РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

ТРЕЋЕ ВАНРЕДНО ЗАСЕДАЊЕ

17. јун 2014. године

(Први дан рада)

 (Седница је почела у 13.05 часова. Председава Маја Гојковић, председник Народне скупштине.)

\*

\* \*

 ПРЕДСЕДНИК: Поштоване даме и господо народни посланици, отварам седницу Трећег ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2014. години.

 На основу службене евиденције о присутности народних посланика, констатујем да седници присуствује 113 народних посланика.

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

 Констатујем да је применом електронског система за гласање утврђено да је у сали присутно 150 народних посланика, односно да су присутна најмање 84 народна посланика и да постоје услови за рад Народне скупштине.

 Да ли неко од председника, односно овлашћених представника посланичких група жели да затражи обавештење или објашњење у складу са чланом 287. Пословника? (Да.)

 Реч има др Јанко Веселиновић. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Поштована председавајућа, даме и господо народни посланици, намеће се као веома важно питање ових дана питање спорних доктората и питање које се тиче акредитације појединих високошколских установа које су те докторате издале, односно на којима су стечена та звања.

 Наиме, пре неколико дана смо имали прилику да у Народној скупштини Републике Србије разговарамо о овој теми на Одбору за образовање и науку. Међутим, нисмо тада добили сва питања, нажалост, из неколико разлога. Један од разлога је у чињеници да је тада испред удружења универзитета на тој седници одбора био господин Мића Јовановић, који је уједно човек који је био на неки начин предмет расправе на том одбору.

 Она питања која се тичу Владе, и која ћу упутити министру за образовање, науку и технолошки развој, као и председнику Владе, тичу се чињенице да је озбиљно угрожен кредибилитет једног универзитета, а то је Мегатренд универзитет, да је на тај начин доведена у питање судбина студената који тамо студирају, и да је на тај начин озбиљно угрожен кредибилитет високошколског образовања у Србији.

 Због тога питамо министра Вербића да ли ће искористити прилику коју му пружа Закон о високом образовању, да поднесе захтев за ванредно преиспитивање акредитације ове високошколске институције, односно Мегатренд универзитета, према члану 16. став 7. Закона о високошколском образовању, по коме се поступак акредитације спроводи редовно у року од пет година, а ванредно на захтев министарства оснивача, односно саме високошколске установе? Дакле, да ли ће министар Вербић искористити то право да поднесе захтев и покрене поступак за ванредно преиспитивање акредитације овог универзитета?

 Указујем на неколико чињеница које иду томе у прилог. Прва је да је оспорено и звање ректора тог универзитета, доскорашњег ректора универзитета, његово стицање звања доктора. Питање је да ли је његов докторат валидан, један докторат који је наводно стечен у Енглеској, као и да ли је његов други докторат, који наводно има, нострификован, односно потврђен у Србији, пошто је, колико имамо сазнања, стечен после распада СФРЈ.

 У прилог томе, потребе посебне, ванредне акредитације, односно преиспитивања акредитације, иде и чињеница да су у саставу комисија за одбрану неких докторских теза били и људи из иностранства, који не знају српски језик и нису могли да утврде да ли су ти радови написани у складу са правилима која заслужује један докторски рад. Чак се поставља питање да ли су у тим комисијама учествовали људи попут Миће Јовановића, који нису испуњавали услове за такав рад. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем. Реч има Олена Папуга. Изволите.

 ОЛЕНА ПАПУГА: Поштована председнице, колеге посланици, своје питање постављам министру финансија Лазару Крстићу и премијеру Александру Вучићу, а односи се на протест који је ових дана, односно јуче, био у општини Кула. Незадовољни земљорадници из Сивца, Куле, Крушчића, Липара и Црвенке окупили су се јуче са својим тракторима испред зграде општине Кула, незадовољни што држава планира да државну земљу да на коришћење Арапима по минималној цени.

 Пољопривредници траже одговор на питање зашто је надлежно министарство одлучило да 3.334 хектара државних ораница у овој општини изузме из лицитације према пречем праву закупа за сточаре и власнике заливних система. Држава планира да државно земљиште да Арапима у закуп на двадесет година, по минималној цени. Министарство финансија ће издати у дугорочан закуп више од 3.000 хектара партнерима из Арапских Емирата, аренда ће бити 100 евра по хектару. Наши паори су плаћали много више тај закуп; кажу да је то било и преко 300 евра. Емирати су добили могућност да бирају земљу коју желе да користе двадесет година. Локални земљорадници на сваке три године морају да лицитирају ово земљиште. Уколико се њихове сумње остваре, неће имати те могућности надаље, па моле надлежне да не дозволе да се земља ускрати домаћим пољопривредницима, јер неће имати за егзистенцију.

 Пре две недеље ови паори су били у Министарству пољопривреде и нису добили никакве информације, јер су им у Министарству пољопривреде изричито рекли да тиме управља Министарство финансија, односно министар Крстић.

 Зато и постављам питање министру Крстићу – шта даље мисли, да ли ће примити паоре из општине Кула и да ли ће их посаветовати шта да раде, пошто су неки пољопривредници узели кредите знајући да ће можда добити то пољопривредно земљиште даље на коришћење, а у септембру и октобру ти уговори им се раскидају?

 Према његовим речима, земљорадници имају сазнања да странци преко својих фирми могу да купе и друго земљиште, односно Емирати желе да купе и део земљишта који је у поседу АД „Бачка“, и то преко 2.000 хектара, чиме би та фирма отишла у стечај, а око 120 људи би остало без посла, чиме је, наравно, угрожена егзистенција становника општине Кула.

 Зато у свом посланичком питању молим министра Крстића и премијера Вучића да ми одговоре шта ће се десити са тим државним земљиштем; да ли ће стварно наши паори бити ускраћени за 3.300 хектара њихове земље; какви су уговори направљени са Емиратима на територији општине Кула и шта ће бити са пољопривредним имањем предузећа АД „Бачка“ у Сивцу?

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има Дубравка Филиповски.

 ДУБРАВКА ФИЛИПОВСКИ: Колеге и колегинице народни посланици, имам питање за министарку пољопривреде Снежану Богосављевић Бошковић.

 Моје питање се односи на то када ће бити измене и допуне закона из области водопривреде, с обзиром на то да смо 5. маја 2010. године у овом парламенту донели Закон о водама. По мом мишљењу и по мишљењу струке, овај закон није добар и великим делом је одговоран за последице катастрофалних поплаве које су нас задесиле. Није добар због тога што је одговорност за одбрану од поплава пребацио на општине, а општине у Србији немају капацитет, нити стручни, нити технички, а најмање финансијски капацитет, да раде посао који им је доделио Закон из 2010. године.

 Други проблем овог закона је то што је он на неприродан начин поделио реке по општинским границама, а не по сливовима.

 Трећи недостатак, веома важан, јесте то што недостају санкције, које морају бити јасно дефинисане и пооштрене.

 Хитност измена и допуна Закона о водама је неопходна. Паралелно са санирањем последица поплава, по мом мишљењу, треба убрзати рад на доношењу новог закона.

 Друго питање, такође за министарку пољопривреде, јесте – када се спрема закон о противградној заштити? Пољопривредници у селима широм Србије страхују за своје воћњаке, своје усеве, због тога што нема овог закона, а и немамо довољно противградних ракета.

 Треће питање бих имала такође за министарку Богосављевић Бошковић, али мислим да ово питање може бити истовремено упућено и министру рударства и енергетике, господину Антићу.

 Наиме, у Србији постоји водопривредни информациони систем у којем не постоје подаци о бујичним токовима. То је једна информација. С друге стране, стручњаци из геологије кажу да редовно обилазе терен и да у Србији, по њиховој евиденцији, има неких 30.000 клизишта. Потпуно је јасно, после месец дана од поплава, да су људи градили у коритима бујица које су им сада прошле директно кроз кућу.

 Моје питање гласи: ако имамо податке, како тврде геолози, како је могуће да нам се овако нешто десило? Да ли ће надлежна министарства, пољопривреде и енергетике и рударства, предузети мере против надлежних који су одговорно за овакво стање? Шта ће конкретно Министарство рударства и енергетике учинити како бисмо имали у водопривредном информационом систему комплетне податке о бујичним токовима?

 Све ово говорим због тога што су ове катастрофалне поплаве прошле, последице ћемо осећати још дуги низ година, али нико од нас не може предвидети да ли ће се оне поново десити и зато морамо бити спремни, и са законским решењима и са другим конкретним потезима, како бисмо им на прави начин изашли у сусрет. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има Гордана Чомић. Изволите.

 ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Два питања, од којих је прво за министра унутрашњих послова у Влади Републике Србије, а друго, у вези с њим, за генералног секретара Владе Републике Србије.

 Наиме, питам министра унутрашњих послова како ће и да ли ће реаговати на чињеницу да је један од службеника Министарства, Родољуб Миловић, оптужен и да су те оптужбе о карактеру његовог рада већ испуниле медије? Дакле, шта ће урадити управа да би дала праву информацију о чему се ради?

 Не бих волела да видим да и овај случај још једном иде кроз медије и да се коментарише у изјавама политичара или оних који представљају институције, јер мислим да се, као и у доста претходних случајева, ради о озбиљној ствари, да је један човек оптужен врло јасно за дела за која се, такође врло јасно, подижу кривичне пријаве. Ако није крив, онда би требало да грађани Србије буду обавештени шта се ради, да би се дала јасна порука да се не сматра да има његове кривице. Ако је крив, такође нам треба јасна порука о томе ко је надлежан за подизање кривичне пријаве.

 Питам ово министра унутрашњих послова зато што би једна кратка и јасна информација о томе шта закон министру налаже да уради помогла да ако је човек невин, не пролази кроз блато, катран и перје, а ако је крив, да знамо да је некаква истрага у поступку.

 Није добро да се кроз медије воде истраге. Добро је да сви имамо информације, али мислим да овакав случај штети, пре свега, министру унутрашњих послова и Влади Републике Србије, а онда и свима нама у целини.

 Питање у вези с тим јесте упућено генералном секретару Владе Републике Србије, тражим одговор о саставу Бироа за координацију служби безбедности. Знамо како је Савет за националну безбедност, како је Биро основан, како је мењан, и знамо да је тренутни председник Владе то водио. Немамо званичну информацију о саставу, нити имамо информацију о томе ко сада води овај биро. Важно је да знамо, пошто постоје питања на која нисам добила одговор.

 А питала сам шта је са истрагама против лица на основу чијих поступака, на основу чијих „обећања“ су, рецимо, направљене безбедносне процене о отказивању неких манифестација и јавних скупова, попут окупљања као што је „Парада поноса“. Када направите безбедносну процену, онда то правите као озбиљна земља, на основу озбиљних података. Није логично да нема истраге после о томе шта се догодило са људима о којима имате податке и који угрожавају окупљање, Уставом гарантовано слободно окупљање људи.

 Дакле, кратко и поново: министар унутрашњих послова да ми достави информацију како ће, на основу закона, Министарство поступати у случају када се појаве оптужбе, којих смо сведоци ових дана, када окривљени за тешка кривична дела оптужује неког из Министарства унутрашњих послова.

 Друго, састав Бироа за координацију служби безбедности. То је јавни податак и не би требало да буде достављен само мени као народној посланици која поставља питање, него свима нама. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик Александар Југовић.

 АЛЕКСАНДАР ЈУГОВИЋ: Поштована председнице, поштоване колеге и колегинице, један од највећих проблема у последње две деценије у Србији јесте неравномерни регионални развој.

 У прошлом периоду покушавано је, рецимо, законом о трансферу буџетских средстава локалним самоуправама, да се смање разлике у развијености општина на територији Србије. Испоставило се да је то било погрешно.

 У нашој држави се у последње две деценије празне читави региони, рецимо, Вељкова Крајина, нестају читава насеља, а Београд нам бива све насељенији.

 Питам министарку локалне самоуправе Кори Удовички да ли ће Министарство донети стратегију која може имати резултате? То питање је било потпуно запостављено и деведесетих, а и после 5. октобра 2000. године. Европа инсистира на равномерном регионалном развоју у оквиру Уније. Тако ће инсистирати да се и унутар чланица поштује исти принцип.

 Претходне недеље мој колега из посланичког клуба СПО – ДХСС поставио је питање управо у вези с тим најбитнијим питањем, како ћемо зауставити биолошко одумирање Србије.

 Надам се да ће ово добронамерно питање још више подстаћи министра Вујовића, који у Министарству привреде има сектор за равномерни регионални развој, као и министарку Кори Удовички, да се одлучно упусте у решавање овог проблема. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик Александра Томић.

 АЛЕКСАНДРА ТОМИЋ: Уважена председавајућа, поштовани министри, колеге посланици, хтела сам да поставим једно питање које је, мислим, у интересу свих колега овде, а то је да ми немамо информацију о томе да ли су наше независне институције и регулаторна тела добила информацију, на основу препорука које су дале, конкретно ДРИ, на основу извештаја 2010, 2011, 2012. године, шта се десило са судским поступцима, да ли су неки застарели, или су неки још увек у току, или неки никада нису ни покренути, у погледу прекршаја који се односе на одређене представнике државних институција, министарстава, па чак и неке министре.

 У самој расправи, када смо имали постављања оваквих питања, многе колеге нису схватиле због чега се уопште говорило о томе да имамо сазнања о томе да многи поступци нису завршени и да многе ствари треба назвати правим именом.

 Тражим, као посланик, писмено обавештење од Државне ревизорске институције, конкретно о извештајима за 2010, 2011. и 2012. годину, да ли имају повратну информацију о свим поступцима који су покренути? Захваљујем се.

 ПРЕДСЕДНИК: Следеће питање поставља народни посланик др Сулејман Угљанин. Изволите.

 СУЛЕЈМАН УГЉАНИН: Даме и господо народни посланици, уважени министри, председавајућа, моје питање је за министра правде, а односи се на примену закона о јавном бележнику.

 Закон о јавном бележнику, о нотару, једна је од врло значајних институција у владавини права за коју се сви заједно боримо.

 Законом је предвиђено да Нови Пазар, као град са 125.000 становника, има четири бележника. Међутим, то је много мање него што имају други градови, сразмерно броју становника. Сјеница, као град који има основни суд и као погранични град, нема бележника. Тутин такође, као једна од најнеразвијенијих општина, нема бележника. За Нови Пазар је правилником, на основу којег је расписан конкурс за јавне бележнике, нотаре, предвиђено да се приме два бележника. Међутим, изменама правилника, који није објављен у јавности (из неких разлога није доступан јавности), промењен је тај број па је предвиђено да се у Новом Пазару бира само један бележник.

 Моје питање министру је следеће: зашто Тутин и Сјеница немају бележника? И, зашто је у садашњем конкурсу за Нови Пазар, као град са 52% незапослених, по правилнику предвиђено да се приме два бележника, а изменама и допунама тог истог правилника, који није објављен у јавности, који је недоступан јавности, предвиђено је да буде само један бележник?

 Да ли је то грешка или је стварно предвиђено да у Новом Пазару буде само један бележник? Ако је грешка, шта ће министар да учини против оних који су ту грешку направили? Ако је намерно прикривена та информација, питам министра шта ће да учини против оних који су прикрили ту информацију и учинили је недоступном свима нама? Хвала на пажњи.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем. Пошто се више нико од председника, односно овлашћених представника посланичких група не јавља за реч, настављамо с радом.

 Обавештавам вас да су спречени да седници присуствују следећи народни посланици: Бојан Зирић, др Драгана Баришић, др Дијана Вукомановић, Срђан Драгојевић, проф. др Петар Шкундрић, Бранко Ђуровић, др Иван Бауер.

 Сагласно члану 86. став 2. и члану 87. став 2. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да сам ову седницу сазвала у року краћем од рока утврђеног у члану 86. став 1. Пословника Народне скупштине због потребе да Народна скупштина што пре размотри предлоге аката из дневног реда који је одређен у захтеву 205 народних посланика за одржавање ванредног заседања.

 Сагласно члану 90. став 1. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да сам поред представника предлагача проф. др Зоране Михајловић, потпредседника Владе и министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, позвала да седници присуствују и Никша Вушуровић, државни секретар у Министарству финансија и Бранко Дрчелић, директор Управе за јавни дуг.

 Поштоване даме и господо народни посланици, уз сазив Трећег ванредног заседања Народне скупштине у 2014. години, које је сазвано на захтев 205 народних посланика, сагласно члану 106. став 3. Устава Републике Србије, члану 48. став 3. Закона о Народној скупштини и члану 249. Пословника Народне скупштине, достављен вам је захтев за одржавање Трећег ванредног заседања Народне скупштине у 2014. години, са одређеним дневним редом садржаним у том захтеву.

 Као што сте могли да видите, за Треће ванредно заседање Народне скупштине у 2014. години одређен је следећи

Д н е в н и р е д:

 1. Предлог закона о потврђивању Финансијског уговора између Републике Србије и Европске инвестиционе банке „Рехабилитација и безбедност путева“,

2. Предлог закона о потврђивању Споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Међународне банке за обнову и развој,

3. Предлог закона о потврђивању Споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој,

4. Извештај о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки у периоду од 1. априла до 30. јуна 2013. године, са Информацијом о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки у периоду од 1. априла до 30. септембра 2013. године, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 16. јуна 2014. године,

5. Извештај о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки у периоду од 1. јула до 31. децембра 2013. године, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 16. јуна 2014. године,

6. Извештај о раду Фискалног савета за 2013. годину, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 6. јуна 2014. године;

7. Извештај о пословању Централног регистра, депоа и клиринга хартија од вредности за 2013. годину, са Финансијским извештајем Централног регистра, депоа и клиринга хартија од вредности за 2013. годину и Извештајем независног ревизора за 2013. годину, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 6. јуна 2014. године,

8. Предлог одлуке о утврђивању састава Комисије за праћење спровођења Националног акционог плана за примену Резолуције 1325 Савета безбедности Уједињених нација – Жене, мир и безбедност у Републици Србији (2010–2015),

9. Предлог одлуке о изменама Одлуке о избору чланова и заменика чланова одбора Народне скупштине Републике Србије (број 02-1858/17 од 4. јуна 2014.године),

 10. Предлог одлуке о изменама Одлуке о избору чланова и заменика чланова одбора Народне скупштине Републике Србије (број 02-1866/14 од 5. јуна 2014. године).

 Народни посланик Дубравка Филиповски, на основу члана 92. став 2, члана 157. став 2. и чл. 170, 192, 193. и 239. Пословника Народне скупштине, предложила је да се обави:

 - заједнички јединствени претрес о Предлогу закона о потврђивању Финансијског уговора између Републике Србије и Европске инвестиционе банке „Рехабилитација и безбедности путева“, Предлогу закона о потврђивању Споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Међународне банке за обнову и развој и Предлогу закона о потврђивању Споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој (тачке 1, 2. и 3. дневног реда);

 - заједнички јединствени претрес о Извештају о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки у периоду од 1. априла до 30. јуна 2013. године, са Информацијом о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки у периоду од 1. априла до 30. септембра 2013. године, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 16. јуна 2014. године и Извештају о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки у периоду од 1. јула до 31. децембра 2013. године, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 16. јуна 2014. године (тачке 4. и 5. дневног реда);

 - заједнички јединствени претрес о Извештају о раду Фискалног савета за 2013. годину, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 6. јуна 2014. године и Извештају о пословању Централног регистра, депоа и клиринга хартија од вредности за 2013. годину, са Финансијским извештајем Централног регистра, депоа и клиринга хартија од вредности за 2013. годину и Извештајем независног ревизора за 2013. годину, са Предлогом закључка Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава од 6. јуна 2014. године (тачке 6. и 7. дневног реда);

 - заједнички јединствени претрес о Предлогу одлуке о утврђивању састава Комисије за праћење спровођења Националног акционог плана за примену Резолуције 1325 Савета безбедности Уједињених нација – Жене, мир и безбедност у Републици Србији (2010–2015), Предлогу одлуке о изменама Одлуке о избору чланова и заменика чланова одбора Народне скупштине Републике Србије, који је поднела Посланичка група Српска напредна странка и Предлогу одлуке о изменама Одлуке о избору чланова и заменика чланова одбора Народне скупштине Републике Србије, који је поднела Посланичка група Српска напредна (тачке 8, 9. и 10. дневног реда).

 Да ли народни посланик Дубравка Филиповски жели реч? (Не.)

 Стављам на гласање овај предлог. Молим народне посланике да притисну одговарајући тастер на посланичкој јединици.

 За 140, против двоје, уздржаних нема, нису гласала 32, од укупно присутна 174 народна посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина прихватила овај предлог.

 Прелазимо на рад по дневном реду.

 Прелазимо на заједнички јединствени претрес 1–3. тачке дневног реда – ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ПОТВРЂИВАЊУ ФИНАНСИЈСКОГ УГОВОРА ИЗМЕЂУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ЕВРОПСКЕ ИНВЕСТИЦИОНЕ БАНКЕ „РЕХАБИЛИТАЦИЈА И БЕЗБЕДНОСТ ПУТЕВА“, ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ЗАЈМУ (ПРОЈЕКАТ РЕХАБИЛИТАЦИЈЕ ПУТЕВА И УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА) ИЗМЕЂУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И МЕЂУНАРОДНЕ БАНКЕ ЗА ОБНОВУ И РАЗВОЈ И ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ЗАЈМУ (ПРОЈЕКАТ РЕХАБИЛИТАЦИЈЕ ПУТЕВА И УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА) ИЗМЕЂУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ЕВРОПСКЕ БАНКЕ ЗА ОБНОВУ И РАЗВОЈ

 Сагласно одлуци да се обави заједнички јединствени претрес о предлозима закона из дневног реда по тачкама 1, 2. и 3, пре отварања заједничког јединственог претреса подсећам вас да, према члану 170, а сходно члану 97. Пословника Народне скупштине, укупне време расправе за посланичке групе износи пет часова, као и да се ово време распоређује на посланичке групе сразмерно броју народних посланика чланова посланичке групе.

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

 Сагласно члану 170. став 1, а сходно члану 157. став 2. Пословника Народне скупштине, отварам заједнички јединствени претрес о Предлогу закона о потврђивању Финансијског уговора између Републике Србије и Европске инвестиционе банке „Рехабилитација и безбедност путева“, Предлогу закона о потврђивању Споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Међународне банке за обнову и развој и Предлогу закона о потврђивању Споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој.

 Да ли представник предлагача проф. др Зорана Михајловић, потпредседник Владе и министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, жели реч? (Да.)

 Реч има министар др Зорана Михајловић, потпредседник Владе. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани посланици, испред вас се налазе три закона, а везани су за Пројекат рехабилитације путева у Србији и унапређења безбедности саобраћаја. Искрено се надам да ћете након данашње расправе гласати за ове законе. Објаснићу вам у неколико тачака зашто су значајни и зашто је овај Пројекат рехабилитације путева значајан за Србију.

