РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

ПЕТА СЕДНИЦА

ПРВОГ РЕДОВНОГ ЗАСЕДАЊА

21. април 2015. године

(Први дан рада)

 (Седница је почела у 10.05 часова. Председава Верољуб Арсић, потпредседник Народне скупштине.)

\*

\* \*

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

 На основу службене евиденције о присутности народних посланика, констатујем да седници присуствује 114 народних посланика.

 Подсећам вас да је чланом 88. став 5. Пословника Народне скупштине предвиђено да кворум за рад Народне скупштине приликом утврђивања дневног реда постоји ако је на седници присутна већина од укупног броја народних посланика.

 Ради утврђивања броја народних посланика присутних у сали, молим народне посланика 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 135 народних посланика, односно да су присутна најмање 84 народна 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 обавештење или објашњење у складу са чланом 287. Пословника?

 Реч има др Муамер Бачевац. Изволите.

 МУАМЕР БАЧЕВАЦ: Уважено председништво, уважене колеге и колегинице народни посланици, желим да кажем неколико речи о проблему енергетске стабилности града Новог Пазара.

 Електродистрибуција Нови Пазар обавља своју делатност на територији града Новог Пазара и општине Тутин. Енергетски систем се простире на терену који је брдско-планински, са надморском висином која се креће од 500 до 1.000 метара, и са очекиваним дугим зимама, високим снежним падавинама, изложен повремено јаким ветровима и атмосферском пражњењу, што све неповољно утиче на функционалност електричне мреже.

 Електроенергетска мрежа од 110 киловолти која покрива подручје Новог Пазара сматра се једном од најугроженијих преносних мрежа у систему ЕПС-а. За главно напајање конзума Новог Пазара на 110-киловолтном напону користи се далековод из правца Краљева. Овај далековод је одрађен пре много година, према тада важећој студији. У садашњој ситуацији, због промене броја потрошача у Новом Пазару, достиже максимум, тако да је врло честа појава да је напон на далеководу испод 100 киловолти, а често је евидентан пад испод 90 киловолти. Друга два далековода, из Валача и Сјенице, недовољна су и нестабилна. У најкраћем, може се рећи да је у постојећој енергетској петљи у случају испада једног од далековода неминовна редукција снаге.

 Решење проблема у напајању овог подручја електричном енергијом у напонском нивоу од 110 киловолти је под ингеренцијом ЕПС-а, али одређена активност локалне самоуправе такође може да помогне разрешењу овог проблема који имају грађани. Конкретно, планирана је изградња трафостанице Нови Пазар III, снаге 31,5 мегавата, а допринос локалне самоуправе био би обезбеђење локације површине 50 ари са одговарајућим приступним путевима и која се налази на делу где су регулисани важећи плански документи.

 Изградња ове трафостанице је планирана на делу парцеле у насељу Мур, чији је корисник Републичка дирекција за робне резерве. Површина ове парцеле је један хектар и 98 ари. На њој постоје већ изграђени објекти Републичке дирекције за робне резерве, односно силоси, али и слободан део који је довољан за изградњу предметне трафостанице.

 Град Нови Пазар се обратио Републичкој дирекцији за робне резерве у марту 2014. године са захтевом за уступање дела земљишта на овој парцели ради изградње трафостанице. Обавештени смо да је предметно земљиште у државној својини, а да Републичка дирекција за робне резерве има само право коришћења и да одлуку о евентуалној промени корисника доноси Влада Републике Србије и да, према томе, наш захтев упутимо Републичкој дирекцији за имовину Републике Србије.

 У јануару текуће године Градско правобранилаштво Новог Пазара упутило је Републичкој дирекцији за имовину захтев за пренос права јавне својине без надокнаде, у ком је затражено да се у што краћем року припреми потребна документација и иста достави Влади Републике Србије на одлучивање. Повратна информација није добијена.

 Стога морам да упитам Републичку дирекцију за имовину – шта је са овим захтевом и када можемо очекивати његову доставу Влади на одлучивање?

 Граду Новом Пазару хитно је потребно решење овог проблема, јер не можемо планирати, нити опскрбити никакав будући производни погон без стабилизације електричног снабдевања. Изградњом ове трафостанице стабилизовали бисмо енергетско снабдевање у граду и обезбедили довољну струју привредним објектима. То је предуслов за било какве инвестиције и ми морамо што пре остварити овај наш план. У најави су заиста бројна улагања у наш крај и ми их морамо дочекати спремни.

 Желим још једном да поздравим Владу Републике Србије која много чини на подизању свих система у нашој држави, па и у Санџаку, одакле ја долазим и који ја представљам у овом високом дому. Стога желим да се на ово моје питање што пре одговори. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Олена Папуга. Изволите.

 ОЛЕНА ПАПУГА: Хвала, председавајући. Своје питање постављам министру за рад и борачка питања, Александру Вулину.

 Наиме, знамо добро да се широм Европе и света ових дана обележава 70-годишњица победе над фашизмом у Другом светском рату. Министар Вулин и амбасадор Руске Федерације Александар Чепурин су у суботу, 18. априла, били у Адашевцима на обележавању 70-годишњице пробоја Сремског фронта.

 Све су то тамо лепо рекли, али питам министра Вулина – да ли он мисли да брани тековине Другог светског рата само на речима или мисли да нешто и уради поводом свега тога што се дешава са споменицима који обележавају на неким местима већ 70 година ту нашу борбу, којом стварно можемо да се похвалимо, јер је то једна тековина које не можемо и не треба да се срамотимо, него треба да се њоме хвалимо?

 Наиме, на том пробоју Сремског фронта је он лепо говорио да ћемо чувати тековине Другог светског рата. Али о томе како се чувају тековине Другог светског рата говори уништавање споменика, посебно ту мислим на материјално уништавање споменика.

 Наиме, показаћу вам слику како је уништен споменик на Иришком венцу. Многи који пролазе туда видели су последњих дана како он изгледа. Материјална вредност бакарног рељефа који је досада украден је огромна. Уметничка вредност је још већа, а његова историјска и антифашистичка вредност и симболика су непроцењиве. Све би то требало да буде и више него довољан разлог за надлежне службе да коначно открију и казне лопове. Тешко је поверовати да је неко могао лако и непримећено да носи осам метара дугачак бакарни рељеф и да полиција ту није реаговала и да то, на крају крајева, није видела.

 Аутономна Покрајина Војводина нема надлежности да обнавља те споменике – наравно, чувајући тековине, Војвођани су ипак свесни шта се дешавало у Другом светском рату, колико смо ту жртава дали – спремна је и обезбедила је новац да се обнове ти споменици, али, кажем још једном, нема надлежности.

 Питам министра Вулина – да ли је он само на речима спреман да хвали тековине Другог светског рата или мисли нешто и да уради?

 У таквој ситуацији није само споменик на Иришком венцу. У таквом стању, да кажем никаквом, тешком, стању које је на неки начин стварно понижавајуће за оне који су се борили је и у Бездану и Сиригу.

 На Иришком венцу је, још једном ћу рећи, пре две године, између 14. и 17. септембра 2013. године, украдена бронзана плоча тешка 400 килограма. И даље траје уништавање и унижавање Спомен-обележја Слобода на Иришком венцу. Све ово време држава није реаговала, а прве крађе су се десиле још 2013. године. О томе да се тамо исписују свакакви графити, нећу ни да говорим. Поново питам министра Вулина – да ли је спреман да реагује?

 Вест коју читамо у свим новинама је да ће наша војска учествовати на Паради победника у Москви. Наши војници ће марширати испред председника Путина, али питам се да ли неко обилази те наше споменике који су ту поред нас, који су стварно уништени и који су постали наша срамота.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Олгица Батић. Изволите.

 ОЛГИЦА БАТИЋ: Захваљујем. Пре него што поставим два питања која упућујем министарки пољопривреде, прво морам да констатујем следеће чињенице.

 Закон о ветеринарству донет је 2005. године, а његове измене и допуне уследиле су 2010. године. У том закону, заправо у његовом члану 51. експлицитно се наводи следеће: „Ради спречавања појаве, раног откривања, ширења, праћења, сузбијања или искорењивања заразних болести и обезбеђивања система обележавања, регистрације, као и следљивости животиња, министар доноси Програм мера здравствене заштите животиња (у даљем тексту: Програм мера), најкасније до краја јануара текуће године за коју се доноси.“

 Трећег априла ове 2015. године у „Службеном гласнику“ бр. 32 објављен је Правилник о утврђивању Програма мера здравствене заштите животиња за 2015. годину. Шта то суштински значи? То значи да је он донет са закашњењем од два месеца или, у преводу, фактички је изгубљен један цео квартал у 2015. години.

 У том истом закону, у споменутом Закону о ветеринарству, у члану 140. стоји следеће: „За спречавање, откривање, сузбијање, искорењивање болести животиња средства се обезбеђују у буџету Републике Србије“, а то, даље, значи да је заправо за ветерину заштите стоке код сељака превентива бесплатна, односно, у преводу, да сељак апсолутно не подлеже никаквим финансијским обавезама, или, још конкретније, сељак апсолутно ништа не плаћа.

 Међутим, у Програму мера на страни 93, дакле у Правилнику, и то у поглављу 7, у ставу 6. стоји следеће – средства за спровођење туберкулинизације у износу од 50% укупне цене од 500 динара обезбеђена су у буџету Републике Србије.

 У том истом правилнику, даље, на страни 92. у ставу 6. стоји следеће – средства за спровођење вакцинације у износу од 40% укупне цене за двократну вакцинацију, која износи 300 динара за говеда и 220 динара за овце и козе, обезбеђена су у буџету Републике Србије. Одавде произлази само једно, а то је: за напред поменуту туберкулинизацију и за плави језик сељак плаћа превентивну заштиту, и то је нешто што је апсолутно супротно поменутом у Закону о ветеринарству.

 Моја питања која упућујем министарки пољопривреде, а на основу онога што сам у овом уводном излагању изнела, јесу следећа. Прво, зашто се не поштује Закон о ветеринарству и зашто се закаснило читава два месеца са доношењем програма мера? То је прилично изгубљено време. Друго питање јесте опет – зашто се не поштује већ поменути Закон о ветеринарству и зашто у буџету нису обезбеђена средства за превентиву стоке, иако тако нешто се експлицитно наводи законом?

 Волела бих да добијем одговоре на своја питања што пре, уз додатну напомену да подзаконски акт апсолутно никада не може бити у супротности са законом, што овде, изгледа, није случај, јер Правилник, чини ми се, када је у питању Министарство пољопривреде, по овом спорном питању има јачу правну снагу од самог Закона о ветеринарству.

 Овим правилником се очигледно и мењају неки услови Закона. Значи, опет долазимо у једну парадоксалну ситуацију. Затим, кашњењем са доношењем Правилника озбиљно се доводи у питање спровођење поменутих мера. То, даље, има за последицу да службе, уместо да раде годину дана, на располагању имају само девет месеци. Најзад, имамо и следеће, а то је да су одредбама Правилника обезбеђена делимична средства, а све је у супротности са законом. Реализација програма доводи се у питање, јер сељак апсолутно нема пара и тога смо сви свесни.

 Даље, овим се озбиљно угрожава безбедност здравља сточног фонда, који ионако није репрезентативан, заправо прилично је смањен, а тиме је угрожена, у крајњој инстанци, и безбедност саме земље. Оно што произилази јесте да је превентива стоке најјефтинија и да треба да буде апсолутно на првом месту, а може да се да пример да за неке послове, рецимо као што је полиција, као што је војска, као што је здравство, али исто тако као што је ветерина, средства једноставно морају да се обезбеде, а начин њиховог обезбеђивања јесте управо у буџету Републике Србије.

 Ово су била два конкретна питања која су упућена министарки пољопривреде и волела бих да ми у што скоријем року одговори на њих, будући да су од велике важности. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Радослав Јовић.

 РАДОСЛАВ ЈОВИЋ: Даме и господо, прошлогодишње катастрофалне поплаве које су задесиле нашу земљу откриле су и на површину избациле огромне количине комуналног отпада који се већ деценијама неконтролисано одбацује свуда око нас.

 Једна прелепа земља каква је наша Србија претворена је у депонију продуката модерног потрошачког друштва. Неконтролисана и дивља вода није открила само огромне количине отпада, она је пре свега открила наличје наших навика, неодговорност, бахатост, незаинтересованост да заштитимо своје природне ресурсе, сву ту лепоту коју смо добили на располагање. Наравно, природа понекад зна да зада жесток ударац, на болан начин да нас учи да то што радимо није добро.

 Питање је да ли смо као народ довољно зрели да учимо, извлачимо закључке из тих лекција, да ли смо спремни да се мењамо и да предузмемо адекватне мере. Наши путеви, улице, реке, потоци, шуме, утрине и даље су унакажени и прекривени тонама пластике и других продуката људске руке.

 И да занемаримо Поглавље 27, које се тиче европских интеграција и нашег односа према екологији, поставља се суштинско питање – смемо ли, зарад себе и потомака, да толеришемо даље уништавање све ове од Бога дате лепоте и од потомака позајмљене природе? Уосталом, наука јасно каже – здравље нације је у директној корелацији са здрављем животне средине.

 Често чујемо лаконске одговоре у јавности како је неопходно пооштрити казнену политику. Наравно, то јесте решење за несавесне и бахате, али пре тога морају се увести правила. Пре тога је држава дужна да уреди ову материју адекватним законима, тако да сваки појединац има јасну представу како се одлаже комунални отпад и како се контролише његов пут.

 У то име молим министарку пољопривреде и заштите животне средине да нам пружи одговор – да ли се припрема закон или пројекат који ће коначно почети да решава проблем загађености природе комуналним отпадом, с посебним освртом на сеоско подручје и приградска насеља, имајући у виду да је овај проблем како-тако решен у градском подручју захваљујући комуналним предузећима која тамо раде.

 Друго питање постављам Министарству привреде, односно господину Сертићу. Имајући у виду да је град Краљево у време распада бивше Југославије прихватио преко 30.000 избеглих и расељених лица, да су пропали многи индустријски комплекси који су били окосница економског развоја, да је стопа незапослености велика, постоје ли решења за ревитализацију макар неких предузећа као што су Магнохром, Фабрика вагона, Аутотранспорт, природно лечилиште Матарушка и Богутовачка бања и друга? Да ли постоји заинтересованост инвеститора за нове инвестиције у овом крају?

 Треће питање упућујем Министарству за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру. Имајући у виду да читав низ села и приградских насеља у долини Западне Мораве, као што су Мрсаћ, Адрани, Опланићи, Грдица и друга, да их не набрајам, све до Трстеника, трпе огромне штете од поплава, а посебно смо били сведоци тога прошле године – да ли је могућ и изводљив пројекат којим би се у оквиру пројектовања Коридора 11, а посебно спојнице Прељина–Појате, могао решити и овај проблем? Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Марко Ђуришић. Изволите.

 МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала, поштовани председавајући. Прво питање бих поставио министру Антићу, иако од њега већ више од месец дана нисам добио одговор везан за посао набавке угља из Румуније – који је Републику Србију коштао 60 милиона евра, а нити је допремљен у целокупној количини, нити је морао бити коришћен, с обзиром на то да су капацитети Колубаре били довољни за ову зиму.

 Министар Антић је, између осталог, 28. јануара ове године примио групу радника Агрожива из Житишта, који штрајкују готово годину дана зато што им нису исплаћене зараде и данас је од хиљаду радника, колико је било прошле године, још њих 450 без било каквог регулисаног статуса. Практично, они су незапослени, дугују им се зараде за последњу годину, а нови власник, београдска фирма Мибрас, која је ушла у фирму у јуну прошле године, одбија да разговара са њима и практично је уз силу преузела фабрику од Србијагаса, који је управљао фабриком од 2010. године.

 Они су запослили одређени број радника, њих негде око 300, али, кажем, 450 радника и дан-данас штрајкује, нажалост, већ више од два месеца, не у просторијама зграде Општине у Житишту, где су били до фебруара ове године, одакле су избачени и практично се налазе на улици, без било каквих права, без социјалног и здравственог осигурања и без било какве наде да ће имати посао у будућности.

 Када их је министар Антић примио, 28. јануара, обећао је да ће у року од неколико дана организовати састанак, где би били представници и Министарства финансија и Србијагаса, где би се направио договор, видело на који начин да се регулишу обавезе које ти људи потражују из прошлости и да се види шта ће са њима бити у будућности. С обзиром да до данашњег дана тог састанка није било, мени се један део тих радника обратио и замолио ме да поставим овде у Скупштини то питање, у нади да ћемо макар кроз овај институт добити одговор од министра Антића који се досада њима није обратио.

 Друго питање је за председника Владе и министра културе. Наиме, пре непуних пет дана испред Владе Србије одржан је и протест запослених у установи која се зове Радио Југославија или Међународни радио Србија. Ради се о људима који раде програм на 12 светских језика који се преко кратког таласа емитује и може да се слуша готово на целој планети. Та институција постоји скоро 80 година, међутим, усвојеном медијском стратегијом и медијским законима јуна прошле године није предвиђено шта ће се са њима дешавати.

 Иако је законом проглашен јавни интерес у области информисања светске јавности о ономе што Србија ради и мисли на светским језицима, није предвиђен никакав модел да се ова институција укључи у јавни сервис, рецимо, или на неки други начин, а с обзиром на то да истиче рок за приватизацију, запослени су с правом забринути да ће по истеку рока остати на улици, да ће се Међународни радио Србија угасити.

 Они, по закону, у том случају не би имали право ни на отпремнине, Србија би изгубила један начин да информише светску јавност о томе шта ради, можда он данас сигурно и није популаран и толико утицајан као пре 30, 40, 50 година, због нових технологија, али мислим да заслужују да неко са њима разговара, да ли је то министар Тасовац, да ли је то премијер, и да каже шта ће бити са овом институцијом, да понуди макар неко решење, а не само ћутање. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народна посланица Гордана Чомић. Изволите.

 ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Питање упућујем Министарству за рад, запошљавање, борачка и социјална питања и Министарству трговине, туризма и телекомуникација, односно министрима који воде ове управе, а тиче се доделе сет-топ бокс уређаја за период када коначно имамо дигитализацију у Србији, и то на основу Уредбе о утврђивању мера подршке и ближих услова у погледу критеријума за одређивање угрожених потрошача при додели ваучера за субвенционисану куповину опреме за пријем сигнала дигиталне телевизије.

 Сматрајући да је добра вест за Србију да дигитализација долази, информације од корисника центара за социјални рад су такве да молим оба министра да отклоне неспоразуме или ми одговоре на следеће питање. Наиме, по претходној уредби министар Расим Љајић 25. марта ове године изјављује да се пријавило 137.384 грађана који су остварили право на бесплатне ваучере на сет-топ боксове. Нова уредба ступа 19. марта. Сви они који су се до тог дана пријавили сматрају се да су у праву за добијање сет-топ боксова и 19. марта је, наравно, нови образац за пријављивање.

 Шта је проблем који се појавио у контактима између центара за социјалан рад и корисника? Корисници социјалне помоћи имају паузу од три месеца при праву на коришћење социјалне помоћи. Центри за социјални рад имају јасно, обавезно упутство од Министарства да пријаву могу да поднесу само они корисници помоћи центра за социјални рад који имају решење. За све оне који су на паузи постаје практично немогуће да уопште попуне образац. То је њихова информација, па је моје питање за оба министра, с обзиром да је рок за пријаву истекао 31. марта 2015. године, да је министар Расим Љајић предвидео да ће се између 25. и 31. марта појавити још 150.000 људи којима ће бити гарантовано право из Уредбе о бесплатним сет-топ бокс уређајима.

 Дакле, молим оба министра да у консултацијама са центрима за социјални рад провере ову информацију и непобитно утврде да ли је због неспоразума остало корисника социјалне помоћи који би иначе имали право на сет-топ боксове без овог права, дакле без могућности да имају ваучере и без могућности да до сет-топ боксова дође.

 Није у питању само чињеница да се ради о неколико хиљада или неколико десетина хиљада најугроженијих грађана нашег друштва који живе потпуно на маргини, у питању је поштовање права које је гарантовано и које је истовремено и спречено захтевом да доставе решење о социјалној помоћи. Ако су на паузи, они то решење немају, то је тумачење центра за социјални рад. Можда важније него да министри доставе одговор мени, важније је да доставе одговор онима на које ова добра идеја Министарства треба да се односи. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик др Милан Латковић. Изволите.

 МИЛАН ЛАТКОВИЋ: Уважени и поштовани председавајући, поштоване колегинице и колеге, своје данашње питање упућујем Министарству културе и информисања и Министарству за рад, запошљавање, борачку и социјалну политику.

 Суштину мога питања обухватила је својим излагањем уважена колегиница Олена Папуга. Моје питање се односи на физичко уништавање и скрнављење једног од најграндиознијих споменика народноослободилачкој борби, Споменика Слобода, који се налази на Иришком венцу на Фрушкој гори.

 Наиме, овај споменик је током последњих година оскрнављен крађом бакарног рељефа у вредности преко 150.000 евра. Прва крађа је започета у касну јесен 2013. године, а крајем 2014. године у целости је украден бакарни рељеф са северне стране. Фебруара ове године украдена је половина бакарног рељефа са источне стране. На тим рељефима, који су представљали изузетно уметничко дело, приказан је живот грађана под окупацијом и сцене из рата.

 Подсетио бих да је споменик подигнут 1951. године по нацртима академског вајара Сретена Стојановића и овим спомеником доминира обелиск са женском фигуром на врху као симболом слободе у чијем се подножју на масивном постаменту налази групна скулптура петоро партизана ослободилаца. Сам масивни постамент је опасан сада већ недостајућим бакарним рељефом.

 Тај споменик свима нама са простора Срема, Војводине, а и Србије представља не само симбол слободе која је тешко освојена већ и живо сећање на све оне људе који су своје животе положили за ослобођење наше земље. То је споменик који годинама посећују ђачке екскурзије, читаве породице, излетници и сви они који се затекну на Фрушкој гори. Свима нама је добро познато колики је његов значај и историјска вредност. Због тога мени као појединцу, а и многим мојим пријатељима несхватљиво је да неко може себи да дозволи да украде нешто што је сачињено као подсећање на велико страдање за слободу.

 Управо због тога ово није само питање споменика и антифашистичке традиције, већ и питање да ли ми сами заборављамо нашу традицију, нашу славну прошлост. Ово питање је још актуелније када се зна да ове године обележавамо 70 година од краја Другог светског рата, као и 70 година победе над фашизмом и нацизмом. Мислим да је недопустиво да Србија, као земља која негује и поштује предности антифашизма, овакву значајну годишњицу дочека са спомеником који скоро да више то и није, а који као такав постоји 64 године.

 Због свега наведеног моје питање гласи – шта ће Министарство културе и информисања предузети зарад обнове и заштите Споменика Слобода на Иришком венцу и шта ће Министарство за запошљавање, борачку и социјалну политику из делокруга борачких надлежности учинити на очувању овог споменика? Хвала.

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

 Обавештавам вас да су спречени да присуствују седници следећи народни посланици: проф. др Жарко Обрадовић, Стефана Миладиновић, Љиљана Несторовић, проф. др Бранко Ђуровић, Александар Чотрић, Александар Сенић, Весна Марјановић и Наташа Вучковић.

 Сагласно члану 86. став 2. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да је ова седница сазвана у року краћем од рока утврђеног у члану 86. став 1. Пословника Народне скупштине због потребе да Народна скупштина што пре размотри предлоге закона из предложеног дневног реда.

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

 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, предлозима за допуну дневног реда и предлогу за спајање расправе.

 Влада је предложила да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог закона о утврђивању споразума између Владе Републике Србије и Владе Чешке Републике о развојној сарадњи, који је поднела Народној скупштини 16. априла 2015. године.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За нико, против нико, уздржан један, није гласало 160, од укупно присутног 161 народног посланика.

 Констатујем да Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланици Зоран Живковић и Владимир Павићевић су предложили да се по хитном поступку стави на дневни ред Предлог резолуције Народне скупштине о признању и осуди геноцида над Јерменима почињеном у Османском царству у периоду од 1915. године до 1922. године, који су поднели Народној скупштини 20. априла 2015. године.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За шест, против нико, уздржаних нема, није гласало 159, од укупно присутних 165 народних посланика.

 Констатујем да 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 посланици Зоран Живковић или Владимир Павићевић желе реч? (Да.)

