РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

ОСМА СЕДНИЦА

ПРВОГ РЕДОВНОГ ЗАСЕДАЊА

19. мај 2015. године

(Први дан рада)

 (Седница је почела у 10.05 часова. Председава Игор Бечић, потпредседник Народне скупштине.)

\*

\* \*

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Поштоване даме и господо народни посланици, отварам Осму седницу Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 На основу службене евиденције о присутности народних посланика, констатујем да седници присуствује 116 народних посланика.

 Подсећам вас да је чланом 88. став 5. Пословника Народне скупштине предвиђено да кворум за рад Народне скупштине приликом утврђивања дневног реда и усвајање записника постоји ако је на седници присутна већина од укупног броја 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 145 народних посланика, односно да је присутна већина од укупног броја народних посланика и да постоје услови за рад Народне скупштине у смислу члана 88. став 5. Пословника Народне скупштине.

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

 Реч има народни посланик Енис Имамовић. Изволите.

 ЕНИС ИМАМОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Тражим објашњење, тачније постављам питање председници и Служби Скупштине – да ли ће коначно стати у одбрану достојанства Народне скупштине и народних посланика и реаговати на одговоре на питања која шаљу институције и појединци, који не само да су увредљиви за Народну скупштину и вређају интелигенцију народних посланика, већ вређају интелигенцију свих грађана које народни посланици овде представљају?

 Добио сам одговор Марка Ђурића, директора Владине Канцеларије за Косово и Метохију, на посланичко питање које сам поставио у вези с нападом на двојицу бошњачких студената из Новог Пазара који студирају у северном делу Косовске Митровице.

 Марко Ђурић у свом одговору пише о свему осим о ономе што сам му поставио као посланичко питање, а питао сам једноставне ствари: ко су нападачи који су усред бела дана у центру северног дела Косовске Митровице напали двојицу бошњачких студената и претукли их, који су мотиви овог напада, да ли је неко од нападача идентификован, приведен итд.? Питао сам и – да ли држава, односно Канцеларија за Косово и Метохију може да обезбеди сигурност за бошњачке студенте који студирају у северном делу Косовске Митровице?

 Апелујем на председницу и скупштинске службе да убудуће овакве одговоре не прослеђују народним посланицима, већ да их врате институцијама и појединцима који их потписују, с упозорењем да оваквим одговором вређају достојанство Народне скупштине и народних посланика.

 Из истог разлога сам реаговао и прошле недеље, када је министар полиције Стефановић, уместо одговора, послао фалсификован полицијски извештај о упаду у службене просторије, оружаној заседи и покушају убиства др Сулејмана Угљанина, који је у то време био и актуелни министар у Влади Републике Србије.

 У том извештају министар Стефановић не само да је сакрио и заштитио наоружане провалнике и убице, већ је сакрио и све њихове иницијале, а сакрио је чак и то да је уопште било пуцања у нашим службеним просторијама, и то из више комада ватреног оружја и са више хитаца. Тада је упуцан наш члан Аднан Ганић, који је био у непосредној близини др Угљанина. Уместо тога, министар и полиција покушавају да овим извештајем кривицу пребаце на жртве оружане заседе у нашим просторијама.

 Дакле, то у правној држави не може. Ми већ шест година чекамо да провалници и убице буду ухваћени. Овакве злоупотребе највиших државних органа за прикривање тешких злочина почињених над Бошњацима су изузетно забрињавајуће и представљају објективну претњу и опасност за животе руководства СДА Санџака, али и за даље деловање и политичко организовање бошњачког народа у Србији.

 Када говорим о злоупотребама државних органа, искористићу ову прилику и да затражим објашњење од министра Вербића – зашто је и на основу чега дозволио да се радно место директора Гимназије у Новом Пазару искористи за куповину одборника наше странке, којом је та функција дата у замену за прелазак у владајућу већину?

 Овим је министар Вербић, и људи са којима је то урадио, директно утицао на насилну промену изборне воље грађана Новог Пазара, нанео материјалну штету нашој странци и, што је најгоре, послао неморалну поруку ђацима – да се крађом и преварама може доћи чак и на место директора елитне средње школе.

 Овом приликом, с обзиром на то да немам пуно времена, нећу говорити о бројним злоупотребама и незаконитостима приликом избора школских одбора у Новом Пазару, али за крај очекујем да председница Скупштине, али и министри Стефановић и Вербић, као и директор Канцеларије за Косово и Метохију, господин Ђурић, у својим одговорима поштују достојанство Народне скупштине и поштују достојанство народних посланика који у име грађана ове државе постављају питања.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Имамовићу.

 Поштовани народни посланици, пре него што наставимо рад, дозволите ми да у ваше и своје име поздравим представнике Удружења банкарских клијената Ефектива, који тренутно прате део данашње седнице на галерији Велике сале.

 Реч има народни посланик Мирко Чикириз. Изволите.

 МИРКО ЧИКИРИЗ: Хвала, председавајући. После седамдесет година Србија је коначно дочекала да буде рехабилитован један од најодликованијих Срба, Драгољуб Дража Михаиловић. Али реакције на ову рехабилитацију нису само унутрашње, већ добијамо низ реакција из региона. Моја питања ће бити постављена министру спољних послова, господину Ивици Дачићу, а тичу се најављених разговора министра спољних послова са хрватским званичницима око рехабилитације Драгољуба Драже Михаиловића.

 Пре него што поставим питање, рећи ћу да је Драгољуб Дража Михаиловић један од најодликованијих Срба, највећих српских хероја балканских, Првог и Другог светског рата, први антифашиста у Европи, да СПО мисли да треба да се рехабилитују сви невини осуђени, да се исправе све историјске неправде и да се постигне национално помирење.

 Мислим да треба послати снажну поруку да наследници и партизана и равногораца треба заједнички да граде европску будућност Србије, али такође да исправе и велике историјске неправде које су наши претходници учинили и за које нису криве ове генерације.

 У том смислу, СПО је апсолутно спреман, као предводник десне европске Србије, да да свој пун допринос националном помирењу, али и заштити националних интереса и достојанства Републике Србије.

 Мислим да неке поруке које смо добијали и од лидера политичких странака и од представника политичких чланова, чак и чланова наше владе нису добре. Због чега? Зато што се многе странке које се изјашњавају да су проевропске, да се залажу за поштовање универзалних људских права понашају у овом случају супротно. Тако да мислим да је поштеније да оснују неку комунистичку партију, да кажу да ће, ако добију подршку грађана на изборима, основати концлогоре, политичку полицију, да ће уходити, прислушкивати и хапсити на политичкој основи, да ће укинути вишепартијски систем, да ће вршити појединачне и масовне егзекуције, да ће забранити слободу штампе, да ће газити људска права.

 Оно што је Хрватска урадила, односно бивши председник Стјепан Месић, то је да је пре 10 година потписао одлуку којом је 10.000 усташа добило пензије, чак у случају када чланови породице усташа, који су неспорно били фашисти пар екселанс и Хитлерови најоданији следбеници, кад њихови потомци наслеђују њихове пензије оне се умањују за само 15%, у односу на партизанске пензије које се умањују за 30%.

 Мишљење СПО је да у разговору са Хрватима министар спољних послова Ивица Дачић треба да пита – да ли је Хрватима проблем то што се Дража Михаиловић, као антифашиста, борио против усташа које они рехабилитују, који су неспорно фашисти?

 Затим, да ли је могуће да је Стипе Месић потписао одлуку пре 10 година којом усташки кољачи примају пензије зато што су клали Србе и, у исто време, зашто им смета рехабилитација првог антифашисте у Европи?

 Затим, да ли Хрвати знају да је Дража Михаиловић, као пуковник, одбио да призна капитулацију, да је организовао први покрет отпора у Европи, да је његова влада била у Лондону, да су му савезници били Енглези, Американци, Руси, све сами антифашисти, да је највиша српска одликовања добио за војничку част и храброст, да је највиша одликовања добио и од америчког председника Харија Трумана, од француског председника Шарла де Гола, да Србија треба да се поноси тиме што је имала два неспорна антифашистичка покрета? Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Арпад Фремонд. Изволите.

 АРПАД ФРЕМОНД: Поштовани председавајући, поштовано председништво, даме и господо народни посланици, у име посланичке групе СВМ желим да поставим питање везано за проблеме око откупа млека у Србији. Питање бих упутио министарки за пољопривреду Снежани Богосављевић Бошковић.

 Министарка пољопривреде је почетком априла најавила стабилизацију тржишта млека у Србији и да очекује да ће ускоро доћи до стабилизације европског тржишта када је реч о прехрамбеним производима, пре свега млека и млечних производа. Како је навела, Министарство са своје стране чини све што може, заједно са другим министарствима, да дође до решења.

 Влада Републике Србије, на иницијативу министарке и Министарства пољопривреде, донела је одлуку да се откупе вишкови млека прерадом у млеко у праху. Влада Републике Србије је одобрила Републичкој дирекцији за робне резерве откуп прерађеног млека у праху домаћег порекла у укупном износу од 500 милиона динара. Наравно, ово је за сваку похвалу. Ту одлуку су поздравила и разна удружења произвођача млека. Међутим, нажалост, ефекте ове одлуке произвођачи на терену уопште не примећују јер је стање, нажалост, све горе и горе, првенствено у Војводини, барем у Севернобачком и Севернобанатском округу.

 Оно што ме прво интересује су Робне резерве – докле се дошло са откупом млека у праху, од којих произвођача је млеко у праху откупљено и, наравно, у којем износу?

 Свима нама је јасно да се млекарски сектор суочава са великим изазовима због поремећених економских односа ЕУ и Русије и пласманом вишкова млека и млечних производа из Европе у ЦЕФТА регион, самим тим и у Србију. Добро знамо да су у новонасталим околностима домаће млекаре под притиском ниских увозних цена ЕУ производа у региону.

 Србија је у изузетно тешком положају, јер је једина земља у процесу придруживања која је либерализовала тржиште са ЕУ а да пре није унапредила конкурентност индустрије и примарних произвођача коришћењем разних фондова ЕУ и других облика финансијске подршке.

 Нажалост, откупна цена млека и даље пада и, што је још горе, отказивање уговора код фармера за откуп млека и даље постоји на терену; штавише, радикализује се. Већина млекара је почетком маја снизила откупну цену млека за један до три динара, што је додатно погоршало ионако лош положај сељака, који се већ од почетка године суочавају са сталним отказивањима откупа.

 Сељаци већ напуштају производњу млека јер се не исплати гајити и хранити краве. Ово је огроман удар на нашег произвођача, а првенствено на оне мале, који живе само од ове производње.

 Желим да нагласим да ми, посланици СВМ, овај проблем не желимо да искористимо у дневнополитичке сврхе као што то неки чине, него стварно желимо да дође до решења што пре. Имлек је отказао откуп у целом Потисју, као и у разним местима у општини Мали Иђош, Суботица и Бачка Топола, одакле и ја долазим. Произвођачи млека су незадовољни јер не могу да живе од свог рада, међутим, сад на неко време не могу ни да очекују приход јер Имлек уопште не откупљује млеко од њих. Они који музу краве не знају шта ће са млеком, а Имлек једноставно отказује откуп.

 По образложењу из Имлека, они нису дужни да аргументују своје потезе и произвођачи нека буду задовољни што се не обустави откуп на још дуже време. У Имлеку истичу да нису задовољни квалитетом. Имају проблем с повећаним бројем соматских ћелија у млеку. Међутим, откупно место у Шупљаку код Суботице, које користи машину за уклањање соматских ћелија, исто је затворено.

 Значи, разлика није увек у квалитету млека, али кажем још једном, у Имлеку кажу да не морају да дају образложење за затварање откупних места. Наравно, има случајева да квалитет сировог млека није увек на потребном нивоу, међутим, с друге стране, фармери немају увид у анализе које се у лабораторијама обављају за потребе млекара.

 Оно што ме интересује је – шта може Министарство пољопривреде у овом тренутку још да уради по овом питању, односно шта можемо заједнички да чинимо да би се ситуација на терену стабилизовала?

 Интересује ме, даље, да ли Министарство планира да покрене истрагу везано за монопол тржишта у млекарству? У Европи то свако може да уради без икаквих проблема и ово треба да узмемо у обзир. Како може Имлек једнострано да откаже откуп млека, а да то унапред не јави произвођачима? (Председник: Време.) Да ли може Министарство, односно Влада да утиче на приватне фирме да поштују правила тржишта и да поштују права произвођача?

 Ово су само нека питања на која тражим одговоре, међутим, најважније је у овом тренутку да се нешто уради на терену да би се заштитили наши произвођачи. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Фремонд. Реч има народна посланица госпођа Дубравка Филиповски. Изволите.

 ДУБРАВКА ФИЛИПОВСКИ: Захваљујем, председавајући. Сведоци смо пораста породичног насиља. Због стравичних породичних злочина у Кањижи, у Лозовику, у Чачку, у Београду, јавност Србије је занемела. Међутим, уставна обавеза свих институција у Србији је да раде свој посао и да спрече злочине и појаве породичног насиља. Нема оправдања што насилници нису приведени, што нису кажњени и што насиље није онемогућено. Потребне су хитне мере, системске мере, законске промене које већ дуже време најављујемо, а моје мишљење је да је последњи тренутак да се оне и десе.

 Министар Селаковић је јуче најавио промене Кривичног закона у складу са Истамбулском конвенцијом, односно Конвенцијом Савета Европе о спречавању насиља над женама и децом. Моје питање министру Селаковићу је – када ће те законске промене уследити?

 Са министром Стефановићем на Одбору за одбрану и унутрашње послове смо договорили, о новом закону о полицији, промене које су неопходне за спречавање насиља над женама, породичног насиља и насиља над децом, а пре свега ту мислим на удаљавање насилника из стана и забрану контакта са жртвом, коју треба да одреди полиција на лицу места или највише 48 сати након догађаја.

 Моје питање министру полиције је – колико се у нашем школском систему спроводи превенција против насиља? И, колико у наставним садржајима у наредном периоду очекујемо промена, односно више градива у овој области? Због тога што је веома важно да од најранијег узраста, од предшколских установа, васпитавамо нашу децу против насиља.

 Имамо проблем и са међусекторском сарадњом институција у овој области и што имамо различитост поступања, а неусклађеност и центара за социјални рад, полиције и тужилаштва. Велики је проблем и то што не постоји правилник о психијатријским болесницима који су пуштени из психијатријских установа. Наиме, док леже у болници на психијатрији, здравство уради свој део посла, али немамо адекватну контролу шта се догађа са њима када изађу из болнице. Врло је чест случај да не узимају редовно терапију и да поново постају насилници.

 Такође, очекујем у наредном периоду усклађивање Породичног и Кривичног закона с циљем да дефиниција породице у Кривичном закону обухвати и лица која су међусобно била или су још увек у заједници. Мислим да је ово, сва ова убиства која су се десила, заиста окидач за хитну реакцију и ја је у наредном периоду очекујем и од Координационог тела Владе Републике Србије за родну равноправност, од свих институција, ресорних министарстава, полиције и тужилаштва.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Филиповски. Реч има народни посланик Момо Чолаковић. Изволите, господине Чолаковићу.

 МОМО ЧОЛАКОВИЋ: Поштовани потпредседниче, председништво, уважени народни посланици, 9. марта 2015. године упутио сам молбу председнику Апелационог суда у Београду Душану Миленковићу следеће садржине: Поштовани господине Миленковићу, посланичкој групи ПУПС у Народној скупштини Републике Србије обратила се Тапалага Маријана из насеља Локве у општини Алибунар. У разговору са мном навела је да пред вишим судом води неколико жалбених поступака на пресуду Основног суда у Панчеву. Пошто се ради о радном спору поводом отказа, молим вас да размотрите ове предмете и да ми дате неку оквирну процену када би могло доћи до доношења одлуке о овом предмету. Молим вас да ово писмо не схватите као покушај било каквог притиска на суд којим руководите, већ само као молбу да ми помогнете у вршењу посланичке функције.

 Након два месеца добио сам одговор од заменика председника Апелационог суда, госпође Персиде Јовановић, следеће садржине: Поводом вашег поднеска достављеног Апелационом суду у Београду, 9. марта 2015. године, којим указујете на обраћање Тапалага Маријане у вези жалбених поступака пред овим судом, обавештавамо вас да, сходно одредби члана 8. Закона о уређењу судова, право на притужбу на рад суда имају странке и други учесници у судском поступку. Имајући у виду да, провером кроз евиденционе књиге овог суда, није утврђено да ви имате својство странке, а из вашег дописа нејасно је у ком својству упућујете наведени поднесак, исти није разматран.

 Постављам два питања. Прво, председнику Апелационог суда у Београду – да ли је овај одговор у складу са законом, јер ја нисам упутио притужбу већ молбу за одређену информацију о предмету који траје више година? Друго питање Поверенику за информације, господину Шабићу, са молбом да одговори – да ли имам право на тражену информацију од Апелационог суда у Београду? Захваљујем на пажњи.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има проф. др Јанко Веселиновић. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала, председавајући. Моје питање које се односи на председника Владе Републике Србије тиче се мешања партијских и државних структура. Наиме, тиче се понављања једног питања на које нисам добио одговор – на који начин је ангажован *delivery unit* господина Тонија Блера? Да ли га је ангажовала Република Србија или га је ангажовала СНС, имајући у виду да су тим курсевима присуствовали само министри из СНС? Најважније је питање – ко је платио ангажовање Тонија Блера, јер знамо да он не гаји неку претерану љубав према Србији, односно није гајио у прошлости, али да видимо ко је платио организовање таквe обуке за кадрове СНС у Влади.

 Моје друго питање везано је такође за ову тему; тиче се активиста СНС на друштвеним мрежама (неки их још називају и ботови) – да ли су и они структура СНС као странке или државе Србије? Нажалост, имам доказе да је у питању ово друго. Испред себе имам званични документ, списак запослених у једном јавном предузећу у оквиру ЕПС, тачније Електровојводине, на чијем челу је кадар СНС. Од 1. марта 2015. године до 31. маја 2015. године ангажовано је 49 људи.

 Оно што ми даје сумњу да се ради о кадровима који треба да раде на друштвеним мрежама јесте њихова школска спрема. Послове у сектору за трговину електричном енергијом обавља човек који је завршио средњу техничку школу, керамичар, трећи степен. Добро, вероватно ћете поставити питање да, ако може министар бити керамичар, зашто не може бити неко ко набавља електричну енергију.

 У сектору за трговину ради од 1. марта особа на административно-техничким пословима са средњом школом, текстилни конфекционар. Да ли та особа може да одговори том задатку у Електровојводини? Затим, имамо особу са трећим степеном под бројем 15 - средња пољопривредна школа, трећи степен, ради у сектору трговине електричном енергијом. Струковни продавац робе свакодневне потрошње ради у сектору за трговину електричном енергијом. Средња пољопривредна школа - под редним бројем 20 запослена је особа у сектору за енергетику и инвестиције.

 Оно што је посебно занимљиво јесте да је међу запосленима и особа са средњом школом, угоститељски техничар, четврти степен - ради у служби за јавне набавке. Дакле, конобар ради у служби за јавне набавке. Уместо да је држава обезбедила могућност да тај човек ради у својој струци, он врши јавне набавке у јавном предузећу, а у ствари ради вероватно за време посла неке друге послове.

 Особа са десет разреда усмереног образовања ради у сектору експлоатације, под редним бројем 45. Особа са гимназијом, пише матурант, ради на административно-техничким пословима. И оно што је, могли бисмо рећи, куриозитет, јесте да у овом истом сектору ради особа која је завршила школу за негу лепоте – фризер III степена.

 Дакле, по свему судећи, ради се о запосленима који треба да обављају послове за једну од странака које су на власти и, по свему судећи, ради се о мешању државних структура и партијских структура.

 Питам председника Владе, господина Вучића – зашто је уместо департизације увео партизацију, невиђену у држави Србији, и шта ће учинити да се то спречи, поготово говорећи о рестрикцијама и смањењу запослених у јавном сектору? Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Драган Шутановац. Изволите.

 ДРАГАН ШУТАНОВАЦ: Даме и господо народни посланици, поштовани председавајући, користим прилику да поставим питања Влади Републике Србије око круцијално важних ствари, за које сматрамо да утичу, пре свега, на животни стандард грађана који је, као што смо сведоци, све гори и гори од 2012. године.

 Србија се, нажалост, налази у јако лошем стању, привреда је у колапсу, животни стандард више није ни на нивоу Северне Африке, сада је то већ нека Централна Африка.

 Просечна плата у Србији у јануару 2012. године износила је 370 евра, 2013. године – 350 евра, 2014. године – 335 евра, а у јануару ове године 325 евра.

 Дакле, животни стандард је константно у опадању. Привреда је у колапсу. Хвалимо се смањеним дефицитом, на рачун плата и пензија оних који су те плате и пензије зарадили. Свега тога, сигуран сам, не би било да имамо бољу владу, владу која испуњава своје обећање и владу која чини напоре да оно што обећа, како у кампањи тако и касније, заиста испуни.

 Постављам питање директно премијеру Владе Републике Србије, господину Александру Вучићу, који је изјавио да ћемо имати фабрику чипова од четири милијарде долара коју раде шеици из Емирата и која треба да се уради у Сурчину. Четири милијарде долара инвестиције у Србији сигурно би онемогућило да животни стандард грађана Србије буде у оваквом опадању, спречило би да се даље смањују пензије и плате и омогућило привредни напредак Србије.

 Нажалост, ово је само једно од обећања које је дато. Ми постављамо питање – због чега ово обећање, у ситуацији у којој премијер има апсолутну власт и у Парламенту и у Влади, није испуњено?

 Друго обећање које би засигурно помогло да се у Србији боље живи и да се упосле капацитети је обећање које је дато да ће се у Земуну, како је речено, близу аеродрома, градити фабрика авио-делова. Ово је такође публиковано у медијима који су доста блиски режиму. Речено је да ће бити инвестирано око три милијарде евра и да ће ови авио-делови да се дистрибуирају широм планете, а Србија ће постати центар за производњу авио-делова какав никад није била.

 Ово је само део обећања која су дата. Постављам питање – због чега нису реализовани?

 Такође, постављам питање шта је са уговором који је потписан о војној установи „Карађорђево“ и због чега Србија ту земљу није издала домаћим паорима, већ је издала странцима који, као што знамо, нису чак ни усејали ту земљу, а по уговору имамо право на 20% не приноса, већ профита? С обзиром на то да неће бити профита, очигледно је да је тај уговор штетан и сигуран сам да ће органи унутрашњих послова морати да се позабаве тим уговором.

 Оно што постављам као питање министру унутрашњих послова – сведоци смо да БИА врло ревносно ради по питању посланика, да издаје чак и негативне безбедносне сертификате посланицима који контролишу рад управо те агенције, а имамо ситуацију да су министри одавали службене тајне и да је полиција покренула истрагу. То је званично саопштено од стране министра Стефановића. Полиција је чак формирала тим који треба да утврди истинитост и да виде ко је тај који одаје службене тајне из Владе Републике Србије. Ово је вест од пре више од шест месеци.

 Поставља се питање – да ли је полиција толико неспособна да утврди ко од 17-18 људи који седе у Влади одаје службене тајне или су те тајне очигледно такве да могу да се одају? Могуће је да су управо ове тајне кривац због чега нема директних страних инвестиција и због чега се Србија налази у једној општој катастрофи и очигледно је да та спирала несреће и лошег пројектовања иде даље.

 Такође постављам питање Александру Вучићу, премијеру који је потписао Предлог закона о одбрани од града, који је прошле недеље требало да се нађе у Скупштини, односно нашао се у Скупштини, а онда је на волшебан начин повучен из Скупштине. Због чега постављам ово питање? Зато што смо сведоци да управо због лошег руковођења заштитом од града у Србији данас сељаци, пољопривредни произвођачи губе енормне количине новца, а Србија губи свој потенцијал за извоз, пре свега у пољопривреди.

 Пошто су сада у медијима објављене вести да ће Влада надокнадити штету сељацима који су имали велику штету од града, занима ме – у којој мери, како и када ће коначно да се појави тај закон у Парламенту Србије? Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има овлашћени представник посланичке групе СНС, народни посланик Александар Јовичић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР ЈОВИЧИЋ: Хвала, уважени председавајући. Даме и господо, поштовани посланици, уважена министарко и гости, знате, невероватно је колика брига постоји у ДС (то ће бити, наравно, и питање које ћу после поставити) за паоре и пољопривреднике. Ви који сте земљу давали Дарку Шарићу, Милету Јерковићу и осталима, сада се одједном бринете за српског сељака. То је заиста срамота.

 Пре вас је један велики политичар који седи у првом реду рекао – партизација. Да ли је могуће? Највећа партизација у Србији је била баш за време господина Бориса Тадића. Он је био и председник Србије и председник странке и председник Владе и председник локалних самоуправа; све је водио господин Борис Тадић.

 Кажете да је неки конобар, и то ће бити питање које ћу вам после поставити, водио у неком сектору неки део. Вама је ортопед водио грађевину, просторно планирање и животну средину. Како вас није срамота? То ће, наравно, бити једно од питања. Душан Елезовић није конобар? И он је конобар, али знамо како је добро зарађивао као конобар и шта је радио у Развојној банци, шта је радио у покрајинским фондовима. Нека вас је срамота.

 Сада имам једно питање, пошто као народни посланик и одборник у Скупштини града Београда, за разлику од господе преко пута, разговарам са грађанима и долазим са општине Палилула и постављам питање и за министра грађевине, а то је како је могуће и желим да се то испита, да општинска инспекција, на пример, у општини Палилула, где је ДС на власти у Београду, има толико нелегалне градње и да ниједна дозвола није издата, да су сви почели да дижу велелепне виле и зграде, и не само што их дижу него заграђују прозоре, заграђују животни простор обичних наших суграђана који су изложени великом притиску тих тајкуна, локалних, самопрокламованих?

 Постављам питање – зашто општинска инспекција не ради свој посао и ко је надлежан да види мало шта се ради на једној општини где ДС већ 16 година хара? То је једно питање.

 Друго питање такође за Министарство грађевине је да се утврди – зашто је општина Палилула, једна београдска општина која има огроман потенцијал, на којој ја живим, зашто су председник општине и његови сарадници узимали новац за водовод и канализацију која никада није кренула у изградњу? Узимали су од народа, од сиромашног народа који је одвајао од уста, а ништа није од тога видео јер су, наравно, имали од кога да науче и ти локални функционери, јер су имали и господина који је малопре говорио, па су то све лепо ставили у џепове.

 Таква пракса мора да се заврши. Пошто ДС влада у локалној самоуправи Палилула, ја желим да државне институције Града Београда и Републике Србије реагују да се пљачка на таквој једној територији што пре прекине, да се све врати у систем и у оквире закона, јер грађани који живе шест километара ваздушном линијом одавде, који немају ни водовод ни канализацију а неко узима њихов новац, имају право на достојанствен живот и на елементарне услове.

 Али очигледно се ви хвалите резултатима, с обзиром да на републичком и градском нивоу нисте имали никакве резултате, осим дефицита у граду Београду од 20,25%, од разних афера које су потресле главни град. Ништа боља ситуација није нпр. у једној локалној самоуправи.

 Ово је била моја дужност да изнесем овде. Одборничка група СНС у Скупштини Београда свакодневно прима грађане. Ми смо их саслушали. Кад чујете једног, па да кажете – ово можда није истина, али ако вам дође на десетине и на стотине грађана с истом примедбом, то је само доказ да корупција у појединим деловима где ДС и данас чини власт постоји. СНС ће се, заједно и народни посланици и одборници, борити свим легитимним средствима у оквиру закона да се пљачка наших суграђана коначно заврши и да је више никада не буде. Хвала.

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

 Обавештавам вас да су спречени да седници присуствују следећи народни посланици: др Иван Бауер и Младен Грујић.

 Сагласно члану 86. став 2. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да сам ову седницу сазвао 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 предложеног дневног реда.

 Достављени су вам записници 5. и 6. седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Пошто данашњој седници присуствује већина народних посланика, констатујем да постоји кворум за усвајање записника са наведених седница.

 Обавештавам вас да је провером у Служби за послове Одбора за административно-буџетска и мандатно-имунитетска питања утврђено да том одбору нико од народних посланика није доставио у писаном облику примедбе на наведене записнике.

 Прелазимо на одлучивање.

 Стављам на гласање записник 5. седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 21, 22, 23. и 28. априла 2015. године.

 За 129, није гласало 39, од 168 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова усвојила записник 5. седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Стављам на гласање записник 6. седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 5, 6, 7. и 8. маја 2015. године.

 За 136, нису гласала 32, од 168 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова усвојила записник 6. седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

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

 Пре утврђивања дневног реда седнице, сагласно члану 92. став 2. и члану 93. Пословника Народне скупштине, потребно је да Народна скупштина одлучи о предлозима за стављање на дневни ред аката по хитном поступку, предлогу за повлачење тачки из дневног реда и о предлозима за допуну дневног реда.

 Влада је предложила да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог закона о потврђивању Уговора о изменама и допунама Финансијског уговора (Програм модернизација школа) између Републике Србије и Европске инвестиционе банке, који је поднела Народној скупштини 13. маја 2015. године.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За девет, уздржан један, није гласало 159, од 169 посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик др Благоје Брадић је предложио да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог закона о изменама и допунама Закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима експропријације и издавања грађевинске дозволе ради реализације Пројекта „Београд на води“, који је поднео Народној скупштини 15. маја 2015. године.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 11, није гласао 161, од 172 посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Високи савет судства, сагласно члану 159. став 2. Пословника Народне скупштине, предложио је да се из дневног реда седнице повуче тачка Предлог одлуке о избору судија који се први пут бирају на судијску функцију, који је поднео Народној скупштини 24. априла 2015. године.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 142, није гласао 31, од 173 посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова прихватила овај предлог.

 Народни посланици Зоран Живковић и Владимир Павићевић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложили су да се дневни ред седнице допуни тачком Предлог закона о планирању и уређењу простора и насеља, који су поднели Народној скупштини 21. априла 2015. године.

 Да ли народни посланик Зоран Живковић, или господин Владимир Павићевић, жели реч? (Да) Реч има народни посланик Зоран Живковић.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Област планирања и изградње се врло тешко решава у Србији добрим законима и то је традиција која траје више деценија. Последица тога је један урбанистички грађевински хаос, који не треба везивати само за ову владу, нити за претходну, нити за ону пре ње. То нам је део традиције да се не поштују закони. Зато је потреба за доношењем доброг закона из ове области јако велика. Такав један закон је донет 2003. године, али је онда акцијама разних следећих влада и министара покварен, измењен у добром делу.

 Пре годину дана смо добили нови закон, односно драматичне измене старог закона, за који је сама, овде присутна министарка, рекла да није савршенство из те области, да треба радити даље на уређивању ове области и многи сегменти који би требало један овакав закон да обрађују нису добро решени ни у изменама и допунама које смо имали крајем прошле године.

 Зато смо посланик Павићевић и ја, уз екипу стручњака коју је водио Марин Крешић, направили нови предлог закона, који сада поново обнавља нека добра решења из 2003. године и уноси нова решења која су последица промене у тих 10 година.

 Овим законом који ми предлажемо први пут су установљени и у целини дефинисани нови Републички завод за просторно и урбанистичко планирање. Укида се Инжењерска комора, а оснива се струковна комора Србије. Контакт план се уводи у изради плана. Проширен је систем просторних планова просторним планом предела итд. Мало је времена да сада изговорим све оно што овај закон доноси.

 Једним делом је обновљено, рехабилитовано, и оно што је било добро у Закону из 2003. године и дата су потпуно нова решења за највећи број нових начина како решити проблеме у којима живимо.

 Кажу да је преко милион стамбених јединица или грађевинских јединица у Србији нелегално. То је последица непостојања добрих закона у нашој прошлости и лоше примене неких добрих закона који су били донети, али нису примењивани. Зато апелујем на председавајућег да, када завршим, притисне звоно, што би требало да изазове код посланика власти потребу да гласају за овај предлог закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 14, против два, није гласало 159, од 175 посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланици Зоран Живковић и Владимир Павићевић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложили су да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о допунама Закона о високом образовању, који су поднели Народној скупштини 26. септембра 2014. године.

 Да ли народни посланик Зоран Живковић жели реч? (Да)

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Двадесет и шестог септембра прошле године, сходно обећању, које смо дали министру просвете Вербићу, да ћемо му помоћи да се у Закон о високом образовању интегрише део који се бави академском честитошћу, предали смо господин Павићевић и ја Предлог закона о измени Закона о високом образовању.

 То је један кратак закон, лак за читање, чак и онима којима то није својствено. Три члана, а са циљем да се уреди питање повреде академске честитости у високом образовању Србије. То је повређено неколико десетина или стотина пута у последње две деценије, а у задњих неколико година се то повређује, односно злоупотребљава са највиших позиција српске власти. Имамо пуно примера у Влади, министри, председник државе, људи на челу јавних предузећа итд.

 Министар Вербић је у тој расправи, у септембру прошле године, рекао да је он свестан тог проблема, али да не постоји законски механизам којим би он могао да буде спречен. Зато смо, посланик Павићевић и ја, дали овај предлог измене Закона. У првом члану је да се дода тачка 1а која дефинише шта је то академска честитост, уводи је у Закон, а измена у члану 5. је дефиниција шта је то академска честитост, како се она повређује и како то треба кажњавати.

 Мислим да је ово 17. пут како предлажемо да се ово стави у дневни ред. Расправа о овом закону може да буде врло ефикасна и садржајна. Волео бих да чујем аргументе са било које стране који би били против оваквог решења, против увођења санкција за оне који плагирају или туђе или чак и ''своје академске радове''.

 Понављам свој апел да овога пута и без звона посланици гласају за стављање овог закона на дневни ред и да у аргументованој расправи, као што то обично имају или обично немају обичај, кажу шта мисле о том закону, које су мане. Можда заједно дођемо до још бољег решења, мада мислим да је закон, овакав какав јесте, потпуно јасан, прецизан, без било каквих могућности да изазове било какве негативне последице. Нестављање овог закона на дневни ред, одбијање потребе да се о томе расправља је исто као да скинете са дневног реда Закон о уџбеницима.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Живковићу.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 12, против два, није гласало 159, од 173 народна посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланици Зоран Живковић и Владимир Павићевић, на основу члана 92. став 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложили су да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог резолуције Народне скупштине о признању и осуди геноцида над Јерменима почињеном у Османском царству у периоду од 1915. до 1922. године, који су поднели Народној скупштини 20. априла 2015. године.

 Да ли народни посланик Зоран Живковић жели реч? (Да)

 Реч има народни посланик Зоран Живковић.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Двадесет и четвртог априла ове године се навршило 100 година од почетка геноцида над Јерменима извршеног од стране Османског царства у периоду од 1915. до 1922. године. То је био повод да колега посланик и ја предложимо ову резолуцију, којом би хтели да осудимо овај гнусни чин који је учињен у периоду који сам рекао и да се тиме сврстамо у велику групу држава које су то већ учиниле.

 Има скоро 30 држава које су донеле сличне декларације, Руска Федерација, Грчка, Белгија, Француска, Канада, Кипар, Италија, Швајцарска, Аргентина, Уругвај, Шведска, Либан, неке државе у склопу САД-а итд. Немачки парламент је дан-два после нашег овог предлога, наравно, везано за свој обим рада, донео сличну декларацију.

 Не желимо да овим компликујемо било какав дневни, политички живот, нити у Србији, нити у Европи и окружењу. Осуда овог геноцида нема никакве везе са актуелним турским властима или Турском као државом. То није био циљ, нити то јесте. Циљ је да у име Србије, у име грађана Србије, у име српског народа осудимо геноцид који се неосновано приписује овој држави и њеним грађанима и грађанима српске националности у последњих неколико година, јер су неки, наводно, у име нас чинили тешке ратне злочине, а са друге стране имамо обавезу и према грађанима Србије који су били жртве тешких ратних злочина у последњих неколико деценија. Мислим да не постоји држава на свету којој је у већем интересу да осуди резолуцијом геноцид који је учињен над Јерменима пре 100 година него што је Србија.

 Ово је држава парадокса. Мислим да је крајње време да почнемо да решавамо те парадоксе. Један је питање става према геноциду. Друго је, рецимо, што нема пуно везе са овим, али има посредне везе, а то је потписивање Протокола о забрани коришћења касетне муниције, где су грађани Србије највеће жртве касетне муниције на крају прошлог века, а ми смо једна од ретких држава која није потписала тај протокол и то је још један парадокс који виси изнад главе грађана Србије.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 11, нису гласала 164, од 175 народних посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик др Благоје Брадић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о измени Закона о здравственом осигурању, који је поднео Народној Скупштини 30. марта 2015. године.

 Да ли народни посланик др Благоје Брадић жели реч? (Да.)

 Реч има народни посланик др Благоје Брадић.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем. Господине председавајући, уважена министарко, поштовани гости из Министарства, цењене колегинице и колеге, поштовани грађани Србије, ово је пети пут да предлажем скупштинској већини да прихвати предлог измене Закона о здравственом осигурању, и то у члану 41. који говори о правима, тј. о томе ко има право да преко Републичког фонда за здравствено осигурање поправља и лечи уста и зубе.

 Четири пута скупштинска већина није имала слуха за мој предлог. Надам се да ће сада прихватити, јер један добар део те скупштинске већине су моје колеге, по вокацији лекари, а нас обавезује Хипократова заклетва, поштоване колеге, да у свакој прилици, увек кад можемо помогнемо нашим пацијентима. Усвајањем овог мог предлога верујем да ћемо им доста помоћи.

 О чему се ради? Члан 41. Закона о здравственом осигурању каже да право на поправку на терет Републичког фонда за здравствено осигурање имају деца до 18 године, студенти и школарци до 26. године, труднице и одређене врсте пацијената који имају друге врсте обољења, да сад не губим време набрајајући то.

 Предложио сам да се апсолутно сви осигураници, а подсетићу да у Србији негде преко 4,5 милиона осигураника има право да поправља и лечи уста и зубе преко Републичког фонда, преко средстава Републичког фонда за здравствено осигурање.

 Веровао сам, а верујем и сада да ћете прихватити овај мој предлог, јер на позицији РФЗО у апропријацији за стоматолошку здравствену заштиту има нераспоређених преко 350 милиона динара. За остваривање ове одлуке нема потребе за увећањем здравственог кадра, тако да је буквално само ваша добра воља брана између тога да сви грађани Србије имају право да лече уста и зубе преко финансија РФЗО или, ако не будете прихватили, да и даље морају да плате додатно услугу стоматолога иако уредно уплаћују за здравствено осигурање.

 Искрено се надам да ћете овог пута прихватити овај мој предлог, јер то је на добробит свих грађана Србије. Сви овде причамо да радимо у интересу грађана, ово јесте класичан пример рада у интересу грађана, а очекујем да ће бар они који су по вокацији медицинари, како каже наш народ, да повуку ногу и да први гласају у овој сали за овакав предлог. Захваљујем се.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Брадићу.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 15, није гласало 156, од 171 народног посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик др Благоје Брадић, на основу члана 92. ставови 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком Предлог закона о изменама и допунама Закона о јавним медијским сервисима, који је поднео Народној скупштини 22. априла 2015. године.

 Да ли народни посланик др Благоје Брадић жели реч? (Да.)

 Изволите, господине Брадић.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, господине председавајући. Уважена министарко, поштовани гости из Министарства, колегинице и колеге народни посланици, поштовани грађани Србије, прошлог лега ова скупштина, тј. скупштинска већина је усвојила Закон о информисању и медијима и пратећи Закон о јавним медијским сервисима.

