РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

Одбор за просторно планирање, саобраћај,

инфраструктуру и телекомуникације

13 Број 06-2/237-16

20. октобар 2016. године

Б е о г р а д

ЗАПИСНИК

ЧЕТВРТЕ СЕДНИЦЕ ОДБОРА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ, САОБРАЋАЈ, ИНФРАСТРУКТУРУ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈЕ

ОДРЖАНЕ 20. ОКТОБРА 2016. ГОДИНЕ

Седница је почела у 14.00 часова.

 Седницом је председавала Катарина Ракић, председник Одбора.

 Седници су присуствовали чланови Одбора: Јасмина Каранац, Ненад Константиновић, Стефана Миладиновић, Зоран Милекић, Јово Остојић, Снежана Петровић, Огњен Пантовић, Далибор Радичевић и Ивана Стојиљковић.

 Седници су присуствовали заменици чланова Одбора: Ивана Николић (заменик Јовице Јевтића), Велимир Станојевић (заменик Драгана Јовановића), Владимир Петковић (заменик Владимира Орлића) и Милош Бошковић (заменик Соње Павловић).

 Седници нису присуствовали чланови Одбора Милутин Мркоњић и Горан Ћирић, нити њихови заменици.

 Седници су присуствовали из Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре: Вељко Ковачевић, в. д. помоћника министра за водни саобраћај и Зоран Илић, в. д. помоћника министра за ваздушни саобраћај.

Одбор је, већином гласова (12 за, један уздржан), у складу са предлогом председника Одбора усвојио следећи:

Д н е в н и р е д

1. Разматрање Предлога закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, који је поднела Влада (број 342-2467/16 од 13. октобра 2016. године);
2. Разматрање Предлога закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Републике Кореје, који је поднела Влада (број 011-2269/16 од 30. септембра 2016. године);
3. Р а з н о .

 Пре преласка на разматрање утврђеног дневног реда већином гласова (10 за, два уздржана, један члан Одбора није гласао) усвојен је Записник Треће седнице Одбора одржане 26. септембра 2016. године.

Прва тачка дневног реда **- Разматрање Предлога закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, који је поднела Влада**

 У уводном излагању Вељко Ковачевић в. д. помоћника министра за водни саобраћај, је истакао да овај закон има четири основна циља. Први циљ се односи на другачије уређивање области техничког одржавања водних путева. У досадашњој пракси тај посао је по сили закона обављала Дирекција за водне путеве, орган у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, што значи да није постојала правна могућност да се преко система јавних набавки упошљавају друге компаније, а сама Дирекција није имала довољно средстава за ефикасно обављање ових послова. Предлогом закона се по угледу на Немачку, Аустрију и све земље Рајнског слива дефинише надлежни државни орган, који утврђује стандарде за техничко одржавање, спроводи јавне набавке, а само извођење радова препушта привреди из врло једноставног разлога - ефикаснијег трошења буџетских средстава. Статус 18 запослених биће решен у наредном периоду, а новац који се сада користи за исплате запослених користиће се за обављање техничког одржавања. На тржишту постоји значајан број специјализованих фирми, које се баве овим послом, па ће се на тај начин омогућити и њихово упошљавање. Други циљ се односи на уређење материје у вези чартеровања јахти. Тренутно на нашем тржишту постоји већи број фирми које се баве изнајмљивањем јахти. Међутим, све те јахте се налазе под заставом Сједињених Америчких Држава где је пореска стопа нула, тако да у Србији не плаћају никакав порез, а обављају привредну делатност. Предложеним изменама наведена привредна друштва биће дужна да региструју јахте у Србији и ставе их под српску заставу, а порески приходи биће повећани. Трећи циљ који се овим предлогом закона постиже је решавање правног питања сигурносне заштите, а под сигурносном заштитом подразумева се спречавање пиратства, кријумчарења, крађа и свега осталог што се дешава на читавом току Дунава. Ове одредбе су усклађене са Законом о приватном обезбеђењу. Последњи четврти циљ односи се на заокруживање нормативног дела. У систем се уводи још неколико компанија, то су привредна друштва која су сопственим средствима учествовала у изградњи лучке инфраструктуре до 2003. године, што је било у складу са тадашњим прописима. Другим речима сада се решава питање приватних лучких оператера, који се уводе у јавно правни систем управљања лукама, а који нису прошли процес приватизације и својинске трансформације од 2010. године до данас. На крају излагања представник Министарства је истакао да су до сада проглашена лучка подручја већине лука, сви велики лучки оператери су добили одобрења, тако да је систем далеко уређенији. Овим предлогом закона врше се подешавања, односно уређује се област и изједначава правни статус у складу са постојећим правним системом.