 Реч има народни посланик Зоран Живковић. Изволите.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Грађанке и грађани Србије, ово је дванаести пут како господин Павићевић и ја покушавамо да у дневни ред Скупштине Србије ставимо измене Закона о високом образовању које предвиђају измене у смислу увођења израза и института „академска честитост“.

 Академска честитост се заснива на самосталној изведби писаних радова, као и на стриктном поштовању туђих ауторских права. То је врло једноставан, кратак закон. Последица је разних афера, недоумица, проблема, ружних прича о мноштву диплома које су у последњих неколико година добијене на нечестит, могу да кажем и криминалан начин. Многи носиоци тих диплома и звања су носиоци највећих функција у овој држави.

 Министар просвете је рекао да он нема законски механизам да се бори против тога. Колега Павићевић и ја смо обећали да ћемо обезбедити тај законски механизам и зато смо дали овај Предлог закона о допунама Закона о високом образовању. Понављам, дванаести пут говоримо о томе. Мислим да је он већ скоро годину дана у скупштинској процедури. Никада није добио већинску подршку колега посланика, и то је велики проблем не само за овај високи дом, него и за целу државу.

 Да подсетим да је на проблем са плагираним докторатима и дипломама указано и у извештају Европског парламента.

 Могу да вас обавестим ексклузивно да је, по сведочењу многих академика Српске академије наука и уметности, та тема била важна тема и у одлучивању око избора новог председника Српске академије наука и уметности. Наравно, тамо нема никога са плагираном дипломом, али су се кандидати у својим наступима обавезивали да ће се изборити за академску честитост, односно да ће се борити против свега онога што може да буде на срамоту српске науке, уметности и српске части.

 Надам се да ћемо овај, дванаести пут имати више среће, да ће наши аргументи, који су очигледни, који су подржани и од домаће јавности и од академске јавности и од опште јавности и, на неки начин, од Европског парламента, могу да вам кажем и од Академије наука... Да ћете сада имати мало више, да ће колеге имати мало више слуха за доношење оваквог закона. Он не делује ретроактивно, тако да нема опасности за ваше кадрове који су већ у…(Искључен микрофон.)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време, господине Живковићу. Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 14, против три, уздржаних нема, нису гласала 152 народна посланика, од укупно присутних 169 народних посланика.

 Констатујем да Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик 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.) Изволите.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, господине председавајући. Уважени гости из Владе, поштовани народни посланици, предложио сам измену Закона о здравственом осигурању и то члана 41. који се односи на преглед и лечење болести уста и зуба, јер постојеће законско решење предвиђа да се осигураним лицима обезбеђује преглед и лечење болести уста и зуба амбулантно, у поликлиничким и стационарним условима, и то до навршене 18. године, значи, деци и омладини, средњошколцима и студентима до навршене 26. године; затим, породиљама, трудницама, у вези са трудноћом и дванаест месеци после порођаја; затим, указивање хитне стоматолошке здравствене заштите одраслима код операција, изузев протетског збрињавања на вилицама, код трансплантације бубрега, односно операција на срцу; преглед и лечење болести уста и зуба у оквиру преоперативног и постоперативног третмана малигних болести.

 Овако нормираном здравственом заштитом, она је врло рестриктивна према највећој популацији, популацији радно способног становништва између 26. и 65. године, а и старијих, и то оне популације која и пуни тај буџет Републичког фонда за здравствено осигурање. Значи, та популација нема право на поправку и лечење у вези са болестима уста и болестима зуба.

 Оваквом изменом, а даћу вам и пар података, ми смо уједначили да сви осигураници у Републици Србији, осигураници Републичког фонда за здравствено осигурање, имају право на лечење уста и зуба на терет Републичког фонда за здравствено осигурање.

 Даћу вам податак да у Србији тренутно, по последњем попису, има 7.186.274 становника: до 18 година је 1.427.272 становника, преко 65 година је 1.250.316 становника, а групација између 18. и 65. година има 4.509.274 становника. Ова последња групација становништва је изузета из права на стоматолошку здравствену заштиту и овај мој предлог се односи на њих, тј. на ту популацију, која има 4.509.000 становника.

 Евидентно је да је здравље зуба становништва у веома лошем стању, а то можете да се уверите у својој околини, нарочито у деловима Србије који су испод Саве и Дунава, где је проценат незапослености већи, где људи немају новца да приватно поправљају и лече зубе, те мислим да је ово врло потребно да се спроведе и да би било на корист становника Републике Србије. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 14, против нико, уздржаних нема, није гласало 157 народних посланика, од укупно присутног 171 народног посланика.

 Констатујем да Народна скупштина није прихватила овај предлог.

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

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

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 14, против два, уздржаних нема, није гласало 155 народних посланика, од укупно присутног 171 народног посланика.

 Констатујем да Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик мр Александра Јерков, на основу члана 92. ст. 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? (Не.)

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 13, против један, уздржаних нема, није гласало 157 народних посланика, од укупно присутног 171 народног посланика.

 Констатујем да Народна скупштина није прихватила овај предлог.

 Народни посланик проф. др Владимир Маринковић, на основу члана 92. став 2, члана 157. став. 2. и члана 170. Пословника Народне скупштине, предложио је да се обави заједнички начелни и јединствени претрес о Предлогу закона о жичарама за транспорт лица, Предлогу закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Предлогу Закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Уједињених Арапских Емирата, Предлогу закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине и Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички гранични прелаз Прешево–Табановце (то су тачке 1, 2, 3, 4. и 5. предложеног дневног реда), и заједнички начелни претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о запошљавању и осигурању за случај незапослености и Предлогу закона о употреби знаковног језика.

 Да ли народни посланик проф. др Владимир Маринковић жели реч? (Не.)

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 145, против четири, уздржаних нема, нису гласала 24, од укупно присутна 173 народна посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова прихватила овај предлог.

 Пошто смо се изјаснили о предлозима за стављање на …

 (Марко Ђуришић: Пословник.)

 Господине Ђуришићу, када завршимо утврђивање дневног реда.

 (Марко Ђуришић: Вама је обавеза да ми дате одмах реч.)

 Не постоји још увек седница, господине Ђуришићу.

 (Марко Ђуришић: Како не постоји?)

 Када утврдимо дневни ред, постоји седница.

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

Д н е в н и р е д:

 1. Предлог закона о жичарама за транспорт лица,

 2. Предлог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају,

 3. Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Уједињених Арапских Емирата,

 4. Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине,

 5. Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички гранични прелаз Прешево–Табановце,

 6. Предлог закона о изменама и допунама Закона о запошљавању и осигурању за случај незапослености,

 7. Предлог закона о употреби знаковног језика.

 Закључујем гласање и саопштавам: за 149, против пет, уздржаних нема, није гласало 19 народних посланика, од укупно присутна 173 народна посланика.

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

 Изволите, господине Ђуришићу.

 МАРКО ЂУРИШИЋ: Поштовани председавајући, ви сте повредили члан 103. који у ставу 1. каже: „Народни посланик има право да усмено укаже на повреду у поступању председника Народне скупштине ако сматра да није у складу са одредбама овог пословника, а учињено је на седници Народне скупштине која је у току, и то непосредно по учињеној повреди.“

 Значи, ви сте мени морали да дате реч одмах, а не да тражите да се заврши неко гласање, јер ја сам хтео да рекламирам у том тренутку повреду Пословника, чл. 157. став 2, који говори да Народна скупштина може да одлучи да обави заједнички начелни претрес о више предлога закона који су на дневном реду исте седнице, а међусобно су условљени или су решења у њима међусобно повезана, с тим што се одлучивање о сваком предлогу обавља посебно.

 Значи, др Маринковић је предложио да се споји пет тачака дневног реда – Предлог закона о жичарама за транспорт лица, Предлог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају и три предлога закона о потврђивању споразума: између Србије и Уједињених Емирата о ваздушном саобраћају, између Србије и Кине о ваздушном саобраћају и између Македоније и Србије о утврђивању граничне процедуре за железнички прелаз. Какве везе имају решења у ових пет закона једно са другим? На који начин су та решења међусобно условљена? Волео бих да др Маринковић то објасни.

 Какве везе имају две тачке дневног реда, Предлог закона о изменама и допунама Закона о запошљавању и осигурању за случај незапослености и Предлог закона о употреби знаковног језика? Никакве везе немају.

 Не можете, по члану 157, да предложите нешто овакво јер је то супротно Пословнику. Ваша обавеза, по члану 27. Пословника, јесте да поштујете Пословник и да се старате о његовој примени. Ви сте повредили све ове чланове. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Ђуришићу. Прво, ја као председавајући седници у овом делу не могу да прекршим Пословник зато што сваки народни посланик има пословничко право да предложи обједињавање расправе о појединим тачкама дневног реда.

 Исто тако, мислим, колега Ђуришићу, да ни Народна скупштина не може да прекрши Пословник зато што је она донела ову одлуку. Избор народног посланика је да гласа за или против те одлуке, а председавајући је само један од народних посланика, ништа више. Значи, дужан сам, по Пословнику о раду Народне скупштине Републике Србије, да сваки предлог ставим на дневни ред, ма колико бесмислен био, ако ви тако мислите.

 Прелазимо на рад по утврђеном дневном реду седнице.

 (Марко Ђуришић: Молим вас да се гласа.)

 Колега Ђуришић тражи да се Скупштина у дану за гласање изјасни о повреди Пословника.

 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, Дејан Трифуновић, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Миодраг Поледица, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Нена Томовић, помоћник министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Зоран Илић, помоћник министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Мирјана Чизмаров, директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Нада Кирбус, помоћник директора за транспортне послове „Железница Србије“ а. д., Наташа Церовић, самостални саветник у Дирекцији за железнице и Ивана Божић, саветник у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

 Прелазимо на заједнички начелни и јединствени претрес 1–5. тачке дневног реда – ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ЖИЧАРАМА ЗА ТРАНСПОРТ ЛИЦА, ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О УГОВОРИМА О ПРЕВОЗУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ, ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ВЛАДЕ УЈЕДИЊЕНИХ АРАПСКИХ ЕМИРАТА, ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ВЛАДЕ НАРОДНЕ РЕПУБЛИКЕ КИНЕ И ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА ИЗМЕЂУ ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ МАКЕДОНИЈЕ О УТВРЂИВАЊУ ГРАНИЧНЕ ПРОЦЕДУРЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗ ПРЕШЕВО–ТАБАНОВЦЕ

 Сагласно одлуци Народне скупштине да се обави заједнички начелни и јединствени претрес о предлозима закона из тачака од 1. до 5. дневног реда, пре отварања заједничког претреса подсећам вас да, сходно 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 за реч са редоследом народних посланика.

 Сагласно члану 157. став 2. и члану 170. Пословника Народне скупштине, отварам заједнички начелни и јединствени претрес о: Предлогу закона о жичарама за транспорт лица, Предлогу закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Предлогу закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Уједињених Арапских Емирата, Предлогу закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине и Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички гранични прелаз Прешево-Табановце.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани председавајући, драге посланице и посланици, испред вас јесте пет предлога закона. Три су споразума у питању и два закона.

 Два споразума су у питању, везано за потписивање билатералних споразума између Владе Републике Србије, Владе Емирата и Владе Кине,а везано за ваздушни саобраћај који треба да нам омогуће боље односе, већу ефикасност и либерализацију у ваздушном саобраћају. Подсетићу вас да смо ми до сада потписали 97 билатералних споразума о ваздушном саобраћају, и то може само да нам донесе добро. Такође ћу вас подсетити да је Споразум са Кином потписан 2014. године у децембру, а Споразум са Емиратима 2009. године, а надам се да ћемо их, након расправе и разговора и у четвртак након амандмана, усвојити.

 Затим, споразум који сматрамо веома важним јесте Споразум између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички гранични прелаз Прешево–Табановце. За сада још увек важи, док не будемо усвојили, споразум из 1996. године. Ми желимо да поједноставимо процедуре, од царинских и свих других, како би овај споразум просто омогућио бољу комуникацију и, наравно, иновиран је у односу на период из 1996. године.

 Испред вас је, такође, Предлог закона о жичарама за транспорт лица. То је први пут да Србија има један овакав закон. То је закон који треба да омогући практично да спречимо било какву врсту нелојалне конкуренције, али, исто тако, да унапредимо безбедност. Покушали смо да све што је потребно дефинишемо овим законом како бисмо задовољили ова два основна принципа. Такође, имајући у виду колико желимо да развијамо туризам и колико желимо да од тога као држава остварујемо одређене приходе, од великог је значаја да овакав један предлог закона буде пред парламентом и да о њему разговарамо.

 Трећи, такође важан закон јесте Предлог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, иновиран закон, будући да тренутно важи закон из 1995. године, а, сложићете се, много тога се променило од 1995. године до данас. Наравно, постоје и Закон о железницама и други закони, који просто од нас траже да и овај закон ускладимо са тренутним стањем и са директивама ЕУ. Оно што је врло значајно код овог закона јесте да овај закон уводи и електронски товарни лист. Поред тога, овај закон уводи колски лист, где ће се по први пут практично водити евиденција и оних кола која су празна и у том смислу наплаћивати накнаде.

 Верујем да ћемо у расправи коју имамо данас, али нарочито у расправи у појединостима, када будемо имали амандмане, уколико је потребно, све ово побољшати, и верујем и надам се да ћемо заједнички ове законе усвојити. Хвала вам на пажњи.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Игор Бечић): Захваљујем. Реч има народна посланица Олгица Батић као овлашћени представник посланичке групе. Изволите.

 ОЛГИЦА БАТИЋ: Захваљујем. Уважени председавајући, поштована министарка са сарадницима, даме и господо народни посланици и народне посланице, данас у оквиру овог заједничког начелног и јединственог претреса за прву тачку дневног реда имамо управо Предлог закона о жичарама за транспорт лица, као потпуно нов предлог закона који на јединствен начин регулише предметну материју о којој, чини ми се, и оно мало што знамо знамо захваљујући парцијалној обради одређених делова у Закону о железницама, Закону о јавним скијалиштима и Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама, који садрже само неке уопштене одредбе, без њихове конкретизације и које су као такве прилично недовољне за једно системско уређење материје које се управо чини оваквим предлогом закона.

 Мислим да ћете се сложити са мном да је сигурно да ми имамо далеко хитније ствари које заслужују исто овако систематично уређење као и материја самих жичара, те ми се чини да уколико би све ово неко посматрао са стране, коме апсолутно нису познате наше прилике, мислим да би прво помислио да смо ми толико уређена земља да више немамо шта друго да регулишемо па се сада бавимо жичарама јер нам је ето, једино то преостало. Наравно, није тако, ово је била мала шала.

 У сваком случају, прво на шта се помисли на сам помен жичара јесу управо наши планински центри, наши ски-центри на нашим скијалиштима, и то на Копаонику, Старој планини, Торнику. Искрено се надам да ће се остварити оно што је наведено у разлозима за доношење овог закона и у анализи ефеката, а то је да ће и Златибор у неком догледном периоду добити нове стазе, са новим жичарама и да ће се као такав вратити у ред планинских центара будући да се већ годинама уназад, чини ми се, пре може сврстати у ред неких других центара, а не и планинских центара.

 Надам се да ће се повећати уопште капацитет жичара и да ће уређење ове области и у правном смислу, али исто тако у економском, имати своје упориште у Предлогу закона о жичарама за транспорт лица о ком ми данас расправљамо као о првој тачки дневног реда.

 Са више аспеката жичара представља један прилично сложен, односно комплексан систем, и то није ништа ново, који до дана данашњег, а нарочито до дана када овај закон буде био усвојен, није чак био ни појмовно одређен, тако да ми заправо нигде нисмо имали шта то жичара представља, нити уопште дефиницију жичаре. Управо сада, иста се одређује као подсистем јавног транспорта лица који се састоји од инфраструктуре и подсистема пројектованих, изграђених и састављених у сврху транспорта. Они се пројектују, они се израђују и у складу са стандардима и прописима и техничким карактеристикама.

 Оно што бих споменула, бар је мени овде најважније и најбитније у овом предлогу закона, јесте управо израда сигурносне анализе, јер је то нешто што мора бити приоритетно и примарно, која подразумева апсолутно постојање свих неопходних услова, дакле, испуњење тог безбедносног сегмента за постројења жичаре и околину.

 Отклањају се и могуће недоумице управо по питању подела жичара. Оваквим предлогом закона, будући да се таква подела жичара сада таксативно, експлицитно наводи у самом предлогу закона, и то у његовом члану 4, одређује се да Дирекција за железнице јесте та која је надлежна за вођење евиденције жичара, евиденције специфичних вучних инсталација и свих субјеката одређених овим законом који утичу на безбедност рада жичара.

 Овим предлогом закона је извршено оно што је битно, а то је усклађивање прописа из области жичара са директивом која се као таква и наводи у анализи ефеката која представља саставни део овог предлога закона који се односи на жичаре за транспорт лица, те се исправно закључује да је овакво усклађивање неминовно и представља нешто што првенствено произилази из разлога што наша земља несумњиво стоји на путу чланства у ЕУ. Други разлог јесте тај што је она увела нов приступ жичарама, и то увођењем техничких, правних, али и економских новина у ову област, као и новина у самој структури управних органа.

 Такође, надам се да ови прописи не треба да буду усклађени, како се то наводи у разлозима за доношење овог закона и у анализи ефекта примене закона, него да јесу управо онакви какви су у складу са хармонизованим европским нормама везаним за жичаре које су усвојене и од стране европског Одбора за стандардизацију и преузете од стране Института за стандардизацију Србије као и српски стандард.

 На самом почетку излагања поменула сам неколико закона, међу њима и сам Закон о железницама, за који сам већ рекла да само парцијално, делимично и на један прилично уопштен начин дефинише, односно регулише материју жичара. Чињеница је да је њиме предвиђена обавеза доношења посебног закона који би први пут уредио појам, односно материју жичара у целини.

 То је управо предлог закона о коме данас расправљамо као о првој тачки дневног реда. Он првенствено треба да утиче на директне кориснике жичаре, којима се први пут до сада у форми закона омогућује да се њихова права законски штите, а све у складу са европским стандардима.

 Осим тога, уређење ове материје треба да обезбеди не само привлачење инвестиција (кажем, не само) и тиме подстицање интересовања домаћих и страних физичких и правних лица за улагање у област жичара, како се то и наводи у самом Предлогу закона, већ, чини ми се, треба да учини и корак више, а то је да учини нашу земљу туристички атрактивнијом.

 Такође, овим Предлогом закона о жичарама за транспорт лица дата је могућност давања концесија и јавно-приватног партнерства у области жичара за обављање услуга јавног транспорта лица, односно за грађење жичара, али на овом месту ту болну и тешку тему звану концесија оставићу за неку другу расправу, када будемо говорили о неким другим предлозима закона.

 Такође, добра страна овог предлога закона огледа се и у чињеници да је приликом израде самог нацрта закона била формирана радна група, да су учесници те радне групе били представници свих група које су везане за област жичара, да је о самом нацрту закона одржана јавна расправа и тиме дата могућност не само релевантним него и свим заинтересованим странама да доставе своје мишљење, своје сугестије, примедбе, да је сам текст нацрта овог закона представљен, чини ми се, на пет расправа, у пет различитих градова.

 Осим тога, оно што је такође добро јесте што је текст овог Предлога закона о жичарама за транспорт лица био разматран и од стране Канцеларије за европске интеграције, чија је основна обавеза управо усклађивање прописа са прописима ЕУ.

 Будући да је на овај предлог закона поднет мали број амандмана, што се да и приметити, то је засигурно показатељ квалитета овог предлога закона. У сваком случају, Посланичка група Српског покрета обнове и Демохришћанске странке Србије подржаће овај предлог закона у дану за гласање.

 Што се тиче 2. тачке дневног реда, Предлога закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, морам признати да ће ми као правнику бити јако тешко да се привикнем на неке новине по овом питању будући да сам све оно што сам научила управо о овим уговорима учила по оном савезном закону из 1995. године, који се касније (од 2003. године) примењивао као републички, а на основу Уставне повеље и Закона о спровођењу Уставне повеље, што се учи на четвртој години правног факултета у оквиру трговинског и привредног права.

 Оно што је суштина јесте да се треба прилагодити новонасталом, уистину измењеном стању, које стварност потврђује. Засигурно је да су се од ступања на снагу у овом моменту још увек важећег закона па до данас многе прилике промениле. Прописи из ове области, уопште из области железничког саобраћаја, у развијеним европским земљама су јако еволуирали од неких ранијих година. Данас се говори уопште о новом концепту уређења железница, који подразумева не само нову терминологију него и нове субјекте. Другачије се уређују не само односи у области закључења ових уговора о превозу, него, што је битније, и у домену спровођења, односно извршења самих уговора о превозу у железничком саобраћају.

 Осим тога, нужност другачијег уређења материје о којој расправљамо произилази из чињенице да смо ми у прошлом сазиву Народне скупштине донели такође два битна закона – то су Закон о железници и Закон о безбедности и интероперабилности железнице – а они су управо усклађени са прописима ЕУ из области безбедности.

 Уговори о превозу у железничком саобраћају увек су били специфични, као што сам малопре споменула, како у погледу саме форме њиховог закључења, тако се њихова специфичност огледа и у погледу извршења. Управо оно што њих карактерише нужно условљава да се измене стварних прилика уподобе и на плану уређења ових специфичних уговора и да одражавају данашње прилике.

 Као што сви знамо, данашње прилике нису идентичне, заправо, далеко су од оних које су биле осамдесетих година, или раније, рецимо седамдесетих година. Захтеви у погледу информација које се путнику пружају за време путовања драстично су измењени. Резервација карата више није иста. Превоз је у доброј мери, заправо у потпуности, раздвојен од управљања инфраструктуром. Данас је могуће постојање више узастопних превозника у једном уговору о превозу. Затим, остваривање права у новчаним износима, накнаде одавно више нису изражене, као што се и наводи, у немачким маркама итд. Терминологија је застарела (мислим да сам то већ споменула) и тако даље, да не набрајам унедоглед све оно што је савремено стање ствари демантовало. Наравно, многе ствари које садашње прилике не познају нужно је мењати, и то управо и резултира оваквим Предлогом закона о коме данас расправљамо.

 Само побољшање железничког система, заправо његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем ЕУ, за шта лично, на овом месту морам да кажем, изражавам приличну бојазан, јер, према постојећем стању ствари, мислим да се наша железница још дуго неће интегрисати у железнички систем ЕУ... Али, у сваком случају, напред наведено јесте нешто што управо треба да буде циљ овог предлога закона.

 Засигурно је да овај предлог који је пред нама представља један корак ка суштинском решавању проблематике и отварању пута једног детаљнијег регулисања уговора о превозу у железничком саобраћају, а све у складу са међународним прописима.

 Будући да се новине тичу бројних појединости, овде се нећу бавити конкретним, појединачним члановима да не бих ни вас ни себе замарала. Осим тога, имамо и расправу у појединостима где можемо детаљније да коментаришемо наведене чланове, али морам рећи да је овај, формално овако питак, закон без свог реалног упоришта ништа друго до нешто што ће свакодневица демантовати.

 Иако ће Посланичка група СПО – ДХСС подржати и овај предлог закона, остаје бојазан да он остане празно слово на папиру уколико се не буде ефикасно спроводио у пракси, јер донети закон је једно, а применити закон је нешто сасвим другачије. Остаје чињеница да он сам по себи представља добро законско решење, али решење без примене остаје само у домену решења и ништа друго. Као што сам већ рекла, наша посланичка група ће га подржати.

 Исто тако, подржаћемо и закон о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе УАЕ који је потписан 2014. године и као такав представља основ за даље унапређење односа потписница у области ваздушног саобраћаја.

 Све напред наведено важи и за предлог закона о потврђивању споразума о ваздушном саобраћају између наше земље и Владе Народне Републике Кине.

 Што се тиче Предлога закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички гранични прелаз Прешево–Табановце, као последње тачке данашњег дневног реда, иако су постојали, да тако кажемо, одређени проблеми, који се огледају у чињеници да овај споразум из неких разлога (нећу их овде све набрајати, иако је то наведено у самим разлозима за доношење) није раније био закључен, првенствено због различитих ставова уговорних страна по питању дефинисања граничних прелаза, што се наводи подробно у разлозима за потврђивање Споразума, коначно је почетком године усаглашен текст нацрта Споразума између потписница, што је у крајњој инстанци резултирало потписивањем Споразума у фебруару ове године.