 Ја сам, уважене колеге, дао предлог измене оба ове закона, јер по том закону за непуних месец дана, или нешто више од месец дана, пар дана преко тих 30 дана, локалне самоуправе ће изгубити право да из својих буџета финансирају локалне јавне медијске сервисе. Они ће бити или приватизовани, или отићи на аукцију, угашени, и тиме ће грађани Србије бити подељени у две групе, у једну групу грађана Србије првог реда и у другу групу грађана Србије другог реда.

 Надам се да ћемо ми ту неправду овде у овом високом дому исправити и гласајући за ове моје предлоге изједначити грађане Србије, како по обавезама тако и по правима.

 О чему се заправо ради? После јуна у Републици Србији из претплате, а док та претплата не заживи, из буџета Републике Србије ће бити финансирани РТВ и РТС, као јавни медијски сервиси, а сви остали који се налазе испод Саве и Дунава, које је финансирала локална самоуправа ће изгубити право да се финансирају из буџета локалних самоуправа и локалне самоуправе ће бити принуђене, ако желе и даље да информишу подробније своје грађане о дешавању на њиховој териториј, да се то додатно плаћа из буџета локалних самоуправа.

 Мој предлог је да се изједначе по правима грађани Србије, тако да се из те претплате финансира и локални јавни медијски сервис који сам у овом радном материјалу назвао „Радио-телевизија ужа Србија“. То је радио телевизија која би имала исте потенцијале као РТВ и била финансирана из претплате коју ћемо сви ми и наши суграђани које представљамо у овом високом дому да уредно плаћамо 2017. године, а који се покривају тренутно до 2017. године, из републичког буџета, који опет сви ми са нашим суграђанима пунимо.

 Надам се да ћете прихватити ову моју сугестију и исправити неправду коју смо нанели грађанима Србије, који ће за месец дана изгубити право да на основу финансирања радио-телевизијске претплате имају право на локално јавно медијско информисање (Председавајући: Време.)… јер је лепо да ми знамо.

 Јел' могу да завршим?

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Истекло је време. Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 14, није гласало 157, од 171 народног посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик др Благоје Брадић, на основу члана 92. ставови 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о изменама и допунама Закона о информисању и медијима, који је поднео Народној скупштини 22. априла 2015. године.

 Реч има народни посланик др Благоје Брадић.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Ја ћу наставити где сам стао. Значи, изгласавањем ове измене закона ћемо довести у исти однос и Војводину и Београд и Србију испод Саве и Дунава која ће ова права изгубити.

 Подсећам вас да губитком јавних медијских сервиса на локалним самоуправама ћемо оштетити и мањине у Србији јужно од Саве и Дунава, јер неће имати иста права на коришћење јавног медијског простора као што имају у Београду и Војводини. Сматрам да је наша обавеза да прихватајући ове моје предлоге измена изједначимо грађане Србије.

 Подсетићу грађане Ниша да су у ову скупштини делегирали 12 народних посланика, да су на некој врсти референдума, скупљањем потписа преко 40.000 је дало подршку локалном јавном медијском сервису. Подсетићу вас, уважене колеге посланици, да је Скупштина Града која је пресликана скупштинска већина овог високог дома једногласно донела одлуку да се свим силама бори да Ниш и околина имају локални јавни медијски сервис.

 Сматрам да је моја обавеза да вас подсетим да је ваша обавеза да подржите предлог којим ће грађани Ниша, а уједно и сви грађани и Шапца, и Неготина, и Димитровграда, и Рашке, и Краљева, и Крагујевца, и Светозарева тј. Јагодине имати право да имају локални јавни медијски сервис без додатног плаћања из локалног буџета.

 Предлог закона који смо усвојили пре нешто мање од годину дана даје право овим локалним самоуправама да накнадно финансирају пројектно додатно информисање. Тиме ми стављамо грађане Србије у подређен положај јужно испод Саве и Дунава. Прихватањем да се локални јавни медијски сервиси финансирају из претплате изједначавамо грађане Србије на целој територији како у правима, тако и у обавезама. Још једном апелујем на народне посланике да, штитећи интересе својих комшија који су их предложили у овај високи дом, гласају за овај мој предлог. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 14, није гласало 156, од 170 народних посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик проф. др Јанко Веселиновић, на основу члана 92. ставови 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о посебним условима и начину измирења обавеза корисника стамбених кредита са валутном клаузулом у швајцарцима, швајцарски франак, који је поднела група од 12 народних посланика посланичке групе Борис Тадић – ССД, ЗЗС и ЗС, Народној скупштини 25. фебруара 2015. године.

 Реч има народни посланик проф. др Јанко Веселиновић.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Уважени председавајући, уважена министарко Михајловић, мени је драго да сте ви данас поранили и да ћете моћи да чујете шта наша посланичка група предлаже како да се заштите угрожени корисници кредита, не само кредита у швајцарским францима, него свих кредита који су валутирани девизном клаузулом.

 Поштовани народни посланици, још једном вас молим да се издигнете изнад страначких интереса и да покушате да станете на страну људи који су оштећени зеленашким каматама банака у Србији.

 Посебно поздрављам на галерији чланове Удружења „Ефектива“, председника удружења, господина Дејана Гавриловића, грађане који су оштећени зеленашким каматама, госпођу Мирјану Узелац и Марка Васића, и они су данас с нама, драги народни посланици, поштована министарко, да чују од вас и да коначно пресудите: да ли ћете стати на страну банака, зеленашких камата или ћете покушати да заштитите грађане који траже само једно право, осим да отплаћују кредите, да живе упоредо, јер они су доведени у ситуацију нити да могу отплаћивати кредите, нити да могу да живе.

 Ми смо предложили три закона који би на неки начин довели правду међу грађане Србије и, да не станемо опет на страну банака, тражили смо измену три закона. Свакако да је закон о измени Закона о Народној банци кровни, који говори о томе да Народна банка, осим осталих послова којима се бави, треба да има и заштитну улогу у односу на кориснике кредита у односу на кориснике финансијских установа.

 Није улога Народне банке само да штити банке, опет да кажем који на основу зеленашких камата имају велике профите и њихови менаџери енормне плате. Посао Народне банке по овом предлогу била би и заштита корисника финансијских услуга, људи који узимају кредите, али људи који свакодневно послују са банком и који ако имају 1.000 динара на рачуну у року од неколико месеци њихов износ на рачуну ће бити (Председавајући: Време.)… неколико стотина динара мањи уместо да буде већи, што би било нормално за банке.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Веселиновићу.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 16, није гласало 149, од 165 народних посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај Предлог.

 Народни посланик проф. др Јанко Веселиновић на основу члана 92. став 2. и 4. Пословника Народне скупштине предложио је да се на дневни ред седнице допуни тачком Предлог закона о допунама Закона о Народној банци Србије, који је поднела група од 12 народних посланика посланичке групе – Борис Тадић, Социјалдемократска странке, Заједно за Србију, Зелени Србије, Народној скупштини 25. фебруара 2015. године.

 Да ли народни посланик проф. др Јанко Веселиновић жели реч? (Да.) Изволите, господине Веселиновићу.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала. Дакле, хтео сам да кажем да није нормално уколико положите у банку 1.000 динара, да за неколико месеци имате мање пара или да кроз годину дана останете без тих 1.000 динара.

 Било би нормално да вам се новац у банци увећава с обзиром да банка пласира тај новац и стиче профит. Код нас је нажалост обрнуто. Нажалост, код нас и наши грађани који су узели кредите рецимо у износу од 45 хиљада евра 2008. године, неки од њих седе и овде, за седам година вратили су рецимо 25 хиљада евра и требало би да дугују још 20 хиљада евра, они сада дугују 50 хиљада евра.

 Дакле, они ће банци од кредита узетог у вредности 45 хиљада евра вратити 100 хиљада евра. Наравно, ово је у најбољој варијанти да остане садашња ситуација како је Народна банка усложила и како је дала сугестије да пошаљу, ја бих рекао, неморалну понуду корисницима кредита.

 Један други грађанин из Београда узео је кредит од 43 хиљаде евра пре седам година. Сада дугује 60 хиљада евра. Рата му је уместо 20 хиљада динара сада 45 хиљада динара, а вратио је 35 хиљада евра, а сада дугује 60 хиљада евра, а узео је 43 хиљаде евра.

 Да ли ви мислите, поштовани народни посланици, да је то нормално? Да ли ви мислите да је нормално да један глумац, отац петоро деце, господин Дугалић са својом супругом и петоро деце треба да се исели због ових зеленашких камата из земље зато што не може да задржи кров над главом? Банка не само што му узима кров над главом, он је доживотни роб те банке, он никада не може да врати тај кредит.

 Слична је ситуација и са нашим глумцима, вероватно њих знате ако господу на галерији не знате, Слободи Мићаловић и Војину Ћетковићу који кажу једном речју – благо речено, не знамо како да се ишчупамо. Понуђени су нам модели за решење проблема са кредитом који имамо још од 2007. године, а који годинама постаје све већи. Грцамо, радимо и плаћамо рате. Ма страшно је све то и тешко је за причу, каже позната глумица.

 Дакле, ради се о стотинама хиљада грађана…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време. Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 16, није гласало 147, од 163 народна посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик проф. др Јанко Веселиновић на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о изменама и допунама Закона о заштити корисника финансијских услуга, које је група од 12 народних посланика посланичке групе Борис Тадић – Социјалдемократска странка, Заједно за Србију, Зелени Србије поднела Народној скупштини 25. фебруара 2015. године.

 Да ли народни посланик проф. др Јанко Веселиновић жели реч? Изволите, господине Веселиновићу.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Поштовани корисници кредита, видим да не можете да покажете ни оно што вам је на души, да морате да изађете из сале, али надам се да грађани Србије гледају и слушају ово.

 Дакле, стотине хиљада грађана су у ситуацији да не могу да враћају своје кредите и они траже од вас да заштите те грађане, да заштите њихове породице, њихову децу, да не морају да напуштају Србију. То су урадиле све озбиљне земље у региону, а овакве ствари се у озбиљном свету не дешавају.

 Нема земље у свету где узмете кредит од 40 хиљада евра, а вратите 100 хиљада евра и то ако сте добре среће.

 Поштовани народни посланици, сматрам да народни посланици треба да буду заштитници грађана а не да буду заштитници зеленаша, банака са великим платама, где менаџери зарађују озбиљне плате, док грађани не могу да живе од својих плата. Због тога вас још једном позивам да прихватите ове законе, да решимо ово у институцијама како наши грађани не би морали проводити време чекајући испред банака, испред Народне банке, испред Владе Србије. Покушајмо да овај проблем решимо у Народној скупштини Републике Србије.

 Хвала, народни посланици. Надам се да ћете за овај закон гласати, а вама поштовани корисници кредита пуна подршка за све време које се будете борили за ваша права и за ваше породице.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 13, није гласало 152, од 165 народних посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик Гордана Чомић, на основу члана 92. ст. 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог одлуке о образовању анкетног одбора ради утврђивања чињеница и околности које су довеле до хеликоптерске несреће у којој је живот изгубило седам особа, који је Народној скупштини поднела група од 16 народних посланика, 9. априла 2015. године.

 Да ли народни посланик Гордана Чомић жели реч? (Да)

 Реч има народни посланик Гордана Чомић. Изволите.

 ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Позивам све народне посланике да својим гласом подрже стављање на дневни ред предлог ове одлуке и образујемо заједно анкетни одбор ради утврђивања чињеница и околности које су довели до хеликоптерске несреће у којој је живот изгубило седам особа.

 По својој организацији анкетни одбор има по једног представника и једног народног посланика из сваке посланичке групе. Прву седницу анкетног одбора сазивао би председник Народне скупштине, а до избора председника анкетног одбора њиме би председавао најстарији присутни члан анкетног одбора. Анкетни одбор на тој својој првој седници из својих редова бира председника и заменика председника анкетног одбора.

 Кључна питања на која анкетни одбор током свог рада треба да нађе одговор и да га у пленуму у облику закључака представи Народној скупштини је на основу чега је министар одбране, на основу којих доступних података, донео одлуку о спасилачкој мисији „Хеликоптер“ 13. марта ове године, пошто тог одговора нема ни у једном извештају.

 Друго питање на које анкетни одбор треба да нађе одговор је ко је и зашто мењао план летилице током обављања спасилачке мисије, јер ни о томе не постоји ниједан податак ни у једном од два објављена извештаја.

 Анкетни одбор је по својој сврси, осим што нам је надлежност, има за циљ да утврди политичку и личну одговорност.

 Наша уставна обавеза је да се овим бавимо и свако одлагање одлуке да се о овоме расправља током седнице Народне скупштине је заједничка штета за све нас. Пре или касније, ми ћемо о овоме расправљати. Најљубазније вас молим да то буде пре, а не касније, јер људи који су страдали у тој мисији заслужују истину, а јавност у Србији заслужује политичку одговорност и тачне и јасне информације о целом току спасилачке мисије. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, госпођо Чомић. Реч има народни посланик Маријан Ристичевић, повреда Пословника.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Захваљујем. Даме и господо народни посланици, рекламирам члан 107, достојанство Народне скупштине.

 Малопре смо били сведоци, када је посланик Веселиновић образлагао своја три, ја ћу се усудити рећи, маркетиншка предлога закона. Немам ништа против гостију на галерији, немам ништа против грађана, немам ништа против банака, немам ништа против тога да се у договору са банкама ти кредити претворе у неку другу валуту, али је малопре дошло до незапамћеног инцидента и готово је невероватно да неко унесе транспарент у Народну скупштину и да се то претвори у страначку егзибицију, тим пре што за предлоге законе које је образлагао господин Веселиновић је гласало укупно из његове групе пет, а из опозиције 13 посланика. Такав неозбиљан предлог који је поднет праћен је страначком активношћу са галерије.

 Немам ништа против да се и убудуће зову гости, немам ништа против да се ти кредити ревидирају и претворе у евре, али морам да напоменем да они који их данас бране да у ствари се брину само како да их сахране. Те 2007/ 2008. године, када су кредити дизани, гувернер Шошкић и други финансијски стручњаци из Демократске странке су говорили да је најсигурније дизати кредите у швајцарцима и због тога данас наши грађани трпе последице.

 Видели смо праву хипокризију, лицемерје, видели смо неморалност, видели смо на делу, ја ћу се усудити да кажем, морално мизерство, зато што неко ко је одговоран и крив што штедише данас морају да враћају због швајцарских франака, по савету тадашњег гувернера Народне банке, што морају да плаћају енормне кредите, тај се дрзнуо, не само (Председавајући: Време.)… сачекајте мало, да предложи те законе, него су унели страначки транспарент.

 (Председавајући: Господине Ристичевићу, истекло је време.)

 Тражим да се о овоме гласа. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Сматрам да нисам прекршио Пословник, јер Пословник у овом тренутку ни по ком члану није ми дао могућност да реагујем на дешавања на галерији.

 Молим вас, само да завршимо гласање, јер сам мислио да се повреда Пословника господина Ристичевића односи на образложење предлога ове тачке.

 Стављам на гласање овај предлог, који је поднела госпођа Чомић.

 За 15, није гласало 154, од 169 народних посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Пошто имамо пријављеног и господина Арсића и госпођу Чомић, изволите, реч има народни посланик господин Арсић, повреда Пословника.

 ВЕРОЉУБ АРСИЋ: Даме и господо народни посланици, повређен је члан 108. став 1. Пословника, зато што је председавајући био дужан да опомене народног посланика Јанка Веселиновића за све оно што ради овде у Скупштини Републике Србије.

 Док је образлагао заборавио је да каже да је евро са 80 динара до 2012. године скочио на 120 динара, и тада га нисам видео да пише ове законе, заборавио је да каже да је швајцарски франак са 1,55 у односу на евро пао на 1,20, заборавио је то да каже када је образлагао и да постави питање себи зашто тада није писао законе.

 Заборавио је да каже да су за време баш те власти Бориса Тадића ти штетни уговори склапани на препоруку Народне банке Србије, а сада тражи и злоупотребљава на најнижи, најлицемернији, најгнуснији начин у политичке сврхе несрећу тих људи, несрећу коју им је Влада Бориса Тадића нанела.

 Господине председавајући, били сте дужни да интервенишете и овај безобразлук да зауставите. Не тражим да се скупштина изјасни у дану за гласање.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Арсићу. Као што сте рекли, народни посланик Јанко Веселиновић је злоупотребио своју посланичку функцију на најгори могући начин, али ја као председавајући у том тренутку нисам могао по Пословнику да реагујем.

 Изволите, реч има народна посланица Гордана Чомић, повреда Пословника.

 ГОРДАНА ЧОМИЋ: Поштовани председавајући, прекршили сте члан 27. и члан 103. Пословника Народне скупштине, који вас обавезује на старање о реду на седници и допустили сте да народни посланик добије реч да би указао на повреду Пословника и оспорава, током исказаног образложења о повреди Пословника, право другом народном посланику да предлаже закон.

 Поновили сте ту грешку и кршењем поново сте дали реч и другом народном посланику да под видом члана 103. и захтева да се говори о повреди Пословника, оспорава, назива безобразлуком, дрскошћу.

 (Јанко Веселиновић: Јесте безобразлук.)

 Народни посланик добацује, јесте.

 Пажљиво сам вас слушала, па вас молим да допустите председавајућем да води седницу.

 (Председавајући: Молим вас, дозволите да се заврши излагање.)

 Повреда Пословника коју сте учинили тиме је очито усмерена ка онемогућавању народних посланика да се усуде да поднесу предлоге закона.

 Количина гнева која се овде видела, и потпуно разумем зашто ви морате да одговорите на тај пренос гнева, не тиче се онога што је изговорио народни посланик, него манифестације на галерији. То јесте унеколико ваша надлежност, али то нема никакве везе са правом народног посланика да подноси предлоге закона, као што нема никакве везе са незнањем којим се под тражењем речи за кршење Пословника спречава, ућуткује и вређа други народни посланик. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, госпођо Чомић.

 Дужан сам да дам објашњење и образложење. Као што смо чули по повредама Пословника, нико није оспорио право народном посланику да подноси предлоге за измене и допуне дневног реда, само ту чињеницу да је господин посланик који је образлагао предлог за измену и допуну дневног реда организовао да се на галерији подигну транспаренти, што није у духу понашања у Народној скупштини по правилима Народне скупштине Републике Србије и овог високог дома. Захваљујем.

 Народни посланик мр Александра Јерков, на основу члана 92. ставови 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложила је да се дневни ред седнице допуни тачком - Предлог закона о измени Кривичног законика, који је поднела Народној скупштини 30. септембра 2014. године.

 Да ли народни посланик мр Александра Јерков жели реч? (Да) Изволите, госпођице Јерков.

 АЛЕКСАНДРА ЈЕРКОВ: Уважени господине потпредседниче, колегинице и колеге народни посланици, уз ризик да се посланицима СНС-а не допадне ово што предлажем, па да им ви дате прилику да злоупотребљавају Пословник оспоравајући и мени право да предлажем предлоге закона, покушала бих да седми или осми пут замолим посланике владајуће коалиције да подрже овај предлог закона, који се састоји из само једне једине измене, да се у списак кривичних дела која не застаревају уврсти и кривично дело трговине људима ради усвојења, односно они случајеви који се колоквијално називају крађа беба.

 Колико год је премијеру непријатно што нам тако добро иде, мени је непријатно што седим у Скупштини у којој седам пута предлажем народним посланицима да усвоје ову једну измену Кривичног законика и да тим људима, које је задесила страшна несрећа, пруже прилику да имају више времена да потраже правду пред органима наше земље, а да ни један једини пут нико од посланика који не гласају за ово није рекао због чега је то случај.

 Не знам којим бих новим речима могла да вас замолим и да образложим зашто за ово треба гласати. Могу поновити оно што сам неколико пута рекла. Европски суд за људска права је 5. марта 2013. године донео, а 26. марта 2013. године објавио своју одлуку којом утврђује да је Србија повредила право на приватност и породичан живот Зорице Јовановић, која је поднела тужбу за заштиту својих људских права због детета које јој је украдено 1983. године.

 У тој истој одлуци, Европски суд за људска права је обавезао Републику Србију да до септембра 2014. године усвоји ново законодавство, које ће родитељима којима су украдена деца омогућити да добију сатисфакцију, иако је ово једна од оних ствари где је мало нејасно шта то значи и шта би то била сатисфакција. Да ли је то помоћ да се то дете пронађе? Шта би том детету данас, 30 година касније, значила информација да је украдено, да су га родитељи купили? Зато је то доста проблематично.

 Дакле, у свим тим случајевима прича је увек иста. Никада родитељи нису добили тело детета, никада није утврђен тачан узрок смрти, обдукциони записник није био достављен и родитељи нису сазнали где је дете сахрањено. Молим вас, гласајте за овај предлог закона, јер друге речи од ових немам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођице Јерков.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 15, против један, није гласало 150, од 166 посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик Борислав Стефановић, на основу члана 92. ставови 2. и 4. Пословника Народне скупштине, предложио је да се дневни ред седнице допуни тачком – Предлог закона о слободи од страха, који је Народној скупштини поднела група од 19 народних посланика, 20. новембра 2014. године.

 Да ли народни посланик Борислав Стефановић жели реч? (Да)

 БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Молим још једном, господине потпредседниче, уважене колеге народне посланике да се Предлог закона о слободи од страха стави на дневни ред Народне скупштине, да се усвоји у Народној скупштини Републике Србије, да оно што се у Србији пословично дешава већ деценијама, да грађани Србије трпе притисак и трпе снажан осећај угрожености и страха од стране извршне власти.

 Овај закон, ако би га Народна скупштина усвојила, омогућио би да се грађани ослободе од страха, а да они људи из извршне власти, ко год био на власти, одговарају по Кривичном закону у случају да спроводе одређене акте, дела или их терају да се суздрже од конзумирања својих права у одређеном периоду.

 Србија је данас земља у којој извршна власт спроводи страх и спроводи притисак на грађане, а нарочито на грађане који не мисле исто као извршна власт. Србија је данас држава у којој се политички противници пребијају на локалним изборима. Србија је данас држава у којој уредници медија, под притиском извршне власти, фаворизују искључиво извршну власт и премијера.

 Србија је данас земља у којој саветник председника Републике води судски поступак за рехабилитацију Драже Михаиловића, па онда суд доноси одлуку, гле чуда, случајно, само зато што је ту, или можда баш зато што је ту саветник председника у сали Вишег суда. Србија је данас држава у којој не можемо имати локалне изборе без притиска на бираче. Некад у виду концентрата, додуше неуспешно, некад у виду батина, а некад у виду спаваћих соба и шпорета. Србија је данас земља у којој извршна власт упумпава огромне количине новца у њихове локалне одборе који су одреда посвађани. То им све мање даје резултате, али то се дешава сваки дан.

 Усвајањем оваквог закона грађанин би био заштићен од било каквих евентуалних потеза извршне власти овог режима, који иду са циљем промене његовог мишљења, понашања или конзумирања употребе својих права.

 Овај закон је Србији потребнији данас него икад. Данас у Србији о свему одлучује један човек. Данас се у Србији о свему пита један човек. Данас у Србији грађани не смеју да кажу оно што заиста мисле. Данас у Србији грађани не могу да буду грађани, него могу да буду искључиво поданици. Усвајање овог закона био би важан, додуше први корак до оног пуног замаха доношења слободе натраг у Србију, где јој је и место. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Стефановићу.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 13, није гласало 150, од 163 народна посланика.

 Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Реч има народни посланик Зоран Бабић, повреда Пословника. ЗОРАН БАБИЋ: Повређен је Пословник, члан 107 – достојанство Народне скупштине, и то из два разлога, господине председавајући.

 Први разлог је тај што сте морали да подсетите господина Стефановића да овај предлог закона није упућен ни намењен Републичкој скупштини, већ Покрајинској скупштини, јер покрајински премијер, господин Пајтић, пошто није на свом радном месту, обично се бави узурпирањем имовине, па хотел користи за привођење одборника. Хотел који је у власништву Покрајинске владе и свих грађана Републике Србије који живе у Војводини служи за привођење одборника у локалној Скупштини Инђије, зато што неистомишљеник, као што је то господин Чачић, иначе заменик председника Општине Беочин, буде пребијен од стране рођеног брата господина Горана Јешића.

 Према томе, сва аргументација коју је господин Стефановић малопре употребио, могли бисте да га упозорите да се она односи на покрајински парламент, на Бојана Пајтића и на ДС, и да једини страх који грађани Србије имају је страх да се никада више не понови неодговорна власт ДС, а и за тај страх се грађани Србије побрину на изборима.

 С друге стране, морали сте да питате господине Стефановића да ли је он још увек у ДС-у? Да ли је још увек у Демократској странци, која је 2005. године у овој Народној скупштини изгласала Закон о изједначавању права партизанског и равногорског покрета, при чему је Демократска странка гласала за тако нешто?

 Зашто му сада смета један судски поступак и што покушава, по старом маниру Демократске странке, да утиче на судске поступке, на судство и на правосуђе, које је независна грана власти? Зашто му тада није сметало, а гласао је, односно његова Демократска странка је гласала за „Равногорске споменице“, а сада му смета судски поступак?

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Бабићу, дужан сам да дам објашњење. Ја господина Стефановића ништа нисам разумео јер он је причао о деценијама ширења страха. Знам ко је тада био на власти, тако да га нисам ништа разумео.

 Да ли желите да се Скупштина изјасни у дану за гласање? (Не) Захваљујем.

 Пошто још нисмо усвојили дневни ред, посланици се јављају по повреди Пословника, нећу допустити док се не усвоји дневни ред да се јављате више по повреди Пословника, док не кренемо седницу, пошто седница још није ни почела без усвајања дневног реда.

 Пошто смо се изјаснили о предлозима за стављање на дневни ред седнице аката по хитном поступку, о предлогу за повлачење тачке из дневног реда, о предлозима за допуну предложеног дневног реда, на основу члана 93. став 3. Пословника Народне скупштине, стављам на гласање предлог дневног реда у целини.

 За 128, против 10, уздржан један, нису гласала 24 од 163 народна посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина, већином гласова, утврдила дневни ред Осме седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Молим службу Народне скупштине да сачини пречишћен текст утврђеног дневног реда седнице и достави га народним посланицима.

Д н е в н и р е д: .

 1. Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају;

 2. Предлог аутентичног тумачења одредбе члана 54. став 1. Закона високом образовању

 Прелазимо на рад по утврђеном дневном реду.

 Сагласно члану 90. став 1. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да сам позвао да данашњој седници присуствују проф. др Зорана Михајловић, потпредседник Владе и министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, и Зоран Илић, вршилац дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

 Изволите, повреда Пословника, народни посланик Борислав Стефановић.

 БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Извините, господине председавајући, молим вас, чланови 103, 104, 106. и 107. су повређени током претходног излагања по повреди Пословника. Нисте реаговали по члану 103, када је колега очигледно злоупотребио Пословник и имао реплику на моје излагање.

 Онда сте повредили 106. и 107. зато што сте рекли, као председавајући – ја га ништа нисам разумео. То стварно није коректно што радите. Дозвољавате колеги Бабићу да овде реплицира и прича о свему, само не о ономе што је био Предлог закона о зашити од страха, спомиње ненадлежни орган, уставно дефинисан, додуше, Покрајине Војводине, који нема никакве везе са законима, то бисте ви бар морали знати, ако не зна колега Бабић, Покрајинска скупштина доноси одлуке, а не законе, то је прво. Друго, онда се крећемо о питању ко је изједначио кога.

 Ми, за разлику од вас, можемо да кажемо шта није било добро у прошлости. Ви немате прошлост. Ви имате само садашњост коју изједате и растурате ову земљу. Ваш одговор на све то да њему дозволите да овде држи предавање о нечему што није уопште било речи о томе у сали, а друго, да кажете да ви не разумете народног посланика, са ниподаштавањем према народном посланику. На шта то личи овде?

 Малопре сте дозволили да један посланик овде виче на нас зато што је Јанко Веселиновић дао измене и допуне закона. Шта је следеће? Онда се питате шта ће нам закон о слободи од страха. Ево зашто. Зато што можете да нас постројите овде на крају. То није коректно што радите. Четири члана Пословника сте прекршили. Наравно да ћете да кажете да нема основа, ви то ништа не разумете. Али разумећете, будите сигурни.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време. Захваљујем, господине Стефановићу.

 Управо сте ви учинили оно што сте говорили у повреди Пословника, да сте оспоравали да сам ја прекршио Пословник. Значи, користили сте повреду Пословника за реплику. Ја сам само дао објашњење господину Бабићу да нисам могао да реагујем када ме је позвао да сам прекршио Пословник зато што вас нисам разумео.

 Ви сте говорили о деценијама ширења страха, а ја знам да СНС у том периоду није била на власти и нисам разумео онда делове вашег излагања. То је нешто што сам морао да дам као објашњење господину Бабићу, као што сте ви сада, кажем, оно што сте оспоравали претходном говорнику чинили и сами, користили повреду Пословника за реплику. Захваљујем.

 Прелазимо на 1. тачку дневног реда - ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ (начела)

 Примили сте Предлог закона који је поднела Влада. Примили сте извештаје Одбора за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације и Одбора за уставна питања и законодавство.

 Пре отварања начелног претреса, подсећам вас да, према члану 97. Пословника Народне скупштине, укупно време расправе у начелу 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 реч са редоследом народних посланика.

 Сагласно члану 157. став 1. Пословника Народне скупштине, отварам начелни претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

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

 Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић. ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала лепо. Уважени председавајући, посланице и посланици, испред вас је закон о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

 Дакле, Закон о ваздушном саобраћају је донет 2010. године и у периоду до данашњег дана, односно до пре месец дана када смо га пустили у јавну расправу, сматрали смо да у зависности од онога што смо у реалном животу могли да видимо постоје потребе да се овај закон измени и допуни, да га у том смислу поправимо, али исто тако и да га ускладимо са свим тренутно могућим европским директивама и све оно што тренутно може да се примени од европских директива налази се у овим изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

 Наравно, данас ћемо разматрати о изменама и допунама Закона у начелу, али оно што морам да нагласим, то је да када посматрамо све врсте саобраћаја у Србији, не можемо да не признамо да је ваздушни саобраћај сасвим сигурно једним делом већ у ЕУ и да је ваздушни саобраћај управо нешто на шта сасвим сигурно Србија може да буде поносна.

 Влада јесте задужена да утврди услове врло јасно, да се пре свега спроводи политика ваздушног саобраћаја, да ваздушни саобраћај буде безбедан и обезбеђен. Овај закон, поред усклађивања са европским директивама, усклађивања, наравно, многих терминологија, уноси и одређене новине које до сада нису постојале у Закону од 2010. године.

 Посебно наглашавам, о томе ћемо сигурно разговарати, формирање и Националног комитета за безбедност, али исто тако и могућности које закон овог пута дозвољава а тичу се другачије поделе аеродрома, у жељи да будемо квалитетнији, ефикаснији, да смањимо трошкове отварања нових аеродрома.

 Наглашавам такође да је овај закон, као и сви закони које ово министарство ради, био у јавној расправи. Поред Београда, ту су и остали градови у Србији. Закон је усаглашен са свим сугестијама свих министарстава у Влади Србије, али када смо радили на изменама и допунама закона, онда су унутар радне групе обухваћена мишљења не само Владиних организација, него и одређених ваздухопловних организација, као и аероклубова итд.

 Дакле, надам се да ћемо имати једну успешну и добру расправу. Ми смо ту да закон представљамо, бранимо, али исто тако да уколико постоје додатне сугестије да нешто може још да се унапреди, поправи, ми смо ту да чујемо и да то урадимо. Још једанпут, желим да кажем да управо овај закон треба да нам омогући заиста да учинимо још више у овом делу саобраћаја јер могућности за то сасвим сигурно постоје. Хвала лепо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић.

 Да ли известиоци надлежних одбора желе реч? (Не)

 Да ли председници, односно представници посланичких група желе реч? Реч има народна посланица Олгица Батић.

 ОЛГИЦА БАТИЋ: Хвала пуно, поштовани председавајући, поштована министарко са сарадницима.

 Наиме, када говоримо о ваздушном саобраћају, чињеница је да је закон о предметној материји донет 2010. године, који је на прилично добар начин уопште поставио претпоставке за даљу хармонизацију националног законодавства са прописима ЕУ, те је тако управо ваздушни саобраћај, као што сте ви то сами у излагању и споменули, а у односу на неке друге врсте транспорта, засигурно прилично узнапредовао и у том смислу свакако најдаље и отишао, за разлику од осталих врста саобраћаја и то првенствено са аспекта усклађености домаћег законодавства са прописима ЕУ, што засигурно потврђује и изјава о усклађености, која представља саставни део и овог, као уопште и сваког, предлога закона.

 Наиме, њихово даље усаглашавање са истим, дакле са утврђеним стандардима и праксом међународне организације цивилног ваздухопловства и тековинама ЕУ, има за последицу управо измене и допуне о којима данас расправљамо.

 Оно што је чињеница и овде морам да направим једну дигресију, јесте да приказ извора међународног ваздухопловног права никада није могућ без објашњења улоге и задатака одређених међународних организација које се управо баве цивилним ваздухопловством, а засигурно је да ту највећу улогу има поменута међународна организација цивилног ваздухопловства, одређена одредбама Чикашке конвенције и која заправо има тројаку функцију – и административну и легислативну, али исто тако и судску.

 Те њене функције не заснивају се само на ауторитету која она несумњиво поседује и тиме утиче на формирање самог ваздухопловног права, већ и оно што је присутно неко време, а то је да она заправо показује једну тенденцију уопште кодификације и унификације ваздухопловног права и мислим да је то пут којим се иде у јако добром правцу.

 Иако је у нашој земљи због санкција и свега оног што се дешавало у најгорим периодима код нас чланство било суспендовано, оно је, на срећу, обновљено 2001. године, а по стицању самосталности Републике Србије. На срећу Демохришћана, Србија је и самостална чланица управо у овој организацији.

 Чини ми се да како се даље буде усаглашавао и пратио рад, темпо и динамика управо поменуте међународне организације цивилног ваздухоплова, тако ћемо и ми бити у обавези да своје домаће законодавство усаглашавамо, тако да је у том смислу ово један од ретких закона где могу да кажем да се не противим изменама и допунама.

 Оно што је свакако тачно јесте констатација да се степен развоја једног друштва огледа степеном развоја саобраћаја, а са друге стране да се степен културног развоја мери уопште културом у саобраћају. У годишњем извештају Републичког завода за развој, под називом „Република Србија“ из 2008. године, примећено је следеће: да Србија јако заостаје за инфраструктурним реформама у односу на окружење и у односу на земље ЕУ, да је уопште саобраћајна мрежа, значи, говорим о свим видовима саобраћаја, потпуно неинтегрисана, да је неразвијена, неконкурентна, нестандардизована са ЕУ, да је слабо развијена инфраструктура и неадекватна организација саобраћаја, што све представља велику препреку привредном расту, али не само привредном расту наше земље, већ уопште повећању продуктивности, конкурентности, запослености и уопште једној брзој и квалитетној размени добара и услуга.

 Дакле, није постојао правилан приступ, не само ваздушном саобраћају него уопште саобраћају у нашој земљи. Уколико се осврнемо закратко уназад, онда можемо рецимо да приметимо да новце од приватизације ми смо трошили на потрошњу, уместо да смо улагали у оно што је нама преко потребно, а то је управо саобраћајна инфраструктура. Чини ми се да је то нека пропуштена прилика, али добро. Ако имамо у виду ко је у поменутој години био министар финансија, онда мислим да је сваки даљи коментар сувишан.

 Према мишљењу стручњака, наша целокупна саобраћајна инфраструктура девастирана је потпуно у периоду 1991. до 2000. године, а онда све оно од 2000. године па до дана данашњег заправо представља поправљање, преправљање, рестаурацију итд.

 За одвијање ваздушног саобраћаја свакако да су најпримарнији аеродроми, авиопревозници и неопходне институције. Ту пре свега мислим на Дирекцију за цивилно ваздухопловство и Агенцију за контролу летења Србије. Србија има два аеродрома која су у потпуности оспособљена за међународни авиосаобраћај – „Николу Теслу“ у Београду и „Константин Велики“ у Нишу.

 Треба имати у виду да се преко аеродрома „Никола Тесла“ у Сурчину обавља преко 75% путничког и око 90% робног транспорта. Капацитет аеродрома јесте 5,6 милиона путника, а његова искоришћеност је око 30-35%. То су подаци до којих сам дошла и мислим да тих 35% управо говоре о недовољној искоришћености расположивих капацитета које аеродром „Никола Тесла“ у Београду засигурно има.

 Србија има само једну авио-компанију, као што знамо – Ер Србију, са флотом чији су авиони просечне старости од преко 17 година. Уколико се анализира стање наше флоте и бројност авиона у односу на укупан број становника у нашој држави, онда долазимо до чињенице да Србија заправо има свега два авиона на милион становника, а земље ЕУ имају 13 авиона на милион становника. Неодговарајућа структура авиона, техничко-технолошка застарелост, чини ми се да се не могу тако лако искоренити, посебно што је то нешто што је симболизовало некадашњи ЈАТ.

 Што се тиче компаније Ер Србија коју сам поменула, наравно да се ствари покрећу у добром правцу и то је оно што је приметно, као и да се мења све оно што је карактерисало некадашњи ЈАТ, а то је једна потпуна инертност и неорганизованост. Да се ситуација поправља, такође говори и податак до којег сам дошла, а то је да је 17. август 2013. године дан када је забележен рекордни ваздушни саобраћај у нашој земљи по броју оптерећености, дакле, операција. Центар Контроле летења Београд једноставно показао је спремност да се избори са тако великим оптерећењем, тада рекордним за овај део Европе.

 Предложене измене и допуне Закона о ваздушном саобраћају о којима данас расправљамо треба да учине још један додатан корак напред и оне засигурно, бар на начин како је то дефинисано овим предлогом закона, то и чине, а то је да се одредбе заправо уподобе пракси, значи, да оне одражавају нашу тренутну стварност, што није случај са многим законима из различитих материја, где су закони и пракса у раскораку, да се отклоне правне празнине којим обилује још увек важећи Закон о ваздушном саобраћају, да се изврши једно детаљније и потпуније нормативно уређење тамо где је оно потребно, а што се изменама и допунама такође чини и наравно да се небројено пута, као до сада, донесе подзаконски акт који ће имати свој правни основ јер представља правни нонсенс предвиђање подзаконског акта. Такође, имали смо прилике да са тим будемо упознати. Дакле, предвиђа се доношење подзаконског акта, а да правни основ за тако нешто не постоји.

 Усклађивање са дефиницијама међународне организације цивилног ваздухопловства јесте нужност, као и уношење потпуно нових законских појмова, што је видљиво већ из члана 1. Предлога закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају. Дакле, поштовање правила летења током вршења ваздушног саобраћаја уноси се новим чланом 4а предлога о коме данас расправљамо.

 Коначно, по мени, оно што је већ требало урадити, али добро, бар се то данас чини и што је, по мени лично, од јако велике важности за једно нормативно добро уређење овог закона, јесте измена самог појма ваздухоплова, додаћу – коначно измена самог ваздухоплова, јер је ваздухоплов до сада био некаква направа са посадом и једноставно такву терминологију нисам могла да разумем.

 Отишло се и корак даље, па се сада поставило питање – а шта ћемо са беспилотним ваздухопловима, јер чињеница је да они нису имали своје законско уређење, а исто тако, чињеница је да је таква врста ваздухоплова све чешћа и да заслужује једноставно бар да нађе своје место у оквиру законске дефиниције у Предлогу закона.

