REPUBLIKA SRBIJA **PRIVREMENE**

NARODNA SKUPŠTINA **STENOGRAFSKE BELEŠKE**

Dvanaesto vanredno zasedanje **(neredigovane i neautorizovane)**

Narodne skupštine Republike Srbije

U Jedanaestom sazivu

(Drugi dan rada)

01 Broj 02-6/156-19

26. jun 2019. godine

B e o g r a d

(Sednica je počela u 10.05 časova. Predsedava Maja Gojković, predsednik Narodne skupštine.)

\*

\* \*

PREDSEDNIK: Poštovane dame i gospodo narodni poslanici, nastavljamo rad sednice Dvanaestog vanrednog zasedanja Narodne skupštine Republike Srbije u Jedanaestom sazivu.

Na osnovu službene evidencije o prisutnosti narodnih poslanika¸ konstatujem da sednici prisustvuje 87 narodnih poslanika.

Radi utvrđivanja broja narodnih poslanika prisutnih u sali, molim da ubacite svoje kartice u poslaničke jedinice.

Konstatujem da je primenom elektronskog sistema za glasanje utvrđeno da je u sali prisutno 95 narodnih poslanika, te imamo uslove za početak rada.

Nastavljamo rad i prelazimo na načelni pretres o 2. tački dnevnog reda – PREDLOGU ZAKONA O UTVRĐIVANjU JAVNOG INTERESA I POSEBNIM POSTUPCIMA RADI REALIZACIJE PROJEKTA IZGRADNjE INFRASTRUKTURNOG KORIDORA AUTO-PUTA E-761 DEONICA POJATE – PRELjINA

Saglasno članu 90. stav 1. Poslovnika obaveštavam vas da je danas pozvana da sednici prisustvuje potpredsednica Vlade ministar građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture prof. dr Zorana Mihajlović, državni sekretari u Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i pomoćnik ministra građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

Primili ste Predlog zakona koji je podnela Vlada i molim poslaničke grupe ukoliko to već nisu učinile da odmah podnesu prijave za reč sa redosledom narodnih poslanika.

Saglasno članu 157. stav 1. Poslovnika Narodne skupštine otvaram načelni pretres i pitam predstavnicu predlagača prof. dr Zoranu Mihajlović, da li želi reč?

Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Hvala.

Dobar dan. Poštovana predsedavajuća, gospođo Gojković, dragi poslanici i poslanice, dragi poštovani građani i građanke Srbije, Vlada Republike Srbije je u junu 2019. godine, na svojoj redovnoj sednici usvojila Predlog zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim pitanjima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog Koridora. Mi ga zovemo Moravski koridor, u stvari koridora E-761 na deonici Pojate – Preljina.

Verujem i nadam se da ćemo danas u načelnoj raspravi imati prilike da o svim članovima odnosno o samom ovom posebnom zakonu raspravljamo. Verujem da ćemo građanima takođe omogućiti da nakon toga vide već sredinom jula, početak radova na ovom važnom Koridoru.

Zašto je važan Moravski koridor?

Dakle, Republika Srbija se od 2012, 2014. godine pa nadalje ubrzano razvija. Kad kažemo ubrzano razvija to znači da se povezujemo sa svim našim susedima, kada govorimo o transportnoj infrastrukturi, to znači da završavamo Koridor 10. Dakle, jug je završen, istočni krak će biti vrlo brzo.

Verujem da u toku leta, baš onako i kako smo najavili, biće puštena i deonica Koridora 11 auto-puta, između Obrenovca i Preljine. Radimo na obilaznici oko Beograda i započinjemo ove godine jedan novi investicioni ciklus u oblasti transportne infrastrukture.

Ali, jedini auto-put koji praktično povezuje centralnu Srbiju, dakle ne da nas povezuje sa regionom, jeste, u stvari, ovaj auto put, tzv. Moravski koridor dužine 110 kilometara između Pojata i Preljine.

On povezuje praktično građane Srbije sa građanima Srbije, povezuje onaj deo Srbije gde živi preko pola miliona ljudi, gde postoji preko 20.000 malih i srednjih preduzeća, gde za sada postoji jedna industrijska zona, a mi verujemo da može da ih bude i više kada ovaj auto-put počne da se radi.

Ovaj auto-put je od ogromnog značaja upravo za privredni razvoj centralne Srbije. Nekako ovaj deo Srbije je decenijama bio zapostavljen. Uvek smo imali strateške interese i ostajemo pri tome da se povezujemo sa regionom, ali je jednako važno da ulažemo u puteve na samoj teritoriji, unutar same teritorije Republike Srbije. Zato je ovaj Koridor, zato je ovaj auto-put važan. Svaki auto-put takođe znači jednu novu sliku Srbije.