 Наравно, овај предлог закона о потврђивању Споразума, као и претходна два предлога, али и претходна два закона, посебно закон о жичарама за транспорт лица, као један потпуно нов закон који на транспарентан и системски начин уређује материју жичара у Србији, Посланичка група СПО – ДХСС ће подржати у дану за гласање. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има овлашћени представник Социјалистичке партије Србије народни посланик Ђорђе Милићевић.

 ЂОРЂЕ МИЛИЋЕВИЋ: Захваљујем, господине Бечићу. Поштована министарко, поштовани представници Министарства, даме и господо народни посланици, пред нама је данас пет законских предлога. Сваки од ових законских предлога, по мишљењу Социјалистичке партије Србије, има одређену важност и значај у области на коју се односи.

 Најпре, неколико речи о Предлогу закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају. Наравно, на самом почетку ћу рећи да ће овај законски предлог у дану за гласање имати подршку посланичког клуба СПС-а.

 Тачно је, и министарка је у уводном излагању рекла, да важећи Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају јесте усвојен још на савезном нивоу, 1995. године, и да се у идентичном садржају, идентичном облику овај закон примењује, у складу са Уставном повељом, у складу са директивама за спровођење Уставне повеље, и на републичком нивоу од 2003. године. У међувремену, од тренутка усвајања овог законског предлога 1995. године па до данас то свакако јесте временски период који јесу обележиле суштинске реформе, суштински реформски процеси када је реч о прописима у области железничког саобраћаја у Европи, и то свакако јесте један од разлога зашто је неопходно усвојити нови закон.

 Такође, један од суштинских разлога за усвајање новог закона о саобраћају, односно новог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају лежи у чињеници да српско законодавство има и два нова системска закона, реч је о Закону о железници и Закону о безбедности и интероперабилности железнице. То су два системска закона која испуњавају прва три пакета директива ЕУ, јесу у складу са прописима ЕУ када је реч о безбедности. Ова два законска предлога заправо значе либерализацију, отвореност, интероперабилност тржишта, али ова два законска предлога значе и јачу и снажнију конкуренцију, боље и квалитетније услуге, али и шира и већа овлашћења корисника услуга.

 Наравно, евидентна је потреба да се на јединствен начин уреди ова област, да се ојача и оснажи конкурентност на транспортном тржишту под једнаким и транспарентним условима за све кориснике и за све превознике.

 Разлози за усвајање новог законског предлога леже и у чињеници да актуелни законски предлог, законски предлог који је усвојен 1995. године, дакле на савезном нивоу, не предвиђа могућност раздвајања транспорта од управљања инфраструктуром. Терминологија која је коришћена и која се данас користи, када је реч о овом законском предлогу, јесте анахрона, јесте застарела и пракса јесте одавно надмашила неке важеће, односно неке предвиђене законске обавезе.

 Ми верујемо да ће усвајање овог законског предлога обезбедити, односно да ће врло прецизно, јасно дефинисати права и обавезе путника, са циљем оснаживања права путника, побољшања ефикасности и атрактивности железничког транспорта. Исто тако, верујемо да ће примена овог законског предлога омогућити унапређивање, односно побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, али и интеграцију „Железница Србије“ у железнички систем ЕУ.

 Наравно, опште је познато да је за примену законског предлога о којем данас говоримо неопходно до краја завршити један изузетно важан и значајан посао. Желим одмах на самом почетку да кажем да у овом тренутку за све оно што чини и ради ресорно министарство у том послу има подршку посланичког клуба Социјалистичке партије Србије. Наравно, мислим на реформу и реструктурирање националне компаније. О реформи железнице говори се још од 2000. године, у том периоду је јако мало урађено, а колико је важан овај посао говори и сама чињеница да овај посао управо јесте постао део аранжмана са ММФ-ом.

 Шта је циљ који ми заправо желимо да подржимо? Временом се морају смањити средства која се из државне касе издвајају за националну компанију у виду субвенција. Мора се спречити пропадање националне компаније, један силазни тренд који национална компанија у овом тренутку има. Треба створити нову компанију која може да функционише, која може да послује, која може да остварује приходе и инвестиције.

 У потпуности се слажемо, потпредседнице и министарко, са вама када кажете да могу и морају да се остваре већи приходи од транспорта и да инвестиције и пројекти у овој области заиста не смеју да стоје. Десет милијарди динара се за субвенције годишње издваја за ову националну компанију и не смеју пројекти да стоје, јер, када говоримо о субвенцијама, то јесте новац грађана Србије.

 Нажалост, поражавајућа је чињеница о којој сте говорили пре неколико дана (имао сам прилику то да чујем) – да је продуктивност „Железница Србије“ за 70% мања од продуктивности европских железница.

 Анализирајући неке податке, између осталог, ја сам успео да дођем до још неких чињеница које, нажалост, ако су тачне, нису добре, а уколико нису тачне, ви ћете ме демантовати, и то ме свакако радује.

 У овом тренутку у националној компанији, колико сам могао да сагледам, има око 17.000 запослених. Уколико би, рецимо, просечне плате остале исте... Имам податак колике су просечне плате, али нећу о томе говорити. Уколико би плате у овом тренутку остале исте... Њихово учешће у укупним трошковима пословања националне компаније „Железнице Србије“, чини ми се, износи око 57%. Ако би национална компанија плате у овом тренутку исплаћивала из сопствених прихода, она би могла да исплати плате за око, чини ми се, 7.100 запослених, што свакако, ако је тачно, није добар податак.

 Зато, још једном понављам, ми као посланички клуб у потпуности подржавамо све оно што Министарство у овом тренутку чини и ради у правцу реструктурирања и реформе националне компаније „Железнице Србије“ да се повећа учешће железнице у транспорту домаће робе са садашњих, чини ми се, 10% на бар 29%, колико је било 1990. године.

 Још једном, поновићу – наравно, ми ћемо у дану за гласање подржати овај законски предлог.

 Што се тиче другог законског предлога, Предлога закона о жичарама за транспорт лица, већ је речено, ово јесте нова област. Ова област до сада није законски уређена, није уређена у српском законодавству, али ако полазимо од онога што јесте реалност, од онога што јесте чињенично, да туризам јесте реална развојна шанса, реални развојни потенцијал Србије, онда је потпуно логично да све оне аспекте који се тичу и који могу помоћи у развоју туризма треба уредити на јединствен начин.

 У Србији се жичаре за транспорт лица користе искључиво у ски-центрима и на скијалиштима. Колико сам могао да сагледам из образложења овог законског предлога, мислим да је то јасно дефинисано, у плану је израда једне жичаре на Копаонику, три стазе са системом жичара на Златибору. Сматрамо да је то веома добро, јер развој планинских центара са повећањем капацитета система жичара јесте веома важан државни пројекат имајући на уму чињеницу да туризам јесте реална развојна шанса Србије. То је део платформе економског развоја планинских центара централне Европе.

 Дакле, капацитет жичара ће се све више повећавати. То, наравно, подразумева да ова област мора бити уређена и са правног и са економског, али и са техничког аспекта.

 С друге стране, закон који сам малочас споменуо, системски закон, Закон о железници, између осталог намеће обавезу усвајања законског предлога који ће регулисати област о којој данас говоримо. Слажемо се, ово јесте један комплексан систем и потребна је јединствена терминологија. Наравно, важно је ову област ускладити са директивама Европског парламента, пре свега зарад хармонизације нашег законодавства са законодавством ЕУ, али и зарад увођења неких нових приступа, техничких, правних, економских новина, као и новина у структури управних органа.

 Ви сте о томе већ говорили, шта је то што конкретно садржи и шта је то што се уређује овим законом? Ја ћу само у једној реченици рећи – уређују се жичаре, услови за изградњу, реконструкцију и одржавање; стављање на тржиште; управљање постројењем жичаре; органи и организације надлежни за спровођење закона и вршење надзора над применом овог закона. Ми верујемо да ће усвајањем овог закона бити повећана и ефикасност, и безбедност и сигурност ове врсте саобраћаја.

 Пред нама су данас и два споразума, односно два предлога закона у виду споразума, Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе УАЕ и Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине.

 Без обзира на то што је овде реч о ваздушном саобраћају, ја ћу рећи на који начин ми сагледавамо споразуме о којима данас говоримо. Сматрамо да се овим споразумима даље унапређују добри односи држава, који иду једном узлазном путањом, а такође доприноси и даљем свеобухватном развоју односа у различитим сферама. Ова два споразума, по нашем мишљењу, јесу још један искорак напред у свеобухватним односима; унапређују се већ традиционално добри односи Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине.

 Желим само да подсетим на неке чињенице које нису везане за овај законски предлог, али сматрам да јесу јако важне. Након успешне посете председника Владе Републике Србије Народној Републици Кини, уследила је, након три деценије, веома важна посета премијера Кине Србији. Самит председника кинеске владе и шеснаест премијера централне и јужне Европе одржан је у Београду; он има огроман значај не само за регион, већ и за Европу.

 С друге стране, када је реч о економским односима, бројне компаније из Кине су већ радиле на реализацији значајних пројеката у Републици Србији, а постоји заинтересованост у перспективи за поновну сарадњу када је реч конкретно, рецимо, о пројекту пруге Београд–Будимпешта. Када говоримо о пројектима на којима смо имали сарадњу, пре свега мислим на мост Земун–Борча, пројекат Термоелектране „Костолац“ и изградњу, чини ми се, две деонице на Коридору 11.

 Други споразум јесте, по нашем мишљењу, поновићу, наставак и унапређење добрих билатералних односа и добрих политичких односа двеју влада, Владе Републике Србије и Владе Уједињених Арапских Емирата.

 Када је реч о овом споразуму, желим да истакнем неколико чињеница за које сматрамо као посланички клуб да су важне пре свега због односа двеју влада. Дакле, желим да подсетим на неке ствари. Уједињени Арапски Емирати су Србији одобрили кредит од милијарду долара. Србија дужи низ година уназад није добила кредит по повољнијим условима и мислим да је Србија на том кредиту уштедела годишње од тридесет до четрдесет милиона долара. Сама чињеница да је Србији остављено на располагање да определи на који начин ће утрошити средства говори о кредибилитету и међусобном поверењу Србије и Уједињених Арапских Емирата.

 Такође, Влада Републике Србије и авио-компанија из Уједињених Арапских Емирата „Етихад“ потписали су, чини ми се, 1. августа 2013. године уговор о стратешком партнерству којим је основана нова компанија. Та нова компанија данас је постала лидер у региону, профитабилна компанија, од компаније „Јат“ која је била на ивици банкрота.

 Такође, у овом тренутку можда најважнији инвестициони пројекат, пројекат који треба да покрене, по нашем мишљењу, читаву Србију, који ће дати ново лице Београду али и Србији, пројекат који треба да покрене комплетну српску привреду, мислим на пројекат „Београд на води“, управо се гради из средстава из Уједињених Арапских Емирата.

 Наравно, и овај споразум ће имати подршку посланичког клуба Социјалистичке партије Србије.

 Што се тиче петог законског предлога, реч је о Предлогу закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички гранични прелаз Прешево–Табановце. Овакав споразум је Србија већ потписала са Бугарском, Црном Гором, са осталим земљама у региону и суседним земљама у ЕУ. Ми верујемо у оно што сте рекли у уводном излагању, да ће потврђивање овог законског предлога на неки начин допринети да буде боље регулисан гранични железнички саобраћај, омогућити његово уредно и ефикасно одвијање, смањење постојећег нивоа административних мера и увођење ефикасније граничне контроле у железничком транспорту.

 Поновићу још једном, у дану за гласање посланички клуб Социјалистичке партије Србије подржаће и овај законски предлог. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Марко Ђуришић као шеф посланичке групе. Изволите.

 МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала, поштовани председавајући. Поштована потпредседнице Владе, ви сте у три минута образложили ових пет закона о којима данас расправљамо – много мање него што су то учиниле колеге посланици из других посланичких група. Надам се да ћемо у току дана више чути од вас о неким решењима која ови закони доносе, о томе шта они треба да донесу Србији и на који начин Влада мисли да искористи ове законе за убрзање привредног раста Републике Србије.

 Наравно, ни ви нисте могли, али то уосталом и није ваша обавеза, да пронађете заједничку линију за ових пет закона јер никаква међусобна зависност не постоји.

 Ја ћу да кажем прво неколико речи о три међународна споразума. Мислим да су они добри. Слажем се са аргументима које су колеге изнеле, да представљају наставак добре сарадње коју имамо са Уједињеним Арапским Емиратима и Кином, а да ће модернизовати процедуре приликом железничког транспорта између Републике Србије и Републике Македоније.

 Када су такви споразуми на дневном реду, они по правилу добијају подршку свих посланика, свих посланичких група. Верујем да ће тако бити и овај пут. Ако ништа друго, наша посланичка група ће подржати ова три споразума.

 Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају је један важан закон. Он треба да модернизује процедуре, да омогући да се раздвоји систем „Железница Србије“ на четири предузећа, колико смо могли да сазнамо из медија. Можда сте могли нешто више о тим плановима да нам кажете, на који начин је то предвиђено, којом динамиком.

 Сматрамо, генерално, да је закон добар. Он је очигледно припреман уз учешће компетентних људи, усаглашен је са европским директивама. Рокови који су предвиђени за подзаконска документа су примерено постављени, до краја године. Колико смо могли (нажалост, само из медија) да сазнамо о подели „Железница Србије“ на четири предузећа, то је неки рок, значи, до тог рока би сви подзаконски документи требало да буду усвојени и моћи ће да се деси та подела посла на начин на који је то урађено у већини земаља.

 Наравно, видећемо шта ће примена тог закона донети, овог закона, и подела „Железница Србије“. Ја само желим да верујем да се неће десити као, ево, рецимо, данас можемо да читамо о резултатима Закона о роковима измирења обавеза у новчаним трансакцијама (мала је дигресија), који је донет у овој скупштини децембра 2012. године. Тада смо овде усвојили да је рок за плаћање обавеза државе 45 дана, а приватних предузећа 60 дана. Данас је вест да је просечан рок плаћања у Србији у марту прошле године био 126 дана, а данас је 141 дан. Значи, донели смо закон да смањимо рокове, да се приближимо европском просеку који је 35 дана конкретно у овој области, а резултат је супротан – рокови су продужени са 126 на 141 дан!

 Зато је наша забринутост, верујем, оправдана, какве ће последице имати усвајање овог закона, да ли ће довести до повећања наплате, зараде, увођења других правних лица у послове транспорта робе, да ли ће та конкуренција подићи целу ову индустријску грану, да ли ће на крају привреда која користи железнички транспорт имати корист од тога јер ће тај транспорт бити јефтинији, ефикаснији и бржи.

 У сваком случају, ми ћемо подржати овај закон јер сматрамо да даје основу за уређење ове области, али надам се да ће бити прилике да пратимо примену овог закона, ефекте и да се неће десити супротан, односно неочекивани ефекат, као што се то десило са законом који је требало да скрати рокове плаћања.

 Последњи закон о коме ћу говорити, а то је 1. тачка дневног реда, јесте Предлог закона о жичарама за транспорт лица. То јесте први пут да се у правни систем Србије уводи један овакав закон, до сада то није био случај; било је нешто дефинисано Законом о скијалиштима, Законом о железници. Али, наше мишљење је да је овај покушај потпуно неуспешан.

 Не могу да се сложим са колегама да је предлог овог закона добар. Као аргумент, каже се – мало је амандмана. Наша посланичка група је на 67 чланова закона поднела 36 амандмана. Мада, нисмо сигурни, и када би Влада прихватила свих 36, да би закон био довољно добар.

 Читајући овај закон уопште нисам могао да схватим начин на који је он писан, структуру закона, систематику закона. У неким деловима закон подсећа на неке уџбенике из машинства, рецимо. Онда имамо као да су преписана нека упутства о безбедности на раду. Негде су хипернормиране неке ствари, негде се остављају неки општи појмови потпуно недефинисани. Користе се колоквијални изрази као „хазард“, „рад терена“, или се тамо код безбедности наводи да радник, извршилац... Каже – ако је у алкохолисаном стању, болестан или таквог психичког стања да не може да обавља послове. Не знам какво је то „такво психичко стање“ и ко утврђује то психичко стање, којим мерилима, по којој методологији?

 Када сам читао анализу ефеката закона, једна реченица ми је „упалила лампице“, па ми је можда јасно зашто овај закон овако изгледа. Тамо каже да је радна група за писање овог закона била састављена од представника најзначајнијих интересних група. Када гледате друге законе, каже се – субјекти, или не знам ни ја како – заинтересовани. „Интересне групе“, зна се шта значи. Овај закон изгледа баш тако, као да су га писале интересне групе. Нема готово ништа заједничко када се чита као целина. Највише ме подсећа на докторске радове неких министара где је нешто прекопирано, није наведено одакле је то узето и када се постави питање о таквим докторским радовима, онда имамо целе афере, али добро, то није тема.

 Овај закон је, између осталог, у колизији са неколико закона који већ постоје, пре свега са законом о инспекцијској служби, донели смо га на прошлом заседању. Тај закон даје могућност жалбе на решење инспектора. Овај закон укида могућност жалбе и упућује правно лице да може да покрене управни поступак, а законом о инспекцијској служби је предвиђена двостепеност.

 Овај закон, ви сте рекли, министарка, три ствари, треба да омогући развој туризма, да онемогући нелојалну конкуренцију и да реши безбедност корисника жичаре. Ми се слажемо, ово је битан закон, пре свега зато што регулише једну област која је делатност са повећаним ризиком. Зато сматрамо да су одређене норме предвиђене овим законом и формулације недовољно јасно написане и да је потребно то тачније нормирати. Имали смо највише амандмана на тим стварима, с обзиром на то да неадекватан рад и поступање извршилаца на жичари некога може да кошта живота, то се слажемо, и са те стране сматрамо да је обавеза законодавца да што јасније уреди неке ствари.

 Ви сте такође предвидели овим законом да ће Министарство израдити подзаконска акта у року од две године. Рецимо, у овом закону о железничком транспорту рок је шест месеци за подзаконска акта и сматрамо да је он примерен. Не можемо уопште да разумемо две године, поготово што неки претходни члан у односу на овај последњи, који говори о подзаконским актима, говори да извршиоци, односно да управљачи жичарама имају рок од годину дана да уподобе свој рад по овом закону. Ако нема подзаконских аката, не могу ни они. Ми смо и ту предложили да се тај рок смањи на шест месеци, ионако већ постоје нека подзаконска акта на која се овај закон позива да ће се примењивати до нових. Не видимо разлог да се то не убрза и да се то све не заврши како би ова област била до краја дефинисана.

 Сада, имам овде разне ствари које су пре свега за расправу у појединостима и не бих говорио о њима. Рецимо, има супротстављених ставова; члан 31. говори да надређени може да удаљи извршиоца за кога, како каже, посумња... Није ни – посумња; каже – ако надређени оцени да је под утицајем дрога, алкохола. А у члану 32. говори се да се то утврђује одређеним начином, значи, нема субјективне оцене надређеног. Мора да се зна на који начин се овакве ствари утврђују, и слично.

 У сваком случају, коначан став Посланичке групе Борис Тадић – СДП, Заједно за Србију, Зелени Србије о овом закону даћемо по завршетку расправе у појединостима. Дали смо велики број амандмана, сматрамо да је овакав закон лош, овако написан. Верујемо да ни ми нисмо можда на најбољи начин сагледали све одредбе овог закона и сматрамо да би најбоље решење било да се он повуче, да га саставе и напишу не представници интересних група, него заинтересованих страна, на начин који ће омогућити оно што сте ви рекли да је сврха доношења овог закона, а то је развој туризма, спречавање нелојалне конкуренције и повећање безбедности корисника жичаре.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ево неколико појашњења, да кренем од овог последњег, Предлога закона о жичарама, да кренемо од тог термина „интересне групе“. Разумем да ви са ваше позиције речи „интересне групе“ тумачите на ваш начин, који је нама свима познат, какав је био претходних десет година, али интересне групе или заинтересоване стране могу да буду врло позитивна ствар и може да буде позитивно лобирање да се такав закон реализује у пракси. Тако да не могу да се сложим са вама да интересне групе у овом смислу значе нешто негативно, али вас разумем зашто то кажете, разумем вас, разумем вашу политичку партију, опцију која то говори.

 Слажем се потпуно са вама за подзаконска акта, и то ћемо да смањимо. Није у реду да по једном закону треба две године за подзаконска акта, јер онда нећемо имати праву примену закона. Ако смо за Закон о планирању и изградњи могли да за два месеца завршимо подзаконска акта, нема ниједног разлога да за овај закон или сваки други то не урадимо много брже.

 Такође, када сте говорили о примени претходног Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, помињали сте реформисање железнице.

 Иначе, трудила сам се да на почетку будем врло кратка, сматрајући да ћемо свакако разговарати, па ћу кроз дискусију да објашњавам, појашњавам и да причам мало више о законима.

 Тренутно стање у железници, које наравно није настало одједном, него је настајало годинама, деценијама, јесте такво да... Сада ћу вам прочитати само неколико података и онда ћу вам рећи шта смо до сада урадили. Дакле, продуктивност радне снаге је 30% од просека Европске уније (то смо већ чули); интензитет саобраћаја – 30% од просека ЕУ; интензитет путничког саобраћаја – 11% од просека ЕУ; интензитет теретног саобраћаја је 54%; продуктивност локомотива – 30% од просека ЕУ; имовина је у лошем стању, 85% локомотива је старије од 35 година, 65% путничких вагона старије од 35 година. Још је много разноразних података који само могу да нам покажу у ствари, а и сви знамо, у каквом се стању налази железница.

 Реформисање железнице је почело. До сада су већ направљена оснивачка акта, ми ћемо до 1. јула имати три плус један, то значи три предузећа која ће се сасвим сигурно формирати: за инфраструктуру, за превоз путника и за терет. Кад кажем плус један, то је холдинг, који ће имати ограничено време трајања, максимум две године. То је прва фаза реформисања железнице, то није ни последња, то је тек почетак.

 Дакле, нама ће требати најмање неколико година да кренемо у ту другу фазу, да решавамо питање имовине, односа између предузећа, свих нон-кор предузећа, која такође постоје, не можемо их посматрати потпуно као да нису ту. Али, то смо почели. Дакле, мислим да је то добра ствар и добар корак. За сада, морам да признам, у односу на остала јавна предузећа, за сада идемо по плану.

 Помињали сте управо овај закон и питали се око примене. Мислим да је проблем свих наших закона често питање примене. Ми ћемо донети законе, стратегије и планове, а десиће нам се (или нам се дешавало, а надам се да ће бити све мање), да некада неки закони не буду потпуно примењени. Верујем да ћемо кроз подзаконска акта, која морају да буду што пре готова, и кроз јасну контролу те законе и применити.

 Не бих даље ништа. Ако буде било питања, ја ћу даље одговарати. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има овлашћени представник посланичке групе народна посланица Дубравка Филиповски.

 ДУБРАВКА ФИЛИПОВСКИ: Уважена потпредседнице, колеге и колегинице народни посланици, пред нама су два закона и три споразума која на врло јасан начин уређују материју превоза путника, односно робе. Желим на почетку да вас обавестим да ће Посланичка група Нове Србије у дану за гласање подржати оба закона и сва три споразума.

 Степен уређености једне земље се управо и огледа у томе да се ради законом дефинисан посао, односно да сваки део државне управе ради оно што му је законом прописано, тако да, по мом мишљењу, треба похвалити ресорно министарство за ангажман у изради ова два предлога закона, као и приликом закључивања поменутих међудржавних споразума.

 У закону о жичарама за транспорт, по мом мишљењу, веома је важна хармонизација деловања ресорног Министарства за саобраћај и Министарства за заштиту животне средине. Члановима 21. и 22. овог закона је предвиђена неопходност тесне сарадње, пре свега због тога што је веома важно одређивање трасе жичара, као и ширина и висина безбедносног појаса око трасе жичаре, па је самим тим неопходна, између осталог, и координација ова два министарства.

 Заиста имамо први пут у Србији овакав закон, којим се уређује област жичара. Потпуно је нормално да почнемо да водимо рачуна и о овој области, уз чињеницу да се туризам развија и да се изградња капацитета жичара и на Копаонику, и на Старој планини, и на Брезовици и на Златибору повећава. Стара планина по својим природним обележјима представља локацију на којој треба очекивати најинтензивније активности када је у питању изградња система жичара и ски-стаза као и пратеће инфраструктуре, тако да, по мом мишљењу, држава овим законом иде у сусрет неминовном развоју овог вида инфраструктуре.