 У Србији је потребно да се рехабилитује, према свим стратегијама које имамо, до 2027. године, 5.000 километара путева. Са овим пројектом, дакле са ова три зајма која узимамо од Светске банке, Европске инвестиционе банке и Европске банке за обнову и развој, наравно, уз учешће Републике Србије, ми ћемо рехабилитовати 1.100 километара путева у Србији.

 Када смо правили приоритете (у питању су 54 деонице), прављени су приоритети према стању коловоза, према економској исплативости тога што желимо да урадимо и према регионалној повезаности, односно покушали смо да све ове деонице буду заступљене, да се рехабилитација ради на територији целе Србије.

 Рећи ћу вам само да је план Владе Србије да до 2020. године саобраћај у друштвеном бруто производу повећа своје учешће на 8–8,5%; данас је то око 5%.

 С друге стране, ми смо сведоци тренутног стања наше путне мреже. Свима је јасно да Србији требају и сигурни возачи и сигурна возила, али пре свега сигурни путеви. Ми не можемо данас да се похвалимо сигурним путевима, ни првог, ни другог реда, ни локалним.

 Када бисмо се поредили са земљама око нас или са земљама ЕУ, онда бисмо видели да су ти критеријуми и индикатори заиста веома лоши када говоримо о Србији, у смислу да је код нас готово 70% путева окарактерисано да је у релативно лошем стању, за разлику нпр. од земаља поред нас, где максимум 30–35% путне мреже јесте у релативно лошем стању. Да не говорим о локалним путевима, јер можемо да кажемо да само 8% локалних путева у Србији данас задовољава одређене критеријуме и у добром је стању. Све остало није у добром стању.

 Када говоримо о томе какав је показатељ асфалтираности мреже, Србија је опет, нажалост, негде на дну те лествице у односу на земље поред нас. Код нас је то 62%, а, рецимо, у Црној Гори 64%, у Македонији 85%, у Хрватској 87%.

 Дакле, много тога треба да се уради, када говоримо о путној мрежи, да бисмо уопште могли да говоримо о било ком другом виду привреде, која треба да се развија, а самим тим да имамо добру транспортну инфраструктуру.

 Најважнији показатељ због којег морамо да учинимо све да путна мрежа буде развијенија и да буде рехабилитована јесте, у ствари, безбедност у саобраћају. Прошле године у Србији је шестсто тридесет четворо погинуло; на путевима Србије било је 37.140 саобраћајних несрећа. Деца нам такође гину у саобраћају. Влада Србије је планирала да до 2020. године покуша и уради све на едукацији, с једне стране, а с друге стране, на безбедности у саобраћају, и возача и возила, и да 2020. године имамо циљ да ниједно дете не погине у саобраћају.

 Причаћемо сигурно током расправе о детаљима ових споразума. Оно што мислим да је значајно: Република Србија ће учествовати са 116,2 милиона евра, или 29% укупних средстава Пројекта (не ове, него наредне године), Европска инвестициона банка – сто милиона, EBRD – сто, и Светска банка – 73,8 милиона евра.

 За почетак, толико. Ту сам да одговорим на сва питања која имате. Хвала.

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

 ЗОЛТАН ПЕК: Хвала. Поштована председнице, поштовани министре, даме и господо народни посланици, пред нама су три предлога закона, тј. три зајма у оквиру Пројекта рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја у нашој земљи. Овде је реч о три споразума која треба да потврдимо, између Републике Србије и Међународне банке за развој, Европске банке за обнову и развој и Европске инвестиционе банке.

 Знамо да су путеви у нашој земљи у јако лошем стању. Пошто сам ја са севера Војводине, из Сенте, и сваки дан у Скупштину путујем око двеста километара у једном правцу, до Београда, путевима првог реда, путевима другог реда и ауто-путем, потврђујем да су наши путеви стварно у лошем стању.

 О безбедности у саобраћају, да не причамо, јер путеви и безбедност саобраћаја су јако повезани. Безбедност саобраћаја није у зависности само од лоших путева. Нажалост, зависи и од возача и од стања возача, али и од стања наших путева.

 Значи, наши лоши путеви директно утичу на смањење целокупне привредне конкурентности наше земље, што се тиче економије и самог улагања у нашој земљи.

 Као што знамо, уз подршку Европске уније, Министарство саобраћаја је развило један генерални мастер-план транспорта у Србији, где је предвиђено да се у периоду од 2009. до 2027. године уложи око 4,6–5 милијарди евра. У овом мастер-плану узето је око 5.000 километара државних путева који су идентификовани као високо приоритетни, значајни државни путеви. То је око 50% наших путева, државних путева.

 Годишњи трошкови – ако гледамо од 2006. до 2011. године, читали смо да смо у просеку за одржавање путева издвајали око 290.000.000 евра. Када смо почели, 2006. године, око 360.000.000 евра је било; нажалост, већ у 2011. години ово је опало на 168.000.000 евра. Значи, дошла је ова финансијска ситуација, тзв. криза, ухватила и нашу земљу и, нажалост, опало нам је улагање у инфраструктуру, инфраструктурне пројекте, путну инфраструктуру. С обзиром на тренутно стање привреде Србије, и даље се смањују ови трошкови.

 Сада имамо прилику да уложимо доста средстава у обнову или рехабилитацију наших путева. Улагање у постојећу путну инфраструктуру, односно у њено одржавање, од огромног је значаја за нашу земљу. Зато ће посланици Савеза војвођанских Мађара гласати за ове законе.

 Ако гледамо саме споразуме, а имамо три споразума, заједничко овим споразумима јесте да су ови зајмови јако, јако повољни. Ако гледамо зајам од Међународне банке за обнову и развој, овде се задужујемо за 73,8 милиона евра, а услови су: петнаест година узимамо овај зајам, грејс-период је пет година, почетак отплате главнице је пет година након потписивања. Што се тиче каматне стопе, то је шестомесечни еурибор плус 0,45%. Приступна накнада која се плаћа банци износи око 0,25% зајма. То је 184.500 евра. Код овог зајма написано је где ћемо да уложимо ове паре и колико пара ћемо уложити: у робу, радове и неконсултантске услуге и консултантске услуге, за део први и други Пројекта, око 68,7 милиона, а за трећи део се троши 4,8 милиона евра. Значи, укупно је око 73,8 милиона евра у питању.

 Што се тиче Европске банке за обнову и развој, овде нам је задужење од сто милиона евра. Услови зајма: рок је исто петнаест година; овде је грејс-период мањи, три године; исто је варијабилна каматна стопа, шестомесечни еурибор плус 1% марже. Провизија за неискоришћена средства износи око 0,5% годишње. Приступна накнада је милион евра.

 Имамо још неких додатних услова код ових кредита. Само код овог кредита су додатни услови. То су: минимални износ средстава за повлачење је 100.000 евра; онда, минимални износ превремене отплате (јер можемо превремено да отплатимо, то је један од добрих услова), то је пет милиона евра, и минимални износ за отказивање је исто пет милиона евра.

 Код овог зајма смо видели које путеве ћемо обновити. Имамо четири деонице, издвојио бих неколико, пошто долазим из Војводине, па су ови путеви нама значајни: Жабаљ–Зрењанин (обилазница код Зрењанина), онда Рума (ауто-пут) – Пећинци (ауто-пут), Кула – Врбас, између Куле и Врбаса, Српског Милетића и Куле, и ауто-пут Рума – Сремска Митровица.

 Код трећег зајма, што се тиче Европске инвестиционе банке, исто узимамо сто милиона евра. Исто иде на петнаест година. Значи, сва три зајма нам иду на петнаест година. Овде је грејс-период четири године. Овај зајам је најповољнији, по мом мишљењу, јер не плаћамо провизију на неискоришћени део средстава и уопште нема приступне накнаде.

 Ако гледамо укупно сва три зајма, то је око 274.000.000 евра, на петнаест година се узимају, грејс-период је од три до пет година, у зависности од зајма, али ове зајмове дижемо уз јако повољне каматне стопе. Што се тиче еурибора, моментално стање ових зајмова или камата ових зајмова је од 0,8% до 1,3% на годишњем нивоу. Ако гледамо саме зајмове, ово су најповољнији зајмови у последњих десет година које је наша земља узела од било које банке или државе.

 Једино, могу да истакнем да су, у прилозима које смо видели, у првој етапи овог пројекта узети делови ауто-путева и прворазредни путеви; нажалост, нису узети другоразредни путеви. Али, ми се надамо да ће у другој или трећој фази другоразредни путеви бити узети у обзир. На пример, тамо одакле ја долазим имамо један пут између Бечеја и Бачког Петровог Села, и на том путу се кола могу возити само 30 километара на сат, уместо 80, јер је толико оштећен коловоз.

 Пошто су за економски развој земље јако битни ови зајмови, да имамо јако добру путну инфраструктуру, без ових зајмова не можемо да одрадимо рехабилитацију путева и пошто су зајмови јако повољни, Посланичка група СВМ ће подржати ове зајмове и гласати за њих. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Игор Бечић): Реч има госпођа министар др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Да се захвалим на вашој дискусији. Само да вам кажем, што се тиче путева другог реда, има путева другог реда. Сада ћу вам рећи, све где је римско два, дакле, имате: Свилајнац 3 (Црквенац) – Медвеђа, Марковац – Свилајнац (Кушиљево), Браничево – Братинац, Мали Зворник – Љубовија, Ћуприја 4 – Деспотовац, Оџаци – Кула, Смедеревска Паланка – Велика Плана. У сваком случају, има и путева другог реда.

 Оно што је важно јесте да ће у првој години бити рехабилитовано 210 километара. Када говоримо о Војводини, у првој години то је једанаест деоница у Војводини.

 Слажем се са вама, што се тиче одржавања, али треба да знате да су се од 2006. до 2011. године путеви одржавали тако што су „Путеви“ добијали део од акцизе – од 6%, 8% па до 20%. Након тога су добијали субвенције.

 Такође да вам кажем, новац за одржавање путева из године у годину, ви сте ту у праву, заиста пада, осим за 2014. годину, када имамо раст, али раст због тога што преузимамо ове путеве из Војводине, за које није био обезбеђен новац за финансирање. То је 6.000 километара путева. Из тог разлога је то одржавање мало више. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Александар Чотрић.

 АЛЕКСАНДАР ЧОТРИЋ: Хвала, господине председавајући. Уважена госпођо Михајловић, поштовани представниче Министарства, даме и господо народни посланици, посланице и посланици Српског покрета обнове и Демохришћанске странке Србије у дану за гласање подржаће предлоге закона о потврђивању споразума наше земље са међународним финансијским институцијама о зајмовима који су нам одобрени за рехабилитацију путева и за повећање безбедности саобраћаја на њима.

 Дакле, добијамо значајна финансијска средства за оправку и одржавање наших путева. То је изузетно значајно, с обзиром на то да су путеви крвоток једне државе, а они важнији путни правци су жиле куцавице. Ако су добри путеви на једној територији, у једној земљи, онда нема заосталих, нема, како ми то кажемо, забачених, нема неразвијених крајева.

 Посебно сам задовољан што ће извођач радова на нашим путним правцима бити домаћа фирма, државно Јавно предузеће „Путеви Србије“.

 Услови ових зајмова су релативно повољни. Постоји значајан грејс-период, дугачак је рок отплате. Уз стандардне камате и друге услове овог зајма, ми добијамо, уз зајмове, уз средства која морамо да вратимо, и не баш тако незнатна средства за донације, тако да ће бити ангажована домаћа радна снага пре свега, и млади стручњаци.

 Оно што је посебно значајно и што ми из СПО и ДХСС подржавамо, јер је у складу са нашим програмским опредељењем, јесте то што ће радовима на путној мрежи бити обухваћена територија читаве Србије. То доприноси равномерном регионалном развоју. То је допринос децентрализацији. То је веома битно зато што, услед дугогодишњег недовољног улагања у одржавање и реконструкцију, путна мрежа данас није у задовољавајућем стању.

 Лоши путеви су кочница привредног развоја а то успорава, понекад и онемогућава, и размену људи и услуга. То је брана интеграцијама наше земље, повезивању са земљама из окружења. Лоши путеви доводе до повећања трошкова транспорта, до оштећења транспортних средстава, до већег броја саобраћајних незгода.

 Имао сам прилике да путујем, у скоро свим деловима Србије сам био, и био сам у земљама у окружењу. Само Албанија, чини ми се, има лошију путну мрежу од нас, али и они сада убрзано раде на изградњи ауто-пута који повезује албанску јадранску обалу са унутрашњошћу континента; изграђен је и релативно добар пут који повезује Скадар и Тирану. Заиста се осети разлика, на нашу штету, када се, рецимо, из Мађарске, Хрватске, Републике Српске уђе на територију Србије – одмах осетите да су путеви лошијег квалитета, да се вози спорије и небезбедније.

 Због таквог стања путева дешава се велики број саобраћајних несрећа у којима се губе људски животи, нарочито у последње време страда велики број младих људи. Ми смо имали једно време тренд, после доношења Закона о безбедности саобраћаја, смањења броја саобраћајних несрећа и погинулих. Међутим, у последње две године тај тренд се преокреће и поново се повећава број страдалих.

 Ова средстава су, у износу од преко 270.000.000 евра, значајна, и сматрам да је потребна много већа контрола квалитета изведених радова и утрошених средстава.

 Министарку Михајловић заиста карактеришу активизам, динамизам, и одлично је што је одмах по преузимању мандата обишла бројне деонице на којима се изводе радови, где ти радови касне, где су пробијени рокови. Нарочито бих истакао ваше ангажовање после ових катастрофалних поплава, када сте обишли све неуралгичне тачке где је било бројних оштећења путева, надвожњака, мостова. Већ су припремљени или се ради на плановима за обнову ових путних праваца.

 Сигуран сам да за време вашег мандата неће бити злоупотреба какве су карактерисале претходни период, да се ради на одређеним путевима пред изборе. А поготово ако се у неком месту одржавају локални избори – тада се у тој средини издвајају средства да се убрзано ради на путевима. Дакле, не према стварној потреби, не према приоритетима, него тамо где се одржавају неки превремени избори, па ако су у том месту, онда се ту ангажује оператива и, зарад добијања гласова, нешто се ради.

 Морамо да признамо да Србија тренутно има лоше путеве. Надамо се да ће то бити измењено, да ће бити боље, јер значајан број тих путева, чак и оних државних, има застареле деонице. Мене је фрапирао податак да, рецимо, чак две петине наших путева имају коловозе од туцаника, или су у питању земљани путеви. Дакле, они немају ни оне најстандардније елементе вертикалног и хоризонталног профила.

 Уверио сам се да сте ви на лицу места контролисали како се радови изводе, да сте разговарали са представницима свих домаћих грађевинских фирми и страних које су ангажоване на радовима у нашој земљи, да се више не касни, да се не пробијају рокови. Имамо случај да се не поштују рокови ни на оним најважнијим путним правцима, да су огромна закашњења. Тако касне радови на Коридору 11, на Коридору 10, на обилазници око Београда, на путном правцу од Крагујевца до Лапова.

 Рецимо, овај део пута од Лајковца до Уба на Коридору 11 је дуг 12,5 километара, а гради се четири године. То сте и ви констатовали. То значи да се сваке године изграде по три километра. Ако бисмо хтели да направимо пут од Београда до границе са Црном Гором, према Јадрану, ако би ту требало изградити пут пуног профила у дужини од 300 километара, ако би се градило овим темпом од три километра годишње, онда бисмо тај ауто-пут завршили за 900 година!

 Надам се да тако неће бити и да ће уз изградњу путева бити грађено и све оно што чини инфраструктуру. Дакле, ми смо 2007. године изградили тунел у Овчар Бањи, на Ибарској магистрали. То је био први тунел који је изграђен у Србији после пуних седамнаест година! Не знам да ли смо после 2007. године изградили још неки нови тунел.

 Обилазница око Београда гради се пуне двадесет четири године. То значи, један километар се гради годишње. И, питање је када ће та обилазница бити завршена. Много пута смо чули обећања да ће бити завршена, то је стално најављивано, стално је пролонгирано, тврдило се да ће бити готова и пре рока, али не само да није у обећаним роковима, него ни у оним помереним и многим другим роковима.

 Од 2008. године до сада у Србији је изграђено око двеста километра путева. Од тога је само педесет километара ауто-пута. Када се то подели са бројем година оног министра који је у то време, пуних шест година, био на челу ресорног министарства, испадне да се годишње градило мање од десет километара ауто-пута.

 Да иронија буде већа, недостатак новца није био основни разлог што Србија данас нема завршени ауто-пут на, рецимо, Коридору 10. Предузећима „Железнице Србије“, „Коридори Србије“, „Путеви Србије“ одобрена су средства, одобрени су кредити у вредности од преко 1,5 милијарди евра. Међутим, од тог износа је искоришћено око триста милиона. Због тих неповучених средстава која су нам од међународних финансијских институција одобрена, Србија мора да плаћа пенале. Само „Железнице Србије“ су због тога платиле неколико милиона евра. А да не помињем афере које су биле у претходном периоду, везане за хапшење власника „Нибенс групе“ Мила Ђурашковића или Боровице, који су били власници неколико путарских фирми које су сада у блокади. Од двадесет девет тих фирми, петнаест је у блокади.

 Надам се, пошто је друмски саобраћај доминантан облик транспорта у Србији (јер се 80% робе и 74% путника на овај начин превози), да ће доћи на ред, сигуран сам да ћете се посветити и томе, да се развијају и други облици транспорта, пре свега речни, који је најјефтинији, да се искористе пловни путеви. Али не овим каналом који, на срећу, неће бити грађен, један министар је причао о њему, од Солуна преко Македоније, преко клисура, него да се искористе постојећи речни правци.

 И, да се развијају и граде аеродроми. Имамо, практично, један једини аеродром у функцији, то је Аеродром „Никола Тесла“. Постоји и у Нишу. Жао ми је што тај нишки није мало више искоришћен. Не знам да ли слети један авион седмично. Колега из Ниша може да каже нешто више о искоришћености Аеродрома „Константин Велики“. Волео бих да он буде много више у функцији, не само сада преко лета када се отварају сезонске линије.

 Нама су потребни и други аеродроми. Мало излазим из оквира овога, али морам да истакнем да је неопходно наставити радове на оспособљавању аеродрома Лађевци код Краљева и Поникве код Ужица, да се и ти аеродроми оспособе за домаћи и међународни авио-саобраћај. То ће умногоме да допринесе и флуктуацији путника и економском повезивању.

 Овако, људи морају да дођу, страни инвеститори, најпре до Београда. Они ће брзо доћи до Београда, можда им треба два сата да дођу из најудаљенијих делова Европе, али после треба пет или шест сати да се возе до Прибоја да би видели фабрику аутомобила у том граду, да ли може да се тамо инвестира, да се зарађује. Или, до Новог Пазара, ако је неко заинтересован за повезивање са тим крајем, знамо колико времена треба да се људи превезу.

 Мени су на Златибору рекли – не вреди нам све ово што имамо од туристичких капацитета ради привлачења страних туриста и туриста из региона, ако не будемо имали добар пут, ту Ибарску магистралу, ако то не буде ауто-пут и ако не буде у близини неки аеродром који ће моћи да служи за прихват туриста.

 Да то може да се изведе, пример су земље из региона. Хрватска, која, рецимо, има двоструко мање становника од Србије, има четири милиона становника, има девет аеродрома: у Осијеку, Загребу, Сплиту, Дубровнику, Ријеци, Задру, на Брачу, Лошињу, у Пули. Румунија, такође суседна земља, земља која је некада била у економском и сваком другом погледу, и у погледу саобраћаја, далеко иза Србије, данас има седамнаест аеродрома. У непосредној близини Београда, на 160 километара, налази се аеродром у Темишвару; само педесет километара даље налази се аеродром у Араду; Букурешт, главни град, има два аеродрома; Крајова, Јаши и многи други градови. Да не говорим о Грчкој, која данас има четрдесет аеродрома. Она има тек мало више становника од Србије. Од тих четрдесет аеродрома, чак петнаест су међународни.

 Немогуће је развијати туризам на нашим планинама, у бањама и на језерима ако немамо добре путеве, квалитетне и брзе железнице, ако немамо аеродроме.

 Хрватска је добар пример. Хрватска је готово изградила мрежу ауто-путева, повезала је исток и запад, север и југ државе. Постоји кроз Славонију ауто-пут, постоји ауто-пут од Загреба до Истре. Знате ли шта значи када из метрополе стигнете за свега сат и по времена на море? За толико времена сте у Ријеци, Опатији. Хрватска је изградила тзв. „Далматина“ ауто-пут, који је повезао Загреб са Сплитом. Тај пут се продужава сада, гради се ка Дубровнику, и то, чини ми се логичним решењем, гради се са обе стране, повезују се и спајају. Истовремено, нико није оштећен зато што живи даље од главног града. Шта је Хрватска тиме добила? Много више туриста; много више инвеститора; повећана је цена некретнина у свим приморским местима; више се од Загреба не путује осам сати, него свега три сата до морске обале. Све су то бенефити које доноси изградња квалитетних путева.

 Сигуран сам да ће ова средства која сада добијамо бити искоришћена на прави начин и за добробит свих грађана, а ваш рад на почетку мандата ми се чини гаранцијом за то. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Само неколико коментара. Када сте говорили о пројектима и о томе да касне, морам да кажем да готово сви пројекти, нажалост, касне, изузев једног. Један пројекат не касни, то је мост Земун–Борча. Све друго касни. То није добро. Није добро за економију и саобраћај. Није добро ни за ове пенале које је, нажалост, Србија уназад плаћала.

 Министарство је именовало менторе из Министарства, људе запослене у Министарству, сваки понаособ је задужен за одређену инвестицију. Покушавамо сваки дан не само да разговарамо са извођачима и надзором, него да видимо где су проблеми (на пример, имамо проблем код Жежељевог моста итд.) и да реално видимо шта можемо да убрзамо. Уб–Лајковац сте поменули – да, четири године, дванаест и по километара; озбиљан проблем. Према томе, једног тренутка ствари морају да се прекину, па чак и по цену тога да неко можда не може да заврши своје послове. Ако не може, наћи ће се ко може.

 У сваком случају, преузели смо ствари. Искрено се надам да ћемо ове године имати, не само по питању овог пројекта рехабилитације путева, 210 километара рехабилитованих путева, него ћемо, по ономе што смо до сада могли да видимо, имати педесет километара нових путева. Искрено се надам да ћу на крају године моћи да станем овде и кажем да смо то урадили. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има овлашћени представник Нове Србије, Драган Јовановић.

 ДРАГАН ЈОВАНОВИЋ: Уважена госпођо министре, даме и господо народни посланици, на самом почетку, увек када као народни посланик треба да гласам за нова задужења, гласам за то нерадо и врло тешко. Међутим, сви смо свесни да ми без задуживања не можемо поправити нашу путну инфраструктуру. Због тога ће посланички клуб НС у дану за гласање подржати овај предлог закона.

