, 110 милиона евра, како год и СНС је тада као основно ставила да ће донети Закон о јавним набавкама, који ће морати сви да поштују и да ће управо применом Закона о јавним набавкама годишње град уштедети и до милијарду, илити за један мандат четири милијарде.

 Да ли сам можда и то сада слагао што сам рекао? Ја не подсећам, господине Мартиновићу, ја говорим да не можете у једном тренутку рећи – овамо је био Ђилас и зато што није примењивао Закон о јавним набавкама није ваљало. Али, овде смо у закон унели члан 18. који је укинуо Закон о јавним набавкама. Не интересује нас транспарентност, не интересују нас економичност и ефикасност, не интересује нас ништа што пише у том закону, не интересују нас чланови 7. или 7а тог закона, не интересују нас чланови 8, 9, 10, 11. и 12. тог закона, хајмо зато што ћемо брже ово решити.

 Када сам говорио ове податке, управо због тога говорим, уколико смо прво због поплава каснили, па се каснило због неких пројеката, па се каснило због овога, па се одустало од Кинеза, па се дошло до неких Американаца, потпуно је сада за ову причу хипотетички, заборавимо. Ви кажете – ми ово хоћемо да би убрзали. Па, ако седам година од када сте на власти, када сте први пут рекли – креће од следеће године, ништа се спорно неће десити уколико до краја будемо поштовали законе Републике Србије. Ја на томе инсистирам. А, те примере које сте ви рекли нама, да је било и поред ових и нису се поштовали закони, значи да ту праксу није увела СРС, него ви. Немојте онда осуђивати друге који нису законе поштовали.

 Да вас подсетим још једну врло битну ствар. Када сте говорили о поплавама, јесам ли ја и једног тренутка рекао нешто? Па, нисам ја луд као Драган Ђилас или онај Јеремић да говорим да је крива држава што је онако невреме било. Јесте ли негде прочитали било кога од српских радикала да су било какво саопштење дали или напали власт због тих ствари? Само луд човек би то могао да уради.

 Али, хајдемо другу ствар да кажемо. Када сте споменули Овчу, Борчу и Крњачу, ми партиципирамо у тој власти са вама, господине Мартиновићу, СРС и ми смо добро упознати са проблемом канализације. Не може се решити за годину дана, не може. Знате ли зашто? Зато што је претходно владала ДС десет и више година и зато што су сваке изборе на левој обали добијали с обећањем да ће решити канализацију, седам километара од Кнез Михаилове, и нису је решили. И потукли смо на изборе ДС на Палилули, и СНС и СРС и СПС, која је у коалицији заједно са нама.

 До ког проблема смо дошли? Дошли смо до проблема што надлежност општине није да се бави великим инфраструктурним проблемима, иако смо идентификовали. Шта смо могли? Могли смо да чистимо канале. Јесмо ли, господине Мартиновићу, то радили? Може свако да каже, сваки грађанин и Овче и Борче и Крњаче, оно што је било до нас и да утичемо на јавна предузећа, градска јавна предузећа. Канализација је процес, не може се решити за годину. Сутра решите, данас, да се састане Влада, пројекти и све остало, минимум 3, 4 године. Само говорим ово као малопре, све време, немојмо онда задавати оне датуме које не можемо да испоштујемо.

 Рокови нису ту да би народ лакше дисао и рекао - е, супер, завршиће за шест месеци. Није срамота, ево, ја вам кажем, испред те коалиције на Палилули, као српски радикал, не може, треба три, четири, пет година. Не може за годину дана, јер је наслеђе такво било Демократске странке. Ништа боље нас ни у другим општинама није сачекало. Радило се како се радило, они су видели да, ко год дође на власт, они не иду у затвор. Тужилаштво не ради свој посао.

 Не знам јел сте били прошли пут, има томе 15-ак дана, ја сам овде износио пример Вождовца. Како је нестало милијарду? Тако што држава није реаговала. А све, ако ћемо по закону, људи добијали грађевинске дозволе, све је у реду. Али, има један мали проблем. Они оду у Дирекцију, не плате ни динара, зграда завршена, јел тако, Дирекција каже, хајмо да направимо на 12 месеци, 20, 60, небитно, репрограм, они уплате прву рату, у међувремену продају станове, фирма се гаси и Дирекција бива оштећена, за само четири године владавине Демократске странке, за милијарду динара, а при том наслеђе и проблем остаје општини Вождовац, због градње коју не можете ни да легализујете, па проблем паркинга, проблем путне инфраструктуре, проблем канализације, проблем водовода и свега осталог што је било.

 Ја сам говорио само зашто онда давати, и читао рокове, које сте свесни да ћете пробити? Чак, не мора у закону да стоји - е, чланом 6. гарантујемо, ако се каже, до тог дана биће готово. Па зар министру стоји да каже - ево, ја ћу им дубити над главом, али то мора да заврше до 15. августа. Па, што им не дуби над главом? Зашто је данас овде? Нек дође 16-ог, па да аплаудирамо, браво, 15-ог сте завршили посао.

 Јесам ли једног тренутка у свом првом излагању увредљиво било шта рекао за било који километар ауто-пута? Километар је велики ако знамо да од 2000. године није грађено ништа, а не 120, 200 и 400. Али, мора да се зна једна ствар - ако имамо законе, поштујмо законе.

 Ако као ресорни министар, са својим тимом, дајете обећања, поштујте то што сте рекли и немојте, ако некад и не знате одговор, ви сте више пута са колегом Мирчићем док сте расправљали, дискутовали и говорили - ја немам појма. Добро, и ако немате појма, није страшно. Али, немојте тамо, уживо у програму или било где рећи - е, ја дам информацију и онда се чудите што вас критикујемо. Верујте ми, ево, ово је све припремљено што сте ви говорили, од тога да има 20 милиона аутомобила више па су зато гужве, па званичан податак од вас добијамо да је 10 милиона, сутрадан од вашег министарства, и сада да не набрајам све то. Нема потребе за тим. Реците - не знам, јавићемо вам сутра, добићете одговор из министарства. Немојте у јавност износити неистине.

 И молим вас, не може нико од вас да одлучује када ћете неки закон ставити ван снаге, просто да би ви убрзали неки процес. Прво промените онда закон, ако није био добар, ставите у закон да то може да се ради, али онда да то важи за све нивое државне управе, и локалне и градске и покрајинске и републичке, а не овде да стварамо злу крв. Грађанима Србије су потребни ауто-путеви, и због привреде и због туризма и економски и, на крају крајева, само и због тога што ће брже стизати негде. Зашто бих ја путовао по три сата, ако могу за сат и по ауто-путем, који ће бити готов, 180 км? Па, наравно да ћемо рећи - браво. Али, не слажемо се само око тога зашто на овај начин то радити. То је радила некада Демократска странка. Причам реторички, јер они на терену ништа нису радили. Ви урадите нешто на терену, али урадите како ваља.

 И још једном, и да завршим, не можете рећи, нормално је, директном погодбом, седам година говорите, јавно говорите да смо добили најбоље понуде од Кинеза, јавно говорите за банке које смо добили, јавно износите колико ће, све то, и онда дође само информација и каже - срео се са тим и тим амбасадором, решено. Наравно да ћемо ући у овакву дискусију. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Да бисмо ову седницу увели коначно у неке нормалне пословничке токове, ја вас молим, господине Арсићу, прекините ме кад на монитору буде показало да, по основу реплике по којој сам се јавио, говорим дуже од два минута, без обзира на којој реченици будем.

 Оно што желим да кажем, највеће злоупотребе у Србији током 2008. године нарочито, 2009, 2010, 2011, 2012. године, дешавале су се под фирмом примене Закона о јавним набавкама. У Војводини је Бојан Пајтић спровео све јавне набавке и иза сваке јавне набавке крила се корупција, крило се неизвођење радова и крило се лично богаћење. Дакле, сама примена Закона о јавним набавкама, сама по себи, није гаранција да неће доћи до злоупотребе. То је једна ствар.

 Друга ствар, нико не суспендује у Србији Закон о јавним набавкама. Ово је само један од изузетака. Као што смо направили изузетке код руских, код кинеских, код азербејџанских компанија, тако ћемо да направимо изузетак и у овом случају, само да бисмо убрзали поступак изградње једне важне деонице ауто-пута који пролази кроз овај део Републике Србије. Иначе, Закон о јавним набавкама важи и у граду Београду, важи и за органе локалне самоуправе, важи и за државне органе. Али, када се међународним споразумима предвиди да ће се избор стратешког партнера за извођење или пројектовање па извођење радова…

 (Вјерица Радета: Готово.)

 Јел две минуте? Завршавам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Имали сте још 20 секунди.

 (Посланици СРС добацују.)

 Ја покушавам да нешто кажем, али не могу.

 Значи, колега Мартиновић се мени обратио и рекао да га, кад буду истекла тачно два минута, прекинем. За то време…

 (Вјерица Радета добацује.)

 За то време, колегинице Радета, почело је рачуњање секунди. То је тих 20 секунди, док се мени обраћао, није био у реплици.

 Реч има министар, госпођа доктор Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Слушала сам шта сте говорили, па сад мислим, не због вас дефинитивно, зато што је стандардно постало да је пола истина, да је полу полу истина свих могућих тема и када се све то тако збрчка, онда вероватно грађани, када то слушају, онда вероватно ко зна шта могу да закључе. Зато како ви имате свој став, тако и ја опет да кажем шта су чињенице, шта су аргументи и шта је оно што јесте урађено, шта је оно што се ради. Покушаћу, наравно, да се што мање времена бавим другим стварима, а да се пре свега бавим оним што је данас, а то је Предлог закона о Моравском коридору.

 Пре тога, везано за изјаве, да баш идемо по неким изјавама које сте рекли и да вам објасним неке ствари.

 Прво, ја ћу увек да говорим рокове, без обзира колико ме то коштало. То је један од начина да се ствари брже завршавају у Србији и онда када верујем да ти рокови могу да буду такви, верујем, пре свега, у односу на оно што ради српска влада.

 Када поменете, рецимо, Прељина – Пожега деоницу, која је требала да почне да се гради прошле године, ми смо годину и по дана чекали одобрење од кинеске „Ексим банке“ да би кредит могао да буде ефективан и да би могли заиста да почнемо радове. Све што је требала да уради српска влада, српска влада је урадила, комерцијални уговор је потписан и није било ни једног јединог разлога са те стране да радови не могу да почну. Међутим, доста дуго је трајала сама процедура добијања кредита од стране кинеске „Ексим банке“, не опет зато што нешто Влада Србије није урадила, него због тога што су се појавиле у међувремену и тамо неке додатне између институције које су проверавале документацију кредита, и то је трајало дуго, и то је био разлог зашто, рецимо, Прељина – Пожега није почела 2018. године, када већ помињете нпр. тако нешто.

 Рецимо, поменули сте Уб – Лајковац и рок 28. јуни, који смо ми рекли, и да није било од априла месеца, дакле, од 20. и неког априла готово сваки дан кише, то би заиста било испоштовано.

 У самом уговору стоји 60 сунчаних дана мора бити у низу да би тих 13 секција на којима се ради на Уб – Лајковац заиста биле и готове.

 Хоћу да кажем, сигурно је има велики број објективних разлога зашто одређени рок који смо рекли и дали можда није испоштован, али ћу ја наставити то да говорим, јер је то начин да се све службе, све институције, сва предузећа и где год можемо извршимо додатне притиске да се ствари завршавају раније. Зато што је нама интерес да заиста завршавамо све што смо започели или што смо наследили, а прилично проблематично, заиста решавамо што пре, свесни да је то за грађане Србије од виталног значаја да имају пут, пругу, да имају уређене аеродроме, итд.

 Даље, оно што сте још поменули, помињали сте деонице. Дакле, две ствари су важне. Онда када сте тражили информације од министарства и добијали информације од министарства колико је, рецимо, километара путева завршено. Дакле, мислим да та разлика коју сте навели у односу на изјаву јесте да ли је пут у функцији, односно да ли је пуштен у саобраћај или не. Али, на данашњи дан, дакле ако треба, а сада ћу да вам читам по деоницама. Оно што је важно из свих разговора, из свега што сте рекли, дакле ви можете да се хватате за сваку изјаву, али суштина је шта грађани Србије и шта свако од нас, а сви смо грађани Србије, може да види - то јесте преко 300 километра ауто-путева који су урађени у претходне четири године. То јесу све те пруге, то јесу оспособљени аеродроми, то јесте водни саобраћај у који се улаже толики новац. Дакле, то је оно што видимо.

 Шта год ви рекли о мени, шта год говорили о томе да ли сам изјавила на једној телевизији ово или оно, суштина је на крају физички километар аутопута, 300 километара аутопута, 600 километара пруга, то је оно што је најважније.

 Да има проблема у реализацији, има. Наш задатак је да те проблеме решавамо. Дакле, доставићемо по деоницама, да не губимо сада време.

 Оно што мислим да је важно – тендери. Пошто сте дошли до закључка да је суштина овог закона или прича о америчкој компанији и то тако да америчка компанија улази на мала врата на ово тржиште. Хајде сада то да мало објаснимо, јер то није тако.

 Значи, овај закон је пред вама посланицима, јер ствара услове да пројекат који је од стратешког јавног интереса за ову земљу, за грађане ове земље, буде брже и ефикасније реализован од почетка до краја. Овај закон је у складу са Уставом, ово је закон, дакле ово није произвољна воља или седење, како ви кажете, са неким амбасадором и са неком компанијом и договор око неког будућег посла, стварно не знам, можда је то неко некада радио, можда се то тако радило, али, Влада Србије, министарство које водим, просто тако не функционише.

 Постоје закони у складу са којима ми, пре свега, радимо и то је наша обавеза, под број један. Дакле, овај закон нам ствара услове да Влада Републике Србије прво дефинише критеријуме избора стратешког партнера, ако причамо о томе, а затим да у зависности од оних који се буду пријавили, а могу да испуне такве критеријуме, Влада Републике Србије изабере потенцијалног будућег неког стратешког партнера.

 Тендери. Све што је урађено у инфраструктури у последње четири године, чак и једним, односно не рачунам Коридор 10, све је урађено на основу међународних стратешких споразума са, понављам, мислим да су то многи рекли, ја сам већ неколико пута рекла, са, пре свега, споразумима са Народном Републиком Кином, са њиховим компанијама „Сирбисијем“, „Шандонгом“ и неким другим, затим са Руском Федерацијом и узимањем кредита, дакле од Руске државе, ово претходно од Кинеске државе, дакле и руске компаније, рецимо руских железница, које су притоме једна од најбољих светских компанија, ако говоримо о железницама, Азербејџана, кредита са Азербејџаном, азарбејџанско-немачке компаније „Азвирт“, Турском, односно турском компанијом која ће, рецимо, радити Нови Пазар – Тутин деоницу, радиће између осталог Сремска Рача – Кузмин аутопут, све на основу међународних споразума који су направљени без тога да је, рецимо, Влада формирала, као што ће овде формирати, посебну комисију, критеријуме и на основу тога видети ко ће се пријавити и изабрати стратешког партнера.