 Добро је што се планира развој планинских центара Републике Србије. Наши планински центри су углавном у неразвијеним подручјима, тако да ће се изградњом инфраструктуре у њима у ствари повећати број туриста и развој туризма, али мислим и да ће то повући ка даљем развоју наше неразвијене крајеве и, што је такође веома важно, да ће се зауставити вишедеценијски тренд пражњења читавих крајева наше земље, што је, дугорочно гледано, наш велики стратешки проблем.

 Овим законом предвиђа се и могућност јавно-приватног партнерства, као и концесионих уговора у овој области што отвара врата новим инвестицијама из иностранства и у овом сегменту наше економије.

 Када помињем хармонизацију нашег законодавства са прописима ЕУ, желим накратко да се дотакнем и Предлога закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају. Јасно је да се предлагач закона одлучио да приступи изради новог текста закона због убрзаног развоја односа у железничком саобраћају заснованих на потпуно новим основама, посебно у развијеним земљама ЕУ, као и због потребе неопходног усклађивања домаћег законодавства са правним оквиром ЕУ.

 Добро је што се овим предлогом закона на неки начин прекида са традиционалним концептом уређења железнице, што постоји тенденција побољшања ефикасности железничког система Републике Србије и интеграције српских железница у железнички систем ЕУ.

 Управо најозбиљнији и свакако најзахтевнији до сада најављени инфраструктурни пројекти у Републици Србији везани су управо за изградњу нове, као и ревитализацију постојеће железничке инфраструктуре.

 Добро је што сте одговарајући колеги посланику на питање изнели укратко концепт даље реформе железнице и даљег развоја „Железница Србије“, али бих ја, пре свега због грађана Србије, желела да наведем још један позитиван податак који сам припремајући се за ову расправу чула од директора „Железница Србије“, а мислим да је веома важан.

 Према речима генералног директора „Железница Србије“, „Железнице Србије“ предвиђају додатних хиљаду теретних возова који ће проћи током овде године нашим делом Коридора 10. Приход од четири милиона евра оствариће национални железнички превоз захваљујући транспорту робе из атинске луке у Пиреју ка централној и северној Европи. Само кинеска компанија „Коско“ закупила је два терминала у овој луци на период од чак 35 година, тако да је то руководило планове наше и железница суседних држава да на овом коридору у наредном периоду зацртају циљ од две и по хиљаде возова само за једног јединог клијента из једне од најмоћнијих светских економија.

 Све ово, наравно, иде у прилог најављеној модернизацији пруге Београд–Будимпешта, која као инфраструктурни пројекат представља један од најзначајнијих приоритета Владе Републике Србије. Свакако је веома важно да се заврши изградња пруге Ваљево–Лозница; затим, електрификација другог колосека пруге од Панчева до Београда, што ће за наш крајњи циљ имати бољу повезаност главног града са Вршцем и државном границом са Румунијом.

 Такође, сам предлагач закона потпуно има у виду примену, до краја, реформе „Железница Србије“ и раздвајање области пословања на инфраструктурни део, робни и путнички саобраћај. Мислим да је та реформа о којој сте ви говорили веома важна за примену овог закона.

 Што се тиче међународних споразума, Посланичка група Нове Србије је увек до сада подржавала све међународне споразуме који су важни за привредни опоравак и економски развој Србије.

 Ова два споразума о ваздушном саобраћају, са владама Уједињених Арапских Емирата и Народне Републике Кине, такође иду у том правцу и представљају даљи развој наше авио-компаније, пре свега због тога што је њима предвиђено начело реципроцитета, којим се предвиђа да се авио-превозницима уговорних страна дају једнаке шансе и једнаке могућности за пословање, без икакве дискриминације или повлашћивања.

 Дакле, ни наши арапски ни наши кинески пријатељи нису покушали да приликом израде ових споразума искористе своју доминантну економску позицију у односу на Републику Србију и да за своје авио-компаније прибаве бољи или повлашћенији положај у односу на наше авио-превознике. Сви ће имати једнаке шансе да у оштрој тржишној утакмици покушају да заузму одређену позицију на тржишту.

 Оно што је за нас посебно важно јесте стратешко партнерство између ове компаније и Владе Републике Србије са циљем да се обезбеди стабилно и дугорочно пословање нашег националног авио-превозника. Мислим да је компанија „Ер Србија“ кроз ове међународне споразуме добила нову шансу, посебно као чланица алијансе акцијског капитала. Мислим да ће имати лепу прилику – коју ће, не сумњам, и искористити – да оствари додатне приходе и у пуној мери искористи све финансијске погодности које пружају ови уговори, као и заједничка набавка и заједничка обука и развој кадрова.

 Још једном желим да вам кажем да ће Посланичка група Нове Србије ова три споразума и ове законе у дану за гласање подржати. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем госпођи Филиповски. Реч има шеф Посланичке групе Демократске странке народни посланик Борислав Стефановић. Изволите.

 БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Хвала, господине председавајући. Чекао сам да прочитате до краја, за сваки случај.

 (Председавајући: Нисам вас разумео. Молим вас, поновите.)

 Ништа. Уважена госпођо министарка, поштоване колеге, овде имамо предлоге неколико закона, при чему у њима заиста има одређених новина и доста позитивних ствари.

 Предлог закона о жичарама за транспорт лица има непрецизности; има превише регулације, с једне стране, премало с друге стране. Прилично неусклађен текст, делује ми на моменте као да су га писале две групе људи.

 Придружујем се овим критикама интересне групе. Самим тим, без обзира на политичку конотацију коју то изазива, постоје бољи изрази који би то могли да кажу. Дакле, заиста, без икакве зле намере, да оставимо бар у овом тренутку политику са стране, постоје адекватни изрази који би то решили, да не уносе неку непотребну забуну.

 У члану 32, где се регулише питање испитивања присуства недозвољених супстанци код извршних радника на раду на жичарама, има неколико ствари које заиста изазивају одређене недоумице. Дакле, одређене недоумице. Каже се: „Ако извршни радник одбије или не приступи испитивању или ако се при испитивању установи да је под утицајем алкохола...“, итд. Овде недостаје једна ствар, а то је – када се врши ово испитивање. Овако како пише у Предлогу закона, могуће је да то испитивање, тј. да овлашћени надређени извршног радника може да упути на испитивање када он процени да је то њему корисно из неког разлога.

 Сматрам да је овде... Без обзира на то што можда нама у Скупштини то делује немогуће, живот је показао да су и те како могуће разне злоупотребе. Дакле, мислим да је требало ставити – непосредно након увида, или непосредно након одређене сумње која је настала у том смислу. Нека временска одредница, чини ми се, побољшала би овај текст.

 У члану 34, Радно време и трајање смене, где се наш закон ослања на Закон о раду, за који, као што знате, сматрамо да је јако лош, каже се да радно време извршног радника не може трајати дуже од једанаест часова. Сматрам да је то предуго и да је у питању посао који захтева високу алертност, високо присуство духа и свести и концентрације тог радника, зато што се људи превозе. Ја знам да некоме од ових из интересних група одговара тих једанаест сати зато што могу да направе две смене или једну смену и да тај човек буде на тај начин израбљиван, али једанаест сати је предуго. Мислим да би осам сати било сасвим примерено.

 Даље се каже: „Министар уз сагласност министра надлежног за послове рада прописује радно време и трајање смене зависно од организације и учесталости саобраћаја...“. Дакле, ви, министарка, треба са министром Вулином да пропишете трајање смене извршног радника, што, наравно, сваког добронамерног грађанина Србије одмах доводи у стање високе зебње. Ако ви треба нешто са Вулином да договорите, надам се да ми нећете замерити, заиста се бринемо, заиста. И верујем да се и ви бринете.

 „Поступак код ванредних догађаја“, члан 45. Овде имам само једну сугестију. Каже се да је управљач дужан да одмах по сазнању о ванредном догађају из става 1. о томе обавести надлежну службу, мисли се на хитну помоћ, полицију итд. Пре тога је стављено да је дужан одмах по сазнању да обавести надређеног. Дакле, требало би променити редослед, много је важније... Осим што сте, наравно, објаснили да је дужан да пружи помоћ, што је у реду, и да буде обучен за пружање прве помоћи, и то је у реду, мислим да би овде само требало заменити места два става – да пре него што обавести надређеног, обавести људе који могу да помогну спасавању живота. Ништа друго. То је што се тиче овог закона.

 Што се тиче Предлога закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, ту имамо неколико ствари. Прво, овај закон сам по себи није лош. Он уводи електронске видове за товарни лист и за друге ствари, и мислим да је то јако добро. Жао ми је што у неким члановима постоји и даље она алтернативна могућност, рецимо, у члану 9, где пише да „превозник може да објави ред вожње на одговарајући начин, у штампаној или електронској форми“. Мислим да би било боље да пише: „и електронској форми“.

 Знам да је стање на железници тешко, знам да имамо пуно запослених (на ко зна какав начин), знам да је реформисати тај систем огроман изазов и задатак, али, ево, мислим да би ова ситница побољшала процес модернизације зато што имате пропис у којем ће онај ко треба да реформише железницу, био то директор Стојчић, министар или ко год, или управни одбор, није важно, имати неко покриће за модернизацијске кораке.

 Овде се каже, рецимо, да „продавац карата и наручилац превоза пружају информације из става 3. овог члана кад год је то могуће“. Иначе, да вас подсетим да је према члану 3. превозник дужан да на најприкладнији начин пружи путницима, на њихов захтев, следеће информације, ту сад имате: опште услове, ред вожње, кашњење, безбедност итд. Мислим да не треба остављати ову одредбу „кад год је то могуће“, већ да овде мора бити императивна норма, зато што се ради о уговорима о превозу и да ту не треба остављати на вољу људима који су, чини ми се, неки, заиста у прилици да ствари посматрају на начин – лако ћемо.

 Иначе, сама железница је, како је министарка то лепо приметила, деценијама раубована. Немам бољи израз, заиста. Много средстава су грађани Србије потрошили на железницу Србије. Све владе су нешто покушавале. Све владе су биле неуспешне.

 Сада имамо следећу ситуацију: доведен је нови генерални директор... Кад кажем доведен, не мислим ништа лоше, дакле, човек је изабран на ту функцију. Мислим да је добро што је у питању господин Стојчић зато што је то човек који је дугогодишњи радник Железнице, прошао је све инстанце и заиста немам никакву замерку. Најбоље је када се професионалци постављају да воде велике системе, људи од струке, који прођу одговарајући конкурс без утицаја странака. Дакле, у том смислу ја заиста немам шта да додам. Видећемо његове конкретне резултате.

 Волео бих да постоји јавно објављен на веб-сајту његов план шта он мисли конкретно, у којим роковима, да уради са тиме. То још немамо. То ћемо морати у неким наредним променама закона да уведемо као императив, да мора да се уради, јер без тога јавност нема увид. Самим тим, онда се и министри и људи који воде Владу налазе у тешкој ситуацији да треба нешто да процењују онако и, знате, често под утицајем људи који раде у великим системима.

 Иначе, ако ја добро разумем, а министарка ће ме сигурно исправити, железница је или подељена или у процесу поделе на четири дела. Сада се извињавам ако мало лутам, говорим на основу информације коју сам добио из саме железнице. Оно што забрињава запослене на железници јесте да се подели или плановима за поделу приступало на начин да се ужи круг људи договарао, махом неки водећи људи из синдиката и људи који воде те делове, о томе ко ће да иде у који део, при чему се фаворизовала дирекција, чини ми се, за инфраструктуру, а остале су биле онако, малтене, по казни.

 Цео поступак је урађен врло брзо, без јасне анализе или довољно дуге анализе на стручним основама, и то за месец дана. Углавном су се сви гурали, профитабилни директори, и стављали своје људе у инфраструктуру.

 Чини ми се и плашим се да се та подела није радила према потребама фирме и постојећим кадровима, већ по томе ко има јачу везу. Ви, министарка, знате јако добро о чему ја причам овде. И, плашим се да није тако, ништа друго, не тврдим. Ви знате, такође, да постоји господин извршни директор Рајко Ковић, који, како кажу у железници, има огроман утицај, чак много већи од самог директора Стојчића.

 Између осталог, трећи проблем је што још увек немамо директора набавки у „Железницама“, а знате да је то један од стратешки најважнијих делова „Железница Србије“. Самим тим су могуће разне, разне манипулације, намештања набавки и остале ствари. Мислим да је лоше што немамо, што „Железнице“ немају директора набавки. Знамо да је било покушаја да се то уради, па је то изазвало неке недоумице у јавности, не бих у то улазио. У сваком случају, мислим да је то неопходно урадити.

 Илустрација свега овога што пише у закону, у члану 5. став 1. дефинише се шта је несрећа, железничка – несрећа је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа из шина, несреће на путном прелазу у истом нивоу итд.)

 Имали смо прошле године, министарка, не знам да ли знате, у јеку кампање за парламентарне изборе, негде код Сопота несрећу. Два теретна воза су се сударила. То је на неки начин сакривено од јавности, заташкано, нико за то није одговарао. И, добиле су одређене приватне фирме... Једна приватна фирма је добила посао сечења старих вагона и продавања гвожђа и бакра. Иначе, направљена је штета од милион евра. Добро је да нико није погинуо.

 Иначе, ево како је то изгледало, поштовани грађани. Нико се није потрудио да грађане Србије обавести да смо имали судар два теретна воза и да ту нико није, апсолутно, одговарао, ништа, само је једна фирма добила посао, приватна фирма. Не знам коме је блиска, али, како причају у железници, тамо је алфа и омега један човек.

 Наравно, на крају остају два питања за вас, министарка, пошто су нам малтене сви параметри на нивоу једне трећине у односу на ЕУ, како сте рекли. То је поражавајуће.

 Такође, имамо велики проблем са 65.000.000 евра за ремонт вагона, што је утврдила Државна ревизорска институција. Чини ми се да држава мора ту ствар да реши. Ја знам да се ви слажете да је то трајало годинама, да је годинама неко очигледно вршио проневеру државног новца под фирмом ремонта вагона, годинама је то трајало. Мислим да за 65.000.000 евра који су нестали у ваздух неко у овој земљи најзад мора да одговара, именом и презименом, и да видимо ко су ти људи.

 Такође, да видимо ко су људи, пошто сматрам... Лично сматрам, надам се да ћете ме подржати, ако не сад, једног дана вероватно хоћете, да треба да се уведе кривично дело партијског запошљавања. Зато што садашњи директор господин Стојчић није вршио партијско запошљавање, још увек, али његов претходник, господин Симоновић, и те како јесте. Ви то знате. То су биле стотине људи који су партијски запослени, и ту су паре нестале. Ту је нестао новац грађана Србије. Железница је стратешка ствар за сваку државу, она се не сме приватизовати и она мора да се направи функционалном, оперативном и ефикасном и за то грађани Србије сваке године, под сваком влашћу, плаћају милионе, милионе евра.

 Дакле, у том смислу, ја вас молим да ми кажете шта ће бити са истрагом или каква ви имате сазнања о проневери 65.000.000 евра, да ли ће неко одговарати за овај или сличне инциденте, сударе које смо имали на нашој железници, да ли ће неко конкретно одговарати за то што нам некада возови касне и по 13 сати? Дакле, да ли ми можемо нешто урадити?

 Мислим да сте као Влада (ево, једна похвала, просто не могу да верујем да ћу ово рећи) добру ствар урадили јер се људи шаљу на конкурс, нема партијског постављања директора у „Железницама“, за разлику од господина Симоновића који је био чист партијски кадар. Треба наставити тим путем, ја вас у томе подржавам.

 Мислим да је то пут, мислим да сви остали директори, нарочито око набавки, морају бити професионалци. Мислим да јако пуно зависи од тог човека. Мислим да је цео систем тако увезан, као хидра, и да је неопходно да тај који дође то да ради буде човек не само ван свих партијских „талова“, него човек који је спреман да заустави ово што се деценијама дешава у „Железницама“, нарочито у набавкама.

 Наравно да су запослени на железници забринути, и наравно да су огорчени и наравно да траже одговоре на ова питања. Ја се надам да ћете их ви дати данас, или бар делимично. Хвала лепо.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Неколико најважнијих ствари на које морам да одговорим, пре свега због грађана Србије.

 Када већ поново помињете интересне групе, да не буде само, да не остане заблуда... Ја нисам ишла у детаље, а сад ћемо до детаља да прочитамо: представници најзначајнијих интересних група, везано за ову област жичара – Министарство привреде, Министарство правде, Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Дирекција за железнице, ЈП „Скијалишта“, Институт за стандардизацију Србије, Републичка агенција за просторно планирање, Завод за заштиту природе, Саобраћајни факултет, Машински факултет, Грађевински факултет Универзитета у Београду. То су интересне групе које стоје на овом папиру. Па, сада, ако ви мени кажете да су то интересне групе у негативном смислу, сва ова министарства и институције које сам позвала, онда се то ипак слаже са оном мојом констатацијом коју сам имала према једном од претходних говорника.

 Али, мислим да има овде важнијих ствари на које морамо да одговоримо, а тичу се неколико чланова закона које сте помињали и непрецизности, неусклађености текста, или како сте већ рекли, и члана 32, где помињете испитивање. Ја вас упућујем на члан 31. и на члан 33, још важнији, где тек треба да се донесе подзаконски акт или правилник који ће тачно дефинисати питања која сте поставили. Радно време, које сте такође поставили, члан 34, подзаконски акт који треба да га уреди.

 Онда, да дођемо до тих „Железница“ и да кренемо од вагона и проневере коју помињете и претходног директора, кога јединог апострофирате у томе јер сматрате да је била проневера.

 Прво, извештај је дао Савет за борбу против корупције. Оног тренутка кад је извештај дошао... За разлику, рекла бих, можда од свих претходних влада, ова влада ништа не држи и не таји. Оног тренутка када је извештај дошао, државни органи и институције морају да раде свој посао. Извештај је прослеђен Министарству унутрашњих послова, од којег очекујемо извештај.

 Али, да вас подсетим, период је од 2005. до 2014. године. Године 2005, људи из Српске напредне странке нису били у железници, нису били ни у Влади, није ни премијер био из Српске напредне странке, ни 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011. Тек 2014. године, априла месеца, Српска напредна странка има свог премијера. Према томе, период... Ја се слажем, заиста, ви сте потпуно у праву, ми морамо да добијемо извештај о томе шта се десило, где је отишао новац и ко је новац потрошио. Али, само да вас подсетим, бојим се да ће вероватно да буду потпуно нека друга имена и неке друге политичке партије везане за то.

 Слажем се са вама да не сме да буде политичког запошљавања. Ту сте у праву. Директор „Железница“ је изабран на конкурсу. И не само директор „Железница“. За разлику од неких претходних влада, то морам да кажем, ова влада бира људе на конкурсима.

 Када говорите о директору набавки... Прво морам да признам, врло добро сте упућени у комплетно пословање железнице, ви знате комплетну систематизацију железнице. Ја се не бавим систематизацијом железнице, мени је важно да железница да резултат, да директор да резултат и да људи који раде дају резултат. Али они имају помоћнике генералног директора, дакле, и заменика директора сектора за набавку, кад већ идемо у то. Па, тек да знате. И, слажем се са вама да треба да именују директора набавки ако је то по систематизацији.

 Један члан сте помињали врло важан, члан 9. овог закона, шта превозник треба да објави у штампаним и електронској форми; ја се слажем да то треба да буде „или“, па ћемо да видимо у периоду који је испред нас да ли се то дешава.

 Још једна ствар је била важна. Код реформисања железнице, помињали сте, грађани треба да знају, ништа није рађено произвољно, ништа није рађено напамет, ниједан уговор о раду није на тај начин урађен. То што смо радили брзо, радили смо по плану и динамици. То што смо радили брзо, била је реализација која је била брза, али годину дана се припрема практично реформисање железнице. Може се чак рећи да су одређене анализе направљене још пре две године и да у мају месецу иде већ нека прва одлука Владе, прошле године, која се тиче реформисања железнице. Дакле, није било премештања запослених по жељи, то могу да гарантујем, него су пребачени уговори онако како људи тренутно раде.

 Три фирме ће се формирати. Ми верујемо и надамо се да ће 1. јануара 2017. године компанија која се бави превозом терета, или карго, бити потпуно самостална. Исто тако ћемо имати, а ви сте помињали за инфраструктуру, дакле, имаћемо компанију која ће се бавити, односно која се тиче саме инфраструктуре, и трећу која се тиче превоза путника. Видећемо колико, како, у ком износу и када и да ли ће моћи да буду самосталне. За ову знамо да хоће.

 Само хоћу да кажем да будемо ту пажљиви, јер ништа не радимо напамет. Постоји огромна група у Влади, дакле, то није питање „Железница“, ово је питање целе Владе, целог друштва, дакле свих министарстава, представника „Железница“, представника синдиката, представника скупштине железнице. Ништа не може да се уради а да сви не знају шта се ради, јер је то једини начин да ми стварно урадимо ову реформу. Бар ја верујем да је то једини начин. Ако на нешто нисам одговорила, после ћу додати.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо министар. Желите реплику, господине Стефановићу? (Да.) Изволите.

 БОРИСЛАВ СТЕФАНОВИЋ: Ја не сумњам, министарка, да ви у овом конкретном случају, а и у неким другим, желите најбољу ствар и да желите добро. То уопште није... немамо ми спор.

 Ја ћу вас подсетити, имали сте ви и те како, и јавно изнетих, неслагања са ранијим руководством „Железница“ и са неким стварима које је железница радила за које у том моменту кад сте их сазнали очигледно нисте знали.

 Једна ствар је што су они то годинама планирали. Ја вам кажем, за месец дана су поделили предузеће тако да су они који су привилеговани, у договору са шефовима синдиката, ишли у један сегмент. А ви проверите. Ево, ја вас само молим да проверите, ништа друго.

 Дакле, ја вам преносим шта радници железнице кажу. Они то кажу не зато што је ова странка, она странка, већ зато што желе да ви то чујете. Да ви то чујете. Као што сте знали да пред камерама врло ефикасно преслишате директора, претпостављам да ћете тако урадити и на неком састанку очи у очи. Имате нашу подршку у том смислу.

 Дакле, то су ствари које се нажалост пословично дешавају у Србији, не само на железници.

 Друга ствар, Савет за борбу против корупције је тај извештај поднео; тачно, од 2005. године 65.000.000 евра је проневерено. Да ли се слажете са мном да је потпуно неважно, заиста потпуно неважно, чак и у политичкој борби, да ли ће ту бити ови директори или они директори? Што се мене тиче, треба да буду сви на удару закона. Сви до једног. Од ... не знам ко је био 2005, до Симоновића. Нико од њих не сме бити ескулпиран овде. Ја вам то кажем потпуно отворено, гледајући у вас. Апсолутно ме не интересује ко је из које странке, ако је прекршио закон, мора да одговара, тако да је потпуно неважно да ли ће ту бити пет ес-ен-есоваца или један, што се мене тиче. Хвала.

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

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Потпуно се слажем да треба да одговарају сви који су проневерили, зато ће нам институција дати извештај. Значи, институције у овој земљи функционишу.

 А да ли ће бити један СНС-овац или ће бити пет, или ће бити десет де-есоваца, то ћемо да видимо и да пустимо институцијама да се оне тиме баве. Само да подсетим, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013. године није било СНС-а. Само толико, ништа више.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић. Реч има овлашћени представник Српске напредне странке народна посланица Катарина Ракић. Изволите, госпођице Ракић.

 КАТАРИНА РАКИЋ: Хвала, поштовани председавајући. Поштовани министре, даме и господо народни посланици, као што смо имали прилику више пута данас у току расправе да чујемо, данас се на дневном реду налазе три предлога међународних споразума и два нова закона, од којих је један потпуно нов закон, односно закон који регулише област која до сада није била законски регулисана.

 Наиме, годинама уназад свесни смо чињенице да се у Србији капацитети за зимске спортове повећавају, што свакако представља један од озбиљних државних пројеката Владе Републике Србије.

 У Републици Србији се жичаре за транспорт људи, односно лица користе искључиво у ски-центрима. Као пример могу да наведем ски-центре на Копаонику, Старој планини, Торнику, који су веома добро повезани системом жичара. У плану је изградња нових жичара на Копаонику, као и три нове стазе са системом жичара на Златибору.