 Од колега смо чули да су услови такви и такви. Не бих их помињао. Госпођо министре, упитао бих вас, овде је колега који је говорио пре мене, из Српског покрета обнове, рекао да ће извођачи радова бити домаће фирме, а поменуо је ЈП „Путеви Србије“. Мени је из овог текста који смо добили јасно да ће „Путеви Србије“ вршити процедуру јавних набавки за све ове деонице, а никако да ће аутоматски бити извођачи радова. Волео бих да то касније прокоментаришете, читаву ову причу.

 Затим, нешто што ме посебно интересује, то је још једно питање које су моји претходници поменули, а то је да ми прецизно, госпођо министре, кажете колико је до данас неискоришћено новца из међународних кредита, везано за државне путеве, не рачунајући ауто-путеве, односно коридоре? Због нас и због средина из којих долазимо, било би врло битно да се то прецизира.

 Затим, један податак који сам видео у образложењу, госпођо министре, који ме интересује, да просто мало добијемо појашњење од вас, а и због гледалаца који гледају овај пренос... Овде седи велики број посланика који су критиковали нашег председника Велимира Илића. Овде сте сада дали податак да је нпр. 2006. године, када је он био министар за путеве, у одржавање путева улагано 360.000.000 евра. У 2011. години то је нпр. износило 168.000.000 евра, што значи да је драстичан пад. Наравно, неко ће рећи да је 2010. године министар Млађан Динкић избацио из буџета „Путева Србије“ акцизе, ви сте то малопре и споменули, и ја се са тим слажем, али се надам и уздам се у ваш политички ауторитет да ћете успети да у наредном ребалансу буџета вратите паре у буџет од акциза, али у буџет „Путева Србије“, јер ми без тог новца не можемо никако одржавати путну мрежу на задовољавајућем нивоу. Ми можемо на овакав начин, ја то тако називам, повремено гасити пожар. То је нешто што је, на крају крајева, разумно и добро, јер немамо избора у овом тренутку. Али, да бисмо квалитетно одржавали путеве... Без реалних извора финансирања путне мреже у Србији, нама ће путеви бити овакви, а сви долазимо из различитих средина и свесни смо да су они незадовољавајући.

 Поменуо бих да ми конкретно имамо државне путеве (односно, како се називају – регионални путеви) од шездесет и неке године, као што је један пут између Тополе и Раче, односно, већином је на територији општине Рача, између села Сараново и Доња Трнава, који је земљани пут, а државни је пут од 1965. или 1966. године прошлог века, никада чак ни пун макадам није добио. То је војска радила. Он је у категоризацији државног пута другог реда и такав је какав је.

 Оно што ме такође интересује, уважена госпођо министре, јесте да ми само још неке ствари појасните, везано нпр. за овај најмањи кредит, од Европске банке за обнову и развој, од 73.800.000 евра. Ако погледате на страни 40 табелу коју сте нам дали, са трошковником кредита, ако могу тако да га назовем, улази у очи један детаљ, а тиче се консултантских услуга, обука и инкременталних оперативних трошкова. То је, верујте, скоро пет милиона евра. Волео бих да моје колеге и ја просто од вас чујемо објашњење шта је то што је пет милиона евра, само у једном кредиту, који је иначе најмањи.

 Затим, у самом појашњењу, а нешто сте око тога дотакли и на почетку вашег излагања, рекли сте да је потребно да се рехабилитује око 5.000 километара државних путева у Србији, са чиме се апсолутно слажем. Такође, у образложењу смо добили да је генерални мастер-план транспорта у Србији предвидео да се у рехабилитацију и одржавање државних путева у Србији у периоду од 2009. до 2027. године уложи између 4,6 и пет милијарди евра. Волео бих, уважени министре, да чујемо – данас је 2014. година, што значи да смо већ добрим делом загазили у реализацију овог генералног мастер-плана – колико је средстава до сада уложено у рехабилитацију државних путева?

 Ми смо овде добили списак деоница. Поменули сте да су у питању 54 деонице које ће се финансирати из ова три кредита. Могу да се сложим да постоји регионална заступљеност, и то је потпуно у реду. Пошто су услови самог кредита договарани пре него што сте ви постали министар саобраћаја, односно инфраструктуре, али вероватно су саме деонице одређиване од стране Јавног предузећа „Путеви Србије“, волео бих да чујем од вас колико су оне подложне променама. Пошто у текстуалном делу имамо појашњење да су поједине деонице пута које су дате међународним кредиторима подложне променама, волео бих да чујем од вас који су критеријуми да би се поједине деонице промениле и ко је тај ко ће на крају дати коначан текст самих деоница за стране кредиторе?

 Због грађана који нас гледају, треба да кажемо да је рок за завршетак ове 54 деонице 2018. година и да ће након завршетка рехабилитације ових деоница Србија имати знатно бољу путну мрежу, како на ауто-путевима, тако и на магистралним државним путевима првог реда и регионалним путевима, односно путевима другог реда.

 Уважена госпођо министре, огроман посао је испред вас. Треба одрадити све ово у ситуацији када је нама, пре свега, путна привреда у врло тешкој ситуацији. На самом почетку свог излагања поменуо сам „Путеве Србије“, али овде су моје колеге поменуле и приватизацију фирми из области путне привреде. Овде се поставља питање, и волели бисмо од вас да чујемо конкретне одговоре, колико ће уопште данас наших путарских фирми моћи да уђе са банкарским гаранцијама да би учествовале на тендеру који ће расписати „Путеви Србије“ конкретно за ове деонице, да би овај новац, који ће отплаћивати сви грађани Републике Србије, преко ових фирми и остао у Србији, да нам се не би десило као што се дешавало раније на неким лотовима, тим деоницама пута, да су гро извођача радова биле стране фирме, које су онда домаће фирме узимале само као подизвођаче; оне су „скидале кајмак“, а домаћим фирмама су остављале само мрвице. Ово су нека конкретна питања која сам изнео.

 Пошто сте ви испред Владе Србије, као ресорни министар, одређени за некога ко ће координирати санацију штете настале услед ових несрећних поплава које су задесиле Републику Србију, упитао бих вас нешто. Долазим из општине Топола. Ми, нажалост, имамо такође доста урушених инфраструктурних објеката. Нарочито бих издвојио мост на реци Јасеници, на путу између Тополе и Страгара. То је појединачно, бар како сам обавештен од стране „Путева Србије“, у целој Србији појединачно једна од највећих штета на инфраструктурном објекту. Замолио бих вас, због око 4.000 људи који су због тог моста одсечени од Тополе, да се радови на том путном правцу и мосту убрзају како бисмо бар наредне школске године, а то је од 1. септембра, могли да користимо у комуникацији и тај мост.

 Захвалио бих вам се. Надам се да ћете вашом енергијом пре свега успети да се већ у наредном ребалансу буџета (који ће, надам се, врло брзо бити испред народних посланика) изборите за то да се новац од акциза, а то је кључно, врати у буџет „Путева Србије“, да ви као ресорни министар, наравно, то можете да испратите, да се он правилно искористи.

 Волео бих да чујем од вас и о питању надзора. Сада када помињем „Путеве Србије“ и да ће преко њих ићи јавне набавке за извођаче радова, врло је важно да нам кажете да ли ће „Путеви Србије“, или на који начин ће тачно бити одређени надзорни органи, јер ће умногоме од тога зависити и квалитет извођења радова. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Захваљујем на свим овим питањима. Кренућу од овог краја, од надзора и, наравно, консултантских услуга које плаћа Светска банка. Везана су, пре свега, за процес пројектовања. Али, извођачи радова и надзор ће бити бирани јавним позивом, у року од 21 дана. Када говоримо о извођачима, гледаће се да се позове најмање пет извођача са географског терена, са оног дела где се у ствари изводе путеви. То је правило банке, нисмо то ми измислили. Мислим да је то добро. Наравно, и надзор мора бити кроз јавни позив.

 Када сам преузела дужност у Министарству, било је доста пројеката који нису имали надзор или су имали надзор где није био уопште спроведен јавни позив. На пример, код Уба–Лајковца ми смо сада дали јавни позив да се именује надзор.

 Можда нећу редом одговарати на ваша питања, али одговорићу на све.

 Питали сте за кредите који нису искоришћени. Рећи ћу вам да је код „Путева Србије“ тај износ око тридесет милиона евра, с тим што смо већ у разговору са Европском банком за обнову и развој да тај новац искористимо за још један део који је потребан, а то је обилазница... Да не говорим сада тачно о детаљима и деоницама, али, сасвим сигурно, тај новац ћемо искористити.

 Код „Коридора Србије“ искоришћено је триста милиона евра, а имамо кредит од 1,2 милијарде. Свакако постоје одређена кашњења. Као што сам малочас рекла, готово да нема пројекта у Србији који не бележи кашњење.

 Да будемо потпуно искрени, било је и лоших пројеката, било је можда не увек доброг надзора, фирме су одлазиле у стечај итд. Много је ствари и фактора било због чега имамо кашњења. Негде су она делом оправдана, у већини случајева нису, али шта је ту је, сада је то тако и сада гледамо како из тога да изађемо, а да држава не трпи због тога. Пре свега, да не трпи путна инфраструктура, која нам је неопходна да бисмо функционисали.

 Питали сте за контролу. Шта је специфичност ова три зајма? Специфичност је та да ће сваке године да се врши контрола – шта је урађено, на којим деоницама и да ли је то тог квалитета који је уговорен. Такве врсте зајмова до сада нисмо имали, када говоримо о путној инфраструктури.

 Такође, питали сте да ли ове деонице могу да се мењају. Да, могуће је да се промене када видимо да је приоритет још нека деоница где је, не дај боже, можда било више погинулих, саобраћајних несрећа итд., па је то условило да можда ту деоницу сада ставимо а не неку другу. Дакле, свакако могу ствари да се промене, уз једно јасно и велико образложење зашто то радимо.

 Што се тиче поплава, штете на путевима Србије које су процењене, говорим о путевима првог и другог реда, износе око четрдесет милиона евра, на локалним путевима двадесет.

 Та штета на мосту коју сте споменули јесте једна од највећих штета. Договор је, између осталог, и динамички план који имамо, да до 1. октобра све буде решено. Школска година мора почети 1. септембра. Према томе, искрено се надам да ће се то завршити. Као и оно што сада радимо на путевима, везано за малине. Значи, то је приоритет, без обзира на све друго. Тако ћемо исто, везано за школску годину, покушати да урадимо све да школска година почне неометано и да ту не буде проблема.

 Ако сам нешто прескочила, опростите.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик др Муамер Бачевац. Изволите.

 МУАМЕР БАЧЕВАЦ: Уважени посланици, уважена министарко, све ово што смо до сада чули заиста радује, поготово ваше објашњење да ће јавним позивом највероватније бити ангажоване наше фирме и да ће и то покренути нашу индустрију. Знамо да се у Србији 87% транспорта врши друмским путем, а 80% укупног транспорта се врши друмским путем.

 Сва ова три зајма су изузетно повољна и могу рећи да ће се на прави начин употребити.

 Нас у крају одакле ја долазим, а то је Нови Пазар, посебно радује што сте ви преузели ову одговорност, јер ми широко отворених очију гледамо да ли ће моћи да се реши рак-рана и проблем нашег краја, а то је слаба повезаност Санџака с осталим деловима Србије, слаба повезаност и слаба путна мрежа у регији одакле ја долазим, која заиста кочи развој овог краја.

 Све што су рекли претходници заиста је нешто што знамо, сви знамо колики је значај квалитетних путева. Имамо смањен број смртних случајева у односу на претходне године. Међутим, путеви су у крају одакле ја долазим изузетно опасни. У Новом Пазару и крају одакле ја долазим живи велики број људи који се баве ауто-превозом, који возе у Црну Гору и остале делове Србије и региона, практично врше транспорт робе. Бојим се, ако се нешто не учини на побољшању инфраструктуре у тој регији, да ће ти људи заиста бити додатно угрожени, и смањиће се развој.

 Нови Пазар је са Србијом везан једино Ибарском магистралом. Оно што могу овде похвално да кажем, видео сам у овом прегледу да сте ви планирали обнову неколико праваца, а све су то правци по Ибарској магистрали. Видим овде: Нови Пазар – Рибариће, Рашка – Нови Пазар. Изузетно ме радује што ће бити обновљено 37 км пута Ивањица–Сјеница (то је заиста руиниран пут), као и пут Пријепоље–Сјеница, регија преко Аљиновића. Међутим, уважена моја министарко, пут од Новог Пазара до Сјенице, пут од Новог Пазара до Тутина је у заиста страшном стању и ми морамо на сваки начин покушати да то урадимо. Постављам вам питање, да ли је ово коначна верзија, ово што смо добили, или ће се то још мењати? Јер, ви знате да смо ми у прошлости имали три пута започињање рехабилитације тог пута од Новог Пазара до Сјенице. Најгора је деоница од Новог Пазара до Бијелих Вода, то је практично изузетно „серпентинаста“ зона и изузетно несигурна зона.

 За нас је изузетно битно везивање Новог Пазара са Сјеницом, као и овај пут који сте ви најавили, Пријепоље–Сјеница.

 Имамо ми у Новом Пазару још много проблема. Ви знате да имамо заобилазницу која је отварана неколико пута; урађено је неколико километара. Ми смо извршили експропријацију око три километра и све је спремно да се та заобилазница одради.

 Још једна заобилазница, око манастира Сопоћани, где смо ми хтели да изађемо у сусрет људима који тамо живе и бивствују, да се практично избегне бука и проходност кроз ту регију, а то је изузетно битна регија за целу државу, културолошки, историјски и на сваки начин.

 Желим да кажем да ћемо ми у дану за гласање подржати ове зајмове, јер они дубоко залазе у могућност развоја наше земље, али вас посебно молим да посебну пажњу обратите на овај крај где су путеви заиста руинирани. Ми желимо да се боље увежемо са Србијом. Ви знате да је Нови Пазар универзитетски центар, да пуно људи долази и гравитира. Из Новог Пазара сваки дан крећу конвоји ка Србији и у другим правцима.

 Молим вас да, ако је икако могуће, пут ка Тутину и Сјеници ревитализујемо и омогућимо да Пештер, која је друга житница и која може да буде друга житница ове државе, приближимо другим деловима Србије. Сада се опредељујемо, и ова влада иде правим путем, опредељује се за пољопривреду, сточарство. Ми морамо на сваки начин направити да ти људи могу да буду боље увезани. Једина ствар коју људи из мог краја траже јесте боља инфраструктура да бисмо покренули привреду. Ви знате, у мом крају живе вредни и способни људи, баве се и малом привредом, микропредузећима – за било који бољи развој нама је неопходна боља инфраструктура.

 Ми се радујемо што сте ви министар, што сте се прихватили овог посла, јер смо видели да сте заиста енергични, да знате да радите посао на прави начин. Због тога желим да додатно обратите пажњу на овај крај и на могућност развоја овог краја, као и целе Србије. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има професор доктор Зорана Михајловић, потпредседник Владе. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам лепо. Потпуно сте у праву, ми се заиста трудимо да у свим крајевима Србије, а нарочито у овом крају Србије, учинимо шта год је могуће. Ви знате да сам и као министар енергетике у претходном периоду то чинила.

 Када погледамо овај план рехабилитације путева за ова три зајма, ево, ми смо сада гледали, 199 километара је опредељено за тај крај. Да сада не читам као што сам претходно читала све те деонице. Наравно да то никада није довољно и да би вероватно требало још, али се искрено надам, такав нам је план, да након овог плана рехабилитације направимо, између осталог, следеће приоритете и да, како се ствари померају из године у годину, а у том смислу имамо нове приоритете, завршимо све оно што нисмо завршили. То је оно што за сада могу да кажем. И, хвала вам на коментару.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има народни посланик Горан Ћирић. Изволите.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Поштована госпођо министарка, поштовани председавајући, поштоване колегинице и колеге, данас су пред нама предлози три закона о потврђивању споразума о зајму (Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја) између Републике Србије и Европске инвестиционе банке (за сто милиона евра), Европске банке за реконструкцију и развој и Међународне банке за обнову и развој.

 Добра страна ових закона и ове расправе је то што имамо јасно дефинисане циљеве за ове зајмове: по сто милиона евра од европских банака и сто милиона долара од међународне банке. Значи, безмало око триста милиона евра за одржавање путева. Ово питање није само питање техничко-технолошко, како изгледају ови закони које, мислим без потребе, на овакав начин усвајамо у Скупштини, по хитном поступку. Мислим да је било важно да ове законе, али и остале који су на овом ванредном заседању разматрамо на један студиознији, озбиљнији и одговорнији начин.

 Сада када смо овде желим да кажем још једном, изражавам задовољство што знамо за шта се задужујемо, али, нажалост, у протекле две године јавни дуг Србије са петнаест милијарди евра расте на двадесет једну милијарду, и око шест милијарди већи јавни дуг у Србији нисмо видели у инфраструктурним пројектима, и због тога изражавам своје задовољство. Јасно је да и Фискални савет ових дана указује на овај проблем, а то је раст учешћа јавног дуга у бруто друштвеном производу у Србији од 65%, са њиховим проценама да ће то износити око 70% на крају ове године.

 И ови закони практично указују на велики број проблема. Мислим да је ово врло озбиљно државно питање, не само питање начина на који ће се утврдити приоритети, јер свако од нас посланика ће се свакако залагати за инфраструктурне пројекте у свом граду и регији.

 Мислим да је врло важно на основу којих критеријума усвајамо реализацију ових триста милиона евра. Видели смо у образложењима сва три закона практично исте ставове, јер се на исти начин образлажу, али смо видели и то да од 2005. до 2011. године од неких, у просеку, 360.000.000 евра одвојених за одржавање путева у Србији, тај износ 2011. године долази до нивоа од 168.000.000 евра, или око 290.000.000 евра у просеку потрошених за одржавање путева. Грађани Србије тада нису били најзадовољнији тим нивоом одржавања, увек је потребно више, много више, а знамо да за ову годину имамо испланираних око 90.000.000 евра, бар се тако најављивало у пројекцији буџета за 2014. годину, уз ставове многих стручних институција, које су то показале више пута у јавним наступима, да недостаје око 124.000.000 евра. Да ли се ви слажете са тим, ја то не знам, али неке процене показују да је потребно минимално око 220.000.000 евра да би се одржао ниво квалитета путева у Републици Србији.

 Ми се сада задужујемо на дужи рок, са пристојним условима, код ових важнијих институција, у нивоу од 300.000.000 евра, што би требало да значи да је то неки просечни ниво одржавања путева, дакле, потребних средстава за једну годину.

 То отвара следеће питање, и нашу бригу о стању у буџету Републике Србије. Мислим да је урађено много корака који отварају то питање на један озбиљан начин. Ту су и неке моје колеге, садашњи председници општина или градоначелници и бивши председници општина, који памте неке одлуке ове владе, а то је да је део прихода локалних самоуправа, њима припадајућих прихода, са смањењем пореза од 12% на 10% и преливањем тих средстава у Фонд ПИО, смањен за град Ниш (изворних прихода) за 850.000.000 динара, а да се за узврат није направила компензација, уз узимање нових одговорности за одржавање локалних или регионалних путева, када се смањио ниво потребног буџета „Путева Србије“ за одржавање државних путева и пребацила одговорност на локалне самоуправе. Дакле, минус пет милијарди на државном нивоу, а минус и у буџетима локалних самоуправа – наравно да ће то довести до једног озбиљног, забрињавајућег стања у одржавању инфраструктуре у читавој Србији. Сада то треба надокнадити. То није једноставно, нити лако.

 Треба размишљати на студиозан начин шта су приоритети, посебно са једним кључним питањем, пре свега за министра финансија (који није овде, а најављен је као неко ко ће присуствовати, уз ваше присуство, потребно и неопходно), а то је – шта су планови са локалним самоуправама? Мислим да је то важно питање, јер говоримо не само о одржавању пет хиљада километара државних путева, него уопште о безбедности у саобраћају.

 То није само питање безбедности на ауто-путевима или регионалним путевима, него и на локалним путевима, што сви као возачи видимо на улицама у нашим градовима, али и аспект безбедности који овде до сада није поменут, а то је велики број ризичних тачака, необезбеђених железничких прелаза, пружних прелаза. Статистика каже да их у Србији има око 2.400, а да је само мање од 500 њих потпуно обезбеђено. Дакле, то су неке тачке које свакако треба третирати и у овом размишљању, јер мислим да то односи многе животе у Србији. Сигурно многи људи из градова то јасно препознају.

 Колега је поменуо Ниш и на неки начин позвао људе који су учествовали у пројекту изградње тада важног инфраструктурног објекта какав је аеродром у Нишу... То помињем због тога што то јесте једна од могућности за подстицање кластер-пројеката, а сада додирујемо и важност ових закона у вези са подстицајем локалног и регионалног развоја и уопште односа Владе Републике Србије према децентрализацији и јачању локалних самоуправа и регионалних пројеката који могу да подстакну, на такав начин, развој читавих делова Србије.

 Пошто сам из Ниша (наравно, размишљам о читавој јужној Србији), мислим да је у утврђивању приоритета и начина реализације ових пара, око триста милиона евра, врло важно размишљати о томе на који начин ће се најефикасније подстицати ниво развоја, али и одржавања, и демографска одговорност за читаву Србију, наравно и безбедносна одговорност.

 Помињање важних пројеката, као што је Стара планина и развој туризма на Старој планини... Треба размишљати о путном правцу између Пирота и Бабиног зуба (знамо у каквом је стању пут између Књажевца и тог зимског центра); наравно, и од нишког аеродрома до Копаоника и према Куршумлији. Потребно је инвестирати у те путне правце да бисмо могли да очекујемо прави развој тог дела Србије и смањење одлива становништва. Чули смо да се Београд пуни; у једном тренутку ћемо остати празне Србије, са пуним Београдом, и са још већим проблемом у инфраструктурном смислу. Један од предуслова је, свакако, одржавање путне мреже и утврђивање кључних приоритета. Наравно да су кластер-пројекти и Власинско језеро и могућност да се подстакне развој тог дела Србије и заштита тог становништва које ће размишљати о останку и опстанку на тим просторима.

 Један од предлога за могуће размишљање и вама, госпођо министарка, јесте (то су искуства неких земаља) да се отвори дијалог са највећим осигуравајућим кућама, јер знамо да је годишња штета од удеса у Србији процењена на између петсто милиона евра и милијарду евра. Ако говоримо о логици одржавања, дакле, то је трогодишње потребно одржавање, са високо дигнутом лествицом од триста милиона евра.

 Мислим да је добар интерес, пре свега, државе, из одговорности према грађанима, али и тих осигуравајућих кућа које имају сопствене трошкове у том делу, да раде заједно са државом на превентиви, јер многа искуства неких озбиљних земаља, добро организованих, јесу да осигуравајуће куће инвестирају у осветљавање ауто-путева, уз могућност да решавају управо оне кључне, најкритичније тачке на којима се понављају стално удеси и где губимо десетине људских живота, што је најтрагичније. Наравно, ту треба тражити мотивацију осигуравајућих кућа да, још једном кажем, у партнерству са државом учествују у пројектима решавања тих кључних тачака.