 Овде смо имали, на овим свим претходним што сам поменула, значи: Кина, Русија, Турска, Азербејџан, међународни споразум, затим предлог компаније од стране државе са којом разговарамо, преговоре око комерцијалног споразума. Након тога финансијски уговор од банака тих држава. Дакле, није било јавних набавки.

 У сваком, такође, од тих уговора, што је јако важно, налази се да је учешће српских компанија 48, 49% у сваком од тих уговора. Да ли је у питању железница, брза пруга Београд – Будимпешта, да ли је у питању Прељина – Пожега, да ли је у питању ова деоница на Коридору 11, итд. свуда су српске компаније стављене у комерцијалне уговоре као обавеза да морају да раде на тим деоницама свим које сам поменула.

 Дакле, када говорите о тендерима онда морамо да имамо целу слику како се ради инфраструктура, како је то изгледало рецимо са овим државама. Онда имамо Коридор 10 где смо имали међународне финансијске институције, „ИБРД“, Светска банка, „ЕИБ“ итд. где су постојали међународни тендери по правилима тих међународних финансијских институција.

 Нажалост, Коридор 10 се заиста јесте предуго радио. Пуно проблема се ту десило. Многе компаније су добијале послове и банкротирале. На крају крајева, прве „Алпине“, коју смо поменули у Војводини, па до компаније „Трејс“ са којом смо раскинули уговор због тога што компанија није испуњавала уговор, па српска кућа „Левосој“ између осталог након тога је финансирана из буџета.

 Инфраструктура у Србији да би могла што брже да се ради и гради наше мишљење је било да због тога треба да ставимо и посебан закон да бисмо покушали да избегнемо све могуће и немогуће, да тако кажем, проблеме са којима смо се сусретали у претходним годинама, а за резултат грађани Србије за сада имају 300, односно више од 300 километара аутопутева и имаће пет нових аутопутева које почињемо да радимо.

 Дакле, велика је разлика и просто мислим да морају да се знају све околности да би се причало – знате, ово не ваља или овде сте, не знам, ово нешто изјавили, а то није тако. Суштина је шта смо добили јер у складу са законом и да ли наше компаније раде и пошто смо причали и томе, сви ти услови и сви ти критеријуми заиста јесу испуњени. Толико. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Повреда Пословника, народни посланик Вјерица Радета. Изволите.

 ВЈЕРИЦА РАДЕТА: Члан 107. у вези са чланом 116.

 Ово ја због вас. Плашим се да можда Мариника Тепић не гледа ову Скупштину па да опет пријави Фабрицију, па онда не била вам у кожи.

 Морате да водите рачуна, драге моје колеге потпредседници, десило се у току дана и господину Маринковићу, а сада се десило господину Арсићу. Морате да знате да смо ми народни посланици, да народни посланици имају обавезу да критикују Владу и чланове Владе, да траже мишљење, да износе своје ставове о њиховом раду, буквално да контролишу целу Владу и министре појединачно.

 Морали сте да реагујете, најпре Маринковић, а сада Арсић, када је министар Зорана Михајловић два пута данас рекла да она одговара не због посланика који је питао, већ због јавности. Може она да мисли шта год хоће о посланику који је питао, али она мора да одговара управо на питања народних посланика и не односи се само на Зорану Михајловић. Односи се на сваког министра.

 Дајте мало, ако сте кренули да уводите демократију и да примењујете колико толико овај накарадни Пословник, радите то што је могуће боље. Ништа не боли ако прекинете госпођу Михајловић и кажете – молим вас, ви морате да одговарате народном посланику.

 Народни посланици се обраћају пре свега јавности и кроз питања која постављамо министру шаљемо поруке јавности и инсистирамо да министар одговара нама да би такође послао поруку јавности. Само вас молим, чисто више због вас да опет не натрчи Фабрицио па да не добијете по ушима по ко зна који пут.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Да ли желите да се Скупштина у дану за гласање изјасни о повреди Пословника? (Не.)

 Право на реплику, народни посланик Миљан Дамјановић.

 МИЉАН ДАМЈАНОВИЋ: Госпођо Михајловић, не знам чиме сам толико заслужио да будете тако арогантни и да говорите на почетку да сам изнео неистине, полуистине и набацао некакве информације.

 Узмите стенограм да видимо како сте започели. Рекли сте да сам говорио неистине, полуистине и набацао некакве информације.

 Госпођо Михајловић, јер сте ви на челу тог министарства ја сам прво на почетку рекао, захвалио се што улазите у дијалог са посланицима СРС, јер је то нормално, за разлику од оних министара који ћуте, дођу овде, преседе и оду.

 С друге стране, ниједну полуистину и ниједну неистину нисам изнео. Замолио сам вас то камере нису снимиле, реците једну, узмите стенограм, ја сам говорио о ономе што сте ви као ресорни министар тада давали назнаке, обећавања, када ће се завршити. Знате, мене то подсећа на оно Вучићево, када каже на том и том протесту било је 2746 људи. Ко је вас терао да говорите 15. јуна, 28. Биће ове године, биће до краја лета, није ни битно. Упорно када нама одговарате одговарате као да смо ми против изградње инфраструктуре у Србији. То је потпуна неистина. Потпуна неистина. И, ми желимо грађанима Србије све најбоље. То је просто нормално, не би ваљда седели овде и не би обилазили народ и разговарали са њима.

 Када смо говорили, и све моје колеге пре мене, говорили смо управо оно што смо и добијали и сазнавали из јавности. Када сам, а то сте прескочили, када сам говорио о фирми Бехтел, управо говорио конкретне примере и писања што немачке штампе, што осталих. Нисам изнео неистину ни полуистину.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има министар, госпођа др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Остала сам дужан само још један коментар везано за број аутомобила, што опет мислим кад добијате информације, просто кад их тражите да то дође из Министарства, вероватно не знам који је датум, али ово су између осталог, и статистички подаци, а и подаци Путева Србије, самим тим и Министарства. Промет возила, пошто је то нешто што мислим да је прави знак заиста, колико се путева ради и колико је то важно за земљу и зато га стално и истичем.

 Дакле, 2012. године 34,4 милиона аутомобила је било на Коридору 10, 2018. године, дакле, нисмо узели првих шест месеци 2019, било је 5,3 милиона аутомобила. Дакле, у односу укупан промет возила 2018. у односу на 2007. рецимо, је 67% раст. Ја мислим да је то оно што покушавам све време да кажем. Можемо да проналазимо милион, разлога, коментара, да читамо све оно да ли се у неким новинама то пренесе на овај или онај начин, али суштина је заиста у ономе шта се урадило и такође, суштина је у ономе шта то значи за грађане и за све они који користе Коридор 10.

 Са једне стране, неке ствари које се изјаве, могу да се протумаче на овај или онај начин и у зависности од времена када су изјављене. Али, на крају, подаци ту не може да буде промена, ту не може да буде лажи, то је тако како јесте. И, ми треба заиста сви да будемо поносни и на број километара које смо као држава изградили и на све оно што почињемо да радимо ове године. Зато је овај Моравски коридор толико важан. Важни су и ови ауто-путеви, још три, четири ауто-пута која почињемо ове године. Замислите ви Владу која почиње да ради у једној години четири ауто-пута и почетком следеће године пети ауто-пут.

 Што се тиче рокова, понављам још једном, увек ћу их говорити, и увек ћу гурати што више могу да се ти рокови колико год је могуће испоштују, без обзира да ли ће неко искористи те реченице, које дефинитивно могу да буду политички против мене. Дакле, зато што сам рекла један рок, а он није у потпуности испоштован, али ја ћу га користити јер је то начин да погурам све институције, извођаче, надзоре, све могуће људе који су укључени у одређени инфраструктурни пројекат, а то је јако велики број институција у нашој земљи који се баве једним само пројектом. Извињавам се ако сам била дуга.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Миљан Дамјановић.

 МИЉАН ДАМЈАНОВИЋ: Прво ми је драго што смо дошли до закључка да нисам говорио ни неистине, ни полуистине, већ искључиво истину, али госпођо Михајловић, ево поново.

 Ја ћу вам дати ваше податке. Значи, када сам рекао припремио сам, није ми јасно због чега та нон-стоп глорификација. Ја ћу вам прочитати – ТВ „Прва“, 16.7.2018. године, значи 2018. године – главни разлог за гужве је то да дуж наших путева иде много више возила него што је то икада било. Дакле, 20 милиона возила више Србија данас има него у односу на пре две године, значи 2016. годину.

 Нико није рекао да је лоше што је било 53 милиона госпођо Михајловић, али је проблем што је 2016. године било 43 милиона. Значи, не 20 милиона више, било је 10 милиона више. Ево га ваш податак из Министарства да је било 43 милиона. Немојте молим вас, узмите ваш података из Министарства.

 Ја сам то говорио. Нисам рекао да је било мало возила. Одлично је, са 37 милиона колико је било 2014. године, скочило је на 53 милиона 2018. године, али не на 63 како сте рекли. Затим сте одмах после неколико дана гостовали на РТС и то потврдили поново.

 Нисам рекао да не ваља што је велики број аутомобила. Само ми реците – да ли сам рекао да не ваља? Нисам. Ви сте 2018. године изјавили да је 20 милиона више возила у односу на пре две године, а 2016. године „Путеви Србије“ колико је прошло, ево га податак од 43 милиона. У том смислу сам вам рекао. Волео бих да је 100 милиона, па зашто да не узмемо више од путарина, да обнављамо путеве и да градимо путеве. То нам је заједнички интерес. Реците ми само јел тако? Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Цитираћу Његоша – вријеме је мајсторско решето, пречистиће оно ове ствари, ситнарије дјецу забављају.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ево овако.

 Значи, прво, мислила сам да говорите да сам то изјавила 2016. године. Дакле, ви кажете да сам ја то изјавила 2018. године. Значи, грађани Србије оваква је ствар.

 Године 2018. сам изјавила да је 20 милиона аутомобила више него пре две године. У односу на 2018. годину, мислила сам на 2012. годину када јесте 20 милиона више вило. Дакле, 2018. године у односу на 2012. годину. Да ли ћете ви мени сада да кажете да је проблем што је било више 20 милиона и шта сам ја, говорећи уместо 2012. година, рекла 2014. година? Мислим да је то много мањи проблем. Много већи проблем би био да ми тих возила немамо, а ми заиста имамо преко 20 милиона аутомобила возила више.

 Према томе, ако заиста желите да причамо о напретку Србије и о инфраструктури, онда дајте конкретне ствари шта да побољшамо. То да ли сам ја у свом разговору рекла 2018. године сада у јулу месецу имамо 20 милиона аутомобила више него пре две, односно мислећи пре четири године, извињавам се, извините милим вас, али стварно мислим да је то много мања грешка него да као министар саобраћаја нисам помогла, урадила и створила услове да буде 20 милиона аутомобила више у периоду од када сам ја именована и још увек јесам министар саобраћаја.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Зоран Бојанић.

 ЗОРАН БОЈАНИЋ: Захваљујем уважени председавајући.

 Госпођо министарко, колегинице и колеге, дивна дискусија претходна два сата. Све смо чули и о легализацији и о свему и уреду је. Оно на шта бисте ви министарко требали да обратите пажњу и сви у вашем министарству је ова карта коју сте лепо донели овде, да се лепо види, да камере сниме шта се урадило, шта се радило и шта се ради и шта ће се радити.

 Колега Арсић ме је подсетио са својом причом о самодоприносу из 1978, 1979. године и дивно да је то поменуо. Тих година имали смо ауто-пут Братство-јединство од Ђевђелије па горе негде до Сежане, поред Београда и све према Нишу и Ђевђелији били су бетонски блокови, па када возите чинило вам се да сте у возу, а не у аутомобилу. Радило се, а тада сам као средњошколац путовао мало до Трста, наше омиљене дестинације, радило се мало у Хрватској око Окучана. Један део испред Загреба и пола ауто-пута у Словенији.

 Шта имамо сада? Ја сам у једном тренутку када сам видео карту, сетио се „Вечерњих новости“ управо из тих година где је била траса која је сад плаво-црвена и ради се о ауто-путу за јужни Јадран, Београд-јужни Јадран, како се онда звао. И тада је била дискусија да ли ће бити леви крак, десни крак, да ли према Ужицу, да ли према Сјеници. Помислио сам у једном тренутку да доживети нећу да видим тај ауто-пут. Хвала Богу, ја путујем већ тим ауто-путем. Од 15. августа ћу ићи све до Београда, а не само до Љига и то говори о овој Влади, то говори о председнику Републике Александру Вучићу, то говори о СНС.

 Све остало не слушајте, радите и правите, стварајте. Оно што је мени врло битно то је управо овај Моравски коридор. Моравски коридор не само због оног назива Морава, јер ћемо у петак још једну Мораву отворити, а то ће бити аеродром „Морава“ у Лађевцима код Краљева, на граници са Катргом, не могу да грешим душу то је и део територије града Чачка.

 У Предлогу закона, добро уређеног, квалитетног закона, пише управо оно што смо данас више пута овде спочитавали зашто се касни? Никад нико није ни дао некакав рок да су почели радови. Овде лепо пише од Појата до Кошева, урађен је и пројекат, урађено је све и од Адрана према Мрчајевцима, односно до Прељине, већ ће до краја јула месеца бити завршено све. Где је проблем? Проблем је на оном највећем делу који пролази кроз територију града Краљева. Проблем реке Западне Мораве, проблем свих оних приградских насеља која су 2014. године поплављена и проблем не само територије града Краљева него и територије општине Трстеник. Јер, уколико, а било је, ви знате добро, јер сте учествовали у свим тим разговорима и причама, било је решење како решити корито реке Мораве, па исправљањем, па не знам шта. Онда би се десило да територија града Краљева која није била плављена, а то је негде горе од Адрана била би поплављена или би територија општине Трстеник тешко страдала ако би се тако нешто урадило.

 Мислим да се управо из тог разлога, због регулације корита реке Мораве и радило овако дуго на изналажењу доброг, правог решења. Ви знате да смо ми бедем направили у оном најгорем делу, али то је само један део решења. Било је помињања да ће траса аутопута ићи левом страном између пруге и реке, да ће ићи десном, мислим да је сада то најбоље решење и да ћемо најзад имати кружни ток тамо где смо причали о оној расвети, која још увек није урађена, на изласку према Крагујевцу иако знам да је обављена и јавна набавка и све је завршено.