 Као што сам већ навела, свесни смо чињенице да се капацитети у нашим скијашким центрима повећавају. Самим тим се повећавају и ризици за њихову безбедност, па је просто важно, могу слободно да кажем и неопходно, ову област законски уредити.

 Свесни смо чињеница и познато нам је оно старо правило у Србији – када за нешто не постоји јасно правило ко је одговоран или надлежан, онда просто нико није одговоран нити надлежан. Или, уколико постоји некакав интерес, онда постоји доста њих који су надлежни.

 Жао ми је што је колега из Социјалдемократске странке Србије рекао да су поднели 36 амандмана и да се чак ни прихватањем тих амандмана закон неће побољшати. То само значи да они ипак сматрају да је можда боље незакоње од било каквог закона, са чиме се ја апсолутно не слажем.

 Наиме, доношење овог закона предвидели смо онога тренутка када смо доносили Закон о железници. Иначе, скијалишта, односно жичаре се једино помињу у Закону о јавним скијалиштима. Међутим, у том закону се заиста само уопштено говори о њима, не дефинише се оно што би законом требало да се дефинише.

 Оно што чинимо овим законом јесте да јасно дефинишемо све оно што је битно у вези са жичарама. Свакако, дефинишемо и одређене термине и процедуре које су усклађене са директивом Европске заједнице, а овим се иде у корак и са хармонизацијом наших прописа са прописима ЕУ.

 Током израде овог закона била је формирана радна група. Жао ми је што колеге посланици користе назив „интересна радна група“. Ја ћу поновити оно што је министарка рекла – да су стручњаци у овој радној групи били представници Министарства привреде, Министарства правде, Министарства трговине, туризма и телекомуникација, такође, стручњаци из Дирекције за железнице, из ЈП „Скијалишта Србије“, Института за стандардизацију Србије, Саобраћајног факултета, Машинског факултета, Грађевинског факултета. Све ово говори у прилог томе да се овој теми заиста приступило на један веома озбиљан начин. Такође, у прилог томе говори чињеница да је овај закон ушао по редовној процедури, да су се јавне расправе одржале широм Србије, у Београду, Ужицу, Зајечару, Нишу и Новом Саду, тако да су сви они који су били заинтересовани могли своје примедбе тада да кажу.

 Након доношења овог закона, потребно је донети низ подзаконских аката како би овај закон могао да се примењује пуним капацитетом.

 Оно што је такође веома значајно јесте инспекцијски рад, односно инспекцијски надзор над спровођењем овог закона, како закона, тако и подзаконских аката који ће бити донети на основу овог закона, а који ће се односити на то да жичаре раде на један безбедан и добар начин.

 Што се тиче Предлога закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, за разлику од закона о жичарама, ово је био закон који је постојао, који је донет још 1995. године на савезном нивоу, а касније се примењивао, од 2003. године, и на републичком нивоу.

 Разлог за доношење једног оваквог закона јесте то што су се у овој области променила два системска закона, Закон о железници и Закон о безбедности железнице. Уколико не бисмо овај закон прилагодили, остао би неусклађен са осталим прописима, а самим тим и са прописима ЕУ.

 Свакако да основни циљ једног оваквог закона представља повећање транспортне ефикасности.

 Што се тиче овог закона, он је, као и претходни закон, такође ушао у редовној процедури, а јавна расправа је обављена широм Србије. Навешћу градове где се одвијала јавна расправа: у Београду, Новом Саду, Суботици, Ужицу и Зајечару. Такође, сви они који су желели да кажу своје примедбе могли су то да учине, што се и догодило.

 Даље, на дневном реду налазе се три међународна споразума, међународна уговора која свакако представљају наставак добре међународне сарадње.

 Први од њих је закон о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Македоније о утврђивању граничне процедуре за железнички прелаз Прешево–Табановце. Овај споразум потписан је у Скопљу 16. фебруара ове године, а као резултат његове примене треба да буде решен гранични железнички саобраћај, а за то су као добри примери послужили споразуми о прелазима које Србија има са Бугарском и са Црном Гором.

 У оквиру овог споразума предвиђено је потписивање низа протокола, који су дефинисани у члану 14. Рок који је за те протоколе предвиђен је 90 дана, и онда ће овај споразум имати свој потпуни капацитет.

 Последњи на дневном реду јесу предлози међународних споразума о ваздушном саобраћају, и то: Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Уједињених Арапских Емирата (овај споразум потписан је 14. марта 2014. године), и други, Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине. Свакако да оба споразума представљају веома добар основ за унапређење међународних односа са овим државама.

 Као што је министарка већ рекла, потписано је укупно 97 оваквих споразума и свакако да ови споразуми имају форму, просто, једног живог документа и потребно их је стално унапређивати.

 Српска напредна странка ће у дану за гласање подржати све ове споразуме.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођице Ракић. Пошто нема више пријављених овлашћених представника посланичких група, прелазимо на редослед народних посланика према пријавама за реч у заједничком начелном и јединственом претресу. Реч има народни посланик Зоран Живковић. Изволите.

 ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Грађани и грађанке Србије, имамо поново једну непотребну активност у Скупштини, а то је спајање тачака, спајање неспојивог: споразума о граници, авио-саобраћају, железничком саобраћају и жичарама. Ја не видим ниједан разлог... Да ли је то страх од дискусије или је то превише посвећеност реформама, па не може да се стигне ни да се отрпи једна парламентарна расправа о нечему, него све мора да иде преко колена, И, јако је интересантно да колега који је предложио спајање тачака није тренутно ту.

 Закон о жичарама – на први поглед, то је пререгулација. Да ли су жичаре баш толико важан део нашег живота да за то мора да постоји закон? Али, прихватамо, колега Павићевић и ја, ако је била намера да се то регулише законом, ми прихватамо то као једну од опција. Могуће је можда било да се то реши и неким другим актом који је ниже вредности, али ту је текст закона пред нама и ми немамо неке битне примедбе на тај закон, тако да ћемо дати своју подршку том закону, као што смо се већ изјаснили.

 Закон о уговорима у железничком саобраћају је исто један закон који може да добије прелазну оцену, али мислим да га је неопходно поправити. Ми смо дали дванаест амандмана, од којих су неки посвећени поново одбрани језика пошто има ту свега и свачега што прође, а очигледно није само последица неопрезности него и нечег мало горег од тога. Али, неки амандмани су посвећени томе да се прецизирају неке одредбе, норме. Мислим да је закон начелно добар и да може да буде врло добар ако буду усвојени наши амандмани.

 Наравно, стање у железници је увек интересантна тема и ту не треба пребацивати овој власти, претходној власти. То је једно предузеће, један вид саобраћаја који у овој држави прави губитке, мислим, четрдесетак и више година. Када сам ја почињао приватни посао, 1986. године, био је порез на железнице, 2% се плаћало на сваки промет, на свако плаћање вирманско, између осталог. А сигурно је било и пре.

 Каква је реалност? Данас је реалност да имамо, по мојим сазнањима, хиљаду машиновођа и сто локомотива. Хиљаду машиновођа који су у радном односу и сто локомотива које могу да буду употребљене за саобраћај. Још ако ту видимо ове што су у ремонту, да ли вагони, да ли локомотиве, са тих 65.000.000–66.000.0000 евра крађе, онда стање постаје још горе.

 Неопходне су реформе, неопходно је да се то предузеће подели, и ту постоји наша подршка. У једном делу тих стремљења Владе, ако се то истера до краја, практично сте преписали наш програм, програм Нове странке о саобраћају. Пошто он није ауторско дело, заштићено, него је свима доступан, драго нам је ако се то бар поклапа.

 Те проневере од 2005. године до данашњих дана, мислим да нема потребе да се та тема превише политизује. Наравно, све је политика. У овој држави је све живо политика. Ово је Скупштина Србије, која се бави политиком и потпуно је природно да у њој говоримо на такав начин, али то – ко је када био на власти, да ли су били напредњаци, радикали, демократе, ови, они, од неке године до неке године, мислим да то тешко може да нам помогне. Треба казнити кривце именом и презименом и да неко од тих који су прозвани најзад заврши у затвору. Имамо три године прозивања. И пре тога смо имали пет-шест година прозивања, те овог ћемо у затвор, те оног ћемо у затвор, те Мишковића, те Шарића, те Космајца, не знам кога све. Нико није осуђен, а њихови адвокати се хвале да се то неће ни десити.

 Коначно, неки људи који су данас у Српској напредној странци на високим позицијама били су у власти 2005. године као саветници потпредседника Владе, као чланови Управног одбора ЕПС-а, ако се добро сећам. Према томе, да не делимо сада то време, кад је било и кад смо били ...

 (Председавајући: Време.)

 ... важно је да се поштују закони. Ако се доношење ових закона уради на добар начин, ми ћемо имати шансу да побољшамо стање у овим областима којима се они баве. Хвала.

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

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Рекламирам повреду члана 106: „Говорник може да говори само о тачки дневног реда о којој се води претрес.“ Уважени председавајући, били сте дужни да опоменете малопређашњег говорника. Он је о свему говорио осим о закону, и о Шарићу и о не знам чему, поштовању, наводно, закона у том случају. Можда се са сетом сећа периода када су људи одлазили у затвор током „Сабље“, без права на адвоката чак. Заиста бих замолио да се неко ко је грубо кршио људска права док је био премијер не позива на овако нешто. И, наравно, вас бих замолио да га увек опоменете када не говори о тачки дневног реда. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Верујте, после толико опомињања и опомена не вреди да и даље инсистирам на томе, осим ако се грубо не крши достојанство Народне скупштине.

 Да ли желите да се Скупштина изјасни у дану за гласање?

 (Владимир Ђукановић: Не.)

 Захваљујем. Реч има народни посланик Маријан Ристичевић. Изволите.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Захваљујем. Даме и господо народни посланици, имао сам двојбу око неких закона, да ли их подржати или не, с обзиром на то да је расправа обједињена за пет закона.

 Морам да подржим ове законе с обзиром на то да их подржава и мој колега пољопривредник.

 Посебно су битни закони који се тичу споразума са Емиратима и Кином о ваздушном превозу. Посебно су битни закони о железници, с обзиром на то да због превоза роба наша вина брже, безбедније путују да буду доступна на широким европским и светским тржиштима.

 Мислим да су ови закони веома битни за наше винодеље, виноделце, без обзира на висину средстава која је држава уложила у винодеље у покушају. Мислим да су ови закони веома значајни због наших винограда, јер се могу успешније увозити винове лозе, посебно уколико винограде подижу наши бивши премијери.

 Мислим да су ови закони веома добри за наше винотршце. Дакле, да што успешније тргују са другим произвођачима вина на другим тржиштима, да се такмиче и да на такав начин промовишемо неке наше робне марке.

 Мислим да су посебно значајни за оне винотршце, винодеље и виноделце који имају традицију у производњи вина од непуне три године. Посебно су ови закони значајни за наше винотршце, наше винодеље, наше виноделце који виноделају у посланичким клупама сада, јер су успешно продали своје винограде одмах након добијања одређених субвенција од стране државе.

 Верујем да превоз железницама, посебно ваздушним саобраћајем, може да потпомогне да ти наши винотршци и виноделци, са несумњивом традицијом од три године, могу да се такмиче са француским произвођачима вина, са њиховим виноградарима који имају традицију и по неколико десетина година и по неколико стотина година, по неколико векова.

 Мислим да имамо довољно бивших премијера да се успешно на тим тржиштима супротставимо уколико наше пруге које су нам оставили и којима се вагони крећу брзином дилижансе док су они подизали најмодерније винове засаде… Мислим да се наши виноделци и винотршци сасвим добро могу надметати уколико брзо транспортују своја вина, своју уметност, своје умеће.

 Мислим да можемо чак и да поразимо француске виноградаре и да постанемо виноградарска сила. Не памти се у Француској, ни у земљама вина, не памти се тако успешан њихов премијер, који је тако дуго и успешно трговао на европским, на познатим тржиштима вина.

 Дакле, мислим да из тог разлога ја морам да подржим овај закон. Не само због превоза робе, већ и због превоза путника. Мислим да треба да се праве уговори о превозу путника, да превеземо све оне раднике, а ради се о 700.000–800.000 запослених који су од 2000. до 2012. године остали без посла.

 Веома је дирљива борба против корупције појединих посланика странке бившег режима, што ја поздрављам, када причају о корупцији приликом ремонта вагона, скијалишта и не знам чега, с обзиром на то да знам да су они веома вични и веома добро познају ту област корупције јер су владали дванаест година. Они тачно знају где су се њихови кадрови уграђивали, умрежавали итд. и треба обратити пажњу на њихове дискусије с обзиром на њихово несумњиво искуство у тим областима.

 Не постоји ниједан разлог због кога не бих подржао овај закон с обзиром на то да га подржавају и посланици странке бившег режима, али се питам шта ћемо ми превозити пругама које морамо обновити, шта ћемо превозити инфраструктуром, путевима које морамо обновити?

 Зато се залажем, без обзира на то што је држава презадужена пре нашег доласка на власт, да ми паралелно, колико је то у нашој моћи, развијамо привредне активности, инфраструктуру, железнички и друмски саобраћај, да можемо да превозимо пругама раднике јефтино до посла, да они зараде своје плате које једном месечно могу донети својим породицама, да оних неколико стотина, готово 800.000 радника који су изгубили посао од 2000. године дођу тим пругама на бржи и ефикаснији начин до својих радних места; по завршеном послу, када зараде своје зараде, да се пуних стомака, пуних џепова врате својим породицама и да једном месечно могу да донесу плату, тим истим возом, својим укућанима, да једном годишње пола годишњег одмора проведу, ако не на мору, у некој бањи или макар да посете родбину на другом крају Србије.

 Све то су изгубили у претходних дванаест година. Наша је обавеза да им, као земља, вратимо посао, да им вратимо време када су могли да зараде не само за хлеб, када су могли да зараде да збрину своју породицу, да не буду на мразу, киши итд., да стекну стан, кров над главом, да стекну пристојну плату, да могу да обују, обуку себе, своју децу, своју породицу, своје ближње, да школују своју децу, да лече старе и болесне. Дакле, та времена морамо вратити.

 Али, неко ко нас је стрмекнуо слободним падом са 10.000 метара, са висине на коју се није попео ни онај што се пео на Каракорум, онај њихов познати што је обилазио затворе и затворенике који су до краја убили премијера...

 Дакле, неко ко је бачен са 10.000 метара и ко је у слободном паду, његова једина жеља је да му се отвори падобран. Када му се падобран отвори, а 2012. године је отворен, додуше закаснело, његова једина жеља је да се превише не разбије. А када падне доле, упркос свим боловима, његова је жеља да се што брже попне на тај врх одакле се слободним падом стрмекнуо зато што су га неодговорне власти, неодговорни режими и неодговорни премијери бацили са те висине да се разбије. Док су они пунили своје џепове, док су улазили у дворце и бајке, народ су оставили у басни. Док су се они иживљавали, народ је једва преживљавао. Зато с муком слушам неке набеђене бивше премијере. И, држава Србија је стварно велика држава с обзиром на то да је издржала све те владе.

 Стога, мени не остаје ништа друго него да подржим овај закон, али и да тражим да се подиже привредна активност, да наше пруге, биле оне брзе или не, оне којима ће се возови кретати просечном брзином од 80 километара, замене оне пруге – када њима кренеш на море (тако смо затекли државу 2012. године), два пута ти истекне здравствена књижица док тамо стигнеш, истекне ти лична карта и пасош, па у Црној Гори хоће да те врате назад, толико су споро возови ишли.

 Све то треба обновити, инфраструктуру, али мора се паралелно обнављати и привредна активност. Морамо више робе да извозимо него што увозимо, и то што извозимо да не буду сировине, него да буду готови производи, да не извозимо кукуруз, сточно брашно, сојину сачму итд., већ да извозимо готове прехрамбене производе и да тако нађемо посао и за сељака и за радника. То је онај сан који сви ми овде делимо и имамо. То је оно што су они угасили свећу, угасили светло овом народу и ми смо дужни, обавезни да то светло упалимо и да Србију поново учинимо великом земљом, земљом слободних и домом храбрих. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народна посланица Сузана Спасојевић, а нека се припреми народни посланик Горан Ћирић.

 СУЗАНА СПАСОЈЕВИЋ: Поштовани председавајући, уважена министарко Михајловић са сарадницима, колегинице и колеге народни посланици, о потреби доношења једног новог закона којим би се уређивала област уговора о превозу у железничком саобраћају довољно говори чињеница да је у Србији на снази, да се примењује Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају који је усвојен још давне 1995. године и да одредбе тог закона нису усаглашене са тренутним стањем у економији, привреди, као ни са законима и законском регулативом ЕУ.

 У претходном периоду усвојили смо неколико закона из ове области, између осталог и Закон о железници и Закон о безбедности и интероперабилности, који се не могу у свом пуном обиму примењивати без доношења овог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају. То је још један од разлога због којих треба овај закон донети и усвојити у дану за гласање.

 Деветог маја 1980. године у Берну је донета Конвенција о међународном железничком саобраћају (COTIF) са циљем да се установи једнообразни правни оквир за превоз путника, пртљага и робе. Та конвенција је од дана доношења до данас претрпела низ измена од којих су најзначајније измене у складу са Протоколом о изменама Конвенције из 1999. године, која је ратификована у Србији 2006. године, чиме су створени предуслови за развој конкуренције, односно створени су законски услови да у Србији више не постоји једно државно железничко предузеће које ће бити надлежно и за превоз и за управљање инфраструктуром, већ да се транспортно тржиште железница може либерализовати.

 Тржишне промене и у Европи и у свету постављају нове захтеве тржишта кроз глобализацију тржишта, кроз оштру конкуренцију, кроз свакодневну борбу да се сачувају постојећи корисници и освајају нови корисници, кроз промене у робним токовима итд.

 Наша, прилично неуређена, законска проблематика у овој области има негативних утицаја на неометано пословање и међународних и домаћих превозника, што мора у први план да стави као задатак свим чиниоцима да делују у правцу побољшања постојеће законске регулативе и изградње недостајуће законске регулативе, поштујући, наравно, европске и светске стандарде и технологије и уједно осигуравајући једнаке услове приступа тржишту за домаће превознике, али и услове страним превозницима који су идентични са условима које наши превозници имају у њиховим земљама.

 Предлог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају је један од три системска закона којима се уређује пословање свих субјеката у железничком саобраћају, а ефекти који ће након доношења и почетком примене овог закона бити видљиви утицаће најпре на економију, на привреду, на пословање железница, на путнике и на све кориснике услуга железничког саобраћаја.

 У Србији се неки други видови транспорта користе три пута више од железничког, што указује на слабу искоришћеност железница, а то потврђује и 92. место Србије на листи индекса конкурентности када се ради о железничком саобраћају. То је разумљиво ако имамо у виду чињеницу да су просечне брзине на нашим пругама негде око 40 километара на сат, док је просечна брзина на пругама у Европи и у свету између 200 и 300 километара на сат.

 Реформа железница и путничког и теретног саобраћаја је потребна што пре да би железницу Србије довела у једну позицију која јој и припада. Србија је започела реформу и реструктурирање железница, што најпре подразумева организационо и статусно одвајање инфраструктуре од железничког превоза, али оно што је битније јесте да се морају стварати могућности да на тој инфраструктури железнички оператери обављају превоз у условима конкуренције.

 Сам процес реструктурирања не иде брзо и не прати рокове који су предвиђени за спровођење концепта реструктурирања, што се донекле може објаснити и узроцима који потичу из наше традиционалне неспремности да се мењамо, да мењамо нашу свест о монополу и јавној служби и пређемо на свест о тржишној пословној политици и конкуренцији.

 Усклађивање прописа који се односе на уговоре о превозу путника и ствари у железничком саобраћају са Протоколом Конвенције о међународном железничком превозу је законска обавеза. Конвенција COTIF у свом садржају на основу Протокола о изменама даје смернице које су обавезујуће за све измене одредаба закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају.

 Ви сте, госпођо Михајловић, изнели све предности овог предлога закона и ја ћу само укратко да се осврнем на оно што је према мом мишљењу најбитније. Свакако је веома битно то што се Предлогом овог закона уређује однос између више превозника. То је први пут било којим законом предвиђено и практично значи да са корисником услуга железница један превозник закључује уговор о превозу и постаје уговорна страна тог уговорног односа, а остали превозници који у току једне трасе преузимају путника или робу постају узастопни превозници. Такође, веома битно је и то што се дефинише извршни превозник; могу да га упоредим са неком врстом подизвођача.

 Битне новине које су предвиђене овим законом односе се и на увођење електронског товарног листа. Садашњим законом предвиђено је да корисник превоза мора буквално да оде до железничке станице да преда, односно преузме сву документацију која је потребна за превоз, што је представљало и непотребне трошкове и непотребно губљење времена.

 Увођењем електронског пословања битно се олакшава пословање свим корисницима услуга железничког превоза, смањују се трошкови, што ће повољно утицати на оне привреднике који веома често користе услуге железничког транспорта, а, наравно, допринеће и рационализацији трошкова железница, што нам је у овом моменту заиста потребно, трошкова који настају због предузимање мера за чување документације, преношење превозних исправа итд. Свакако ће се олакшати комуникација између превозника и корисника услуга превоза.

 Све одредбе овог закона које се односе на превоз путника имају за циљ да обавезе и права путника у железничком саобраћају Србије буду идентичне обавезама и правима путника у осталим европским земљама.

 Такође је важно што се Предлогом овог закона посебна пажња обраћа на путнике са посебним потребама. Сигурно се у Србији неће моћи одмах постићи стандард који путници са посебним потребама имају у европским земљама, али је уопште веома важно што закон обухвата и ову категорију путника.

 Као закључак, оно што је заиста битно јесте да ће се применом овог закона обезбедити могућност пословања више железничких превозника, што ствара услове за развој конкуренције на транспортном тржишту под једнаким и транспарентним условима. Обезбедиће се шира права корисника, бољи квалитет услуга, нове уговорне обавезе и, што је веома важно, допринеће се бржем реструктурирању и бржој реформи „Железница Србије“. Као што је овлашћени представник Посланичке групе СПС рекао, ми ћемо у дану за гласање подржати Предлог овог закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Реч има народни посланик Горан Ћирић.

 ГОРАН ЋИРИЋ: Поштовани председавајући, поштована госпођо министарко, поштовани гости, поштоване колегинице и колеге, данас су пред нама нови, реформски закони, како најчешће најављујете своје законске пројекте (за неке могу да прихватим и такву дефиницију): закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају, и закон о жичарама, и закони о споразумима са УАЕ и Републиком Кином, закони о потврђивању споразума. Закон о изменама и допунама Закона о запошљавању и закон о употреби знаковног језика ћемо имати на наредним заседањима.

 Ови закони о инфраструктури имају нешто заједничко, и у овој начелној расправи управо на такав начин желим да посматрам све те законе. Шта је то што је заједнички проблем свих ових закона? Јер, у појединостима ћемо разговарати о сваком члану појединачно. Мислим да је суштински проблем оно што сте ви поменули у једном тренутку, а то је питање примене ових закона. Можемо се сложити да ћемо овим законским пројектима поправити права корисника услуга железничког превоза, и путничког и теретног саобраћаја, и мислим да ћемо уредити и ову област у складу са европским директивама, о жичарама и многим другим областима, али мислим да је овде кључно питање начин имплементације ових законских решења.

 Шта је оно што имамо као искуство? У овој сали смо усвојили многе реформске законе, који су често врло неприменљиви. Један од најсвежијих примера је Закон о приватизацији. Видели смо колико је приватизовано система у реструктурирању до дана данашњег.

 Ово је један од закона који ће представљати, по мени, проблем. Надам се да неће бити тако, али сам увод и прављење тима који ће у „Железницама“ бити задужен за имплементацију ових закона које ћемо овде усвојити јесте нешто што на неки начин забрињава. Дакле, у истом дану... Прво смо имали шест месеци без избора генералног директора „Железница“, у једном тренутку, а онда у једном дану троје кандидата најављиваних као будућа решења. Мени то говори о озбиљној дезоријентацији са којим ће се људима радити и са којим људима ће се управљати оваквим системом. Они треба да имплементирају ове законе, који могу да буду добри, али на начин који ће бити врло ефикасан. За то је потребна сарадња са вама као ресорним министром и међусобно поверење и поштовање.