 Не говорим само – то јесте најважније – о људским животима, него и о потенцијалним ризицима какве доноси транспорт опасних материја железничким правцима који пролазе кроз наше градове. Знамо да је врло актуелна тема измештања теретног транспорта, пружног, из града Ниша. Важно је задржати путнички саобраћај, али мислим да је најважније обезбедити сигурност свих грађана, јер то носи огромне ризике. Уверен сам да то потпада управо под ове законе, не само рехабилитација и крпљење рупа. А мислим да већина нас прво помисли на то. Мислим да је важно санирати необезбеђене пружне прелазе и обезбедити сигуран транспорт опасних материја, које често иду кроз наше градове и језгра, где сносимо велике ризике и свако од нас ће сносити велику одговорност уколико се, не дај боже, нешто лоше деси због таквих услова.

 Једно од мојих питања на крају овог излагања јесте – на који начин су се утврдили... Ви сте делом рекли какви су критеријуми били у утврђивању тих приоритета. Ја сам дао неке предлоге о начину размишљања, пре свега у развојном смислу, због демографије, због безбедности одређених делова Србије. Мислим да је то важно рећи свима нама и, наравно, читавој јавности Србије. Мислим да је то био један од важних разлога да се упознамо са комплетним предлогом решења и ових закона.

 Још једном истичем задовољство што сада знамо за шта се задужујемо. Србија ће враћати тај новац и свакако је то дуг који ће следеће генерације враћати, пошто имамо грејс-период од четири године и рок на неких петнаест година, а то је ниво средстава који ће се практично потрошити у овој години за санирање заиста лоших потеза који су довели до тога. Још једном помињем смањење капацитета локалних самоуправа да одговорно и са довољно средстава санирају стање на локалним и регионалним путевима. Јер, имали смо и тај случај да су многе локалне самоуправе добиле усмено обећање о нивоу средстава која могу да реализују у одржавању локалних и регионалних путева, да су спровели јавне позиве, јавне тендере (вероватно има у овој сали сведока и са једне, друге, треће, пете политичке стране), а да онда нису подржани тим износом средстава и после реализованих тендера нису успели да доведу до санирања и поправљања услова на путној мрежи Србије.

 Дакле, то сада нас доводи у ситуацију да се задужујемо за следећих петнаест година, санирамо са тим потребним годишњим нивоом средстава од триста милиона, а онда ћемо се питати шта следеће године, јер мислим да ово отвара управо то кључно питање стабилног финансирања, одрживог финансирања и одржавања путне мреже у Републици Србији. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има проф. др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала лепо. Потпуно се слажем да је финансирање одржавања путне мреже један од наших најважнијих задатака, како ћемо да финансирамо одржавање будући да јесте дошло до смањења. До смањења је дошло зато што смо имали један модел финансирања и одржавања, који је укинут 2011. године. Дакле, не узима се више од акциза. Када погледамо земље око нас, оне управо то раде из акциза. Ми ћемо у наредном периоду морати да нађемо (када кажем наредни период, мислим у току ове године, не мислим у годинама испред нас) један стабилан начин финансирања и одржавања путева. Ту сте потпуно у праву.

 С друге стране, локалне самоуправе... Показало се сада, из овога што ја могу да видим, чак и када бих говорила о теми министарства које сам претходно водила – боља координација мора да постоји између локалних самоуправа и државе. Рецимо, 30% од наплате саобраћајних прекршаја слива се у буџет локалне самоуправе и треба да буде намењено за одржавање путева. Не кажем да је то довољно, далеко од тога, јер да је било довољно, не бисмо многе од тих путева поново пребацили на ниво Јавног предузећа „Путеви Србије“ да ради одржавање јер локалне самоуправе просто финансијски нису у могућности да то раде. Дакле, покренули смо тај процес, да видимо на који начин да обезбедимо колико је то могуће стабилније финансирање одржавања. Има ту доста ограничења. Изаћи ћемо, заједно са локалним самоуправама на томе радимо, са тим предлогом пред Владу Србије, а може да се деси, у зависности од тога како то будемо радили, и пред парламент.

 Али, да се вратим на рехабилитацију и на критеријуме које сте поменули. Овај пројекат се ради две године. Две године се заједно са представницима Светске банке, EBRD и ЕIB ради на утврђивању, прво, критеријума, а потом избора деоница које ће се рехабилитовати. Стање путева, затим безбедност, пре свега стање безбедности на тој путној мрежи, на одређеној деоници, затим економска исплативост када то урадимо, били су кључни критеријуми. Рекла сам да то није коначно, зато што након годину дана, када се заврши ова година и када будемо видели тих 210 километара, шта смо урадили и шта треба да урадимо, где су били проблеми, да ли се нешто друго појавило, ми ћемо, сходно томе, неке од деоница свакако променити.

 Још једна важна ствар коју бих желела да напоменем – биће формиран и надзорни одбор који ће пратити како тече рехабилитација. Унутар њега ће бити и људи из локалне самоуправе, у зависности од дела где се врши рехабилитација и, наравно, од тима за имплементацију и свих ових људи који ће радити на овом послу.

 Мислим да су врло значајне црне тачке које сте поменули. Ми, између осталог, сутра држимо састанак Тела за координацију безбедности саобраћаја; прва тачка дневног реда јесу црне тачке, и у путној мрежи и у железничкој.

 Поред тога, помињали сте прелазе. Морам да признам да мени није јасно. Ми имамо инспекцију Министарства и инспекције локалних самоуправа; када сам затражила да видим колико је решења издато у претходних неколико година због тога што путни правци немају безбедне прелазе, морам да вам кажем да се тај број мерио отприлике на десет прстију. Мислим да није проблем ни у закону, ни у правилима, ни у свему што напишемо. Углавном проблем буде у ономе шта заиста реализујемо у пракси, да ли ми то заиста применимо у пракси.

 Ту се ствари мењају. Од црних тачака, којих заиста има много, ми смо дефинисали оне које су… Крећемо, први, други, трећи приоритет, па ћемо у том смислу и да радимо, колико можемо у једној години, колико у другој итд. Мислим да то можемо да урадимо из средстава заједно са Јавним предузећем „Путеви Србије“. Са њима смо већ разговарали о томе и то је други део онога што тренутно радимо.

 Трудила сам се да покушам да вам одговорим на већину ваших питања. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се госпођи Михајловић. Реч има народни посланик др Јанко Веселиновић. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала. Поштовани председавајући, уважена министарко, даме и господо народни посланици, пред нама су данас три уговора, могли бисмо их назвати уговори о кредиту, о зајму, којима се Република Србија задужује за нових 273.000.000 милиона евра. Кредитори су Европска инвестициона банка, Међународна банка за обнову и развој и Европска банка за обнову и развој.

 Ово је ратификација ових уговора, односно споразума. Прво и основно питање за министарку, пошто министра финансија овде нема данас, због чега ови уговори нису ратификовани у року? Наиме, 25. маја је истекао рок за ратификацију ових уговора. Питање моје за вас јесте – због чега Влада није упутила ове уговоре у Скупштину у року, него смо морали кредиторима слати писма да тражимо продужетак рока за ратификацију?

 Друго питање јесте, као и претходних дана, због чега, када се већ толико чекало дуго, ови уговори стижу пред нас у хитном поступку? Дакле, имали смо мање од 24 часа да погледамо и анализирамо ове уговоре.

 Оно што јесте чињеница, министри у Влади Републике Србије овде се појављују углавном када су у питању кредити; дакле, и министар Крстић, па, ево, сада министарка, односно потпредседница Михајловић је овде да би тражила од Народне скупштине ратификацију уговора о задуживању. Нећу да грешим душу, био је ту министар финансија и по неким другим питањима, али пре свега када је требало, и у претходном и у овом мандату, да оптерети буџет грађана Србије, односно да опорезује професоре, лекаре, раднике уметности итд.

 Ништа од најављених реформи нема, нити један реформски закон није ушао у Скупштину, већ се вртимо укруг. Опет су на дневном реду задужења и повећања, укупно повећање задужења Републике Србије, које никада није било веће. Овај општи контекст у коме ће Народна скупштина Републике Србије ратификовати ове кредите, уговоре о кредиту, не може се избећи. Дакле, општа задуженост земље, из месеца у месец нови кредити, из месеца у месец мања кредитна способност земље да узима кредите, због кредитног рејтинга и, наравно, да их враћа. Без обзира на грејс-период, ови ће кредити једног дана доћи на наплату и неко ће морати да их врати.

 Ово је Влада која узима, задужује се, некада без конкретних пројеката који иду ка сређивању инфраструктуре, као што су кредити за покриће дефицита.

 Данас су на дневном реду уговори о задужењу за које бисмо могли рећи да имају смисла да није доведена у питање кредитна способност земље. Зашто имају смисла? Имају смисла зато што нико не може оспорити да је путна привреда у нашој земљи у веома лошем стању. Министарка је рекла да је преко 70% путне привреде у лошем стању, да путеви угрожавају безбедност, оштећују возила и угрожавају живот грађана, односно путника.

 Није спорно да нам је сигнализација веома лоша. Сигурно, неко је спомињао Албанију, да нигде у Европи нема горе сигнализације него што је у Србији. Ја бих рекао да ту у доброј мери и људски фактор утиче и да они који газдују путевима не обављају свој посао квалитетно. Нешто ћу касније о томе рећи.

 С друге стране, имали смо доказе за чињеницу да та сигнализација и обавештавање не функционише, зимус када смо имали онај колапс на ауто-путу Нови Сад – Суботица, односно Суботица – Нови Сад, када није функционисао систем по коме је требало да тегљачи, тешка возила буду искључена из саобраћаја, ако се знало да ће падати снег, или макар када је снег почео падати. Ту нешто не функционише, по свему судећи.

 Наравно, бројне несреће, о којима сте и сами говорили, са смртним последицама су посебан доказ да је потребно уложити у ово.

 Међутим, ови разлози увек имају, у случају ове владе, и своје „али“. Дакле, шта ће ови кредити представљати ако... Ми пре свега не знамо и желим да чујем од вас одговор да ли ми испуњавамо услове (5. или 6. члан, у зависности од уговора) за повлачење прве транше кредита? Ту има неколико услова које треба да испунимо да бисмо те транше повукли. Дакле, да ли ми испуњавамо све те позиције по тим траншама?

 С друге стране, да ли смо ми као земља спремни да када повучемо ту прву траншу, реализујемо тај кредит у договореном року? Да ли имамо спремљене пројекте? Да ли имамо поступак јавних набавки који обезбеђује ефикасност? Мислим да немамо, јер сте донели један веома лош закон који успорава поступак јавних набавки и омогућава некима од понуђача да одуговлаче поступак у недоглед.

 Наравно да је то спречило корупцију, могуће, али је спречило и да се реализују поступци јавних набавки. Бојим се да ту може бити проблема.

 Неко говори о домаћим извођачима. Ко каже да ће бити домаћи извођачи? Носилац посла, односно друга уговорна страна јесу „Путеви Србије“. Међутим, немају „Путеви Србије“ механизацију да обављају те послове. Они морају да ангажују неке извођаче за то.

 И да се ова два услова испуне, ко гарантује, министарко, да ће ова комунална инфраструктура, или мобилијар, преживети ову годину?

 Шта хоћу да вас питам? Знате да се сигнализација, мислим на светлећу сигнализацију, вертикалну и осталу, уништава. Ако сте пролазили, а вероватно јесте, путевима Србије, видели сте да неки знакови не постоје више, а били су ту; неки су напола исечени, нема ограде на путевима итд. Ко гарантује, да ли ми имамо правну државу која обезбеђује да тај мобилијар неће бити уништен у неком наредном периоду?

 Донели смо закон којим смо пооштрили казне за та кривична дела. Нисмо добили анализу ефеката тог закона. Ја бих рекао, по стању на терену, да се ништа није променило. Баш бих волео да знам колико је лица осуђено за кривична дела, да тако назовемо, уништавања комуналне инфраструктуре.

 Да ли је уопште кроз анализу примене ових споразума, односно реализације, неко говорио, односно писао ризике, пошто зајмодавац тражи да та опрема буде у функцији? Читао сам елементе уговора да та опрема мора бити у функцији. Дакле, да буде уграђена и да буде у функцији. Како ћете ви обезбедити да та опрема буде у функцији када немате сарадњу са другим министарствима, односно када правна држава не функционише, пре свега мислим на правосуђе? И сами сте малопре спомињали инспекцијске службе које у овој држави практично не постоје. То је посебан проблем. Оне су расцепкане по министарствима. Оне су неефикасне, никоме не одговарају. То и јесте проблем, о коме ћемо се сложити вероватно и ми из опозиције и ви из власти.

 Посланичка група Нова демократска странка – Борис Тадић, Заједно за Србију и Зелени неће кочити реализацију ових уговора, нити може са својим бројем посланика, али поставља озбиљно питање компетентности институције која треба да носи овај посао, а то су „Путеви Србије“, и менаџмента те компаније, да ли они могу да изведу тај посао.

 Знамо да се на челу те компаније налази господин Дробњак, који има неколико кривичних пријава, који је својим неодговорним понашањем неколико пута увредио и здрав разум грађана Србије говорећи, када су неки људи настрадали на ауто-путу код Новог Сада, да би слепац видео те камене преграде или забране у које су ти људи те ноћи ударили. Да ли сада томе човеку треба дати у руке да реализује кредит вредан близу триста милиона евра? Кредит, плус држава ће уложити са своје стране одређени проценат. Да ли треба човеку који је познат и по чињеници да су послови које је он водио каснили... Да ли су каснили послови на изградњи бешчанског моста, да ли су каснили неки други послови? Да ли је одржавање путева, путних праваца који су били у његовој надлежности било ефикасно, квалитетно? Чиме се он то препоручио да и даље обавља тај посао? Није важно, он је преживео две-три владе, не знам, ово му је четврта влада.

 Дакле, није уопште спорно ко га је поставио, спорно је да ли је тај човек показао да он може водити овај посао и да ли ви дајете том човеку и том предузећу на чијем челу је он да реализује један овако вредан и одговоран посао. Мислим да он нема за то никакве компетенције. Мислим да ће он и овај кредит користити онако како је до сада користио друге кредите, у смислу да ће послови бити успорени, да ће контрола и надзор бити лоши, да ће извођачи испадати из посла један по један и да ће се довести у питање реализација овог кредита. Ја озбиљно сумњам, на бази његових досадашњих компетенција.

 У том смислу јесте наша озбиљна ограда, ових неколико питања која сам поменуо: то је пре свега кредитна способност земље, то је, с друге стране, припремљеност за реализацију кредита и то је менаџмент који треба да спроведе ово.

 Госпођо министарко, свакако, ви као члан Владе, као потпредседник треба да одговарате не само за своје поступке, него и за поступке ваших директора који воде одређене послове. Ви свакако знате коме дајете средства на располагање. У сваком случају, ви треба добро да размислите да ли ћете на том месту задржати тог човека. Уколико то учините, ви практично ризик преузимате на себе.

 Уз ових неколико ограда, били бисмо веома задовољни уколико би ови кредити били реализовани наменски и уколико би се безбедност саобраћаја повећала. Искрено сумњамо, уз сва ова питања која се стављају на пут реализације овог посла, да ће бити тако. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ево неколико информација. Да кренем опет с краја, везано за ЈП „Путеви Србије“ итд. Одмах да знате, ови кредити који се узимају имају другачију врсту контроле. Далеко од тога да овако велики износ (уопште, било који износ, и да је милион евра, а да не говорим о триста) може да зависи, прво, од једног човека и да се тај човек зове директор „Путеви Србије“ или в. д. директора. Дакле, постоји надзорни одбор овог пројекта. Постоји стална контрола овог пројекта. Чак и ако то не желимо, ми то имамо од Светске банке и институција од којих узимамо кредит. У том надзорном одбору, поред Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, јесу и министарство полиције, државне управе, ту су локалне самоуправе и, пре свега, представници Светске банке, EIB, EBRD. Далеко од тога да то може да зависи… На крају крајева, не бих чак причала о томе да ли ће један директор „Путева Србије“ да нешто уради или неће. Жао ми је, он мора да спроведе кредит. Ако не буде могао да га спроведе, онда он неће моћи то да ради.

 Да се вратимо на јавне набавке које сте поменули, везано за ове кредите. Прво, везано за закон, уштеде које су учињене тим законом нису мале. Не бих рекла да је закон лош. Да ли из праксе треба нешто да се промени, па да он буде ефикаснији? Да, и то смо сви констатовали, поготово када говоримо о јавним предузећима, од „Србијагаса“ па надаље, која имају проблем са овим законом.

 Када говоримо о овом кредиту, дакле, постоји скраћени поступак, у року од 21 дана даје се јавни позив. Даје се јавни позив, посебан за извођача и посебан јавни позив за надзор.

 Када говорите о путним предузећима, да, радиће и путна предузећа. Трудићемо се. Имамо 25 путарских предузећа и десет хиљада запослених у њима. Не кажем да су сва сјајна, далеко од тога. Причала сам са већином њих, није добра ситуација. Сасвим сигурно, уз одређене гаранције, у односу на оно што они могу да ураде, они ће радити. Треба да буду ангажовани. У питању је рехабилитација.

 Када говорите о томе да ли предузећа касне или не касне, процес, односно посао инвеститора је преузело друго предузеће, формирано још у влади Демократске странке, то су „Коридори“. Дакле, „Путеви Србије“ раде одржавање путне мреже, то је њихов главни задатак, а инвестирање и изградњу раде „Коридори“.

 Мислим да сам довољно одговорила, али ако буде било потребно, додаћу.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Ђорђе Милићевић.

 ЂОРЂЕ МИЛИЋЕВИЋ: Поштована министарко, даме и господо народни посланици, пред нама су три законска предлога, рекао бих, од велике важности и значаја. Овде је реч о три законска предлога која јесу део једног изузетно важног и значајног пројекта, који се финансира средствима Републике Србије, Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој, Међународне банке, у укупном износу од око 390.000.000 евра, колико ми се чини.

 Ово о чему данас говоримо је прва фаза овог значајног пројекта, односно националног програма рехабилитације путне инфраструктуре која обухвата, како сте између осталог рекли у уводном излагању врло прецизно, око 1.100 километара, од укупно 5.000 километара путне државне инфраструктуре. То је нешто што је у овом пројекту дефинисано као приоритет у процесу рехабилитације.

 Пројекат о којем говоримо обухвата 54 деонице. Ја нећу говорити појединачно о деоницама, нећу вам сугерисати, али разумем потребе и одговорност колега посланика који долазе из различитих округа, региона, градова и општина. Оно што желим да кажем, када је реч о избору деоница, у име посланичког клуба, јесте да верујемо да су ово прави приоритети, који су одабрани на основу прецизно и јасно дефинисаних критеријума. Верујемо у оно што сте рекли, да основ за критеријуме јесу били економска оправданост и стање на путној инфраструктури, односно коловозима, деоницама о којима данас говоримо.

 Посланички клуб СПС у дану за гласање ће подржати ова три законска предлога, јер усвајањем ових законских предлога биће омогућено улагање у обнављање постојеће путне инфраструктуре, одржавање и побољшање безбедности, што је веома важно.

 Два су, по нашем мишљењу, по мишљењу посланичког клуба СПС, кључна циља која се желе постићи усвајањем ова три законска предлога: пре свега, квалитет путне мреже и сигурност путне мреже.

 Тачно је, и о томе је већ било речи током данашње расправе, да квалитет путне мреже није на завидном нивоу и да годинама уназад опада. Ви сте врло јасно у образложењу овог законског предлога изнели неке податке који јесу значајни и важни.

 С друге стране, тачно је и да износ средстава који се на годишњем нивоу издваја за одржавање путне инфраструктуре није, нажалост, довољан. Тачно је, нажалост, да и безбедност у саобраћају јесте велики узрок саобраћајних незгода. Мислим да сте истакли неке податке који су такође веома важни, попут тога да проценат асфалтиране мреже, када је реч о Србији, јесте најнижи у региону, 62%; Црна Гора има, рецимо, 64%. Такође, додао бих да, у односу на број становника, Србија има око два и по пута мању инфраструктуру у односу на државе ЕУ.

 Када је реч о локалним путевима (то свакако јесте поражавајући податак), од укупног броја километара локалних путева, само 8% је у добром стању. Сигурно да је разлог за тако лошу путну инфраструктуру на локалном нивоу и недостатак финансијских средстава. Треба наћи начин како финансирати и створити могућности да се путна инфраструктура на локалном нивоу на прави и адекватан начин одржава.

 Дакле, ово су само неки подаци који говоре управо у прилог констатацији колико је важно улагати у постојећу инфраструктуру и колико је потребно и неопходно улагати у постојећу инфраструктуру.

 Такође, отежавајућа околност свакако јесте то што су елементарне непогоде још више руинирале постојећу путну инфраструктуру. Ми као посланички клуб у потпуности подржавамо намеру и став Владе Републике Србије да један од приоритета, поред изградње стамбених објеката, буде свакако и обнова критичне путне инфраструктуре.

 Оно што желим да кажем, када је реч о улагању у путну инфраструктуру – дакле, нема економског без инфраструктурног развоја. Инфраструктурни развој је предуслов економског развоја, али, рекао бих, и привредног раста. Улагањем у путну инфраструктуру и изградњу путева јача се домаћа оператива, стварају се услови за нова улагања, за запошљавање, али и за привредни раст. Наше је мишљење да само кроз развојне пројекте, који су пре свега усмерени ка путној инфраструктури, можемо на неки начин делимично да решимо оно што данас у Србији јесте горући проблем, а то је питање незапослености.

 Србија као држава има веома повољан географски положај, транзитна земља која повезује исток и запад, север и југ континента. Мислим да овакав положај даје огромне компаративне предности и за развој транзитног туризма и за развој саобраћајног транзита. Да бисмо по овом основу и ономе што јесу за нас компаративне предности у односу на остале могли да у наредном периоду убирамо веће приходе, неопходно је да далеко више средстава улажемо у путну инфраструктуру, да путна инфраструктура буде добро опремљена, али да буде свакако и безбедна за саобраћај.

 Да Србија томе придаје велику важност, да томе и Влада Републике Србије придаје велики значај, говоре и стратешки пројекти чија је реализација у току. О томе је током данашње расправе било речи, наравно, мислим пре свега на Коридор 10, Коридор 11, али и на железничку инфраструктуру.

 Већ сам рекао да овај пројекат обухвата 54 деонице. Углавном је у питању велики број регионалних путева чије поправљање значи много за сваки од тих крајева. Јасно је да је добра саобраћајна веза са великим центрима један од најважнијих сегмената за интензивнији регионални развој.

 Нећу говорити о условима ових задужења. Свакако да су повољни са финансијског аспекта, односно у финансијском смислу.

 Оно што на самом крају још једном желим да кажем јесте да ће посланички клуб СПС у дану за гласање подржати ова три законска предлога. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Милићевићу. Реч има овлашћени представник СНС Катарина Ракић.

 КАТАРИНА РАКИЋ: Хвала, поштовани потпредседниче. Поштовани министре, даме и господо народни посланици, данас пред нама имамо три закона о потврђивању споразума, а сви су на основу једног пројекта, пројекта о рехабилитацији и безбедности стања на путевима.