 То опет говори да јавне набавке некад нису до краја квалитетне како неки мисле. Не бих дужио овде више, јер има доста колега које би рекле неку лепу реч о овом квалитетном и добром закону. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Наташа Јовановић.

 НАТАША Сп. ЈОВАНОВИЋ: Господине Арсићу, госпођо Михајловић, ја бих замолила стручну или техничку службу и вас господине Арсићу, да ми омогућите да приликом излагања користим мапу коју је госпођа Михајловић донела, јер ја о конкретним потезима, јер шта би значила ова мапа као украс овде, грађани треба да знају да је мапа ту. Проучила сам је данас. Више пута сам погледала комплетну деоницу аутопута о којем говоримо, али да бих компетентно ушла у расправу са госпођом Михајловић и њеним сарадницима морала бих да објасним нешто. Тако да ми не одузимате ово време, а да ми омогућите да имам ову мапу.

 Не, то није могуће госпођо Михајловић, јер овде ни лупа не помаже. Дакле, конкретно да би грађани могли да виде, као што иначе користите и ви и ваш председник у телевизијским емисијама, да покажемо о чему се ради, јер ћу да се обраћам и грађанима тих места.

 (Председавајући: Како мислите колегинице Јовановић, грађани чују.)

 Шта сте размишљали кад сте донели ову мапу у салу? Јел сте ви пришли да је погледате, јер знају грађани шта то значи? Шта је ово овде, неки декор или шта? Ако је у сврху тога да можемо да разговарамо, ето да то искористим. Ако не, онда претпостављам да ви све то имате у глави и да погледате на овоме, а ја ћу конкретно да питам.

 (Председавајући: Немам микрофона поред мапе.)

 Почећу од тога да је основно непознавање ствари то и ствара се забуна и код народних посланика који можда нису, а чак су из власти, то хтели да проучавају, ево слепо вам верују и вама госпођо Михајловић и другим заговорницима давања овог посла директном погодбом компанији „Бехтел“. Која је та компанија? Значи, тај извесни Ворен Бехтел је компанију основао у Америци пре 121 годину. Четврта генерација његових потомака води ту компанију и то нема никакве везе са званичном политиком Америке како сте данас то покушали да објашњавате мојој колегиници, која наравно се на то само смејала, и са тиме ко је на власти у Америци.

 Ово је приватна корпорација која добија веома уносне послове широм света. Да не би понављала оно што су колеге говориле, дакле било је таквих послова окончаних, а неких који су били у покушају, као рецимо посао у Румунији, од Букурешта до Мађарске границе, који је заустављен после извесног времена због тога што су Румуни схватили Бехтел стално поскупљује цену километра.

 Могу слободно да кажем, зато сам и тражила да вама конкретно показујем, грађанима Србије и народним посланицима ову мапу, да деоницу од Прељине до Краљева, што се тиче долине Западне Мораве, одлично познајем, свако село, сваки пут, локални пут и небројано пута сам и са једне и са друге стране реке Мораве, јер мој отац је из села Катрга и сви Јовановићи живе дан данас тамо у том селу, одрасла сам на неки начин тамо, иако сам рођена Крагујевчанка и знам колико је овај пројекат у својој иницијалној тек постанци или идеји, изазвао реакцију код грађана.

 Наравно да ће свако да се обрадује да добије аутопут, поготово због тога што је то и нормално да аутопут повећава цену пољопривредног земљишта, даје могућност да људи боље живе да остану ту, итд. Али, треба објаснити онда и тим мештанима тих свих села, па и даље до Крушевца, зашто Бехтел? Нема разумног објашњења, осим оног да је то чисти лоби америчког амбасадора…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Приводите крају колегинице Јовановић.

 НАТАША Сп. ЈОВАНОВИЋ: Зашто да приводим крају, па ја имам девет минута на располагању.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Не.

 НАТАША Сп. ЈОВАНОВИЋ: Немојте молим вас, имам девет и по минута на располагању.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Немате девет минута, имате два минута.

 НАТАША Сп. ЈОВАНОВИЋ: Можете ви да причате шта год хоћете, девет и по минута или да крадете време.

 Ти, како се већ зовеш, ти Ђокићу, који си реликт тог неког времена где си могао да командујеш време итд… (Искључен микрофон.)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Колегинице Радета, посланичка група СРС укупно има 28 минута и 49 секунди. Прекинуо сам колегиницу Јовановић када је искористила 31 минут и 26 секунди.

 (Вјерица Радета: Како, хајде сабери.)

 Не сабирам ја то.

 (Вјерица Радета: Ма немој.)

 Не сабирам ја.

 (Вјерица Радета: Него си оно време које је било по репликама…)

 Не.

 (Вјерица Радета: Него?)

 Нисам уопште никакво време одузимао. Оно што је било по репликама прекорачење је било ресетовано и враћено вашој посланичкој групи.

 Колегинице Радета, ја вас молим, добићете извештај ко је колико говорио будите сигурно.

 (Вјерица Радета: Погледајте појединачно, колико је колега Мирчић причао, колико Миљан…)

 Не, ви сада од мене тражите да ја сада проверавам колико је ко говорио. Проверићу. Ако се покаже да нисам у праву, ресетоваћу време колегиници Јовановић и имаће пуно време без обзира ова два, три минута што је утрошила.

 (Вјерица Радета: Који дан, на коју тему?)

 Не који дан, данас колико је мени познато, а ваљда не грешим, има још 20 посланика који треба да учествују у дискусији. За један или две дискусије знаћемо тачан резултат колико је ко говорио из посланичке групе СРС. Ако је грешка до службе, извинићу се, даћу реч колегиници Јовановић. Ако није, бићете обавештени.

 Немате право више, колегинице Јовановић, док не утврдимо… Идемо даље, нема проблема, салдираће се…

 (Наташа Сп. Јовановић: По Пословнику.)

 Колегинице Јовановић, ја вас молим, не могу да…

 (Наташа Сп. Јовановић: Пословник.)

 Значи, све сам доживео, али да посланик који је дискутовао, одмах после своје дискусије тражи повреду Пословника.

 (Вјерица Радета: Не после, него усред дискусије коју си ти прекинуо. Наравно да има право.)

 По Пословнику, изволите, колегинице Јовановић.

 НАТАША Сп. ЈОВАНОВИЋ: Господине Арсићу, рекламирам члан 27. и члан 32.

 Дакле, елементарна нека пристојност ми налаже да у овом тренутку, због пре свега коректности увек заменика генералног секретара, и бирам речи којима ћу да се обраћам. Дакле, ако нисте имали ту могућност, а мислим да сте имали, колико сте година били у СРС, а и после тога, када сте је напустили отимањем мандата, могли сте да научите једну ствар да никада ни за секунду и низашта нисмо погрешили.

 Колега Милорад Мирчић и колега Миљан Дамјановић су користили у оквиру посланичке групе своје време и искористили мање од 19 минута. Преостало време СРС је управо онолико колико сам ја рачунала у свом обраћању.

 Господине Арсићу, не знам чему то, најпре у једном тренутку, ваљда мислите да вас у том тренутку посматра овај ваш Фабрицио, глумите неку демократију и знате став СРС, да ми нисмо за ограничавање времена, па тако сада сами себе некако покопавате, или већ не знам шта да кажем. Пре само сат и по времена сте дозволили да реплике, и ми смо вам рекли: „У реду је, није проблем, нека се води једна расправа и дискусија“, трају 10 или 12 минута. Ја кренем да говорим о тачки дневног реда, са намером да кроз конкретна села и проблеме са којима ће људи евентуално да се суоче пре почетка изградње аутопута говорим, а ви кажете: „потрошили сте време“, а да нисте консултовали стручну службу, већ кажете – хеј, чекајте, ја ћу то. Да ли ће те ви, господине Арсићу, уопште да водите можда седницу за пола сата, ко то зна. Шта ја имам да чекам? На лицу места… (Искључен микрофон.)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, колегинице Јовановић.

 (Наташа Сп. Јовановић: Шта је следеће што треба да ме питате?)

 Још нисам дао одговор.

 Значи, колегинице Јовановић, оно време које је било за реплике, а могу сваку реплику да донесем из електронског облика, па колега Миљан Дамјановић је потрошио 20 минута на реплике, то је пола времена које припада посланичкој групи. Ако сам био толерантан за 16 минута, да ли ви стварно мислите да бих вам ја узео минут или два?

 (Наташа Сп. Јовановић: Четири и по.)

 Или четири и по, или пет, ако сам без проблема дозволио да преко пословничког права говорите 16 минута, не ви, неки ваш колега и мој колега, у крајњем случају, да ли заиста мислите да бих себи после тога дозволио да се расправљамо око два, три или четири минута? Ја нисам рачунао секунде. Нисам рачунао секунде ниједном посланику. Не волим да се рачунају секунде, пуштам посланике да учествују у дискусији, али постоји неко време кад једноставно не могу више да толеришем то.

 (Вјерица Радета: Хајде појединачно, молим те, колико сви имају времена. Појединачно, реците нам.)

 Да ли желите да се Скупштина у дану за гласање изјасни о повреди Пословника? Изволите.

 НАТАША Сп. ЈОВАНОВИЋ: Да, желим.

 Јављам се поново за повреду Пословника. Заиста, ово сада прелази у лакрдију. Морате да нам кажете шта сте ви радили. Како сте ви сабирали секунде и минуте у својој глави, ја то не знам. Ја желим да господин Бранко, као одговорно лице, и ви кажете, молим вас, озбиљни смо људи, колико је времена у начелној расправи од 28 минута непуних, колико има СРС, користио колега Мирчић, а колико колега Дамјановић, који су говорници пре мене на листи. Саберите ми та два времена кроз електронски систем појединачно, наравно, њихове говоре у оквиру прозивке по листи. Остатак времена желим да користим, јер то је право које има СРС.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Добићете извештај о времену које је утрошила СРС. То је време које припада вашој посланичкој групи, а не вама.

 Да ли желите да се Скупштина у дану за гласање изјасни о томе?

 Желите. У реду.

 Реч има народни посланик Александар Марковић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Захваљујем, колега Арсићу. Данас сте веома толерантни у председавању.

 Госпођо Михајловић са сарадницима, даме и господо народни посланици, немам намеру да у свом излагању отварам нарочите полемике, поготово ако оне садрже неке личне мотиве, зато што је више него очигледно да кад год Зорана Михајловић дође у Народну скупштину поједини посланици се буквално обруше на њу, али због личне нетрпељивости. Међутим, и то чак само по себи није оно што је нарочито проблематично, јер смо ми из СНС одавно навикли на личне увреде.

 (Вјерица Радета: О чему причаш? Врати се на тему.)

 (Наташа Сп. Јовановић: Тема!)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Молим да омогућите колеги…

 АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Али, с друге стране, то нам говори да о самом предлогу закона нисмо чули готово никакву примедбу или не бар суштинску примедбу. Али опет, господине Арсићу, ја много више ценим и те посланике, иако се ни у чему не слажем са њима, много више ценим и те посланике него овај други део опозиције који се већ месецима не појављује у парламенту и шаљу поруку грађанима да их апсолутно не занима ниједна тачка од значаја за грађане Србије. Они то у крајњем случају и не крију, они то јавно говоре, а за мене је то врхунски пример неодговорности и лицемерја. Зашто лицемерја? Зато што они с времена на време дођу у Скупштину, али само овде у овај хол, само овде испред, одрже конференцију за штампу, налупетају се разних глупости, извређају и народне посланике владајуће коалиције и Александра Вучића и Владу Србије, а онда храбро побегну са мегдана. Не смеју да дођу овде у салу да сучелимо ставове, овде у парламенту где је и место за то.

 Био је јуче онај један јунак, он је ваљда најхрабрији од њих, Зоран Живковић је у питању, појавио се у холу, називао нас криминалцима, лоповима, ленштинама итд. и онда је, наравно, брже-боље побегао из Скупштине, побегао кући, побегао да пије вино или било где другде.

 (Вјерица Радета: Таман га људи заборавили, а ти га сад рекламираш.)

 Али, битно је да је то на оној страној телевизији Н1 главна вест била јуче. За њих је главна вест била шта је рекао јуче у холу Зоран Живковић. Кога занима у овој земљи шта прича Зоран Живковић?

 (Вјерица Радета: Па никога, зато га не помињи! То ти причам.)

 Занима Н1. Иако он има мање бирача чак и од оног несрећног Јанка Веселиновића, ако је то уопште могуће.

 Међутим, оно што је проблем, проблем је што ми на Н1 нећемо чути информације о ономе што је данас главна тема, а то је изградња аутопутева. На Н1 нећемо чути ништа о Моравском коридору. Колико год то било значајно за, како смо чули, 500.000 људи који живе у том делу централне Србије, за Н1 то није важно, на Н1 то неће бити вест. Нећемо чути ни то да је у само пар протеклих година завршено више од 200 километара аутопутева. На Н1 нећемо чути ни да је обновљено 200 километара пруга, то за њих није вест. На Н1 нећемо чути ни следеће податке, једна колегиница се жалила да је ово уситњено, и јесте уситњено, али ја сам нешто млађи коју годину, па могу да видим.

 (Вјерица Радета: Ма ти си кретен!)

 Нећу се обазирати на ове увреде. Немојте изрицати опомену, нећу се обазирати на ово.

 (Вјерица Радета: Јеси ти чуо шта је рекао?)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Колегинице Радета, ви сте рекли колеги да је кретен.

 (Вјерица Радета: А шта је он пре тога рекао?)

 Вама ништа.

 (Вјерица Радета: Шта је он рекао у микрофон у јавности? Шта је рекао? Понови шта је рекао. Нека он понови шта је рекао.)

 Шта је рекао?

 Наставите, колега.

 АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Арсићу, рекао сам да сам млађи коју годину од колегинице, ништа више.

 (Вјерица Радета: Јесте. Он види зато што је млађи. Срам те било. Не зна да се понаша, нема основну културу.)

 Дакле на Н1 нећемо чути о изграђеним деоницама, нити оним деоницама које су изграђене до 2014. године, нити о оним деоницама које су изграђене у периоду од 2014. године до 2018. године. Дакле, у питању је Коридор 10 јужни крак - Грабовница, Грделица, Врање, Доњи Нерадовац, 58 километара дужине. Затим Српска кућа – Левосоје, граница Македоније 29,5 километара дужине. Нећемо чути о Коридору 10 источни крак, Просек – Банцарево, дужина 13 километара. Затим, Црвена Река, граница са Бугарском 67,8 километара. Коридор 10 северни крак, Нови Сад – Хоргош 108 километара, обилазница око Београда, Батајница – Добановци - Остружница 26,9 километара. Коридор 11, Обреновац – Уб 26,2 километра. Нећемо чути ни за деоницу Лајковац – Прељина 64 километра. Нећемо чути да је укупно изграђено у том периоду, дакле од 2014. до 2018. године 445,9 километара. То све за њих није вест.