 Али, начин на који је прављен тај избор јесте нешто што не обећава пуно у том смислу, јер у том тренутку, у том једном дану, три могућа решења говоре о озбиљној дезоријентацији у вези с тим ко ће спроводити ове законе и на који начин ће их имплементирати, што говори о недовољном поверењу. За сваку врсту сарадње је потребно и међусобно поштовање и међусобно поверење. Дакле, то је позив на такву врсту сарадње.

 Оно што је важно и што је често питање за све власти у Србији и за све нас, људе који су имали искуства у јавним системима, то је питање одговорности генералних директора, па и министара, у вођењу јавних система. Дакле, они су сада на мети, сва јавна предузећа су на мети напада јавности; по дефиницији – корумпирани, неспособни, они који праве губитке. Мислим да то није добра атмосфера у којој могу да се покрену важне ствари какве су и данас на овом заседању републичке скупштине.

 Шта желим да предложим? Мислим да је врло битно поћи не од техничких детаља и техничких закона, него од дефинисања стратегије и дефинисања јавног интереса и оних предузећа која ће се бавити управо јавним интересом у Републици Србији. То је прва ствар.

 Јер, ако већ говоримо о железници и изазовима железнице, да ли је питање приоритета управо овакав уговор? Одличан је помак, добили смо инфраструктуру, електронски потпис, временски жиг. Начин да се модернизује железница јесте и увођење електронских докумената паралелно са писаним документима. Све је то сјајно, али без утврђивања јавног интереса и укупне стратегије, мислим да ћемо поново доказивати да смо један дезинтегрисани систем и да он неће у правом смислу дати ефекте овога што ћемо ми усвајати у републичкој скупштини.

 На пример, говоримо о улагању у железницу од Београда до Будимпеште; премијер је најављивао брзине од 300 километара на сат, или можда нешто мање. Имамо брзине од око 40 километара на сат на појединим деоницама на прузи Београд–Ниш. Најављиван је пројекат измештања пруге из града Ниша на деоници од четрнаест километара; 2011. је усвојена одлука на Скупштини града Ниша, која је потврђена и гаранцијама да ће се из ИПА фондова повући средства, неких десетак милиона евра, али то није активирано, нити се наставило са тим пројектом.

 Говоримо о јавним интересима и ономе што су приоритети и железнице и Министарства и мислим да је важно да то чујете, јер су то питања која постављају грађани. Дакле, када ће се изместити из Ниша макар теретни саобраћај? Кроз сам центар града, на деоници од четрнаест километара, свакодневно пролази опасан терет из правца Бугарске према Београду, кроз сам центар Ниша, поновићу, или обрнуто, ка Бугарској.

 Мислим да су то важна стратешка питања не само за Ниш него и за многе друге градове и за све нас, да расправљамо о томе да ли је потребна једна пруга са деоницом од 200 километара са брзинама 300 километара на сат и огромним улагањима која се мере милијардама евра, или нам је потребна стратегија према којој ће просечна брзина у Србији бити 100 километара на сат па да од крајњих тачака у Србији, у дужини од 500 километара, можемо да прођемо нашу територију за пет сати; да ли нам је важно да деоницу од 200 километара пређемо за пола сата, а да на осталим деоницама идемо просечном брзином од 40 километара.

 Дакле, све су то заиста озбиљна питања, која је потребно претходно дефинисати. Ви сада можете, наравно, да поставите питање – па, зашто неки претходни нису то урадили. Наравно, то јесте питање, али ако су се покренуле неке појединачне ствари које могу да се интегришу у укупни и важан систем за читаву Републику Србију, онда је, макар и данас, важно покренути. То је мој предлог вама као ресорно надлежном министру за ову област, и не само за ову област, јер је то универзално питање за све јавне системе у Републици Србији.

 Поред свега овога, мислим да је следеће питање, јер сте говорили о раздвајању у процесу корпоративизације железнице (пошто сада говоримо о железници), о раздвајању инфраструктуре и оператора... Издвајање инфраструктуре, издвајање теретног саобраћаја, путничког саобраћаја, и холдинг, како сам вас разумео. Мислим да је важно рећи да је претходно питање пуна имплементација Закона о јавној својини. Године 2011. је усвојен Закон о јавној својини са роком имплементације од три године. Нажалост, тај рок смо морали да продужимо пре скоро годину дана на нови рок да би се имплементирао.

 То јесте предуслов за праву корпоративизацију, јер Закон о јавној својини је заиста прави реформски закон, који треба да дефинише имовину свих јавних предузећа. То је предуслов да се дефинишу и удели акционара у јавним предузећима. То јесте предуслов за прави процес корпоративизације, који не треба да се сведе, како се често говори у многим јавним системима, на питање самоуправљања или међусобних надлежности по вертикали, него на суштинско управљање капиталом државе, а у складу са дефинисаним јавним интересима о којима сам малопре говорио.

 Мислим да је, поред тих задатака, потребно управо поверење и међусобно поштовање свих људи који учествују у овом процесу.

 У складу с тим, ја бих вам предложио, пошто мислим да имате довољно капацитета да предложите и ова решења, да се хитно приступи доношењу новог закона којим би се уредила област делатности од општег интереса: које су, ко може и под којим условима да их обавља, које обавезе прихвата обављајући их и разлози који доводе до губљења права обављања делатности од општег интереса.

 Дакле, уређење ове области представља предуслов уређења јавних предузећа, њихове поделе на инфраструктурна и она који су оператори. То се не односи само на железницу, него и на друге јавне системе.

 Да бих дао додатну аргументацију овом предлогу, подсетићу вас, уколико то нисте знали, а мислим да се ради о озбиљном јавном интересу у Србији, да су Железнице Србије и Пошта Србије својевремено, пре пет година, потписале уговор о инвестирању у заједничку инфраструктуру, с тим што железница има у својој имовини коридор којим се протеже железничка инфраструктура а Пошта је била спремна да инвестира у полагање оптичких каблова, са заједничким интересом двају државних система и, убеђен сам, интересом државе, Републике Србије, из свих разлога, комуникационих, безбедносних, у инвестирању у ту инфраструктуру. Железница је имала сопствену корист у успостављању веће безбедности на тој инфраструктури и успостављању боље контроле саобраћаја. Знамо колике проблеме имамо на нивоу рампи и прелаза, који годишње односе огроман број жртава у Србији.

 То је један од разлога, а неки од разлога су и модернизација ова два државна система која имају довољно капацитета и могу да инвестирају уколико држава Србија мисли да је то неопходно и да је то у њеном јавном интересу.

 Тај пројекат је у неком тренутку заустављен.

 Дакле, није то једини пројекат који је могуће реактивирати, али мислим да постоји пуно изазова о којима може да се размишља на такав начин и да се искористе међусобни капацитети многих јавних система који се у овом тренутку посматрају као потпуно независни, а држава је заједнички власник највећег дела капитала тих система, за које верујем да неће улазити у процес приватизације.

 Оно што желим да кажем у вези с предлогом који сам дао, о доношењу новог закона којим би се уредила област делатности од општег интереса, јесте и то да Србија мора дефинитивно да заузме став по питању власништва, односно приватизације јавних предузећа. Дакле, најављено спровођење крајње спорних и нетранспарентних поступака продаје дела капитала јавних предузећа уместо спровођења поступака уређења претходно описаних питања наноси, убеђен сам, трајну штету Републици Србији. Ја се надам да ћете се сложити с тим. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Љиљана Малушић. Изволите.

 ЉИЉАНА МАЛУШИЋ: Хвала. Поштовани председавајући, поштована министарко, поштовани сарадници из Министарства, поштоване колеге посланици и посланице, данас имамо два закона и три споразума. Ја ћу данас говорити, да не бисмо понављали, о Предлогу закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају.

 Овим законом одређују се уговорни и други облигациони односи у области јавног превоза путника и ствари у унутрашњем железничком саобраћају.

 Оно што је, нажалост, неопходно јесте комплетна реформа железничког саобраћаја. Двадесет година... Овде чујемо коментаре различитих уважених колега који просто не стоје. Двадесет година неулагања, знате шта то значи? Катастрофа! Железница нам је заиста у катастрофи. Немам коментар на коментаре колега из опозиције, могли би можда да се замисле шта су то они одрадили за двадесет година.

 А ми смо урадили: под један, уговор између Републике Србије и Републике Мађарске о модернизацији пруге. Та пруга ће бити дугачка 350 километара, биће нешто што није виђено у Србији, на срећу нас, наше владе и министарства које ради овај пројекат. Ову пругу ће радити две државе са кинеским партнерима. Просечна брзина ће бити 140 километара, а максимална брзина 200 километара. Значи, бићемо напокон у Европи. Оно што бих још истакла јесте да ће пруга кроз Србију бити дугачка 184 километра, а кроз Мађарску 166 километара и да радимо идејна решења и студију изводљивости, Република Србија за своју територију, Република Мађарска за своју. Та два пројекта и студије изводљивости се дају кинеским партнерима, који ће објединити и пројекте и студије изводљивости и напокон се може приступити реализацији, односно изградњи брзе пруге.

 Шта то значи? То, пре свега, значи модернизацију пруге, а самим тим и транспорта робе и путника.

 С обзиром на то да говоримо сада о путничком саобраћају, имамо ту срећу да су Министарство и Влада одобрили, односно прави се пројекат и за други колосек који ће се тицати транспорта, што значи много више превоза између Мађарске, и не само Мађарске, свих земаља које долазе до Мађарске и иду према Србији.

 Ми имамо ту срећу да се налазимо где се налазимо, у многим моментима несрећу због силних ратова које смо преживели, али у овом случају срећу, јер можемо бити седиште трансбалканске железнице, што би значило пуњење буџета Републике Србије. То је оно на шта се нарочито обраћа пажња.

 Оно што бих још рекла, што се тиче ове брзе пруге – под један, бољитак; под два, пуњење буџета. Па, има ли нечег бољег? За двадесет година се ништа није уложило, а сада причамо о нечему што је просто неопходно.

 Радимо све по закону, јер хоћемо да уђемо у ЕУ, а ово су просто неке ствари са којима нема играња. Просто, нешто што се мора донети, директива, што би се рекло, из ЕУ.

 Оно што је још врло важно рећи, што се тиче инвестиција, ми имамо ту срећу да су за инвестирање у „Железнице Србије“ заинтересоване како индијске тако и француске компаније. Значи, биће улагања.

 У Србији је тренутно започета реконструкција пруга, за три-четири године урадиће се око 500 километара пруга. С обзиром на то да знамо да су нам шине поприлично истрајале, зарђале, да имамо „гробље вагона“, наша влада се потрудила да се то више никада не деси и зато ће бити ем пројеката, ем бољитка за Републику Србију.

 Оно што је трагично је тренутно 17.078 људи који раде у „Железницама Србије“. „Железнице Србије“ су велике, међутим, овај број је можда за неку земљу која је пет пута већа од наше; друго, просек старости је 46 година. Зато су реформе неопходне и подржавам ово. Не само да подржавам, него сам одушевљена. То је бољитак за Србију, идемо ка ЕУ. Оне ће бити завршене у року од четири године.

 Тренутно је у реконструкцији деоница Сопот Космајски – Ковачевац на прузи Београд–Младеновац–Ниш, из руског кредита. Браво за Владу и Министарство!

 Разлози за измену овог закона су, пре свега, два нова закона, један је Закон о железници, а други Закон о безбедности и интероперабилности железнице, који су усклађени са прва три пакета ЕУ и њеном директивом. Зашто? Пре свега, ми као земља приступница ЕУ морамо да подржавамо и да доносимо све законе, а друго, директива је директива – или ћемо бити на тржишту или никада нећемо бити. Што каже мој уважени колега господин Маријан Ристичевић, возићемо се дилижансама. То је недопустиво за 21. век. Пруге у Европи су углавном брзе, осим можда ових балканских. Надам се да ће то врло брзо да се заврши; ево, рекла сам, у периоду од четири године.

 Што се тиче ових закона, имају много бољитака. Оно што још треба рећи јесте да ми морамо да усклађујемо своје прописе са Директивом ЕУ и са Протоколом Конвенције која је донета 1999. године, тзв. COTIF, а тиче се управо међународног железничког превоза. То је, наравно, јако добро.

 Што се тиче Конвенције 1371 из 2007. године, она се пак тиче права путника. И то је много добро, јер ће путници из Републике Србије имати иста права као путници из других земаља, што у окружењу, што у читавој Европи. То је још један бољитак.

 Значи, прво, божанствен уговор, добар уговор, квалитетан уговор, који ће нам донети пуњење буџета Републике Србије.

 Шта још рећи? Радимо брзо, ефикасно. Оно што је основни циљ је, пре свега, повећање укупне транспортне ефикасности, без тога нама нема бољитака, унификација основних превозних исправа и, на крају, увођење електронског пословања које ће пуно допринети уштеди у времену, а и у новцу.

 Наравно, Српска напредна странка ће у дану за гласање подржати предлоге ових закона и споразуме. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Балша Божовић. Није ту. Реч има народни посланик Синиша Максимовић. Изволите.

 СИНИША МАКСИМОВИЋ: Поштовани потпредседниче Народне скупштине, поштована госпођо министарко са сарадницима, поштоване колеге посланици, држава је у протеклих десет година уложила велика средства у изградњу жичара на простору Републике Србије, нарочито на нашој најлепшој и највећој планини, Копаонику.

 Данас у оквиру овог обједињеног претреса разговарамо и о Предлогу закона о жичарама за транспорт лица. Ово је нови закон, којим се први пут на јединствен, систематичан и целовит начин уређују жичаре да би се обезбедио већи степен заштите живота, здравља и безбедности лица која користе жичаре.

 Законом се прописују услови за њихову изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за постројења жичара, за употребу подсистема и безбедносних компонената постројења жичара за транспорт лица; управљање постројењима; утврђују се органи и организације који ће бити надлежни за спровођење овог закона, као и органи за вршење надзора над применом овог закона.

 Сматрамо да је добро што ћемо имати један свеобухватан правни акт, јер Србија има неколико система жичара који се пре свега налазе у зимским туристичким центрима. Тако се приближавамо модерном европском законодавству и у овој области.

 Двострана корист се остварује уређивањем питања жичара: с једне стране, обезбедиће се прописани стандарди и процедуре за постојеће жичаре које користимо; с друге стране, обавезаће се и будући инвеститори да се уградњом и експлоатацијом држе законом прописаних стандарда и процедура.

 Оно што је приликом пројектовања изградње жичаре обавезно јесте да се израђује сигурносна анализа која обухвата све безбедносне услове за постројење жичара и околине, а који се односе на пројектовање, изградњу и рад самих жичара.

 Питању жичара као транспортном средству ми у Србији треба да прилазимо и с аспекта развоја наше туристичке понуде, јер се, за сада, осим теретних транспортних жичара које се користе на неким рударским коповима, жичаре користе једино у туристичке сврхе. Знам да је постојање и ефикасан и безбедан рад жичара у зимским туристичким центрима један од важних мотива за долазак туриста, и домаћих и страних, јер свако ко дође зими у неки туристички центар жели да има све услове за угодан и безбедан одмор и скијање због којег је и изабрао планински туристички центар.

 Да подсетим да се наши планински центри стално опремају новим жичарама. На Копаонику, као највећем зимском ски-центру, постоји систем од 24 жичаре различитих капацитета које могу да превезу 36.000 туриста на час, што овај наш највећи зимски туристички центар сврстава у ред најопремљенијих у овом делу Европе. Као највећи туристички потенцијал, Копаоник и даље треба да се развија. То значи да Копаоник мора да размишља и даље о новим жичарама, а не само о хотелима. Такође, овај ски-центар треба да размишља и о проширењу самих стаза, с обзиром на то да је последњих година изграђен велики број жичара, па су тако саме стазе постале на неки начин узане са скијаше.

 Капитална инвестиција за државу у овој области треба да буде изградња гондоле од Брзећа до Копаоника. Та гондола не би била коришћена само у току трајања ски-сезоне, него и целе године. Такође, треба размишљати и о повезивању насеља са оне друге стране Копаоника, када је у питању овај део Рашке. Али, не само Копаоник, већ и друге зимске центре, попут Златибора, Старе планине, Брезовице, Дивчибара и Голије, треба развијати у наредном периоду.

 Законом се уређује да радом жичаре руководи управљач који је правно лице, који има потпуну одговорност за безбедан рад жичаре, одржавање, реконструкцију. У нашој пракси, жичарама у Србији руководи Јавно предузеће „Скијалишта Србије“.

 Овим законом прецизно су уређена и поступања у случају ванредних ситуација до којих у току коришћења жичара може доћи. Предвиђено је и обавезно присуство служби хитне помоћи, служби за брзе интервенције и служби горског спасавања.

 Такође, законом је уређено и питање инспекцијског надзора, који ће вршити републички инспектори за железнички саобраћај. На овај начин се потпуно заокружује одговорност за све фазе, од градње до коришћења и надзора над радом управљача. Тако инспектор може након извршеног надзора да забрани рад жичаре до отклањања недостатка, може казнити управљача или одговорног радника, а прописан је и велики број новчаних казни за различите прекршаје у примени овог закона.

 Овај закон видим и као значајан правни оквир који ствара држава и значајну подстицајну меру за домаћа и страна улагања у српски туризам. У крајњој линији, циљ овог закона би требало да буде повећање инвестиција у зимски туризам и повећање девизног прилива од планинског туризма, који у нашој земљи поред бања и Београда представља најатрактивнији вид туристичке понуде.

 На крају желим да кажем да Јавно предузеће „Скијалишта Србије“ добро газдује овим повереним послом, изградњом и радом жичара. Ово предузеће има младо и стручно руководство. Они су, једноставно речено, све знање и енергију усмерили у развој ски-центара у Србији.

 На крају желим да кажем да ће Посланичка група Социјалистичке партије Србије гласати за овај закон. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Борислав Стефановић. Није ту. Реч има народни посланик Љубица Мрдаковић Тодоровић. Изволите.

 ЉУБИЦА МРДАКОВИЋ ТОДОРОВИЋ: Хвала, председавајући. Поштована госпођо министар, са сарадницима, колегинице и колеге народни посланици, ја ћу се у данашњем излагању задржати на Предлогу закона о жичарама за транспорт лица.

 Ово је нов закон у правном систему Републике Србије, који по први пут на целовит и свеобухватан начин уређује ову материју о жичарама за транспорт лица. Сви знамо да је до сада ова материја била парцијално регулисана кроз више закона и подзаконских аката, али тежње за усаглашавањем закона са европским стандардима, као и чињенично стање на терену намећу потребу за доношењем овог и оваквог закона.

 Такође, све интензивнији развој туризма и проширење туристичких капацитета условљени су адекватним законским прописима који ће створити правне оквире за несметано функционисање и пре свега безбедно функционисање система жичара. Наиме, неоспорно је да је последњих година интензивирана туристичка активност на нашим планинама, Копаонику, Старој планини, Златибору, Брезовици, али је такође евидентно да постоје реалне потребе за проширењем постојећих туристичких капацитета, како изградњом нових смештајних капацитета, тако и изградњом и уређењем пратећих садржаја, у овом случају жичара.

 С обзиром на то да се код нас први пут доноси закон ове врсте, моје лично мишљење и можда препорука је да се и овом закону да времена које долази да би се он додатно допунио и усавршио, сагласно захтевима струке, али и стању на терену, наравно, уз активно учешће свих релевантних чинилаца који су уско повезани са овом материјом како на терену тако и узимајући и примењујући искуства западноевропских земаља, посебно земаља у алпском појасу, које дуги низ година ово питање имају решено и уређено.

 С обзиром на то да се овде ради о заштити људских живота, о безбедности људи који ће користити транспорт жичарама, закон детаљно прописује све активности везане за пројектовање, изградњу, пуштање у рад и одржавање система жичара како би се превенирале и избегле било какве незгоде и несреће и како би били заштићени људски животи, почев од израде пројекта, анализе терена, преко дозволе за изградњу, након тога добијања употребне дозволе за пуштање у рад жичара, јер без употребне дозволе жичара не може и не сме да почне са радом, па до ремонта који се обавља једанпут годишње, а по потреби и чешће.

 Овим законом, наиме, покушаћемо да отклонимо све празнине које су до сада постојале и које су евидентиране у практичном раду, тако да ћемо ми у дану за гласање, поред овог предлога закона, наравно, подржати и све предлоге закона који су данас на дневном реду. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Владимир Павићевић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче господине Арсићу, поштована госпођо Михајловић и поштоване гошће и гости, претпостављам из Министарства и са железница, да кажем, народни посланик Зоран Живковић је у својој расправи већ саопштио да ћемо ми народни посланици Нове странке да гласамо за усвајање свих предлога закона који су обједињени у оквиру заједничког начелног и јединственог претреса данас. Али, саопштио бих две напомене, пре свега госпођи Михајловић, које ми се чине веома важним за нашу данашњу расправу.

 Најпре, ми смо се, упркос томе што сматрамо да су ово добри предлози закона, посебно усмерили ка једном и поднели дванаест амандмана на Предлог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају. Ти наши амандмани, поштована господо, тичу се три групе питања. Само молим све наше госте из Владе, из Министарства да посебну пажњу усмере ка анализи наших предлога кроз амандмане које смо поднели Скупштини.

 Једна група амандмана, наравно, као што је ред и пракса коју смо, ја мислим, ми и увели у нашу Народну скупштину, тиче се поштовања духа, не само духа, господине Арсићу, него и правила српског језика којим се ми служимо у нашој држави.

 Друга група амандмана тиче се прецизирања садржине појединих чланова и измена тих чланова, као што су нпр. чланови 4, 7. или 23. Ево, већ сада да дам једну напомену нашим гостима, на пример, у члану 23. у ставу 2. предвиђено је да се бицикли превозе као пртљаг под условима прописаним тарифом. Ми на пример, сматрамо да то треба да се мења. Ово је само један пример, можда једне не толико важне ствари у целом закону, али ипак мало и томе да се посветимо. Ми сматрамо да бицикли треба да се превозе као ручни пртљаг ако се уносе у кола предвиђена за овакав превоз. Дакле, да немамо тарифу у том случају. Верујем да о томе треба размишљати, да се уведе и ова врста иновације.

 И, трећа група амандмана тиче се скраћења рокова. На пример, у члану 34. предлагач закона, а у име предлагача госпођа Михајловић, у ставу 1. члан 3. предвиђа рок од шест месеци за извесну врсту интервенција ако се нешто деси током путовања итд. Ми сматрамо да тај рок треба да буде скраћен на три месеца, јер нам се чини да... Видим да је већ договорено да се прихвати ово. Свака част! Значи, пажљиво се слуша. Браво, одлично!

 Онда да пређем на другу напомену, поштована господо. Стицајем околности, пошто смо претходно разговарали и о „Београду на води“, а критичари „Београда на води“ идентификовани као људи који су слични критичарима изградње железнице крајем 19. века, ја сам се, поштована господо, бавио истраживањем изградње наше железнице у 19. веку, расправама у Скупштини о томе, како су текле расправе о уговорима о изградњи и експлоатацији железнице. И, једна ствар се ту појавила као закључак, за коју нисам могао да верујем да је могућа. Верујем да сви ми овде треба мало да се замислимо поводом тога.

 Године 1881, ево стенографских бележака, народни посланици, још једном да кажем, нису знали ни шта је пруга, ни шта је вагон, ни шта је локомотива, нису знали како то изгледа. Ево, један од њих, Трифун Јеремић, и сам каже овде – морам нешто да проговорим иако не знам шта је то.

 Али, шта се десило? Изградња железнице тада је сигурно била нека велика модернизацијска ствар за Србију. Изградња железнице била је велика шанса за Србију. Изградња железнице био је велики потенцијал.

 Сто тридесет година након тога, поштована господо, ево у овој години у којој смо... Госпођо Михајловић, чисто да се запитамо, није никаква посебна критика неком појединцу. Сто тридесет година након тога, читајући ове белешке, пратећи ову расправу, данас на пример, можемо да закључимо да смо назадовали. Не у смислу да ли је дилижанса, него смо ми назадовали, наш воз данас дуже путује од Београда до Ниша него што је путовао у другој половини осамдесетих година 19. века, поштована господо!