 Члан 6. такође представља искорак напред, а обезбеђење заштите података које Директорат прибавља и прикупи посредством система обавезног или система добровољног пријављивања догађаја свакако је новина и као што смо могли да приметимо и добро запазимо јесте да је њен циљ превентивног карактера и да је усмерено на оно на шта у првом реду и треба да буде, а то је управо безбедност ваздухоплова.

 Нерегулисано питање плана лета ваздухоплова које користи министарство надлежно за унутрашње послове, сада се коначно отклања, будући да је и до сада, наравно и даље то остаје као законска одредница, да је Директорат тај који је прописивао план лета који се односи на цивилне ваздухоплове, а Министарство одбране, наравно и даље остаје надлежно за прописивање плана лета који се односи на војне ваздухоплове.

 Разликовање комерцијалних од некомерцијалних летења такође је добро и јако је битно и то са више аспеката, али првенствено са аспекта сложености услова које морају да се испуњавају у погледу првог, дакле у погледу комерцијалног, односно у погледу некомерцијалних летења.

 Усклађивање са одредбама Уредбе Европског парламента и Савета број 1008. из 2008. године наметнула је потребу потпуно новог законског одређења самог појма авио-превоза и појма редовног авио-превоза, али и финансијских услова за издавање оперативне дозволе, јер финансијска стабилност авиопревозника увек је узрочно повезана са његовом безбедношћу.

 Мени, наравно, недоумицу изазива решење које представља новину, а то је могућност да се авиопревознику који има финансијских потешкоћа може издати привремена оперативна дозвола у случају да се процени да он у одређеном временском периоду може изаћи, заправо може једноставно извршити своју финансијску консолидацију.

 Моје питање јесте, на чему би се процена тако нечега уопште заснивала непосредно пре издавања тако једне оперативне дозволе и шта уколико се установи да је процена била погрешна? Ту је, значи, неко направио пропуст, у овом случају Директорат и чини ми се да у том смислу није довољно само да се одреди да Директорат јесте тај који може да такву дозволу стави ван снаге и чини ми се да није довољно да се тако нешто само објави, дакле да је дозвола стављена вам снаге у „Службеном гласнику“ Републике Србије, већ да неко мора да сноси и одговорност зато што је тако нешто уопште дозволио и издао такву једну оперативну дозволу.

 Такође, имамо одређених недоумица и у погледу члана 20. Мислим да овде ипак треба одредити некакав, бар по мени, фиксни рок за извршење увида у документацију коју достављају авиопревозници у случају давања ваздухоплова у закуп заједно са посадом, али и истовремено уз задржавање поступка хитности, јер мислим да постоје случајеви у пракси који би такву хитност оправдали.

 Такође, оно што је добро у изменама и допунама о којима данас расправљамо, јесте што се њима олакшава страним авиопревозницима обављање међународног јавног авио-превоза са Републиком Србијом, а ради обављања како је то већ као пример и дат у самом Предлогу закона, рецимо хитног медицинског превоза, што је свакако најбољи пример, али се не може ограничити само на то, јер примера има сијасет, тако да и разлози за тако нешто јесу бројни.

 Пошто изостају видљиви резултати наше земље на плану животне средине и то већ дуго времена уназад, претпостављам да је то разлог зашто је уопште тај термин заштите животне средине избрисан и сада се предвиђа да обуставу и ограничење авио-превоза из предложеног члана 23. даје Министарство које има сазнања. Тешко наравно да ће то моћи да да Министарство културе, или рецимо Министарство просвете, јер је тако нешто отприлике немогуће, да је дошло до прекорачења одређених вредности гасова или буке, а Директорат доноси одлуку о томе, али претпостављам, кажем да је та синтагма заштита животне средине изостала, зато што у том домену ми апсолутно никаквих резултата немамо.

 Увођење појма слот, то јесте наравно последица преузимања решења из европских прописа о додели слотова, заслужује свакако своје место у оваквом једном предлогу закона и мислим да то не представља ништа епохално, већ једноставно усаглашавање са оним што постоји и у другим земљама.

 Дефиниција некомерцијалног летења такође је новина овога предлога закона који је садржан у члану 26. Континуирана пловидбеност која се није односила на све ваздухоплове, сада се мења способношћу за безбедно учествовање у ваздушном саобраћају, наравно без изузетка и управо са једноставно том одредницом без изузетка, мислим да тако и треба да буде.

 Помоћно летачко особље сада је кабинско особље, као и свуда у свету, јер једноставно не разумем термин „помоћно“ са акцентом на тим „помоћно“ и никада нећу моћи да разумем такав један термин.

 Промењен је члан 189. важећег закона који је од изузетне важности, посебно уколико имамо у виду, рецимо нажалост трагедију немачког „German wingsа“, а који сада експлицитно прописује да су лекари из здравствене установе те које имају потврду о праву на испитивање здравствене способности, једини овлашћени заправо да обављају здравствене прегледе, да дају оцену здравствене способности и на крају крајева да издају лекарско уверење.

 Образовање другостепене лекарске комисије од стране Директората, а ради сада другостепеног разматрања здравствене способности и то по праву жалбе лица незадовољног оценом своје здравствене способности такође представља новину и исто тако представља добро решење, тим пре што треба имати на уму да ни до сада лекарска уверења апсолутно нису давана лицима када заправо кандидати нису здравствено способни.

 По мени, готово једини члан који остаје нејасан, заправо више недоречен, као да је требало ставити зарез уместо тачке па извршити, додати га или додати наставак јесте члан 55. овог предлога закона којим се мења став 1. у члану 194. Закона о ваздушном саобраћају, којим се предвиђа да посаду ваздухоплова поред летачке и кабинске посаде могу чинити такозвани „додатни чланови посаде“, а који при томе не спадају ни у летачко, ни у кабинско особље, па мислим да је и та категорија лица требало да буде сврстана у неку категорију, као и да буду одређени критеријуми по ком основу неко уопште може добити статус додатног летачког особља.

 Обавеза страног авио-превозиоца који обавља са нашом земљом међународни јавни авио-превоз, као и чартер летове, да подноси Директорату свој програм за обезбеђивање у ваздухопловству, као и одобрење тог програма које ће бити издато од стране управо надлежног органа државе авио-превозиоца, јесте потпуно логично решење и заслужно нашло место у оваквом предлогу закона.

 Чини ми се и да је промена досадашњег члана 231, али и увођење новог члана 231а последица заправо само законског уподобљавања стварним приликама.

 Будући да ми време истиче, наравно остаје нам и расправа у начелу када конкретније можемо говорити о амандманима који су поднети на одређене чланове закона, али у сваком случају у дану за гласање ДХСС, као и СПО подржаће Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на исцрпном мишљењу о изменама и допунама овог закона. Много је могућности које заиста можемо да искористимо да ваздушни саобраћај у Србији буде заиста на још вишем нивоу и један од разлога је зашто смо предложили измене и допуне закона.

 Само неколико ствари које су биле недоумице ономе што сте рекли, везано за привремену дозволу. Дакле, привремена дозвола која се издаје, да, Директорат је издаје и када сте говорили о томе да је везана наравно за финансијско стање, тј. Директорат је тај који хоће проценити или Директорат ће имати обавезу да направи свој документ, утврди јасне критеријуме на основу којих ће моћи уопште да да једну тако привремену дозволу, наравно базирајући се и ово што имате у закону је базирано на Уредби 1008, дакле директно везана са прописима ЕУ.

 Помињали сте нешто што мислим да је јако важно да се објасни, а то је животна средина. Када дође до прекорачења емисија у претходном закону, дакле Директорат дође до прекорачење емисије, деси се таква ситуација, Директорат онда тражи мишљење министарства надлежног за заштиту животне средине, па онда оно тек реагује.

 Сада је ствар другачија, будући да управо животна средина или Агенција за животну средину мери да ли је дошло до прекорачења емисија, онда они директно са министарством надлежним за животну средину реагују.

 Чинило нам се и мислимо да је то много ефикасније од претходног стања. Ту бих се задржала, ако буде у појединостима, одговараћемо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се госпођи Михајловић. Реч има народни посланик мр Ђорђе Косанић. Изволите.

 ЂОРЂЕ КОСАНИЋ: Захваљујем. Поштована министарка са сарадницима, председавајући, даме и господо народни посланици, пред нама је данас Предлог закона о ваздушном саобраћају и на самом почетку рећи ћу да посланичка група ЈС у дану за гласање подржаће поменути предлог закона. Зашто? Јер његовим доношењем допринеће се повећању ефикасности, безбедности, сигурности у овој области.

 Просто, на самом почетку не могу да не кажем да је Србија још давне 1913. године једним правним актом уредила ову област, тачније, 1913. године оверена је Уредба о саобраћајним справама које се крећу по ваздуху. Објављивањем те године једне такве уредбе свакако Србија се ставила у ред напредних земаља тог времена, које су једним оваквим, да кажем, правним актом, уградиле темељ развоја цивилног ваздухопловства, не само код нас, него у читавом свету.

 Каква је данас ситуација? Данас кроз ваздушни простор Србије дневно прође и до 2500 авиона и Контрола летења у Београду контролише ваздушни простор не само Србије, него и Црне Горе и 55% простора БиХ изнад девет километара. Гледајући тако, отприлике, том области прође 450 хиљада авиона годишње, што има добре предуслове да се изборимо за водећу позицију на западном Балкану.

 Зашто све ово кажем, министарка? У Европи се, наиме, све више разматра могућност, а како ствари стоје, чини ми се да ће то бити и неминовност укрупњавања неба изнад континента. Оно је сада подељено, ако се не варам, на 38, а због веће гужве на небу, поделом би требало да се сведе на пет до шест контрола летења.

 Сада, укратко враћајући се и на сам закон, рећи ћу да је у примени овог закона одржано више јавних расправа, а с друге стране, састанак на којем су, осим представника Министарства, учествовале и заинтересоване стране и давале своје примедбе и сугестије, и сигурно решењем о нацрту Закона о ваздушном саобраћају, стварају се бољи тржишни услови за конкуренцију у области ваздушног саобраћаја.

 Једно од важних решења које овај закон доноси је овлашћење директору Директората за цивилно ваздухопловство да доноси подзаконске акте ако се у пракси покаже да нешто треба да се измени. Давањем тог овлашћења повећаће се ефикасност и врло брзо моћи ће да се реше неки евентуални проблеми, ако до њих дође.

 С друге стране, чини ми се да је у овом закону најважнија ствар повећање безбедности. Предвиђено је формирање националног комитета за сигурност у ваздухопловству и свакако ће допринети још већој безбедности, јер ово ће имати задатак да стално прати нове мере у циљу подизања сигурности.

 Исто тако, власници малих приватних летилица неће морати да подносе план летења у зони слободног лета, на шта их садашњи закон свакако обавезује. Прецизније, то ће бити омогућено подзаконским актима које ће донети Директорат цивилног ваздухопловства.

 Што се тиче усклађености са ЕУ, већ сте рекли да, чини ми се, у овој области смо некако највише догурали. Свакако да је добро да се нацрти закона који се у овој области припремају раде у сарадњи са колегама из ЕУ.

 Сада, министарка, хтео бих да бацим акценат на једну веома важну тему, која је бар за мене веома важна. Реч је о аеродрому „Морава“ у Лађевцима код Краљева. Засигурно, реализација једног оваквог пројекта дала би један нови економски импулс читавом крају. Да кажем, ка овом региони гравитира око два милиона људи, а у његовој близини су значајне туристичке дестинације и чини ми се да ће овај аеродром бити посебно значајан када се изгради Коридор 11, ако се не варам, јер ћемо тада до Београда имати највише, отприлике, сат времена.

 Исто тако, треба рећи шта је до сада урађено. Најпре, путнички терминал, који одмах може да се стави у погон, иако стање полетно-слетне стазе није задовољавајуће, рећи ћу само да је стаза била дизајнирана за војно ваздухопловство, а ти авиони су много мање захтевни него код цивилног ваздухопловства.

 Постоје исто тако планска документа за проширење и продужење стазе, као и иницијатива да се развије мрежа тзв. таксија, који ће повезивати писту са платформом испред новог терминала.

 Министарка, све ово сам рекао немајући ниједног тренутка дилему да ће ова веома одговорна Влада на челу с Александром Вучићем изнаћи решење да се овај, чини ми се, веома важан пројекат стави у функцију.

 На самом крају, желим да кажем да ће у дану за гласање посланичка група ЈС свакако подржати Предлог закона о изменама Закона о ваздушном саобраћају. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић. ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на свему што сте рекли. Само да додамо због јавности Србије, а верујем да ви знате, везано за аеродром Лађевци. Прво, стратешки интерес Владе јесте да развија аеродроме, да немамо само један развијен аеродром, који наравно јесте централни аеродром, него да имамо и остале развијене аеродроме. Будући да је ово био војни аеродром, знате да смо управо покренули, да је управо ова влада покренула да војни аеродром Лађевци прерасте у војно-цивилни аеродром.

 Тренутно се унутар Министарства одбране и у Републичкој дирекцији нашег министарства ради на томе шта је све неопходно утврдити као минимални обим садржаја да би тај аеродром заиста могао да функционише, а да буде цивилно-војни аеродром.

 Ми очекујемо да заиста најбрже што можемо радимо на томе, као што смо и све претходно радили. Потпуно сте у праву, то ће за тај крај значити много. Као и сваки други аеродром који ми имамо у Србији, а има их неколико, дакле, нису то само Београд и Ниш, Лађевци, има и осталих аеродрома. Тако да, хвала што сте поменули. Ово је заиста врло значајно за Србију.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик др Муамер Бачевац, овлашћени представник посланичке групе.

 МУАМЕР БАЧЕВАЦ: Поштоване колеге народни посланици, уважено председништво, уважена министарко и гости, Предлог закона који је данас пред нама доноси заиста доста новина и актуелним и врло ефикасним решењима ствара заиста тржишне боље услове за конкуренцију у пољу и у области ваздушног саобраћаја.

 Пред нама су измене и допуне Закона о ваздушном саобраћају из 2010. године, ради потпуног усаглашавања са правом ЕУ и препорукама Међународне организације цивилног ваздухопловства.

 Посебан квалитет овог законског предлога јесте што много пажње посвећује сигурности која је, сложићемо се, и најважнија и посебно је третира, што је, чини ми се, комплетан закон у потпуности подређен и усмерен у подизање безбедности у авиосаобраћају. Тако се већ на самом почетку утврђује јасна обавеза да се током саобраћаја поштују правила летења.

 Бољој безбедности, како и колега рече, свакако ће допринети и формирање националног комитета за сигурност у ваздухопловству, који има задатак да стално прати и предлаже нове мере које би могле да подигну такође саму сигурност.

 Међутим, главна ствар јесте то што су повећане надлежности Директората цивилног ваздухопловства. За велики део прописа пренето је овлашћење са министарства задуженог за послове саобраћаја на Директорат и прецизиране су и боље дефинисане надлежности Министарства одбране, унутрашњих послова и саобраћаја, а све у циљу подизања безбедности ваздушног саобраћаја.

 Директорат сада може да доноси подзаконске акте ако се у пракси покаже да нешто треба мењати и давањем овог овлашћења Директорату повећава се његова ефикасност, те се омогућава брза реакција у потребним ситуацијама.

 Директорат такође прикупља податке посредством система добровољног и обавезног пријављивања догађаја и на тај начин врши мониторинг и прати све оно што се може десити и, наравно, предлаже како се таква стања могу поправити. Мислим да је ово изузетно битан инструмент који се Директорату даје. Ја сам кроз амандмане покушао да некаквим механизмом награде или похвале још више подупрем.

 Међутим, с обзиром да имамо заштиту информација и да имамо, практично, да идентитет оног ко пријављује догађај треба да остане скривен, дошао сам у колизију са тим правом и одустаћу од тог свог амандмана. У сваком случају, истичем да је заиста институт пријављивања догађаја изузетно битан и да се њиме заиста може унапредити безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству.

 Новина је што се и овим законом мотивишу и охрабрују лица која на неки догађај укажу, при чему се ретко штити извор података и гарантује тајност прикупљених података. Јако је добро и решење којим се дефинише да прописе доноси директор Директората, а не Управни одбор, што је до сада била пракса.

 На овај начин чини се да се још више деполитизује ова институција и заиста се омогућава самом директору, који би требало да буде високи професионалац, надам се да јесте и да ће бити, да врло брзо реагује у одређеним ситуацијама, што је још једна од сигурносних карика која је изузетно добра и која обезбеђује квалитетну безбедност у овом саобраћају.

 Знамо да су Управни одбор до сада чинили министри. Међутим, сада ће Влада именовати чланове, и то је још једна од добрих новина која ће, такође, смањити политизацију, повећати професионалност и на тај начин довести до повећања сигурно безбедности у овом закону.

 Директорат има бројне своје улоге и бројне своје функције. Пре свега, утврђује мрежу рута ваздушног пута, као надзорно тело, а не Министарство као до сада. Прописе о трагању за ваздухопловом и спасавању лица доноси Директорат, уместо Министарства. Утврђује се обавеза да авиопревозник обавести Директорат уколико даје у закуп ваздухоплов са посадом.

 Директорат доноси прописе о радном времену, времену летења, летачким дужностима, одмору, сменама, а у складу са законом. Уводи се обавеза страног авиопревозника да поднесе Директорату свој програм за обезбеђивање у ваздухопловству, као и одобрење које поседује.

 Директорат има још многобројне стручне надлежности и управо преношење одлучивања на ово високо стручно тело, које ће чинити професионалци, представља главни механизам којим се обезбеђују брза и квалитетна решења и подиже безбедност авиосаобраћаја.

 Ја сам се осврнуо само на један део законских решења који подижу безбедност, мислећи да је то довољно да покажем колико је овај закон у целини савремен, колико ће бити ефикасан и колико ће, надам се, обезбедити услове за развој авиосаобраћаја у нашој земљи.

 Међутим, придружићу се колеги, пошто долазим из зоне утицаја коју такође Лађевци интересују, односно Аеродром „Морава“. Морам рећи да и ми грађани Санџака широко отворених очију гледамо у ову реконструкцију и очекујемо да што пре буде стављен у функцију овај саобраћај.

 То је изузетно битно, не само за Краљево, већ и за Нови Пазар, за цело окружење, за Рашку, Тутин, Врњачку бању, Трстеник, Чачак, Крагујевац и од велике је важности. То смо као странка и наш лидер, министар Љајић, то је препознао и заиста улажемо велики труд да се, уназад можда пет година, овај аеродром стави у своју функцију и да што пре започне свој рад.

 Колега је нагласио да ће довршетак аутопута Београд – Прељина много значити за Аеродром „Морава“ ка коме гравитира око 38 општина и око милион становника, јер морам рећи да се у овој зони, зони централне Србије, и у крају из кога долазим обавља и реализује 30% од укупног инотуристичког промета у Србији.

 Аеродром задовољава онај основни захтев да се налази на максималних 100 километара од великих туристичких центара, као што су Златибор, Златар, Копаоник, али и Нови Пазар са својим туристичким потенцијалима, с обзиром да је то место где се сударају, сусрећу и додирују две цивилизације, две велике културе, она бошњачко-исламска и ова средњовековно-српска, као и да имамо шта да покажемо туристима.

 Туристи показују огромно интересовање, као и наши пријатељи из Саудијских и Арапских Емирата који су врло често код нас и који се интересују да помогну. Видели сте да су помогли неке значајне инфраструктурне пројекте у Новом Пазару и ми им се, као и самом премијеру Вучићу, захваљујемо, јер је и он много учинио да овај крај буде видљивији.

 Нама би много значило оспособљавање Аеродрома „Морава“, не само за туристичко, односно путничко летење и за туризам, где он има велико место и потенцијал у том развоју, већ и за карго летове. Знате да су градови, општине централне Србије посебно заинтересовани за овај вид транспорта и предложили су стварање једне заједничке карго зоне од 300 до 400 хектара у непосредној близини аеродрома. Ту иницијативу су затражили начелници управних округа из централне Србије. Стога заиста желим да сугеришем да учините све да овај аеродром почне да ради што пре.

 Напоменула је уважена министарка да у Србији постоји још аеродрома који би могли да се ставе у функцију и да се из војног пребаце у цивилни сектор и цивилну функцију. Један од таквих јесте и војни аеродром у Сјеници „Дубово“ који би могао и који се једно време планирао за цивилне летове. Он би такође могао да служи за карго транспорт са којег би се транспортовала здрава храна и други производи на турско тржиште и на тржишта арапског света.

 Један овакав пројекат био би јако интересантан и поспешио би пољопривредну производњу на Пештеру и Сјеници, тако и у златиборском и златарском крају, с обзиром да овај део наше земље има заиста јако лошу инфраструктуру на којој се ради, како би се она поправила, али морам рећи, врло споро. Отварање и прилагођавање овог аеродрома за транспорт ове робе био би заиста једно добро решење, од изузетне важности за привреду овог краја.

 У сваком случају, ми у СДП сматрамо да је закон јако квалитетан, да је усвојио све оне препоруке које је требало да усвоји и да ће бити добра основа за развој авио-транспорта и авио-превоза у нашој земљи. Стога у дану за гласање ћемо овај закон здушно подржати. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на вашем излагању, везано за закон, и на томе што ћете гласати за измене и допуне овог закона.

 Да нагласим улогу Директората цивилног ваздухопловства, који овим законом постаје у потпуности независно регулаторно тело. То је оно што Влада жели. Само један подзаконски акт ће урадити Министарство. Он ће бити везан за Национални комитет за безбедност, а сва друга подзаконска акта има обавезу да уради Директорат. Преносимо надлежности и дозвољавамо да се независно обавља делатност.

 Још једна веома значајна ствар, а то јесте управо Управни одбор Директората кога више неће чинити министри. Из сопственог искуства знам колико је то неугодна позиција и много је боље да чланови Управног одбора буду они људи који су заиста везани струком и знањем за област која се зове ваздухопловство.

 Хвала вам што сте то приметили. То је велики искорак када говоримо о изменама и допунама закона.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има овлашћени представник посланичке групе, народни посланик Горан Ћирић.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Поштовани председавајући, поштована госпођо министарка, поштовани гости, поштоване колегинице и колеге, слушао сам пажљиво дискусију мојих претходних колега, а и једну изјаву госпође министарке, која ме је мало зачудила, вероватно се ради о лапсусу.

 Када је рекла и када се говорило о „Лађевцима“, управо је претходни посланик рекао – петогодишње залагање и министра Љајића и стављање у функцију аеродрома „Лађевци, који има сада мешовиту функцију цивилно-вајну, или војно-цивилну, а онда и претходну изјаву госпође министарке која је рекла - ова је влада започела тај пројекат. Управо сте то изјавили, да ли је ова влада, са председником Владе Вучићем или са претходним председником Дачићем, опет није могуће, то су три, три и по године, ово је било пре пет година.

 Тачно 2009. године је започет пројекат у време када је министар одбране у Србији био господин Шутановац. Важно је, и те како је важно завршити тај пројекат, али подсетићу вас да је за тај пројекат била обезбеђена значајна донација од 10 милиона евра. Нажалост, та донација није искоришћена, враћена је.

 Мислим да је потребно да ови посланици који су то питање поставили, а и ја сам намеравао да говорим о томе, добију то питање, па сам своје излагање почео управо од те теме да је не бисмо заборавили и да бисмо заиста чули ту праву истину, када је започет тај пројекат. Врло је важно да велики број, не тако велики број војно-цивилних аеродрома у Србији ставимо у функцију и путничког и транспорта роба.

 То исто важи и за нишки аеродром који је опет, управо због овог подсећања 2003. године стављен у функцију, после реконструкције и бомбардовања 1999. године. И важан пројекат „Поникве“, а то су важни региони, пројекти који ће наравно значити за све општине, ево, од „Лађеваца“ важних за Крагујевац, важних за Краљево, за Нови Пазар и за Чачак и за највећи број места у том окружењу од неких стотинак километара, као и за Ниш, Лесковац, Крушевац, али и туристичке дестинације које су врло важне од Копаоника, Старе Планине, Власине и тог дела Србије.

 Мислим да овај закон треба свако да третира и треба чути шта су ефекти овог закона да бисмо подстакли развој ових локалних аеродрома и сада полазимо од тих локалних аеродрома који су онако како су „Поникве“ важне и за Ужице и за Златибор и за Тару и за прелепе туристичке дестинације, врло важно питање за све нас.

 Али би било важно да овде говоримо о заиста конкретним подацима иза којих ћемо стати и сада и после годину дана и за наредно време и поштовати све оне који су нешто урадили. Јер да би се овакви пројекти завршили потребно је управо то поштовање свих оних који су учествовали у претходним пројектима, а онда и спремност да се ти пројекти наставе у континуитету да завршимо на најефикаснији начин, без било каквих сујета.

 Нажалост, када се ради о „Лађевцима“, заиста постављам питање због чега није искоришћено 10 милиона евра који су били спремни за завршетак тог пројекта, а мислим да се на тај пројекат чека исувише дуге, јер стоји опрема која није искоришћена и која је могла да буде стављена у функцију овог аеродрома.

 Да се вратим на овај закон, наравно све је ово у вези са законом, мислим да је важно питање о којем смо говорили и са вашим сарадницима на Одбору за инфраструктуру, управо кључно питање – због чега се доносио овај закон?

 Најчешћа образложења су управо та да је то усклађивање са европским нормама, са европским директивама и ја могу да се сложим са тим. Али полазећи од политике ЕУ у овој области, свакако су кључна питања европске политике безбедност и дерегулација. Ту сам поставио питање и мислим да је важно и овде поставити то питање дерегулације.

 Да ли је тачно да Европска комисија има примедби на наш уговор са „Етихадом“ и на начин на који се управља „Ер Србијом“, јер је на тај начин препуштено већинско управљање неевропској компанији? Какве ће последице бити по нас уколико буде негативних одлука у вези са том примедбом?

 Даље примедбе су о потенцијалном подстицају који није уобичајен за европску праксу, а то је смањење аеродромских такси за компанију „Ер Србија“ од 50%, па и смањење фактура за горива НИС-а од 50%. Ту се отвара више питања, такође – шта ће се десити уколико се и та примедба прихвати и уколико се то сматра угрожавањем конкуренције.

 Опет ћу вас подсетити и на не тако давна дешавања када је један од бивших директора аеродрома ухапшен и пунио насловне стране због тога што је потписао неповољан уговор са „Визером“. Један од одговора колеге на Одбору за инфраструктуру је био и тај да ексклузивно је право пословодства Аеродрома „ Београд, да у складу са својом пословном политиком одређује попусте и тај попуст није баш тако уобичајен од 50% и следећи на том реду су вероватно „Визер“ и „Монтенегро ервејз“ или можда неко други.

 Дакле, ја се сећам да је управо Велимир Радосављевић, директор аеродрома привођен и хапшен због 20% попуста за компанију „Визер“. Тада се такав уговор сматрао неприхватљивим и штетним за државу – 20%. Овде имамо правдања, могуће је да је то логично и могуће је да је то пословно да у овом тренутку „Ер Србија“ има 50% попуста за аеродромске таксе, а држава Србија је већински власник аеродрома и на који начин се држава одриче тог нивоа прихода. Од тих прихода се може свакако пуно урадити и на оној другој важној ствари, а то је питање безбедности.

 Као путници можемо да видимо, и ту се захваљујем колегиници Бошњак која је то поменула на Одбору за инфраструктуру, можемо да видимо то мешање долазних и одлазних путника. Можда некоме то не смета. Неће сметати у људском смислу, али када се ради о безбедности, то је заиста проблематично и наравно да овај закон то третира на озбиљан начин, али очигледно се то у пракси не среће.

 Дакле, да ли би повећани приходи Аеродрома Београд допринели бржем решавању тог безбедносног проблема и да ли бисмо на тај начин били много ефикаснији у том смислу?

 Питање безбедности је исто врло важно у овом доношењу закона са једним значајним питањем за вас, да ли смо овде подлегли комерцијализацији и природној жељи „Ер Србији“ за већим приходима, већом ефикасности, већом тачности у летовима, са поједностављењем процедура које ћемо видети у овом закону у трансферу пртљага.

 Уколико грешим ви ћете ми то рећи, али мислим да се управо из жеље убрзаног процеса и трансфера пртљага, јер сада Београдски аеродром има већинске приходе од управо трансферних путника, жели да се поједностави и убрза процедура, али да ли ми ту губимо на питању безбедности и додатне провере.

 Да ли смо испустили један корак у тој провери, следећој провери пртљага, а опет имајући у виду и структуру путника и начин тог трансфера и све већих изазова у безбедносном смислу и у свету и у Европи и наравно код нас на нашем простору. Дакле, изузетно озбиљна питања да бисмо преко њих прешли површно. Зато су нам потребни ваши јасни одговори.

 Друга компонента безбедности је свакако питање здравља. Видели смо колико заразних болести пролази кроз ове просторе и путника који својим мешањем и недовољно ефикасном организацијом трансфера могу да нанесу штету и самима себи, али и свом окружењу.

 Дакле, једно од важнијих питања и наравно да је оно како је моје колеге интересовало, стање аеродрома „Лађевци“ онако како Ужичане и људе у околини Ужица, Златиборског округа интересују „Поникве“ тако мене посебно интересује Нишки аеродром.

 Имао сам ту срећу да учествујем 2003. године у реконструкцији и обнављању једне велике ране за Град Ниш, и у безбедносном и у еколошком, ако хоћете и у сваком другом, инфраструктурном смислу, једне херојске обнове тада људи који су тридесетак неексплодираних пројектила извадили до дубине од неких тридесетак метара, са неексплодираним пуњењем и показали велико херојство и жељу да ставе то у функцију грађана Ниша. Уложили су огромне ризике, огромне напоре.

 Аеродром је подигнут на одређен ниво тамо 2004. године када је отворен и рећи ћу вам да је тада било директних линија „ЈАТ-а“ и према Цириху и према Франкфурту и једно кратко време према Паризу. Дакле, једина линија која није била профитабилна у том тренутку.

 Није било тада никаквих донација из града Ниша и из градске касе. Тачно је да када смо разговарали о 2008. године је ишло стимулисање и „Монтенегро ервејза“ за лет према Цириху, али мислим да је врло важно рећи да је од 2004. године било директних линија до Цириха и Франкфурта које су биле врло профитабилне.

 То је сада питање спремности, то је било питање спремности да ли је било стрпљења инвестирати у то тржиште јер никада није било сигурно уколико нисте обезбеђивали континуитет неко време да ће бити довољно путника. Увек је најлакши одговор био да немамо одговор на то, немамо довољно профита од таквих летова.

 Мислим да је у том тренутку „ЈАТ“ као државни систем имао одговорност према читавој Србији, према демографији Србије и према свим овим аеродромима и регионима Србије да развија ту врсту ефикасног саобраћаја да бисмо радили и на одржању популације, али и подстицају развоја и привреде и наравно комуникације међу људима, робама и идејама.

 Дакле, ја бих волео и задовољан сам да сам чуо да се ради на модернизацији Нишког аеродрома и надам се да ће ускоро бити готов и тај процес. Дакле, обезбеђивање опреме која ће обезбедити и полетања и слетања у отежаним метеоролошким условима.

 Мислим да је врло важно посвећено радити и поштовати закон о отвореном небу. Надам се да ће, уколико „Ер Србија“ нема интереса да лети са ових аеродрома, и Ниша, и „Пониква“ и Лађеваца да ће лоу-кост компаније наћи свој интерес и да ће повољна тарифна политика онако како Београд води ка „Ер Србији“ тако политика ових других аеродрома ка нискотарифним авиокомпанијама подстицати тај развој и летове из читавог дела Србије. Хвала вам.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на питањима која сте поставили. Мислим да нисам ништа пропустила. Ево сада ћу покушати да одговорим на свако од питања и дилема које имате.

 Знам да сте о томе разговарали на одбору, али због грађана и због вас питање које је везано за „Ер Србију“ и контролу над „Ер Србијом“ Европска комисија јесте покренула утврђивање, да ли се примењују одредбе Споразума о јединственом ваздухопловном подручју. Прво, за вашу информацију, последње информације говоре да нисмо прекршили ниједан једини споразум, ни један једини став.

 Друго питање везано такође за „Ер Србију“ тиче се подстицаја, олакшица, како год их назвали које сте поменули. Морам да кажем да је Влада донела врло јасне смернице да се дају подстицаји у зависности и не само „Ер Србији“, него свакој компанији која утиче на повећање броја путника, обима пословања и у том смислу „Ер Србија“ има такву врсту подршке уз одлуку Владе и не бих ја то мешала са стањем претходног, односно једног од директора против којег се води поступак, да се тако изразим. Није ни слично.

 Дакле, постоје јасна правила. Постоји јасна одлука Владе и не односи се само у овом смислу на „Ер Србију“.

 Даље, оно што мислим да је страшно важно – питање безбедности које сте поменули. Ми смо под сталном инспекцијом и мониторингом. Дакле, ми не бисмо могли многе ствари да радимо да нисмо под сталним инспекцијама. Две су биле инспекције Европске конференције ваздухопловних власти. Не постоји ни једна једина ствар која је против прописа и да угрожава на било који начин безбедност.

 Наравно, те се инспекције иначе стално настављају. Две до три буду годишње. Према томе, за сада ми немамо у том смислу никаквих проблема. Да ли можемо неке ствари да унапредимо? Све што будемо радили, и овај закон јесте у том смислу, ми ћемо унапредити да то буде још боље.

 Поменули сте Ниш, а вратићу се и на Лађевце наравно, и поменули сте 2004. годину. Да је нешто било добро, не би било прекинуто. Дакле, сасвим је сигурно – зашто би неко прекинуо на такав начин, а то је 2004. године, све уговоре који су прављени? Али, такође је чињеница да прошле године јесте направљен први комерцијални уговор без било какве врсте субвенција, дотација града Ниша да бисмо могли заиста да имамо оспособљен Нишки аеродром.

 Ви још исто одлично знате, као што знам и ја, опрема је делом већ припремљена, односно већ је дошла. На другом делу опреме се сада тренутно ради и „Визер“ је прихватио све оно око чега смо се договарали и не само уговором него везано за опрему и слетање и полетање у условима који су лоши. И ми ћемо заиста имате и тај аеродром будући да Ниш јесте врло значајан део, значајан центар када говоримо и када посматрамо целу Србију.

 Мислим да је пред Нишом и овим аеродромом и наравно лоу-кост компанијом која је прихватила такав комерцијални уговор пуно могућности које ми заиста са ове стране са становишта Владе можемо само да поздравимо и претпостављам да у том смислу и ви то поздрављате.

 Када помињете Лађевце, коначно решавање статуса, слажем се и у праву сте, јесте покренуто и у претходним владама, не само у овој Влади, али коначно решавање статуса заиста верујем да ћемо ми то уредити у овој години. Морамо неколико ствари да знамо, неколико информација. Ту је и бивши министар, па претпостављам да увек може то да потврди.

 Колико сам информисана и колико су ме стручњаци из институције информисали, прво, много тога је могло да буде већ урађено, а односи се пре свега на то да сте направили терминали а да нисте створили услове за слетање и полетање, па да је та писта била недовољно широка, па да се тренутно ради на томе. Значи, то су ствари које су кренуле обрнутим редом у односу на ред који је био потребан.

 Значи, могло је да буде брже и могло је већ да буде завршено, могли смо већ сада сви да говоримо о томе да су Лађевци цивилно-војни аеродром, а не да још увек радимо на томе да успоставимо могућности да он то заиста и буде.

 Када помињете донацију и ту морам да поздравим одлуку претходних министара, зашто нису искористили донацију. Није то донација коју ово министарство није искористило. Сигурна сам да детаље знате. У питању је посао који је био процењен да вреди 25 милиона, по нашој процени он није више био од 10 милиона и обавеза Србије да врати 15 милиона, тако да не знам баш како је то могуће.

 Наравно, ви ћете ме исправити и рећи да то није тачно. Не постоји та донација коју Република Србија неће искористити уколико је то у интересу Републике Србије.

 У сваком случају, Аеродром Лађевци ће врло ускоро бити цивилно-војни аеродром и ми ћемо моћи да користимо и он је значајан не само за туризам како смо помињали овде, него управо за оно што се зове карго, односно за превоз терета и верујем да ћемо моћи да поред Ниша, Београда причамо озбиљно наравно и о Лађевцима. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић.

 (Драган Шутановац: Реплика или Пословник. Поменут сам као бивши министар.)

 Знам, али није довољно што неко каже бивши министар.

 (Драган Шутановац: То није тачно.)

 Знам, господине Шутановац, али има још бивших министара, бивших председника Владе и остало.

 Никакав негативни контекст. Да је био негативни контекст ја бих на то реаговао.

 (Драган Шутановац: Па, не, али рекла је нешто…Мислила је на мене.)

 Повреда Пословника, изволите.

 Драган Шутановац.

 ДРАГАН ШУТАНОВАЦ: Госпођо министарка, уважени посланици, повређен је члан 107. За мене није поштовано достојанство Народне скупштине јер сте у неколико наврата изговорили ствари које нису истините.

 Значи, у свом излагању пре овога сте рекли да је ова влада, а за потребу имате стално да говорите како је ова влада створитељ и земље и ваздуха и ватре и мора, започела конверзију Аеродрома „Морава“, а ја ћу да вас подсетим да је изграђена та зграда коју помињете и која је најлепша зграда јужно од Београда изграђена у последње време завршена у априлу 2012. године, као и најновији торањ за АТР је завршен.

 Оно што говорите као неистину, а то је мантра коју користи и Велимир Илић, то је да по уговору о донацији се Србија на нешто обавезује. Ја сам вољан ако дозволите да нам дате који је ваш мејл, пошто сте ви нови у том министарству, ја ћу да вам пошаљем тај уговор. Поседујем тај уговор. Послаћу вам тај уговор да ви прочитате које су обавезе оних који донирају, осим тога да контролишу начин трошења новца што очигледно овој влади није одговарало. То је суштина.

 Нисте били на тој позицији па не знате. Иначе, тај посао је започет у Влади Мирка Цветковића. Лично сам га водио, руководио и по плану је било да у лето 2013. године авиони увелико лете. Иначе, да знате, аеродром је оспособљен и данас да слећу АТР авиони. Слетео је АТР 2011. године. Био сам лично у њему.

 Те ствари ако не знате, пошто сте били министарка енергетике, лоша очигледно пошто су вас преместили на ово место, молим вас питајте колеге који седе ту или питајте министра одбране који би то морао да има у својој документацији.

 (Председавајући: Молим вас…)

 Дакле, постоји писано све. Ако немате, уговор ћу вам доставити. Молим вас да говорите истину.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Шутановац, није у реду да вређате чланове Владе на овај начин.

 (Драган Шутановац: Вређам? Како сам увредио?)

 Такође, одузимам два минута од времена посланичке групе зато што сте злоупотребили јављање по Пословнику и реплицирали практично министру. Захваљујем.

 Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић. ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Неколико ствари, врло важних.

 Потпуно сте у праву да јесте оспособљен за АТР и да сте 2011. године ви управо били у авиону који је слетео, зато што све што је направљено, направљено је за једно слетање и медијску пропаганду коју сте водили 2011. године, да бисте се сликали. То је тачно, слажем се.

 Није ствар у томе да ли је зграда лепа, била сам тамо, прелепа је и све је прелепо, само што је празно. Фантастично изгледа, али није то сврха аеродрома, да буде прелепа, него је сврха аеродрома да се ту ради и да он функционише, то је сврха аеродрома. Ту се слажемо, претпостављам.

 Што се тиче уговора који помињете, немам ништа против да оставите уговор, ја и даље стојим иза овога што сам рекла.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се госпођи Михајловић.

 Реч има народна посланица Стефана Миладиновић, овлашћени представник посланичке групе.

 (Драган Шутановац: Имам право, погрешно сам протумачен.)

 Господине Шутановац, молим вас прочитајте Пословник.

 (Драган Шутановац: Извините, али стварно нема смисла.)