 Када је реч о деоницама чија је изградња у току Коридор 10, Банцарево – Црвена Река, 6 километара, петља Суботица – Келебија 12,1 километар. Када је реч о Коридору 11, Сурчин – Обреновац 17,6 километара, Уб – Лајковац 12,5 километара, Прељина – Пожега 30 километара, петља Баточина 5 километара, Остружница – Бубањ Поток 19,5 километара. Све то на Н1 нећемо чути.

 А, и није то толико важно, важно је да грађани Србије чују ове резултате и јако је важно да грађани Србије разумеју и знају ко је заслужан за ове резултате. Колико је грађено у периоду док су жути водили Србију, а колико се данас гради. Грађани Србије врло добро разумеју, врло добро виде и врло добро знају и знају ко је заслужан за то и знаће то да награде на следећим изборима. Захваљујем вам се.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Милена Турк.

 Изволите колегинице.

 МИЛЕНА ТУРК: Хвала председавајући.

 Уважена госпођо Михајловић, даме и господо народни посланици, Моравски коридор је пројекат број једна за Министарство грађевине, саобраћаја и инфраструктуре, али је исто тако и пројекат од виталног значај за око пола милиона људи који живе на овом потезу. За све становнике почев од Појата, Ћићевца, Сталаћа, Крушевца, Трстеника, Врњачке Бање, Краљева и Чачка ово је изузетно важан коридор јер ће повезати коридоре 10 и 11 и учинити нас доступнијим инвеститорима што је веома важно у овом тренутку. За све становнике који живе на овом потезу ово је пресудан тренутак јер је ово наша прилика да се повежемо и развијамо будући да се овако важне саобраћајнице на овај начин повезују.

 Овај коридор ће бити дужине од 110 километара и оно што је веома важно предвиђа опремање и уређење две индустријске зоне што је за нас који живимо на овом потезу веома значајно јер ће нас учинити конкурентним и атрактивнијим за потенцијалне домаће и стране инвеститоре. Једна индустријска зона је планирана између Варварина и Ћићевца, друга је планирана између Трстеника и Врњачке Бање и то је оно што инвеститори очекују када се опредељују коју ће општину изабрати за своје улагање очекују инфраструктуру, очекују уређене индустријске зоне.

 Поред онога што је Република Србија урадила у спровођењу реформи на постизању политичке стабилности и финансијске консолидације ово су веома важни пројекти које морамо реализовати уколико желимо да модернизујемо да оживљавамо и покрећемо нашу привреду.

 То нам је веома важан циљ који желимо да постигнемо и за то ћемо се борити да покренемо и оживимо потенцијале које већ имамо, наше складишне капацитете, наше индустријске капацитете. Исувише времена смо изгубили јер наши претходници нису имали ни знања, ни смелости да ове услове обезбеде за своје грађане. Конкретно у Трстенику, ми смо готово једну деценију имали овај проблем, проблем са индустријском зоном и тек је доласком СНС ова индустријска зона уређена.

 Дакле, препрека је била један лош уговор који је био пун мањкавости, неприменљив и доласком СНС 2016. године, када смо преузели одговорност на руковођењу општине ми смо заједно са Владом Републике Србије решили овај проблем. Министарство привреде је определило 40 милиона динара за уређење ове индустријске зоне и ми се данас можемо похвалити да имамо услове за гринфилд инвестицију са прикључцима.

 Оно што је такође веома важно за грађане општине Трстеник, председник Александар Вучић је у децембру прошле године отворио фабрику која се бави ауто деловима. Она данас упошљава 300 радника, од планираних хиљаду. Ово је само дакле, први корак и покретање наше привреде за коју желимо да оживи и да се развија и очекујемо да када ове индустријске зоне буду уређене и припремљене да имамо још много више шансе да будемо атрактивнији и примамљивији за инвеститоре и да можемо да будемо конкурентни да учествујемо у трци са осталим општинама.

 У овом тренутку постоји политичка воља, постоје решеност, постоје средства и спремност да се овај пројекат реализује до краја. Нажалост, многи јесу градили своје политичке кампање на овој теми, својатали овај пројекат, отимали се о њега, али чињеница да ништа конкретно нису учинили, јер да јесу ми бисмо данас имали много боље резултате и у Трстенику и у свим другим општинама. Чињеница је да нису радили експропријацију ниједног метра пута на овом потезу и толико само ово сведочи о њиховој озбиљности и спремности, али и стручности да на овом пројекту раде.

 То није једини пројекта на коме су затајили, госпођа министарка је упозната са пројектом изградње висећег моста у Трстенику након поплава које су нас задесиле. Ми смо, понављам, 2016. године када смо преузели одговорност у Трстенику буквално морали да кренемо од нуле јер ниједан једини документ није постојао, ниједан папир од кога бисмо кренули. Дакле, од обезбеђивања локацијске дозволе, изградње пројекта, све смо то урадили заједно са Министарство грађевине уз огромну подршку и изузетну сарадњу. Тако да смо почевши од нуле, сав терет буквално преузели и успели да реализујем овај веома важан пројекта за све становнике наше општине.

 Тако се ради када се озбиљно приступа пројектима, посвећено и предано и управо је и овај закон о коме данас расправљамо, који се тиче утврђивања јавног интереса када је у питању изградња Моравског коридора још једна доказ да посвећено и предано се бавимо овом темом, јер желимо да будем брзи и ефикасни и желимо да не губимо време већ да што пре реализујемо овај пројекта. Желимо да спремни уђемо у његову реализацију, да припремимо све предуслове, пројектне документације, експропријације, да се овај пројекат реализује у најкраћем могућем року.

 Изградња Моравског коридора нам отвара могућност да се пољопривреда повеже са другим делатностима, да се отворе нова тржишта у суседним земљама и повећа спољно трговинска размена, имајући у виду већ постојећу потражњу за пољопривредно прехрамбеним производима, за производима наменске индустрије. Оно што је важно јесте да обезбедимо услове за бољи пласман ових производа.

 Циљ је свакако и успостављање дугорочне стратегије када је у питању развој у складу са локалним и регионалним капацитетима и потенцијалима и подстицање даљег развоја насеља који се налазе на овој траси. Унапређење система транспорта ће свакако смањити трошкове, довешће до уштеде у времену и очекујемо да доведе и до великог развоја привреде.

 Још један аспект приликом изградње овог коридора је чињеница да након поплава 2014. године су се у значајној мери променили прописи који уређују изградњу инфраструктуре. Дакле, сада су прописи строжији и ово је веома значајно јер ће се упоредо са изградњом Моравског коридора радити на утврђивању обала, радиће се на регулацији водотокова, на регулацији речног корита, не само Западне Мораве већ и свих притока које су нам заправо 2014. направиле највећу штету и довеле до катастрофалних последица.

 Дакле, нови Закон о водама прописује ригорозније услове од оних који су важили када је урађена прва процена и јасно је због чега је цена из тог разлога већа, ради се о безбедности и становништва и инфраструктуре која ће пратити изградњу овог пројекта. Уз то је планирана и изградња модерне телекомуникационе мреже. Дакле, један свеобухватан и целовит приступ где се заправо у овом пројекту реализују три крупна пројекта.

 Наравно, поједини посланици опозиције који данас нису нашли за сходно ни да се појаве у овој сали и да дискутују на ову тему, критикују оне који су заправо засукали рукаве и кренули у реализацију пројеката који они нису били кадри да заврше. Они дакле поручују са дистанце, шаљу неке своје критике, међутим, оно што имам да им кажем да је ово место где се разговара, ово је место на које су их грађани упутили да заступају њихове интерес. Оно што би грађани требали да знају, да они на посао не долазе али немају проблем са тим да од Народне скупштине приме плату, дакле крајње лицемерно и недопустиво.

 Нису били кадри ни те конференције, које су тако помпезно најављивали да одржавају у неком континуитету, никакав паралелни парламент не постоји, време је вероватно летовања, вуку атрактивне дестинације, али оно што је важно је да они и даље следе Драгана Ђиласа, који је за једна мост утрошио 400 милиона евра, дакле, за само један мост, а Моравски коридор, који носи са собом 10 километара аутопута, уређење Западне Мораве, свих притока, уређење индустријских зона и телекомуникационе мреже, ваљда превише скупо када се то упореди.

 Наглашавам још једном да је ово стратешки важно повезивање јер је магистрални пут који пролази кроз ове општине оптерећен, пролази кроз насељена места, пролази поред школа, пролази преко пружних прелаза и изградњом овог аутопута уштедеће се дакле и у времену и трошковима транспорта, али исто тако ће се повећати безбедност саобраћаја.

 Оно што бих такође још желела да истакнем је добра сарадња наших локалних самоуправа са Министарством грађевине и то кажем у светлу састанка који је недавно одржан у општини Трстеник и који је окупио све представнике локалних самоуправа на овом састанку.

 Дакле, централна тема јесте била изградња Моравског коридора, али исто тако се разговарало о кључним пројектима у нашим градовима и општинама, дакле, пројекти које реализујемо заједно за Министарством су више милионски, који су веома важни и тичу се и регионалних путева, али реконструкција доградње канализационе мреже, један изузетно важан програм који је намењен нашим грађанима како бисмо унапредили квалитет живота.

 Овом приликом бих поменула и надовезала се на оно што је колега Бојанић рекао у свом излагању, дакле, 28. јуна је најављено отварање и аеродрома „Морава“ у Краљеву, што је такође веома важно, обзиром на близину Моравског коридора и на доступност те саобраћајнице.

 Ово је један војно- цивилни аеродром који има потенцијал и да се шири и да буде водећи у овом делу Европе, када је у питању карго саобраћај и за наше општине на траси Моравског коридора веома је значајно и то што ће на овом послу бити ангажоване домаће фирме, што ће имати прилику да се упосле и ми очекујемо да и надамо се да ће грађевинске фирме бити просто способне да одговоре на све захтеве и на све изазове које ови велики пројекат носи, али је веома важно што ће домаће фирме бити ангажоване коришћени домаћи материјали.

 Дакле, веома захтеван пројекат, који се састоји заправо од три целине, који ће са собом носити 76 мостова, који значи изградњу 110 километара аутопута, који значи изградњу модерне телекомуникационе мреже, али оно што је веома, веома значајно уређење корита Западне Мораве и свих притока како би се обезбедило безбедност за све становнике, али и за инфраструктуру.

 Овај закон је гарант брзине и ефикасности и припрема свих предуслова и корак ка бољем повезивању и развоју.

 Из тог разлога, ја ћу у дану за гласање, са задовољством подржати овај Предлог закона. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Само желим да информишем да уколико посланици парламента буду усвојили овај Предлог закона, Министарство ће у наредних месец дана обићи сваку општину и сваки град, на деоници Појате-Прељине, да би разговарала са грађанима, представила пројекат, представила не само трасу, него све оно што ће грађане очекивати у изградњи овако важног инфраструктурног пројекта.

 Ту ћемо наравно, очекивати помоћ како начелника округа, тако председника општина, градоначелника, зато што мислимо да је јако важно, да је заиста ово први аутопут који спаја Србију са Србијом, дакле у центру Србије спаја коридоре.

 Једна само мала опаска, ви сте такође поменули, дакле посланици, није ствар само у томе што посланици, опозициони посланици нису присутни овде, они дају много изјава на тему Моравског коридора, а да практично импровизују све наводе и да све оно што говоре, заиста не само да није тачно, него представља само напад на један пројекат, и не само напад на тај пројекат Моравског коридора, него просто напад на сваки пројекат, на сваку инвестицију коју Влада Републике Србије ради, а то је важно за све грађане, без обзира да ли били припадници једне, друге или било које друге политичке опције, али заиста се надам да ћемо ми и овај пројекат и овај коридор урадити најбрже могуће, почети његову реализацију, као на крају крајева што смо завршавали неке претходне, тако да се видимо ускоро на тој траси коридора Појате-Прељине. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Снежана Петровић.

 СНЕЖАНА ПЕТРОВИЋ: Захваљујем председавајући.

 Уважена потпредседнице Владе, поштоване колеге народни посланици, каже се да путеви повезују пределе и људе. Ово свакако потврђује и будући Моравски коридор, као директна веза између Коридора 10 и Коридора 11, али као интерна повезаност западних и југозападних са јужним и југоисточним деловима Републике Србије и даље са Бугарском, Грчком и Турском.

 Отуда, будући Моравски коридор, односно деоница пута Појате-Прељина, има велики стратешки значај за Републику Србију, управо због тог унутрашњег повезивања, али и повезивања за земљама региона.

 Треба поновити да ће будући аутопут повезати сва већа насељена места преко Ћићевца, Сталаћа, Крушевца, Трстеника, Врњачке бање, Краљева и Чачка.

 Значај овог коридора је тим већи, зато што на овом подручју живи око пола милиона људи и послује преко 21.000 малих и средњих предузећа и предузетника.

 Ако се узме у обзир, да у овом делу Републике Србије има шест планина, 20 манастира и 10 популарних дестинација бањског туризма, очигледно је какав ће значај имати будући аутопут за развој туризма овог дела земље, али и за привлачење будућих потенцијалних инвеститора.

 Поред изградње модерне саобраћајнице, какав ће бити Моравски коридор, важно је истаћи да су предмет овог пројекта и регулациони радови на реци Морави и околним водотоковима, чијим завршетком ће се трајно отклонити опасност од поплава у овом подручју.

 Све наведено веома је важно за унапређење квалитета живота локалног становништва, али и за индустријски, пословни, туристички развој Централне Србије.

 Обзиром да долазим из Ужица, највећег града Златиборског округа, осврнућу се на значај изградње Коридора 11, тј. аутопута од Обреновца до Прељине, чији комплетан завршетак у укупној дужини од 103 километара који је најављен до краја године, сви ми становници овог дела Републике Србије жељно ишчекујемо.

 Практично, он ће повезати Београд и Чачак. Пуштањем у рад деонице аутопута на Коридору 11 од Љига до Прељине, у октобру 2016. године у дужини од 40 километара, делом је олакшао путовање на веома тешкој и оптерећеној и ризичној Ибарској магистрали.

 На сам помен Ибарске магистрале, везују се тешке речи, велике гужве, ризик и смањење безбедности за учеснике у саобраћају, до тешких учесталих саобраћајних незгода често и са смртним исходом.

 С тога је изградња овог аутопута, лично сматрам, најважнија инфраструктурна инвестиција за становништво овог дела земље, која се реализује уз велико залагање и труд надлежног Министарства уз подршку Владе Републике Србије и председника Републике.