 Што се тиче саме реализације овог пројекта, просто, није нам потребно да читамо образложење самог закона, односно предлога закона; довољно је да се провозамо у било ком правцу бар 20–50 километара, па ћемо се уверити и сами какво је стање наших путева и да им је заиста рехабилитација потребна.

 Оно што бих такође навела, што пише у образложењу и, могу слободно да кажем, представља и срамоту за државу, јесте да се Србија нашла, према истраживању из 2012. године, на 122. месту од 144 земље по квалитету путева. Далеко, далеко изнад нас су земље нашег окружења: рецимо, Хрватска се нашла на 29, Словенија на 38, па и Албанија, која се нашла на 58. месту. Но, да нисмо најгори у региону говори то да се Босна и Херцеговина, рецимо, нашла на 134. месту. Свакако, то не треба да нас теши. Чињеница је да је то заиста тако и надам се да су то, нажалост, осетили сви они који су имали прилику да се аутом или аутобусом возе по земљама региона. Нажалост, сам квалитет вожње и удобност на путевима тих држава су драстично бољи. Што се тиче безбедности, то не бих ни помињала. О томе ћу нешто касније говорити.

 Податак који сам такође прочитала у образложењу ових предлога закона односи се на количину средстава која су се за намену одржавања путева издвајала из буџета Републике Србије. Податак који сам прочитала јесте да је тај износ током 2006. године био 360.000.000 евра, и годинама се смањивао: 2010. године износ који је уплаћен за одржавање путева био је 194.000.000, док се тај износ 2011. године смањио скоро дупло и био је 168.000.000 евра. Ово смањење, тачније овај тренд смањења, тадашње власти, односно они који су тада руководили средствима правдали су тиме да се држава налази у тешкој економској ситуацији и да је потребно да се новац који је планиран за ову сврху преусмери на неке друге, битније инфраструктурне објекте.

 Међутим, за све то време, иако је држава била у кризи (по некој мојој логици, ако је држава у кризи, онда су и грађани у кризи), грађани су плаћали путарину на наплатним рампама која се годинама није смањивала, а, опет наглашавам, буџет за намену се смањивао.

 Такође, мислим да смо сви овде упознати са чињеницом да смо у претходном периоду кроз наплату регистрације возила, односно кроз плаћање регистрације возила, имали једну уплатницу која се односила на јавне путеве. Средства која смо тада уплаћивали требало је да иду на одржавање путне мреже. Према податку који сам добила из саобраћајне полиције, имамо око два милиона регистрованих возила, што значи да је сваки четврти грађанин у Србији плаћао ту накнаду за одржавање путева.

 С једне стране, имамо ситуацију да је Влада смањивала буџет, средства која су у ту сврху постојала у буџету, а грађани су уредно плаћали таксу за одржавање путева, која се није смањивала. Могу слободно да кажем да су грађани за регистрацију својих возила безмало давали до половине своје тешко зарађене плате, да не кажем и више.

 Опет, с друге стране, имали смо објашњење да се тај део за одржавање путева пребацивао за изградњу неких инфраструктурних објеката. Нисам могла да се сетим неких инфраструктурних објеката који су се изградили у периоду од 2006. до 2011. године, а заиста бих волела да знам, ако смо као грађани улагали у неке од њих, који су то објекти. Рецимо, сутра када упаднем у рупу на путу (не због брзине јер није могуће нашим путевима возити, на многим местима, брже од 50 км на час), када ми отпадне гума при брзини од 50 км, и то због дубине рупе, да будем срећна јер је новац који смо баш ми улагали да се тај пут поправи уложен у неки објекат који нам служи, који нам значи.

 У том размишљању и тражењу који су то објекти, једино чега сам се сетила јесте Мост на Ади. Мост на Ади је свакако један објекат који, без сумње, представља само споменик бившег режима. Заиста се слажем да су мостови потребни и Београду и Србији, али не тако скупи и нефункционални.

 Молила бих и вас да ми помогнете да се сетим да ли постоји још неки објекат у који смо уложили, а да су то у ствари била средства која је требало да иду у рехабилитацију, тачније у обнављање путне мреже.

 Желим да наведем да стање на путевима директно утиче и на безбедност у саобраћају. Нажалост, до доста тешких саобраћајних незгода долази управо због лошег стања на нашим путевима, посебно ноћу и посебно када сам пут није видљив јер се налази у неосветљеном пределу, а ми просто не можемо ни да претпоставимо на шта ћемо налетети на путу.

 Свакако је нови Закон о безбедности саобраћаја, који је усвојен 2009. године, својом применом током 2010. године донео значајно смањење броја саобраћајних удеса са смртним исходом, али по броју саобраћајних незгода, нажалост, предњачимо у земљама региона.

 Оно што бих такође желела да поменем јесте да су и овако тешко стање на нашим путевима додатно погоршале катастрофалне поплаве које су се догодиле током маја ове године. Знам да средства из ових зајмова неће ићи за инвестирање у ове путеве, али желим да нагласим да подржавам одлуку Владе да се ови путни правци и путна инфраструктура поправе до краја октобра ове године. Према незваничним информацијама које сам успела да добијем, што се тиче саме поправке, потребно је 40.000.000 евра.

 Што се тиче самог пројекта који представља и основ за доношење ова три споразума, желим да нагласим да ће се пројекат финансирати из средстава Републике Србије, Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој, као и Светске банке, у укупном износу од 390.000.000 евра, и то на следећи начин: Република Србија учествоваће са 116,2 милиона евра, што представља 29% од укупних средстава за пројекат, Европска инвестициона банка и Европска банка за обнову и развој по сто милиона евра, што представља 26% од укупних средстава која су потребна за реализацију пројекта, и Светска банка са сто милиона долара, односно 73,8 милиона евра, што представља 19% укупних средстава за овај пројекат.

 Желим да напоменем да су сва три споразума потписана 27. децембра 2013. године. Уговор којим је Јавно предузеће „Путеви Србије“ овлашћено као предузеће које је одговорно за спровођење овог пројекта потписан је 3. децембра прошле године.

 Овим уговором о пројекту дефинисане су многе ствари које се тичу саме реализације овог пројекта. Посебно је дефинисано формирање тима за имплементацију, који ће бити састављен од стручњака који имају значајно искуство у раду у међународно финансираним пројектима. Такође, овај тим ће имати обавезу да координира све државне установе које ће бити укључене у давање пројеката и остало. Предвиђено је формирање надзорног одбора који ће контролисати само спровођење овог пројекта. Планирано је да надзорни одбор чине људи из Министарства финансија, Министарства унутрашњих послова, Министарства регионалног развоја и локалне самоуправе, као и Министарства саобраћаја, које је у ствари и носилац читавог пројекта.

 Као што смо већ чули од колега, овај пројекат представља само прву фазу у Националном програму за обнављање путне инфраструктуре. Он подразумева обнављање 1.100 км путне мреже, од укупно 5.000 км колико је предвиђено целим Националним програмом за обнављање путне инфраструктуре. Такође, што смо већ чули, у ових 1.100 км ушле су 54 различите деонице, по критеријумима који су били утврђени самим пројектом.

 Сам пројекат предвиђа реализацију у три компоненте. Прва компонента су свакако инвестициони радови. То су они радови који ће се прво применити: радови на терену, проширење коловоза, постављање сигнализације на путевима итд. Друга компонента представља јачање институција. Значи, радиће се на многим кампањама за подизање свести о безбедности путева. Трећа компонента подразумева пројектовање, надзор, управљање пројектима, као и мониторинг и ревизију.

 Планирано је да се пројекат изведе у три фазе. Прва фаза је припремна фаза, тачније, фаза пре извођења радова. У овој фази је потребно снимање читаве локације, као и доношење потребних пројеката. Затим следи фаза у којој ће се вршити сама изградња. Трећа фаза је фаза када ће се добијати разне сагласности и отклањати неки могући недостаци.

 Као што сам већ рекла, планирана је, у оквиру овог пројекта, реализација, односно обнављање 54 деонице. Од тога је планирано да 37 деоница буде финансирано средствима Републике Србије, из зајмова Европске инвестиционе банке и Светске банке, док ће 17 деоница бити финансирано искључиво средствима Европске банке за обнову и развој.

 Реализацијом овог пројекта свакако ће се подићи ниво безбедности у саобраћају и могућност бољег транспортног саобраћаја кроз Србију, што ће допринети нашој привреди.

 Оно што смо чули на Одбору јесте да су ово јако повољни кредити за нас. Ја нисам економиста па не бих тај део да образлажем, али смо чули да су то неки од јефтиних кредита.

 Оно што бих ја лично могла да кажем јесте да бих волела да министар више никада ни на једном градилишту не чује цвркут птица, него да чује буку машина, јер је то нешто што гарантује спроводљивост овог пројекта. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођице Ракић.

 Поштовани народни посланици, сагласно чл. 27. и 87, ст. 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 акте из дневног реда ове седнице.

 Прелазимо на редослед народних посланика према пријавама за реч у заједничком јединственом претресу. Реч има народни посланик Мирко Чикириз. Нека се припреми народни посланик Зоран Живковић.

 МИРКО ЧИКИРИЗ: Хвала, председавајући. Госпођо министарка, оно што није речено, то је да су путеви један од главних ресурса једне земље и када би се, под претпоставком, продавали, то би била најскупља роба на евентуалном тржишту.

 Друго, многе су колеге рекле да су путеви један од основних предуслова економског развоја земље и равномерног развоја целе Србије. А инвеститор странац или путник намерник, када дође у Србију, прво што види је стање на граничним прелазима и на царини, а друго што види је стање наше инфраструктуре.

 Што се тиче инфраструктуре, она би могла скраћено, телеграфски да гласи – имамо лоше путеве, међу најлошијима у Европи, али зато нам је железница катастрофална. Само за обнову железничке инфраструктуре је потребно инвестирати око шест и по милијарди евра, а ми тај новац немамо.

 Показало се да демагогија, која је била присутна годинама, што се тиче пројеката инфраструктуре, није решила проблеме у инфраструктури. Једноставно, недостајало је новца. А и тамо где је имало новца показали смо крајњу неодговорност приликом повлачења неких кредита и плаћања непотребних пенала, или предугог извођења радова на многим деоницама где су биле и изградња нових деоница путева и реконструкција.

 Поменућу, рецимо, реконструкцију Мостарске петље у Београду. Верујте ми да сам брже стизао од Новог Сада до Крагујевца него што сам пролазио Београд. Не само ја, него сви грађани који су годинама малтретирани. Мислим да је реконструкција, по мојој слободној процени, трајала шест-седам година.

 То није једини пример. Магистрални пут на уласку у Чачак, из правца Крагујевца, реконструисан је исто неколико година. Ево, магистрални пут Топола–Крагујевац, улазак у Крагујевац ради се једно две године. Поред тога што се малтретирају грађани свакодневно, остављамо једну јако ружну слику о нама самима. То је нешто на шта треба указати као на лошу појаву, коју што пре треба да елиминишемо.

 С аспекта безбедности саобраћаја, реконструкција путева је основни предуслов за смањење великог броја саобраћајних незгода и за очување највеће хришћанске вредности коју имамо, а то је људски живот.

 Савремени услови пројектовања безбедних и лако употребљивих путева подразумевају задовољавање три основна система, то су: возач, возило и околина.

 Пошто ми деведесетих година, то нико није рекао, десет година, због услова рата, санкција, бомбардовања НАТО пакта, нисмо уопште улагали у инфраструктуру, ми смо тада имали катастрофално стање, значи, од ударних рупа на ауто-путу, рушења заштитних ограда, чак није било ни кошења траве на ауто-путу. Примера ради, на магистралном путу Крагујевац–Топола, када је очишћена околина око пута, када су поново ископани канали, видели смо неке бедеме и заштитне ограде од камена које постоје од пре Другог светског рата, које су у потпуности биле зарасле у шибље, трње и грање и остављале... поред тога што је било апсолутно небезбедно управљати возилом на таквом путу. То је за последицу имало огроман број саобраћајних незгода деведесетих, поред свих наших глупости у ратовима и свим осталим обрачунима, криминалних банди, буквално је толико људи гинуло на нашим путевима као да је био неки омањи рат.

 Што се тиче броја саобраћајних незгода, без обзира на то што је ауто-пут, као затворени систем кретања возила, најбезбеднији са аспекта безбедности саобраћаја, последице саобраћајних незгода на ауто-путевима су фаталне због великих брзина. Магистрални путеви учествују са 50% у саобраћајним незгодама, регионални са 32%.

 Реконструкција (то нико није рекао) подразумева три основна посла која треба да се обаве: пресвлачење или ојачање коловоза, обнову коловозне конструкције и обнову пута и околине, значи око пута, путног земљишта.

 Недовољно одржавање путева деведесетих и недовољно улагање у инфраструктуру, а стање путне инфраструктуре после 2000. године је, по свим показатељима, јако добро... Када упоредимо, рецимо, укупне трошкове или штету (поред губитка живота, поред телесних повреда, поред материјалне штете на возилима и околини) коју претрпи једно друштво, анализе показују да ми годишње губимо због саобраћајних незгода седам стотина милиона евра. За тај новац могли бисмо да реконструишемо пет стотина километара магистралних и седам стотина километара регионалних путева годишње.

 Ми и са овим новцем, са кредитима, који су јако повољни, јако добри... Чињеница је, и сви смо свесни, да новац друге врсте, изузев оних улагања која смо предвидели у буџету, ми не можемо да нађемо, да га једноставно нема. Ми бисмо похвалили ову врсту ангажовања Министарства, које је у складу и са усвојеним мастер-планом, да се узимају повољни кредити, са овако повољним условима отплате кредита. И, нико није ни поменуо део који бесплатно добијамо као врсту донација из ових кредита.

 Ми можемо финансирати реконструкцију и изградњу нових путева, поред буџета, из претприступних и приступних фондова Европске уније, кредита Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој, Светске банке итд. По мастер-плану, изградња и развој мреже путева у Србији би захтевали, ако се не варам, до 2027. године око 13,7 милијарди евра; за железницу 7,5 милијарди евра, за водни саобраћај 475.000.000 евра, за ваздушни 376.000.000 и за комбиновани транспорт 136.000.000 евра.

 Оно што је битно напоменути, колега Чотрић је о томе причао, јесте да ми са малим улагањем од само 135.000.000 евра у ваздушни саобраћај можемо садашњи годишњи промет путника од 2,5 милиона путника повећати на промет од осам милиона путника, што би био изванредан скок, са јако малим улагањем.

 Што се тиче актуелног Закона о безбедности саобраћаја на путевима, то ћу, госпођо министре, поставити као посебно посланичко питање, али ћу вам скренути пажњу на нешто што верујем да је у заједничком интересу.

 Ми смо са вама наступали на изборима због борбе против корупције и криминала, на свим нивоима, и због тога што смо обећали грађанима да ћемо да уредимо државу на бољи начин. На том курсу остајете ви, остајемо и ми, али у свим аспектима наших деловања ми тако треба да се понашамо.

 После доношења Закона о безбедности саобраћаја на путевима, није донет низ подзаконских аката или правилника. Један од њих је и правилник о техничком прегледу. По садашњем стању, ми немамо, као у развијеним земљама ЕУ, фотографисање возила на техничком прегледу, што је основа. Тако привредници који се баве техничким прегледом, који послују на ивици закона или са оне стране закона, једноставно скоро пола техничких прегледа заврше на тај начин да уопште не виде возило на линији техничких прегледа. Тиме кажњавамо оне који раде законито, који неће да дају сагласност да је технички исправно возило прошло технички преглед. Тиме постижемо два јако негативна ефекта: оне који раде савесно и законито, кажњавамо; оне који раде несавесно, поспешујемо.

 То је нешто где ви, пре свега, морате одмах да реагујете као Влада и да донесете онакав правилник какав постоји у земљама ЕУ и у земљама у окружењу.

 Што се тиче броја саобраћајних незгода, он је после доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима смањен. У последњих неколико година осећамо благи тренд пораста. Оно на шта смо ми стално скретали пажњу као посланичка група, то је да не треба да се престане са медијском кампањом о значају безбедности саобраћаја на путевима и о правилима понашања у саобраћају. Та правила јесу у великој мери заживела и у нашем образовном систему. Јесте министарство једно време ишло са снажном кампањом после доношења последњег Закона о безбедности саобраћаја на путевима, али чини ми се да та кампања, која је неопходна да би се подигла свест наших грађана, треба да се појача.

 Рецимо, ми немамо израз „коштање саобраћајних незгода“, као што имају Швеђани, који се могу назвати шампионима у области безбедности саобраћаја на путевима.

 Огроман је број, огроман је износ, поред губитка људских живота и инвалидитета, који наши грађани и цела држава плаћају због недовољног поштовања безбедности саобраћаја на путевима. Верујем да ће са овим знатним улагањем и безбедност да се повећа. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има професор доктор Зорана Михајловић, потпредседник у Влади.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала лепо. Само неколико ствари, везано за безбедност у саобраћају. Ми ћемо додатно мењати, направити измене и допуне Закона о безбедности у саобраћају. Поред тога што ћемо увести одређене лиценце за све оне који врше техничке прегледе, биће ту још ствари. Ви сте потпуно у праву, има још доста сегмената, када говоримо о безбедности саобраћаја, који нису на задовољавајућем нивоу. Наравно, односи се и на то што сте ви на крају рекли, подизање свести, али мислим да је безбедност у саобраћају пре свега наш заједнички проблем, готово државни проблем. На почетку сам рекла да нама требају сигурна возила, сигурни возачи, сигурни путеви. Мислим да сви заједно морамо да радимо на томе. Дакле, од малена, од родитеља, школа, државе, локалних самоуправа, апсолутно сви.

 Када говоримо о броју саобраћајних несрећа, морамо да кажемо да је од 2000. године тај број саобраћајних незгода опао: дакле, 48.000 2000. године, на 37.000 2013. године, што је такође много. Да не говоримо о броју погинулих: од 1.000 погинулих 2000. године, на 630 2013. године, броју деце итд.

 Значи, покушаћемо, не само кроз закон и сва акта која морамо да имамо, заједно са Агенцијом за безбедност саобраћаја и кроз Владу, кроз ово координационо тело, где желимо да укључимо све, не само министре, него све оне испод министара, да нађемо начин да имамо много бољу безбедност у саобраћају него што смо имали до сада.

 Верујем, већ сутра ћете имати неке информације о томе на шта ћемо ићи када говоримо о измени и допуни Закона о безбедности саобраћаја, а ићи ћемо са тим.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има народни посланик Зоран Живковић, а нека се припреми народни посланик Маријан Ристичевић.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Хвала, председавајући. Поштована потпредседнице Владе, поштоване колеге, имамо једну типичну седницу парламента у овом сазиву – два сата нико није рекао реч о тачкама дневног реда које су сада у дискусији. Да вас подсетим, у овој расправи имамо три закона о кредитима. Ти кредити се односе на рехабилитацију и обнову путева, али није тема рехабилитација путева. Није овде стратегија Србије у рехабилитацији путева и путне мреже, него је питање три кредита, који ће да задуже ову државу, будуће генерације, за двеста милиона евра и сто милиона долара. Према томе, потпуно је логично, уз све поштовање потпредседнице Владе, да данас овде ове законе брани министар финансија, који је и потписник уговора о тим кредитима.

 Други парадокс је то што је ова седница сазвана по хитном поступку, и то два пута. У свом допису Влада је ставила разлоге за хитан поступак, што је било довољно. А онда се и 205 посланика додатно, не знам како, у ком тренутку, нашло јуче у овој згради да потпише, да тих 205 потписа да на сазив. Сазвали су по хитном поступку седницу о кредитима за које су уговори потписани 27. новембра прошле године. Зашто хитан поступак? Не само да је прошло од тада више од шест месеци, него је истекао и рок за ратификацију, па је обновљен на начин који је уобичајен. У образложењу пише да је хитан поступак неопходан зато што закони морају да се усвоје да би кредити могли да буду повучени. Наравно, али не по хитном поступку. Могли су да буду усвојени и по редовном поступку.

 Сви су хвалили да су камате јако повољне. Нисам чуо колике су камате. Не пише свуда. Мислим да би грађани Србије требало да знају. Не може баш свако из еурибора да нађе тачно колики је кредит. Ту говорим о бруто каматама, значи, и оних милион евра за приступ кредиту који имамо. Колике су укупне камате за ових двеста милиона евра и сто милиона долара?

 Зашто ова влада није учинила ништа да једну потпуно погрешну, промашену одлуку о укидању средстава од акциза за санирање путева, да се то обнови? То је једини начин који има смисла.

 Питање је, ко је смењен или ко је ухапшен због кашњења у пројектовању, извођењу и због злоупотреба? Ко се све уградио са неколико процената у тај асфалт који је постављан по српским путевима у последњих неколико година? Богами, то траје деценију, то није само неколико последњих година.

 Питање је, зашто каснимо са ратификацијом? Да ли је то однос ове владе или министра Крстића појединачно према својим обавезама, или то има неку другу, скривену идеју, коју ја нисам успео до сада да схватим?

 Генерално, уз све поштовање свега онога што су колеге рекле о стању на путевима... Ту се, наравно, слажем, ту је стање катастрофално. Обнова иде лоше. Оно што је рађено, рађено је испод сваког нивоа квалитета, без озбиљне контроле. Али, то није данас на дневном реду. Ја бих молио Владу да нас упозна, као посланике, са својим стратегијама даљег развоја путне мреже Србије, обнове и свега тога, али то данас није на дневном реду.

 Према томе, молио бих све колеге посланике да се понашамо као посланици, а не као владини плаћеници који морају да ураде оно што Влада Србије помисли у истој секунди. Ми смо старије тело, ми смо законодавна власт. Није законодавна власт у Немањиној. То је јасно као дан.

 Ја бих волео, ако сте већ ту и ако смо већ ушли у ову расправу ван дневног реда, да добијемо одговоре на питања зашто се касни са ратификацијом и колике су укупне каматне обавезе по ова три кредита. Хвала вам.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Везано за то кашњење о којем говорите и зашто идемо у хитан поступак, јер зашто бисмо то радили када ратификацију можемо да урадимо и до 27. новембра – због тога да бисмо у овој летњој сезони, која је грађевинска сезона, покушали да урадимо неке ствари, а можемо да их урадимо.

 На ова три закона ради се две године. Две године се припремају ствари; 23. или 7. децембра прошле године је потписан споразум, и припремала се документација, слажем се, у Министарству финансија. Дошло је припремљено и прошло је седницу Владе, претходне владе, и било је упућено у Скупштину, а онда, као што знате, били су парламентарни избори. Просто се зна да након парламентарних избора све што је било упућено ка Скупштини мора да се врати.

 (Зоран Живковић: Не могу да се врате.)

 Морају, ти споразуми су били, знам шта сам затекла... Још једном, нову владу, прошло је целу процедуру, седницу Владе, све одборе и потом стављено парламенту да о томе расправља.

 Искрено се надам да ипак имамо довољно времена да причамо о свему.