 Изволите, госпођо Миладиновић.

 СТЕФАНА МИЛАДИНОВИЋ: Хвала, председавајући. Уважена министарка, поштовани гости, пред нама су обимне измене и допуне закона који заправо уређује област ваздушног саобраћаја у Србији и практично је кровни закон када је у питању ваздушни саобраћај.

 Заправо, овај закона је усвојен 2010. године, о томе сте говорили, претрпео је две измене и свакако се може рећи да је ово један од оних закона који регулишу оне области које захтевају свакодневно, односно свакогодишње усклађивање са међународним прописима и стандардима и, наравно, новим технологијама.

 На самом почетку ћу се осврнути прво на неке одредбе закона у првом делу закона. Када су у питању нове дефиниције, о томе су говориле моје колеге, Олгица Батић је то помињала, а тиче се, најважније по мени, дефиниције, нове дефиниције ваздухоплова. Ова измена је последица измене појма ваздухоплова који према важећем закону не препознаје, заправо не регулише беспилотне ваздухоплове и сматрам да је ово изузетно важно, обзиром да беспилотни ваздухоплови јесу нешто што је данас изузетно значајно и присутно у ваздушном саобраћају.

 Законом се ствара основ и за ближе услове за безбедно коришћење, затим разврставање опремљености, одржавање ових ваздухоплова, такође, прописаће се и услови за лица која ће користити ове беспилотне ваздухоплове, а са аспекта безбедности рекла бих да је изузетно важно да ће ови ваздухоплови бити евидентирани, односно уписани у регистар ваздухоплова.

 Такође, врши се и потпуно усклађивање изменом дефиниције појма јавног авио-превоза и редовног авио-превоза. Поменуте су и нове категоризације, као што су комерцијално и некомерцијално летење, мало другачија категоризаиција, односно подела аеродрома, о томе ћу говорити касније, и имамо нову или модификовану категоризацију ваздухопловног особља.

 Једно од најзначајнијих измена, и она пролази заправо кроз цео закон, јесте, тиче се заправо Директората за цивилно ваздухопловство. Дата су нова овлашћења, односно надлежности, од сада ће Директорат одобравати мреже рута ваздушног саобраћаја које је до сада одобравало министарство надлежно за саобраћај уз сагласност Министарства одбране. Затим, признаваће сертификате за пружање услуга у ваздушној пловидби издате у страној држави, при чему ови документи ће бити прихватани без вођења поступка, што је изузетно важно.

 Поменуто је и јачање регулаторне улоге Директората и дефинитивно да ће то обезбедити ефикаснији и оперативнији рад самог Директората, јер свакако да професионалци, односно лица која раде у Директорату најбоље знају које прописе треба да донесу како би били ефикаснији у свом раду.

 Наравно, мења се и решење које се односи на састав Управног одбора Директората. Посланичка група СПС свакако подржава ово решење. Уместо министара свакако подржавамо да у Управном одбору буду лица која су из струке.

 Промењене надлежности Управног одбора када је у питању изузимање надлежности доношења прописа још једна је од ствари коју подржавамо.

 Што се тиче свих послова које обавља Директорат, они јесу дефинисани према захтевима ЕУ, а усклађеност Директората са европским прописима редовно проверава Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја у току својих стандардизационих провера. Тако је на пример, ево директорка клима главом, на њихов захтев Директорату враћен инспекцијски надзор, док је са друге стране истраживање удеса из Директората прешло у надлежност Министарства за саобраћај.

 Такође, мислим да је потребно рећи да резултати поменутих провера јасно показују да Директорат је потпуно усклађен са захтевима, будући да је Агенција доделила акредитацију Одељењу пловидбености Директората цивилног ваздухопловства да врши проверу организација за одржавање ваздухоплова, након чега те организације директно добијају сертификат као да је Агенција сама радила.

 Поменула сам Управни одбор. Наравно да постављање питања да ли држава има надзор над радом Директората, свакако да има и подржавамо формирање Националног комитета за безбедност у ваздухоплову.

 Када је у питању авиосаобраћај, законом се врши потпуно усклађивање изменом дефиниције појма јавног авиосаобраћаја и редовног авиосаобраћаја и прецизније се дефинишу општи услови предвиђени за издавање оперативне дозволе авиопревозницима.

 Ту је још једно усклађивање уредбе Европског парламента и Савета број 1008/2008, а то је јесте детаљно дефинисање финансијских услова за издавање оперативне дозволе. Предвиђају се строги финансијски критеријуми које морају да испуне авиопревозиоци како би обављали јавни авио-превоз. Ово је изузетно важно и са аспекта безбедности, будући да финансијска стабилност превозиоца свакако утиче и на безбедност авиосаобраћаја.

 Извршено је терминолошко усклађивање. То је један од предуслова за издавање оперативне дозволе за обављање јавног авио-превоза, то јест тзв. потврда о оспособљености за обављање јавног авио-превоза замењује се сертификатом ваздухопловног оператера.

 Законским изменама се на неки начин олакшава страном авиопревозиоцу да обавља међународни јавни превоз са Републиком Србијом, односно убрзава се процедура, по новом решењу појединачни авиотакси лет, што је још важније, хитан медицински превоз, довољно је да страни превозилац прибави одобрење Директората које по хитном поступку издаје. Законом се прописују и објављене укупне цене авио-превоза, не само за редовни, већ и за ванредни авио-превоз.

 Када је у питању ваздухопловно особље, закон даје модификовану категоризацију ваздухопловног особља. Предложеном изменом се досадашње помоћно летачко особље преименује у кабинско, а падобранци се сврставају у летачко особље. Техничко особље контроле летења које представља једну од категорија ваздухопловно-техничког особља, пружаоца услуга у ваздушној пловидби, која је до сада обављала послове на основу потврде о обучености, овом изменом се сврстава у особље којем се издаје дозвола, предвиђа изузетак за обуку за стицање или обнову важења дозволе кабинског особља за сопствене потребе да врши и оператер ваздухоплова у јавном авио-превозу.

 Са аспекта безбедности може се рећи да ове измене и допуне свакако унапређују безбедност. Прописана је обавеза оператера аеродрома да по прибављеном мишљењу МУП-а и БИА се одреди контролисана и обезбеђивано рестриктивна зона, затим службени пролаз и да те зоне буду јасно обележене, прописује да у контролисаној зони аеродрома и рестриктивној зони се обавља контрола приступа лица и возила, а да се преглед обезбеђивања обавља на улазу и унутар ове зоне.

 Ради још веће безбедности за одвијање ваздушног саобраћаја прописују се посебни услови за планирање, пројектовање и изградњу аеродрома, као и услови за одржавање аеродрома и аеродромске службе.

 Када је у питању обустављање јавног авио-превоза на линији, ако су прекорачене граничне вредности емисије гасова или буке сада се директно овлашћује Директорат да доноси одлуку. Ово је нешто што је била дилема и колегинице Олгице Батић, али министарка, ви сте њој одговорили ко заправо врши ова мерења, јер у образложењу које смо добили није било јасно, бар нама.

 Када су у питању аеродроми, о томе је било речи такође, изменама закона врши се мало другачија категоризација. Задржали смо поделу на војне, цивилне и мешовите аеродроме, а напушта се досадашња подела на аеродроме, летилишта и терене.

 У зависности од намене и карактеристике самог аеродрома, као и у зависности од типа ваздухоплова који може да слеће на такве аеродроме, издају се сертификати или дозволе за коришћење или сагласност за коришћење аеродрома. Прописује се обавеза оператера, обавештавање Директората и надлежне јединице контролора летења о променама и прекиду коришћења аеродрома.

 Предвиђена је могућност измене дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома, али и могућност њиховог преноса, као и могућност издавања привремене дозволе под одређеним условима.

 Оно што је важно, јесте да овај закон детаљније односно прецизније уређује услове за стицање својства мешовитог аеродрома, да извесне одредбе предвиђају уговоре који ће бити између Министарства одбране и цивилних оператера који имају дозволу и свакако да је ово интерес Републике Србије да оспособи све аеродроме које може, наравно, у циљу профита, инвестиција, али и одржавања.

 Као што сам рекла, 2010. године, када смо усвојили овај закон, ми смо практично омогућили либерализацију пословања у ваздушном саобраћају и ову прилику бих искористила да честитам Влади Републике Србије на успешно реализованом програму или пројекту трансформације ЈАТ-а у Ер Србију, јер смо сведоци да се пословање шири, да имамо уведене нове стандарде и нове дестинације. Унапређена је и безбедност, али и услужна делатност у авиосаобраћају.

 Надам се да ћемо ускоро у том духу отворити прве интерконтиненталне летове, будући да смо пре неколико дана овде и ратификовали споразуме који се на ово односе и свакако да би било лепо да после 23 године Београд буде директно спојен са америчким континентом.

 Захваљујући успешном пословању Ер Србије имамо успешно пословање и Аеродрома „Никола Тесла“. Помињали сте неке рекорде. Ове године ће Аеродром „Никола Тесла“ забележити пет милиона путника. Морам да изнесем један податак. Наиме, 2005. године Аеродром „Никола Тесла“ је имао пројекцију да пет милиона путника буде 2030. године.

 Ова стратешка одлука Владе, када је у питању трансформација ЈАТ-а и измене овог закона допринеће даљем развоју ваздушног саобраћаја, али самим тим и привреде Србије.

 На крају, могу да кажем да идеја о обједињавању свих аеродрома која провејава у јавности, а верујем да сте и ви, министарко, присталица тога, за нас је врло прихватљива и СПС ће подржати и овај закон, али и иницијативу за обједињавање свих аеродрома. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има овлашћени представник посланичке групе, проф. др Јанко Веселиновић. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала, поштовани председавајући. Поштована министарко Михајловић, потпредседнице Владе, ово је један од закона који је заокупио нашу пажњу и ми смо заиста сваки члан подробно анализирали. Нисмо још донели коначну одлуку да ли ћемо гласати за њега, јер очекујемо и ваше одговоре на предлоге амандмана које смо поднели.

 Друго, очекујемо, пре свега, ваш одговор на нашу кључну примедбу да ова скупштина законе усваја, али да их, нажалост, Влада не примењује, а да је улога парламента у надзорном делу запостављена и да због тога имамо озбиљан проблем да подржимо законе који немају клаузулу којом се Влада обавезује да ће се после одређеног времена министар појавити у Скупштини и рећи: Добар дан народни посланици, ја сам пре годину дана предложио овај закон, ефекти овог закона су ти, ти и ти, финансијски ефекти су у другој области такви и такви и да ми онда видимо заиста шта је министарство у међувремену радило.

 Дакле, у том делу, ако нас убедите да ће овај закон бити примењиван и ако неке амандмане прихватите, ми ћемо своју одлуку донети на бази тога. Дакле, после дана расправе о амандманима.

 Међутим, одмах се показује, дакле, чак на први поглед, на визуални поглед, да ће овај закон бити тешко примењивати. Зашто? Зато што је постало пракса да се, иако се мења значајан број правних норми, иде на измене и допуне закона, уместо да се донесе нови закон.

 Госпођо министарко, ви сте вероватно видели како то сад изгледа. Дакле, то су странице и странице прецртаног текста, па онда текст великим словима, да би се народни посланици снашли у томе. Како ће се снаћи они који закон буду примењивали? А знате како то изгледа у пракси? То изгледа тако када желите да нађете неки закон, изађете на сајт и добијете једну од верзија закона, а нисте сигурни да ли је то пречишћена верзија закона или не.

 Наравно, ви ћете рећи да су службени гласници ти које треба читати. То је тачно. Али, ви имате измену закона и ономе ко треба да примењује закон, остаје да сам упоређује старе и нове одредбе.

 Због свега тога, прва замерка јесте у том делу, да мислим да је требало ићи на доношење новог закона. Нисам мерио да ли се мења више од 30% одредби, пошто овај закон има 80 и нешто чланова. Можда и није. Можда је и више. Али, говорим о практичности и о чињеници да су ове промене знатне, да се овде не ради о промени тачке и зареза, него да се ради о читавим новим поглављима. У том смислу је моја критика, као правника.

 С друге стране, свакако да је потребно да се овај закон усклади са европским законодавством и ви сте то лепо у образложењу навели – да је овај закон о ваздушном саобраћају усклађивање са стандардима, препорукама и праксом међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО) и правилима и правним тековинама ЕУ.

 Е сада, и овде долазимо до кључне ствари. Ми законе мењамо на бази правних тековина ЕУ, да тако кажем, формалних извора права ЕУ. Али, нажалост, не понашамо се у оном делу примене тих тековина у пракси. Дакле, донесемо закон и после тога тај закон не примењујемо или га примењујемо само у мањем обиму.

 Министарка, имао бих за вас неколико питања. Заиста немам довољно знања из области физике да бих могао да разумем неке ствари. Могуће да је то са становишта лица које је физичар тачно, али ја вас молим, ако је могуће, да ми појасните одредбу. Заиста сам је читао десет пута и нисам је разумео.

 Лако ћете то пронаћи, то је члан 3. став 5. Дакле, дефинише се ваздухоплов и каже се – ваздухоплов је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површину земље. Морам признати да ми није јасно. Можда је ова одредба могла бити мало јаснија.

 С друге стране, такође се тиче појмова, молим вас да ми дате одговор. Дакле, позиција 24, каже: „Локална ноћ је сваки период у трајању од осам сати, између 22 и осам сати, по локалном времену“. Дакле, да је локална ноћ сваки период у трајању осам сати, између 22 сата и осам сати, по локалном времену. Колико ја видим, ту има 10 сати, не осам сати. Могуће да је то, да је у тих 10 сати - 8 сати.

 Али, видите следећи став, каже: „Локални дан је период од 24 сата који почиње од нула часова, по локалном времену, дакле завршава се у 24“. Дакле, није узета иста мера, 24 сата су овде 24 сата, од нула до 24, а овде је дата могућност. У том делу сматрам да би требало бити ово мало јасније. Дакле, да није овог следећег става, могуће је да би овај претходни став могао бити могућност локалне агенције да одреди то ноћно време.

 Мени није сасвим јасно, али хајде да кажем, помоћи ћете ми сигурно. Каже: „Додатни чланови посаде су техничко особље у саставу посаде који не спадају у летачку или кабинску посаду, али коме је оператер ваздухоплова доделио дужност у ваздухоплову или на земљи ради помоћи пилоту на летовима при којима се може захтевати употреба посебне опреме у ваздухоплову“.

 Да ли је то можда Оливер Антић? Овај члан је практично описао њега. Дакле, он нити је био летачко особље, нити је био помоћно особље, али је пратио лет и знао је елементе тог лета, од почетка до краја. Да ли сте ви, министарко, у овом периоду покушали да уредите и ту област и да за тако једну особу, која се меша у све, предвидите једну одредбу? Ја вас молим да видимо, пошто, јел' тако, господин Оливер Антић је практично вас оптужио да сте ви криви за кафу или шта се већ тамо дешавало.

 Сад, једна дефиниција која се мени јако свидела, а тиче се метеоролошке анализе. То је информација настала детаљним проучавањем стања атмосфере изнад посебне области, засновано на актуелним осматрањима и следећа метеоролошка прогноза. Питам вас само министарко, да ли су ове метеоролошке прогнозе имали у Републичкој влади, надлежном министарству претходних дана када је град омлатио воће и поврће по Србији и зашто противваздушна одбрана није реаговала? Дакле, ово је све сасвим у теми, господине Бабићу.

 С друге стране, молим вас, министарко, ако је могуће да интервенишете. Ја сам тек синоћ приметио овде једну одредбу која би могла бити сметња, нисмо реаговали амандмански. Члан 10. дефинише шта су то беспилотни ваздухоплови и каже: „Беспилотни ваздухопловни модели, ракете и други летећи објекти могу се користити у привредне, научне, спортске и друге сврхе, тако да не угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја“.

 Због онога што нам се десило са тим беспилотним летелицама, мислим да би у овом делу требало предвидети да не угрожавају грађане, да је забрањено да ти ваздухоплови лете изнад места јавних окупљања. Дакле, ово најозбиљније говорим. Нисте у овом закону одредили то да ли је кажњиво уколико се беспилотна летелица, са или без навођења, ајде да тако кажемо, инсталира или покрене изнад места где се окупљају грађани и која може угрозити њихову безбедност.

 С друге стране, сматрам, уважена министарко… Да ли данас нисте на отварању поново радова на Жежељевом мосту? Бићете? Добро. Нисам завршио још.

 Оно што ме посебно учвршћује у одлуци да не треба да гласамо за овај закон, мада, кажем, надам се да ћете уважити наше предлоге амандмана, јесте казнена политика. Наиме, веома је блага казнена политика за кршење одредаба овог закона. Одмах да се разумемо, ви сте имали у виду претходни закон и ви сте кориговали казнене одредбе на више, али сматрам да је то недовољно у друштвеној опасности који ови прекршаји представљају.

 Рецимо, новчана казна од 25 до 150 хиљада динара, каже, казниће се за прекршај физичко лице ако обавља саобраћај или лети изнад градова, насељених места и индустријских објеката испод висине утврђене Прописом о класама ваздушног простора, из члана 37. овог закона, члан 8. став 1.

 Рећи ћу вам праксу. Ево, сви они који су из Новог Сада овде могу да потврде. Постоји једно физичко лице у Новом Саду које тако кад му дође или кад је расположен упали свој авион и лети изнад Новог Сада, изнад кровова зграда, изнад обданишта итд. и то лице ће, према овом закону, платити казну од 25 до 150 хиљада динара. Да ли мислите да је лицу које има у власништву авион казна од 150 хиљада динара довољна да га спречи да не лети када му дође да лети, да покаже неком госту град па да мало надлети изнад главне улице у Новом Саду, изнад стамбених објеката итд?

 Да ли мислите да је то довољна казна од 25 до 150 хиљада динара за неког ко користи беспилотни ваздухоплов, ваздухопловни модел, ракету или други летећи објекат, на такав начин да угрожава безбедност ваздушног саобраћаја? Сматрам да није.

 Дакле, сматрам да вам је казнена политика… Имате неке, могло би се рећи, 74 казнене одредбе. Све 74 казнене одредбе су сврстане у казну за физичко лице од 25 до 150 хиљада динара. Неки прекршаји које нисам навео су много опаснији, чак и у односу на ове прекршаје.

 Сматрам да се овде казнена политика мора променити, да то лице које жели да укључи мотор свог авиона и да лети изнад насељеног места треба добро да размисли да ли ће му можда бити и тај ваздухоплов одузет, па то бити као мера безбедности и да ли ће платити такву казну да му то никад више неће пасти на памет.

 Молим вас, министарко, размислите. Ово нам је нарочито важно када је у питању овај део казнене политике јер без те казнене политике, доћи ћемо на оно стајалиште о којем сам причао на почетку образлагања нашег става поводом овог закона. Доћи ћемо на то да се закони не примењују, између осталог, зато што су инспекције неефикасне, нема довољно људи и зато што људи ризикују да плате казну јер су те казне, реално, веома ниске за људе који имају ваздухоплове, односно који имају авионе.

 Овог пута ћу се задржати на ових неколико критика. Детаљне критике и предлоге ћемо дати у дану када будемо разговарали о амандманима.

 Још једном да изразим велико задовољство што је моја упорност, можда и ваша жеља, да радови на Жежељевом мосту буду настављени и надам се, заиста, да ће се остварити ваше обећање дато пре једно седам-осам месеци и да ћете ме позвати на почетак наставка тих радова, а не тако што ћемо се за говорницом доказивати ко је у том делу у праву, него да ће Нови Сад добити трећи мост. Нови Сад је имао три моста када је имао 100 хиљада становника, сада има два моста а има 300 хиљада становника. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се. Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

 ЗОРНА МИХАЈЛОВИЋ: Како ви рекосте, ваша упорност и моја жеља. Не, мој посао и ваша жеља. Да, тако је, у праву сте, данас су потписани сви анекси уговора о преносу новца и Жежељев мост наставља да се ради великим радом, упорношћу, пре свега Републичке владе, свести градоначелника Новог Сада, пре свега о друштвеној одговорности, онда наравно и свих осталих. И, ићи ћемо на Жежељев мост и верујем да ће за 17 месеци он бити завршен.

 Понављам још једном, не постоји лошија ствар од те да стоји инфраструктурни пројекти, Жежељев мост нам троши четири милиона евра годишње, у смислу када га не завршавамо. Дакле, толико смо изгубили сваке године, и морала сам да се надовежем на то што сте ви сада рекли.

 А сада да се вратимо закону о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају, не могу да се сложим с вама зато што резултати просто показују да то није тачно, а то је да Влада не примењује закон, поготово када говоримо о Закону о ваздушном саобраћају, и да нема довољно инспекције и да нема довољно инспектора. Ако је једна инспекција добра, а имамо пуно проблема и слажем се у многим да нема довољно људи, онда је то инспекција Директората цивилног ваздухопловства.

 Када сте већ помињали случај Новог Сада, у праву сте, било је и пријава. Инспектор је излазио, и колико ми знамо, а сада се извињавам што читам, јер смо сада добили тај податак. Дакле, Новосађани су пријављивали тај лет. Тај господин је полагао додатне испите да обнови дозволу, дакле, одузета му је дозвола. Покренут је прекршајни поступак који се води у суду, који је поднео Директорат. Наравно, и ви сте данас то поменули, па ћемо ми, ако треба и додатно излазити на терен. Али, дакле, није тачно да инспекција не ради и да се по том основу не ради.

 Друга ствар, када кажете закон визуелно делује овако или онако, односно сматрате да треба да постоји нови закон, то би значило да онда онај закон из 2010. године није био добар. Ми не мислимо. Ви сте га доносили, да је био добар, био је одличан. Неке су се околности промениле и просто морамо да га ускладимо са свим оним што данас јесте испред нас, јесу и европски прописи, али и све друго, и покушај да подигнемо безбедност на виши ниво.

 Дакле, нормално је да у сваком закону који добијете имате онај део који се из закона склања, имате део да бисте управо могли да видите шта смо то конкретно мењали. То је моја сугестија била који год закон да радимо, да сви посланици могу да виде шта смо конкретно променили, јер сам из сопственог искуства пре пар година имала прилике да гледам законе нове који се мењају, или измене и допуне закона, где постоји по једна или две речи у неком члану, а да немам појма шта је цео члан. То је само било због тога да би вам било лакше да се посветите закону, као што сте и сами рекли да сте се посветили.

 Ми ћемо погледати амандмане. Што се тиче казнене политике ту се слажем с вама да треба посебну пажњу обратити. Погледаћемо амандмане, слажем се да то треба да буде много, можда чак и више и озбиљније, али дајте да погледамо амандмане.

 Што се тиче оних термина које сте помињали итд., одмах да знате да то нису српске дефиниције. Дакле, да смо их ми правили, дефинисали као такве, да су то дефиниције које морају да се преузму од Међународне организације цивилног ваздухопловства, и то су ствари које просто морамо да имамо у појмовнику као такве.

 Нисам ни ја физичар, али када ми објасне од тога када слеће авион, какви се све отпори јављају итд, не мислим да ја треба да о томе причам, нити да то треба да знам, али оно што је наш задатак јесте да имамо услове да се ваздухопловна политика спроводи. Да имамо услове да развијамо ваздушни саобраћај, да се закон примењује, и наравно уколико се не примењује да користимо, односно да употребљавамо казнене одредбе. Толико. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, госпођо Михајловић. Реч има овлашћени представник посланичке групе мр Злата Ђерић. Изволите.

 ЗЛАТА ЂЕРИЋ: Поштовани грађани Србије, даме и господо народни посланици, поштовани председавајући, поштована госпођо министар, данас је пред нама Предлог закона којим се врше измене и допуне релативно скоро донетог Закона о ваздушном саобраћају, ако ме сећање не вара, то је пре неких пет-шест година, донет закон. И, као сваки закон тек када уђе у стварну примену, онда се и виде његове мањкавости и онда се он усклађује са стварним потребама живота, тако је и са овим законом.

 Дакле, и овај закон, као и многи други, донет је у периоду грозничаве законодавне активности овог високог дома, када смо журили да изменимо постојећи правни оквир као једну од битних претпоставки за стицање статуса кандидата за чланство у ЕУ, у чему смо у међувремену успели.

 На наведеној чињеници се свакако не можемо задржати уколико желимо да у догледно време постанемо пуноправан члан ЕУ, и зато је логично даље усклађивање законске материје у Републици Србији са међународним стандардима у одговарајућим областима, као и са актуелним прописима који важе на простору ЕУ. Међународне стандарде у области ваздушног саобраћаја првенствено установљава Међународна организација цивилног ваздухопловства.

 Такође, како и сам предлагач наводи у образложењу овај закон треба да отклони одређене проблеме везане за примену у пракси појединих одредби Закона о ваздушном саобраћају. Дакле, да омогући да се попуне одређене правне празнине или недостаци.

 Као што рекох, изворни закон је донет у тренутку када смо журили да испоштујемо одређене временске рокове, па је сасвим логично да су се за ових неколико година његове примене уочили и одређени недостаци, посебно имајући у виду изузетну динамику и брз развој односа у области које овај закон уређује. Дакле, управо промене настају брзином летења.

 Колико је област ваздушног саобраћаја генерално динамична илустроваћу са неколико примера. Пре свега, на глобалном нивоу дошло је до огромног повећања броја путника који користе овај вид превоза, јер ваздушни саобраћај омогућава да се уштеди на оном најважнијем и ненадокнадивом ресору, а то је време. Самим тим свесни у модерном времену да је то начин на који можемо да дођемо до неког времена које нам измиче, ваздушни саобраћај постао је један од најактуелнијих и најатрактивнијих превоза на свету.

 Првих десет авиокомпанија по броју превезених путника на међународним линијама је само у току 2013. године превезао близу 400 милиона путника. На прва два места су тзв. „лоу-кост“ компаније „Рајанер“ и „Изиџет“, чије услуге у наведеном периоду је користило преко 130 милиона људи широм света. За њима следе „Луфтханса“ преко 50 милиона, па „Емиратес“ са 43 милиона, „Бритиш ервејз“, „Ер Франс“ и тако даље.

 Када је у питању домаћи авионски саобраћај, у овој категорији убедљиво предњаче америчке и кинеске авиокомпаније, што је сасвим логично, имајући у виду територијално пространство ових држава као и њихову економску развијеност. Delta Air Lines свака појединачно су у наведеном периоду превезле преко сто милиона путника.

 Изузетна динамичност у овој области огледа се у примени односа снага на светском тржишту. У последњих 15-ак година многи традиционални, европски и амерички авиопревозници који су деценијама градили и стицали своје име и место на светском тржишту суочили су се са озбиљним, пре свега, финансијским проблемима које неки нису успели да превазиђу, а на глобалном тржишту су се појавили нови, значајни играчи углавном из земаља тзв. трећег света, као што су рецимо Turkish airlines, Qatar Airways, Etihad Arways.

 Рецимо швајцарски национални авиопревозник „Свисер“ 2002. године престао је да постоји као такав. Ер Италија, суочена са потпуним банкротом и опасношћу да је италијански надлежни орган приземљи, ушла је у малтене идентичан уговорни однос као и наш ЈАТ са Etihad Arways-ом који је преузео власништво над пакетом од 49% акција италијанског националног авиопревозника.

 У овом контексту мора се апсолутно позитивно оценити сарадња коју је Република Србија остварила са арапским партнером када је у питању трансформација нашег националног авиопревозника и из хроничног губиташа је постао пројектовани лидер у овом региону.

 Оно што је мој први утисак јесте чињеница да се предложеним решењима дају изузетно велике надлежности Директората за цивилно ваздухопловство Републике Србије као телу које по природи ствари најстурчније и најмеродавније прати и уређује поједина оперативна питања ове области.

 Тако на пример изменом члана 38 предвиђа се да мрежу линија ваздушног саобраћаја одобрава Директорат. У актуелном решењу ову мрежу одобрава Министарство саобраћаја уз сагласност Министарства одбране. Како пракса захтева знатно оперативније решење, а Директорат је свакако одређен за национално надзорно тело у области ваздушне пловидбе, одобравањем мрежа рута ваздушног саобраћаја представља ће убудуће његову надлежност.

 Такође, предложеним изменама и допунама значајан акцента ставља се на повећање безбедности када је услуга авио-превоза у питању у целини, тако се у новом члану 4а прописује да се сви ваздухоплови који се налазе у нашем ваздушном простору без изузетка морају придржавати правила летења.

 Новим чланом 15а, образује се Национални комитет за безбедност у ваздухопловству, као повремено радно тело Владе са задатком да усклађује деловање органа, организација и ваздухопловних субјеката који су одговорни за безбедност у ваздухопловству и давање препорука како да се безбедност побољшава, што свакако треба поздравити као добро решење.

 На истој линији и свакако добро решење које има у виду општу корист јесте и одредба у новом члану 17а, који има за циљ да обезбеди заштиту података које је Директорат прикупио посредством система обавезног или добровољног пријављивања догађаја.

 Циљ предвиђеног решења није кажњавање, већ превенција, како би се унапредила општа безбедност у ваздухопловству. Експлицитно се наводи да су послодавци дужни да подстичу своје запослене да ради опште добробити пријаве сваки догађај који сматрају стварном или потенцијалном опасношћу за безбедност ваздухопловства, а без бојазни да тим поводом могу да трпе било какве штетне последице од стране самог послодавца.

 У члану 77. дефинишу се општи услови предвиђени за издавање оперативне дозволе авиопревозницима. Поред осталих услова, неопходно је да привредно друштво које жели да добије оперативну дозволу има седиште у Републици Србији и да се налази у већинском власништву Републике Србије или у већинском власништву наших држављана, као и под њиховом реалном контролом, било директном или индиректном.

 Такође, детаљно се регулишу финансијски услови за издавање оперативне дозволе у складу са новим међународним стандардима који предвиђају строге финансијске критеријуме које морају да испуне авиопревозници који обављају јавни авио-превоз. Разлог за ово је више него логичан. Финансијска стабилност авиопревозника директно је пропорционална са безбедношћу, што је лајтмотив предложених измена и допуна.

 Такво решење у члану 80. садржи одредбе обавезне провере испуњености услова за издавање оперативне дозволе. И овде је Директорат орган који је надлежан и обавезан да у року од најмање 24 месеца провери да ли су и даље испуњени услови потребни за издавање оперативне дозволе, укључујући наравно и финансијске услове.

 У односу на важећи текст закона, новост представља могућност да се авиокомпанији која има финансијске потешкоће може издати привремена оперативна дозвола у случају да се процени да у одређеном року до 12 месеци она може да изврши финансијску консолидацију.

 Изменом члана 91. из оправданих оперативних разлога, олакшава се страном авиопревознику обављање међународног јавног авио-превоза са Републиком Србијом. Наиме, како би се обавио, на пример, хитан медицински превоз, биће довољно да страни авиопревозилац прибави одобрење Директората који ће се издавати по хитном поступку и само уколико се захтев односи на обављање редовног авио-превоза, одобрење се издаје по прибављању мишљењу Министарства саобраћаја.

 Ново и далеко ефикасније решење је у члану 93. тренутно ако су прекорачене граничне вредности емисије гасова или буке, Директорат је овлашћен за давање предлога за обуставу или ограничење авио-превоза, а министарство надлежно за животну средину је овлашћено да ограничи или обустави јавни авио-превоз.

 По новом предлог за обуставу или ограничење авио-превоза даје надлежно министарство када сазна да је дошло до прекорачења граничних вредности, а Директорат доноси одлуку о томе.

 Рекла бих да се предлагач закона највише ангажовао изменивши у целини поглавље закона које уређује аеродроме. Има доста новина у односу на постојећа решења, а навешћу само нека – задржава се подела аеродрома на цивилне, војне и мешовите, али се детаљније уређују услови за стицање својства мешовитог аеродрома.

 Такође, зависно од намене и карактеристика самог аеродрома, као и од типа ваздухоплова који могу да слећу на такав аеродром прави се разлика између аеродрома којима се издаје сертификат аеродрома који морају да испуњавају најстроже услове, аеродромима којима се издаје дозвола за коришћење, као и аеродрома којима се издаје сагласност за коришћење.

 Дефинише се да се наведени акти издају на неодређено време, али да се врши обавезна периодична провера. Прописује се обавеза обавештавања Директората и надлежне јединице контролора летења о променама и прекиду коришћења аеродрома.

 Даље, прописују се посебни услови за планирање, пројектовање и изградњу аеродрома, као и услови за одржавање аеродрома и аеродромске службе.

 Ново решење је обавеза оператера аеродрома да успостави савет авиопревозилаца који користе аеродромске услуге, чији је циљ да заступа интересе корисника аеродромских услуга, док су аеродромске накнаде регулисане чланом 133.

 Уводи се и обавеза оператера аеродрома да приликом одређивања висине аеродромских накнада поштује равноправност корисника аеродрома.

 Продужава се рок у коме оператер аеродрома обавештава кориснике аеродрома о примени повећане накнаде и успоставља се могућност да се оператер аеродрома или корисник аеродрома обрате Директорату уколико не могу да постигну договор о предложеним изменама аеродромских накнада.

 Наведена решења треба да омогуће даљу експанзију Београдског аеродрома. Аеродром „Никола Тесла“ је и у овој години наставио са обарањем рекорда, па је тако само у прва три месеца 2015. године забележен раст броја путника који су користили његове услуге чак 13% у односу на исти период, иначе рекордне претходне календарске године.

 Уосталом, берзански показатељи не лажу, а близу пет милиона наших суграђана који су својевремено стекли по једну акцију аеродрома то добро знају. Ко је куповао акције аеродрома Београд након изласка на берзу, остварио је невероватан принос од преко 100%, јер је вредност акције са почетних 600 динара постигла ових дана историјски максимум од преко 1400 динара, уз исплаћивање дивиденде акционарима у међувремену.

 Директорат у складу са својим новим овлашћењима и надлежностима спроводи периодичну проверу, да ли ималац дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности и даље испуњава услове за обављање те делатности, што је такође решење које за циљ има повећање безбедности авиосаобраћаја.

 Измењени члан 164. прописује да је корисник ваздухоплова дужан да обави радове одржавања ваздухоплова који су предвиђени програмом његовог одржавања како би ваздухоплов остао континуирано пловидбен.

 Дакле, радови предвиђени програмом одржавања ваздухоплова не врше се само када дође до прекида континуиране пловидбености, већ је њихово обављање услов за њихово одржавање.

 Измењени члан 189. прописује да здравствену способност ваздухопловног особља кроз здравствене прегледе, оцену здравствене способности и издавања лекарског уверења утврђују лекари и здравствене установе који имају потврду о праву на испитивање здравствене способности, што је свакако на линији побољшања опште безбедности.

 Мења се и члан 199. који се односи на радно време чланова посаде ваздухоплова. Детаљно се уређује ограничење које се односи на радно време, време летења, одмор и слободне дане чланова посаде ваздухоплова у комерцијалном летењу.

 Такође, даје се овлашћење Директорату да донесе пропис којим ће се утврдити ближи услови у погледу радног времена, времена летења, трајања летачке дужности, одмора и слободних дана чланова посаде. У истом смислу, нови члан 199а којим се регулише радно време контролора летења, плаћено одсуство ради одржавања психофизичке кондиције и право Директората да пропише трајање смена у току радног дана, трајање непрекидног рада и дужина дневног одмора контролора летења.

 Ове одредбе су изузетно важне са аспекта безбедности летења, имајући у виду чињеницу да је бити контролор лета једно од најстреснијих постојећих занимања. Имајући у виду нове безбедоносне изазове са којима се суочава глобално друштво у данашњем времену, а пре свега терористичке акте најразличитијих врста, логичне су измене у закону у одељку који уређује обезбеђење.

 Уводи се обавеза страног авиопревозника који обавља са републиком Србијом редовни међународни јавни авио-превоз или серију чартер летова у међународном јавном авио-превозу, да поднесе Директорату свој програм за обезбеђивање у ваздухопловству, као и одобрење тог програма издатог од стране надлежног органа државе авиопревознице.

 Мења се и члан 225. до члана 228. како би се прописала обавеза оператера аеродрома да, по прибављеном мишљењу МУП и надлежне службе безбедности, одреди контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону, службене пролазе и пролазе за путнике и слично.

 Прописује се да се у контролисаној зони аеродрома и обезбеђивано-рестриктивној зони обавља контрола приступа лица и возила, а да се преглед обезбеђивања обавља на улазу или унутар ове зоне.

 Такође, прецизира се ко све мора да буде подвргнут прегледу обезбеђивања, али и изузеци од обавезног прегледа обезбеђивања.

 Истовремено, дефинише се да је за обављање контроле приступа и прегледа обезбеђивања неопходно поседовати дозволу. Дакле, цео сет нових решења усмерен је превасходно на подизање општег нивоа безбедности у авиосаобраћају, тако да сматрам да је јако добро што су у поступку израде предлога овог закона свој допринос и мишљење дали и Директорат цивилног ваздухопловства, Контрола летења Србије и Црне Горе, Ваздухопловни савез Србије, Аеродром „Никола Тесла“, ЈАТ Техника, ЈАТ Привредна авијација, као и синдикалне организације пилота и контролора летења.

 Такође, желим да напоменем да долазим из града, из Сомбора, који има један од најпознатијих војних аеродрома на нашој територији. Нажалост, он је већ одавно изгубио ону своју основну намену, због које је постојао, али ми у могућности да он постане аеродром са другачијом наменом видимо огромну шансу за развој целог нашег региона, па и целе Србије, да постане алтернативни Аеродрому „Никола Тесла“, те молимо госпођу министар да и на излагање мог колеге на тему управо сомборског аеродрома обрати пажњу у каснијем редоследу говорника.

 Посланичка група Нове Србије ће у дану за гласање подржати овај предлог закона.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Владимир Маринковић): Захваљујем. Реч има народна посланица Катарина Ракић, овлашћени представник СНС. Изволите.

 КАТАРИНА РАКИЋ: Председавајући, поштовани министре, даме и господо народни посланици, област ваздушног саобраћаја у Републици Србији регулисан је Законом о ваздушном саобраћају који је донет 2010. године и ради усклађивања са европским прописима, односно прописима ЕУ, потребно је да данас донесемо измене и допуне овог закона, а пре свега и ради остваривања безбедности у авиосаобраћају.

 Иако су многе надлежне институције рекле, односно у својим извештајима показале да је Србија претходних година предњачила у ваздушном саобраћају у односу на друге области друштва, просто не могу да се сада не присетим како је наш ваздушни саобраћај изгледао до пре једно две године.

 Рецимо, имала сам прилику, или је то можда мој само лични став од тада, да када слетите на Београдски аеродром до пре две године, просто сте имали утисак, или је опет мој лични утисак био такав, као да сте слетели у заборављени град. Нигде авиона, нигде људи, нигде гужве. Тај утисак свакако је био већи ако сте, рецимо, долетели из Франкфурта или сте преседали у Франкфурту, на једном великом аеродрому, па сте имали прилике да видите мноштво авиона, мноштво људи, гужву и онда за само сат и по времена лета слетите у Београд на празан аеродром, нигде људи, нигде гужве, нигде авиона. Ја сам се тада питала – како је могуће да је неко могао да уништи једну тако јаку авиокомпанију као што је био ЈАТ ервејз? Како је неко могао да уништи једну јаку институцију као што је био Аеродром Београд?

 Међутим, на срећу, та слика данас изгледа сасвим другачије. Мислим да на срећу није прави израз. Мислим да је срећа ту мање учествовала од Владе Републике Србије и премијера који су паметном политиком и добром политиком повели наш ваздушни саобраћај у добром смеру.

 Мало ћу се осврнути на статистику, мада свакако и сами можете да се уверите у оно о чему говорим. Можете отићи до аеродрома и сами се уверити каква је гужва данас и присетити се онога шта сте тамо доживели до пре само две године.