 Из личног искуства, а знају то и моји земљаци који често путују из ових крајева ка главном граду, да путовање од четири сата у једном правцу Ибарском магистралом, па и враћање истом релацијом у истом дану је веома тешко.

 О проблемима функционисања путничког и теретног саобраћаја, да не говоримо.

 С тога је изградња аутопута од Појате до Прељине и почетак радова на деоници Прељина-Пожега, представља замајац развоја овог краја, отварање нових радних места и доласка потенцијалних инвеститора, што наравно представља и економски просперитет овог краја.

 Надамо се у скоријој будућности и наставку изградњи крака аутопута преко Ужица и Котромана, према Сарајеву, што би Златиборски округ и Западну Србију изједначило са осталим крајевима где су изграђени аутопутеви у смислу квалитетнијег живота становништва, лакшег пословања привредника, наравно услед смањења транспортних трошкова и стварања повољних услова за долазак нових инвеститора у ове крајеве.

 Изградњом аутопута на Коридору 11 и повезивање преко Моравског коридора са Коридором 10 и регионом, туристичка понуда Златиборског округа и Западне Србије са својим већ познатим дестинацијама које нуди Златибор-Тара-Златар -Мокра Гора, била би још атрактивнија и прихватљивија како за домаће, тако и за стране туристе.

 Такође, све познатији и атрактивнији здравствени туризам на овим просторима, имао би изградњом савремене путне инфраструктуре већу прођу код корисника у будућности.

 Позитивни ефекти, свакако, изградње аутопута на коридорима 10, 11 и Моравском бројни су.

 Због тога ћемо ми посланици Српске народне партије у дану за гласање подржати предложени закон. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Миланка Јевтовић Вукојичић. Изволите.

 МИЛАНКА ЈЕВТОВИЋ ВУКОЈИЧИЋ: Захваљујем.

 Поштовани председавајући, уважена потпредседнице Владе, колеге посланици и посланице, поштовани грађани Србије, пред нама се данас налази Нацрт закона о утврђивању јавног интереса за изградњу Моравског коридора, односно за изградњу дела аутопута Појате–Прељина.

 Овај предлог закона и те како је значајан, јер овим предлогом закона решава се претходно питање, утврђивања експропријације и то по хитном поступку, утврђују се надлежни органи који треба у овом поступку да решавају, такође у скраћеним роковима.

 Наравно да грађани који су корисници непокретности над којима ће бити извршена експропријација, ни на који начин неће бити оштећени, из разлога што цена непокретности не може бити мања од утврђене тржишне цене непокретности на том подручју, односно на подручју локалне самоуправе на којој се непокретност налази.

 Такође, овај предлог закона омогућава да се што брже и ефикасније реализује пројекат, отпочне са реализацијом овог пројекта аутопута Појате–Прељина, који је од виталног и животног значаја за грађане централног дела Србије, на који готово нико у задњих 70 година, када се тиче путне инфраструктуре, било које и друмског саобраћаја и железничког саобраћаја и ваздушног саобраћаја, није водио рачуна до ове владе, до нашег председника Александра Вучића и, наравно, вашег министарства, госпођо Михајловић.

 Већ смо чули да је дужина овог коридора 110км, да ће он пролазити кроз градове, да ће он допринети унапређењу живота у градовима: Чачак, Краљево, Трстеник, Ћићевац, Варварин, Крушевац, да ће изградња овог аутопута допринети повећаном привредном расту, да ће грађевинарска индустрија за собом, наравно, повући и производњу, односно укључити домаће грађевинске оператере, да ће се, наравно, повећати потрошња домаћег грађевинског материјала, а све то свакако утицаће на раст БДП.

 Путеви за грађане Србије значе живот, бољи живот грађана. У фокусу политике Александра Вучића и СНС јесте бољи живот сваког грађанина Србије, било да он живи у Београду, било да он живи на северу Србије, на југу, на западу, у југозападном делу наше земље.

 Према томе, изградња овог коридора довешће до повезивања грађана из централне Србије са грађанима из западне Србије, са грађанима са југа Србије, са грађанима севера и, наравно, југоисточног дела Србије.

 Изградња Коридора 10 је од немерљивог значаја такође за све грађане Републике Србије. Данас од Хоргоша до границе са Северном Македонијом стиже за неких пет часова.

 Када се тиче Коридора 11, и ту је урађено доста. Деоница Љиг–Прељина је пуштена и то сваки грађанин види, то је деоница од 40км. Наравно да је започета са радом и деоница која иде од Прељине до Пожеге, дужине је 30,9км, али верујте када се ми који путујемо југозапданим делом Србије, када кренемо трасом Љиг–Прељина имамо осећај да се возимо у авиону, а не у аутомобилу.

 И те како сте доста учинили да Београд постане транспортни центар и друмског и железничког и водног и ваздушног саобраћаја. Морам да наведем да је компанија „Ер Србија“ у 2018. години по основу безбедности својих услуга награђена највећом оценом са седам звездица.

 Такође, морам да нагласим да сте извршили реконструкцију 77км на железничком Коридору 11, то је Ресник–Ваљево, возови сада ту иду брзином од 120км, а до 2012. године ишли су брзином од 20-50км.

 Такође, колико сам упозната, ради се пројектно-техничка документација за даљу реконструкцију пруге Ваљево до државне границе и, наравно, овај крак који буде грађен на аутопуту Коридора 11 из Пожеге ићи ће у два правца, један правац ићи ће до Ужица, односно Котромана, а даље ће се спајати са Републиком Српском и Босном и Херцеговином, а други крак ићи ће преко Ивањице, Пештерске висовравни и спајаће се са државном границом, односно са Црном Гором.

 Све ово што сте до сада урадили јесте у интересу бољег живота грађана Србије и ми из СНС за то се залажемо, немамо никакву дилему и ово ћемо подржати.

 Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Ивана Николић. Изволите.

 ИВАНА НИКОЛИЋ: Хвала председавајући.

 Уважена потпредседнице Владе са сарадницима, даме и господо народни посланици, заиста је задовољство данас говорити о Предлогу закона којим се уређује утврђивање јавног интереса за изградњу аутопута Е-761, још једног у низу после изграђених 300км аутопута у претходном периоду.

 Изградња Моравског коридора је од изузетног стратешког значаја за Републику Србију, како за унутрашње повезивање и већу мобилност, тако се препознаје и многоструки регионални значај.

 Стратешки значај пројекта огледа се у повећању доступности општинским центрима, такође у привредним зонама и у туристичким дестинацијама.

 У зони аутопута, о коме данас говоримо, већ имамо индустријску зону, планира се још минимум две да се израде.

 Такође, на овом потезу на дужини од 110 километара аутопута, ту нам живи пола милиона грађана и имамо 20.000 фирми и то су све критеријуми који апсолутно оправдавају овако значајан пројекат и који представљају перспективу за још бољи и бржи развој тог дела Србије.

 Добар пут, добра саобраћајна повезаност, сведоци смо од суштинске важности јесу за привлачење како домаћих, тако и страних инвестиција.

 Долазим из општине Уб, и желим да пренесем искуство да заиста посебну тежину и посебан значај за овако малу локалну самоуправу као што је Уб има излаз на аутопут.

 Ево, ми се радујемо и завршетку деонице аутопута Е-763 и већ се осећа та једна добра атмосфера где имамо фабрику у Обреновцу, имамо фабрику у индустријској зони Убу, где наши грађани раде, а и те фабрике ће проширивати своје капацитете и биће још нових радних места.

 Озбиљних инвеститора из света и оних чију пажњу можете да привучете нема много и онда је до нас, а СНС то добро препознаје, да створимо амбијент да они дођу у Србију.

 Грађани Републике Србије су сведоци да одговорна политика, борбеност, марљивост и знање дају резултате. Зато ми данас после неколико деценија можемо да за пет сати стигнемо од Хоргоша до Прешева, а у претходних 70 година смо имали само обећања да ће то тако убрзо бити.

 Затим, до краја године имаћемо у функцији аутопут од Сурчина до Чачка, а за две и по године и биће повезани грађани Србије, значи биће повезан Коридор 10 и Коридор 11.

 Не тако давно, имамо деценију иза нас где је исто била дата прилика и претходном режиму, где је исто био одвојен новац у буџету за изградњу саобраћајница, али километри аутопутева су преточени само, нажалост у цифри на личним банковним рачунима физичких лица.

 Таква пракса у актуелној Влади не постоји, таква пракса у раду председника Александра Вучића не постоји и од одговорног руководства који спроводи програм СНС.

 Исто тако, наглашавам да је и данас овако конципиран предлог закона, доноси се да би стерилизација овако значајног пројекта избегла лоша пракса, усвајањем закона на дневном реду чинимо један од првих корака у спровођењу активности и из овог, можемо слободно рећи мега пројекта.

 Дефинитивно се унапред планирају послови у вези са експропријацијом, послови и у вези са техничком документацијом, комплетном пратећом инфраструктуром и тако даље.

 Дакле системски одговоран приступ сваком задатку, домаћинско опхођење према новцу грађана Републике Србије и правданог указаног поверења актуелној Влади и председнику Републике Србије дају, односно изнедриће овакве пројекте. Грађани знају и већ су сведоци каква политика је данас актуелна, таквој политици дају подршку, таква политика нема алтернативу и знају да је то пут за пристојну и модерну Србију. Свакако у дану за гласање ја ћу као и моје колеге из посланичке групе СНС подржати предлог закона.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има колегиница Виолета Лутовац Ђурђевић.

 ВИОЛЕТА ЛУТОВАЦ ЂУРЂЕВИЋ: Поштовани председавајући, уважена потпредседнице Владе, поштоване колеге народни посланици, уважени грађани Републике Србије, мени је велико задовољство и част што данас могу да својим излагањем допринесем раду у вези данашњег Предлога закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора, аутопута Е-761, деонице Појате-Прељине, чије је доношење неопходно како би приступили радовима на изградњи Моравског коридора.

 На почетку свог излагања истакла постојање стратешког значаја за изградњу Моравског коридора који се огледа кроз регионални значај, али такође и кроз повезивање као и већу мобилност унутар Републике Србије. Такође, у склопу изградње Моравског коридора у плану је и паралелна изградња индустријских зона дуж аутопута Појате-Прељина.

 Изградња Моравског коридора је од стратешког значаја, јер пре свега повезује централну Србију, повезује Коридор 10 и Коридор 11, што је јако важно због довођења нових инвестиција. Када узмемо у обзир деоницу Коридора 11, као и јужни крак Коридора 10 кроз Грделичку клисуру дужине од 26 км, могу слободно рећи да је то један од најтежих делова аутопута које сте имали задатак да изградите. То је деоница коју су наши претходници лепо прескакали, за разлику од њих, ми смо показали да решавамо и најтеже проблеме и зато треба честитати пре свега вама поштована министарко, вашим сарадницима, целокупној Влади, а највише радницима који су дали свој допринос у изградњи овог аутопута.

 Изградња Моравског коридора представља један наставак ових започетих радова и то је аутопут са дужином 110 км који је аутопут најмодерније телекомуникационе мреже. Важност Моравског коридора се огледа, као што сам мало пре рекла, у повезаности самог Коридора 10 и Коридора 11, јер овде живи пола милиона становника, такође послује више од 21.000 фирми. Оно што бих јако нагласила и дала на значају јесте да ће локалне самоуправе које се налазе дуж трасе Моравског коридора бити свакако у много повољнијем положају, јер ће моћи да понуде инфраструктуру коју имају инвеститорима и моћи ће да привуку инвеститоре.

 Ја долазим из једне локалне самоуправе која ће свакако бити у повољнијем положају, општине Варварин. Постоји план да се изграде три индустријске зоне. Једна индустријска зона на потезу између Чачка и Краљева, друга између Краљева и Трстеника и трећа између Трстеника, Ћићевца и Варварина.

 Овај закон ће нам омогућити да будемо и бржи и ефикаснији у реализацији изградње овако важног аутопута, јер изградња Моравског коридора је специфични пројекат који поред изградње аутопута представља још и изградњу најмодерније телекомуникационе мреже, као и заштите Мораве и свих њених притока.

 Озбиљност политике председника Републике господина Александра Вучића се огледа у километрима новоизграђених аутопутева. У протеклих година око 300 км новоизграђених аутопутева, за разлику од претходника који су јако спремно трпали паре у своје џепове, а нису размишљали за изградњу нове инфраструктуре, нових аутопутева, болница и школа. Овај аутопут Моравски коридор коштаће 800 милиона евра. Стратешки значај пројекта се огледа још и у повећању доступности и општинским центрима и привредним зонама, као и туристичким дестинацијама. Будући да делом Моравски коридор бити изграђен на постојећој траси аутопута, а делом измештен од државног пута првог реда. Повезиваће сва насељена места Ћићевац, Сталаћ, Крушевац, Трстеник, Врњачку бању, Краљеву и Чачак, што ће свакако имати велики значај за ова места и када је у питању привреда, и када је у питању туризам, а такође и подизање квалитета живота локалног становништва.

 Подвлачим поред тога што овде живи велики број становника, 500.000 становника, послује преко 21.000 малих и средњих предузећа и предузетника, формирано је и 10 пословних као и једна слободна зона. У овом делу Републике Србије се налази преко 20 манастира, око шест планина и преко 10 популарних дестинација бањског туризма. Изградњом телекомуникационе магистрале стварају се услови за пружање најквалитетнијих телекомуникационих сервиса, како на самој траси аутопута, такође и у поменутим местима који гравитирају ка коридору, што ће свакако довести до унапређења квалитета живота грађана ових локалних самоуправа.

 Унапређење квалитета живота још ће се огледати и у смањењу, односно временским уштедама, повећање безбедности саобраћаја, побољшање приступачности, али такође и смањења трошкова транспорта. Због свега побројаног у дану за гласање ће посланичка група СНС свакако подржати овај закон. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Верољуб Матић.

 Изволите колега.

 ВЕРОЉУБ МАТИЋ: Захваљујем председавајући.

 Ја ћу пре него што кренем на расправу, само кратко рећи, с обзиром да је било речи овде о техничким стварима и мислим да је ту остало нешто нејасно, ради грађевинске, саобраћајне и геодетске струке, ја морам да кажем да уздужни и попречни падови, остало је нејасно.

 Молим вас, мислим да се бавимо нечим што једноставно не би требали да се бавимо у овој Скупштини, то је ствар технике и струке и онда се овде направи тако нешто да то оде у јавност и остане непознаница за многе тамо људе који једноставно и не треба да знају нешто, да то нешто није у реду.

 Молим вас, постоје два пада на путу – уздужни и попречни. Струка, зависи од геометрије пута, налаже какав ће бити првенствено попречни пад. На основу тог попречног пада одређује се како ће се воде одвести, да ли ће то бити отворени канал, да ли ће то бити затворени канал, да ли ће то бити кишна канализација, да ли ће бити нешто друго, као и уздужни профил, а наравно да све то мора да иде и у оквиру безбедности саобраћаја. Та комбинација мора да постоји.