 Ова тема, питање железнице (господине Арсићу, завршићу за десет секунди ако ми дозвољавате), мислим да је добар повод да се замислимо поводом тога и да сви деламо тако да користимо наше шансе и да будемо ефикаснији у нашем заједничком раду. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Павићевићу. Потпуно сте у праву да је Србија до 2012. године много возова пропустила. Реч има народни посланик Владимир Ђукановић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Да, слажем се и са претходником, који је лепо рекао да тада када је била та расправа о железници, у време краља Милана, заиста многи нису знали ни шта је вагон, ни шта је пруга, нити било шта. Чини ми се да они које ви сада подржавате такође то нису знали, јер да су знали, не би овако упропастили железницу као што су је упропастили. Камен на камену није остао у нашој железници.

 Оно што је мени најгоре када разговарамо о железници, то је невероватна и грчевита битка ко ће да буде у администрацији наше железнице, односно ко ће да буде директор или ко ће да буде на неком месту у једном систему који је потпуно труо и распаднут и који је, баш као што малопре рече колега, такав да данас много дуже путујете од Београда до Ниша возом него што сте можда у 19. веку путовали.

 Ми смо нашу железницу, нажалост, свели управо на то, на неки период Балканских ратова. То је потпуна катастрофа! Нико жив нема никакву жељу да седне у воз. Ево, уђите нам у возове, то је празно, ту живе душе нема, посебно на неким локалним линијама.

 Искрено се радујем што доносимо један овакав закон, који подиже стандарде, али да бисмо ми подигли одређене стандарде, прво морамо да кренемо од нуле, а то је да уредимо како-тако железницу, посебно у ери када сама путничка железница није рентабилна готово нигде у свету. Једна Француска, која има фантастичну мрежу, нема рентабилну путничку железницу. Искључиво је рентабилна ова која служи за превоз терета, посебно војних и тако даље, и зато је она нама веома важна.

 Овде лепо пише, и ја сам згранут тиме, у образложењу закона, да смо ми онај део везан за путнике... Последњи пут закон је донет 1974. године. Значи, када је отприлике донет онај Устав СФРЈ којим је почело растакање Југославије. Тада смо последњи пут донели закон који је регулисао права путника, превоз путника итд. у железници. То довољно говори о томе колико смо водили рачуна о железници.

 Тако да ово свако мора да поздрави, не верујем да ће неко у опозицији гласати против овог закона зато што је ово најпре цивилизацијски искорак и просто шанса да се људима који се возе железницом обезбеди на један бољи начин и пртљаг и да они сами буду обезбеђени. Знате, ми имамо велики проблем и неретко ће се догодити да се људи који путују, на пример, неком међународном трасом страшно плаше, рецимо, лопова у самим вагонима. Јаве се ту разноразни, дођу, опљачкају, узму вам новчаник, узми вам сва документа, све и свашта. Ту имамо страшних проблема.

 Оно што мене, вратићу се на почетак, посебно иритира код железнице, то је ова битка ко ће да буде у администрацији, као да је то много важно, уместо да унапредимо систем железнице. Када читате по новинама, надам се да то баш и није толико тачно, али када испливају неки подаци, посебно у унутрашњој контроли, па кад се каже овај украо оволико, овај горива оволико, знате, то су стравичне цифре. Ми смо милионе и милионе евра, стотине милиона евра потрошили на све и свашта, на лоповлук, на јавашлук, на све и свашта. Зато данас имамо овакву железницу какву имамо. Надам се да ће овим законом много тога да се спречи и да ће се подићи стандарди за саму железницу.

 Знате, неретко се овде поведе прича о приватизацији железнице. Не бих да улазим у то, али морам да будем искрен, нисам сигуран ко би желео то да купи на такав начин каква је сада.

 Што се тиче другог закона, везаног за жичаре, нисам неко ко упражњава зимовања, нити, право да вам кажем, имам новца за тако нешто, али свакако је туризам веома битна грана, ми имамо дивног потенцијала. Међутим, увек сам се питао, чак и овако кад одете на дан-два, ко управља тим жичарама. Нисам баш био вољан да седнем у тако нешто осим када сам приморан и, право да вам кажем, нисам се осећао безбедно. А ово што се сада уводи заиста налаже одређене стандарде које мора да испуни или власник жичаре или јавно предузеће које тиме управља.

 Морам искрен да будем и да вам поставим питање – да ли сте сигурни да то неко код нас може да испуни? Ја се надам да може и да ће заиста неко озбиљан ући у тај посао, наравно и наша јавна предузећа, али су ово заиста високи стандарди. Наравно, мора да буде тако, међутим, поставља се питање да ли ми заиста имамо капацитета, да ли имамо људе који су спремни да уђу у овакав посао?

 Наравно да је безбедност грађана нешто што је најважније. У складу с тим, потпуно подржавам доношење оваквог закона који ће у много чему допринети да се наши туристички капацитети дефинитивно повећају.

 У сваком случају, свако ко иоле размишља о грађанима гласаће за ова два закона. Надам се да ће они који су до јуче уништавали железницу као термити ипак подржати, дубоко свесни да са нашом железницом штошта није у реду, да ће ипак подржати овако нешто што заиста доприноси бољитку наше железнице. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Господине Павићевићу, по ком основу?

 (Владимир Павићевић: По основу повреде Пословника.)

 У реду. Изволите, господине Павићевићу.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани господине Арсићу, госпођо Михајловић и уважене гошће и уважени гости из Министарства, господине Арсићу, ви сте сада, уместо да се старате о поштовању одредаба Пословника Народне скупштине као председавајући данашњој седници Народне скупштине, прекршили члан 100. Пословника Народне скупштине када сте коментарисали, без да сте се јавили за реч, моје излагање.

 Поштована господо, ево, да вам покажем како је господин Арсић сада повредио Пословник и у дану за гласање сви да гласамо за то да је он повредио Пословник Народне скупштине. Наиме, у члану 100. пише: „Председник Народне скупштине“, у овом случају председавајући, „када председава седници Народне скупштине, ако жели да учествује у претресу, препушта председавање једном од потпредседника Народне скупштине“. Он онда пређе фино на своје место овде и дискутује.

 Шта је малопре урадио господин Арсић? Ја сам овде саопштио своје напомене везане за један предлог закона. Госпођа Михајловић је чак рекла да ће се прихватити неки амандмани; дакле, ми смо се ту договорили око неког побољшања нечега. Господин Арсић, након што сам ја завршио, уместо да каже – хвала, народни посланиче Павићевићу, реч има тај и тај, господин Арсић, поштована господо, додаје своје речи мом излагању. Где то има, господине Арсићу? Господин Арсић каже – у праву сте, господине Павићевићу, било је рушење железнице до 2012. године.

 Господине Арсићу, немате ви право, ни по Пословнику ни по било ком основу, да додајете своје речи мом излагању. Господине Арсићу, ако ви имате неку своју мисао, јавите се за реч, препустите, као што у Пословнику пише, председавање другом потпредседнику и кажите, господине Арсићу, као господин Арсић то што је била ваша замисао. Ја вас молим да се изјаснимо у дану за гласање. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Павићевићу. Свакако ћу да дам објашњење. Не видим у чему сам прекршио члан 100. Пословника, само сам се сложио са вашом дискусијом. Верујте ми да је много боље да председавам, него да сиђем доле међу посланике и узмем учешће у дискусији, поготово због вас.

 Реч има народни посланик Бобан Бирманчевић. Изволите.

 БОБАН БИРМАНЧЕВИЋ: Поштовани председавајући, поштована потпредседнице Владе, поштовани гости, поштоване колеге и колегинице, поштовани грађани, ја ћу одмах на почетку да искористим своје право, а имам право да као народни посланик који је делегиран гласовима грађана дам своје мишљење и да се сложим са колегом да смо у претходном периоду назадовали. То је било у периоду до 2012. године, када је Српска напредна странка преузела одговорност за вођење Републике Србије и из године у годину, а поготово 2014, преузела потпуну одговорност и за све законе који су у процедури. Сви закони који су донети, који су сада у процедури и који ће бити донети, између осталог и ови закони који су на данашњем дневном реду, управо воде ка увођењу реда, побољшању стања у држави, примени права, примени слобода и побољшању услова живота свих грађана у Србији.

 Предлог закона о жичарама за транспорт лица, који је поднела Влада и који је први у овој области... Не могу да се сложим са колегама из опозиције који оспоравају овај предлог закона, јер они једноставно немају са чим да га пореде. За све године њихове власти, они нису нашли за сходно да донесу било какав закон који би могли упоредити са овим „нашим“.

 Ово је закон који уводи ред у једној области која је веома значајна пре свега за туризам, не само зимски него и летњи. Јер, управо Копаоник, Златибор, Стара планина, Дивчибаре, можда једног дана Цер или нека друга планина, можда Фрушка гора... Управо захваљујући овом закону, може да се створи могућност јавно-приватног партнерства или било ког другог облика улагања у туризам – а Србија је држава богом дана за туризам – којим би се створили услови да то буде реализовано.

 Развој планинских центара је могућ, али управо ће овим законима бити подигнут на један виши ниво. Неко ко жели да учествује у развоју ће знати на који начин и под којим условима. До доношења овог закона ми нисмо имали јасну дефиницију ни шта је жичара, ни шта је жичара за транспорт лица. Управо све оно што је потребно, овај закон садржи.

 Наравно, не постоје савршени закони, па није ни овај. Ово министарство, ова влада, ова скупштина спремна је да прихвати све оно што је добро и у складу с тим ће се и понашати, али оно што буде изгласано на овој скупштини биће најбоље могуће у овом тренутку.

 Предлог закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају је закон који мења досадашњи закон. Подсетићу, а већ је речено, то је закон који је од 1995. године на снази. Да ли је могуће да за све ове године никоме није било потребно и нико није сматрао да је потребно да се унапреди? Јер, од 1995. године до 2015. године је распон од двадесетак година, савремене технологије су већ дужи низ година применљиве и примењују се у другим железницама, а ми нисмо променили закон који је донет још 1995. године, у старој Савезној Републици Југославији.

 Овај закон је савремен, доноси међународна решења, односно решења која се у напредним европским земљама примењују у области железница. Међутим, ова влада и ово министарство не преписују законе, него их прилагођавају Републици Србији. Овај предлог је, уз поштовање европских тековина и решења која су у примени у Европи, једноставно примењен и користиће се у складу са условима и ситуацијом коју имамо у Републици Србији, односно у железницама Републике Србије.

 Два предлога закона о потврђивању споразума о ваздушном саобраћају, са Кином и Уједињеним Арапским Емиратима, свакако су доказ изузетно добре, већ традиционално, можемо рећи, добре сарадње како са Кином, тако сада и са Уједињеним Арапским Емиратима. То су споразуми који једноставно показују и доказују да ова влада има много више пријатеља него што је било која влада раније имала, има много бољу сарадњу са свим државама, не само у региону него и у целом свету. Постали смо лидер у авио-саобраћају не само у овој регији, на Балкану, него и у целој Европи. Оно што се очекује у наредном периоду, то је ширење, и повећање не само позитивног имиџа Републике Србије, него и саме економске ситуације у Србији.

 Ови предлози закона потврђују оно што је пракса, а пракса су добри односи са Кином и са Емиратима. Једноставно, нема потребе оспоравати све по сваку цену. Оно што је добро, а ово јесте добро, морају подржати сви они који мисле добро Републици Србији. У овој скупштини је то заиста апсолутна већина. Осим оваквих споразума са овим државама, усвојили смо велики број споразума у претходном периоду, а у наредном периоду са онима са којима није успостављена, а њих је све мање, и то ће бити завршено.

 Пети је предлог закона о потврђивању споразума између Републике Македоније и Републике Србије из области железничког транспорта, односно граничне процедуре. Већ смо са државама из окружења потписали сличне споразуме. Они показују да ми са нашим комшијама, са државама из окружења имамо најбоље могуће односе и да ћемо радити све што је потребно како бисмо те односе подигли на виши ниво.

 Оно што желим за крај да кажем, то је да су основни аргументи за ове споразуме и ове предлоге, једноставно, да не постоје негативни ефекти. Не постоје негативни аргументи који би оспорили било који од ових предлога. Сви они који желе добро Србији и својим грађанима, морају да подрже ово.

 Све оно што је негативно и што је било везано за железницу, за транспорт, једноставно је наша прошлост. Ово министарство и ова влада, наравно уз помоћ Народне скупштине, усвојиће све оне законе који су потребни да равноправно са земљама ЕУ будемо конкуренти, а не нека пролазна станица на путу европских држава, односно европског транспорта.

 Оно што је у најави, то је да се сам железнички саобраћај по моделу који је примењен у авио-саобраћају... Да је то могуће, показује управо „Ер Србија“. Да, могуће је од једног великог губиташа направити профитабилно предузеће које, осим што послује профитабилно са великим приходом, повећава позитивни имиџ не само ове владе, не само ове скупштине, него целе државе. То исто је могуће и са „Железницама“. Проблем јесте велики, али, за разлику од других влада, ова влада је дефинисала који су проблеми и урадиће све што је потребно да ти проблеми буду што брже и квалитетније решени.

 Позивам све оне који желе добро Србији да у дану за гласање подрже ове предлоге закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Невенка Милошевић. Изволите.

 НЕВЕНКА МИЛОШЕВИЋ: Захваљујем, уважени председавајући. Поштована потпредседнице Владе Републике Србије са сарадницима, драге колеге народни посланици, грађани Србије који пратите данашњи рад, најпре ћу рећи да свакако подржавам сет закона, Предлог закона о жичарама за транспорт лица, као и уговоре, три споразума која су на данашњем дневном реду.

 Чули смо доста аргумената у прилог доношењу ових закона, али ја бих своје време искористила да се осврнем на један од закона, а то је закон о жичарама за транспорт лица. То ћу урадити из два разлога. Први разлог је тај што је ово заиста један нови закон, што он први пут на јединствен начин регулише веома важну област, а то су жичаре. Он је до сада у неким деловима био ... о њему је било говора у закону о жичарама и Закону о јавним скијалиштима. Други разлог због кога се данас осврћем на овај закон јесте тај који ме посебно радује, а то је тенденција развоја планина, планинских центара у Србији. Ја бих рекла да је то веома важан пројекат, државни, национални пројекат.

 Овом приликом желим да искажем и велику шансу за општину из које долазим, то је општина Ивањица. Морам да кажем да у Ивањици имамо више планина, али овом приликом желим да се осврнем на планину Голију. Сви плански документи, почев од Просторног плана Републике Србије, преко Стратегије за развој привреде, стратегија за развој туризма, за регионални развој, развој спорта, иду у прилог томе да ће се улагање у развој ски-центра Голије догодити. Оно што радује јесте да су сва планска документа углавном завршена. Постоји озбиљан инвестициони план, акциони план и до сада, наравно, све иде по плану. Али, ја бих рекла, планови су планови, врло је важно да дође и до њихове реализације.

 Што се тиче Голије, морам да кажем овом приликом да је то најшумовитија планина у Србији, да је заштићена и на међународном нивоу, али и на државном нивоу, јер је проглашена резерватом биосфере и заштићена је од стране Унеска. То је јединствен пример у Србији. Што се тиче државне заштите, заштићена је јер је Голија проглашена за парк природе.

 Све анализе говоре, уколико се реализује овај пројекат, а мислим да нема разлога да се не реализује, капацитети за један дан су предвиђени за 46.000 посетилаца. То нису само скијалишта, то је и целокупан сеоски туризам.

 Овај пројекат је важан не само за општину Ивањицу, већ и за оне општине које гравитирају, то су општине Рашка, Нови Пазар и Сјеница. Али, пошто наша општина нема развијен ни железнички, ни ваздушни, ни водни саобраћај, за реализацију овог пројекта и те како је важна изградња ауто-пута. Изградња ауто-пута би допринела томе да се планина Голија отвори за инвеститоре, инвестиције и да коначно Ивањица покрене своју замрлу привреду, тако да кажем. То је велика шанса и ми улажемо велику наду у то.

 Што се тиче самог закона, знамо да су жичаре и те како потребне, и скијалишта, да ћемо њиховим развојем унапредити туризам. Не само туризам, већ целокупан привредни развој. Разлози за доношење овог закона, наравно, јесу то што ће се на јединствен начин ова област уредити али и то што ћемо највећи ресурс Србије, а то је живот, здравље, овим законом заштитити. Наравно, безбедност, јер наше жичаре морају бити безбедне. И, још један разлог који је и министарка на почетку рекла, то је да спречимо нелојалну конкуренцију.

 Нећу да понављам, желим још да истакнем да су позитивни ефекти овог закона вишеструки. Односе се на директне кориснике, али и на индиректне и наравно, зашто не рећи, на све заинтересоване групе. То је овде афирмативни термин, нећемо да имамо предрасуде да тај термин има негативну конотацију, јер дошло је друго време, дошла је нова влада, која ради на сасвим други начин. Ја се захваљујем и Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре на томе што ће коначно у Србији почети да се гради и да се ради и што ћемо коначно, извесно је, имати за све наше грађане уређену земљу Србију, у којој ћемо пристојно живети.

 Наравно, поводом овог закона јесте формирана радна група и имали смо јавну расправу.

 Шта рећи на крају? Само да ћу ја заједно са свим посланицима Српске напредне странке са великим задовољством подржати ове законе, гласати за свих пет предлога законских решења. Хвала на пажњи.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Мирко Чикириз. Изволите.

 МИРКО ЧИКИРИЗ: Хвала, председавајући. Госпођо министре, СПО – ДХСС, а колико видим по расположењу, и остале странке у Народној скупштини Републике Србије, подржаће законе и споразуме који су на дневном реду јер њима се не може ништа озбиљно приговорити.

 Добро је што се закон о жичарама за транспорт лица први пут доноси у Народној скупштини Републике Србије, јер је заиста потребно да се тиме побољша инвестициони потенцијал, да се побољша безбедност, заштита живота и здравља лица која користе превоз жичарама.

 Добро је не само што су установљени субјекти који врше надзор и управљају жичарама, него и што су утврђени јасни стандарди за пројектовање, за безбедност, за сервисирање, односно ремонт, за једну врсту техничког прегледа на годишњем нивоу, што ће у сваком случају бити једна „чврста рука“ која ће спречити штете у овој области.

 Оно што СПО и ДХСС очекују, поред побољшања инвестиционог потенцијала наше земље, то је да ће ово, због ових стандарда које уводимо, довести и неке друге туристе, који су јако информисани где иду, где треба да потроше свој новац и какви су услови, између осталог и услови ове врсте безбедности.

 Што се тиче закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, то је једна од тема, уопште железнички саобраћај, којима се ми бавимо од оснивања наше политичке странке и одговор на лоше стање у железници и на то што заиста Република Србија у нормативном делу прати све европске прописе, што су прописи у железничком саобраћају у Европи суштински реформисани. Све је другачије него пре двадесет, тридесет или четрдесет година. Нови је концепт уређења железнице, нови су субјекти, другачији односи, другачија терминологија, створене су нове институције.

 И ми смо створили нова предузећа и раздвојили субјекте, учеснике у железничком саобраћају. Напуштен је тај традиционални концепт уређења железнице, али наша железница је и даље на оном нивоу где је била када је Краљевина Србија увела железнички саобраћај у Србији 1800. године. Значи, тамо где смо били пре 135 година, ми смо ту и данас. Одговор на питање због чега је то тако је системске природе.

 Ми смо политичка странка која... Било која тема да се покрене у Скупштини Републике Србије, када погледате историјат односа институције, разлога због чега је лоше, онда ћете видети да углавном разлози стоје у насилној промени друштвеног уређења 1945. године и у једном пројекту социјалистичког комунизма, који је наравно пропао свуда у свету, па је пропао и код нас. Пропало је и све што је било производ тог система. Пропале су и железнице.

 Ако данас у свету имамо чињеницу да су многе локомотиве које су музејски експонати млађе од локомотива које су данас на нашим пругама, онда тај податак говори довољно сам за себе. Ако знамо да је на само 2,5% пруга дозвољена брзина од 100 до 120 километара на час, да се, рецимо, од Београда до Бијелог Поља путује осам и по сати, од Београда до Бара 16, 17, 18, 20, 20 и нешто сати, да се неколико хиљада полазака годишње отказује, да су огромни губици за привреду, за државу, да смо пропустили да искористимо тај феноменалан геостратешки положај захваљујући коме можемо бити важан железнички чвор (ми то јесмо геостратешки, али ту позицију нисмо искористили) између Европе и југоисточне Европе, да смо могли у међународном железничком саобраћају, који је свуда у свету јефтин и популаран и код превоза путника, да искористимо ту шансу, онда се види да су губици на све стране заиста енормни и да највише трпи држава, која је тако лош систем и произвела.

 Напросто, наше пруге су у тој мери у лошем стању да је просечна старост магистралних пруга 35 година; старост локомотива и вагона је близу 40 година. То су заиста вишедеценијски проблеми. Чак ни Влада Мирка Цветковића, када је узела онај чувени руски кредит, није имала одговарајуће пројекте па је морала да плаћа пенале за неповучена средства. То показује апсолутну неодговорност државе.

 Значи, државне железнице је држава створила, држава је главни послодавац и главни кривац за стање у овим железницама. Запослени у „Железницама“ су заиста до пре годину-две дана говорили да су имали утисак да руководству „Железница“ највише одговара да се уопште не обавља никакав транспорт; држава им пребацује субвенције (то се ради свуда, у целом свету), а они од субвенција живе.

 Српски покрет обнове и ДХСС ће подржати Споразум о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Уједињених Арапских Емирата, пребогате краљевине. Опет краљевина и опет добар и уређен систем на Арабијском полуострву.

 Ми очекујемо од Уједињених Арапских Емирата, с обзиром на то да је компанија „Етихад“ купила 49% акција „Јата“ и да се из УАЕ најављују велике инвестиције у Србији, очекујемо да ће овај споразум бити још један подстицајни импулс за још бољу инвестициону сарадњу између Републике Србије и УАЕ.

 Оно што сам још пропустио да кажем код железничког транспорта, што смо ми раније неким другим министрима, не само госпођи Михајловић, говорили – напросто, док се не промени наше стање и док се не модернизују железнице, док се не побољша превоз путника, превоз робе и сигурност и док се не реконструишу пруге, не набаве нова и модерна вучна и вучена средства, док се у том делу не приближимо свету...

 Данас је у свету луксуз путовати железницом. Данас је у свету луксуз отићи на железничке станице, извести пословног партнера или политичког партнера на ручак или вечеру. То је престижна ствар. Ето, краљ Милан Обреновић и Краљевина су имали неки други поглед на државне железнице. Тада су железничке станице биле нека од најлепших места, најлепших зграда, уређене, окречене, са цвећем. Било је заиста задовољство отићи на железничку станицу. Али, кажем, ми смо имали тај пропали комунизам…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Чикириз. Реч има народни посланик Благоје Брадић.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем. Уважена министарко, уважени гости, колегинице и колеге народни посланици, данас, поновићу зарад јавности, расправљамо у обједињеној расправи о четири предлога закона: Предлогу закона о жичарама за транспорт лица, Предлогу закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Предлогу закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе УАЕ и Предлогу закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Народне Републике Кине.

 Као што је рекао мој уважени колега Марко Ђуришић, ми ћемо подржати ове споразуме, јер споразуми су добри за сваку државу, па и за Србију. Они значе да се шире и појачавају контакти међу државама.

 Ризикујући да поновим, јер је доста тога речено о овим предлозима, пре свега ћу рећи да ћемо о Предлогу закона о жичарама за транспорт лица, на који смо поднели 35 амандмана на 67 чланова (то је закон где имамо највише замерки), причати више у дану када будемо причали о појединостима. Мој колега Марко Ђуришић је доста рекао о том предлогу закона, тако да ја не бих понављао.

 Што се тиче Предлога закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, мислим да је он добар и да је потребан, да је то усаглашавање са европским директивама и да је добро што ће, као што је рекла госпођа министарка, до краја године бити донети сви подзаконски акти како би овај закон, када буде усвојен у Народној скупштини, могао да има пуну примену.

 Добро је то што ће Железница Србије, а чули смо од госпође министарке податке да ми у суштини имамо железницу која ради између 10% и 30% од својих могућих капацитета, да се осавремењује, да се реновирају пруге, да се реновирају композиције које ће саобраћати тим пругама и добро је то што ће постојати брза пруга између Београда и Будимпеште, кроз Војводину. Добро је то што ће ти возови ићи 300 километара, или 150. У крајњој линији, није ни битно колико ће брзо ићи, битно је да ће кроз Србију ићи брже од ових 30 километара (или нешто испод 30 километара), што је просек који је сада актуелан.