У дискусији су учествовали народни посланици: Ненад Константиновић, Јово Остојић и Снежана Петровић.

 У дискусији, која је уследила народни посланици су постављали питања у вези предузећа, која ће моћи да учествују на тендеру са домаћом или страном лиценцом, као и у вези чартеровања јахти. Такође, затражено је да представник Министарства детаљније објасни да ли ће овај закон увести наплату коришћења пловног пута и уредити област, која се односи на одржавање обале и кућица које се налазе на Дунаву. Постављено је и питање везано за минималну потребну површину парцеле за изградњу луке и међусобну удаљеност, као и питање у вези висине прекршаја за непоштовање одредаба овог закона. Такође, затражено је и појашњење у вези измена које се третирају чл. 42. и 53. овог предлога закона.

Представник Министарства је одговарајући на постављена питања појаснио да је Дирекција за водне путеве до сада обављала све послове. Друге фирме попут „Хидроинжењеринга“ и „Ивана Милутиновића-Пим“ су обављале послове изградње оперативне обале, уређења водотокова који се не користе за пловидбу, али се нису бавиле пословима које је радила Дирекција за водне путеве. Међутим, поред домаћих постоји и неколико специјализованих италијанских фирми, које показују интересовање да дођу, региструју се и раде у Србији, чиме би се привукао нови капитал и упослили наши људи из те области. Кад је у питању чартеровање јахти основни циљ који се жели постићи законом је да њихови власници почну да послују као и сви други у складу са законима Републике Србије, односно да их региструју у Србији, а то ће утицати на повећање буџетских прихода.

Што се тиче наплаћивања пловног пута кроз Србију, указано је да је та област дефинисана Конвенцијом, која је потписана још 1951. године и по којој је коришћење Дунава слободно тј. бесплатно. Дакле, не постоји правни основ да се уведе било каква врста накнаде за коришћење овог пловног пута укључујући и преводницу Ђердап 1. и 2, дакле све мора да буде потпуно беспатно. Према Дунавској комисији пловност Дунава је један од најуређенијих у читавој Европи, али и поред тога постоји проблем на укупно 24 сектора од Београда до Бездана. Преко предприступних фондова обезбеђена су средства за 6 критичних сектора од Београда до Бачке Паланке, а радови ће почети крајем године. Преостали критични сектори, који се налазе од Бачке Паланке до Бездана остаће нерешени. Финансијска средства су обезбеђена, али постоји проблем у тумачењу појма државне границе између Србије и Хрватске, па се ти критични сектори неће уређивати док се не реши ово питање. Посебно је истакнуто да поменути критични сектори, и у овом стању, значајније не утичу на пловидбу. Што се тиче питања кућица на Дунаву указано је да је њихово постављање по овом закону у надлежности јединица локалне самоуправе, које доносе одлуке о постављању плутајућих објеката на обалама и издају дозволе за њихово постављање. У пракси постоји велики проблем због Закона о финансирању локалне самоуправе, јер самоуправе нису имале правну могућност да наплате издавање одобрења за коришћење обале плутајућим објектима. Тренутно се траже решења управо кроз поменути закон и Закон о водама. Иначе Предлог закона предвиђа износе за прекршаје, односно њихове распоне у складу са Законом о прекршајима.

На питање о површине земљишта које припада лукама и њихове удаљености изнет је пример луке у Апатину, која је пројектована на 30 хектара, док је лука Бачка Паланка смештена на 11 хектара земљишта. Међутим обе луке су кроз приватизацију стекле право коришћења на далеко већој површини земљишта. Не постоји стандард, који прописује колико тачно хектара земљишта мора да обухвата лука, јер то зависи од услова пројектовања. Најмања површина је око 10 хектара и два обавезна терминала. Међутим, то није пропис већ уобичајен стандард. Када је реч о удаљености лука, она није стриктно прописана, наслеђен је стари систем где су речне луке настајале у функцији фабрика у залеђу лука. Данашњи систем је потпуно другачији, али је немогуће неке луке угасити због њихове удаљености.

Одговарајући на питања везано за тумачење члана 42. овог предлога закона истакнуто је да је намера предлагача била да луке, које су добро у општој употреби и где се пружају услуге свим лицима, постану место где се првенствено врши претовар природних агрегата а не, као што је до сада углавном био случај, у пристаништима за сопствене потребе. Образлажући члан 53. Предлога закона, који се односи на проглашење лучких подручја истакнуто је да су сви поступци окончани по важећем закону, осим једног који је у току и односи се на луку Смедерево. У овом тренутку је извесно да ће и ово подручје бити у најскорије време проглашено, али у тренутку израде Предлога закона предлагачи нису знали када ће бити решено питање јавне градске парцеле у Смедереву. Важећи закон је омогућавао да лучко подручје може обухватати градске пацеле на територији више катастарских општина, што је овим изменама искључено.