 Даље, не можемо се, кажем, бавити у овој Скупштини тим ситним техничким детаљима и не треба да се бавимо.

 Оно што, ја нећу дуго причати, о значају, мислим да су многи причали данас, о значају Моравског коридора, али довољно је само да поменете три ствари и не треба их нешто образлагати, то је повезаност централне Србије, само то, рецимо. Шта даље? Шта сада даље објашњавати ту?

 Даље, привреда туристичка, овде је туризам некако остао по страни. Тај део Србије је баш богат туристичким понудама. То треба истаћи овде зато што ће се овим ауто-путем се добити и то на значају и посећености тог краја.

 Даље, оно што ми причамо о ауто-путу путу, он јесте носећи, али оно што иде уз њега, то су ове регулације Мораве и осталих водотокова, као и телекомуникациони део, мислим да је то задњи напредак технике када се те три ствари упоредо раде. Ја даље нећу око тога.

 Даље, експропријација. Експропријација је нешто где треба обезбедити поступак. Поступак је обезбеђен. Зашто је донет закон? Да се убрза. Ако сам већ у могућности да то радимо, хајде да убрзамо и да обезбедимо, суштина експропријације је да се странкама обезбеди заштита њиховог права.

 Ако смо то обезбедили, а јесмо, онда мислим да је то све у реду и сваки приговор на доношење оваквог, као посебног закона, мислим да не стоји.

 Значи, постоје рокови, обезбеђена заштита права власника на непокретности и накнада. Све је то заштићено и мислим да је то у реду.

 Нешто што су добили на квалитету, на квалитету расправе, то је ова понуда и ја кад сам дошао и кад сам видео то, пријатно сам се изненадио, јер ово и за сваког који не познаје ову тематику, једноставно је довољно да види ову карту и да му буде поприлично јасно о чему расправљамо, као и једна повезаност ове Србије, поготово тим добрим путевима.

 У оквиру свега овога, мислим да се ово мало занемарује, у смислу, сви су нешто мало испред, али струка, ја хоћу, кад год говорим, хоћу да кажем о значају Републичког геодетског завода и те геодетске струке која даје за овако нешто. Верујте ми. Републички геодетски завод, или катастар, нису у довољној мери видљиви, али, без Републичког геодетског завода, без геодезије нема посла, поготово у инфраструктурним објектима. Једноставно, почетак, средина, крај, свуда је ту Републички геодетски завод присутан, присутан на начин да мора квалитетно и брзо да ради.

 Ако је то тако, ако ради добро, ако Републички геодетски завод иде крупним кораком испред, ако напредује, ако технички напредује, ако стручно напредује, то мора да се препозна и у Влади. Па, ако је то тако, можда и кад постоје захтеви за надокнаде, за плате, итд, све то треба имати у виду и ако имамо стручан орган и орган који добро ради свој посао, онда све то треба имати у виду, па и кад су у питању надокнаде и плате.

 Оно што хоћу још да кажем, оно што није директно везано за Моравски коридор, а то је, рецимо, моја општина, општина Коцељева, једноставно, изградњом ауто-пута Нови Сад-Рума-Шабац-Лозница, изградњом ауто-пута Лајковац-Иверак односно Лајковац-Ваљево, Коцељева ће се наћи удаљена од три ауто-пута са по 35 км отприлике. Шта ту фали? Фали реконструкција државног пута број 141, то је државни пут другог "А" реда, негде око 25 км, да би Коцељева била увезана са ауто-путем, односно са Убом. Значи, фали реконструкција државног пута другог "А" реда. Ја молим и министарку надлежну за све то, џабе нам ауто-путеви ако нисмо повезани и са путевима нижег реда. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Марко Парезановић. Изволите, колега.

 МАРКО ПАРЕЗАНОВИЋ: Захваљујем, председавајући.

 Поштована потпредседнице Владе, желим на самом почетку да пружим подршку овом закону, јер сматрам да оно што људе можда и највише иритира јесте ситуација у којој понекад круте процедуре знају да успоравају неке веома важне пројекте и ако ће овај закон да учини да изградња Моравског коридора буде ефикаснија и бржа, онда мислим да немамо дилему да ли овај закон треба да подржимо. Поготово када видимо и ко се противи оваквом закону, а то су обично неки политичари који не да нису изградили Моравски коридор, него нису завршили ни Коридор 10, нису завршили ни један једини коридор за 12 година, а отприлике да им Моравски коридор није био чак ни у размишљању.

 Наравно да су ови пројекти кључни за развој привреде, и то могу исто да објасним на примеру града Чачка, где ће за два месеца бити отворена прва велика фабрика после неколико деценија, компанија "Форвард", која ће запослити преко хиљаду грађана у наредних неколико година и неколико мањих инвестиција, односно фабрика које ће запошљавати по неколико стотина запослених. Нико од њих не би био спреман да дође, да нису имали чврста уверавања да ће Коридор 11, пре свега од Чачка до Београда, а онда и остале деонице, бити брзо завршен. Апсолутно, да није било јасних показатеља да ће ти пројекти бити завршени, нико не би хтео са нама ни да разговара о било каквим озбиљним инвестицијама.

 Мислим да не морам да наглашавам ни када је у питању безбедност колико трагичних ситуација и несрећа се догађало на магистралним путевима и колико ће изградња модерних ауто-путева сачувати животе и повећати безбедност на путевима.

 Често нам говоре да узимамо кредите и задужујемо се, да би градили ауто-путеве. Ја мислим да ту нема ништа спорно и мислим да се свуда у свету кредити узимају да би се стварала нова вредност. И управо захваљујући овим пројектима подижемо и привреду и нашу економију и наш бруто-друштвени производ и имамо више новца у буџету да ове кредите сервисирамо. Ми све рате кредита уредно плаћамо и мислим да апсолутно не каснимо ни један дан са са било којим плаћањем и то доста говори о нашој економији.

 Оно што је важно, за разлику од пре седам година, више не узимамо кредите за исплаћивање плата и пензија и за нешто што се зове дневна ликвидност.

 Можда и највећа лаж коју смо могли чути, не само данас него и месецима уназад, јесте да се приликом реализовања ових пројеката не упошљава домаћа грађевинска оператива. Дакле, апсолутно домаћа грађевинска оператива је данас најупосленија него било када у последњих неколико деценија. Са киме год разговарате, то можете видети. Некада се на једном тендеру пријављивало по 10 различитих фирми, сад се пријави једна или две, или се чак деси да се не пријави нико на неким веома озбиљним реконструкцијама школа и вртића и када год разговарате са тим људима, они кажу да им је највећи проблем да постигну да реализују оно што су већ уговорили и да пронађу довољан број радника.

 Ми ћемо у граду Чачку ове године имати преко шесто милиона динара инвестиција, када су у питању локални путеви, што из нашег буџета, што из буџета "Путева Србије" и ја заиста нисам сигуран да ћемо успети до краја грађевинске сезоне све да реализујемо, јер су нам све грађевинске оперативе буквално упослене седам дана у недељи и питање је да ли ћемо моћи све то да постигнемо. Мислим да свако ко се креће у привредним токовима, апсолутно зна да говорим истину.

 Када је пре неколико месеци председник Србије најавио да ће на лето, на Видовдан, бити отворен аеродром "Морава", могли смо чути многе злураде коментаре и говорили су нам - океј, биће на лето, али на лето које године? Или су нам говорили - биће, али на куково лето. Дакле, као што видите, неће бити на куково лето, биће за два дана. У петак ћемо отворити аеродром "Мораву" и грађани централне Србије ће моћи да лете и за Франкфурт и за Москву и за Истанбул, као и за још неке дестинације у западној и централној Европи, а током летње сезоне и неке туристичке дестинације. Све оно што је много важно, иако тај аеродром апсолутно неће моћи, или вероватно неће моћи да буде профитабилан, ипак је држава Србија проценила да вреди уложити у то, јер ће та инвестиција створити неке компаративне предности за привреду и туризам централне Србије.

 Људи треба да знају да ништа од тога није пало са неба, већ је све искључиво последица једне веома озбиљне политике, одговорне политике која је обезбедила и довољно новца у буџету и стабилност јавних финансија да можемо да се усудимо да отворимо тај аеродром и по цену да можда он прави губитке.

 Дакле, желим вам да овај пројекат изградње Моравског коридора што пре завршимо и да за пар година на петљи код Чачка се сретнемо и да можемо да кажемо да је ово раскрсница свих путева и да на коју год страну света из Чачка кренете, можете кренути модерним ауто-путем. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има министар др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Потпуно сте у праву за Чачак. Исто као што је Ниш сада центар практично три аутопута, дакле, једно је Коридор 10 југ, Коридор 10 исток, али исто тако и Ниш-Плочник, нови аутопут који се ради. И, на крају крајева, нишки аеродром, који је од хиљаду путника данас дошао на преко 350.000 путника. Нико није веровао и сви су нас критиковали, па ево, нишки аеродром и те како функционише, тако исто и Чачак, везано за овај аутопут, везано за Коридор 11, дакле, и један и други, и Појате-Прељина, али и Коридор 11.

 С друге стране, аеродром „Морава“, односно Краљево, који отварамо у петак, који ће бити не само за путнички саобраћај, него и за карго саобраћај, мислим да је веома важан за овај део Србије, а много значи зато што практично од Моравског коридора од аеродрома „Морава“ ту смо, постојаће искључење и могућност да се користи и аеродром „Морава“ и Моравски коридор. Мислим да ће то много значити за саму привреду.

 Једног тренутка сте рекли – можда неће бити профитабилан. Ми све што радимо и што планирамо везано за управо аеродром Краљево, планирамо изградњу још једне писте, нове писте. Верујем да ћемо ове године се бавити пројектовањем, издвајањем новца, а онда следеће године и радити. И те како може да буде профитабилан. Србији треба аеродром који је, пре свега, опредељен као карго аеродром, а то је идеално место. Дакле, управо аеродром „Морава“, тако да верујемо да у наредним годинама и те како ће постићи и оно што се зове профитабилност самог аеродрома. Опремљен је потпуно, све има. То је међународни аеродром. Дакле, не само домаћи. То је међународни аеродром по свим сертификатима. Исто онако као што је Ниш, исто онако као што је и „Никола Тесла“.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Горан Пекарски. Изволите.

 ГОРАН ПЕКАРСКИ: Хвала, председавајући.

 Даме и господо народни посланици, поштована министарко са сарадницима, ви знате, госпођо министар, да ће сваки ваш предлог који будете овде предложили, а који је значајан за развој Србије, бити подржан и да ће посланици СНС га врло радо га подржати. Тако ћемо подржати и овај Предлог закона како би се што пре кренуло у реализацију пута Појате – Прељина, односно деоница пута под ознаком Е 761 Шумадијски коридор, односно Моравски коридор.

 Већ смо чули овде да је Моравски коридор дугачак 110 километара, да се састоји из три дела. Иде од Појата до Крушевца, први део у дужини 26,5 километара, од Крушевца до Адрана у дужини од 53 километара и од Адрана преко Мрчајеваца, односно до Прељине у дужини од 30,6 километара. Шта је интересантно код овог Коридора?

 Србија тренутно има два важна путна правца који шпартају кроз Србију, односно одозго од севера ка југу, односно од северозапада ка југоистоку. То су Коридор 11 и Коридор 10. Коридор 11 од севера је ка југу Јадрана и Коридор 10 који је у ствари важан део трансевропске транспортне мреже.

 Моравски коридор, Шумадијски коридор, пардон, који повезује исток и запад Србије је у суштини ту страшно интересантан, јер повезује та два коридора. Повезује Коридор 11 и Коридор 10 и колико год он деловао као локалног типа, у овом тренутку, он има значајну тенденцију да прерасте, да добије међународни значај. Односно, завршетком дела Чачак – Пожега, Пожега – Ужице, тамо даље ка Котроману, добиће међународни значај, где ће Република Српска, односно БиХ, делом Коридора 11 и Моравским коридором бити спојена са Коридор 10 и даље моћи да иде ка истоку, односно ка Бугарској и Турској или путем Е 75 да крене даље ка Северној Македонији, односно југу, ка граници Грчке.

 Овде се већ спомињало да у тој области живи око 500.000 људи, односно пола милиона и да је веома значајно да се путна мрежа тамо развије због индустријског, односно економског просперитета тог дела. Паралелно са изградњом тог пута споменуто је да ће се правити савремена телекомуникацијска мрежа, али је још важније што ће доћи до утврде обала, односно регулације тока реке Мораве и свих осталих водотокова који су у близини.

 Колико сам чуо, ви сте рекли да ће то бити негде у дужини од око 55 километара, што је веома значајно. Баш зато што нисмо раније имали регулисане водотокове дошло је до оних поплава у мају 2014. године. Из тога смо извукли одређена искуства и донели неке одређене прописе. Нови прописи и стандарди су тражили нову трасу. Нова траса је тражила просторни план, а просторни план је аутоматски повукао и нову пројектну документацију.

 Вама хвала на овим исцрпним материјалима које сте нам доставили, на овим мапама, ма колико неки људи овде нису могли да разазнају или нису хтели да виде шта овде пише.

 Хтео сам да вам кажем да сам убеђен да ће под руководством Александра Вучића ваше министарство и целокупна Влада, чију окосницу чини СНС, сви ови пројекти, све ове зелене линије које се налазе на овој мапи веома брзо постати црвене, да ће ове црвене веома брзо постати плаве, а да ће једнога дана све ово бити плаво и овако црвено како се на овој мапи налази.

 Имам једну молбу за вас, а то је да када буде кренула реализација пројеката на терену да свим извођачима радова скренете пажњу да појачају обезбеђење на градилишту, јер постоји увек опасност, што се видело до сада, да када је нешто од јавног значаја, када је нешто од општег значаја, када је добро за грађане Србије, увек се појављују неки људи, попут Марка Бастаћа или Бошка Обрадовића, који дођу да чупају неке саобраћајне знаке или нека обележја градилишта или да ометају извођење радова на градилишту.

 Можда ово што сам сада рекао, можда чупање саобраћајних знакова није тема, можда је то више за тачку 3. о којој ћемо сутра причати, о комуналним проблемима, мада и ово друго што сам рекао, можда и то спада у комуналне проблеме. Када неко своје кућне љубимце пушта на таква места без повоца, онда је то дефинитивно комунални проблем. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има колегиница Љиљана Малушић. Изволите.

 ЉИЉАНА МАЛУШИЋ: Хвала, председавајући.

 Уважена министарко са сарадницима из министарства, данас говоримо о Предлогу закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора, ауто-пута Е 761, деоница Појате – Прељина.