 Оно што бих искористио, то је да питам госпођу министарку, јер има једна велика недоумица у граду Нишу, нарочито када је у питању железнички саобраћај, а то је измештање пруге из центра града. Грађани Ниша и ви врло добро знате да су 2011. године направљени договори и испланирано повлачење средстава преко ИПА фондова (негде крајем 2011. године), и то у висини од око девет милиона евра, која је требало да се искористе за пројектовање и експропријацију. Да вас подсетим да је у питању 14,5 километара нове трасе, тј. дела где ће проћи та нова траса која је предвиђена за измештање железничког саобраћаја из центра града. А новац који би се употребио за експропријацију се односи на 4,5 километара где још није извршена експропријација. Од 2012. године се стало.

 Оно што питају грађани Ниша је у вези с причом која кружи градом, да ће доћи до електрификације постојеће трасе, што мислимо да је недопустиво јер то значи да ћемо буквално и физички поделити град на два дела, а то у 21. веку не би требало да се деси. Молио бих вас, госпођо министарка, да нам одговорите, јер то је једна недоумица, бар да људи знају шта је став ове владе и како ће то да се реши, као проблем који више деценија мучи грађане Ниша.

 Друго на шта бих се још осврнуо, то је предлог закона о потврђивању споразума о ваздушном саобраћају. Напоменуо бих пар података да би грађанима било јасно какви су ово споразуми.

 Постоје две врсте споразума: мултилатерални споразуми и билатерални споразуми. Ови споразуми које ћемо сада верификовати су у рангу билатералних споразума. Они треба да уведу потпуно слободан саобраћај, али уз тзв. државну десигнацију. То значи да из сваке државе потписнице може да лети било која компанија, мисли се на једну или више компанија државе потписнице, коју претходно одреди ваздухопловна власт те државе.

 Даље, споразуми не прописују било какво ограничење у саобраћају, ни по обиму, ни по броју фреквенција, ни по типу авиона, што значи да су саме авио-компаније овлашћене да одређују колико ће летети, којим данима и којим авионима. Оне су дужне да о томе обавесте државу преко које врше налете или где лете.

 Споразуми у својим анексима одређују у колико тачака држава се дозвољава лет. Споразум са Уједињеним Арапским Емиратима даје потпуну слободу, тј. неограничен број тачака, док споразум са Кином дозвољава лет само у три тачке, по нашем избору, и не односи се, како кажу људи из струке, на летење у Хонгконг, Макао и Тајван.

 Даље, споразуми уводе међусобно признавање уверења и дозвола.

 Оно што је саставни део свих тих споразума, решавање спорова, то је различито решено. Према споразуму са Уједињеним Арапским Емиратима спорови се решавају преговорима, а затим арбитражом, док Споразум са Кином прописује да се спорови решавају преговорима, а затим, како пише у Споразуму, дипломатским каналима. Ја бих волео да ми то мало подробније објасните.

 Оно што сам чуо од људи из струке чуо, а то је једна недоумица па бих вас молио да нам одговорите, то је да оба међународна споразума који су на дневном реду предвиђају постојање општег међународно прихваћеног стандарда власништва и ефективног управљања компанијама. Тако кажу људи који се тиме баве. То значи, ево, прочитаћу вам – да се сва права и привилегије које прописују ови споразуми односе само на компаније које се налазе у доминантном власништву државе потписнице или њеног држављанина и које су под ефективном контролом и управом државе потписнице или њеног држављанина.

 Споразум у односу на Уједињене Арапске Емирате апсолутно није проблем, али оно што се намеће као дилема, и молио бих да ми одговорите, јесте Споразум са Кином. Иако је авио-компанија „Ер Србија“ у већинском власништву Републике Србије (51%), евидентно је да имамо потписан споразум са „Етихадом“ о менаџменту и управљању компанијом, чиме отворено признајемо да над компанијом немамо оперативну контролу и да то ради страни власник. Питам, да ли ће то бити, евентуално, проблем и да ли ће представљати проблем у комуникацији и реализацији Споразума са Народном Републиком Кином? Ја вам се захваљујем на одговору.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има потпредседник и министар у Влади, др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Само кратко. Неколико питања је било важних, везано за споразум. Неће имати никаквог утицаја, ово последње што сте питали.

 За мене је још важније питање, јер два пута је било приче, о обилазници у Нишу. Дакле, из ИПА фондова се финансира пројекат. Може се рећи да се завршава, али да постоје варијанте које су предложене и које су изузетно скупе и да се сада гледа како пронаћи ону варијанту која је финансијски најпогоднија, а да у том смислу задовољимо све оно што нам је потребно. Ми ћемо вам и у писаном формату послати одговор, тачно у детаље, јер мислим да је ово важно питање. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Милорад Цветановић. Изволите.

 МИЛОРАД ЦВЕТАНОВИЋ: Поштовани председавајући, уважена потпредседнице Владе госпођо Михајловић, колеге народни посланици и посланице, говорићу о Предлогу закона о жичарама за транспорт лица.

 Планински туризам има огроман потенцијал у Србији. Преко 50% територије Србије је брдско-планински терен, а сви највећи планински центри су на надморској висини од 1.000 до 2.500 метара, што погодује брзој аклиматизацији гостију различитих афинитета. Највећи и најпосећенији планински центар Србије, а уједно и национални парк, јесте Копаоник. Копаоник има највећи број стаза за зимске спортове и спортских терена, па велики број спортских екипа и репрезентација ту долази на висинске припреме и лети и зими.

 У савременим условима, учешће туризма у друштвеном бруто производу света износи око 10%, а посредством туризма се реализује преко 6% вредности укупног извоза у свету и око 30% светске трговине услугама. Према подацима Светске туристичке организације, туризам је на четвртом месту по учешћу у међународном промету робе и услуга, а иза промета нафте и нафтних деривата, производа хемијске индустрије и аутомобила. Туризам, при томе, представља једну од пет најважнијих извозних делатности у 83% земаља и главни је извор девизне зараде у готово 38% земаља света.

 У глобалним туристичким токовима, у наредним годинама, постојаће три основна правца: кретања према топлим морима, према планинским туристичким центрима и према великим градовима.

 Планински центри, од појаве до данас, развијају се у два правца, и то као спортско-рекреативна подручја за задовољавање потреба за физичким активностима и као планински туристички центри са смештајним капацитетима који заокружују туристички производ.

 Жичаре као превозно средство имају дугу историју. Наиме, још су стари Јапанци, Кинези, Индијци употребљавали ужад за транспорт по терену јер другим транспортним системима превоз људи и робе није био могућ. Жичаре какве сада знамо потичу са почетка 20. века када је, 1907. године, у Шпанији почела са радом прва права жичара. У Алпима је развој започео изградњом жичаре у Болцану у Јужном Тиролу.

 Главни мотиви за развој планинског туризма огледају се у предностима превоза жичарама, које су еколошки најприхватљивије, заузимају најмање простора, најмање загађују околину и због минималног износа екстерних трошкова који настају при превозу. Развој жичарских система омогућава развој летњег и зимског туризма и на подручјима која су демографски угрожена и немају других развојних могућности или су њихове развојне могућности ограничене.

 Жичаре и скијалишта се по правилу налазе у непосредној близини постојећих сеоских насеља, чиме се осигурава вишенаменско коришћење површина. Становништву се на тај начин нуди већа могућност преживљавања прерадом и продајом еколошки прерађене хране и тако се добија већи број радних места у сеоским подручјима. Изградња жичара и скијалишта и њихова опрема са квалитетним машинама за осигуравање снега јако је значајна за развој рекреативног и врхунског скијашког спорта.

 Развој туризма у планинским центрима захтева и додатно усавршавање, што може бити пословна прилика младима за рад у туризму и мотив да остану у домовини.

 Копаоник, као бисер нашег туризма, располаже са преко педесет километара уређених алпских стаза. Стазе опслужује систем од 24 жичаре, капацитета 30.000 скијаша на час, што га сврстава у ред највећих ски-центара у овом делу Европе.

 Златибор, као ништа мање вредну узданицу српског туризма, са капацитетом од 5.400 скијаша на сат и једном шестоседном жичаром, можемо сматрати, због идеалне надморске висине од хиљаду метара, за летњу базу за припреме многобројних спортских екипа из земље и иностранства, као што је сада случај.

 Развојем туристичких дестинација у Србији развијају се до сада неразвијени делови земље. Најбољи показатељ је Стара планина. Сам почетак изградње скијалишта и хотела довео је до повратка људи у овај крај, отворена је могућност за развој предузетништва. Стара планина послужила нам је као пример који треба следити и управљати се према њему.

 Као спортиста, педагог, инструктор скијања и стручњак из области спорта, слободно могу рећи да ће развој спортско-рекреативног планинског туризма, центара за припрему врхунских спортиста, уз модернизацију понуде и осавремењивање додатних садржаја по узору на чувене ски-центре попут Шамонија, Давоса, Мадоне ди Кампиљо, умногоме допринети да се у буџет Републике Србије слију импозантна девизна средства.

 Турска, као земља која је много уложила у развој летњег туризма, није остала на томе да јој зимска пауза поништи добробит летње сезоне, већ је изградњом фудбалских терена поред хотелских комплекса успела да за кратко време постане најпожељнија дестинација за припреме врхунских фудбалских екипа широм света.

 Не видим ниједан разлог да се путем сопственог улагања или на бази јавно-приватног партнерства то не уради и у Србији, на нашим планинским престоницама Балкана, проширењем капацитета, изградњом нових жичара, као и изградњом престижних хотела и савремених спортских терена и објеката. Потенцијале имамо, само их морамо на адекватан начин, поучени искуствима других, на најбољи могући начин искористити. Девизна средства, која су у великој мери трошена на припреме наших врхунских спортиста у иностранству, остаће у земљи, а висина страних инвестиција кроз заједничко партнерство може бити немерљива.

 Због свега наведеног, позивам колеге народне посланике да у дану за гласање подрже овај предлог закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала. Реч има народни посланик Марко Атлагић.

 МАРКО АТЛАГИЋ: Поштовани господине потпредседниче Народне скупштине Републике Србије господине Арсићу, поштована министарко госпођо Михајловић, са сарадницима, уважене даме и господо народни посланици, поштовани грађани Србије, моја маленкост ће неколико реченица рећи само о закону о жичарама за транспорт лица.

 Пре него што кажем нешто о томе, дозволите да вас подсетим на један веома значајан датум. Ових дана, тачније 27. априла, навршава се годину дана рада ове владе и ред је да бар у две реченице кажем нешто о тој влади.

 Поштовани грађани Србије, за ових годину дана Влада Републике Србије је направила историјски искорак, на челу са господином Александром Вучићем – спасила је државу од грчког сценарија. Није згодно да себе цитирам, али цитираћу себе приликом избора Владе у једној реченици, гласила је: „Уколико Влада Републике Србије спаси државу од грчког сценарија, предложићу је за Нобелову награду“.

 Влада иде у добром смеру, у правом смеру. Спроводи болне и тешке реформе и, наравно, успеће их спровести. Од њих неће одустати због будућности наше деце, због будућност наше отаџбине. Оно што је врло интересантно, за ових годину дана, све предложене реформске законе, који су предвиђени експозеом председника Владе господина Александра Вучића, реализовала је у овој Народној скупштини Републике Србије, чак и више. То је заслуга Владе Републике Србије, то је заслуга председника Владе Републике Србије; то је заслуга ваша, господо, нас народних посланика из позиције и опозиције, мало више из опозиције; то је заслуга, морам рећи, и председништва наше скупштине, али и председника наше посланичке групе господина Зорана Бабића.

 Још једна реченица, на вањскополитичком пољу држава Србија, као човек од струке вам говорим, учинила је више за три године него за претходних двадесет година.

 Дозволите сад да пређем на закон. Србија, како рекох, корача ка европским и светским цивилизацијским вредностима. У том смислу се доноси овај закон о жичарама за транспорт лица. Хвала вам, госпођо министарко, вама и вашем министарству, што сте препознали, и Влади у целини, овај искорак. Зато Влада Републике Србије налази за потребно јединствено уређење ове веома важне материје. Циљ је обезбеђење већег нивоа заштите живота, не само живота, него и здравља и безбедности особа које користе ове жичаре, а, посебно наглашавам, наше деце, наших ученика и наших студената.

 Овај закон је нови закон, то је тачно, који уређује систем жичара. Ова област до данас није јединствено уређена. Зато ме чуди народни посланик из опозиционих клупа, а био је премијер Владе, био је савезни министар унутрашњих послова – зашто се доноси овај закон. То говори о њему и о њима, како су доносили законе, тим више што је његова девиза била „Европа здај“, а ово јесте управо усаглашавање овог закона са европским вредностима.

 Данас се у Републици Србији, даме и господо, жичаре за транспорт лица искључиво користе у ски-центрима и на скијалиштима, а претежно у ски-центрима Копаоник, Стара планина, Торник, у којима су ски-стазе добро повезане системом жичара. Зашто ово говорим? Због тога што ова влада и ова власт планира да се у најскорије време изграде нове жичаре на Копаонику, а на Златибору се планира изградња три нове стазе са системом жичара.

 Оно што је врло важно, а данас није примећено, развој планинских центара Републике Србије, са повећаним капацитетом жичара, веома је важан државни пројекат ове земље и ове владе. Ако хоћете, то ћу још једном поновити, али видећете за коју годину да ће доћи до реализације.

 Оно што је најважније, пет реченица ћу рећи, пет ствари које су битне за овај закон. Прво, приликом пројектовања жичара, обавезно се израђују сигурносне анализе. То је изузетно битно. Друго, та анализа треба да обухвати све безбедоносне услове за постројења жичаре и околину, који се односе на пројектовање, изградњу и рад, што је овим законом и обезбеђено. То даје сигурност. Треће, решење којим се одобрава рад жичаре представља услов за отпочињање њеног рада, а рад, одржавање и контрола обавезно се прилагођавају техничким условима, као и ризицима локације на којој се налази, што до сада, нажалост, није било у довољној мери. Четврто, одобрење за рад, што је врло битно, једна од најважнијих тачака, доноси се након истека рока од годину дана, а управљач је дужан да обезбеди правовремено и стручно одржавање жичаре. Пето, овај преглед обављају овлашћени стручни субјекти.

 Овај закон, даме и господо народни посланици, један је у низу закона које је ова влада за годину дана предложила нама народним посланицима Народне скупштине Републике Србије, а ова скупштина усвојила у циљу модернизације наше земље, за коју се Влада определила, на челу са председником, још у експозеу који је презентован 27. априла (навршиће се, ево, годину дана) овде у Народној скупштини пред нама народним посланицима.

 У том смислу, даме и господо, подржавам овај закон, као и све друге законе, као и Владу Републике Србије у целини. Нека истраје у реформским захватима, јер то траже наша деца, будућност наше деце, то тражи већина грађана Републике Србије. Како сам рекао на почетку, Влада иде у добром смеру. У том смислу, овај закон јесте, у неку руку, један каменчић у низу модернизације Републике Србије, за коју смо се определили има годину дана, за коју се определила и Влада Републике Србије потпомогнута од председника државе Томислава Николића.

 У том смислу, даме и господо, позивам вас, посебно вас из опозиције, да и ви дате глас. Драго ми је што су се колеге и колегинице изразиле повољно о овим законима, јер ћете бар на тај начин, бар мало придонети модернизацији Србије, без које нам нема опстанка. У том смислу, хвала.

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

 Реч има народни посланик Марко Ђуришић.

 МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала. Искористио бих прилику, јер нисам могао да добијем реплику на једино што је министарка рекла после мог излагања, односно полемике о томе да ли су овај закон писале интересне групе или не.

 То да су радну групу сачињавали представници интересних група, написали сте ви. То стоји у анализи ефеката закона. Нисам ја нешто интерпретирао, нити имао неке мисли, нити било шта друго.

 Постоји израз који се користи у овом парламенту у другим законима, то је „заинтересоване стране“. Тако стоји и у овом другом закону који данас усвајамо, закону о железничком транспорту. Ви сте ставили „интересне групе“. А мој коментар је био да је тако закон и написан – неколико интересних група је село и свако је убацио нешто своје, не постоји једна заједничка нит да се види да је једна рука писала овај закон.

 Пример за то, члан 4. овог закона, „Подела жичара“. Овде се прави нека подела, нећу да читам, јер не знам колико би људи испратили; то је као да је преписано из неког уџбеника, стављено у закон. Нити се касније неки члан закона позива на ту поделу, нити је она релевантна за овај закон, само се налази ту да би се нашла ту. Не знам из ког разлога.

 Говорио сам да овај закон суспендује закон о инспекцијском поступку. Значи, експлицитно се каже – није дозвољена могућност жалбе на решење инспектора. Ми смо закон о инспекцијском поступку донели прошле недеље, чини ми се. Има могућност жалбе, наводи се као могућност, пошто је то кровни закон за све инспекције. Тако нам је ваша колегиница из Владе, госпођа Удовички, говорила – ово је кровни закон. Сада већ доносимо један закон који је у директној супротности са тим. По нама је овај закон у супротности и са Законом о планирању и изградњи, са Законом о управном поступку, о јавно-приватном партнерству.

 Значи, овај закон се бави делатношћу са повећаним ризиком. Предвиђено је радно време од највише једанаест сати за извршиоце. Мислимо да је то нелогично, да се одређује радно време максимално једанаест сати за некога ко ради врло тежак и одговоран посао.

 Још неке друге ствари о којима сам говорио, а на које нисам добио одговор него неке инсинуације о томе ко зна или не зна како функционишу интересне групе. Верујем да ви врло добро знате како неке интересне групе функционишу, јер су неке интересне групе биле врло заинтересоване, рецимо, за поступак који сте ви спровели када сте водили једно друго министарство, поступак маркирања горива. Тај посао је добила фирма са једним запосленим, између осталих, конзорцијум, и на основу тога остварила, ушла у посао вредан неколико милиона евра, које плаћају сви грађани кроз цену горива.

 Да ли та интересна група сада гура уредбу Владе која каже да ће контролу маркираног горива радити само она фирма која маркира гориво? Значи, неко ће да контролише како посао ради једна фирма... Пошто једна једина фирма ради маркирање, та једна једина фирма ће, ако буде усвојена та уредба Владе, бити овлашћена да контролише саму себе и у том послу заради, рецимо, четири милиона евра, а има једног запосленог.

 То су интересне групе. Али, ја нисам хтео да говорим о томе, то сте ви ставили у овај текст образложења закона.

 Неко од колега је говорио да ми не верујемо у своје амандмане, јер сам ја рекао да је закон толико лош да и свих наших 36 амандмана, које смо дали, да се усвоји, не верујем да могу довољно да поправе овај закон да би он могао да одговори сврси. Ми се слажемо да је тај закон потребан, пошто је једна нова област која није посебним законом до сада била дефинисана, да треба да се донесе, али не овако како је предложено.

 Нисам, нажалост, имао времена да проучим оно што је написано овде, да је у току јавне расправе било и другачијих мишљења, која су супротна овим начелима на којима је овај закон написан. Нисам, морам да признам, имао довољно времена да видим који су то били разлози, али очигледно је да је неко заинтересован у тој јавној расправи имао и неко другачије мишљење о томе на који начин ова област треба да се регулише. Али, добро, то је мана нашег рада овде, јер немамо често ни довољно времена ни могућности да се припремимо за законе и можда нам неке ствари промакну.

 Верујем да ће овај закон морати да се мења и усаглашава у будућности. Да би био бољи од овога што сте предложили, ја вам предлажем да усвојите све наше амандмане и да следећи пут када дођу овакви закони, за које се ми слажемо да су потребни, ти закони буду много боље припремљени него што је то случај са овим законом о жичарама данас. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има овлашћени представник предлагача министар др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Да сте, господине Ђуришићу, били у сали, онда ја не бих морала поново да читам, али није проблем, ја ћу да прочитам због вас, због тих интересних група које ви помињете.

 Дакле, по вама су интересне групе Министарство привреде, Министарство правде је интересна група по вама, Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Дирекција за железнице, ЈП „Скијалишта“. За вас је интересна група Институт за стандардизацију Србије, за вас је интересна група Републичка агенција за просторно планирање, Завод за заштиту природе, Саобраћајни факултет, Машински факултет, Грађевински факултет. То су за вас интересне групе. То пише овде, то су интересне групе у Предлогу закона који сте добили. То што се тај термин код вас, као што сам рекла, другачије тумачи, разумем. Дакле, то је једна ствар.

 Друга ствар, сва питања ћете добити, ми ћемо одговорити на ваше амандмане.

 Што се тиче маркирања горива, било би сјајно да је Демократска странка, или већ, више не знам, како год, у том тренутку јединствена Демократска странка, донела и учинила нешто по питању маркирања горива. Хвала Богу да то имамо, јер је то смањило сиву економију и донело у буџет четрдесет милиона евра. То је допринос маркирања горива и урађено је по свим... значи, по јавном тендеру, онако како доликује и како треба.

 Према томе, и у писаној информацији ћете добити информацију о томе, као и да је државни ревизор урадио ревизију рада Министарства, нарочито у тако великим набавкама као што је маркирање горива. Значи, четрдесет милиона евра је ушло у буџет Србије захваљујући маркирању горива, први пут урађеном. Иначе, обавеза коју је Србија имала још пре пет година да уради, па то ниједна претходна влада није урадила. Само толико.

 (Марко Ђуришић: Реплика.)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Ђуришићу, по ком основу?

 (Марко Ђуришић: На основу излагања министарке. Полемисала је са мојим говором.)

 Полемисала је са вашим говором? Одговорила је на питања која сте поставили као народни посланик.

 (Марко Ђуришић: Погрешно ме је интерпретирала.)

 Погрешно вас је интерпретирала? Хајде, хајде.

 МАРКО ЂУРИШИЋ: Хвала вам, господине председавајући. Нисам ја назвао државне органе, министарства правде, привреде, трговине, туризма, Дирекцију за железнице, „Скијалишта Србије“, све ово што сте набројали, интересним групама. Ви сте написали да су то интересне групе, ви. Значи, тако стоји: интересне групе, и онда сте навели државне огране. Ви сте рекли да су државни органи, министарства, јавна предузећа интересне групе, не ја. Ја сам само прочитао оно што овде пише. Значи, ништа ја нисам измислио, ни интерпретирао и ја нешто некако назвао, него сте то урадили ви.

 Ја вам само скрећем пажњу да водите рачуна какве законе шаљете у парламент и шта у њима пише, и у законима и у образложењу закона, и у овом делу који је обавезан, о анализи ефеката закона. Ми посланици све то читамо и када нађемо нешто овако, онда на то реагујемо. Немојте да се љутите на нас, него водите ви рачуна, као надлежни министар који је дошао да представи ове законе, шта пише у свим овим папирима.

 Ништа ја нисам интерпретирао, никога ја нисам назвао, нисам ја назвао државне органе интересним групама, него ви.

 Пошто сте говорили о лобирању, ја се слажем са вама да је нама као држави потребан и закон о лобирању, који би можда разрешио неке проблеме и неке ствари које се дешавају у друштву па се не зна ко на који начин остварује утицај и да ли је он у интересу грађана или у интересу одређене групе људи или неке интересне групе, како год то назвали, али би сигурно обезбедио већу транспарентност. Чим такав неки закон буде припреман, ми смо спремни да учествујемо и помогнемо.

 Немојте да мени говорите и стављате у уста нешто што сам ја само прочитао из образложења закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време, господине Ђуришићу. Реч има министар др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Да не буде забуне, у свом првом говору рекли сте и имали сте негативну конотацију у односу на речи „интересна група“, дакле, она није била позитивна. А ми смо је овде ставили управо онако какви ми и јесмо – позитивни, искрени и поштени. Да, интересне групе: Министарство правде, привреде и све остале институције.

 А ви сте говорећи о интересним групама говорили о нечему сасвим другом. Разумем вас потпуно. Имајући у виду начин како сте функционисали претходних десет година, мени је потпуно логично да су за вас интересне групе у негативној конотацији. Само да разјаснимо зашто сам то рекла.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Закључујем заједнички начелни и јединствени претрес о предлозима закона из тачака 1–5. дневног реда. Овим завршавамо данашњи рад и настављамо сутра у 10.00 часова.

 (Седница је прекинута у 14.45 часова.)