Svaki auto-put znači nova radna mesta, nove investicije. Svaki auto-put znači rast BDP. Pola milijarde evra kada se ulaže u investicije daje kao rezultat jedan do 1,5 posto rasta BDP. Srbija je pokazala da može da garantuje investicije u prethodnih nekoliko godina kao i u godinama koje su ispred nas. Ovo takođe znači da će građani ovog dela Srbije, posebno duž ove deonice od Pojate do Preljine, Kruševca i Kraljeva i Trstenika i Ćićevca i Mrčajevaca itd. prosto imati mogućnost da sada mogu da se povežu i sa drugim koridorima.

Ovaj koridor, praktično ovaj auto-put povezuje Koridor 10, dakle koji smo završili i Koridor 11, na kojem radimo sada, koji nas povezuje dole sa Crnom Gorom, odnosno koji nam daje mogućnost da izađemo na more. Ono što je posebno važno, ovo je investicioni zamajac za razvoj Srbije.

Pričaćemo sigurno danas u načelnoj raspravi o novim auto-putevima koje počinjemo da radimo ove godine. Ovaj auto-put se procenjuje, ukoliko počnemo radove u julu mesecu, očekujemo da za dve i po godine ovaj auto-put bude i završen.

Zašto poseban zakon, zašto ne kroz druge zakone? Dakle, poseban zakon koji je ispred vas je u potpuno u skladu sa Ustavom i svim drugim zakonima Republike Srbije, ali nam omogućava da budemo brži u realizaciji. Nama je potrebna i ekonomska, ali i administrativna, birokratska efikasnost, kada govorimo o izgradnji autoputeva, naročito kada pričamo o ovom autoputu koji će povezati centralnu Srbiju.

Dakle, ja nama svima danas želim uspešnu raspravu, pričaćemo o pojedinostima. Volela bih, takođe da znate da je ovo jedan zahtevan projekat, ovo nije samo autoput. Dakle, puno je komentara bilo na temu Moravskog koridora o ceni. Nije pitanje cene, pitanje šta mi u stvari sada radimo? Autoput se gradi, pored autoputa reguliše se potpuno Morava i sve njene pritoke i pravi se telekomunikacioni Koridor. Praktično, tri projekta se nalaze u ovom jednom projektu Moravskog koridora.

Za informaciju, možda prvu, 76 mostova ili, na primer 68 kilometara će biti hidrotehnički radovi. Dakle, ovo je jedan ozbiljan inženjerski projekat koji je pred svima nama i zbog toga se nadam, ne samo dobroj raspravi, nego tome da ćemo uspeti da objasnimo zašto je ovo toliko važno za našu zemlju da bi se ona dalje razvijala. Hvala vam.

PREDSEDNIK: Zahvaljujem, potpredsednici Vlade.

Da li izvestioci nadležnih odbora, žele reč? Ne, hvala.

Prelazimo na ovlašćene predstavnike.

Da li neko želi reč, od ovlašćenih predstavnika poslaničkih grupa?

Slavica Živković. Izvolite.

SLAVICA ŽIVKOVIĆ: Poštovana gospođo ministarka, poštovani narodni poslanici.

Pred nama se danas nalazi Predlog zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima, radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog Koridora autoputa E-761, deonice Pojate – Preljina ili projekat kako ga mi zovemo Moravski koridor, u okviru koga je predviđena izgradnja ove značajne deonice autoputa, sa regulacijom reka, izgradnjom telekomunikacione infrastrukture duž koridora autoputa. S toga, ovo jeste projekat od izuzetnog značaja za Republiku Srbiju.

Moravski koridor, tj. deonica Pojate – Preljina, je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako za povezivanje i veću mobilnost unutar Republike Srbije, tako i zbog regionalnog značaja.

Strateški značaj projekta se ogleda u povećanju dostupnosti opštinskim centrima, privrednim zonama i turističkim destinacijama. Budući autoput biće izgrađen delom na postojećoj trasi, a delom izmešten od državnog puta prvog reda M5 i povezivaće sva veća naseljena mesta u regionu Ćićevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačka Banja, Kraljevo i Čačak.

Na ovom području živi oko 500 hiljada stanovnika, posluje preko 21 hiljada malih i srednjih preduzeća i preduzetnika, formirano je 10 poslovnih i jedna slobodna zona. U ovom delu Republike Srbije nalazi se šest planina, oko 20 manastira i 10 popularnih destinacija banjskog turizma.