 Што се тиче камата, оне су у овом материјалу који сте добили. Ви имате шестомесечни еурибор плус 0,45%, а када погледате сва три кредита, то је онда 0,8 до 1,3% камата. Када погледате отплату и грејс-период, у односу на многе кредите које смо узимали, рекла бих да јесте повољан.

 Слажем се, такође, са онима који су говорили да ниједан кредит није више за нас јер смо земља која заиста јесте прилично задужена, али будући да знамо шта је резултат овога и шта хоћемо да урадимо, мислим да исплативост једног, другог или трећег споразума, односно кредита, може само да нам донесе добро.

 Акцизе сте поменули. Слажем се са вама. Дакле, 2011. године Цветковићева влада је то укинула. Не постоји други начин да причамо о одржавању и финансирању путева од акциза, месец дана сам овде, када говоримо о овом министарству. Дакле, ми ћемо се потрудити да се припремимо и да тражимо да из акциза иде један део. Колико ће то да буде, некада је било шест, десет, двадесет посто, ја то не знам; раде се анализе, па ћемо видети.

 Дакле, рекли сте да обнова иде споро... Или нећете сада о томе? Други пут, у реду. Изволите. Договорено.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има шеф Посланичке групе СНС народни посланик Зоран Бабић.

 ЗОРАН БАБИЋ: Постављена су нека занимљива питања; тешко је одолети а да се не поентира. Не улазим у ствари које су ствар Пословника Народне скупштине, када, како, зашто. Знате, када у овој сали постоји одговорних и вредних 208 људи који подржавају ову Владу Србије, није им проблем да се окупе и да се сазив за седницу упути по хитном поступку.

 Међутим, оно што је знатно важније и битније, то је, један обичан пример, да је у 2013. години урађен 58,1 километар нових путева. Од тих 58 километара, 33,2 км је ауто-пут у пуном профилу, 13,3 паралелних путева (то вам говорим о Коридору 10); Коридор 11 – 6,4 километра, а 2,4 километара паралелних путева.

 Онда ће неко рећи – добро, држава је и дужна да изграђује путеве. Али, ја имам 43 године и од када знам за себе говори се о коридорима у Србији, и никако да се заврше. Знате ли зашто се не заврше? Обезбеди се кредит, као што је обезбеђен кредит од Светске банке у износу од 275.000.000 евра; тај кредит буде на располагању 2009. године, а од 2009. године, од фебруара 2009. године до октобра 2012. године се изврши повлачење средстава и изведу се радови за само 13,35%.

 Онда се за нешто више од годину и по дана, скоро две године, бивше и садашње Владе Републике Србије, до јучерашњег дана урадило додатних 27,02%, што показује да је ова Влада Републике Србије за дупло мање времена урадила дупло више.

 Обичном рачуницом, не знам колико ће колега разумети ту рачуницу, ова влада је четири пута боља од оне бивше. То показује математика, а не одокативно, да ли нам треба, да ли није, и где то пише у пројекту које су камате.

 (Председник: Време.)

 Одговорила је госпођа Михајловић, врло експлицитно, да су каматне стопе на овим уговорима знатно повољније. Али, још је битније да ова држава, да ова влада има капацитет да сад та средства утроши на прави начин, изградњом коридора, и са оним планом који јесте за 2014. годину, где ћемо добити нових 40–50 километара пуног профила ауто-пута.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Бабићу. Реч има народни посланик Владимир Ђукановић, повреда Пословника. Изволите.

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Поштовани председавајући, повређен је члан 107, везано за достојанство.

 Овде смо названи плаћеницима Владе Републике Србије, што је нешто што је скандалозно и морали сте да реагујете. Плаћеник је онај ко ради за нечије интересе, прима новац од тога. Овде нико, ни ја, нити моје колеге, није добио никакав, ни динар од Владе Републике Србије. Али је зато од Владе Републике Србије неко добијао својевремено субвенције за винограде, па је највероватније кренуо од самог себе за тако нешто. Убудуће бих вас заиста замолио да за овако нешто опоменете. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Маријан Ристичевић. Изволите.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, ја ћу свакако подржати ове предлоге, из решености да се унапреди безбедност наших путева, да се изврши рехабилитација.

 Право је чудо да, поред оволико повучених средстава, поред оволико продатог друштвеног капитала, поред оволико дигнутих кредита и зајмова од 2000. до 2012. године, ми данас морамо да разговарамо још увек о инфраструктури.

 Да су бивше владе биле праве, да су биле продуктивне, да су радиле свој посао, ми бисмо се данас бавили неким другим темама; бавили бисмо се унапређењем, евентуално, другог и трећег степена инфраструктуре, сеоских мрежа итд. Међутим, ми се још увек бавимо главним комуникацијама, с обзиром на то да ниједна од претходних влада није нашла за сходно да заврши посао за који је била плаћена.

 Свака влада треба да уреди живот у својој земљи. Тако је требало да раде и претходне. Уређење живота свакако подразумева и инфраструктуру, која је неопходна да би се нормално одвијао привредни живот, да би у оквиру тог нормалног привредног живота могли да се превозе људи и роба, путевима који су достојни путева макар слабијих земаља у ЕУ.

 Запуштеност наше инфраструктуре 2012. године, када је дошло до промене власти, није требало уопште описивати. Право је чудо како су нашли снаге да тако скупе аутомобиле које су поседовали возе по таквим путевима, које нису направили и нису саградили.

 Из тог разлога ћу ја подржати ове предлоге, свестан тога да путеви утичу на безбедност саобраћаја. То је једно. Њих треба рехабилитовати. С друге стране, они су неопходни за развој наше привреде, уопште за економски развој ове земље.

 Оно што бивше владе нису урадиле, а што ја саветујем овој влади да уради паралелно са овим... Морају да се науче на туђим грешкама, на својим не треба да се уче. Грешка претходних влада је што нису направиле привредни систем и економију, чак ни путеве по којима би се тај економски живот одвијао. Ова влада нема право да направи ту грешку.

 Проћердана је педесет једна милијарда, по проценама страних, међународних организација, проћердано је преко 51.000.000.000 евра, изнето из наше земље, сурово опљачкано од грађана Републике Србије. Потрошени су и многи зајмови, кредити, донације, а да при томе ништа велико није сређено у нашој држави, па тиме ни инфраструктура, путеви, железница итд.

 Саветујем овој влади да уради оно што претходна није урадила – да подигнемо економију која ће пратити нашу инфраструктуру и бити за корак испред; да тим путевима превозимо своје сировине, своју робу, робу коју ћемо направити за домаће и извозно тржиште; да тим путевима свако јутро путују радници који ће се веселити зато што имају свој посао и што ће тог дана имати нешто да раде, који ће се после посла задовољни враћати кући и сваког првог у месецу задовољно тим путевима путовати из својих фирми својим кућама, својим породицама, са личним дохоцима које ће у тим фирмама зарадити. Тај живот обичном народу, радницима и сељацима бивше владе нису омогућиле.

 Апелујем на Министарство саобраћаја да посвети пажњу не само главним путевима, већ и путевима који се налазе на селу, некатегорисаним путевима. У прву руку треба обновити мрежу која је на селу и у овим мањим срединама које су захваћене поплавама. Треба обновити не само путеве до домова здравља, главне улице у градовима, него и путеве који воде до њива и поља.

 С обзиром на то да је европским тренд, односно да се фарме више не могу градити у насељеним местима, саветујем министарству за саобраћај да убудуће обрати пажњу на изградњу путева између сеоских насеља, да направимо путеве поред којих ће моћи да се подижу фарме свиња и говеда и да на такав начин увећамо наш сточни фонд, а при томе да поштујемо стандарде ЕУ да можемо комотно да извозимо месо такве стоке, дакле, да задовољимо неке стандарде.

 Дакле, треба направити главне путеве, треба омогућити безбедност саобраћаја, али пре свега треба водити рачуна да се, поред ових комуникација, подигне и неки стандард грађана, односно да економија буде та која ће омогућити да наши грађани имају више новца и да боље живе.

 Такође апелујем, а мислим да ће се мој колега пољопривредник и виноградар сложити, да се и некатегорисани путеви обнове, да можемо безбедно, као пољопривредници, као виноградари, као сељаци, да допутујемо до својих њива и да на поприлично безбедан начин довеземо своју робу до својих складишта, до својих чардака, до својих винарија; да на поприлично безбедан начин то учинимо, с обзиром на то да је држава појединим земљорадницима додељивала и субвенције од 525.000 евра. Била би права штета да тако добар принос и добар приход од винограда и винове лозе, односно грожђа, пропадне и да не дође до винарија. Уколико оне нису продате и уколико су у функцији, уколико нису послужиле само да се новац од грађана преточи у приватне џепове, да се фирма са виноградом прода, а да се за тај новац купи стан.

 По мени, није баш морално добити субвенцију да се подигне један винов засад, па га продати, за новац купити стан на Врачару и онда овде држати предавања. Толико, ја вам захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народна посланица Стефана Миладиновић. Изволите.

 СТЕФАНА МИЛАДИНОВИЋ: Хвала, господине председавајући. Уважена министарка, колеге народни посланици, сведоци смо да друмски саобраћај карактерише изузетно динамичан развој, јер пре свега говоримо о привредној грани. Искуство показује да без изградње квалитетне мреже путева практично не може бити ни значајнијег развоја појединих области. Развој сваке државе и њене привреде зависи од развоја, а и од безбедности, друмског саобраћаја.

 Проблемом безбедности саобраћаја највећи број земаља се бави озбиљније у последњих двадесет пет година, што је последица интензивног развоја путне мреже.

 У савременом концепту основни фактор безбедности саобраћаја су пут, човек, околина и возило. Пут може бити директан или индиректан узрок сваке саобраћајне незгоде, јер, практично, читава лепеза елемената пута утиче на безбедност. Стално унапређење и ревитализација путне мреже, односно путне инфраструктуре обезбеђује привредни и одрживи развој сваке земље. Зато сваки пројекат који доприноси повећању безбедности саобраћаја треба да подржимо.

 Овај пројекат, Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја, који се финансира средствима Републике Србије, Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој и Светске банке, у укупном износу од 390.000.000 евра, спада у ред оних пројеката које треба подржати.

 Овај пројекат представља прву фазу Националног програма рехабилитације путне мреже, која покрива 1.100 километара државне путне мреже од укупно 5.000 километара који су идентификовани као високо приоритетни за рехабилитацију. Од 1.100 километара, покрива рехабилитацију 54 деонице, о томе смо слушали у дискусији, према листи приоритета утврђеној на основу стања коловоза и пута и критеријума економске оправданости улагања.

 Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја финансира се, као што сам рекла, из четири извора, а према извору и начину финансирања састоји се из два потпројекта. Потпројекат суфинансиран средствима Републике Србије, Европске инвестиционе банке и Светске банке поред радова на рехабилитацији путева обухвата и све остале активности и услуге предвиђене овим пројектом.

 Предметни кредити су несумњиво једно од најповољнијих задужења Републике Србије, по свом основу, имајући у виду да је предвиђени грејс-период три, четири и пет година и да је рок враћања кредита петнаест година.

 С обзиром на то да се од новчаних средстава добијених по овим кредитним аранжманима врши ревитализација 1.100 км путне мреже, у коју спадају државни путеви првог и другог реда, можемо очекивати да ће буџет Републике Србије бити знатно брже попуњаван у односу на висину и динамику измирења обавеза из предметних кредита. Дакле, корист коју држава остварује на овај начин мора се посматрати као један од основних аргумената којима се оправдава закључење ова три уговора.

 Пројекат је специфичан и према начину финансирања компонената пројекта и обезбеђивању услова за трошење средстава. По први пут ће у Републици Србији бити реализован тзв. програмски приступ, који подразумева да се финансирање радова, услуга и добара у оквиру пројеката врши у траншама, на основу планираних и остварених годишњих циљева реализације самог пројекта, односно на основу тзв. индикатора за повлачење транши.

 Овај програмски приступ примениће се на поткомпоненту пројекта која се финансира удружено средствима Републике Србије, Инвестиционе банке и Светске банке.

 Овај суфинансирани потпројекат, поред радова на рехабилитацији путева, обухвата и институционално јачање, као и пројектовање, надзор, управљање и мониторинг на пројекту и ревизију. Све набавке у вези са компонентама овог потпројекта морају бити у складу са договором између банака и Републике Србије и спроводиће се у складу са релевантним процедурама набавке Светске банке и у складу са смерницама Светске банке за набавку добара, радова и неконсултантских услуга.

 Обавеза из закључених споразума је формирање јединице за имплементацију пројекта, у овом случају то је Јавно предузеће „Путеви Србије“, које, као корисник зајма са извесним ограничењима, има задатак да оформи тим за имплементацију пројеката који ће бити мултисекторског типа.

 Надзор над читавом имплементацијом, о томе сте и ви, госпођо министарко, говорили, вршиће управљачко-надзорни одбор, који ће чинити представници министарстава саобраћаја, унутрашњих послова, финансија, Министарства државе управе и локалне самоуправе, као и представници јединица за имплементацију.

 Поткомпонента коју финансира Европска банка за обнову и развој реализоваће се у складу са њеним стандардним начином финансирања пројеката и подразумеваће рехабилитацију путне мреже и унапређење безбедности на унапред утврђеним деоницама, што је седамнаест од те педесет четири.

 Још једна специфичност пројекта у поређењу са претходно имплементираним пројектима у путном сектору Србије огледа се у обезбеђењу пројектно-техничке документације по принципима пројектовања безбедности путева и спровођењу независне провере захтева безбедности саобраћаја у фази пројектовања. Ове активности представљају само део мера које ће бити примењене у оквиру компоненте унапређења безбедности на путевима.

 Искористићу ову прилику да поменем да је за овај пројекат изузетно важно унапређење управљања одржавањем путева.

 Поред два важна индикатора, а то су рехабилитација безбедности саобраћаја и активности на унапређењу безбедности саобраћаја, за овај пројекат је важна реформа управљања одржавањем путева, која захтева усвајање ажурираних стандарда за пројектовање, рехабилитацију и одржавање путева. Ово истичем због неопходности измена и допуна Закона о безбедности саобраћаја на путевима, које се тичу управљача пута. Наиме, 2009. године, када је усвајан Закон о безбедности саобраћаја на путевима, европске директиве су биле у изради.

 За унапређење система безбедности саобраћаја и реализацију самог пројекта неопходно је да се у Закон о безбедности саобраћаја унесу новине које се тичу области ревизије и провере пута, као и дубинских анализа доприноса пута у саобраћајним незгодама са погинулим лицима.

 На крају, иако није у директној вези са зајмовима о којима данас говоримо, али је свакако помињано неколико пута од стране мојих колега, желим да предложим да се установи законска обавеза издвајања одређеног процента средстава од малопродајне цене горива за одржавање путне инфраструктуре. Ово подразумева прерасподелу средстава у корист одржавања путева по угледу на праксу европских држава, чиме би се допринело ефикаснијем и редовнијем одржавању путева, што јесте развојни циљ Србије. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Реч има народна посланица др Александра Томић.

 АЛЕКСАНДРА ТОМИЋ: Уважени председавајући, поштована госпођо министар, колеге посланици, данас имамо предлоге споразума о којима... До сада није био случај, пре 2012. године, да прво гласамо о кредитима, па онда градимо путеве, него је било – прво градимо путеве, завршимо посао, па се онда задужимо. Овај принцип, који је усвојен радом Владе од 2012. године и нове владе која је изгласана 2014. године, у ствари је прави пут, са којим вас стране банке заиста озбиљно схватају као државу и као министарство које треба да ради један озбиљан посао, а један од најозбиљнијих послова су послови инфраструктуре.

 Чули смо доста о томе колики је значај ових споразума што се тиче безбедности саобраћаја. Бићу врло кратка и концизно ћу да кажем колики је економски значај почетка овог посла. Поред тога што ће се обезбедити проток роба и услуга и повећати у великом проценту, квалитет путне инфраструктуре у нашој држави је мерен у односу на глобалне организације које су се бавиле, а има 144 земље, па је Србију сврстао на неко 122. место и показао да наша инфраструктура није на завидном нивоу. Самим тим, ви показујете да нисте ни инвестиционо толико интересантни, јер сваки инвеститор који жели да се бави одређеним послом жели да има обезбеђену инфраструктуру од стране државе.

 Донесен је мастер-план који се односи на транспорт роба у Србији, који је подразумевао период од 2012. до 2027. године, пројекцију према којој би требало да се уложи на одржавање тих путева и уопште изградњу од 4,6 до пет милијарди евра. Оно што је интересантно, овим садашњим споразумима, односно предлогом закона о задуживању у вези с овим пројектима, који ће износити укупно, од Европске инвестиционе банке, EBRD и Светске банке, 273,8 милиона евра...

 Зашто је то битно? Зато што ћемо инвестирањем кроз одређене кредитне линије добити конкурентнију привреду, у глобалу. Најбољи показатељ вам је „Фијат“. „Фијат“ је условио своју производњу и отварање својих производних капацитета изградњом одређених путева, која се у прошлости није десила јер су сведени на ниво регионалних путева, па ће бити изграђени отприлике у неком догледном периоду. Држава не сме да буде неозбиљна када инвеститорима обећава да ће одређену инфраструктуру изградити, а то се не деси. Кад-тад ће доћи на реализацију оваква врста уговора.

 Због тога је управо ово задуживање једна развојна шанса наше привреде. Знамо сви да је грађевинска индустрија практично у прошлој години 27% у паду у односу на оно што је било до 2012. године, а и онда је била у јако тешкој ситуацији. И данас имамо предузећа која су у реструктурирању, која су практично у стечају, а махом су из области грађевинске индустрије.

 Путна индустрија је у нешто бољој позицији него грађевинска, али када ви покренете грађевинске радове у путној инфраструктури, онда се све пратеће компаније укључују у овакву врсту извођења радова, тако да ће то заиста подстаћи одређени економски раст, па макар и од 1%. За нас је то врло значајно јер тиме ћемо очувати многа радна места, која су у овој бранши практично на издисају.

 Оно што је још важно рећи јесте да је наша обавеза према различитим врстама споразума, а и директно према конкретним инвеститорима, да прво изградимо одређену путну инфраструктуру па да онда кренемо у изградњу производних капацитета.

 Похвалила бих припрему овог предлога споразума због тога што је детаљно дато оно што неке колеге нису виделе, а то су детаљи кредитних задуживања, па и када причамо о каматама, због чега су повољне и због чега је јако важно када ви почнете и уђете у изградњу путева, а за то време убирате накнаду од истих таквих путева, да ће држава имати вишеструке користи. Значи, све што је предвиђено буџетом за 2013. и 2014. годину заиста треба да се реализује, а каснијом отплатом рата и одређеним грејс-периодом и прорачуном добијате већи промет у смислу финансијских кретања.

 Оно што је јако важно, то је да је у овом предлогу закона дато како ће изгледати тим за реализацију ових пројеката, да ће финансијска средства која повлачимо кроз кредитне линије ићи повлачењем одређених транши, да ће тим за реализацију, који је састављен од наших, домаћих путара, бити тај који ће контролисати, али и од стране Светске банке, EBRD, каква ће бити реализација овог кредита. Тако неће моћи да се дешава, као у прошлости, да повлачимо одређене кредитне линије, а да не можемо да завршимо путеве. Тако да нам се путеви неће градити дванаест година, и то мале деонице, него по овом плану, који је дефинисан, мора доћи до реализације.

 Рекла бих да је значај вишеструк. Углавном су сви причали о безбедности саобраћаја, али овај економски део, који се односи на отварање нових радних места и отварање малих и средњих предузећа у овој области, која представљају онај део који се односи на сектор услуга које помажу путној привреди, односно нашим путарима, јако је битан. Јер, данас је свако радно место, свако предузеће, да има посла, суштина развијања економије.

 Оно што треба још рећи јесте да је добро направљен стратешки план са овим споразумом и показује да је овај сектор саобраћаја, до сада можда у одређеним деловима неуређен, почео да добија форму уређености и да добија на квалитету.

 Овај споразум бих још поткрепила неким детаљима који до сада нису били интересантни за неке моје колеге, а то је да споразум који се односи на 73.800.000 има каматну стопу шестомесечни еурибор плус 0,45%, а да је приступна накнада свега 0,25% од износа зајма. Удео одређених рата је свега 5% и односи се на део отплате до 15. јуна 2018. године. То показује, суштински, да је потпуна контрола над овим финансијама. Значи, како буду ишле одређене ситуације, тако ће се повлачити одређене транше, тако да ове каматне стопе неће, уколико будемо вредни у реализацији таквих пројеката као држава, изазивати велике трошкове.

 Оно што је још важно, то је да је у уговору који се односи на Европску инвестициону банку први датум отплате транше 60 дана од датума повлачења, и најкасније након истека четири године од повлачења. До сада смо имали случај да многе кредитне линије за које је држава уговарала и у одређене намене давала нисмо повлачили као држава због недостатка одређене пројектне документације, па нам се дешавало да плаћамо велике пенале због тога. Оваквим споразумима и оваквим пројектима као држава смањујемо трошкове за које је буџет оптерећен за наш нерад.

 Споразум о зајму од стране Европске банке за обнову и развој показује да је минимални износ отказивања и превремене отплате, значи, за минимални износ повлачења, од 100.000 евра. Према томе, каматна стопа је променљива, али може да буде и фиксна, по стандардним условима банке.

 Овај датум плаћања камате је 15. јун и 15. децембар, односи се на сваку годину, а отплата је на 24 једнаке полугодишње рате; први датум иде три године након закључења споразума о зајму.

 Све ово су детаљи који показују озбиљност оваквог споразума, озбиљност посла који предстоји Министарству инфраструктуре и показују да је Српска напредна странка, на челу са господином Вучићем, показала озбиљност у овом делу посла у којем се држава до 2012. године неодговорно односила. То говоре сви извештаји светских организација, па чак и оних инвеститора који треба да дођу у Србију и отворе своје производне капацитете.

 Оно због чега данас треба подржати... А и друге посланичке групе, које нису део владајуће коалиције, треба да покажу своју одговорност према задацима који предстоје Србији и да подрже овакве споразуме. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Милан Латковић.

 МИЛАН ЛАТКОВИЋ: Поштовани председавајући, поштована министарка Михајловић, уважене колегинице и колеге народни посланици, предлози закона који су данас на дневном реду у оквиру првог заједничког јединственог претреса односе се на Пројекат рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја, а настали су као резултат потписаних уговора и споразума са Европском банком за обнову и развој, Европском инвестиционом банком и Међународном банком за обнову и развој 27. новембра 2013. године.

 Усвајањем предлога закона омогућићемо да се оствари основни циљ, за који сматрамо да је изузетно важан, а то је рехабилитација националне путне мреже, олакшање друмског саобраћаја, повећање безбедности, као и ефикасније и економичније извођење радова и управљање путном мрежом. Због тога ћу одмах на почетку нагласити да ће Посланичка група СПС подржати предлоге закона у дану за гласање.