 Пре него што кренем да говорим о Моравском коридору, морам заиста да кажем да се у Србији никада више није градило него сада. На све стране кранови, градилишта. У Србији мислим да их има преко 10.000, у Београду преко 1.000. Тако ради СНС, тако ради Влада Републике Србије и наш председник, господин Александар Вучић. Могу да га хвале, не хвале, могу да га воле, не воле, али тај господин и Влада Републике Србије заиста су урадили нешто што никада нико није уназад 50 година.

 Замислите, ми смо направили 300 километара ауто-путева за пет година, 450 километара путева, затим у пројекцији је да се ради још 700 километара путева, а тренутно је у изградњи 103 километра путева. Не само то, граде се аеродроми, пет аеродрома ћемо имати, граде се пруге, гради се брза пруга, урадили смо и ревитализовали 300 километара пруга, у пројекцији је још 600, ради се брза пруга где ће брзина бити 220 километара. Заиста сви комплименти за рад вашег министарства, Владе.

 Оно што је најважније, треба истаћи да ће комплетан Моравски коридор, односно деоница ауто-пута од Прељине до Појата, односно од Појата до Прељине коштати 800 милиона евра. Пазите, само 800 милиона евра са 76 мостова. Ко зна на шта ћете ви тамо наићи, а Ђикијев, односно господина Ђиласа мост је коштао 400 милиона евра. Замислите, Ада, бара, 400 милиона евра је коштао његов мост. Могао је да направи пола коридора са све 70 мостова. Тако се не ради. Зато ми имамо пара у буџету да правимо брзе пруге, ауто-путеве. Ја сам фасцинирана.

 На том потезу у централној Србији овај пут, пре свега, има изузетно важан стратешки, регионални значај. На том потезу живи 500 хиљада људи. Постоји 21.000 предузетника. Има изузетан туристички потенцијал. Имамо 20 манастира, 10 бања, шест планина и, не само то, радиће се и три у један пројекат. Значи, ауто-пут, радиће се, такође, телекомуникациона магистрала и урадићемо ток Мораве. Неће више бити поплава. Пројекат који је започет 2010. године, који није реализован, наравно, нити би икада био реализован, као што никада у животу ништа нису завршили, биће допуњен. Ради се нови пројекат и за тај пројекат ће бити основана радна група, и то је јако добро, радиће више реномираних фирми, тако да ће пројекат бити комплетан. Зашто? Зато што су биле велике поплаве 2014. године и да се тако нешто никада више не би поновило мора се урадити нови пројекат.

 Шта још рећи? Рекли сте да ће се изградити још пет. Ради се Коридор 10, завршен. Ради се Коридо 11, биће завршен. Раде се још три ауто-пута: Моравски коридор, радиће се још Ниш - Мердаре – Приштина, Пожега – Ужице – Котроман. Браво! Мислим да ће Република Србија имати према броју становника и површини највећи број ауто-путева у Европи. Хвала на пажњи и само тако наставите. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Милан Љубић. Изволите.

 МИЛАН ЉУБИЋ: Захваљујем.

 Поштовани председавајући, уважена министарко са сарадницима, поштовани народни посланици, за Србију је важно да добије нове саобраћајнице, ауто-путеве и пруге. Јасно је какав то значај има и какав ниво услуга у складу са тим то може да пружи. Србија данас привлачи све већи број инвестиција. Србија је данас земља нових ауто-путева, железничких пруга и коридора од регионалног и међународног значаја.

 Када имате веома добру инфраструктуру, а у близини пожељно путничке и железничке коридоре, онда сте лако кандидат за отварање нових фабрика и других директних инвестиција. Тада инвеститори долазе и гледају да се прикључе на те коридоре, а држава има огромну корист.

 Зашто су коридори значајни? Пре свега су значајни су што ће допринети развоју тог дела Србије кроз који они пролазе. Моравски коридор је од изузетног стратешког значаја за Републику Србију. Изградњом Моравског коридора имаћемо директну везу између Коридора 10 и 11. Овај аутопут има вишеструко значајну улогу јер повезује централне делове Србије правцем исток-запад са Коридором 10. Имаћемо бољу повезаност југозападних са југоисточним деловима земље и даље са Бугарском и Грчком.

 Путни правац од Појата до Прељине повезује територију на подручју од седам општина и градова у долини Западне Мораве. Траса ће се код Чачка спојити са Коридором 11. Ради се о модерној саобраћајници и пут ће спојити Нишки аутопут са саобраћајницом Београд–Јужни Јадран. То је битан инфраструктурни пројекат од регионалног значаја у привредном и развојном смислу. Омогућиће боље повезивање Републике Србије са међународним саобраћајним коридорима. На тај начин имаћемо повећање друмског транспорта и међународног саобраћаја.

 Моравски коридор је потребан Србији јер у том делу земље имамо велику концентрацију малих и средњих предузећа. На овај начин ћемо људима олакшати пословање и саобраћај између Појата на истоку, односно Чачка на западу. Повезаће подручја на којима живи пола милиона људи и послује преко 20 хиљада малих и средњих предузећа и предузетника и где је формирано 10 пословних и једна слободна зона. Зато је аутопут од непроцењивог значаја за централну Србију.

 Суштина је да ће се остварити временске уштеде, ниже цене транспорта робе и услуга, повећање доступности туристичким дестинацијама, општинским центрима и привредним зонама. Локално становништво ће од тога имати велику корист и бољи квалитет живота. Још једна ствар која ће се решити јесте постављање телекомуникацијске инфраструктуре дуж аутопута и тиме ће се створити услови за најквалитетније телекомуникацијске сервисе у местима које аутопут повезује.

 Све оно што је за време претходне власти било незамисливо изградити, упркос бројним обећањима, данас се то гради захваљујући овој Влади и председнику Александру Вучићу. Србија постаје лидер у региону по броју километара аутопута. Само у претходних неколико година изграђено је 300 километара аутопутева. Развој инфраструктуре одређује начин на који се крећемо и комуницирамо са окружењем, али и сигуран пут у будућност. Улагање у саобраћајну инфраструктуру важно је за наш развојни раст. Све ово ће за резултат имати већи приход у буџету Републике Србије, али и јачање локалног потенцијала општина и региона. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има колегиница Студенка Ковачевић. Изволите.

 СТУДЕНКА КОВАЧЕВИЋ: Захваљујем уважени председавајући.

 Даме и господо народни посланици, представници министарства, уважени грађани Србије, морам рећи да смо ми посланици из посланичке групе СНС овај радни дан започели врло поносни наиме, ова мапа Србије која је пред нама на којој је уцртана путна инфраструктура која је изграђена, она које је у току, и она чија је изградња планирана, показује колико је Србија одмакла у развоју. Наравно, похвале министарству за овако добру припрему.

 Нешто што је Србија чекала 70 година постало је стварност. Србија се повезује са суседима, што се тиче транспортне инфраструктуре, а то представља огроман значај и за нашу привреду. За четири године, односно од 2014. до 2018. године изграђено је 445,9 километара путне инфраструктуре. У току је изградња додатних 102,7 километара, а планирано је још 698 километара.

 За нашу земљу су ове инвестиције, осим значајно олакшаног кретања грађана, бржег и комфорнијег путовања значи нове фабрике, нове инвеститоре, ново упошљавање радника и још већи привредни раст.

 Постоје људи који нису данас овде, а који у јавности се понашају тако да се свим силама труде да о овој теми говоре кроз негативан приступ. Помињу некакве рокове, помињу извођаче итд.

 Даме и господо, шта је са роком од 70 претходних година, колико је Србија чекала на овакве пројекте. Ова Влада је урадила историјску ствар за Србију. Дајте да сви признамо заслуге овој Влади за нешто што је толико значајно за нашу земљу. Јесмо ли ми то заборавили да је председник Вучић политиком реформи довео Србију из стања земље пред банкротом до стања земље која се убрзано развија? Не можемо и не смемо заборавити јер иза тога стоји озбиљан рад, одговорна политика и огромна приврженост овој земљи и њеним грађанима.

 Овај аутопут Појате-Прељина повезује централну Србију и повезује Коридор 10 и Коридор 11, а то омогућава и опремање три индустријске зоне дуж овог аутопута, јер се овим пројектом регулише и Морава са својим притокама, као и телекомуникациона инфраструктура.

 Према томе, сви ови пројекти су од стратешког значаја за Србију и гарантују будућност за нашу земљу и за наше грађане.

 Морам да поменем да је Србија скинута са сиве листе Међународне организације за контролу и спречавање прања новца, што практично значи још инвестиција у нашој земљи и значајно боље пословање.

 Даље, скупе кредите које вучемо из ранијег периода заменили смо са пет пута јефтније кредите. Значи, камату од 7,25% заменили смо каматом од 1,61%. То је заиста историјски минимум по коме се Србија задужује.

 Уз путну инфраструктуру коју смо изградили и коју ћемо изградити Србија дефинитивно има све предуслове да буде у фокусу интересовања онога што покреће цео свет, а то је развијање бизниса.

 Мени остаје још само да изразим наду да ће у будућности и исток Србије добити боље путеве, као што је и мој уважени колега Арсић поменуо у свом излагању, јер заиста исток Србије заслужује бољу путну инфраструктуру. Чекамо и надамо се томе, а вама захваљујем на свему што сте до сада урадили за Србију. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има колегиница Љубица Мрдаковић Тодоровић.

 Изволите.

 ЉУБИЦА МРДАКОВИЋ ТОДОРОВИЋ: Хвала председавајући.

 Поштована госпођо министарка са сарадницима, колегинице и колеге, желим да кажем да, а и сви то наравно знамо, да развој, просперитет земље зависи од повезаности градова, општина и других места унутар једне земље адекватном путном инфраструктурном мрежом и да добра путна инфраструктура има огроман значај за привредни живот сваке земље, па тако и наше земље Србије.

 Знамо сви да 50 година се у Србији нису градили аутопутеви, али захваљујући великом ангажовању председника државе, господина Александра Вучића, ове Владе, вашег министарства, на чијем сте ви челу последњих четири године, изграђено је преко 300 километара аутопутева, што је за сваку похвалу.

 Када говоримо о Моравском коридору у уводном излагању, а и касније у дискусијама са посланицима сте детаљно објаснили, заиста је у питању пројекат број један, веома значајан и компликован инфраструктурни пројекат који садржи своје три компоненте или три пројекта, а то је изградња аутопута, регулација корита реке Мораве и њених притока и изградња телекомуникационе инфраструктуре дуж читавог Моравског коридора.

 Пројекат изградње инфраструктурног коридора Е761, деоница Појате-Прељина предвиђа, као што смо чули, повезивање Коридора 10 и 11 и од животног значаја су не само за пола милиона становника који живе дуж Јужне, Западне и Велике Мораве, већ и за још милион становника који гравитирају у том региону, односно у том подручју.

 Као што смо чули, на том подручју послује преко 21 хиљаде малих и средњих предузећа и предузетника и функционише 10 пословних и једна слободна зона. Моравски коридор ће повезивати и Ћићевац, Сталаћ, Крушевац, Трстеник, Врњачку бању, Краљево и Чачак.

 Морам да кажем, свим ми који смо путовали регионалним, односно магистралним путем од Појата до Чачка па и даље, смо могли на лицу места да се уверимо колико је овај пут оптерећен и слободно могу да кажем да је један од најоптерећенијих у Србији и да је веома веома прометан, тако да нам је Моравски коридор преко потребан и неопходан.

 Што се тиче бенефита у вези изградње овог коридора, они су многобројни и много тога смо чули у излагању вашем и у излагању мојих колега посланика из СНС, ја ћу само поменути неке од њих да не би узимала превише времена.

 Наиме, под број један, имаћемо заиста савремен, модеран и безбедан ауто-пут. Имаћемо регулацију водотока Мораве и њених притока. Тако да се неће догодити последице као што смо их имали након поплава 2014. године. Биће постављена, као што сам рекла, најмодернија телекомуникациона инфраструктура дуж поменутог ауто-пута. Доћи ће до повезивања и развоја привреде региона који покрива Моравски коридор. Унапређење квалитета живота локалног становништва, развоја индустрије, привреде, пољопривреде, али и туризма и то здравственог, бањског и планинског.

 Будући да знамо да у овом делу Србије се налази шест планина, као што су Копаоник и Јастребац, Гледићке планине, Гоч, Столови, Чемерно, 20 манастира, као што су Љубостиња, Сопоћани, Каленић, Жића итд. десет бања, Врњачка, Богутовачка, Јошаничка итд. које су јако посећене и веома популарне међу туристима како домаћим тако и страним.

 Осим поменутих бенефита треба рећи да изградњом Моравског коридора добијамо и временску уштеду, бржи развој транспортне мреже Србије, снижавање трошкова транспорта, што није за занемаривање. Побољшана приступачност привредни и друштвени развој, локалних самоуправа, које ће бити на овај начин још боље међусобно повезане. Добар амбијент за привлачење домаћих и страних инвестиција, отварање нових фабрика и проширење капацитета постојећих фабрика, што за собом носи и нова запошљавања грађана.

 Изградња Моравског коридора допринеће и запошљавању наше домаће грађевинске оперативе, а следствено томе доћи ће до нових запошљавања са једне стране, а са друге стране и до коришћења услуга и трговине у локалним самоуправама у којима се буду одвијали радови и то у смислу коришћења услуга и трговине у локалним самоуправама, као и биће коришћени и капацитети за смештај радне снаге итд.

 Осим тога, учешће домаће грађевинске оперативе утицаће и на стицање знања и искуства у овако великим и захтевним пројектима као што је Моравски коридор, али то ће допринети за добијање поверења кредибилитета и угледа наше домаће грађевинске оперативе и у другим државама у свету.

 Сходно томе, ми ћемо у дану за гласање подржати овај пројекат и гласати за њега. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има колегиница Оливера Огњановић. Изволите.

 ОЛИВЕРА ОГЊАНОВИЋ: Захваљујем председавајући.

 Уважена министарко са радницима, реализација пројекта и изградње инфраструктурног Коридора ауто-пута деонице Појате-Прељине јесте од изузетног стратешког значаја за Републику Србију. Представља спој Коридора 10 и 11, тако да се у ствари централни делови Србије повезују са овом мрежом путева.

 Биће повезано више градова и општина које ће се поделити у индустријске зоне што је врло важно. То значи да ће се повезати број инвеститора у том делу Србије. Биће доведени нови инвеститори који ће отворити нове фабрике а тиме ће се омогућити нова радна места.

 Простор на којем су смештени ови градови биће повезанији. Овде је смештен велики број бањских одмаралишта и манастира. Налази се шест планина и живи преко пола милиона становника што значи да овај ауто-пут представља велики значај за развој туризма.