 Као што сам већ рекла, паметном одлуком премијера и Владе Републике Србије створена је, основана је једна нова авиокомпанија, национална, која је за само годину и по дана од свог формирања постала лидер у региону. Навешћу вам само неке од података који су заиста неспорни. Ер Србија је за само годину и по дана од свог оснивања успела да повећа обим ваздушног саобраћаја за 40%. Укупан број путника у 2014. години повећан је за 68% и то само у односу на 2013. годину, што значи да је током 2014. године превезено 2,3 милиона путника.

 Такође, оно што је јако интересантно да поменем јесте да је профит за прошлу годину Ер Србије износио 2,7 милиона и тај профит, рецимо, могу да вам опишем овако, износи 30% већи профит од, рецимо, Адрија ервејза и Кроација ерлајнса заједно. Значи, само годину и по дана они су успели да остваре већи профит за 30% од две регионалне компаније заједно.

 Такође, оно што је Ер Србија успела да уради за само годину и по дана од свог формирања јесте да повећа број дестинација где лети, где има директне летове. Рећи ћу вам, рецимо, пример да је ЈАТ ервејз имао 27 директних летова, Ер Србија за само годину и по дана има већ 40 директних летова, а такође, с обзиром на то да је Федерална ваздухопловна администрација САД доделила категорију један нашем ваздухопловству, створени су услови да се обезбеди и директан лет за САД, за шта је већ потписан споразум 15. маја.

 Оно што бих нагласила што се тиче Ер Србије јесте да Ер Србија тренутно има највећу флоту у, рецимо, претходних десетак година, има 23 авиона. Свакако нешто што је веома битно јесте да је због повећаног обима посла Ер Србија у претходних годину дана запослила 400 нових радника.

 Поред Ер Србије могу слободно да кажем да је екстремно добар резултат приказао и аеродром Београд. Пораст путничког саобраћаја имао је 31%, што износи највећи пораст од свих аеродрома у Европи, као што је моја колегиница из СПС већ поменула. У 2014. години било је 4,6 милиона путника. Такође је профит Аеродрома „Никола Тесла“ у првом кварталу ове године већ четири пута већи у односу на прошлу годину. Такође, колико добро аеродром „Никола Тесла“ ради говори у прилог то да су акције Аеродрома „Никола Тесла“ за само годину дана порасле 220 пута.

 Такође, поред Ер Србије и Аеродрома „Никола Тесла“, свакако морам да поменем и успехе које су постигли ЈАТ техника и SMATSA, које су свакако морале да дају подршку у напретку, тачније, морале су да испрате аеродром Београд и Ер Србију у свом раду.

 Из свега што сам навела, произилази чињеница да ову област, која је једним брзим кораком кренула, морамо системски да решимо. Закон који је данас пред нама, а који је предложило Министарство грађевине, саобраћаја и инфраструктуре, свакако представља један документ који ће створити амбијент да наше ваздухопловство може да се прикључи европским и светским стандардима, који су усклађени са највишим европским и светским стандардима у ваздушном саобраћају.

 Овај закон такође отвара могућност за доношење доста подзаконских аката, који ће свакако допринети да се овај закон још боље спроведе.

 Као што су моје колеге већ рекле, овај закон доноси измене у подели аеродрома, а поред аеродрома које су навеле моје колеге у Краљеву, на коме се врши конверзија да би се пребацио из војног аеродрома у аеродром за јавни превоз, наравно, поменућу да у Србији постоје два аеродрома за јавни међународни превоз, наравно, Аеродром „Никола Тесла“ и Аеродром „Константин Велики“ у Нишу.

 Поред тога, постоји још 18 посебних аеродрома који се користе за спортско и аматерско летење. Такође, широм Србије постоји 20 до 30 летилишта која пружају услуге у пољопривреди и шумарству. Број ових летилишта се мења из разлога јер се они региструју по потреби.

 Измене и допуне које доноси овај закон свакако доносе разне олакшице за издавање ових дозвола и разних сагласности. Свакако да је једна битна измена коју доноси овај закон формирање комитета за безбедност.

 Предлог измена и допуна закона који је данас пред нама размотрила је и позитивно оценила и Европска комисија, а свакако треба да имати у виду да ће све ове измене које доносимо данас довести до унапређења система цивилног ваздухопловства у Србији, а у складу са свим међународним стандардима за које смо се ми обавезали.

 Из свега наведеног, неопходно је да све ове измене и допуне што пре донесемо. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, колегинице Ракић. Сада прелазимо на прозивање по редоследу народних посланика према пријавама за реч у начелном претресу о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају. Реч има народна посланица Сузана Спасојевић. Изволите.

 СУЗАНА СПАСОЈЕВИЋ: Захваљујем, председавајући. Уважена министарко са сарадницима, колегинице и колеге народни посланици, ово је један од најобимнијих закона који је у последње време стигао у Народну скупштину Републике Србије. Осамдесет чланова предлога овог закона уређује преко 200 чланова, и то довољно говори о његовој свеобухватности и аналитичности и због тога сматрам да треба указати на одређене сегменте и, наравно, дати пуну подршку у предлогу овог закона.

 Предлог закона о ваздушном саобраћају, о којем данас расправљамо, у ствари представља наставак усклађивања са законодавством ЕУ који је започет усвајањем Закона о ваздушном саобраћају 2010. године и сада само настављамо тај процес, што представља кључни приоритет у придруживању ЕУ.

 Свакако је овај закон добра основа за успешно прикључивање у европске и светске интеграционе процесе у области ваздухопловства, као и за увођење и примену међународних ваздухопловних прописа, стандарда, техничких правила и прихватање међународне ваздухопловне праксе, као гаранције за достизање највећих стандарда сигурности и безбедности у ваздушном саобраћају у Србији што је, с обзиром на значај када је у питању безбедност у ваздушном саобраћају, веома битно.

 Овај закон детаљно разрађује безбедност цивилног ваздухопловства, а посебно је значајно формирање Националног одбора за безбедност цивилног ваздухопловства који између осталог прати и спровођење превентивних мера утврђених националним програмом безбедности.

 Међутим, значајна измена предвиђена овим законом, која се једноставно мора поменути, предвиђена је чланом 67. којим се мења члан 237, а односи се на преношење овлашћења са Управног одбора на директора Директората.

 Наиме, предлогом овог закона предвиђено је да се доношење подзаконских прописа и аката са Управног одбора преноси на директора Директората. То више не врши Управни одбор, као што је то био случај до сада, и то ће наравно допринети већој ефикасности у доношењу прописа, али треба обратити пажњу на квалитет тих аката и треба обратити, наравно, пажњу и на стручност директора Директората, јер се осим овлашћења на директора Директората преносе и веће обавезе, а самим тим и нама се намеће обавеза да водимо рачуна о томе да ли ће директор Директората сада моћи као инокосни орган да испоштује у пуној мери и обиму задатке који му се овим предлогом закона намећу.

 Морам да напоменем и то да је за Србију веома значајно потписивање споразума са Америком. Ми одавно имамо жељу и потребу да постоји та ваздушна веза између Београда и Америке. Међутим, нисмо имали техничких могућности, тачније нисмо имали авионе за тако нешто. Сада је могуће да се то промени. „Ер Србија“ је део велике алијансе окупљене око „Етихада“.

 Авиокомпаније у Европи бележе раст тражње од скоро 6% од чега је највећа потражња управо за картама за лет преко океана, тако да се надам да ће „Ер Србија“ имати мотив, а да ће наша држава имати реалне шансе да после више од 20 година поново обнови летове за Америку. Наравно, томе ће у великој мери, осим споразума са Америком, допринети и усвајање овог, да кажем, модерног Закона о ваздушном саобраћају.

 Такође, значајна измена важећег закона односи се и на члан којим се одређује да ће чланови Управног одбора убудуће бити стручна лица, а не министри као до сада и ми, госпођо министарка, очекујемо да ће то заиста и бити тако и да ће у Управном одбору Директората седети стручни људи који ће својим знањем допринети да се још више унапреди ваздушни саобраћај у Србији.

 Наравно, потребно је разрадити и критеријуме. Шта то значи стручна лица? Надлежни министар, а то сте сада ви, који ће именовати та лица сноси и највећу одговорност, јер ће управо Управни одбор бити орган који ће управљати читавим цивилним ваздухопловством и свим ресурсима.

 Питање чији одговор интересује многе грађане у Србији је какве ће последице имати, мислим на позитивне последице, усвајање предлога овог закона на остале аеродроме у Србији, с обзиром на важност да ти аеродроми функционишу? Важно је и за привреду, и за туризам и за сервисирање потреба наших грађана, а с обзиром и на то да је предлогом овог закона предвиђено интегрисање свих аеродрома у Србији, што заиста подржавамо и што сматрамо да је добра идеја и у ранијем периоду се много пута о томе и говорило.

 Добро је што се овим предлогом закона и даље води рачуна о сегменту безбедности, који се односи на заштиту животне средине. Предвиђено је да министарство надлежно за послове заштите животне средине предлаже Директорату да на одређено време обустави јавни линијски саобраћај, ако утврди, на пример, да је прекорачен дозвољени ниво буке или степен загађености.

 Ваздушни саобраћај је заиста уређен и ви сте то добро рекли, министарка, и слажемо се да је то нешто на шта треба да будемо поносни. То је вид транспорта у коме је Србија најдаље одмакла када је реч о усклађености домаћег законодавства са прописима ЕУ, а усвајањем овог Закона о ваздушном саобраћаја, Србија ће добити још један потпунији законски оквир који ће допринети и већој ефикасности, већој безбедности, већој сигурности ваздушног саобраћаја, а уз заштиту и уређење ваздушног простора.

 Као што је то наша овлашћена представница посланичке групе СПС-а, Стефана Миладиновић, рекла, наша посланичка група ће у дану за гласање подржати предлог овог закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ(Игор Бечић): Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала лепо и хвала што ћете подржати измене и допуне овог закона.

 Само једна мала сугестија, односно појашњење, а то је да Управни одбор преноси своје надлежности на директора Директората. Оно што је врло важно, Директорат заиста постаје независно регулаторно тело. Оно што ће бити предност, а у смислу повећања ефикасности, јесте да ће на месечном нивоу моћи да се усклађује са свим прописима, правилима и свим директивама које се буду дешавале у будућем периоду, а то је јако важно за ову област.

 Што се тиче стручних лица која ће бити чланови Управног одбора, мислим да то једна од одличних ствари које смо ставили у ове измене и допуне закона. Критеријуме ћемо направити у складу са неким од постојећих закона о јавним агенцијама, али то морају бити људи из струке и људи који знају свој посао, са искуством, јер је ово област која тражи такве људе. Наравно, не кажем да нема министара који се добро разумеју у ову област, али сасвим сигурно је много боље да су посвећени чланови управног одбора који ће моћи да посвете своје време том послу. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има посланик Благоје Брадић.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, господине председавајући. Уважена министарко, поштовани гости из Министарства, колегинице и колеге, поштовани грађани, данас расправљамо већ четири сата о Закону о ваздушном саобраћају. Заправо, нешто мање, пошто смо се мало дуже бавили дневним редом.

 Оно што је потребно рећи на почетку је да говоримо о закону који је донет октобра 2010. година, а који је у јулу 2011. године додатно мењан и усаглашаван са међународном ваздухопловном регулативом и стандардима.

 Ипак у протеклих пет година, као што смо сведоци, десиле су се велике измене у пракси и показала је пракса да је неопходно поново мењати закон како би га усагласили са међународном регулативом и како би био у духу времена у коме се примењује.

 Највећи број предложених измена у овом закону по мом мишљењу је оправдан и њима се усавршавају и дорађују постојећа законска решења или уводе неке нове формулације. Ипак сматрам да уз консултације, а то је кажем уз консултацију са људима из струке да је предложен значајан број потпуно непотребних измена, чиме се постојећи закон претерано проширује и детаљизује.

 Наиме, неке измене предвиђају велики број техничких и ускостручних појединости мишљења су приписана овим законом, већ се у читавом свету регулишу подзаконских прописима тј. правилницима и процедурама.

 Највећи број тих непотребних измена које у законски текст уноси стручне и техничке детаље приметили смо у области аеродрома и у области ваздухопловног особља. С обзиром да се примедбе односе само на претерано детаљисане не бих сада о њима причао, него ћу напоменути које су нам ту замерке и где се мислим непотребно улазили у разјашњавање одређених појмова.

 Значи прво замерамо вам дефинисање и класификацију тзв. рулних стаза на аеродромима. То је све само не законска материја, а уз то је већ врло прецизно прописана правилницима Директората.

 Даље, замерам набрајање шта све спада у услуге земаљског опслуживања на аеродромима. Такође је већ прецизно дефинисано у тим документима и правилницима Директората. Одређивање радног времена и плаћеног одсуства за пилоте и контролоре лета, то је материја која се исто обрађује правилницима Директората, прилично је деликатна и врло је жива материја, јер је подложна сталним изменама и мислим да би остављањем тих таквих дефиниција у овом закону само компликовали будућу примену закона и јер код евентуалних измена би морали да водимо целу процедуру измене закона.

 Али оно о чему желим да кажем пар речи, а што смо ми и амандмански покушали да изменимо, јесте рецимо члан 3. Предлога закона, где се уводи категорија беспилотних летилица што је добро и потребно да буде у овом закону.

 Такође је правилно констатовано да детаљније услове за коришћење беспилотних летилица прописује Директорат и то је у реду, али је пре свега у ставу 2. прописано да је за лансирање беспилотних летилица потребна претходна сагласност контроле летења. Мислим да то није довољно јасно обрађено, јер ово решење није прецизно, па је чак без прецизне квалификације летилица и потпуно апсурдно, како кажу људи од струке, јер у пракси то значи да се ни макета хеликоптера која се продаје у сваком тржном центру не може да лансира без претходне сагласности контроле летења. Знам да законодавац није мислио, није имао ово на уму, али то тако произилази из члана закона о коме сам причао.

 Даље, у члану 5. Предлога закона предвиђа се формирање националног комитета за безбедност у ваздухопловству, као и повременог радног тела Владе. Данас ово радно тело у пракси постоји, али није предвиђено законом, што мислим да је боље решење, јер увођење у закон таквог радног тела, без врло прецизно дефинисаних овлашћења и надлежности, може да доведе до преплитања надлежности са неким од других ваздухопловних субјеката, тим пре што Предлог закона предвиђа и да ово тело, како кажете, усклађује деловање ваздухопловних субјеката, из чега би се могло протумачити да има утицај на самосталност и независност ваздухопловних власти.

 Даље, члан 68. предлога овог закона односи се на чланове Управног одбора Директората. До сада су чланови Управног одбора, као што добро знате, били по функцији министри саобраћаја, одбране, унутрашњих послова, финансија и заштите животне средине. Овим законским решењем ви сте предложили да се, само тренутак, ви сте унели измене, јер на овакав начин предложени управни одбор у пракси врло је тешко функционисао, јер је био проблем окупити министре и усагласити њихове термине и слободне време да би се ово тело састало.

 Оно што смо ми предложили, дали смо вам предлог да управни одбор има пет чланова који по функцији представљају за то одређени државни секретари из Министарства саобраћаја, одбране, МУП, финансија и министарства надлежног за послове заштите и животне средине. Мислим да је много боље имати овако дефинисан управни одбор овог тела, јер би Влада била нон-стоп у контакту са проблемима, тј министарства преко ових државних секретара, били би у току са проблематиком која се решава на овом телу и могла би да контролише и спроводи своју политику.

 У члану 3. став 38. прописано је да оператор ваздухоплова, то је исто наша замерка, где смо деловали амандманом, свако правно или физичко лице које користи или намерава да користи један или више ваздухоплова, ово је цитат из закона, ова констатација је правно и логички неприхватљива, јер сматрамо да се намера коришћења ни у ком случају не може квалификовати као релевантна чињеница за стицање статуса оператера.

 Пластично да објасним, није довољно да неко жели или намерава да користи ваздухоплов, већ то мора реално да чини да би се стекао статус оператера ваздухоплова. Стога сматрамо да је потребно прихватити наш амандман који ћете имати прилике да видите прекосутра тј. у дану када будемо расправљали у појединостима.

 Оно што сам желео да прокоментаришем с вама пошто сам рођени Нишлија, овде сам представник грађана Ниша, јесте Аеродром ''Константин Велики''. Оно што је добро и што је добро урадило Министарство, то је уговор за „Визером“ да лети из Ниша. Оно што је проблематично је неиспуњавање обавеза из уговора.

 Напоменућу да још увек обавезе из уговора, нпр. да проради ресторан на аеродрому, још то није заживело. Ви би могли да позиције министра да се заинтересујете због чега се то не извршава и друго неиспуњење обавеза из уговора тј. увођење ИЛС, уређаја који омогућава инструментално слетање авиона. Проблематично је то што, бар ја имам сазнања, није у овој години ушло у буџет вашег министарства, а постоји обавеза да се то имплементира. Највероватније тај део уговора ће бити испуњен следеће године. Једино ако то планирате да урадите када буде ребаланс, надам се, јуна или јула. Мислим на републички ребаланс.

 Имам још једно питање, пратећи сајт може да се види какво је било пословање. Говорим о ЈАТ и „Ер Србији“, какво је било пословање од 2004-2012. године. Имамо 2004. године минус тадашњег ЈАТ од 15 милиона евра, затим 2005. године минус од 22,9 милиона евра, затим 2006. године минус од 14,9 милиона евра, затим 2007. године имамо минус од 9,2 милиона евра, затим 2008. године имамо минус од 29,5 милиона евра, затим 2009. године минус од 23,2 милиона евра, затим 2010, године 21,1 милион евра, затим 2011. године минус од 32,6 милиона евра, затим 2012. године минус од 34,6 милиона евра и у 2014. години имамо само пријаву компаније „Ер Србије“ да је она пословала са добитком од 2,7 милиона евра.

 Моје питање за вас – да ли је тачно да је те године Аеродром Београд отписао дуг „Ер Србији“ у висини од 17 милиона евра?

 Да ли је тачно да је Нафтна индустрија Србије и АКЛ, то је Агенција за контролу лета, за њу добро знате да део наплате иде преко Брисела а део се плаћа и самој агенцији, исто отписала дуг од неких приближно 17 милиона евра?

 То би била моја питања за вас, а о осталом ћемо разговарати када будемо разговарали о амандманима, у расправи о појединостима. Велико хвала на пажњи.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Доста тога сте напоменули и сигурна сам да ћемо, када будемо причали о амандманима, такође детаљније говорити, али само неколико ствари, за које мислим да су значајне.

 Када говорите о великом детаљисању закона, прво да знамо да су измене и допуне овог закона радили људи из струке и то је оно за шта се ја посебно залажем, а то је да људи који знају свој посао раде на оваквим стварима и да имамо заиста квалитетне измене и допуне закона. Просто, било је неопходно да постоје одређени детаљи.

 Да не говоримо да ћемо ми вероватно кроз овај закон регулисати питање чартера о којима се толико прича, јер никада није била регулисана та област на прави начин. Значи, хоћемо да имамо детаљан закон, да не би случајно после било некаквих недоумица, када говоримо о ваздушном саобраћају и ваздушној политици.

 Када сте поменули овај управни одбор, то је нешто што је занимљиво, зато што ми је потпуно занимљиво да и ви предлажете државне секретаре, има две ствари. Прво, државни секретари по закону не могу да буду чланови управног одбора. Али, има још једна, по мени, много важнија ствар. Ми смо предложили да управо струка буде у управном одбору. Државни секретари долазе и одлазе са министрима.

 Нећу да коментаришем да ли су политички или нису политички често именовани, али чињеница је да не можемо увек да се ослонимо на све државне секретаре да могу бити чланови управног одбора. Ако пустимо да најстручнији људи у овој врло специфичној области заиста буду чланови управног одбора, онда сам сигурна да ћемо добити много већи квалитет него што смо имали до сада и да ћемо бити још бољи у томе. Дакле, ми смо ту били просто много отворенији у односу на ово што ви предлажете.

 Да будемо потпуно искрени, министар или државни секретар је пре свега члан Владе и политичка фигура. Не треба нама у ваздушном саобраћају политичка стабилност. Он иде по својим правилима, стандардима, ми имамо независно регулаторно тело, нама треба струка која ће да буде у управном одбору и да заиста својим предлозима помаже да одлуке буду квалитетније.

 Оператор ваздухоплова, који сте поменули, јесте дефиниција која је преузета из Уредбе Европске комисије 216. И уопште, још једном да поновим, дефиниције нису српске дефиниције, то су дефиниције које важе свуда у целом свету, не само у Србији и ЕУ, него у било ком делу света су исте, па су сада исте и у Србији.

 Оперативно слетање авиона, кажете да није у нашем буџету, то је у буџету Агенције за контролу лета, дакле, и те како ће се урадити, то ћемо имати и хвала што сте похвалили комерцијални уговор који је направљен на аеродрому у Нишу. Ту бих се задржала. Ако сам случајно нешто пропустила, код амандмана ћемо разговарати.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има народна посланица Ивана Стојиљковић.

 ИВАНА СТОЈИЉКОВИЋ: Захваљујем, председавајући. Уважена министарко са сарадницима, даме и господо посланици, више пута данас смо чули да ваздушни саобраћај заиста јесте тај тип саобраћаја који је достигао највиши ниво, када је у питању усаглашеност са прописима ЕУ и, као што је уважена министарка рекла, што се ваздушног саобраћаја тиче и прописа везаног за њега ми смо већ у ЕУ.

 У ваздухопловству су присутне сталне промене – промене унапређења технике, промене поступања са робом и путницима, промене поступања односно рада са опасним материјама, зато су врло честе и неопходне промене закона.

 Основни разлог за измену и допуну овог закона јесте пре свега усаглашавање са стандардима и праксом међународног односно цивилног ваздухопловства, усаглашавање са прописима ЕУ, отклањање уочених проблема које је имао закон из 2010. године и отклањање тих проблема новим одредбама и детаљније уређење одређених области.

 Неко критикује што је оволико детаљно, а ја бих се сложила да је та детаљност неопходна, управо зато што ће накнадно подзаконска акта преузети Директорат на себе и ово ће бити јасни оквири за та подзаконска акта.

 Ако узмемо у обзир да смо претходне две седмице усвојили два споразума везана за ваздушни саобраћај, са Уједињеним Арапским Емиратима и са Кином, онда можемо дефинитивно да кажем да је ово изузетно битна област у нашој земљи.

 Ове измене ће обезбедити и ефикасност и већу безбедност ваздушног саобраћаја. Већој ефикасности ће дефинитивно допринети управо оно што смо рекли, да ће се доношење подзаконских аката спустити на Директорат цивилног ваздухопловства, односно у смислу доношења прописа, признавање сертификата, доношење неких одредби ограничења.

 У циљу повећања безбедности, оснивају се два нова института – национални комитет за сигурност и национални програм за сигурност у ваздухопловству. Дакле, дефинисана су строжа правила летења и појачане су превентивне мере системом пријављивања неправилности и заштита оних који пријављују те неправилности.

 Такође, обезбедиће се бољи услови и за особе са инвалидитетом и водиће се рачуна, оно што је јако битно, и о заштити животне средине, на тај начин што уколико буде прекорачења, уколико дође до прекорачења граничних вредности емисија, штетних гасова или буке, надлежно министарство ће упозорити и дати предлог, а Директорат ће донети одлуку о ограничењу тог лета.

 Закон је сада јасан, јасно дефинисан. Значи, подзаконска акта су спуштена на ниво Директората, а посебно су значајне измене везане за аеродроме. Посебно су значајне за нас, којима су битне те измене, јер и у нашим градовима постоје аеродроми које би требало оживети.

 Дакле, ради се о изменама везаним за аеродроме, које ће управо помоћи отварање ових нових аеродрома и формирање будућег јавног предузећа „Аеродроми Србије“. Будуће предузеће „Аеродроми Србије“ требало би да обједини све ове аеродроме и да подједнако управљају њиховом инфраструктуром и њиховим услугама.

 Ова влада и министарство дефинитивно су се показали као добри менаџери у овој области. Све похвале за то. „Ер Србија“, о којој смо слушали до сада, дефинитивно је потврда у том успеху.

 У том смислу и нас Ужичане занима да ли ће наш Аеродром „Поникве“ бити део овог јавног предузећа „Аеродроми Србије“? Ово је аеродром који је некада био за војне намене. Пренет је 2011. године у власништво града Ужица. У октобру, тачне 5. октобра отворен је за цивилне летове. Налази се само 18 километара од Ужица. Истина, инфраструктура до нашег аеродрома није баш најповољнија, али уколико би он оживео, вероватно бисмо радили и у том правцу.

 Дакле, 25 километара од Златибора, 14 километара од Таре, управо је то што показује значај овог аеродрома. Површина је велика, 565 хектара. Полетно-слетна стаза је дужине 3.100 метара, 45 метара је широка. Нажалост, данас није у употреби у овој дужини. После бомбардовања реконструисано је само око 2.212. метара и 30 метара ширине и врло је карактеристичан због своје надморске висине од 900 метара. Неки оспоравају, неки кажу да је то повољно. Наравно, струка каже последњу своју реч.

 У току 2013. године је извршено разминирање на површини око полетно-слетне стазе, односно око писте у површини од око 1,2 квадратних метара.

 Такође, пре неколико дана, можда месец дана, уређен је и План генералне регулације који би требало да наредних дана буде усвојен од стране града Ужица и од стране општине Бајина Башта јер се овај комплекс простире на ове две, односно града и општине и то би требало у наредном периоду да буде усвојено како би се могли издавати регуларно дозволе.

 Такође, велику подршку отварању и до сада је дао Директорат цивилног ваздухопловства наше Републике Србије. Нажалост, на аеродром тренутно могу само да слете мањи авиони који имају 10 до 12 места. Технички аеродром може да прихвати и веће авионе, али немамо опрему да примимо робу и путнике и то је оно у ком смислу би требало ићи даље, али ту дефинитивно град Ужице не може сам. Тако да се надамо том оснивању јавног предузећа јер смо онда сигурни у вашим рукама и ту једино имамо шансу.

 Још бих само желела да кажем да у току 2014. и 2015. године добијена су одређена средства. Добио је овај аеродром одређене донације у смислу светлосних система за слетање и видљивост ноћу, донацију Аеродрома „Никола Тесла“ и ја се у име града Ужица захваљујем на томе, ограду у дужини од два и по километра, доставно возило, радио-станице, два компјутера са комплетном опремом.

 Затим, донација Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије у новчаном износу од 8,8 милиона динара, која је требало да буде и биће употребљена за израду главног пројекта, за испитивање носивости полетно-слетне стазе и за, наравно, усавршавање и оспособљавање запослених.

 Аеродромски комплекс је подељен на две зоне и то би било нешто последње што бих желела да истакнем. Права зона је директно везана за полетно-слетну стазу и за ваздушни саобраћај. То је 200 до 250 хектара и ту би требало уложити заштитну ограду, санацију преосталих око 800 метара писте како би могли и већи авиони да слећу и да се изради путнички терминал.

 У том смислу, инвеститорима сутра би можда могло бити занимљиво улагање и управљање овим делом аеродрома, а можда би било интересантније и овај други део. То је овај остатак где се може понудити улагање инвеститорима. То је 300 до 350 хектара површине која није директно везана за ваздушни саобраћај, али може да обезбеди остали програм који би могао да допринесе развоју овог ваздушног саобраћаја.

 На пример, то би било улагање у индустрију, која се ослања на ваздушни саобраћај. Као што смо помињали, односно слушали смо да постоји могућност за отварање фабрике делова за авионе. Овде би могло на овом простору директно уз писту да се отвори овакво једно постројење, односно погон.

 Затим, улагање у неки нови туристички садржај, неко ново отварање туристичких комплекса, голф терена, ауто-трке. То код нас још није заживело. Значи, могло би да буде као потенцијал. Наравно, и развој туризма овога краја, као што сам већ поменула блиске центре Златибор, Тара, Мокра гора и све остало.

 Оно што би још желела да кажем, поред туристичког развоја, ми дефинитивно можемо са овим аеродромом добити и пољопривредни развој, јер ми смо велики произвођачи малина и кромпира, па у том смислу авиосаобраћај би могао да допринесе и бржем транспорту ових производа.

 Сигурни смо да Влада и ово министарство надлежно неће пропустити шансу да уложи и у ове мале аеродроме, јер дефинитивно се показало да сваки уложени динар у овакве инвестицију се вишеструко враћа, јер Србија је дефинитивно пример томе.

 Пуно вам се захваљујем на свему што сте учинили за град Ужице и за наше „Поникве“ и велика подршка новом закону. Захваљујем.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вама на свему што сте рекли. Шта много да додам око „Поникве“, све сте објаснили. Али, оно што јесте важно, то је управо онако како сте рекли, „Поникве“ је добила одређену донацију од Директората управо да би обучила кадрове, да би повећала ниво безбедности, што је јако важно за будућност. Оно што је тренутни проблем, када говоримо о „Пониквама“, јесу приступне саобраћајнице. То је важно за сваки аеродром, па и за тај. То је оно на чему треба даље да радимо.

 Помињали сте, наравно, две општине које су надлежне, с тим што је координатор и главна општина, односно град који ће на томе радити, пре свега Ужице. Оно што је још важно, то је да ће Ужице, односно да ће Аеродром „Поникве“ свакако бити део Привредног друштва „Аеродроми Србије“ и то ће омогућити. А зашто све то радимо? Управо да би покушали да развијемо што више туризам.

 Тако да хвала вам што сте то приметили и што сте о томе причали, а ове измене и допуне закона управо треба да нам помогну да мали аеродроми, са мање трошкова могу у ствари да функционишу. Хвала вам још једном.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има шеф посланичке групе ДС, народни посланик Борислав Стефановић. Изволите, господине Стефановићу.

 БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Хвала, господине председавајући. Госпођо потпредседнице Владе, уважене колеге, закон о којем данас расправљамо јесте закон који се у великој мери ослања на регулативе ЕУ и део је нашег укупног законског усклађивања са правним тековинама ЕУ. Самим тим представља и један цивилизацијски, правни и друштвени искорак који наша Република предузима у нашем процесу укључења у ЕУ у некој будућности.

 У сваком случају, тај део и тај сегмент који се односи на стручну обраду овога предлога закона који смо погледали заиста је урађен на једна добар начин, зато што се види да су људи из струке заиста писали и ту заиста, поново кажем, постоји велики број одредби који врло детаљно регулишу ову област. Наравно да ту има и одређених, по нама, недостатака на које ћу ја покушати кратко да укажем.

 Први недостатак, по нама, јесте у томе што суштински ми многе законе усвајамо који јесу у складу са тековинама ЕУ, а у пракси се не примењују. Никада до сада нисмо имали неки свеобухватни извештај Владе да чујемо како тај процес иде у Републици Србији.

 Такође, оно што смо одмах приметили, а и друге колеге су о томе говориле, да су ове казнене одредбе у самом закону јако мале, често увредљиве и рекао бих потпуно нереалне, а поготово за људе који су авиопревозници. Дакле, овако мале казнене одредбе и ове казне од неколико десетина хиљада динара су, надам се, министарка, да се слажете, заиста неадекватне.

 Чак, што сам чуо, неки људи се шале овде, и што има везе са вашим ресором, мада не мислим да сте ви директно одговорни за све то, одмах да се оградим, да су нам пруге и путеви толико лоши, да нам преостаје само ваздушни саобраћај.

 Да би дошли до тог ваздушног саобраћаја, морамо нешто рећи и око наших аеродрома, о којима су до сада неке колеге овде врло надахнуто говориле, наравно, у форми футура и у форми – урадићемо, биће готово, завршићемо, што јесте мој предлог да уђе као уставна одредба у будуће промене Устава, везано за вашу власт, јер осим реченица које почињу са „урадићемо“, „направићемо“, „завршићемо“, ви никаквог другог резултата, на жалост грађана Србије, немате.

 Тако да, сва та прича и хвалоспеви о „Ер Србији“, која јесте повећала број путника, јесте повећала број дестинација и јесте компанија која успешно послује, то су чињенице, то стављам са стране и то неће бити предмет моје критике, али свакако ће бити предмет критике то да ми поред аеродрома Београда имамо три потенцијална аеродрома у централној Србији који суштински ниједан није у функцији.

 Нико од њих не обавља послове како је то првобитно било планирано. Неки од тих пројеката су почети давно, деведесетих, осамдесетих, седамдесетих година, а неки су почети 2008/2009. године, попут Аеродрома „Поникве“, тј. Аеродрома „Морава“, да будем прецизан. Међутим, ту се и даље ништа не дешава.

 Мислим да није коректно рећи да сте ви почели тај пројекат, па ћете га и завршити. Поново тај футур – ви ћете то завршити. Међутим, за ове три године, колико сте на власти, ту се мало шта урадило. Штавише, многи од тих пројеката су заустављени. За неке од тих аеродрома су и донације које смо добили враћене. Дакле, то је истина.

 Што се тиче „Ер Србије“, то је посебна прича којом ће се једног дана неко у будућности бавити, када се сви уговори открију које сте закључивали као власт, када се види шта се све крије иза тог дивног покривача који се зове кровни споразум са Уједињеним Арапским Емиратима.

 Оно што се већ сада зна, то је то да „Ер Србија“ не плаћа у пуном износу ни аеродромске таксе, ни гориво, да имају потпуно субвенционисане цене на 50%, да су због тога фаворизовани на том тржишту и да је то разлог зашто остварују приход. Такође је и један од јако значајних разлога да су грађани Србије платили дугове ЈАТ-а и да ми покривамо сваке године из буџетских издвајања оно што они направе у негативном салду. То су чињенице. Ко је томе крив, зашто је то тако, видеће се једног дана.

 Дакле, пре него што кренете да причате о хиљадама путника, одговорите нам на ово. Не ви лично, министарка, него ови, не знам дал' су са ваше стране или нису, то сад није јасно.

 Оно што ме је јако заинтригирало одмах на почетку у члану 4, морам да кажем, може се чак рећи у једној полуозбиљној форми. Дакле, у члану 4. се каже – назив члана и члан 13. се мењају и гласе: „Забрањене, условно забрањене и опасне зоне“. То су забрањене зоне лета и, поштовани грађани и поштовани народни посланици, мислим да би овде било коректно да се ствари мало више дефинишу у једном делу Републике Србије који се односи на део Шумадије који се зове Бајчетина.

 Значи, мислим да сте овде морали и дужни били председнику да ову ствар мало детаљније регулишете, око забрањених или опасних зона лета, а знамо да Бајчетина то јесте. Могли сте то законски сада прецизније да поставите, а не да о томе одлучују Директорат и остала тела.

 Члан 133 - аеродромске накнаде су ослобођени домаћи и државни ваздухоплови на летовима посебне намене и оператор аеродрома одређује висину аеродромске накнаде на начин којим се неће дискриминисати поједини корисници аеродрома. Намерно сам прочитао члан 133. као писану потврду онога што нажалост немамо у пракси, баш по питању „Ер Србије“ као превозника.

 По питању „Визера“, то знамо како се завршило. Онај бивши директор је правио са њима договор. Министарка, мислим да вам је један од мојих колега управо о томе причао, нећу да се понављам. Човек је дао могућност за смањење такси и човек отишао у затвор, а овде видите да може. То је неконзистентност, број 28.

 Члан 53. и члан 189. мења се и гласи – здравствена способност ваздухопловног особља из члана 188. став 1. утврђује се здравственим прегледима које обављају лекари из здравствене установе, то је у реду, овлашћени лекари и овлашћене здравствене установе обављају здравствене прегледе, врше оцену здравствене способности и издају лекарска уверења под условима које прописује Директорат.

 Сад знајући да имамо и да смо имали недавно ту несрећу, не ми, него уопште цео свет на Алпима, и да се ту дошло до тога да тај човек није имао адекватно здравствено уверење, тј. да је донео неко уверење и да цела Европа сада кроз своје регулативе ту ствар прецизира, нећу да кажем заоштрава, него прецизира, мислим да можда у члану 53. овог предлога је можда министарка било потребно ставити да Директорат нема баш овлашћење да самостално кроз своје правилнике, или како већ, одређује ту ствар, него да пише у закону шта конкретно на здравственом прегледу мора да се прође у оквиру здравствене установе. То је предлог, не морате да се сложите.

 Ова формулација како стоји је у реду по мени, само сматрам да је треба допунити па рећи – шта ће у овлашћеној здравственој установи, Здравственом ваздухопловном центру особа по питању, дакле, чланови особља морати да заврше као преглед на позитиван начин. Рокови постоје, све постоји и немам ништа против, само мислим да, нећу да користим реч тренд, али у сенци недавних ужасних догађаја на небу изнад Европе мислим да би ова ствар била веома корисна.

 Сада, оно што ми се такође не свиђа, то је за поступање по захтеву за другостепено разматрање здравствене способности плаћа се такса Директорату. Мислим да је то непотребно, не разумем зашто мора да се плаћа такса Директорату који, иначе, добра средства приходује. То грађани знају, ако ништа по платама људи који су тамо.

 Члан 199а - трајање смена у току радног дана, трајање непрекидног рада и дужина дневног одмора контролора летења одређује се прописом Директората. Такође, разумем све, разумем каква је пракса била до сада, али баш зато сматрам да је то требало да се прецизира у самом законском тексту. То је што се тиче тога.

 Наравно, нећу више узурпирати време. Замолићу министарку ако може да одговори на нека од ових питања и предлоге које смо у том смислу дали, наравно, са жељом да Србија буде, не само регионални лидер у транспорту робе и путника, да Србија не буде само регионални, већ европски лидер у авиосаобраћају и да Србија кроз овај предлог закона покуша да избегне ситуацију која се кроз текст закона намеће, плашим се, а то је да се терет, тј. пртљаг транзитних путника на слабији начин контролише, како је сада предвиђено, у односу на оно како је било раније.

 Можда сам лаик, у ствари не можда, него јесам, али сматрам да би било коректно то да објасните, јер ово иде директно на руку „Етихаду“, тј. њима, зато што желе преко Сурчина, као што и раде, да махом врше транзитни саобраћај за аеродроме у западној Европи. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Неколико ствари за које ми се чини да се колеге нису добро информисале, пошто нисте били ту када смо причали и када смо о томе расправљали.

 Пре свега, када говоримо о примени закона и када говоримо о инспекцијама и начину примене закона, морам да признам, и понављам још једном, ако једна инспекција ради добро свој посао и ако је врло обучена и стручна, то је управо инспекција Директората цивилног ваздухопловства.

 У том смислу не би ни могли да имамо све што имамо у смислу разних потврда свих европских институција да немамо такав инспекторат, то будите сигурни. Не бисмо могли да добијемо ни категорију 1 и да имамо такав ниво безбедности и да сада говоримо о директним летовима у САД да немамо такав инспекторат у Директорату. Морам да вас разуверим, то је једна област која је заиста добро у том смислу уређена.

 Оно што бих посебно овде да нагласим, рекли сте да су пројекти стали и рекли сте да ти аеродроми не функционишу и рекли сте да смо зауставили неке ствари, а мени се чини да је управо другачије. Много више су се министри у претходном периоду и за време ваших влада сликали код разноразних аеродрома и причали како ће летети одатле авиони, а онда су градови субвенционисали такве могућности, па нико није хтео да закључи одређене уговоре, а ја вас сада информишем да је управо ова влада прошле године, прво, омогућила да се у Нишу закључи први комерцијални уговор, наглашавам комерцијални, јер је то јако важно, дакле, нема дотација града Ниша за тако нешто.