 Наведени споразуми су настали као резултат потребе да се унапреди и побољша саобраћајна инфраструктура, коју је Министарство саобраћаја заједно са ЕУ развило у генерални мастер-план транспорта Србије, по коме је предвиђено да се у одржавање и рехабилитацију путева у периоду од 2009. до 2027. године уложи 4,6– 5 милијарди евра.

 Нагласио бих да је значај ових споразума, поред Министарства саобраћаја, препознала и Влада Републике Србије, која је буџетом за 2014. годину предвидела инвестиционе кредите неопходне за реализацију Пројекта рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја.

 У оквиру свог обраћања желео бих да кажем и неколико реченица о конкретним пројектима који су предвиђени споразумима, а обухватају проблеме краја из којег долазим.

 Наиме, у оквиру деонице пута 1 предвиђена је рехабилитација пута и унапређење безбедности саобраћаја на деоници ауто-пута Адашевци–Кузмин, а у оквиру деонице пута 3 предвиђена је рехабилитација деоница Сремска Митровица – Рума и Рума–Пећинци. Поред овога, рехабилитација је предвиђена и на деоници регионалног пута Рума – Иришки венац, Ириг–Врдник, Рума–Шабац, Рума–Путинци.

 Верујем да је многима од нас познато да је приликом уласка у Србију из правца Хрватске управо на делу ауто-пута Адашевци–Кузмин стање на деоници веома лоше, уз присуство изражених улегнућа и колотрага, што након вожње по ауто-путевима суседних држава, признаћете, оставља још јачи утисак заиста небезбедне и несигурне деонице.

 Због тога је за мене, а верујем и за друге посланике који долазе из сремског краја, ово изузетно важно. Рехабилитацијом и унапређењем овог дела, али и регионалних путева, створиће се услови за брже, безбедније и сигурније саобраћање овим делом Србије.

 Подсетићу вас да је ова деоница део Коридора 10, која осим што повезује Србију са Хрватском, Словенијом и даље са Аустријом и Европом, са друге стране повезује Србију са Мађарском, ауто-путем Београд – Нови Сад, а уједно и са Македонијом, Бугарском и Грчком. Додао бих да се Србија овим делом пута и овом деоницом повезује и са саобраћајницама Републике Српске и БиХ.

 За нас који живимо у Срему ово ће значити бољу инфраструктуру, боље путне везе, већи потенцијал за привлачење инвестиција, како домаћих тако и страних. Омогућиће и развој туризма и упознавање са природним лепотама Срема, на пример, резервата баре Засавице или Националног парка Фрушке горе, и то не само за домаће госте, већ и за стране, па и оне у транзиту.

 Ово је посебно важно управо због чињенице да друмски превоз представља доминантан вид превоза у Републици Србији, са учешћем од око 80% у превозу робе и 74% у превозу путника. Сада је, надам се, свима јасно колико је од великог значаја да се предложени закони усвоје.

 На крају, желео бих још једном да кажем да ће Посланичка група СПС подржати све напоре Владе да се унапреди и побољша саобраћајна инфраструктура у Србији и да ће, у складу с тим, у дану за гласање подржати предлоге закона. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народна посланица Љубица Мрдаковић Тодоровић, а нека се припреми народни посланик Мујо Муковић. Изволите.

 ЉУБИЦА МРДАКОВИЋ ТОДОРОВИЋ: Хвала, председавајући. Поштована госпођо министре, колегинице и колеге народни посланици, сви смо свесни ситуације у којој се налази наша путна мрежа, односно путна мрежа наше земље, какви су нам путеви којима сваког дана путују милиони наших суграђана, али и странаца којима наша земља служи за транзит до других дестинација. Чули смо веома забрињавајуће статистичке податке, да се 70% наших путева налази у релативно лошем стању, а да свега 8% локалних путева задовољава прописане стандарде.

 Такође, свесни смо да се због недовољне опремљености и неадекватног одржавања путне мреже често дешавају тешке саобраћајне незгоде и трагедије са смртним исходом, а сваки изгубљени живот је ненадокнадив, како за породице страдалих, тако и за друштво у целини.

 Нажалост, због економске кризе, која није мимоишла ни нашу земљу, последњих година је евидентан тренд смањења улагања у одржавање постојеће путне мреже, чије последице већ осећамо и вероватно ћемо осећати још низ година. Да ствар буде још гора, последње катастрофалне поплаве које су нас задесиле су нашу ионако руинирану путну мрежу додатно разориле, а одрони су на појединим местима уништили сваки доказ и знак да је ту некада био магистрални или регионални пут.

 На другој страни, промет добара и услуга, транспорт роба и материјала, као и превоз путника су од пресудног значаја за нашу земљу, како за развој домаће привреде, економије, трговине, туризма, тако и за усаглашавање са светским стандардима и миграцију са земљама у окружењу и земљама којима тежимо, а то су земље Европске уније.

 С тим у вези, желим да истакнем да је одржавање путне инфраструктуре у нашој земљи од огромног значаја за Републику Србију, како по питању безбедности и здравља људи као учесника у саобраћају, тако и за развој наше привреде у целини.

 Истовремено, морам да истакнем да одржавање путне мреже, посебно одржавање главних саобраћајница, ауто-путева, не може и не сме бити крајњи циљ. Ако су ауто-путеви главне артерије, које вуку највећи промет и транспорт, никако не смемо занемарити ни периферне делове, дакле, капиларну инфраструктуру, јер, као што и сами знамо, веома лако може доћи до изумирања тих периферних делова.

 Значи, не само одржавање постојећих путева, већ перманентна надоградња и изградња путне инфраструктуре јесте један од најозбиљнијих услова за развој земље. Сигурни путеви су и гарант смањења несрећа на путевима, о којима нас свакодневно медији информишу.

 Што се тиче Споразума о зајму између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој, овај аранжман који је пред нама управо има за циљ да подржи ревитализацију путне мреже на четири потеза и правца који су и те како битни. Новчана средства неће бити проблем, чак ће се део средстава прихватити и кроз донирање, са циљем обавештавања и информисања јавности о унапређењу безбедности саобраћаја.

 На другој страни, наше обавезе као корисника зајма су јасне, прецизне, концизне, неумољиве и временски орочене, а сви знамо да је ова влада много пута боља од свих претходних влада, веома је ажурна и неће доћи у ситуацију да се плаћају пенали због неблаговременог повлачења средстава из зајма.

 Сви знамо да је важност овог пројекта свима јасна и разумљива, тако да ћемо у будућности сигурно много више пажње посветити овој проблематици, за добробит свих нас. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Мујо Муковић. Нека се припреми народна посланица Миланка Јевтовић Вукојичић. Изволите.

 МУЈО МУКОВИЋ: Поштовани председавајући, уважена потпредседнице Владе Србије, даме и господо народни посланици, ја бих на почетку поздравио и господина Миодрага Поледицу, државног секретара, јер на почетку седнице нису прочитали да је присутан данас у сали.

 Што се тиче госпође Михајловић, из досадашње дискусије смо видели који су проблеми у овој области, и заиста желим да јој честитам на храбрости што је прихватила да води овај ресор, јер је стање у овом ресору заиста веома тешко.

 Пред нама је данас ратификација три законска предлога. Ради се о кредитима Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој и Међународне банке за обнову и развој, односно Светске банке. Пројекат сва три кредита је рехабилитација путева и унапређење безбедности саобраћаја.

 Два су кључна разлога због којих ћу лично гласати за сва три предлога закона, а надам се, и сигуран сам, и посланичка група којој припадам. Први је унапређење безбедности саобраћаја и смањивање броја несрећа, чији је број далеко изнад европског просека; код нас је на 100.000 становника број погинулих девет, а у Европској унији се креће између три и шест. Други разлог је развој путне привреде, која је главни замајац за економски развој земље. То је други разлог због чега обавезно треба подржати ове предлоге закона.

 Као што смо чули у образложењу потпредседнице Владе, а и из других дискусија овде, издвајање средстава за одржавање путева у нашој земљи је далеко испод потреба, тако да је неопходно оваквим кредитима интервенисати и покушати да подигнемо ниво путне привреде колико је то могуће, макар да се приближимо неким европским стандардима.

 Ако узмемо у обзир податак да смо од 144 земље на 122. месту, а да смо не тако давно, 2008. и 2009. године, били на 83. месту, видимо да у овој области ствари не иду добро и да је крајње време. Надам се да ће ова влада и ова министарка учинити велике напоре и да нећемо више ићи силазном путањом, већ ћемо кренути да побољшавамо ствари у овој области.

 Као посланик Бошњачке народне странке и члан Посланичке групе СНС, осврнућу се на стање путне привреде у санџачким општинама. Чули смо из излагања министарке да је стање у нашој земљи далеко лошије у односу на околне земље. Ако вам кажем да је у санџачким општинама стање далеко лошије од просека стања у нашој земљи, онда ћете схватити у каквом стању се налази путна привреда у санџачким општинама. Даћу само пример два путна правца.

 Наиме, у овој спецификацији која је саставни део овог финансијског уговора нисам успео да нађем путне правце Нови Пазар –Сјеница, а поготово Нови Пазар – Тутин. Могу вам рећи да је путни правац Нови Пазар – Тутин, којим сам и јутрос прошао, у таквом стању да би га требало затворити, да би, наравно, тај путни правац сасвим сигурно требало избацити из употребе, јер се ради о дужини мањој од 30 километара, а аутомобилом се путује око сат и по. Ради се о државном путу другог реда.

 Не желим да министарки Михајловић спочитавам зашто њега нема у овој спецификацији, не знам ни ко је правио спецификацију, да вам право кажем, да ли су то „Путеви Србије“ или неко други, али сам сигуран да како смо повећавали број министара из Санџака, тако нам је путна привреда у Санџаку била све гора.

 Када су ова два путна правца у питању, ту је било и међународних активности. Ту је била укључена и Турска. Приликом посете, прво, турског председника, па затим премијера, било је приче о изградњи, као да Србија не може да изгради та два путна правца. То за Србију није нека инвестиција, морам одмах да кажем. То смо дигли на највиши ниво, председник Тадић, председник Гул и поменути министри из Санџака обећавали су све и свашта, ауто-путеве, а до дан-данас је на тим путевима стање све горе.

 Зато вас ја молим, госпођо Михајловић, ако је икако могуће, поготово је овај путни правац Нови Пазар – Тутин заиста у катастрофалном стању, да имате то у виду. Пошто сте и ви рекли да ова спецификација није баш коначна, да покушате да се накнадно потрудите да ипак нешто урадимо на том путном правцу, макар делимичну реконструкцију, како би могао да буде и даље коришћен, а веома је важан јер повезује Тутин са Новим Пазаром, заправо са читавим светом. Стање на овом другом путном правцу Нови Пазар – Сјеница је нешто боље, али и ту су потребни радови, тако да је вероватно могуће то оставити за неку каснију фазу.

 Да не дужим више, желим да вам кажем да ћете имати много посла у овој области. Стицајем околности, осим политиком, бавим се и путном привредом, то ми је струка, тако да познајем стање у тој области. Надам се да ћете успети да зауставите ове негативне тенденције када су у питању наша путарска предузећа која се баве овом делатношћу, „Путеви Србије“ и „Коридори“, и да ћете једноставно увести ред у ту област, да ћемо коначно и у овој области кренути узлазном путањом. То грађани Србије, из сваког дела Србије, од нас с правом очекују и надам се да ћемо им то и омогућити. Хвала лепо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има овлашћена представница предлагача, потпредседница Владе Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Још једанпут да кажем, у овом плану рехабилитације, када говоримо о Рашкој и целој тој области, 199 километара ће бити обухваћено. Све су путеви првог реда. Ово што сте ви поменули јесу путеви другог реда, а могу да буду део. Оно што ћемо ми сигурно урадити, будући да смо рекли да ће можда бити потребе да неке ствари променимо, прегледаће се још једном, погледаће се још једном критеријуми, али хајде да то оставимо за сада. Не могу да вам кажем да ли ћемо евентуално и то променити, али, у сваком случају, све друго су путеви првог реда. И, није мало. Слажем се, није ни довољно, али да кренемо. Проверићемо још једном.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народна посланица Миланка Јевтовић Вукојичић, а нека се припреми народни посланик Владимир Ђукановић. Изволите.

 МИЛАНКА ЈЕВТОВИЋ ВУКОЈИЧИЋ: Уважени председавајући, госпођо министре са сарадницима, колеге посланици и посланице, поштовани грађани и грађанке Србије, за Српску напредну странку стратешко опредељење је економија, економија и економија. Међутим, да би дошло до економског развоја и напретка, морају да буду остварени неки предуслови, како би дошло до привлачења инвестиција, а самим тим и до економског развоја наше земље, чему, наравно, као Српска напредна странка и као одговорна странка и одговорна Влада, тежимо. Један од тих предуслова свакако јесте рехабилитација путева и повећање безбедности на путевима.

 Пред нама су данас три међународна финансијска документа, односно предлози закона о потврђивању три међународна финансијска документа, а тичу се зајма за побољшање, односно рехабилитацију путне инфраструктуре и за повећање безбедности на путевима. Укупна средства су триста милиона евра; та средства потичу од Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој, Светске банке и, наравно, учешће има и Република Србија у износу од 116,2 милиона евра.

 Оно што бих најпре истакла, то је да су ове финансијске компоненте различите. Наиме, средства која добијамо од Европске банке за обнову и развој директно су опредељена, искључиво и само за рехабилитацију путне инфраструктуре, а средства која добијамо од Светске банке, Европске банке и Европске инвестиционе банке, сем за рехабилитацију путева и повећање безбедности на њима, добијамо и за неке друге пројектне активности, које ћу касније истаћи.

 Наравно да стање на нашим путевима није добро, и то из много разлога. Један од разлога свакако јесте и тај што су најзначајнији путни правци и највећи део путне инфраструктуре, које у Републици Србији има 40.845 километара, пројектовани око 1980. године када није ни постојао правилник о безбедности на јавним путевима, па, што се тиче имплементације безбедности на путевима у тим пројектима, о томе свакако не можемо говорити. Наравно да савремено пројектовање подразумева и те како уграђивање, односно имплементацију сегмента безбедности на путевима, али сем имплементације безбедности на путевима, свакако подразумева и лако коришћење, односно лако управљање путевима.

 У питању је реконструкција 1.125 километара магистралних и регионалних путева. Иначе, магистралних путева у Републици Србији има 5.525 километара; регионалних путева има 11.540 километара; локалних путева (то су путеви који су нажалост у најлошијем стању) има највише, а то је 23.780 километара. Свакако да се не може одједном извршити рехабилитација и повећање безбедности на свим путевима, али у наредних пет година, имплементацијом овог пројекта, сигурно ће се учинити пресвлачење коловоза, ојачавање и поправка коловозне конструкције на 1.125 километара путева.

 Што се тиче Јавног предузећа „Путеви Србије“, оно је за 14 уговора, а за неких 300 километара путева урадиће пројектно-техничку документацију, из својих средстава. То је неко претфинансирање. Наравно, за израду пројектно-техничке документације других пројеката биће утрошена средства из одобрених међународних зајмова.

 Оно што свакако желим да истакнем јесте да је овим пројектом први пут у Републици Србији присутан тзв. програмски приступ код узимања новца, односно, да би се преузео новац, морају да буду испуњени сви индикатори за преузимање транши. То значи да мора да се поднесе извештај онима који нам дају новац, а то су банке, о планираним и реализованим циљевима из пројекта, па се тек након тога одобравају транше кредита које је могуће повлачити и користити за имплементацију пројекта.

 Оно што посебно желим да нагласим јесте да, сем унапређења квалитета путева, по чему смо иначе негде на самом дну лествице у Европи – мада смо по густини и распрострањености путне мреже негде на нивоу земаља ЕУ, морам да нагласим – сем појачања квалитета, врло су значајне још неке програмске активности које ће се кроз пројекат имплементирати. То су пројектне активности које се односе на програм управљања заштитом животне средине, што значи да су корисници кредита, односно ми смо дужни да подносимо годишњи извештај из којег ће се видети заштита животне средине, заштита здравља, безбедност и заштита људи који су укључени конкретно у радове.

 Такође, сем плана и програма управљања животном средином, значајно је истаћи да једна од програмских активности јесте план и програм социјалне укључености, односно једна од пројектних активности јесте и праћење како се извођење тих радова одражава на социјално окружење, односно на становништво које је у непосредној близини извођења радова.

 Почетак реализације пројекта планира се за последњи квартал 2014. године.

 Свакако да ово јесте и те како значајно са инвестиционог аспекта, са економског аспекта, са аспекта безбедности наших грађана на путевима, са аспекта безбедности и сигурности самих путева. Српска напредна странка свакако ће подржати. Ми се надамо, госпођо министре, да ћете сви, и ви, својим знањем, својом одговорношћу и својом енергијом, и те како допринети, као министарство и као министар, имплементацији свих пројектних активности. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Владимир Ђукановић, а нека се припреми народни посланик Владимир Павићевић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Уважена госпођо министре, ја иначе, и прошли пут када смо овде разговарали о појединим кредитима, ту реч не подносим; значи, реч „кредит“ уопште не волим, јер дуг никоме није добар друг. Наравно, ни физичком лицу, а, богами, ни држави. Међутим, шта је ту је, таква је нам је ситуација, морамо просто да се задужимо.

 Морам да похвалим Владу, посебно због овог кредита од Међународне банке за обнову и развој, зато што је заиста нешто најповољније. Не само због тога, него и зато што, кад се прочита сам споразум, видимо да је овде постигнуто апсолутно поверење, јер они нама дају да ми контролишемо како ћемо то спроводити. То код друга два кредита није случај, што је и нормално, јер свако жели да се обезбеди и да се види за шта је дао новац. Овде је заиста једно максимално поверење Међународне банке за обнову и развој, и ту се види колико се уважава кредибилитет и саме Владе, и председника и уопште ове државе, што је велики успех.

 Међутим, оно што морам просто да вас питам... Ми узимамо, наравно, ове кредите, јесу повољне камате, заиста – од 0,8% до 1,3%, биће камата, чини ми се, како сам разумео, што је са овим грејс-периодом од пет година заиста нешто што је повољно. Интересује ме, и желим да нам то кажете, колико ће, рецимо, домаћа оператива бити укључена у ове реконструкције путева и њихово обезбеђивање? У овом кредиту Европске банке за обнову и развој видим да су „Путеви Србије“ главни извршиоци радова, али код ова два друга кредита се то не види, па ме занима колико ће домаћи оператива уопште бити укључена у комплетну причу. Мислим да би било добро да се то каже јавности.

 Оно што још морам да истакнем (наравно, увек крећем од тога шта ми се није допало), то је, рецимо, када сам гледао списак путева шта се све реконструише... Иначе, слажем се са колегом Муковићем, ко је прошао путем од Новог Пазара до Тутина, зна шта значи катастрофа пут. Потпуно је човек у праву, у Рашкој области тај део пута најхитнији је, или да се затвори или да се реконструише, пошто је оно све осим пута.

 Рецимо, путеви у источној Србији... Конкретно говорим о Неготинској крајини, људи су ме тамо замолили, и мајка ми је оданде, а између осталог доста сам обилазио тај крај током избора. Знате, тамо су заиста путеви отприлике као из периода Хајдук Вељка и Чучук Стане. Мислим да нису уопште нимало реконструисани од тада.

 Кад прилазите граду Неготину, имате језиву ситуацију. Можете из три правца: из Доњег Милановца, из Мајданпека, из Зајечара. Овај пут од Зајечара до Неготина је и боже помози, али ова два пута су заиста катастрофална. Ако долазите из Београда... А град је, иначе, веома важан зато што нам се тамо налази Ђердап, зато што нам се тамо налази ИХП „Прахово“. Наравно, то је виноградарски крај; ко год жели да попије добро вино, тамо може увек да дође. Просто, не може ниједан инвеститор тамо да дође, јер немате ниједан нормалан пут. Лично сам, морам да признам, када сам био током кампање, имао два дефекта на аутомобилу. Возим „фијат стило“, аутомобил који колико-толико може да издржи, али заиста има стравичних рупа на путу; имао сам два дефекта.

 И, путеви су пуни крајпуташа. Нажалост, много је омладине погинуло, возе добре аутомобиле и често долази до удеса. Није ми јасно због чега се није определило да се тамо какав-такав пут направи. Видим да су узети само правци од Кладова до Брзе Паланке и од Неготина ка бугарској граници, што је заиста мало. Тамо је потребно да се сви путеви поправе, јер ниједан апсолутно не ваља. Значи, потпуна је катастрофа што се тиче путне инфраструктуре.

 Надам се да ће се ова средства на неки начин мало преусмерити ка том крају, јер чини ми се као да је заборављен, као да је слепо црево. Имамо огроман одлив становништва оданде, што је велики проблем. Град напросто умире, прети му да изгуби статус општине зато што број становника очигледно неће задовољавати критеријум да буде општина. Тако да бих вас замолио да се о томе размисли и да се тамо колико-толико помогне.

 Мене само интересује, средства која је Република Србија дужна да обезбеди, уз овај новац који ћемо обезбедити из иностранства... Интересује ме како ћемо обезбедити ова средства која смо дужни да обезбедимо, пошто смо у ситуацији у каквој јесмо?

 Оно што је мени засметало – ми стално узимамо неке кредите или смо добијали разне донације за путеве, а путеви су нам све гори и гори. Интересује ме, ако можете као министарка саобраћаја да нам кажете, колико је пара од 2000. године до сада ушло у Србију да би се наши путеви реконструисали, да би се направили? И, због чега ми данас имамо путну инфраструктуру овакву какву имамо? Сви нас заобилазе у широком луку, иду преко других земаља, неће да иду преко Србије, зато што су нам путеви заиста равни потпуној катастрофи. Хвала вам пуно.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има овлашћена представница Владе, потпредседник Владе Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на констатацијама, а и на овим питањима. Ви сте један од ретких који су приметили да услови и једног, и другог и трећег кредита, односно споразума (и ја исто тако мислим), заиста потврђују кредибилитет ове владе.

 Оно што је значајно, везано за домаћу оперативу за коју сте питали, домаћа оператива треба да буде ангажована сто посто. Дакле, „Путеви Србије“ (нису само „Путеви Србије“), они су ти који ће организовати један део посла. Односно, имаћемо јавне позиве, као што сам рекла, и за извођаче и за надзор. И то, гледано географски, увек ћемо позвати најмање пет путарских фирми из тог дела где ће се вршити рехабилитација путне мреже према ова три споразума.

 Што се тиче источне Србије, видели смо овде, рехабилитоваће се пут од Неготина ка граници. Наравно да то није довољно. Када погледате све деонице, када бисмо гледали сваки крај Србије, ми бисмо нашли још много тога што би морало да се рехабилитује, будући да 5.000 километара треба да рехабилитујемо, а да ћемо са ова три споразума, односно са овим новцем који имамо, рехабилитовати 1.100 километара.

 Србија је обезбедила новац. Ово су, као што сам рекла, пројекти на којима се ради већ две године. Још прошле године буџетом је обезбеђен новац, с тим што он неће бити дат 2014. године, него у 2015. години. Ми имамо обавезу да дамо 116,2 милиона. То је био један од услова кредитора, дакле, да овог пута Србија такође учествује у оваквом пројекту.