 Тренутна дужина Моравског коридора износи 110 километара а паралелно се гради телекомуникациона магистрала и обезбеђују се услови за пружање најквалитетнијих телекомуникационих сервиса, чиме ће се унапредити квалитет живота становништва ових општина.

 Битно је додати се изводе и регулациони радови на реци Морави и околним водотоковима што смо данас и поменули, чиме ће се отклонити опасност од поплава.

 И на крају, оно што је најбитније за реализацију овог пројекта јесте да је припремљена неопходна документација, да имамо стабилан буџет и политичку ситуацију што ће омогућити да испунимо овај задатак.

 У протеклих неколико година изграђено је преко 400 километара нових ауто-путева, а ускоро креће изградња три нова. Путеви су у протеклих неколико година потпуно другачијег квалитета. Споменућу само неке од значајних инфраструктурних градилишта, ауто-пут Келебија петља – Суботица југ, Коридор 10 Источни крак Ниш - граница са Бугарском, Коридор 11 Сурчин – Обреновац – Уб, Лајковац – Љиг – Грделичка клисура. Србија се убрзано развија и гради и треба да подржимо пројекте који воде наше земљу у напредак.

 Ми данас имамо велики број страних инвеститора који желе да инвестирају у инфраструктуру Србије. Турске компаније учествују у неколико великих инфраструктурних пројеката у друмском саобраћају. На пример у изградњи будућег ауто-пута Београд – Сарајево и реконструкцији саобраћајнице од Новог Пазара до Тутина. Пупинов мост су заједнички изградиле српске и кинеске компаније. Представља симбол нашег великог пријатељства и управо највећи број споразума смо потписали са Републиком Кином. Овај мост повезује Борчу и Земун и први је мост преко Дунава у последњих 80 година.

 Такође, веома је битна реализација пројекта модернизације и реконструкције пруге Београд – Будимпешта. Овај пројекат заједно реализују Србија, Кина и Мађарска са циљем да имамо брзу пругу изграђену у року.

 Видимо да се кроз политику ове Владе спроводи иницијатива и промовише дијалог о економским политикама. Јачају се међународне сарадње у области инфраструктуре, трговине, финансија и привлачењу значајних ресурса извора, укључујући приватни сектор, а све у циљу инфраструктурног развоја као основе дугорочног одрживог раста. Зато је ова власт урадила десет пута више него други, од ауто-путева, фабрика, пруга, болница, школа и свега другог. Србија се гради, расте и повезује. Повезују се руралне средине. Уз нове путеве ниче нова инфраструктура, што највише доприноси развоју привреде. Србија је економски снажнија него икада. Има раст, спушта јавни дуг, смањује незапосленост из године у годину.

 На крају, министарка ја вам искрено честитам на постигнутим резултатима и желим вам успех у даљем раду, а колеге и колегинице посланике позивам да подрже предложени закон. Хвала на пажњи.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Блажа Кнежевић.

 БЛАЖА КНЕЖЕВИЋ: Захваљујем председавајући.

 Поштована министарко са сарадницима, Моравски коридор представља још један у низу инфраструктурних пројеката који се раде у Србији. Представља стратешки значај за нашу земљу.

 Када данас говоримо о коридорима друмским и железничким, о инфраструктурним пројектима и свему ономе што нашу државу чини сваког дана све успешнијом и богатијом из ове области, односно на овом пољу, када готово са лакоћом изговарамо имена нових коридора и инфраструктурних пројеката који ће се радити, морамо да кажемо да није увек било баш тако.

 Бивша власт је оставила својим бахатим понашањем и пљачком 2012. године државу на ивици банкрота. Доласком на власт СНС је чекао тежак посао. За врло кратко време успели смо да уредимо јавне финансије, држава Србија постала је јака, стабилна, фискално консолидована земља која четврту годину за редом бележи суфицит у буџету, држава којој смо успели да вратимо понос, углед и достојанство. Поред свега, било је потребно покренути мотор развоја Републике Србије, а то је свакако инфраструктура.

 Влада Александра Вучића и након тога Ане Брнабић схватили су да је инфраструктура кључ развоја Републике Србије и поставили су као приоритет. Зато је и Моравски коридор који је укупне дужине 110 км од изузетног стратешког значаја за Републику Србију, а посебно за овај део Републике где живи око 500.000 људи и где ће се изградњом Коридора допринети пре свега повећању конкурентности привреде овог дела Републике, затим привредног и друштвеног развоја локалних самоуправа, доласком наравно све већег броја инвеститора. Самим тим запошљавања, развоја туризма и много тога још.

 Србија је данас држава са јаким и стабилним финансијама, држава која је постала привредни политички лидер у региону, држава са мрежом коридора, путничких и железничких, раде се десетине километара ауто-пута, регионалних путева, као и велики број некатегорисаних путева. Зато и не чуди што смо као земља постали незаобилазна дестинација за улагање све већег броја озбиљних страних инвеститора.

 На крају, велике похвале на рачун изузетно стручног тима ресорног министарства и на челу са министарком Зораном Михајловић. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Звонимир Ђокић. Изволите.

 ЗВОНИМИР ЂОКИЋ: Захваљујем председавајући.

 Поштована госпођо министарка са сарадницима, честитам вам на успесима које постижете.

 Поштовани народни посланици, Моравски коридор Прељина–Појате, односно Чачак–Крушевац, убраја се у најоптерећеније путне правце у Србији, као што су још и Фрушкогорски коридор, Нови Сад–Рума–Шабац и продужетак ка Зрењанину, Банатски коридор, Београд–Зрењанин, али и правци Шабац–Лозница, односно Лајковац–Ваљево.

 Моравски коридор Е-761 треба да повеже сва већа насеља у региону, Чачак, Краљево, Врњачку Бању, Трстеник, Крушевац, Сталаћ, Ћићевац и остала мања места. За пола милиона, тј. више од пола милиона становника тог краја, данас је можемо рећи празник, јер коначно добијају аутопут, јер коначно решавају водоток Западне Мораве. Не само за њих, за целу Србију данас је празник, јер Моравски коридор је од изузетног стратешког значаја за Републику Србију.

 Посебност овог закона, који данас доносимо односи се на поступке за које је уочено да успоравају ефикасну реализацију свих инфраструктурних пројеката, а пре свега поступке за утврђивање јавног интереса и појединачне поступке експропријације у циљу скраћивања рокова прописаних Законом о експропријацији.

 Доношење оваквог посебног закона који се односи на реализацију овог пројекта није усамљен у нашем законодавству, јер су већ раније донети посебни закони за реализацију пројекта, рецимо „Београд на води“, изградњу магистралног гасовода Јужни ток или за реализацију пројекта који су се тицали „Железаре“ Смедерево.

 Када буде изграђен, тзв. Моравски коридор Е-761, тј. деоница Појате–Прељина, побољшаће приступ и повезивање делова Републике Србије са међународним саобраћајним Коридором 10 и 11. Временски ће уштедети транспорт путника и робе на овом правцу, снизиће трошкове транспорта, побољшаће приступачност и повећати безбедност саобраћаја. Повећаће конкурентност привреде централног дела Републике Србије, регионално ће повезати централни део Србије и интензивирањем комерцијалних активности на изграђеним путним токовима повећаће приход у буџет Републике Србије. Повећаће број нових привредних субјеката, допринеће развоју туризма и вредности БДП-а, па ће тако повећати друштвени развој локалних самоуправа, које ће овим коридором бити повезане.

 Овим законом ће се омогућити ефективна и ефикасна изградња Моравског коридора, имајући у виду да применом постојећих прописа, то и није било могуће. Њиме ће се, тј. овим законом се регулишу утврђивање јавног интереса за експропријацију непокретности за изградњу аутопута заједно са регулацијом река и изградњом телекомуникационе инфраструктуре дуж коридора аутопута. Поступак експропријације, избор стратешког партнера, примена међународних стандарда за пројектовање и извођење радова, царински поступци и порези који се примењују приликом увоза, опреме и материјала, као и уређење других питања у циљу ефикасније реализације овог пројекта.

 Последица евентуалног недоношења овог закона, била би одлагање почетка радова за изградњу, тј. на изградњи инфраструктурног коридора. Зато сматрам да је предложено законско решење добро и да га треба усвојити. Хвала на пажњи.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има колегиница Станија Компировић. Изволите.

 СТАНИЈА КОМПИРОВИЋ: Захваљујем председавајући.

 Поштована потпредседнице Владе са својим сарадницима, даме и господо народни посланици, захваљујући економској стабилизацији и храбрим потезима нашег председника, тада бившег премијера Александра Вучића, Србија је спашена од банкрота и добила је стабилне државне финансије.

 Србија није више иста. Србија се покренула и променила. Србија је постала стабилна земља и то нам доноси међународни углед, поштовање, независна и суверена земља у коју се верује и која је поуздан партнер својим пријатељима.

 Стратешка одлука Владе Александра Вучића, као и актуелне Владе Ане Брнабић, јесте улагање у друмску, железничку и водену инфраструктуру и повезивање Србије са регионом и Европом. Изградња аутопутева и брзих саобраћајница је предуслов за даљи економски напредак.

 Поред Коридора 10, изградња деонице аутопута на Коридору 11 од Прељине и Пожеге, вредне 450 милиона евра, изградња Моравског коридора Е-761 и деонице Појате-Прељина, је од изузетног стратешког значаја за Републику Србију, за повезивање и већу мобилност унутар земље и регионални значај за снижавање трошкова транспорта и све више ће допринети већим приходима у буџету Републике Србије.

 Јака Србија је за нама и само таква може нама помоћи и ми њој верујемо, јер уз нас стоји председник Александар Вучић, који нас разуме и који жели да путем мира и преговора реши једно од најтежих питања Косова и Метохије, јер и данас је после седам месеци такса од 100%, коју су нам увели Албанци и који на северу Косова и Метохије стварају хуманитарну катастрофу, остављају нас без робе и основних прехрамбених производа, апотеке без лекова, ми се не плашимо и верујемо нашем председнику, верујемо нашој земљи која брине о нама и која улаже у нас, у наше институције.

 Захваљујући изградњи и улагању, у нашим институцијама и улагању у водовод који је од регионалног значаја за пут, за развој Зубиног Потока, Косовске Митровице и Звечана, који ће бити отворен на дан Видовдана, 28. јуна, значи у петак и који ће нама представљати велику сигурност, јер нам од тада Албанци неће одређивати да ли ћемо имати воде на два, три или пет дана. Имаћемо могућност да користимо оно што је нормално за све грађане ове земље. Изградиће се и бањски комплекс бања, који ће бити од значајног развоја туризма за тај део наше земље. Значи, Србија иде путем напред, иде путем правде, права и истине и само таквој Србији се може веровати. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има народни посланик Драган Савкић.

 Преостало време посланичке групе СНС је 2 минута и 43 секунде.

 Изволите.

 ДРАГАН САВКИЋ: Захваљујем се, председавајући.

 Поштовани министре са сарадницима, поштоване колеге народни посланици, Предлог закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761 деонице Појате-Прељина.

 Моравски коридор Е-761 Појате-Прељина је од изузетног значаја за Републику Србију, као и за повезивање и већу мобилност Републике Србије, као и због регионалног значаја. Побољшање приступа и повезивање централних делова Републике Србије са међународном саобраћајницом Коридором 10, који представља део најзначајније трансевропске транспортне мреже путева, временске уштеде, снижење трошкова транспорта, побољшање приступачности, као и повећање безбедности саобраћаја на целокупној мрежи ауто-путева у Србији, значајног додатног повезивања ефекта на саобраћајне токове и регионалну повезаност, што ће за резултат имати већи приход за буџет Републике Србије и интензивирање комерцијалних активности на изграђеним путним токовима.

 Изградња Моравског коридора, као директне везе са Коридором 11, деонице Прељине-Пожега и саобраћајнице Пожега-Ужице-Котроман, који заједно чине функционалну целину, где долази до повећања унутрашњег, а посебно транзитног саобраћаја из правца Босне и Херцеговине ка Бугарској и Грчкој. Будући ауто-пут биће изграђен делом на постојећој траси, а делом на новој траси и повезиваће сва насељена места у региону Ћићавац, Сталаћ, Крушевац, Трстеник, Врњачку Бању, Краљево, Чачак. На овом подручју живи 500.000 становника, послује преко 21.000 малих предузећа и предузетника, формирано је 10 пословних и једна слободна зона, налази се шест планина, 20 манастира и 10 дестинација бањског туризма. Изградњом телекомуникационе магистрале која прати трансфер пута обезбеђују се најквалитетније телекомуникационе услуге како у самом појасу ауто-пута, тако и у свим местима која гравитирају ауто-путу.

 Ово је од велике важности за унапређење квалитета живота локалног становништва, као и за индустријски, пословни и туристички развој централних рејона Републике Србије, домаћих, страних компанија које већ послују у овом региону, као и за привлачење домаћих и страних инвеститора. У оквиру овог пројекта предвиђени су регулациони радови на реци Морави, као и на притокама које се уливају у Мораву, те ће њиховим завршетком трајно бити решена опасност од поплава на овом подручју.

 Предмет овог закона су прописи који уређују област експропријације, планирања, пројектовања, изградње, јавних набавки, царинских прописа, предмет уређења овог закона су и поступци за које је уочено да успоравају ефикасну реализацију свих инфраструктурних пројеката. То се односи на поступке за утврђивање јавног интереса, појединачни поступци експропријације, где се предложене измене односе на скраћење рокова прописаних законом о експропријацији, као и на делове поступака којима се омогућава коришћење правних средстава који нису експлицитно предвиђени материјалним прописима.

 Највећа измена се састоји у скраћењу рокова и на примењивању појединих одредби које се односе на царинске прописе о поступку примене међународних стандарда, као и на примењивање појединих одредби закона којим се уређују јавне набавке. Предлогом овог закона нису угрожена основна права власника експроприсаних непокретности, с обзиром да је у свим случајевима задржано начело о одређивању тржишне вредности за експроприсану непокретност.

 Изградња аутопута Појате-Прељина представља инвестициони замајац за Републику Србију, што ће имати позитиван утицај на грађане и привредна друштва, предузетнике из локалних самоуправа кроз које коридор пролази у виду новог запошљавања, отварања нових привредних зона и ангажовања локалних привредних субјеката који ће омогућити повећање бруто домаћег производа. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Пошто на листама посланичких група више нема пријављених за реч, пре закључивања начелног претреса питам да ли желе реч председници, односно представници посланичких група или још неко ко није искористио своје права из члана 96. Пословника? (Не)

 Закључујем начелни претрес о Предлогу закона.

 Тиме бисмо и завршили са данашњим радом.

 Настављамо сутра у 10.00 часова.

 (Седница је прекинута у 19.45 часова.)