 Одбор је, у складу са чланом 155. став 2. Пословника Народне скупштине, одлучио већином гласова (10 за, један уздржан, један члан Одбора није гласао) да предложи Народној скупштини да прихвати Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама у начелу.

За известиоца Одбора на седници Народне скупштине одређена је Стефана Миладиновић, заменик председника Одбора.

Друга тачка дневног реда - **Разматрање Предлога закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Републике Кореје, који је поднела Влада**

 На почетку излагања Зоран Илић в. д. помоћника министра за ваздушни саобраћај, истакао је да је иницијатор овог споразума домаћа авио компанија „Air Serbia“, имајући у виду потребу за успостављањем саобраћаја између две земље. Након тога су органи надлежни за ваздушни саобраћај контактирали другу страну уговорницу и отпочели преговоре. Норме које се налазе унутар оваквих споразума уређује Међународна организација цивилног ваздухопловства која је још 1944. године основана на заседању Конференције УН одржане у Чикагу. Норме се групишу у три категорије, традиционалне, транзиционе и либералне. Ове категорије се односе на степен ваздушних слобода, којима се одређеним авио компанијама одобравају врсте летова који ће моћи да се извршавају између земаља потписница споразума. Таквих слобода има укупно пет. Пета је најлибералнија тзв. „open sky“ или потпуно отворено тржиште, по којој авио компаније земаља потписница могу да обављају комерцијалне летове. У случају овог споразума са Корејом установљене су четири слободе, које подразумевају могућност прелетања територије Кореје, слетање на територију Кореје нашим ваздухопловима из техничких разлога ради допуне гориво и сл, без права искрцавања путника, затим превоз наших путника до Кореје и на крају укрцавање путнике из Кореје према Србији. Овим споразумом су предвиђена и места међуслетања и места или тачке након одредишта у другој земљи, како према Кореји, тако и према нама. Унутар самог Споразума поред стандардних, како се то у ваздухопловству зове, безбедности и обезбеђивања налазе се одредбе којима се регулишу принципи, тарифе за авио превозиоце, царињење, опорезивање итд. Последњи део сваког споразума о ваздушном саобраћају је анекс којим се дефинишу конкретна одредишта и полазне тачке од једне до друге државе потписнице споразума. Велики је успех за нашу земљу што је дошло до преговора са Корејом, с обзиром да спада у ред конзервативних земаља са којима није лако склопити овакву врсту споразума. На почетку преговора друга страна је била само за један лет недељно, што у принципу није тако лако одрживо због посаде која би у том случају морала да остаје у другој земљи недељу дана док се не обави други лет. На крају преговора договорене су три фрекфенције, уз могућност да се накнадним захтевом и договором број фрекфенција на недељном нивоу може повећати.

У дискусији, која је уследила народни посланик Јасмина Каранац је од представника Министарства затражила одговор на питање колика је заинтересованост путника за ове летове и да ли су исплативи?

#  Представник Министарства је у одговору истакао да се овим споразумом не успоставља директан лет, већ се оваквим споразумима омогућава нашим путницима много једноставнији поступак приликом куповине карата ка одредишту тих земаља. Конкретно овим споразумом биће омогућено да „Air Serbia“ са неком партнерском авио компанијом, у овом случају највероватније са ,,Etihad Airways“ као стратешким партнером, преко Абу Дабија иде до Кореје. Успопстављање директног лета до Кореје у овом тренутку не би било комерцијално оправдано.

Одбор је, у складу са чланом 155. став 2. Пословника Народне скупштине, одлучио већином гласова (11 за, један члан Одбора није гласао) да предложи Народној скупштини да прихвати Предлог закона o потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Републике Кореје.

За известиоца Одбора на седници Народне скупштине одређена је Стефана Миладиновић, заменик преседника Одбора.

Трећа тачка дневног реда – **Р а з н о**

 Поводом ове тачке дневног реда председник Одбора је информисала присутне да је Канцеларија за Косово и Метохију доставила тражену Информацију у вези преговора између Београда и Приштине о телекомуникацијама, о статусу и позивном броју, о имовини компаније Телекома и Поште и др. (број 02-2472/16 од 13.10.2016. године), а која ће бити предмет расправе на једној од наредних седница Одбора.

\*

\* \*

На седници Одбора вођен је тонски запис.

 Седница је закључена у 15.00 часова.

СЕКРЕТАР ОДБОРА ПРЕДСЕДНИК ОДБОРА

 Биљана Илић Катарина Ракић