 Друго што је такође важно, када говоримо о будућем цивилно-војном аеродрому „Морава“, понављам још једном, много обрнутих ствари се десило на том аеродрому, уместо да су прво радили писту, они су радили терминал. Причам о једном велелепном здању које данас још увек не функционише. Ми ћемо га довести и увести у ред, ми ћемо имати цивилно-војни аеродром који ће имати своју сврху и који ће функционисати, за разлику од претходног периода.

 То се такође односи на Ужице и „Поникве“. Дакле, улажемо и у један и у други и у трећи мањи аеродром управо са циљем да их развијемо, не само за туризам, него да их развијемо и у превозу терета.

 Помињали смо и олакшице, причали смо о томе, поновићу вам још једном. Пошто стално правите ту паралелу између директора Аеродрома, који је под истрагом, односно који одговара за то што је дао одређене олакшице „Визеру“, такође да вас информишем да је он први пут у историји тада увео Аеродром у губитак, такође да је отерао и „Ер Франс“, а и „Бритиш ервејз“, који је тог тренутка био расположен за то, а када говоримо о „Ер Србија“ онда треба да знамо да је то урађено на основу одлуке смерница Владе Републике Србије, дакле на основу документа о развоју ваздухопловног тржишта кроз стимулацију у плаћању аеродромских накнада. Не ради се ништа напамет и не ради се ништа тајно, него управо онако да просто сви виде и да сви знају.

 Када сте помињали здравствене прегледе, разумем зашто то кажете управо због тога шта се дешавало, како кажете, на европском небу, али ми у односу на европска правила не можемо то да ставимо на тај начин у закон. Шта можемо? Кроз подзаконски акт, што ћемо и урадити, то ћемо регулисати много оштрије него што стоји у самом закону.

 Има још једна ствар, постоји разлика, рецимо „Ер Србија“ тренутно у свом оперативном менију има да у кабини морају да присуствују две особе, за разлику од немачке компаније која није имала једну такву обавезу. Нама јесте циљ да нам закон омогући виши ниво безбедности, јер то је, на крају крајева, најважније.

 Такође, помињали сте таксу. Такса се плаћа Директорату за другостепену комисију, јер се у њу именују, сада читам, ово смо сада добили, експерти из области медицине који нису из Директората и који имају одређене трошкове. То је разлог зашто се плаћа такса.

 За сада бих ту стала, верујем да ће бити додатних питања, па ћу да одговорим.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има народни посланик Владимир Ђукановић, а нека се припреми народни посланик Балша Божовић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Хоћу да верујем да је мој уважени претходник покушао можда да се нашали, иако је то било мало малициозно, везано за ту безбедност председника Републике или тако већ неког.

 Знате, ми када бисмо примењивали десети део безбедносних мера нпр. које примењују председници много јачих сила, ви бисте нас овде оптужили за диктатуру. Била је једна сјајна емисија на „Дискаверију“ око тога каква је рецимо безбедност председника САД или Француске, посебно када лете негде, и какви су њихови авиони, или када бораве негде, шта се све дешава у њиховом окружењу, шта се све забрањује, верујем да ви не бисте тамо могли пет минута да издржите, зато што не бисте имали ни мобилни телефон, не бисте имали апсолутно ништа.

 Тако да верујем да сте били малициозни приликом онога када сте рекли везано за некакве прелете, али добро, нећемо сада о томе. Желим да причам о озбиљним стварима, с обзиром да сте рекли да су наши путеви и железница толико лоши, па да морамо да користимо ваздушни саобраћај. Верујем да је то била шала.

 Слажем се с вама у том сегменту да су нам путеви и железница веома лоши, оставили сте нам то што сте нам оставили, иако за наше путеве, друмске посебно, дате су абнормалне паре из ЕУ, од разних донација. Нажалост, те паре су негде нестале, а путеви су нам разорени и потпуно уништени и свако нас избегава, нажалост, кружи, иде око Србије.

 Верујем да ће то ова влада да поправи и да се већ ради на томе. Коначно можемо да видимо на многим коридорима да се негде нешто и ради, за разлику од неког вашег периода када сте рецимо по два-три километра пута знали да асфалтирате и ту да једно 50 пута пресечете врпцу.

 Међутим, оно што је веома важно за ваздушни саобраћај, верујем да овај закон да је донет, рецимо да постоји онакав „ЈАТ Ервејз“, верујем да ми не бисмо то могли да спроведемо никако, зато што онакав „ЈАТ Ервејз“ који сте ви нама оставили био би једноставно неспособан да ово спроведе, не би могао све ове мере које се овде траже у самом закону, не би био способан да то реализује.

 Сада, пошто ми овде стално слушамо критике на рачун Ер Србије, саветујем свима вама који то критикујете, немојте да летите Ер Србијом или узмите неку другу компанију, или фино идите аутомобилом, идите аутобусом, пешке, како год хоћете, али немојте да користите Ер Србију, пошто вам се то не допада.

 Пробајте неким другим превозним средством јер једна од ваших озбиљнијих критика, а то је један ваш бот, како ви то волите да зовете са друштвених мрежа који се лажно представљао годинама да је политички аналитичар, сада је код вас у странци, он је имао једну озбиљну примедбу на Ер Србију, тако што је рекао да нема смисла да она даје два сендвича за оброк, а Луфтханза даје један. То је била ваша озбиљна примедба, јел' тако, за Ер Србију.

 Нама је драго, пре свега, што и због те Ер Србије смо повећали туристичке, између осталог, аранжмане и капацитете овде у Србији, коначно у Београду око 600 хиљада људи годишње дође у Београд. Мора да се повећа, то није довољно. За ваше време је било око 200-300 хиљада људи, 600 хиљада људи данас дође и обиђе Београд, зато што имамо неке и директне летове. На том аеродрому четири милиона и 300 хиљада људи годишње прође. Ја се надам да ће се то повећати, па ће доћи до неких шест-седам милиона.

 Ја сам изузетно срећан што смо ми обрисали конкуренцију у региону, зато што и Хрватска и све остале земље и у Сарајеву посебно кукају зато што им Ер Србија узима клијенте. Па сам веома радостан што смо ми лидери у региону по томе. Да је остао ваш ЈАТ ервејз, какав сте нам иначе овде давали, ми бисмо имали губитке, ми бисмо сипали новац апсолутно у бунар без дна, зато што ви нисте имали никакву жељу да то унапредите.

 Сада, извините, имамо компанију која функционише и која ће се, наравно, исплатити годинама и већ се исплаћује и коначно послује позитивно. Не знам шта вама ту смета. На крају крајева, погледајте услугу данас у Ер Србији и упоредите је са ЈАТ ервејзом. Људи се боре данас зато што је то конкуренција на тржишту, боре се да зараде своја радна места, на крају крајева.

 Не могу да схватим такав деструктиван приступ. Шта год да неко нешто покуша боље да уради, вама не ваља. Кажите шта ваља. Јел' ваља онакав ЈАТ ервејз? Што нисте нешто унапредили? Што нисте боље направили? Имали сте прилику толике године, упропастили сте ту компанију.

 Флота нам је била разорена потпуно. Заиста не разумем докле више овакав деструктиван приступ, уз сво разумевање да можда, хајде да кажете, не знам, није вам нешто било транспарентно, мада вам је све апсолутно дато на увид. Али, дајте једном, људи, оријентишите се на напредак ове државе, а не стално да се враћамо у неку деструкцију и да потпуно шта год имамо нешто иновативно и што похвали цео свет, вама то не ваља.

 Заиста бих вас замолио, а верујем, ево, коначно смо чули да ћете гласати за овај закон, ја се бар надам да нећете променити мишљење јер код вас, видим и на твитеру се свађате да ли би требало забранити увоз млека или дозволити увоз млека. Вама се сви функционери на друштвеним мрежама свађају. Какогод, надам се да ви нећете променити мишљење до краја гласања, да ћете подржати нешто што је и сама ЕУ рекла да је заиста нешто што је добро и верујем да ћемо, као Скупштина, једногласно усвојити овакав један закон који само може да унапреди наш ваздушни саобраћај. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 (Борислав Стефановић: Реплика, поменут сам.)

 Господине Стефановићу, зашто мислите да имате право? Поменути сте? Нисам чуо да сте поменути на било који начин, нити је поменута ДС. Услов за добијање реплике, господине Стефановићу, врло добро знате. Знате Пословник.

 Изволите, господине Божовићу.

 БАЛША БОЖОВИЋ: Захваљујем, председавајући. Даме и господо народни посланици, уважена министарко, драги гости и поштовани грађани, нико не говори о томе да не воли Ер Србију. Лично бих био веома поносан да Ер Србија има веома добре резултате. Мислим да је свима нама стало да се тако нешто догоди.

 Није спорно да је ЈАТ некада лоше пословао. Спорно је то да данас Ер Србија не послује тако добро као што ви причате. Није нама крива Ер Србија, колико год неко покушавао да спинује једну такву ствар, већ је нама крива Влада Републике Србије која нерационално троши средства грађана Републике Србије и дотира једну приватну авиокомпанију.

 Оно што је нама такође веома значајно јесте да се уштеде од смањених плата и пензија заправо сипају у једну авиокомпанију да би неко показао колико та авиокомпанија има позитиван биланс пословања, али вам то, наравно, некако све теже и теже иде и та објашњења никако грађани да разумеју.

 Када је овај закон у питању, он има добре и лоше стране. Највећи проблем, по нашем дубоком уверењу, јесте што је он непримењив, као и многи други закони које је усвојила ова Народна скупштина. Оно што је веома симптоматично јесте да се није писао нов закон, већ се шминкао стари закон и покушавали смо да очигледно поправимо нешто што није у пракси изводљиво.

 Оно што је такође приметно јесте да су подзаконски акти постали закон. Оно што је такође приметно јесте да су неке ствари уређене на веома лош начин, попут нпр. Управног одбора Директората, где чланови нпр. могу бити функционери или активисти СНС, где се не тражи било какав стручни кадар.

 Оно што је такође лоше јесте и казнена политика. Када је безбедност у питању и авиони приватни који лете изнад градова, школа и обданишта, као што је и господин Веселиновић говорио, кажњавају се са свега 25 до 100.000 динара казне. Дакле, неко ко има приватни авион, то је више него смешна цифра када је у питању ова казна, а с друге стране нисмо урадили ништа да казнена политика буде заиста оштра и да се на тај начин спрече евентуалне недајбоже незгоде.

 Да ли се преко овог закона неком омогућава стварање монопола? То је такође питање за Владу Републике Србије. Многи закони које смо доносили у овој скупштини некоме су омогућавале корист и када је био у питању „Београд на води“ и када је био у питању Закон о планирању и изградњи, када обећана конверзија није дошла 1. марта, као што је министарка која данас образлаже овај закон и обећала грађанима.

 Да ли је закон писан на основу сугестија Етихада? И то је такође лоше. Закони се пишу на основу интереса Републике Србије, а не неких страних приватних компанија. Некада су се у Србији хапсили директори Југословенског аеротранспорта, како се тада звао ЈАТ, за попусте које су давали компанијама за аеродромску таксу од 20%.

 Данас Србија даје попуст од 50% када су у питању аеродромске таксе, а неко то зове успехом у билансу пословања. Безбедност такође није по стандардима ЕУ, што такође представља још један проблем који ћемо покушати да отклонимо амандманима.

 Ер Србија, данас смо имали прилике да чујемо од посланика који подржавају овај закон, има два авиона на милион становника, да је просек у ЕУ 13 авиона на милион становника. Дакле, нисмо добили оно што смо очекивали, а то је да на сваки могући начин конкурентност, макар у региону, буде много већа и много боља него што је данас. Волео бих да Ер Србија буде највећа фирма не у региону, него много шире и да имамо заиста чиме да се поносимо, али нас саме цифре демантују.

 Говорили сте о томе да ЈАТ, на пример, није био профитабилан и да такав какав је није могао да издржи конкуренцију. Слажем се с тим. Али, чини ми се да мало фризирамо пословање Ер Србије и да мало Влада покушава да нашминка неке ствари и да неке чињенице покаже онаквима какве оне заправо нису.

 Оно што јесте чињеница, да је од 2004. до 2010. године минус којим је пословао ЈАТ ишао од минуса од 15 милиона евра до 23 милиона евра. Данас је минус Ер Србије 32 милиона евра. Испада да је најгори можда биланс пословања у последњих 10 година и то је такође што грађани морају да знају зато што својим новцем плаћају ту компанију.

 Када је у питању краљевачки аеродром, испало је да је бивша Влада, или да је Демократска странка, лоше урадила када је од једног аеродрома направила један од најмодернијих у нашој земљи. Он је потпуно нов. Он је потпуно сређен и опремљен и овде су фотографије како изгледа Аеродром „Морава“ који је данас потпуно затворен.

 Оно што је ситуација са овим аеродромом јесте да је било потребно само отворити две линије недељно, са запосленима у „Фијату“ који живе у Крагујевцу и Краљеву, а петком иду за Торино, а понедељком се враћају за Београд. Само на основу та два лета, покрили би се оперативни трошкови овог аеродрома.

 Ова влада није нашла способност да такву једну ствар спроведе у дело и да те раднике који раде у „Фијату“ да се не превозе комбијем до Краљева или до Крагујевца, већ да могу директно са Аеродрома „Морава“ да одлете у Торино и да се врате такође на тај аеродром. Он би почео да живи, Краљево би имало другачију перспективу, Крагујевац такође. Мислимо да су то ствари које су пропуштене, да су то пропуштене прилике и сматрамо да то није урађено у складу са интересом и потребама становника тог дела Србије.

 Последња ствар. Имамо бојазан, понављам да овај закон неће моћи да се спроведе до краја и желимо да заиста још једном јасно ставимо до знања свим представницима владајуће већине. Демократска странка жели да Ер Србија послује успешно, нажалост то није случај. Демократска странка жели да, када је у питању ова област заиста будемо најконкурентнији, не у региону него и шире, али то нажалост није случај.

 (Председавајући: Време, захваљујем.)

 Последња реченица.

 (Председавајући: Већ сте прекорачили четрдесетак секунди.)

 Извињавам се. Ево, последња реченица.

 Демократска странке неће гласати за овај предлог закона, иако смо поднели амандмане не би ли некако побољшали један његов део. Оно што се тиче ове суштине, она остаје таква и мислим да је потребно да се одговори на ова постављена питања која смо поставили данас у расправи у начелу. Захваљујем.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани посланиче Демократске странке, да сте којим случајем, а нисте, на испиту код мене, нисам сигурна да би сте пет добили за све ово што сте досад рекли. Ево овако, да кренемо редом.

 Кад помињете Аеродром Краљево, односно „Морава“ и када кажете да је затворен, да вас подсетим, никад није ни отворен. Дакле, ви сте се бавили тим аеродромом, направили, понављам због грађана Србије, јер ви врло добро знате, дакле велелепне зграде, савршено, само сте радили обрнутим смером, нисте радили правим, па ми сад поправљамо, као што у свакој области живота поправљамо, поправљамо и овде и тиме се озбиљно бавимо.

 Не сликамо се и не правимо промо летове да бисмо се сликали у АТР, говорећи како могу да слете авиони, а ја вам кажем да не могу и да сада радимо на проширењу писте. То ради ова влада када говорите о „Морави“.

 Када говорите о нишком аеродрому, у милионима евра, а ваш колега Ћирић зна сигурно, може да нам да и тачан податак, биле су донације или субвенције града Ниша Аеродрому Ниш, па ништа од тога. Оно што је ова влада урадила, дакле ми смо омогућили да се направи, понављам још једном, комерцијални уговор. Знате шта значи комерцијални уговор?

 Дакле, нема дотација града Ниша. „Визер“ је прихватио, у том смислу и ради. Ми смо омогућили кроз Директорат, кроз аеродром, кроз СМАТС-у, да буду потпуно опремљени, да у условима лоше видљивости заиста може тај аеродром да функционише, јер нам је стало да тај аеродром функционише. Врло је важан центар.

 Када помињете Ер Србију, односно минусе ЈАТ-а, па онда Ер Србије, она је оперативно почела да функционише прошле године у октобру, дакле, прва година њеног практичног постојања. Да ли мислите да је могла за годину дана да поправи све оно што је Демократска странка годинама уништавала кроз ЈАТ?

 Да ли знате да је ЈАТ имао пет консултаната, пет студија и планова сте правили шта да урадите са ЈАТ-ом. Потрошено је преко пет милиона евра само на студије претходних година око ЈАТ-а. И, шта се десило? Ништа.

 Дакле, данас Ер Србија има добре податке, кад на почетку кажете да бисте волели да сте поносни, па треба да будете поносни, треба сви да будемо поносни. Ер Србија није приватна компанија. Овде сте рекли да Влада Србије дотира приватну авиокомпанију. Не знам на кога сте мислили. За вашу информацију, 51% је власништво Србије. Знате, дакле, то није приватна компанија. Дакле, то сте изговорили, ја сам записала.

 Постоји још једна ствар. Рекли сте да Влада Србије од плата и пензија дотира ту приватну компанију. Не, ми то не радимо. Можда сте ви то радили у прошлости, јер полазите од себе. Како сте се ви понашали, претпоставља да се понаша и ова влада. Не, не ради то.

 Имате један глагол који све време користите. Није ми баш јасан. Објаснићете га сигурно, шминкате, нашминкано, шминкано, каже – шминкамо Ер Србију, шминкамо Владу, шминкамо закон. Рекли сте да смо шминкали закон. Не знам шта то значи. Ја волим шминку, то је тачно, али ово око закона нема везе са реалношћу.

 Такође још једна врло важан ствар, помињете Управни одбор, да вам кажем нешто постоји Закон о јавним агенцијама у коме врло јасно стоји ко може бити члан надзорног и управног одбора. Дакле, то су стручњаци, експерти за одређене области. У претходном периоду смо имали управо прилику да гледамо ко су све били разноразни чланови управних и надзорних одбора када сте ви постављали те људе.

 Овде је сврха да не буду политичке личности, да не буду људи из политичких партија, него управо да буду они који се заиста баве струком и који могу да помогну да одлуке управног одбора буду много боље.

 Чини ми се такође још једна ствар, и ту мислим да сте као посланик морали с тим да се упознате када причамо о овоме, а то је да прочитате бар образложење закона, бар образложење, ако не цео закон. У образложењу сте могли лепо да видите да се Европска комисија потпуно сагласила са изменама и допунама овог закона. Могли сте такође из информација да видите да су све међународне институције признале да овај закон и те како може да се примењује.

 Можда ви знате више од Европске комисије, ЕУ, од Европске агенције за безбедност, можда је то могуће, али тренутно је стање овакво. Закон је примењив, ми не бисмо добили никада категорију један да немамо такву инспекцију и будите сигурни да све што сте ви забрљали као владе претходне, ми ћемо поправити. Толико.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се.

 (Горан Ђирић: Молим вас, реплика. Имам право на реплику, директно сам поменут именом и именом ДС-а.)

 Молим вас, господин Бабић има прво предност. У праву сте господине Ћирићу, али морате да разумете има редослед по којима се реплике добијају. Значи, прво реплику има господин Бабић на излагање господина Божовића, па онда ви имате реплику на излагање госпође министарке Михајловић. Значи, морате то да разумете.

 Захваљујем се. Реч има народни посланик Зоран Бабић, шеф посланичке групе СНС. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Захваљујем се, господине Бечићу.

 Верујем да господин Божовић говори као искусан познавалац авиоиндустрије зато што је у тим силним шопинзима по Херодсу у Лондону, по таквим неким дестинацијама морао да користи авиосаобраћај. Верујем да је користио Ер Србију и верујем да ће га у следећем шопингу у Херодсу у Лондону бити срамота да уђе после оваквих речи упућених Ер Србији, бити срамота да уђе, јер те речи које су упућене су биле крајње злонамерне.

 Оно што бих волео и што се отвара као тема, да ли власници авиона у Србији плаћају овим законом предвиђене довољно високе казне. Хајде мало да отворимо тему, када су ти људи у Србији купили те авионе. Па, купили су их у време када је господин Божовић водио нашу државу, господин Тадић, господин Пајтић. Купили су их тако што су обе руке завукли у џепове грађана Републике Србије, али прво су завукли у џепове неке „Агробанке“, па неке Развојне банке, па „Развојне банке Војводина“. Само на тај начин. Па, гарантују јаловином, добију новац, па купе авионе, па купе јахте, а дугове држави, а дугови свим грађанима Републике Србије. Па, хајде господине Божовићу да причамо када су ти људи купили авионе и на који начин.

 Кажете – два авиона на милион становника у Србији. Мало, признајем да је мало и признајем да је европски просек 13 авиона на милион становника, али због вас и ваше ДС ми смо имали један авион на целу државу и тај један авион није био потпуно исправан.

 (Председавајући: Време.)

 Будите искрени и реците у каквом стању и у каквом хаосу сте нам оставили ову државу.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Бабићу. Сада, господине Ћирићу, пријавио се и господин Божовић. Сада, да ли ћу дати реч вама или њему?

 (Горан Ћирић: Обојица имамо право на реплику.)

 Ви сте овлашћени представник посланичке групе, сматрате да имате право на реплику на излагање госпође Михајловић због помињања Демократске странке…

 (Горан Ћирић: Тако је, и моје име.)

 И ваше име. Изволите.

 Господине Божовићу, ви?

 (Балша Божовић: Помињао је - Божовић, Божовић…)

 Мислите да је то довољно? Добро, хвала.

 Изволите, господин Ћирић, пријавите се.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Добро је, успешно смо прошли ову прву селекцију јер је заиста тешко добити право на очигледну реплику.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Ћирићу, морате да разумете да постоји редослед који ми морамо да поштујемо као председавајући, да знамо основе по реплици. Изволите.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Госпођа министарка је поменула страшне ствари које је ДС урадила, али ћу вас подсетити на то пошто је један од аргумената био – да, сјајни су Лађевци, сјајна је инфраструктура и торањ и пословна зграда, све је ту, али је аеродром био празан.

 Па, није могуће испунити га без садржаја који је требало наставити и коришћењем донације, коју и тада поред све инфраструктуре коју ДС урадила, Влада коју је водила ДС и ресорни министар, дакле, потребно је било ставити то у функцију.

 Онако како је 1999. године највећи део инфраструктуре у Србији, аеродромске, а то добро знате, у Нишу је разорен аеродром, ДС после 2000-те године и локална власт у Нишу, а и централна Влада уз донацију Краљевине Норвешке успела да реконструише и да стави то као могућност за даљи развој нишког аеродрома и читавог тог краја.

 Нико се тада није жалио на то наслеђено, а можемо да говоримо тада о наслеђу 90-тих година или о ономе што је затекла ДС, па много мање од онога што ви говорите. Дакле, уз ту причу да нема флоте, нема флоте захваљујући ДС, године 1998. је Војислав Шешељ тадашњи потпредседник Владе, тадашње Владе са тадашњим директором Жиком Петровићем потписао уговор са „Ербасом“, осам милиона и 23 милиона евра плаћеног аванса.

 Ко сада говори, и мислим да је и то добро питање на које је важно добити одговор, шта је са тим авансом од 23 милиона евра 1998. године уплаћеног „Ербасу“ за осам авиона, а сада говоримо о кривици ДС за то што ЈАТ није имао флоту, а то је оно што је 2000-те године наследила тадашња Влада коју је водила ДС?

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време, захваљујем се. Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Само мало појашњење. Када говорите о „Морави“, молим вас да се зна, за мене је много страшније то што сте прво правили терминал, а што нисте створили услове за слетање и полетање. Да ли схватате да сте градили кућу од крова? То је проблем код Лађеваца. То је разлог зашто сада Влада Србије чини све да та писта изгледа како треба и да заиста можемо да имамо саобраћај.

 Дакле, бавили сте се тиме да зграда изгледа прелепо, лепо, да направите тај терминал, а нисте се бавили оним што је основно. Ваљда је основно на аеродрому прво писта и у целом свету се праве прво писте, ви сте правили терминал. О томе се ради, зато што је било много једноставније направити уговор око тога него направити причу око писте. Дакле, ми то поправљамо, само толико.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има народни посланик Балша Божовић, реплика на излагање господина Бабића. Зато ме је чудило зато што сте се ви јавили пре него што је господин Бабић добио реч. Како сте ви знали да ћете бити поменути код излагања господина Бабића? Али, изволите, није проблем.

 БРАНИСЛАВ БЛАЖИЋ: Хвала, председавајући. Прво ме је министарка поменула, међутим Ћирић је добио право на реплику.

 Када је у питању, хајде прво излагање министарке, па господина Бабића, јесте, да сам студирао на Мегатренду, претпостављам да бих некако и полагао испите код вас, међутим завршио сам чини ми се један мало озбиљнији факултет Универзитета у Београду, па нисам имао ту част да ми ви будете професорка.

 С друге стране, када је у питању опаска господина Бабића на оно што се тиче насловне стране Информера, а у питању је робна кућа Херодс, све у животу за шта сам имао прилике да платим, платио сам својим новцем и за то узео рачун. Не бих рекао да сви имају рачуне за оно што су куповали.

 Оно што сам као најважнију ствар желео да истакнем јесте да нисам помињао као приватну фирму Етихад, пардон „Ер Србију“ зато што је у 51% власништво Србија. Врло ми је то познато. Сва управљачка права има једна приватна компанија која се зове Етихад и она је та која у овом послу зарађује, а грађани Србије то плаћају. Као на „Београду на води“ где арапске фирме зарађују, а грађани Београда то плаћају.

 Дакле, због тога не желимо да овакви уговори икада више буду присутни, када ћемо новцем пензионера и просветних радника плаћати нешто, а то нешто иде у џепове оних приватних компанија са којима смо у очигледном приватно-јавном партнерству.

 Мислим да је то лоша пракса, мислим да то утиче дебело на јавне финансије Србије, сматрам да то није у интересу пензионера којима су смањене пензије и да није у интересу здравствених радника који излазе из Србије или просветних радника којима су смањене плате и мислим да је то пракса која се никада неће поновити.

 Нисам имао прилике да будем на власти, господине Бабићу. Онда када будем на власти, мислим да се ви никада више нећете на ту власт вратити. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Захваљујем. Реч има министар, др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Опет све што сте рекли није тачно. Дакле, управљачка права, прво, није тачно да припадају приватној компанији, да сте слушали моје излагање и да сте били у сали све време а нисте, што је ваше право, онда бисте чули да је пред Европском комисијом која завршава свој извештај, да према првим прелиминарним сазнањима тај извештај је потпуно позитиван и не постоји ни један једини пропис који је држава Србија прекршила у том делу.

 Не разумем опет то – дебело утиче на финансијски биланс; не знам тај речник, али морам да вам кажем да ако бих користила ваш речник, онда бих рекла да сте ви дебело утицали на финансијски биланс сваког грађанина Србије док сте били на власти и драго ми је да нисте због тога што ћемо ми све оно што сте ви уништили да поправимо.

 Што се тиче аванса, овде вам пример управо говорим из тог аванса из 1998. године везан за набавку авиона. Дакле, набавиће се авиони у складу са уговором и ми ћемо уговор реализовати и право је питање у ствари, како је могуће да све ове године, 15 година ви нисте реализовали такав уговор, него после 15 година ми га реализујемо и набављамо авионе. То је пример како се функционисало у периоду док сте ви водили ову државу.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Право на реплику народни посланик Зоран Бабић. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Драго ми је што сам добио прилику за реплику. Југословенски авиотранспорт Ервејз није само тема која је решена једном одговорном и храбром политиком Владе Републике Србије и уз помоћ наших партнера из Етихада, са ЈАТ Ервејз се дуго година неодговорна власт ДС играла.

 Колика је цена те игре показује и један закључак између Владе Републике Србије коју је водила ДС и конзорцијума који је предводио „Ротшилд“. Ради се о вежби експерата консултантске куће „Ротшилд“ јер нису имали ни један једини дан искуства у области ваздушног саобраћаја, а били су ангажовани од стране Владе Републике Србије да реше проблеме ЈАТ.

 Ова практична настава светских и домаћих експерата је коштала пензионере, запослене, буџет ове државе милион и 200 хиљада евра, господине Божовићу, не ваших. Ви ваше трошите у Херодсу, ово су пензионерске, па је тако господин Џереми Мод за 33 радна дана са ценом по радном дану од 2.424 евра за 33 радна дана Влада Републике Србије му је дала новца грађана Републике Србије у износу од 80 хиљада евра.

 Господин Николас Боналт има нешто мању дневницу, само 1.957 евра. Провео је 46 радних дана, био је мало вреднији, па је добио 90.000 евра. Ово је списак. Ја нећу имати сво време да могу да прочитам…

 (Председавајући: Време, господине Бабићу.)

 Али, ово је списак људи који нису радили ништа, а ДС господина Божовића их је частила са милион и 250 хиљада евра, новца грађана, пензионера, лекара, полицајаца, војника, свих грађана Републике Србије. Е, то се зове неодговорност, као што је неодговорност у овим временима куповати у Херодсу.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, колега Бабићу. Реч има народни посланик Горан Ћирић, реплика. Изволите.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Хвала. Стално сваљивање одговорности за статус да ли ЈАТ-а или Ер Србије на ДС је заиста по мени неозбиљно. Ја сам поменуо 1998. годину и овај уговор када сте и ви госпођо министарка рекли – па, ваша је одговорност. Године 1998. је тај уговор, подсећам вас, потписао тадашњи потпредседник Владе др Војислав Шешељ. У тој Влади су били министри и Томислав Николић и Александар Вучић и Јоргованка Табаковић, сви су били у тој влади када је тај уговор 1998. године потписан пред Рамбује. Тога се добро сећате. Највећи број вас су тада били чланови СРС. Ево, многи од вас климају главом, тачно.

 Године 1998. је то био врло неповољан уговор за ЈАТ. На који начин? Ја бих се радовао да Ер Србија реши тај проблем и искористи тај аванс. Ја бих се радовао да се занови флота и испоруче ти авиони. Очигледно је да претходне владе нису успеле да на основу тог уговора, а многи су рекли да је тај уговор био врло неповољан по нас као државу и наш јавни систем, није реализован, дакле, нису испоручени ти авиони.

 Много је губитака било у вези са тим и ја ћу похвалити све оне који ће успети да тај уговор који је потекао управо из те 1998. године и тада није била одговорна ДС, а и ви сте, госпођо министарка, били 2000-их година и саветница у кабинету Лабусовом, па сте имали прилике да урадите понешто и да евентуално допринесете реализацији тог уговора.

 Дакле, нико овде у овој сали нема потпуни алиби и не може да каже - нисам ни у једном тренутку носио одговорност за реализацију тога, али не можемо да жмуримо пред тим. Оптужујемо само и искључиво ДС, јер очигледно да је извор тог проблема у тадашњој влади 1998. године, а онда делом и многих вас који седите у клупама, који сте имали прилика у тим различитим владама да заједно решавамо тај проблем.

 (Председавајући: Време.)

 Мислим да смо ближе том решењу проблема када схватимо и пођемо сами од себе и признамо тамо где је део наше одговорности, а не стално пинг-понгом бацамо лоптицу са једне на другу страну ове скупштинске сале.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Нико не сваљује на некога кривицу, него је врло занимљиво да се за 16 година уговор није реализовао. Тих 16 година СНС није била на власти, него је била ваша странка.

 Дакле, уговор ће се реализовати. Да је тако неповољан као што ви кажете, онда га свакако Ер Србија и њен стратешки партнер не би преузели. Они су га преузели и реализоваће се. Оно што ја могу да обећам као министар ресорни јесте да када се уговор буде реализовао, Скупштина, парламент и сви посланици ће добити извештај о томе како и на који начин се реализовао и шта је од авиона дошло.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Зоран Бабић, реплика.

 ЗОРАН БАБИЋ: Непримерено је говорити о некоме ко није ту, а у парламенту није посланичка група СРС. Уосталом, није вам ни сметало када сте са њима правили коалицију у Београду, па сте их увели пре неколико година у време градоначелниковања господина Ђиласа у управне и надзорне одборе јавних предузећа.

 С друге стране, за те владе до 1990. године, односно до 2000. године, много већу одговорност сносе људи са којима сте правили владу, такође. Али, тада сте правили помирење, тад сте играли баскет с њима. Тад је било одлично, зато што вам неко треба и када вам треба, онда је најбољи на свету и када вам не треба наравно да је најгори на свету. На тај начин се партнери на дуге стазе не праве, али то више говори о вама, него што говори о нама.

 Наравно да СНС не бежи од одговорности. Имамо одговорност, имамо одговорност зато што је Ер Србија по броју путника у односу на 220.000, колико је превезено 2013. године, о првом кварталу причам, на 359.000 у првом кварталу 2014. године, па до 453.000 у првом кварталу 2015. године.

 Тај раст броја путника наша је одговорност, господине Ћирићу. Број дестинација – 25 дестинација у 2013. години, 31 дестинација у 2014. години, 35 дестинација у 3015. години. Повећање броја дестинација – наша одговорност, одговорност СНС и ове владе и госпође Михајловић за такве одличне резултате.

 Пренета тежина робе у тонама, господине Ћирићу, у првом кварталу 2013. године 359 тона, 2014. године 542 тоне, 2015. године 875 тона у првом кварталу 2015. године. По свим показатељима, раст и прихода и броја путника и дестинација и превезене робе, е, то је одговорност, господине Ћирићу, СНС.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 (Горан Ћирић: Реплика.)

 Господине Ћирићу, господин Бабић је само причао о резултатима.

 (Горан Ћирић: Поменуо је моје презиме више пута.)

 Па шта ако је поменуо?

 Некоме је то смешно. Да вас подсетим да је услов за реплику не само спомињање имена и презимена. Господин Бабић је причао о резултатима Ер Србије. Шта је увредљиво ту према господину Ћирићу и његовој посланичкој групи? Имао је реплику.

 Реч има народни посланик Милија Милетић. Изволите.

 МИЛИЈА МИЛЕТИЋ: Захваљујем. Уважени председавајући, уважена потпредседнице Владе са својим сарадницима, уважене колеге посланици, грађани Србије, ја сам Милија Милетић и долазим из најлепше општине Сврљиг.

 Иначе, законом и изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају врши се прецизирање и поједино увођење нових термина и појашњавање старих израза, као и усаглашавање регулисања ваздушног саобраћаја са прописима земаља у региону, односно у складу са прописима ЕУ. Свеобухватно се мења закон из 2012. године.

 Наиме, у овом закону регулише се занимање и опис занимања ваздухопловног оператера као једног од основних карика у ланцу безбедног функционисања ваздушног саобраћаја, па тако и ваздухопловни оператер мора да поседује сертификат који му издаје Директорат ваздушног саобраћаја, а предвиђени су и посебни услови за стицање таквог сертификата, што је од кључне важности за безбедност целокупног ваздушног саобраћаја.

 Овим законом регулисано је и постојање и функција аеродрома, те је предвиђено какви аеродроми могу да постоје и у којим случајевима и у које сврхе се могу користити војни, цивилни или мешовити аеродроми, а такође је регулисано и да сваки од аеродрома мора да поседује посебан сертификат који би гарантовао безбедност ваздухоплова и самих путника.

 Југоисточна Србија поседује богату историју ваздухопловног саобраћаја, јер поред аеродрома у Нишу „Константин Велики“, постојао је и аеродром у Сврљигу у селу Мерџелат, који је направљен 1931. године и био је до 1945. године, а на том месту у Мерџелату Грудобран је 1936. године организован и први аеромитинг. Ево, ја имам и летак који је тада дељен житељима сврљишке општине и због тога сам се јавио поводом ове тачке, зато што желим да кажем да је Сврљиг у периоду до 1945. године имао и свој аеродром.

 Вратићу се на Аеродром „Константин Велики“ у Нишу, зато што је то нешто што је најбитније за југоисточну Србију. Иначе, Аеродром „Константин Велики“ у Нишу служи и као алтернативни аеродром аеродромима у Београду, Охриду, Подгорици итд.

 Током НАТО бомбардовања Савезне Републике Југославије 1999. године писта аеродрома у Нишу погођена је 57 пута и у потпуности је уништено 11% асфалта. Након рата аеродром је био ван употребе неколико година. Године 2003. норвешко министарство спољних послова уложило је велика средства у реконструкцију аеродрома и аеродром је отворен 12. октобра 2003. године и добио је име Аеродром „Константин Велики“.

 Иначе, оно што је битно за аеродром „Константин Велики“ јесте и то што је први српски војни авион полетео из Ниша из Трупалских поља. Ваздухоплов је полетео 1912. године, а исте године 24. децембра је Радомир Путник потписао решење где је Ниш постао центар ваздухопловства и противваздушне одбране тадашње Краљевине Србије. Зато је „Константин Велики“, односно нишки аеродром, веома битан за све нас који живимо у том делу наше Србије.

 Оно што је још битно за наш аеродром у Нишу, слободно могу да кажем, јер долазим из Сврљига, то је општина поред Ниша, јесте то што је нишки аеродром „Константин Велики“ врло битан због тога што је направљен споразум између Владе Републике Србије и руске Владе за српско-руски хуманитарни центар који је веома битан за цео регион, не само Србије, већ и ван граница Србије.

 Можемо се сетити 2007. године када смо имали катастрофалне пожаре у целој Србији, а посебно у том делу југоисточне Србије, када су долазили велики авиони, руски авиони који су учествовали у гашењу пожара. Сетимо се и прошле 2014. године када су на нишки аеродром долазили руски авиони који су учествовали у помоћи и збрињавању људи који су били оштећени од поплава код нас у Србији, а и у Босни и Херцеговини.

 Иначе, још неке ствари желим да кажем о нишком аеродрому, баш због тога што је врло битно за нас, крајем јуна ове године ће кренути редовни авиосаобраћај мађарске авиокомпаније „Wizz Air“ из Ниша, и то за Базел и Малме пет пута недељно. Ово је најважнији уговор, што се тиче нишког аеродрома, уназад 30 година, јер је то први комерцијални уговор.

 Зашто је овај уговор толико важан за нишки аеродром? Зато што знамо да је у периоду од 2010. до 2013. године из буџета Града Ниша, морамо да кажемо, избачено више од три милиона евра за субвенције италијанском „Wind Jet“ и црногорском „Монтенегро ервејз“ који су са оволиким пара успели да превезу 30.000 путника за годину дана.

 У истом временском периоду, Град Ниш је директно субвенционисао Јавно предузеће аеродром Ниш са два милиона евра. То није крај. Аеродром „Никола Тесла“ је више пута уплаћивао и уплатио укупно 2,3 милиона евра за развој ваздушног саобраћаја у Нишу.

 Дакле, од 2010. до 2013. године са разних нивоа власти је у развој ваздушног саобраћаја у Нишу, авиокомпанија и аеродром у Нишу, уплаћено је фантастичних 7,3 милиона евра. Да ствар буде гора, по смени руководства аеродрома Ниш, затечен је дуг близу милион евра. Зато је важан комерцијални уговор са „Wizz Air“, а о коме је малопре говорила и потпредседница Владе, госпођа Зорана Михајловић.

 Овом приликом желим да се захвалим Влади Републике Србије и Министарству саобраћаја, а нарочити министарки и потпредседници Владе Зорани Михајловић за несебичну подршку у решавању свих затечених проблема на аеродрому у Нишу.

 Захваљујући Стратегији развоја ваздушног саобраћаја овог министарства, аеродром у Нишу се тренутно опрема најсавременијом опремом за слетање авиона и до краја следеће године ће ова опрема бити у пуној функцији. Вредност ове инвестиције је вишемилионска. Подршку напорима руководства аеродрома Ниш и свим запосленим у овом предузећу даје и аеродром „Никола Тесла“, који је у више наврата у последњих годину дана донирао преко потребну опрему са специјалним возилима за одржавање писте и авиона.