 Што се тиче новца који је улазио у земљу, још увек немам тачан податак о донацијама, јер имам информацију да донација за одржавање путева није било и да смо, пре свега у „Путевима Србије“, имали одређене кредите од којих кашњењем... Не кашњењем, него просто остатак који није искоришћен, имамо само 30.000.000 евра. И, имамо пројекте у „Коридорима Србије“ вредне 1,2 милијарде евра, од чега смо искористили само триста милиона евра, за сада.

 Када говоримо о пројектима у путној мрежи, вредност тих пројеката који се раде тренутно у Србији јесте око милијарду евра. Дакле, око милијарду евра су разноразни пројекти везани за путну мрежу.

 Оно што мислим да је значајно, везано је за друге видове, за железницу итд., где смо имали одређена кашњења и одређене кредите који су узети, због чега смо имали одређених проблема, али то сада није тема.

 Мислим да сам одговорила на сва питања. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Владимир Павићевић, а нека се припреми народна посланица Бранка Каравидић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани председавајући, поштована госпођо Михајловић, мислим да је обичај у једној демократској држави и једном демократском поретку да се о свим питањима и свим предлозима које извршна власт шаље законодавном телу води једна аргументована расправа. Мислим да данас овде нису обезбеђени услови за једну такву расправу. Надам се да ћете ми дозволити да образложим овај свој став, мислим да се тиче ове тачке дневног реда и да је веома важно.

 Влада Србије, ако сам ја добро разумео, усвојила је јуче, 16. јуна, и поднела Народној скупштини Предлог закона о потврђивању Финансијског уговора између Републике Србије и Европске инвестиционе банке, „Рехабилитација и безбедност путева“, потом Предлог закона о потврђивању Споразума о зајму и, у тачки 3, још једном, Предлог закона о потврђивању Споразума о зајму. То је све усвојено и поднето јуче.

 Истог момента, Влада је тражила да се по хитном поступку расправља о ова три предлога. Пазите, у образложењу захтева за хитан поступак пише: „Разлози за доношење овог закона по хитном поступку произилазе из чињенице да је повлачење средстава по Споразуму о зајму условљено ступањем на снагу закона о потврђивању Споразума о зајму.“

 Пазите, мени је логично питање сада овде, ако је нужност толика, ако је хитност таква, зашто онда, госпођо Михајловић, Влада није успела да до 25. маја изврши ратификацију овог споразума? Било је довољно времена, и након парламентарних избора и након конституисања овог сазива Народне скупштине и након формирања Владе, да неко у тој влади, на пример министар Крстић или ви, размисли о томе.

 Када кажете овде да не могу да почну радови док се не повуку средства, па, и за 25. мај је то такође важило. Сматрам, ако Влада данас долази овде, да представник Владе по хитном поступку разговара, уз ово образложење, да претходно представник Владе мора да каже да је Влада била неодговорна зато што до 25. маја није извршена ратификација. Сваки грађанин, сваки народни посланик овде може да каже – ако је толика хитност да узмемо новац, шта смо чекали до 17. јуна, зашто то нисмо успели да урадимо до 25. маја?

 Трећа ствар, ово је мени до сада стварно највеће изненађење – хитан поступак је тражило 205 народних посланика, на невиђено; у моменту када је Влада поднела, 205 њих потписује. Ја закључујем следеће: тих 205 посланика, уместо да раде оно што је посао народних посланика, представника грађана у законодавном телу, у Народној скупштини, а то је да сви заједно контролишемо рад извршне власти, 205 народних посланика који потписују овај захтев повлађује овој влади.

 Онда ја закључујем да се у овој скупштини, у овом сазиву ове Народне скупштине, не разуме један од најважнијих демократских принципа, сваког демократског поретка, а то је принцип поделе власти. Ми овде морамо да наступамо, колико год да су нам драга нека лица у Влади Србије, са једном сумњом, са једном критиком, да проверавамо, да дајемо себи додатног времена, а не да ускраћујемо себи време и да подржавамо Владу када она тражи хитан поступак.

 Мислим, господо, без обзира на то што ви нисте убеђени у ово што ја кажем (видим на основу ваших реакција, није ми пријатно када присуствујем оваквом изливу нестрпљења), да се то у једном поретку политике зове неодговорно понашање. У овом случају, не само Владе, не само неких министара у овој влади, него и извесног броја народних посланика који, уместо да контролишу и критикују Владу, извршну власт, повлађују овој влади. Сматрам да се то тиче једне неодговорности.

 Пазите, данас се још једном, за мене потпуно неочекивано, потврдило да ми овде каскамо за неким демократским обичајима и за неком демократском праксом. Морамо овде да обезбедимо неко време за аргументовану расправу, а не да од тог времена одустајемо и да доприносимо једном унижавању Народне скупштине. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Молио бих колегу да следећи пут, пошто је ово седница коју су предложили народни посланици а не Влада Републике Србије, прочита цео дневни ред па ће да види да се тамо налази Извештај о раду Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки, и то две тачке дневног реда, Извештај о раду Фискалног савета, као и Извештај о пословању Централног регистра, а то све са намером, зато што су народни посланици потписници желели да учествују у раду Народне скупштине и да Народна скупштина оствари своју контролну улогу. Између осталог, нашли су се ту и предлози закона које је предложила Влада.

 Реч има господин Зоран Бабић, по Пословнику. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Господине председавајући, прекршен је Пословник, члан 106. став 1 – говорник може да говори само о тачки дневног реда. Нисам знао да је Пословник о раду Народне скупштине данас тема дневног реда, вероватно бих говорио. Претходни говорник је, а нисте га опоменули, више говорио о самом поступку сазивања седнице, брзини... Мада, постоји једна изрека у нашем народу, није ни изрека – када неко не може да се договори сам са собом, то је најопасније. Знате, кад не може сам са собом да се договори, када му у једном тренутку смета што нешто није брже, зашто није 25. маја, већ 16, 17. јуна, а онда му, с друге стране, смета брзина, зашто смо јуче сазвали седницу, нас 208, па је данас ово уврштено у дневни ред.

 То је опасно, када не постоји исти принцип, када не постоје исти захтеви, када би час мало у пету брзину, час би у прву, а најчешће у рикверц.

 Знате, ова влада „вози“ максималном брзином. Оно што нам је остало од ове државе није „мерцедес“, нажалост, био бих срећнији, него један ремонтовани „југо“. Надам се да ћемо у будућности од тог „југа“ направити „мерцедес“, као што смо га направили у „Икарбусу“, као што ћемо направити и у многим другим градовима и фирмама у овој држави, и да ћемо возити само напред, само у реформе, само у уређену и стабилну државу, а у рикверц никако. Овим, час прва, час рикверц, никуда не идемо. Значи, само исти принцип, и договорите се само шта желите, брзину или стајање.

 (Владимир Павићевић: Повреда Пословника.)

 ПРЕДСЕДНИК: Ако желите да реплицирате, не може, али ако желите о повреди Пословника, коју ја нисам могла да направим, изволите. Дошло је до промене председавајућег, тако да се налазите у необичној ситуацији.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Поштована председнице Народне скупштине, даме и господо, то што имамо замену председавајућег…

 ПРЕДСЕДНИК: Који члан Пословника рекламирате?

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Члан 103, могу да прочитам први пасус: „Народни посланик има право да усмено укаже на повреду у поступању председника Народне скупштине, ако сматра да није у складу са одредбама овог пословника, а учињено је на седници Народне скупштине која је у току, и то непосредно по учињеној повреди“.

 Господин Бабић се јавио по повреди Пословника, а заправо је реплицирао мени на оно што сам ја претходно говорио.

 ПРЕДСЕДНИК: Извињавам се, посланиче, није то урадио, него је говорио о томе да ви нисте говорили о тачки дневног реда, у складу са чланом који је лицитирао као повреду Пословника.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Могу ли да допуним? Имам још један минут.

 ПРЕДСЕДНИК: Како да не, само изволите.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Само да допуним још једну ствар. Ја разумем да је некада неопходно да се председавајући овој Народној скупштини замене, да неко ко се можда мало уморио оде да се одмори и неко други дође, али то не значи да у том кратком периоду замене постоји дисконтинуитет у председавању Народној скупштини. И у том кратком периоду, госпођо председнице, неко је одговоран за то време.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем. Сматрам да нисам повредила Пословник. Физички нисам могла да повредим Пословник, тако да се захваљујем. Да ли желите да гласамо о томе?

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Не.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Народни посланик Владимир Ђукановић, повреда Пословника.

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Хвала. Члан 107. Малопређашњи говорник је нама овде рекао…

 ПРЕДСЕДНИК: Само цитирајте у чему је члан тачно.

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Члан 107, достојанство Скупштине. Ми овде данас доживљавамо од појединих посланика да нас третирају да смо нечији плаћеници…

 ПРЕДСЕДНИК: Можете само појединачно, који посланик? ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Малопређашњи говорник нам је у свом излагању (ја сам први тражио повреду Пословника, али очигледно су ме заобишли) рекао да ми овде заправо повлађујемо Влади Републике Србије, и то се онако професорски унео према нама.

 Ја се заиста извињавам, нити имам коме шта да повлађујем... Ако ико ради на корист Владе, раде управо ти посланици. Сваки њихов наступ је додатни проценат популарности ове владе. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: У реду је. Значи, није повређен Пословник. Чула сам. Ви сте били веома критични. Није се односило на вас. Слушала сам вашу дискусију врло пажљиво.

 Идемо даље на листу, јер повреда Пословника је заиста било превише у ових пар секунди, колико сам успела да седнем за сто.

 Реч има народни посланик Бранка Каравидић. Изволите.

 БРАНКА КАРАВИДИЋ: Хвала. Поштована председнице, поштована госпођо министарка, ја не бих да понављам оно што су колеге у данашњој расправи говориле. Рекле су да се рехабилитује 1.100 километара путева, да је за то неопходно 390.000.000 евра, део ће обезбедити буџет Републике Србије, а део је из кредита ових кредитора, односно ових предлога закона који су тренутно на дневном реду. Свима нама је јасно да ће држава Србија имати бенефите од свега овога, међутим, ја имам пар питања и мислим да се нико на њих није осврнуо данас.

 Једно од питања је обавеза носиоца пројекта, то је Јавно предузеће „Путеви Србије“; цитираћу Споразум са Европском банком за обнову и развој, члан 3. тачка 3.01. где се каже „да извршилац пројекта припреми техничке пројекте за деонице путева које се финансирају из средстава зајма, а на основу препорука датих“ итд. Једно од мојих питања је управо то – да ли су „Путеви Србије“ обезбедили пројекте за све наведене деонице?

 Сами сте рекли да се може десити да ће се нека од ових деоница мењати. Ја ћу цитирати, такође, у описном делу пројекта, део А, који наводи да се наведене деонице могу мењати, што у ствари значи да ово није коначан списак свих деоница које ће се радити.

 Ја исказујем бојазан да носилац овог пројекта, Јавно предузеће „Путеви Србије“, с обзиром на све оно што ових месеци, ових недеља прати његовог в. д. директора... То су разни новински чланци, нећу цитирати било ког аутора новинара, него ћу само рећи шта је рекао државни ревизор у свом извештају. Он је, рецимо, навео да је против овог одговорног лица у овом предузећу подигао кривичну пријаву због низа малверзација. То је једна од констатација државног ревизора. Онда је у извештају за 2010. годину такође навео низ неправилности у преко четрдесет додељених послова, вредних преко триста милиона евра, и тако даље.

 Ја ћу подсетити на то да је и сам председник Владе на седници Владе, коју смо сви имали прилике да видимо, док је директор Јавног предузећа „Путеви Србије“ износио извештај о стању путева уништених од поплава, рекао, цитирам: „Дробњаче, када су тендери у питању, ту ће неко морати поред вас да стоји и проверава, тако је најсигурније.“

 Значи, моја бојазан да све ово неће бити онако како би требало да буде је оправдана, бар ја тако мислим.

 Што се тиче Европске инвестиционе банке, у спецификацији пројеката, односно техничком опису дате су деонице које ће се реконструисати. Захваљујем колеги Ђукановићу који је поменуо Борски округ, Неготин.

 Имам, заиста, примедбу. Сами сте рекли у уводном излагању да су приоритети рађени „према стању деоница“, цитирам, „економској исплативости и регионалној заступљености“. Што се тиче стања деоница и регионалне заступљености, мислим да Борски округ није довољно заступљен. То могу и да аргументујем. Од 1.100 километара путева који се наводе да ће бити рехабилитовани, Борски округ има само 60 километара пута. Ту сам урачунала и део пута Вратарница–Књажевац, који се односи на Зајечарски округ. Значи, мислим да није сразмерно да 60 километара пута буде опредељено за један округ. Од 54 деонице, само се две конкретно односе на Борски округ.

 Четрнаестог маја је председник Николић био у Мајданпеку, у Фабрици бакарних цеви, и прошао је путем М24. Ја се надам да он дели моје мишљење о деоници пута Благојев Камен – Мајданпек. Она је дужине двадесетак километара и у изузетно је лошем стању. Не бих хтела да користим друге речи. То је део пута који је на граници надлежности Предузећа за путеве Пожаревац. Тако, кад дође редовно пролећно, односно летње крпљење рупа, тај део пута последњи дође на ред, тако да ми то летње крпљење рупа доживимо тамо негде у септембру или октобру.

 Још нешто, мислим да је ово специфично и не знам колико знате с обзиром на то да сте министар већ нека два месеца – магистрални пут М24 пролази кроз центар града Мајданпека, уз нагиб од 11-12%, без треће траке, уз огромну буку теретњака и огромне вибрације. Наиме, 1995. године је рађена заобилазница око Мајданпека, појавило се клизиште; затим је рађен пројекат санације тог клизишта, покушало се са санацијом, али до дана данашњег та заобилазница не функционише. Не знам колико сте упознати да део магистралног пута М24 иде кроз подручје Рудника бакра Мајданпек. До скоро су грађани, односно путници били у изузетно великој опасности када улазе у Мајданпек из правца Београда.

 Такође, надам се да ћете имати разумевања и за ове проблеме који тиште грађане Мајданпека, као и за проблеме колеге Мује Муковића. Питам, да ли је могуће да се било који од ових проблема уврсти у ове приоритете који су дати у овој табели?

 Имам и пар питања за вас. Да ли постоји синхронизација између израде пројеката и планом предвиђених средстава која ће сукцесивно, траншама, долазити у „Путеве Србије“, односно повлачити се? То је прво. Да ли постоје технички пројекти за све ове деонице или бар за део тих деоница? Да ли предузеће за путеве које спроводи овај пројекат има капацитета за имплементацију овог пројекта? Мислим да је то изузетно битно зато што ћемо вероватно, нажалост, бити корисници још многих кредита управо у ове сврхе. Да ли постоји опасност да држава плаћа тзв. пенале по неповученим средствима?

 Питала бих, као посланик који није са територије поплављених подручја, да ли уопште постоји могућност да се из ових средстава санирају путеви страдали у поплављеном подручју?

 Враћам се поново на в. д. директора „Путева Србије“ и питам да ли кривичне пријаве против в. д. директора ЈП „Путеви Србије“ могу да угрозе пројекат, с обзиром на то да Јавно предузеће „Путеви Србије“ спроводи пројекат и одговорно је за имплементацију истог?

 Мени је изузетно драго што је Светска банка била опрезна, или ја то тако тумачим, па је инсистирала на формирању управљачко-надзорног одбора. У одељку Механизми имплементације: „Зајмопримац ће установити управљачко-надзорни одбор који ће обухватати представнике зајмопримчевог Министарства финансија, Министарства саобраћаја, Министарства унутрашњих послова, Министарства регионалног развоја и локалне самоуправе, као и представнике јединице за имплементацију пројекта, и имаће функцију надгледања над читавом имплементацијом пројекта“. Мислим да је ово позитивно, мада мислим да се све колеге не слажу. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Пошто на листама посланичких група више нема пријављених за реч, пре закључивања заједничког јединственог претреса питам да ли желе реч председници, односно представници посланичких група или још неко ко није искористио своје право из члана 96. Пословника?

 Реч има госпођа министар.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хтела сам да одговорим посланици на њена питања. Мислим да је то врло значајно да се зна.

 Не зависи овај пројекат од једног човека, и ниједан пројекат у Србији не може више да зависи од једног човека, него зависи, пре свега, од Владе Србије. Ми смо врло одговорни као Влада и као министарства која ће бити у том надзорном одбору који сте и сами поменули.

 Питали сте неколико ствари – да ли постоје пројекти и да ли је Јавно предузеће „Путеви Србије“ направило пројекте? Да, за целу прву годину, то је 210 километара пута, припремљени су пројекти. Они су потпуно спремни. Кад се ратификује споразум и кад се буде повукла прва транша, могу да раде.

 Такође, помињали сте да ли је заступљен довољно одређени регион, или није заступљен довољно. Поменули сте, од неколико критеријума које сам ја навела, само два. Ја сам за поштовање струке и свих оних који су радили на томе. То су стручњаци из путарских предузећа, из Светске банке, EBRD и EIB, који су радили на критеријумима и на основу тих критеријума изабрали оне деонице које су, у складу са свим критеријумима, најважније.

 Наравно да новца нема довољно за све. То се односи и на колегу Муковића, који је помињао Нови Пазар. Поново ће се то погледати, али то не може да буде ни зато што сте ви везани за неки крај, ни зато што сам ја везана за неки крај, него зато да покушамо да нађемо оно што је приоритет, а да одговара стању коловоза, да одговара економској исплативости и региону, и вероватно још много тога што је у поткритеријумима иза тога.

 Такође, ми ћемо имати и ревизију. У овом првом кораку „Путеви Србије“ ће расписати јавни позив за ревизора, за четрнаест уговора и један надзор. Јавни позив значи да ће тај јавни позив обухватити све оне који могу да изврше такве послове.

 Питали сте да ли има капацитета за имплементацију. Ако, рецимо, Јавно предузеће, данашње, годишње троши на одржавање путева око 150.000.000, дакле, оно има капацитет да може 150.000.000 евра да спроведе, реализује у току једне године. Ако погледате ове пројекте, онда је то око 70.000.000 евра годишње. Када бисмо причали о капацитету тог јавног предузећа, оно је за то способно.

 Што се тиче пријава и свега тога, везано за в. д. директора ЈП „Путеви Србије“, постоје институције и оне морају да раде свој посао. То се односи и на тог директора и на сваког другог директора који има подигнуте или неподигнуте кривичне, прекршајне, какве год пријаве. У то се уопште не бих мешала, чекала бих да видим њихове одговоре.

 На самом крају, још једанпут да поновим зашто по хитном поступку, зашто данас и како је то Влада јуче усвојила све ово и данас се појавила у Скупштини. У децембру прошле године је потписан споразум. Било је у претходној влади, усвојено је на претходној влади. Морало је да прође нову процедуру, поново министарства. На крају крајева, ми сада имамо и другачија министарства. Ово министарство, које је заједно са финансијама предлагач, као и Министарство спољних послова, сада је просто организационо другачије направљено. Просто је морала да се испоштује процедура. Практично, да, било је јуче, али други пут, на неки начин. Толико од мене. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: По ком основу?

 (Бранка Каравидић: Хоћу само да разјасним.)

 Реплика не може. Имате још три минута и то можете да искористите. Изволите.

 БРАНКА КАРАВИДИЋ: Само сам хтела нешто да појасним, можда је моја грешка. Ви сте заиста рекли да постоје три критеријума: стање деоница, економска исплативост и регионална заступљеност.

 Знам да Мајданпек, цела источна Србија за сада нема ту економску исплативост и претпостављам да испуњава ова два критеријума на која сам ставила акценат.

 Исто је врло важно, с обзиром на то да сте потпредседник Владе – Влада би требало да поведе рачуна и о крајевима који остају без становништва. Рецимо, општина Мајданпек је у последњих десет-дванаест година остала без 5.000 становника. То су рубни крајеви Србије. То су делови који остају без младих. Знам да економска исплативост није била параметар у случају Мајданпека и у случају ове деонице пута, али волела бих да дођете и погледате тај део пута. Ако не ви, онда неко од ваших сарадника. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: По члану 96. своје право користи народни посланик Сабина Даздаревић.

 Јавите се, ако још неко по члану 96. хоће да искористи своје време, због планирања краја седнице. Изволите.

 САБИНА ДАЗДАРЕВИЋ: Поштована председнице, даме и господо народни посланици, поштована министарко, на почетку обраћања желим да скренем пажњу на потребу и уједно да тражим да Влада настави разговоре о турском кредиту за реконструкцију пута Нови Пазар – Сјеница – Аљиновићи, затим пута Нови Пазар – Пазариште – Тутин, као и путног правца Рашка – Нови Пазар – Рибариће – гранични прелаз Шпиљани ка Црној Гори. Ови путни правци су од изузетног значаја како за грађане који живе у Санџаку, тако и за привреднике који свакодневно користе ове путне правце.

 Желела бих да скренем пажњу на то да је на путу Тутин – Нови Пазар код места Ковачи пут скоро у прекиду. Лева коловозна трака у дужини од 2,5 м је потпуно пропала у клизишту; сва возила, теретна и путничка, користе само десну коловозну траку, која је и сама пред потпуним колапсом. Овакав проблем представља велику опасност по животе хиљада људи који свакодневно туда пролазе. Тражимо да се у програм рехабилитације под хитно уврсти ова деоница, јер у оваквом стању, где на пет-шест места постоји опасност од клизишта, прети да потпуно прекине комуникацију грађана са остатком Србије. Туда свакодневно пролазе студенти, ученици средњих и основних школа, као и запослени који раде ван свог места пребивалишта.

 Општина Тутин и Канцеларија за одрживи развој недовољно развијених подручја су прошле године склопиле споразум о изградњи нове трасе пута ради спајања старог пута Нови Пазар – Тутин са Ибарском магистралом. Радове на овој деоници изводи Војска Србије. Она спаја Тутин са магистралним путем Нови Пазар – Рибариће, преко села Мађаре, Паљево, до места Орашје код Рибарића. Ово је такође важан путни правац, који у овој ситуацији може да послужи као бајпас и да спасе комуникацију грађана Тутина са остатком Србије. Дакле, средства су обезбеђена од Канцеларије за одрживи развој у прошлом мандату Владе. Тражим од вас да се постарате да она буду искоришћена како бисмо добили нови, стари пут Тутин – Нови Пазар, као и остале путне правце које сам навела.

 Желим да позовем министарку да дође и обиђе стари пут Нови Пазар – Тутин и да се сама увери у опасност са којом се грађани општине Тутин свакодневно суочавају. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДНИК: Пошто на листама више нема пријављених, закључујем заједнички јединствени претрес о предлозима закона из тачака 1–3. дневног реда.

 Захваљујем потпредседници Владе Зорани Михајловић на данашњем раду. Захваљујем свим посланицима. Настављамо сутра у 10.00 часова.

 (Седница је прекинута у 17.30 часова.)