 Посланик сам из неразвијене општине Сврљиг и аеродром у Нишу је наш аеродром и наша развојна шанса. Такође је и развојна шанса општине Сврљиг, општине Књажевац, општине Гаџин Хан, општине Бела Паланка, општине Бабушница, Зајечара и целог дела југоисточне Србије. Због тога желим, као човек који долази из једне сиромашне општине, да сви посланици гласају за овај наш закон, закон којим ћемо сутра омогућити да аеродром у Нишу, а и остали аеродроми буду у функцији.

 На тај начин имамо велике шансе да побољшамо и пољопривредну производњу и туризам, јер сви знамо да је од аеродром у Нишу до Бабиног Зуба 60 километара. Због тога морамо још више да улажемо у нишки аеродром, јер на тај начин помажемо и развој пољопривреде, развој туризма и целокупни развој југоисточне Србије. То важи и за остале аеродроме.

 Још једном, као посланик Уједињене сељачке странке, ја ћу гласати за овај закон пуним срцем, јер сам сигуран да ће се овим законом омогућити да аеродром у Нишу боље функционише, да запошљава људе, да људи путују по свету, а и да долазе код нас.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Зоран Бојанић, а нека се припреми народни посланик Оливера Пешић. Изволите.

 ЗОРАН БОЈАНИЋ: Захваљујем, уважени председавајући. Госпођо министарко, госпођо директоре, господине Илићу, имам прегршт разлога да дискутујем о предлогу данашњег закона, јер је закон добар и концизан. Други разлог је данас више пута помињани аеродром „Морава“ Лађевци код Краљева, пошто сам ја из Краљева, а и са госпођом министарком и господином Илићем сам више пута био тамо. Трећи разлог, а на њега ме је подсетио господин, односно колега Милета, то је Аеропланска радионица Ваздухопловно-техничког завода или фабрика авиона основана 1927. године у Краљеву. Нажалост, после 1945. године та производња која је измештена није враћена.

 Авиони су се производили по француској лиценци Бреге 19 – 425 авиона и Дорније До 17 – 36, 37 авиона. Данас у Краљеву постоји једна мала приватна фабрика која производи туристичке авионе. То је „Aero East Europe“, познати по свом авиону Сила 450 Ц. Надам се да ће та мала породична фабрика прерасти у великог произвођача, с обзиром да своје авионе извози у Европу и Америку. Мислим да су имали велики извоз у Немачку.

 Пре него што нешто више кажем о Лађевцима, пошто су Лађевци били тема и драго ми је да су Лађевци тема, јер то говори да Влада ради праве пројекте и на прави начин ради, да препознаје проблеме великог дела Републике Србије. Препознајем проблеме три велика округа: Рашког, Моравичког и Шумадијског. Са решавањем проблема аеродрома Лађевци биће и њихов пут у свет лакши и много бржи.

 Поменућу да је овим предлогом закона измењено преко 80 чланова постојећег законика и да је основни разлог измена и допуна усклађивање са стандардима и праксом Европске уније и Међународне организације за цивилно ваздухопловство.

 Такође, овим предлогом закона се врши усклађивање појма и дефиниција, што јесте основ, као и правила летења са Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству. Овде се први пут на прави начин третира проблем беспилотног ваздухопловства, као и помињане забране, односно забрањене зоне летења, опасне и условно забрањене зоне летења.

 Предлогом закона образује се национални комитет за безбедност у ваздухопловству. Дефинише се и заштита података које Директорат прикупља, утврђује се и разлика између планова лета ваздухоплова уопште и у оперативном саобраћају.

 Директорат одобрава мреже рута ваздушног саобраћаја. Дефинишу се обавезе пружаоца услуга, као и признавање и начин признавања сертификата, како за оне ван ЕУ, а за сертификате издате у ЕУ поступак не постоји и сертификат се признаје без вођења поступка.

 Овим предлогом закона врши се усклађивање појмова јавног авио-превоза, редовног авио-превоза, као и општих услова за издавање оперативне дозволе авиопревозника. Предлогом закона ближе се дефинишу финансијски услови за издавање оперативне дозволе, у складу са уредбом Европског парламента и Савета број 1008 од 2008. године. Финансијска стабилност је врло важна зато што је директно пропорционална са безбедношћу у ваздухопловима.

 Новина је и привремена оперативна дозвола, такође, сертификат ваздухопловног оператера, дефинише се издавање ваздухоплова са посадом. У сваком случају су поједностављене процедуре страном авиопревознику, како би обављао јавни авио-превоз са Републиком Србијом. Дефинише се и ограничавање и успостављање јавног авио-превоза. Дефинише се усаглашавање редова летења, увођење појма „слота“ чија је примена обавезујућа на основу потврђеног споразума.

 Оно што сам приметио је да је највише измена и допуна било у Глави 6 – аеродроми, и то је област која ме највише интересује. Пре свега, појмови – коришћење и подела аеродрома, где су аеродроми подељени на цивилне, војне и мешовите, с тим да се детаљније дефинишу услови за стицање својства мешовитог аеродрома, као и сертификати, дозволе и сагласности за коришћење истих. Овим предлогом закона се такође ван снаге стављају и досадашње поделе на аеродроме, летелишта и терене.

 Предлогом закона дефинише се област планирања, пројектовања и израде аеродрома, одржавање аеродрома као и аеродромских служби, услуге земаљских опслуживања и, на крају крајева, и појам хелиодрома.

 Оно о чему ћу нешто више говорити је Аеродром „Морава“, који се налази у Лађевцима поред Краљева. Сви ми очекујемо врло брзо формирање предузећа „Аеродроми Србије“ и мислимо да ће то бити велики корак, да и наш аеродром „Морава“ Лађевци коначно стане на своје ноге.

 Данас смо слушали ко је шта почео и ко је шта завршио. Истина је. Распитивао сам се и министарка је стварно рекла једну истину – да је објекат аеродромске зграде феноменално урађен, да је то нешто модерно, да су чак у подземљу, где ми нисмо ишли, урађене најмодерније машине које, нажалост, од 2012. године нико не одржава, нити су у функцији.

 Значи, не вреди одржавати те машине које, пре свега, служе за пречишћавање отпадних вода итд, зато што на том терену не постоји ни канализација нити било шта друго, тако да су уложили огромне новце у нешто што стоји, а нисмо уложили огромне новце у писту. Истина је да сви они који су стручни, компетентни, а пре свега људи који раде тамо на аеродрому Лађевци, који су по вокацији људи који се баве ваздухопловством, рекли су да је било много, хајде да не употребим израз паметније, али да је било много трезвеније урадити ту полетно-слетну стазу, а поставити, ако мора да буде, а мора да буде, поставити контејнер, који ће у првом тренутку да служи овој својој сврси.

 Нажалост, чујем овде неке приче о Турцима, то смо слушали последњих више година, мени је ово други мандат у парламенту, о тој донацији, да ли је то 12 или 14 милиона итд. На крају је рачуница говорила да ће та донација бити много скупља него да је неко сам платио и финансирао изградњу те полетно-слетне стазе. Оно што је највећи проблем, то је што та полетно-слетна стаза није урађена ни у ширини ни у дужини. Значи, недостаје нам писта и у дужини и у ширини.

 Влада Републике Србије је препознала тај проблем. Мени је било задовољство да сам учествовао у разговорима у којима је била и министарка и господин Зоран Илић и већ убрзано крећемо да решимо тај проблем. Надам се да ћемо у догледно време, а то ће бити вероватно следећа година, довести намени аеродром. Овде је неко помињао АТР, па и „Антонови“ су много пута слетали на тај аеродром, пре много година, они војни, теретни.

 Оно што ће донети бољитак, пре свега грађанима Крагујевца, Краљева, Чачка, а пре свега Шумадијском, Рашком и Моравичком округу, управо је тај аеродром. У плану је и карго центар, на тих 300 хектара око аеродрома. То јесте једна велика инвестиција. Оно што министарка зна, пошто је била министар енергетике, поред аеродрома, у непосредној близини постоји најбогатије налазиште мрког угља у Србији, чије се резерве процењују на 100 милиона тона и мислимо да нам и то отвара неке велике перспективе за развој тог подручја.

 Оно што је у домену овог истог министарства, то је завршетак ауто-пута Прељина-Београд, с обзиром да је аеродром Лађевци на неких 15 км од Прељине, на 12 км од Краљева, на 15 км од Чачка, на 30 км од Крагујевца, што ће донети много предности и побољшати услове живота, пре свега становницима тих подручја.

 Не бих више да ширим, пошто су колеге доста тога рекле. Захваљујем се и у сваком случају гласаћу за предлог овог закона.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Оливера Пешић.

 ОЛИВЕРА ПЕШИЋ: Уважени председавајући, уважена министарко са сарадницима, колеге и колегинице народни посланици, пред нама је данас на дневном реду Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

 На самом почетку желим да нагласим да ће ове измене и допуне омогућити даље подизање нивоа безбедности у ваздухопловству и да су основни разлози за предложене измене и допуне овог закона даље усклађивање са стандардима и препорученом праксом Међународне организације цивилног ваздухопловства и правним тековинама ЕУ.

 Предложеним изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају се детаљније уређују одређене области, као и доношење подзаконских прописа, а све у циљу подизања нивоа безбедности и усклађивања са стандардима.

 Прописује се обавеза да се током обављања ваздушног саобраћаја поштују правила летења, а правила летења се утврђују прописима које доноси Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

 Предлогом закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају се усклађују дефиниције појмова са дефиницијом Међународне организације цивилног ваздухопловства, а такође се врши и усклађивање са дефиницијама које су садржане у релевантним европским уредбама.

 Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају регулише беспилотне ваздухоплове, који важећим законом нису регулисани. Дат је основ да се пропишу ближи услови за безбедно коришћење беспилотних ваздухоплова, као и услови које морају да испуне лица која користе беспилотне ваздухоплове. Такође, дефинишу се услови и начин по којем се лансирају ракете и други летећи објекти.

 Предлогом закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају ствара се основа да Директорат након прибављања сагласности министра за послове одбране и министра унутрашњих послова, одреди опасну, забрањену и условно забрањену зону, као и услове под којима се одвија летење у тим зонама. Такође, измене и допуне предвиђају образовање националног комитета за безбедност у ваздухопловству, као повременог радног тела Владе, а са циљем повећања безбедности у ваздухопловству.

 Ствара се основ да се обезбеди заштита података које је Директорат прикупио, било на основу обавезног пријављивања догађаја, односно квара или прекида или на основу добровољног пријављивања, а све у циљу подизања безбедности.

 Директорату се даје могућност да призна сертификат за пружање услуга који је издат у страној држави изван ЕУ и дефинише се да документ који је издало национално надзорно тело државе чланице ЕУ мора да се прихвати без вођења даљег поступка за признавање, а у складу са уредбом Европског парламента и Савета који је Република Србија обавезна да примени на основу мултилатералног споразума о успостављању заједничког ваздухопловног подручја. У циљу подизања безбедности прописује се обавезе да се Директорат обавести уколико превозилац даје у закуп ваздухоплов са посадом.

 Што се тиче измена и допуна које се односе на област екологије, предлог за ограничење или обуставу авио-превоза даје министарство које има сазнања да је дошло до прекорачења граничних вредности емисије гасова или буке, с обзиром да то министарство врши мониторинг, а Директорат доноси одлуку о томе, док је важећим законом било обрнуто, Директорат је давао предлог а министарство је доносило одлуку.

 Предлогом закона о изменама и допунама закона дефинишу се разлике између аеродрома којима се издаје сертификат, односно који морају да испуне најстроже услове, аеродромима којима се издаје дозвола за коришћење и аеродромима којима се издаје сагласност. Такође се дефинише да се врше обавезне периодичне провере. Дефинише се када ће Директорат спровести проверу, да ли ће ималац дозволе за обављање ове врсте делатности и даље испуњавати услове, а све у циљу повећања безбедности.

 Одређене предложене измене и допуне се односе такође на ваздухопловно особље чији послови непосредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја. Прописује се и обавеза особља које обавља преглед обезбеђивања на аеродрому да, уз потврду о обучености, поседује и сертификат који издаје Директорат, а све у циљу повећања безбедности и усклађивања са међународним стандардима. Такође се прописује обавеза да здравствену способност ваздухопловног особља утврђују лекари здравствене установе који имају потврду о праву на испитивање здравствене способности.

 Старосна граница за обављање послова пилота, радног времена, ограничења која се односе на време летења, одмор, слободне дане, такође су регулисани предложеним изменама и допунама, а у циљу повећања безбедности и усклађивању са стандардима. У дану за гласање подржаћу овај предлог закона. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Ирена Алексић, а нека се припреми народни посланик Владо Бабић.

 ИРЕНА АЛЕКСИЋ: Захваљујем, поштовани председавајући. Уважена министарко са сарадницима, уважене колеге народни посланици и посланице, данас дискутујемо о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

 Основни циљ доношења и предлагања измена и допуна јесте да се ниво безбедности у ваздушном саобраћају подигне на највиши могући ниво. После свега тешко је рећи нешто ново што колеге већ нису поменуле. Значи, да су основни разлози за доношење, односно за предлагање измена и допуна важећег закона пре свега усклађивање нашег законодавства са законодавством ЕУ. Али, исто тако да у практичној примени важећег закона јесу примећене одређене мањкавости које се свакако предложеним изменама и допунама побољшавају, односно отклањају.

 Осврнућу се током свог излагања на безбедност, односно део у коме се упорно инсистира на томе да се стално и непрекидно ради на унапређивању безбедности када је ваздушни саобраћај у питању.

 С тим у вези уводи се потпуно нови члан, између осталог, то је члан 15а, који предвиђа образовање Националног комитета за безбедност у ваздухопловству. Пре свега, овај комитет има задатак, циљ да координира, оно што је најбитније, свим субјектима који су у директној и индиректној вези одговорни за безбедност када је ваздухопловство у питању и исто тако на основу различитих процена да даје препоруке како да се безбедност даље унапреди, односно побољша.

 Исто тако, ту је нови члан 17а који има за циљ да обезбеди заштиту података које Директорат прикупи. Пре свега, овде је циљ да се превентивно делује и то на који начин? На тај начин што ће Директорат стално добијати различите информације о неким догађајима и, то је оно што је посебно битно, из различитих извора.

 Да би се уопште омогућило превентивно деловање, наравно неопходно је обезбедити заштиту података о лицима која одређени догађај пријављују. Зашто? Зато да би се та лица осећала заштићено, сигурно, самим тим имала смелости да пријаве одређени догађај. У супротном, уколико не би постојао овај члан не би се осећала заштићено.

 Значи, уколико неко на било који начин страхује за своју безбедност, наравно да неће реаговати, наравно да неће пријавити догађај и самим тим неће моћи да се ради на унапређивању безбедности, те стога сматрам да је овај члан и те како значајан.

 Затим, предложеним изменама и допунама прецизније, детаљније дефинишу се одређени појмови који у важећем закону нису довољно прецизно дефинисани. Један од тих појмова јесте појам некомерцијалног лета, затим ту су и беспилотне летелице, што је јако битно, ако узмемо у обзир да се њихов број повећава.

 Сада се води рачуна о томе да се те летелице и евидентирају, њихова опремљеност, води се рачуна и о томе, а наравно оно што је најбитније од свега јесте да се води рачуна о томе која су права, односно које обавезе лица морају да испуне уопште да би постали корисници оваквих летелица, што је наравно, ако узмемо у обзир одређене околности у којима живимо и слично, јако, јако битно.

 Затим, оно што овај закон, односно измене и допуне доносе јесте да су много прецизнији дати услови у односу на важећи закон , који су то општи услови да би се добила оперативна дозвола.

 Чланови од 78, 79. и 80. се мењају, тако да конкретно сада у новом члану 78. веома детаљно, веома прецизно дато је, односно регулисано које све то обавезе, значи, које све то финансијске обавезе постоје и које се морају испунити како би се добила оперативна дозвола.

 Ту су критеријуми веома високи, изузетно строги, што сматрам да је јако добро из једног простог разлога, као што је наравно свима познато, јесте да једна финансијска способност авиопревозника стоји као еквивалент безбедности који тај авиопревозник може да понуди, те стога ту заиста нема места компромисима.

 Када су компромиси у питању, нагласила бих да је ту ипак учињен један мали компромис у смислу онога што нема у важећем закону, а то је да постоји сада привремена оперативна дозвола, која важи до 12 месеци, наравно у колико се изврши процена, реална процена да до тих 12 месеци авиопревозник може да се консолидује у финансијском смислу. Тако да мислим да је и то нешто што је свакако добро и што треба подржати.

 Премда су моје колеге, нарочито мој колега из Краљева, све рекли о аеродрому у Краљеву, као Краљевчанка морам да нагласим колико је то стварно значајно, иако кажем да нећу дужити о томе дефинитивно зато што је већ све речено.

 Колико је то заиста значајно још једном бих нагласила не само за моје суграђане него за грађане Врњачке Бање, Крушевца, Краљева, наравно Чачка, Новог Пазара, Тутина, колико ће то стварно унапредити и покренути ствари набоље на свим пољима, колико ће то значити и колико то даје наду нашим грађанима и за нова радна места и за покретање привреде и за привлачење инвеститора. Тако да је то стварно нешто чиме се поносимо и што заиста једва чекамо да проради и тако да је то нешто што свакако треба истаћи и свакако треба похвалити.

 Још једном на самом крају свог излагања желела бих да истакнем да ће предложене измене и допуне свакако у значајној мери допринети квалитету важећег закона, да су веома детаљне, да су веома прецизне, што је за сваку похвалу и као такве свакако ће у дану за гласање добити подршку СНС. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Поштовани народни посланици, сагласно чл. 27. и чл. 87. ст. 2. и 3. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да ће Народна скупштина данас радити и после 18.00 часова због потребе да Народна скупштина што пре донесе акте из дневног реда ове седнице.

 Реч има народни посланик Владо Бабић, а нека се припреми народни посланик Тања Томашевић Дамњановић. Изволите.

 ВЛАДО БАБИЋ: Хвала, господине председавајући. Поштована министарко, цењене колегинице и колеге народни посланици, грађани Србије, моја данашња дискусија биће везана за аеродром у Сомбору, а на почетку мог излагања морам да вам укратко кажем и дам један увид у анализу локације и хронологије постојања овог аеродрома, како би се стекла комплексија слика о истоме.

 Аеродром се налази у Западнобачком округу на седам километара југозападно од града Сомбора поред пута Сомбор-Апатин на 707 хектара. Бетонска полетна стаза димензије 1.800 пута 60 метара и рулне стазе изграђене су још давне 1943. године.

 Полетна стаза ојачана је 1961. године асфалтом просечне дебљине 15 центиметара и ширине 30 метара, док рулне стазе нису ојачаване. Поред ове полетне стазе налази се са југозападне стране травнато полетна стаза димензије 1.600 пута 150 метара.

 До сада је аеродром у Сомбору коришћен као војни аеродром и аеродром за спортско и пољопривредно летење. Године 1994. општине Западнобачког округа, у који спадају Сомбор, Кула, Апатин и Оџаци, наручиле су студију изводљивости коришћења аеродрома Сомбор за цивилни саобраћај.

 Године 1995. општина Сомбор формирала је посебно јавно предузеће „Аеродром Сомбор“ у изградњи са намером да изврши припреме за његово оспособљавање за потребе цивилног саобраћаја. У ту сврху урађен је детаљан урбанистички план, идејно решење аеродрома и главни извођачки пројекат за реконструкцију полетне стазе, изградњу рулне стазе и платформе.

 Димензије полетне стазе су постојеће у дужини 1.800 пута 30 метара за потребе авиона из „ЈАТ-ове“ флоте Ер 72.

 У међувремену променили су се знатно услови у ваздушном саобраћају и настају лоу-кост компаније, карго саобраћај је у успону, као и број превезених путника, који смо чули да је у прекомилионском односу.

 Просторним планом РС аеродром Сомбор је предвиђен за потребе обављања цивилног саобраћаја регионалног значаја. Просторне могућности су велике с обзиром да се простире на 707 хектара, што омогућава планирање аеродрома највише класе са пистом од 2.500 метара и ширине 45 метара за потребе коришћења највећих авиона, као што су последњи модели Ербаса и Боинга.

 Имајући у виду да је тренутно власник аеродрома Сомбор Министарство одбране РС, а да се својевремено исто изјаснило да овај аеродром није неопходан Војсци Србије за одбрану земље, те да ће део простора уступити цивилним властима и омогућити успостављање цивилног ваздушног саобраћаја.

 Да би се ово урадило, потребно је да Министарство одбране дефинише своје просторне потребе за обављање својих активности, а остатак простора понуди локалној самоуправи. По дефинисању просторних потреба и израде деобног нацрта, одвојиће се површина потребна војсци и остатак понудити цивилним властима како би се могла реализовати планирана намена за обављање цивилног ваздухопловног саобраћаја, јер тренутно сада у касарни у Сомбору има свега 300 војника.

 У том простору могу се развити разне активности уз аеродром, као што су слободна царинска зона, изградња хангара за одржавање авиона различитих компанија и произвођача авиона, затим, развија се интензивна пољопривредна производња која захтева брз транспорт готових производа на разна далека тржишта, могућност изградње карго складишта итд. Налажењем стратешког партнера за изградњу аеродрома Сомбор наш регион би значајно добио у свом развоју и запослио велики број радника.

 Што се тиче геополитичког положаја аеродрома, он је веома повољан јер се налази у близини Дунава и луке Апатин, која је свега девет километара од града Сомбора. Чињеница је да близина граници овом региону даје велике могућности за развој.

 Што се тиче војног аеродрома Сомбор, који је у просторном плану Републике Србије дефинисан као наменски и за цивилне потребе, морам истаћи да локалан самоуправа у Сомбору није седела скрштених руку. Активности локалне самоуправе у Сомбору од 1994. године па надаље су биле усмерене ка циљу да се Аеродром Сомбор оспособи и за цивилне потребе, а све уз сагласност тадашњег Савезног министарства одбране.

 Сачињена је сва потребна документација и целокупној инфраструктури аеродрома издата су сва одобрења од тада надлежних органа. Од 1997. године долази до застоја, јер је било потребно извршити поделу аеродрома и то на део који би служио војсци, а остатак би био уступљен цивилном становништву.

 Дакле, Аеродром Сомбор би био, као и остало, војна имовина која није неопходна за функционисање Војске Србије. Закључком Владе и усвојеним мастер планом располагање непокретностима понуђено је локалној самоуправи уз накнаду.

 Међутим, то је све било мртво слово на папиру до 2011. године. Закључком Владе од 23. јула 2013. године, део војног комплекса Аеродрома Сомбор изузет је из мастер плана, пошто је у то време, по процени Министарства одбране, раније предвиђен део непокретности за утврђивање био потребан за функционисање Војске Србије, односно Центра за обуку који се тамо налази.

 Ова чињеница је веома неповољна за град Сомбор, јер онемогућује ширење планираних привредних активности и отварање радних места, као и ангажовање потенцијалних страних инвеститора на које се озбиљно рачунало, а на основу већ усвојеног Просторног плана Републике Србије, АП Војводине и Града Сомбора.

 Решењем Градског већа од 10. фебруара 2015. године, у Министарству одбране одржан је састанак градоначелника Града Сомбора и представника радне групе са овлашћеним представницима Сектора за материјалне ресурсе Министарства одбране и тада је изнет предлог да надлежне службе Министарства одбране Републике Србије размотре начин и предложе Влади Републике Србије да измени наведени закључак у вези Аеродрома Сомбор и да га врате у мастер план и омогуће Граду Сомбору да, у сарадњи са надлежним институцијама, наставе започете активности које су везане за реализацију Аеродрома Сомбор за цивилне потребе.

 То би се одрадило компензацијом између Града Сомбора, значи, непокретном имовином која се налази у власништву Града Сомбора и с друге стране Војске, која би понудила свој аеродром на коришћење Граду Сомбору, с тим што би се на тај начин сигурно могла наставити и реализација цивилног аеродрома и то уз компензацију имовине и успостављање адекватних простора за потребе Војске Србије.

 Надам се да ће ова моја дискусија допринети што бољем решењу и што ранијем решењу овог проблема Аеродрома Сомбор, на опште задовољство свих грађана Сомбора. У дану за гласање Српска напредна странка и ја ћу гласати за овај закон. Хвала лепо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Тања Томашевић Дамњановић, а нека се припреми народни посланик Александар Марковић. Изволите.

 ТАЊА ТОМАШЕВИЋ ДАМЈАНОВИЋ: Захваљујем. Поштовани председавајући, поштована госпођо министарка са сарадницима, поштоване колеге и колегинице народни посланици, грађани Србије, данас је пред нама на дневном реду Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају и ја бих се на почетку свог излагања укратко осврнула на историју српског цивилног ваздухопловства.

 Наиме, 18. фебруара 1913. године, краљ Србије Петар Први Карађорђевић доноси Уредбу о саобраћају и справама које се крећу по ваздуху и Краљевина Србија се тиме прикључила модерном ваздушном саобраћају и била је пета држава на свету, после Немачке, Енглеске, Француске и Аустроугарске, која је регулисала правне норме свога неба. Објављивање ове уредбе је Краљевину Србију уврстило у оне напредне земље које у свом поретку имају и кодификацију ваздухопловног права.

 Дана 17. јуна 1927. године, у Београду је основано Друштво за ваздушни саобраћај АД Аеропут. Аеропут, као прва српска компанија за цивилни ваздушни саобраћај, постао је национални авиопревозник Краљевине СХС, а уједно и међу првим авиопревозницима у свету, десета компанија у Европи и 21. у свету.

 Аеропут је престао да лети почетком Другог светског рата, а након завршетка овог рата, 1. априла 1947. године формиран је ЈАТ. Данас некадашњи ЈАТ послује као „Ер Србија“, компанија која представља Србију на најбољи могући начин, јер је за кратко време од нечега што је било пред банкротом направљена фирма за понос. Оно што је битно, јесте да ће се у скорије време реализовати директни летови за САД, што је премијер, господин Александар Вучић и обећао прошле године на обележавању прве годишњице ове компаније.

 Сматрам да су ове измене и допуне Закона добро конципиране и веома прецизне у обезбеђењу сигурности и безбедности свих учесника у ваздушном саобраћају на територији Републике Србије. Посебан акценат Закона стављен је на формирање националног комитета за безбедност у ваздухопловству, који ће координирати припрему и израду предлога националног програма безбедности у ваздухопловству. Такође, остале одредбе Закона теже побољшању инвестиционог амбијента и подизању нивоа услуга за све кориснике.

 Циљ ових измена и допуна је и даље усклађивање са стандардима и препорученом праксом Међународне организације цивилног ваздухопловства и правним тековинама ЕУ. То се већ види у члану 1. којим се врши измена члана 3. Закона о ваздушном саобраћају, који садржи дефиниције појмова ради усклађивања са дефиницијама Међународне организације цивилног ваздухопловства и дефиниције садржане у релевантним европским уредбама.

 Напоменула бих члан 15. Закона, којим се регулишу финансијски услови за издавање оперативне дозволе, у складу са одредбама Уредбе Европског парламента и Савета који предвиђа строге финансијске критеријуме које морају да испуне авиопревозници који обављају јавни авио-превоз.

 Финансијска стабилност авиопревозника директно је пропорционална са безбедношћу. Новина је да авиопревозник који је у финансијским проблемима може добити оперативну дозволу до 12 месеци, у случају да се процени да може да изврши финансијску консолидацију.

 Оно што је такође битно, јесте да је у Закону децидно наведено радно време чланова посаде ваздухоплова, како би се спречило угрожавање живота путника и летачког особља због замора и спречиле несреће изазване људским фактором. Закон ће извршити позитиван утицај на ваздухопловну привреду, пружаоце и кориснике услуга, ваздухопловно особље, као и на органе државне управе, обзиром да ће омогућити подизање нивоа безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству.

 На крају бих само искористила прилику и да поменем аеродром у Вршцу, граду у коме живим, који се сада користи за обуку полазника Ваздухопловне академије СМАТС-а и која је реална могућност да се у неко скорије време реализује идеја да се и овај аеродром оспособи за међународне летове, с обзиром да су челници локалних самоуправа годинама истицали намеру да се и овај аеродром оспособи за међународне летове малих авиона до 70 места, а што би довело до убрзаног развоја туризма и привреде како у Вршцу, тако и у другим банатским општинама.

 Само бих напоменула да је СМАТС-а уложила много средстава на оспособљавању аеродромских постројења за рад пилотске академије, за Вршац је важно да аеродром има потенцијал, и што је СМАТС-а за кратко време урадила много тога на његовој модернизацији.

 Наравно, у дану за гласање ћу подржати овај предлог закона. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Милинко Живковић, а нека се пријави народни посланик Вучета Тошковић. Изволите.

 МИЛИНКО ЖИВКОВИЋ: Уважени председавајући, министарко са сарадницима, грађани Србије и колеге посланици, пред нама је Предлог закона о ваздушном саобраћају који је добар, чак бих рекао и одличан.

 Доношење овог закона треба да отклони уочене проблеме у вези примене у пракси и да омогући да се попуне одређене правне празнине које су до сада постојале. Мој допринос ће и ићи у том смеру да још неке уочене недостатке исправимо и то у делу закона који третира под један – пружање услуга од интереса за Републику Србију, под број два – признавање страног документа, под број три – коришћење аеродрома у међународном јавном превозу и под број четири – преглед страног ваздухоплова.

 У члану 70. се каже – да Влада може одредити локацију унутар Републике Србије на којима је обавезно пружања једне или више услуга у ваздухопловној пловидби. Ово је простор и оквир за формирање мреже аеродрома Србије и у том смислу предлажем да се у овом члану и допуни и дода, треба да буде и поред осталог и умрежавање аеродрома. Умрежавање аеродрома Србија подразумева стварање интегралног система у пружању земаљских услуга на аеродромима Србије и отвара простор за развој и подизање квалитета услуга, као и безбедности.

 Такође се отвара могућност развоја како примарне мреже, тако и секундарне мреже аеродрома Србије. Овај систем би био ефикаснији, економски оправдан и препознатљив корисницима из иностранства где је већ извршено умрежавање на свим нивоима рада аеродрома.

 Код члана 72, који каже – да Директорат може да призна документ који је страној организацији издало национално надзорно тело државе у којој страна организација има седиште ако услови под којима је документ издат нису блажи од услова који су прописани за издавање сертификата о оспособљености за пружање услуга у ваздушној пловидби. Документ је издао или признао надлежни орган ЕУ. Овде би требало додати да треба да постоји билатерални уговор о признавању са земљом која је издала документ.

 Значи, поставља се питање независности и уважавања других производних система, као што је Русија, Кина, Америка. Ми смо унапред потписали са ЕУ да прихватамо све што потписују органи ЕУ. Наравно, да би спречили манипулације потребно је дати могућности и склапања и других билатералних уговора са могућношћу препознавања аката од стране других земаља.

 У члану 107 се каже – да аеродром може да се користи и за међународни јавни превоз ако оператер аеродрома трајно обезбеди услове за прелазак државне границе које прописује министар надлежан за послове саобраћаја, уз сагласност министра надлежног за унутрашње послове. Аеродроме који се користе за међународни јавни превоз одређује министар надлежан за послове саобраћаја. Требало би додати и који својим решењем успоставља гранични прелаз на аеродрому. Значи, отварање могућности привредних и повремених граничних прелаза на аеродромима унутар Србије дало би допринос и импулс повећању броја летова и на другим аеродромима у унутрашњости.

 И, на крају мало локалпатриотизма, пошто долазим из општине Бор која има аеродром са свом пратећом инфраструктуром узлетно-слетном пистом од асфалта која може да прими тежину терета од 5.700 килограма и носивости до 27 тона и путника до 16, требало би извршити проширење и продужење ове стазе на 1.700 са 50 метара и уградити инструменте за ноћно слетање, као и слетање по свим временским условима. У дану за гласање гласаћу за овај предлог закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Вучета Тошковић, а нека се припреми народни посланик Зоран Живковић. ВУЧЕТА ТОШКОВИЋ: Поштовани председавајући, поштована министарко са сарадницима, даме и господо народни посланици, нећу говорити о аеродрому Нови Сад јер то говорим од 1992. године до данашњег дана, ништа се није урадило, али идемо на то да се нешто уради. Говорићу нешто о закону и с обзиром да ми је време скраћено, врло кратко ћу се обратити.

 Доношењем овог закона треба да се отклоне и уоче проблеми у примени, односно пракси појединих одредби Закона о ваздушном саобраћају и да се створе услови да би се попуниле правне празнине. Пракса је показала да су у примени постојећег Закона о ваздушном саобраћају уочене одређене правне празнине, тако да је потребно да се детаљније уреде одређене области у ваздушном саобраћају и то је могуће урадити доношењем подзаконских аката, прописа. У прошлости то није било могуће јер није било правног основа.

 Чланом 265. Закона о ваздушном саобраћају Директорат је био овлашћен да доноси прописе садржане у Анексу Европског заједничког ваздухопловног подручја, споразум којим се регулише одређена област у ваздушном саобраћају и да је другим члановима закона сада предвиђен други доносилац прописа за регулисање истих области. Било је неопходно ускладити ове области тако да не постоје друге могућности за решавање наведених питања да би се уредила ова област сем доношење овог закона.

 У Републици Србији у области ваздушног саобраћаја уређен је Закон о ваздушном саобраћају који је створио предуслов за спровођење националног законодавства са прописима ЕУ, што представља један од приоритета у оквиру процеса приступања ЕУ.

 Овим изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају законодавац даје објашњење основних правних института и појединачних решења закона и то преко 80 тачака, изменама и допунама овог закона. Ја сам ускраћен да говорим о свим тим тачкама које сам био одредио, али морам да похвалим Министарство што је уложило велики труд и рад што је ускладило прописе о ваздушном саобраћају са европским међународним стандардима и тако ћемо стати у ред светских сила у авио-превозу. То је прихватила и ЕУ. Дакле, и ја ћу гласати за овај закон као и сви чланови СНС. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Игор Бечић): Захваљујем, господине Тошковићу. Реч има народни посланик Зоран Живковић. Изволите.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: У скоро свим дискусијама се више говорило о авиокомпанији Ер Србија, о ЈАТ-у, о аеродромима наше лепе Србије, него о суштини закона, те ћу ја дати један мали допринос том лошем делу, а онда ћу се осврнути и на сам закон.

 Јасно је да Ер Србија није тема овог закона и јасно је да Ер Србија није авиокомпанија која ради са профитом. Јасно је да је немогуће на овако сиромашном тржишту радити са профитом и то су све ствари које су јасне било коме ко се имало бави економијом. Да ли има оправдања да се спонзорише та компанија од стране буџета Србије, то ће стајати на образу оних који то раде. ЈАТ је био компанија са великим губицима на који су бацане велике паре, са великим питањем да ли је имало смисла да опстаје толике године. И, није тачно да су све време ти губици били огромни, али су постојали. Године 2003. су губици били неких 200-300 хиљада евра, али су ипак били губици.

 Најава лета Београд – Њујорк, директног лета, као први пут у историји, или не знам од Тита наовамо, први пут је нетачно. Само да подсетим, 2003. године је кроз аранжман Узбекистан Ерлајнза и ЈАТ-а био директан лет Београд – Њујорк. Укинут је из непознатих разлога 2004. године, али то исто није тема за ову причу.

 Нишки аеродром је вероватно једини аеродром који може да има економско оправдање и неопходан је и као алтернативни аеродром и Београду и Софији и Приштини и Скопљу, али мислим да то није тема.

 Оно што је важно, то је да имамо солидан Предлог закона, по овом концепту. Ми смо уложили 26 амандмана у нашој вековној борби за српски језик, за правопис, граматику, али и за ефикасност и за оштрију казнену политику.

 Мислим да је пропуштено овом приликом, али то је више моја препорука Министарству, министарки, потпредседници Владе, да се можда почне рад на измени овог закона, којим би требало да обезбеди усаглашавање система управљања у ваздухопловству цивилног и војног летења, односно летилица.

 Ми сада имамо да се овим законом дефинише на савремен начин оно што се тиче цивилног ваздухопловства, али практично летење војних ваздухоплова је остало у Закону о одбрани или у Закону о Војсци Србије, што може да изазове проблеме које смо имали, рецимо, као што је била ситуација 13. марта ове године, онај „црни петак“.

 Шта се десило тада? Десила се једна злоупотреба употребе војног ваздухоплова за ненаменске сврхе, седморо мртвих људи и нисмо од тога (Зоран Бабић: Тема.).

 Седморо жртава је увек тема. Ми смо после тога добили пуно галаме и мало било каквих озбиљних процена шта се тамо десило и Нова странка је јуче окачила на свој сајт једно стручно мишљење које на 26 страна објашњава и технички, али и законски шта је све прекршено.

 У том извештају, поред очигледне кривице државних институција и функционера, председника државе као врховног команданта, начелника Генералштаба, команданта ваздухопловства, команданта ескадриле у чијем саставу је био хеликоптер, министра одбране…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Молим, господине Живковићу, да се вратите на тему.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Молим вас, причали су о аеродромима у Бору па их нисте прекидали. Ја вам причам о потреби да се овим законом реше и несугласице између војног ваздухопловства, односно коришћења ваздухоплова у војне сврхе и цивилне.

 Поред свих тих потенцијалних криваца, а то ће наравно тужилаштво да утврди, ја се надам, очигледни су пропусти који су учињени и од стране Министарства саобраћаја и од стране Директората и од стране Агенције за контролу летења. Не пребацујем никоме одговорност од овде присутних, али мислим да је све што се десило једна велика опомена која мора да доведе до тога да се та област уреди на највиши могући начин и да се знају све процедуре, као што се лепо знају за употребу цивилних ваздухоплова, да се то исто зна и за употребу војних. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Од тренутка када је формирана Ер Србија, Влада Републике Србије није донела ниједан акт којим субвенционише и даје било какву олакшицу из буџета Републике Србије и Ер Србије. Од тренутка када је формирана Ер Србија, то понављам.

 Ово што помињете око казнене политике, потпуно се слажемо, већ неколико посланика је помињало оштрију казнену политику и ми ћемо то кроз амандмане, верујем, исправити.

 Када помињете војно и цивилно, оно што је у свим земљама, оно што је војно је кроз војни закон, оно што је цивилно је кроз цивилни. Код нас не постоји неусклађеност и нема несугласица, а додатно још постоји и Еуроконтрол за коју претпостављам да знате, служба која се бави управо цивилно-војном координацијом када говоримо о тим односима војним и цивилним. Ту ћу да станем због тога што не можете да кажете да Ер Србија је спонзорисана од стране буџета зато што то пре свега заиста није тачно. Само толико.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 (Зоран Живковић: Реплика.)

 По ком основу?

 (Зоран Живковић: Свим основима.)

 Немате ниједан господине Живковићу.

 (Зоран Живковић: Зашто нема.)

 Реч има народни посланик Маријан Ристичевић.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Захваљујем. Даме и господо народни посланици, госпођо министарко, ја ћу наравно гласати за измене и допуне Закона о ваздушном саобраћају и пажљиво сам слушао мог претходног колегу и било ми је помало дирљиво када је он причао о војним питањима, будући да је избегао да стекне своје војно искуство у јединицама ЈНА, када сам га ја стицао, као неко ко је то искуство стицао девет месеци на Бихаћком аеродрому и те како, без обзира што сам колега пољопривредник, имам искуства у ваздухопловству, али ценим, посебно у ратном ваздухопловству и противваздушној одбрани, сада се каже противваздухопловној одбрани, али такође ценим и то што се мој колега разуме у летење.

 Дакле, када је из Владе одлетео, на Фрушку гору је слетео. Ту тик поред радара, они који познају Фрушку гору, врло добро знају, тик поред радара се бавио и летачким и виноделачким искуством и то је државу коштало једно 550 хиљада евра за подстицаје, а још ћемо платити једно 500 хиљада евра, с обзиром да је земљиште на коме је стицано то летачко искуство предмет реституције и сада та 52 хектара треба платити правним следбеницима власника којем је то земљиште одузето и без обзира што је мој колега, као бивши премијер имао уговор са народом, да се изврши реституција и исправе старе неправде, он је своје виноделачко и летачко искуство, поред радара на Фрушкој гори, стекао тако што је, по мени, од државе узео 525 хиљада евра и три милиона динара, а то ће нас додатно још коштати 500 хиљада евра, тако да то летачко и војно искуство нас ни мање ни више као државу ће коштати милион евра.

 ПРЕСЕДАВАЈУЋИ: Молим вас, господине Ристичевићу, на тему се вратите.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Тема је летење. Рекли сте да је тема летење и говорим и изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Молим вас да говорите о закону који је тачка дневног реда.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Молим вас, господине Бечићу, нећете ваљда на мени да уведете цензуру с обзиром да су сви медији готово њихови, мала два корака деле од тога да у потпуности падне мрак на владајућу већину, што је…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Врло сте духовити, али ово је Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Хоћете дозволити да наставим? Има везе земљорадња и те како. Министарка ће разумети.

 Пре неког времена је извршена, проглашен је јавни интерес на аеродрому Београд. Дакле, одређено земљиште корисник је највероватније био аеродром Београд или Аеродром Никола Тесла. Они су били корисници експропријације која је извршена да би се аеродром дорадио и саградила одређена писта и још неки резервни елементи који су тамо требало да се саграде.

 Али, странка бившег режима је заборавила то да укњижи и молим вас ово добро да запишете, а ово говорим јавно да би и јавности скренуо пажњу на то, могућим купцима. То земљиште будући да није укњижено на аеродром Београд, није укњижено на државу, то земљиште се још увек води као земљиште приватних корисника, бивших власника који то земљиште поново препродају тако да ће држава грешком странке бившег режима имати огромне проблеме по питању власничких односа у близини аеродрома јер се ради о експропријацији којом је требало прибавити додатно земљиште за проширивање аеродрома Београд, односно Аеродрома Никола Тесла.

 У сазнању да се то земљиште поново продаје и да стиче нове приватне власнике, претпостављам да ће држава имати грдне проблеме с обзиром да они власници који су то продали, за то добили новац, то су поново продали, овог пута не држави него приватним власницима. Будући да у катастру није укњижено, значи није било препрека да се то земљиште прометује и сада неко ко је поштено платио то пољопривредно земљиште у близини аеродрома ће имати проблем, и држава са њим, и стога молим да ово запишете и да обратите пажњу и да проверите информације које сам добио из Сурчина од пољопривредника који желе да се та неправда исправи, односно да се то земљиште не препродаје, будући да ће пољопривредници који то земљиште купе бити оштећени с обзиром да је то већ једном прометовано у корист државе, односно корисника експропријације.

 Зато кажем, господине Бечићу, да је ово имало везе и те како са пољопривредним темама. Такође ваздухопловство има и те како везе по питању пољопривредне авијације, привредне авијације, будући да се ваздухоплови могу користити и за прихрањивање пољопривредних култура. Могу послужити и за заштиту винове лозе, воћњака итд, и те како се користе у те сврхе и код нас, а не само у свету.

 Мислим да мој колега пољопривредник има таква искуства у заштити винове лозе авионом. Значи, не само да је одлетео и слетео, већ мислим да је могао на тако значајним површинама да користи пољопривредну авијацију.

 Такође, постоје летелице које се зову ракете и модели који могу да се користе у пољопривреди. Једна је посебно у шумарству, да се могу осматрати путем дронова и разних модела, не само навијачке групе, стадиони, већ се могу осматрати и евентуални почеци одређених пожара да би се стекао јавни увид како треба дејствовати.

 Такође, авијација може да има и противпожарну сврху. Верујем да ћемо, с обзиром да је раније све распродато од квалитетних авиона којима смо се штитили од пожара, верујем да део пољопривредне авијације и привредна авијација може да има и ту сврху и зато говорим да на то треба обратити пажњу.

 Из тих делатности предлажем, такође да министарка запише, да одређени део прихода треба одвајати за противградну заштиту, будући да на линијама прелета, да на линијама ваздушних коридора не може да се користи противградна заштита, заштита од града, нисам рекао од града, мада ни ту не бих пуно погрешио, с обзиром да се становништво сконцентрисало у четири велика града.

 Говорим о заштити од града, од леда, с обзиром да се не може штитити у линијама слетања, полетања, у ваздушним коридорима, не може штитити пољопривредне усеве и стога произилазе одређене штете по пољопривредне усеве, воћњаке, винограде итд, па предлажем да се одређени део прихода са аеродрома и од контроле лета усмери на то да се или пољопривредницима осигурају усеви, који трпе због тога што не могу да имају квалитетну противградну заштиту, или да мењамо концепт противградне заштите, па да се набављају одређени авиони уколико се сви сконцентришемо на то, па се одбрана од града може вршити одређеним ваздухопловима, па можемо и то користити као начин одбране од града или користити неки комбиновани начин да се у линијама где се врши летење, прелетање итд. користе ваздухоплови којима се на такав начин штите пољопривредни усеви и засади од града.

 Што се тиче осталих делова закона, мислим да треба обратити пажњу посебно на обезбеђење, с обзиром да ваздухопловство може да послужи терористима на разноразне начине. Све друге примедбе које је опозиција истакла сматрам неумесним и неумереним, будући да смо затекли државу која је пропала у свим сегментима друштва и мислим готово да је равно бахатости када неко приговара на било ком стању, у било ком сегменту у нашем друштву и у нашој држави, будући да оно што смо ми затекли није ни личило на државу и да ми морамо прво да стварамо државу кроз законе, да би могли да оспособимо не само нашу авијацију, већ да би могли да оспособимо и наше становништво да што више користи авијацију као превозно средство, не само за превоз људи, него и за превоз робе.

 Будући да се овде много причало о локалним аеродромима, предлажем да странка бившег режима искористи своје писте изнад својих пентхауса и да успоставе међусобни ваздушни саобраћај, с обзиром на значајне површине које имају под стамбеним просторима, тамо негде код пашњака, а може да се успостави међународна линија која би, рецимо, ишла између Беча и Инђије, са слетањем у Андревљу, рецимо, са пентхауса потпредседника странке бившег режима и бившег председника општине, са његовог пентхауса од 250 и нешто квадрата сигурно може неки хелиодром, односно неки хеликоптер безбедно да узлети, а још безбедније да слети, рецимо, на стан у Бечу, да то буде међународни лет, који такође има око 200 квадрата. Мислим да ту нема никаквих опасности. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Зоран Живковић, повреда Пословника.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Повредили сте члан 107. који каже да је говорник дужан да поштује достојанство Народне скупштине и да није дозвољено да користи увредљиве изразе, као ни да износи чињенице и оцене које се односе на приватни живот других лица. Постоји и казна дефинисана у члану 109, који каже, значи, није питање арбитрарности, него се обавезно опомена изриче народном посланику ако износи чињенице и оцене које се односе на приватни живот других лица.

 Претходни говорник годину дана се бави мојом биографијом и то је потпуно неважна ствар. Разлог што сам се сада јавио, први и последњи пут, да обратим пажњу на било шта што може да се зове говором претходног посланика, јесте што је поред масе неистина изрекао још једну максималну, а то је да сам ја избегавао војску.

 Пошто имате министра одбране, питајте министра одбране да нађе у војним архивима зашто сам ја ослобођен војске и то је болест која је таква да је не бих пожелео, односно последице повреде, које не бих пожелео никоме, ни колегама посланицима, нити било коме у овој земљи. Ако је то начин да се прича о било коме, онда ова скупштина стварно нема више никаквог смисла, не што сам ја у питању, него што се владајућа већина преко свог главног идеолога спушта на најнижи могући ниво.

 Према томе, председавајући, 107. као узрок и 109. као казна је нешто што сте пропустили да урадите и било би добро да исправите ту своју грешку.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Живковићу, као што знате, у неком тренутку када сам сматрао да господин Ристичевић није говорио о теми, позвао сам га да се врати на тему и да говори о теми дневног реда, о тачки дневног реда, а све ово што ви говорите, само када бисте ми још рекли где је требало вас да препознам, да то говори о вама, ја ћу врло радо следећи пут реаговати.

 Сигурно је да је оно што ви сада говорите мени непознаница, поготово ово задње што сте рекли. По томе не могу да знам о коме је говорио господин Ристичевић. Али, моја је молба да ви кажете где сте се све препознали, да бих могао следећи пут да реагујем.

 Да ли желите да се Скупштина изјасни?

 (Зоран Живковић: Да вам кажем како је…)

 То можете рећи после. Сада мислим да то не интересује остале посланике, а мене као председавајућег интересује.

 (Зоран Живковић: Да, желим да се гласа.)

 Реч има народни посланик Зоран Бабић, повреда Пословника.

 ЗОРАН БАБИЋ: Члан 107, господине председавајући, такође.

 Мислим да се закони једне земље доносе да важе подједнако за све, били они људи, били они грађани Србије, били посланици, министри, било ко и било шта.

 Такође, правила у Народној скупштини која су описана у пословнику о раду Народне скупштине треба да важе подједнако за све. Они који пропагирају да су посланици вишег реда и да им је све дозвољено и све омогућено и да могу да задиру у приватни живот и председника Владе и да могу да задиру у приватни живот брата председника Владе и да могу да задиру и да раде шта год хоће и како год хоће и то је дозвољено, то је у реду. То је за господина Живковића део политичког фолклора, део изражаја.

 Неко ко је први почео да се бави приватним животима других људи на неоснован, покварен начин и доказано покварен начин, а од свега тога када се доказало да је неистина све што је урадио и све што је рекао, овде нисмо доживели ниједно извини, а камоли оставку на коју се обавезао.

 Сада тај неко спочитава зашто се њему тако нешто показује и зашто је неко без помињања имена и презимена, а господин Ристичевић није поменуо ниједно име и презиме. Да ли се неко пронашао у свему томе или није, то је проблем тог који се пронашао.

 Много већи је проблем да смо овде данима, недељама, не ми, већ породица Александра Вучића била изложена најогавнијим нападима који су показани као неистинити и сада тај исти човек и даље наставља да нас бомбардује сличним стварима без једног јединог обичног извини. Због тога мислим да није прекршен ни Пословник малопре, као и што је колега Ристичевић говорио апсолутну истину.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Све разлоге које бих сада навео ви сте рекли, тако да само могу да вас питам да ли желите да се Скупштина изјасни?

 (Зоран Бабић: Не.) Хвала.

 Реч има народни посланик Маријан Ристичевић, по Пословнику.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, да не би било забуне, да не би било нешто недоречено, ничије име нисам поменуо, чак нисам поменуо ни све функције које је, по мени, мој колега пољопривредник обављао. Ако се неко препознао, то је његов проблем и кривица до њега самог.

 Рекламирам члан 103. и члан 104, а из простог разлога да скинем сумњу да сам се мешао у приватни живот других лица. Није приватна ствар добити субвенцију за виноград од 525.000 евра и три милиона. То је јавна ствар. Грађани имају право на информације. Ако их не дам ја, имају право да их добију од Повереника за информације о јавног значаја. Дакле, ту нема ништа спорно, јер је новац исплаћен из јавних извора.

 Такође сам говорио о мом искуству у ваздухопловству, говорећи да сам 1978, 1979. године служио војни рок, да сам имао обуку шест месеци, а да сам готово девет месеци провео у Бихаћу на аеродрому, а сви они који су служили војску знају колико је тај аеродром у то време био осетљива и значајна ствар и да тамо није могао доћи баш свако.

 Такође сам и говорио да је мој колега, не наводећи име, ту част да служи војску избегао, односно избегао је да служи оружју и да се оружјем служи у војсци, али је зато врло радо накнадно прибавио себи дозволу за држање оружја у цивилу и не само за држање, већ је један од ретких који имају дозволу за ношење оружја. Па, сад мало нисам способан да служим оружју, а мало сам способан да га носим у цивилу. Мислим да је много мачку говеђа глава. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Ристичевићу.

 Могу само да кажем да ако се неко препознаје у свакој вашој реченици, то је онда ствар те особе. Ми као председавајући то не можемо да знамо, нити можемо некога да препознајемо у свакој вашој реченици.

 Реч има народни посланик др Владимир Павићевић, повреда Пословника.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована госпођо Михајловић, поштовани гости из Министарства, поштовани господине Бечићу, ви сте повредили члан 108. Пословника Народне скупштине којим се дефинише одржавање реда на седници.

 Ред на седници подразумева, између осталог, и да се ви и други народни посланици придржавате свих чланова Пословника, па и оног става члана 103. који каже да народни посланик не може да укаже на повреду у поступању председника Народне скупштине на коју је већ указано.

 Господин Живковић је указао на повреду Пословника на основу члана 107, након њега се јавио господин Бабић који је указао исто на члан 107. и уместо да кажете господину Бабићу да нема право да рекламира повреду Пословника, јер је та рекламација већ урађена, ви сте дали право господину Бабићу да говори два минута.

 Мимо тога, господине Бечићу, ви сте и господину Бабићу и господину који је говорио након господина Бабића омогућили да злоупотребе право на повреду Пословника тиме што сте потпуно прећутали њихове говоре, који су били реплике народном посланику Зорану Живковићу, и ваша је обавеза била, господине Бечићу, да када сте уочили да господин Бабић реплицира господину Живковићу, а јавио се по повреди Пословника, и да други господин реплицира господину Живковићу, а јавио се по повреди Пословника, као потпредседник Народне скупштине који председава данашњој седници, да кажете господи и господину Бабићу да није примерено, ни достојанствено да било који народни посланик злоупотребљава права предвиђена Пословником Народне скупштине, да им изрекнете најпре меру упозорења, а господине Бечићу, након тога на основу члана 109. и меру опомене. Да се гласа о овоме.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Павићевићу, ја бих то све учинио да сте само још после, када сте стали, додали још једну реченицу која гласи – када се и господин Живковић јавио по повреди Пословника и реплицирао господину Ристичевићу, ја бих онда можда оценио да на је на тај начин прекршен Пословник. Значи, нисам прекидао ни господина Живковића, ни господина Ристичевића, ни господина Бабића, као што знате, господине Павићевићу. Захваљујем.

 Реч има народни посланик др Владимир Павићевић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче и председавајући господине Бечићу, поштована госпођо Михајловић и поштовани гости, претпостављам из Министарства, има једна латинска изрека и просто ме данашња расправа мало, а иначе су ме гостовања госпође Михајловић подсетила на ту латинску изреку која каже да је нарочито велико незнање не знати да грешиш.

 Мој један осећај овако је да госпођа Михајловић у жељи да осигура ту позицију да је изван било каквог незнања у Народну скупштину долази да потврди да је грешила и да греши. То је сада једна занимљива ситуација на коју је, госпођо Михајловић, мислим, једним делом указала и народна посланица СНС госпођа Ракић. Ја сам то приметио. Чини ми се да смо сви то приметили, и то је сада једна занимљива ситуација.

 Сада ћу, госпођо Михајловић, да вам кажем где сам приметио да сте грешили данас, и не само данас, него поводом садржине овог предлога закона.

 Прво, госпођо Михајловић, поново сте грешили у правопису и граматици српског језика. Поштована господо, ми смо у Народној скупштини поднели 19 амандмана, а који се тичу овог дела, и то на чл. 1, 6, 7, 11, 12, 14, 15, 24, 25, 27, 29, 31, 37, 45, 49, 50. и 55. Госпођо Михајловић, једном када сте били овде, мислим, поводом расправе о Закону о планирању и изградњи, овде сам био припремио једно упутство које сам вам поклонио и књигу једну „Дивље друштво“. Очекивао сам да неће бити овакве врсте погрешака сада, међутим видим да поново имамо исту врсту грешке.

 Поштована госпођо Михајловић, још једну сам ствар приметио овим поводом. Ви сте овде, поводом расправе појединих народних посланика, данас делили не прелазне оцене народним посланицима, представљајући се овде као професорка код које, ако би дошао неки народни посланик, да би добио петицу. Дакле, не прелазну.

 Госпођо Михајловић, шта ја онда да кажем када видим да имамо проблема са правописом и граматиком српског језика? Хоћу да вам кажем – важно је да бирамо речи којима се служимо у нашем дијалогу у Народној скупштини Републике Србије и да није примерено да било која министарка или било који министар народном посланицима овде изриче непрелазне оцене.

 Друга ствар, господин Живковић је то у свом говору и рекао. Ми смо доследни у једној политици овде, као народни посланици, у заговарању оштрије казнене политике. Молим вас, госпођо Михајловић, ви сте једним делом већ реаговали на тај део примедби или предлога, да реагујете на наше амандмане које смо поднели на чл. 72. и 74. овог предлога закона, којим је максимална казна заиста максимална, али она које је минимална може да буде мало већа. Наш је предлог да она која је минимална, а предвиђена чл. 72. и 74, поштована госпођо Михајловић, буде мало већа, а онако како смо ми предложили.

 Трећа ствар, приметио сам данас да Владу брани госпођа Михајловић и у име СНС народна посланица госпођа Катарина Ракић. Чуо сам много речи хвале и од народне посланице госпође Ракић за Владу и за овај предлог закона, а овим предлогом закона, поштована господо, у једном делу промовише се, по мом суду, госпођо Михајловић и госпођо Ракић, неефикасност.

 Имам чл. 77. и 78. Пазите, поштована господо, у члану 77. се каже – прописи за извршавање овог закона донеће се у року од 24 месеца од дана ступања на снагу овог закона. Сада ја овако разумем, ако је једна Влада ефикасна, ако госпођа Ракић тврди да је ово ефикасна Влада, па како 24 месеца од дана ступања на снагу овог закона. Можда негде нисам успео да видим добру аргументацију за то. Читао сам образложење садржине овог члана и члана 78, али нисам видео зашто је потребно 24.

 Госпођо Михајловић, да одмах одузмем тај аргумент да само критикујемо, поднели смо амандмане и на ова два члана. Сматрамо да је 18 месеци, поштована господо, довољно да се припреме ова документа, како би овај закон могао да се примењује апсолутно. Молим вас да уважите, госпођо Михајловић, и ове амандмане и претходних 21 амандман који смо поднели на овај предлог закона.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Павићевићу.

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

 Реч има народни посланик Горан Ћирић. Изволите.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Поштовани господине председавајући, поштована госпођо министарка, поштоване колегинице и колеге, данас смо имали расправу о закону који је отворио многа питања.

 Мислим да је једна од кључних тема, неспорно, наша жеља да национална авиокомпанија, која није у потпуности у власништву Републике Србије, дакле 51% капитала заједно са „Етихадом“, дакле „Ер Србија“ напредује из дана у дан. Наравно да ћемо увек и најрадије путовати „Ер Србијом“, онако како смо путовали у ЈАТ-у.

 Али, оно што је неопходно и потребно, имати спремност, посебно министар, па посебно премијер, посебно Влада, али и сви народни посланици, а то је да будемо спремни да разговарамо о свим изазовима који могу да допринесу ефикасности и ове компаније и свих компанија које ће пословати у Србији, захваљујући и инфраструктури о којој данас овде говоримо, не само о аеродрому Никола Тесла, него и о три аеродрома о којима смо говорили као великом потенцијалу, који у овом тренутку имају статус војно-цивилних или цивилно-војних.

 Шта је оно на чему је ДС инсистирала? Управо на отвореној процедури која мора да се заснива на поштовању закона. Ми данас овде имамо Предлог закона за који смо рекли да мора да буде пре свега мотивисан овај предлог јавним интересом. Поставили смо нека питања и ваља их поновити. Мислим да је важно и због свих нас и због јавности у Србији. то је ово питање које је отворила Европска комисија, то је питање кључних тачака европске политике у овој области. То је питање безбедности.

 Навели смо неке примере који управо отварају ту тему. Поновићу то питање – да ли је ово закон који је пре свега ишао са циљем повећавања ефикасности и брзине у транспорту, јер је једна од примедби ових решења у закону управо то да се изашло у сусрет „Ер Србији“, која заснива свој већи профит управо на већем броју трансферних путника и жељи да се смањи контрола трансфера, пртљага у трансферу?

 Дакле, мислим да је то врло важно питање у којем треба мерити између већег профита и између потребне безбедности која је неопходна и нама и које условљавају сви и европски и светски стандарди.

 Друго питање које је врло важно је дерегулација у ваздушном саобраћају. Дакле, питање које ваља отворити пре свега због одговорности и могућих последица. Још једном питам – Европска комисија је у једном делу дала примедбе, ви сте нам одговорили да су коначни одговори и ја се надам да су заиста коначни одговори на то управо оваква врста субвенционисања или оваква врста дисконта које даје државно предузеће Аеродром Никола Тесла једном од авиопревозника, макар то било у 51% власништву Републике Србије, дакле са 50% попуста на аеродромске таксе и 50% на фактуре горива из НИС-а, опет је држава Србија ту са 49% у акцијама НИС-а. Дакле, посредно држава Србија и грађани Србије губе део профита или део добити и из тих система.

 То јесте отворено за расправу и знам шта су одговори. Тиме подстичемо и број путника и националну компанију, потребе за подстицајем и растом туризма, али још једном понављам, важно је да у складу са јавним интересом и пре свега поштовањем закона и наших норми разговарамо о томе најотвореније.

 Једна ствар која није поменута. Помињали смо и флоту и мислим да је поштено рећи да је смањена старост флоте, али не тиме што су купљени нови ваздухоплови, него тако што су изнајмљени нови ваздухоплови и то није променило капитал овог система или повећало његову вредност. Мислим да је у складу са тим потребно питати и говорили смо о тој теми, о 23 милиона долара аванса, где смо чули аргумент министарке која је рекла – „Етихад“ је преузео и „Ер Србија“ ће преузети тај уговор, он је добар због тога што су они пристали да га преузму. Свако би преузео уговор у коме постоји већ 23 милиона долара датог аванса, то је интерес сваког ко води било коју компанију.

 Мислим да је важно питање и важно је да добијемо одговор и на нешто што се често чује и у јавности, а и у стручној јавности, а то је да је знајући да је структура капитала 51% Републике Србије, 42% „Етихада“, дакле ових 49% су прибављени на начин да је „Етихад“ позајмио 40 милиона долара у 2013. години, између 21. октобра и 16. децембра 2013. године, где се касније та позајмица конвертује у капитал.

 Сада ја питам министарку да ли мислите да је било у складу са законом у том тренутку када није било могућности да се позајмица конвертује у капитал? Нико неће овде рећи – не желимо добро „Етихаду“, само отварамо питања у којима желимо да ова компанија послује у складу са условима у којима послују и остале компаније у Србији.

 То је оно на чему ДС инсистира. Мислим да су ово врло важна питања на која би требало добити одговоре. Још једном кажем, свима нама је и те како стало до развоја свих компанија у Србији, наравно и „Ер Србије“ која је најчешће помињана у овом контексту када разговарамо о Закону о ваздушном саобраћају. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала. Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Мислила сам да ништа не коментаришем поново, зато што понављате неколико пута иста питања и добијате врло јасне и конкретне одговоре и понављате опет та питања. У реду, то су ваше унутрашње дилеме које јавно говорите, али једна ствар ми стварно није јасна.

 Прво кажете да је, везано за уговоре из 1998. године, да је тај уговор штетан, да је лош. Ја вам одговорим да „Ер Србија“ заједно са стратешким партнером преузима тај уговор, за разлику од вас који га 15 година нисте реализовали, ми ћемо га реализовати и имати авионе. Онда сада кажете – па свако би преузео тај уговор зато што има аванса. Па извињавам се, јел' лош или није лош? Јел' добро или није добро, пошто једног тренутка пре сат времена схватам да није добро, а сада схватам по вама да је добро.

 Драго ми је ако сам успела да вас убедим за ових сат времена да кажете да је тај уговор добар. Толико.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Закључујем начелни претрес…

 (Горан Ћирић: Реплика.)

 Господине Ћирићу, нисте ни у каквом негативном контексту поменути. Мислим да нема смисла да добијете реплику. Реч има народни посланик Зоран Бабић.

 ЗОРАН БАБИЋ: Захваљујем се. Пажљиво сам данас слушао цео ток расправе о закону о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају, зато што се и вредност једне земље мери кроз један уређен ваздушни простор, кроз приход који се добија од ваздушног саобраћаја кроз пуњење буџета на тај начин, а немала средства се сливају у буџет Републике Србије због повећаног броја запослених да ли на Аеродрому Никола Тесла, да ли у оквиру „Ер Србије“.

 То што, а имао сам прилику пре неколико дана да проведем скоро сат времена на Ади и за тих скоро сат времена на Ади видео сам на десетине авиона који су, а ту преко Аде је слетни коридор на писту Аеродрома Никола Тесла, видео сам десетине авиона који су слетели на наш аеродром, за разлику од периода када није постојала „Ер Србија“, за разлику од периода када смо разноразне стручњаке, назовистручњаке за рад на приватизацији ЈАТ-а чашћавали по сату 2500, 2000 или 1800 евра, за разлику од тог периода када је било више авиона у музеју поред зграде Аеродрома Никола Тесла, него што их је слетало на сам аеродром.

 Током данашње расправе чуо сам свакакве замерке. Најчешће нису имале никакве везе са законом. Чуо сам замерку и да је највеће незнање не знати да грешиш, па питам онога који нас је тиме тако обзнанио – када је више грешио, да ли зна када је више грешио, када је заговарао беле листиће или када је заговарао листиће на којима ће се попуњавати име Демократске странке и Бојана Пајтића? Сумњам да зна, а чим не зна, значи да има највеће незнање.

 Видели смо и замерке да ово није добар закон зато што су то измене и допуне закона. Ово је закон. Народна скупштина Републике Србије увек усваја законе, да ли они били о ваздушном саобраћају или о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају, ми усвајамо законе. Влада Републике Србије предлаже законе.

 И мене чуди да Тадићев доктор популистичких намера и памфлета не зна да усвајамо законе, а не измене и допуне. Јер, то једноставно није по правилу. Жао ми је што ја као машински инжењер морам да га учим праву.

 С друге стране, госпођо Михајловић, ви сте пре неколико месеци у Народну скупштину као овлашћени представник предлагача донели закон о изменама и допунама Закона о планирању и изградњи. Нека и овај закон о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају донесе исте ефекте као и тај закон о изменама и допунама Закона о планирању и изградњи, ја ћу бити веома срећан човек.

 Зато што сте тим изменама и допунама Закона о планирању и изградњи довели до тога да наша држава постане много конкурентнија, да се грађевинска дозвола издаје не по месецима и годинама, као што је то било у режији Демократске странке и бившег режима, већ за 28 дана, да инвеститори и грађани не тумарају више од шалтера до шалтера, од чиновника до чиновника, него да долазе на једно место.

 Због тога, госпођо Михајловић, ви имате право, због тог искуства, због те примене, и даље да доносите да ли основне законе или измене и допуне закона, знам да ће ефекат бити као на Закону о планирању и изградњи, који је понос и ове владе и ове скупштинске већине.

 Добро је што се чланом 3. мења члан 10. основног закона и што се у законску регулативу уводе беспилотни ваздуплохови. Био сам присутан на стадиону када је једна таква, беспилотни ваздуплохов, желео да наше друштво, и реакцијом тих људи првенствено који су били на самом стадиону, покаже да нисмо зрели.

 Ја сам и тада, иако и дан-данас осећам горчину у устима, у стомаку, горчину у срцу, после тог дрона или беспилотног ваздуплохова, као и већина људи на самом стадиону који су били, захвалан тим људима зато што нису кренули да руше и ломе, већ су храбро прихватили то као једну врсту замке у коју као друштво нисмо ушли.

 Честитам и тим људима, али и осталим грађанима, зато што су остали мирни, иако политика многих овде критизера личи на беспилотне ваздуплохове, однекуд су навођени али никада не знате где ће да слете и у шта ће да ударе, тако да је отприлике та политика политика ових беспилотних ваздуплохова или дронова. Што рече наш народ – мува без главе.

 Оно што бих као посебну вредност истакао, никада до сада нисам видео законе да министар развлашћује самог себе. Никада до сада, а нисам чуо данас у вишесатној расправи, да је неко рекао – е, свака част овој влади, свака част вама, госпођо Михајловић, зато што сте ствари, а има их у десетинама чланова, са Министарства пренели на Директорат; зато што сте рекли – желимо да чујемо струку, желимо да чујемо оне најодговорније, желимо да чујемо оне са највише знања, уз, наравно, сагласност Министарства као капе над целокупним, не само ваздушним, него и осталим саобраћајем. Зар то није вредно једног аплауза, једне похвале, да се цени знање, да се цени искуство, да се цени знање оних људи који седе у Директорату цивилног ваздуплоховства?

 Данас се причало о свему и свачему. Видео сам колеге који су прочитали први члан, појмове, и последњи члан, казне. Као да између десетине чланова не постоје. Нису имали времена или жеље, од писања транспарената, ни да прочитају остатак закона.

 Због тога сам веома захвалан мојим колегиницама и колегама из посланичке групе СНС, зато што су данас стрпљиво и темељно говорили о овом предлогу закона и зато што и јесте данас тема, поред закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају, јесте и тема аеродром „Морава“, јесте тема аеродром у Вршцу, јесте тема аеродром у Нишу, иако тај аеродром у Нишу видим да је лош, само зато што нема кафану на аеродрому.

 Молим вас, зар ти људи долазе тамо у кафану? У Нишу има доста тих објеката у којима може лепо да се оде, да се поједе нешто и да се подружи са људима. Да ли је потребно да замерка иде на начин што нема кафане на аеродром у Нишу и да је тај аеродром лош? Молим вас, уместо да се радујемо авионима који слећу и полећу са нишког аеродрома. Јесте тема био и аеродром на Пониквама, јесте тема био аеродром у Вршцу и све оно о чему су говориле, веома темељно и веома студиозно, моје колеге из посланичке групе СНС.

 Али, наравно, када се говори о ваздушном саобраћају, највећа и најважнија тема је тема „Ер Србија“. Ја сам видео када је и колегиница Ракић говорила о резултатима „Ер Србије“, да су многи одмахивали главом, да су неки и сада изашли из сале, не могу да слушају добре резултате, не могу да чују добре резултате, а ево, и сада се неки јављају са два прста.

 Ово је добро видети и изаћи пред грађане Републике Србије да је управо господин Павићевић сада, са два прста високо подигнутим увис, рекао да је он тај који не воли да чује добре резултате компаније која је 51% у власништву Републике Србије и вас, поштовани грађани Републике Србије. И ја сам му захвалан на свим граматичким изменама, и овог и претходних и будућих закона, и понудио му радно место лектора у Влади. Али, немојте се радовати неуспесима. Нама су као друштву, као држави, грађанима су потребни успеси. Нама је потребно још много „Ер Србија“. Уколико свако будемо покушали да спотакнемо, да се радујемо неуспеху, да навијамо за нешто лоше, да ли навијамо на тај начин за нешто лоше нашој деци?

 Само због политичке мржње, пакости, а то је из области патологије, тако су ми бар рекле моје колегинице и колеге из здравства и због тога ћу и због грађана Републике Србије, који се, сигуран сам, радују оваквим стварима, поновити – први квартал 2013. године у односу на први квартал 2015. године по броју путника – 2013. године 220 хиљада путника, 2014. године 359 хиљада, а 2015. године 453 хиљаде путника превезено „Ер Србијом“ иако се неки жале што је такав тренд и такав раст броја путника.

 У броју дестинација, са 25 дестинација 2013. године, преко 31 дестинације 2014. године, на 35 дестинација 2015. године и не верујем да ће Србија преко, иако поштујем, Узбекистан као државу, као и све остале државе, не верујем да ће Србији бити партнер Узбекистан за пут у САД, већ европске земље и директно САД. Пут Србије, пут европских интеграција по данашњим бих рекао да неки који су у кампањи заговарали тај европски пут, сада заговарају Узбекистан.

 Пренета тежина робе у тонама 2013. године у првом кварталу износи 359, 2014. године 542, а 2015. године 875 тона. Молим вас, преко 200% за две године је већа тонажа. (Председавајући: Време)

 Завршавам са две реченице, господине председавајући, захваљујем се на овом времену.

 Ова компанија је прошлу 2014. годину, „Ер Србија“, која је у власништву свих грађана Републике Србије, ма колико неко желео да прикаже на други начин, завршила први пут у историји са добитком од 2,7 милиона евра. Дакле, 2,7 милиона пута победили су грађани Републике Србије.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Бабић. Господине Павићевићу, много сте неозбиљни ако, као и ваш колега, тврдите да је требало да вас препознам у белим листићима, у реченици коју је изговорио господин Бабић - бели листићи.

 (Владимир Павићевић: Изговорио је моје име и презиме.)

 Да, то сте управу, али на крају излагања, а ви сте много пре тога тражили да вам дам реплику на основу реченице коју је изговорио господин Бабић - бели листићи.

 Тако да, молим вас, ви ћете добити сада реплику на основу поменутог вашег имена и презимена, али немојте као и ваш колега да тражите право на реплику у разним реченицама које изговарају посланици где се ви препознајете. Захваљујем.

 Реч има народни посланик др Владимир Павићевић, реплика. ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована председавајући господине Бечићу, поштована госпођо Михајловић и поштовани гости, најпре, жао ми је што госпођа Михајловић није мени, на пример, данас одговорила на моја три запажања. Волим овде да имамо дијалог и страшно жалим што тога нема.

 Али, госпођо Михајловић, у четвртак ћемо да имамо амандманску расправу. Ми смо спремили 23 амандмана и ја ћу да образложим све те амандмане, госпођо Михајловић. Надам се да ће тада расправа да тече.

 Друга ствар, господин Бабић је мени замерио што сам се позвао на једну латинску изреку да је нарочито велико незнање не знати да грешиш. Господину Бабићу је изгледа промакло да сам ја тиме указао да госпођу Михајловић измештамо из поља незнања, зато што госпођа Михајловић континуирано од седнице до седнице Скупштине признаје да греши. Поштована господо, то значи да је реч о особи која није у пољу незнања. Молим вас, господине Бечићу, да то евидентирате овде, и ви госпођа Михајловић.

 Трећа ствар, господин Бабић овде сада каже и упућује на нас овде – неко је прочитао само први, а неко само последњи. Па, ја сам поднео 23 амандмана, позвао се овде на амандмане 1, 6, 7, 11, 55, на чланове овога предлога закона. Господин Бабић каже – па ми овде заговарамо европски пут и тиме одговара на моју примедбу да је Влада неефикасна, а неефикасност сам пронашао и у члановима 77. и 78. овога предлога закона.

 Ја онда господина Бабића, господине Бечићу, питам - па шта је него неефикасна Влада која до дана данашњег није формирала преговарачки тим за преговоре са Европском комисијом, поштована господо, када до дана данашњег није отворено ниједно преговарачко поглавље? Па, како ми можемо ту Владу да назовемо ефикасном на путу европских интеграција? (Председавајући: Време.)

 Не можемо, поштована господо, очигледно је. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик проф. др Јанко Веселиновић. Имате три минута. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Прво, сматрам да је врло некоректно и малициозно, то вређа и угрожава нашу спољну политику, једну земљу као што је Узбекистан, која је четири пута већа него Србија, на тај начин понижавати као што је то чинио господин Бабић.

 Не знам шта се може десити на једном таквом молитвеном доручку да САД постану једина земља на свету и да посланици мрзитељи свега што је западног постану обожаваоци САД-а, њихове културе, а понижавају друге народе који су нам пријатељи вековима.

 С друге стране, када је у питању беспилотна летилица и мува без главе, како је мој колега назвао, па то је најбоља слика, нисам се сетио, извините, за ову владу. Нема боље беспилотне летилице и муве без главе, нити боље поредбе, сем ове владе.

 Па то је Влада која не зна шта ради министар, шта ради премијер, шта ради потпредседник. Ту нема никакве координације, што се види из резултата – пад производње, пад БДП-а, пад свега онога што би требало у једној нормалној земљи са способном владом да расте. Једино што није спорно да расте је страначко запошљавање, причали смо данас о томе итд.

 Дакле, ми смо имали намеру, и још увек нећемо одустати од тога, да можда подржимо овај закон, уколико се прихвате наши амандмани, јер ми се не понашамо неодговорно као што се понаша председник највеће посланичке групе, господин Бабић. Јер, није неозбиљно уколико укажемо да су казне за то што авион лети изнад града у недозвољеном подручју и да пилот, физичко лице, власник тог авиона плати казну од 25.000 до 150.000 динара, јер сматрамо да то није никаква казна за некога ко има авион.

 Знам да господин Бабић воли да се консултује са своја два психијатра која седе у посланичком клубу, као што је то малопре рекао, али ја бих вас молио, наравно, да се више консултујете са врло квалитетним економистима које имате у вашем посланичком клубу, са правницима итд. Маните се психијатрије и оцењивања наступа појединих посланика. Знате да то неће ову скупштину довести нигде, а нажалост ни ову државу, нити демократију о којој треба да причамо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Господине Веселиновићу, пошто сте ме на неки начин прозвали, ради истине само да кажем да је господин Бабић рекао, цитираћу – уз дужно поштовање Узбекистану, и говорио је о партнерствима компанија, а не о односима између две земље. Тако да оно што сте ви сада желели да инсинуирате није тачно.

 Реч има народни посланик Зоран Бабић, реплика. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Бићу јако кратак, господине председавајући, иако ми није јасно како је могао колега Веселиновић да добије три минута, четири минута за реплику. Мислио сам да ће говорити о закону.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Бабићу, извињавам се, само ради информације, имао је времена од овлашћеног три минута. Значи, није била реплика.

 ЗОРАН БАБИЋ: Да, али у та три минута се говори о закону, а не о Влади, Зорану Бабићу или о било коме.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Да, али то је манир господина Веселиновића. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Мада немам проблем. Ја ћу бити јако кратак.

 Моју данашњу реплику, завршну реплику ћу свести само у једну реченицу. Борис Тадић није летелица, али је пао и никада се више неће подићи. Никада више.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Господине Веселиновићу, ви сте се јавили?

 (Јанко Веселиновић: Да, реплика.)

 Реплика, али по ком основу?

 (Јанко Веселиновић: На ваше излагање.)

 На моје, немате право. Захваљујем.

 (Јанко Веселиновић: Молим вас, по Пословнику.)

 По Пословнику? На моје излагање? Добро, изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Рекламирам члан 106, 107. и 27. Пословника зато што ви са тог места можете да водите седницу, а не да учествујете у расправи. Дакле, могли сте да затражите реч, да вас замени, а не видим да имате другог потпредседника, да вас замени господин Арсић, па да кажете да је то мој манир, да на тај начин разговарам.

 Дакле, оставите те ваше оцене за ваше унутарстраначке односе. Уважавајте народне посланике. За изговорену реч свако сноси одговорност за себе, а немојте ви давати оцену, јер не би било добро да ми дајемо оцену вашу, вашег начина вођења седнице и тако даље, оставићемо то за неку другу прилику, господине председавајући.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Веселиновићу, када прочитате Пословник видите да он мени даје могућност да дам објашњење посланику који се позвао, у овом случају господин Бабић ми је замерио да сам дао реч по основу реплика.

 Ја сам му одговорио да сте добили реч по дневном реду, реч по времену шефа посланичке групе које вам је остало, а то је три минута и господине то је објашњење. Ако ви, господине Веселиновићу, данима говорите на начин који није примерен излагању када говорите ван дневног реда, када говорите на начин на који желите, кажете да је у реду, а сада када мени ускраћујете право да дам обавештење или објашњење народном посланику, мислите да сте у праву. Нажалост, нисте, јер Пословник говори другачије.

 Закључујем начелни претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају. Са радом настављамо сутра у 10.00 часова.

(Седница је прекинута у 17.15 часова)