Izgradnjom trase ovog dela autoputa, značajno će se podići nivo i unaprediti postojeći potencijali kada govorimo o turističkoj ponudi. Takođe se, otvaraju nove šanse za izgradnju pratećih turističkih objekata, industrijskih, a samim tim će se i individualna stambena gradnja povećati u ovom delu Srbije.

Po poslednjim pokazateljima, prema podacima prikupljenih u prvom kvartalu 2019. godine, vrednost izvedenih radova na teritoriji Republike Srbije porasla je za 17,6%. Vrednost izvedenih radova u prvom kvartalu 2019. godine je značajno povećan u regionu Šumadije, Zapadne Srbije i najveća je u tom delu i iznosi oko 38,8%, zatim u beogradskom regionu 14,6% i regionu Vojvodine oko 11,4%. Dok je u regionu južne i istočne Srbije zabeležen manji pad i tu se kreće neki procenat od sedam do osam u stalnim cenama izraženim.

Izgradnjom telekomunikacione magistrale, koja prati trasu ove saobraćajnice, obezbeđuju se uslovi za pružanje najkvalitetnijih telekomunikacionih servisa, kako u samom pojasu autoputa, tako i u svim pomenutim mestima, koja gravitiraju saobraćanom koridoru.

Planiranje izgradnje ovog Koridora počelo je još 2010. godine, tako da je u toku 2011. godine, javno preduzeće "Putevi Srbije" ugovorilo izgradnju projektne dokumentacije za deonicu autoputa Pojate - Preljina.

Međutim, nakon velikih poplava koje su se dogodile 2014. godine, stupili su na snagu novi propisi i novi standardi, pa je u vezi sa ovim projektom bilo neophodno primeniti sve najnovije standarde u oblasti vodo zaštite i izmeniti prvobitnu trasu auto-puta i predvideti dodatne mere za zaštitu budućeg auto-puta koji prolazi kroz plavno područje Zapadne Morave i njenih pritoka, što je zaista bio jedan komplikovan zadatak i vrlo zahtevan.

Treba imati u vidu da posle majskih poplava 2014. godine, izmenjeni hidrološki uslovi što je nametnulo i potrebu izmenu planske i tehničke dokumentacije, a to dalje dovodi i uslovnu izmenu postojećih planova tog područja, prvenstveno prostornih. Izmena prostornih planova je inicirala izmenu prethodne završene projektne dokumentacije i tako u krug.

Sve su ovo bili razlozi da se na kvalitetan i sveobuhvatan način pristupi realizaciji ovog projekta, te je zbog toga 09. februara 2017. godine, Vlada donela odluku o obrazovanju radne grupe za realizaciju projekta Moravski koridor.

Radna grupa je pokrenula niz aktivnosti, prvenstveno vezanih za reviziju prethodno urađenih projekata i prostornog plana, porodično posebno, posebne namene i infrastrukturnog koridora i nedostajaće projektne dokumentacije za srednju deonicu Kruševac - Adonja.

Paralelno sa tim, neophodno je bilo nadležnom ministarstvu republičkom direkcijom za vode, javno preduzeće "Srbija vode", institutom "Jaroslav Černi", a sve u cilju optimalne izgradnje, kako samog auto-puta, tako istovremeno i trajnog rešavanja vodo zaštita sliva Zapadne Morave.

Jasno se uočava da se radi o izuzetno kompleksnom i zahtevnom projektu u smislu planiranja, pripreme i tehničke dokumentacije, finansiranja, kao i same realizacije. Donošenjem ovakvog zakona će doprineti završetku pripreme i realizacije projekata na najefikasniji i najbrži način, što će kao ishod imati alokaciju koristi za lokalno stanovništvo, lokalnu privredu i brži razvoj transportne mreže Republike Srbije u najkraćem roku.

Za realizaciju ovog projekta, a imajući u vidu visine investicije koja treba da pokrije izgradnju auto-puta, regulaciju reke, izgradnju telekomunikacionog koridora duž auto-puta, potrebno je paralelno pregovarati sa nekoliko banaka o uslovima za zaključenje ugovora o kreditu.

S tim u vizi, u budžetu Republike Srbije za 2019. godinu, planirano je kreditno zaduženje kod stranih investicionih korporacija i fondova na iznos od 800 miliona evra.

Od posebnog je značaja da se dodela ugovora jednog ili više za celokupan obim radova na projektu, na osnovu direktnog odabira strateškog partnera, vršenja načina koji garantuje pravnu sigurnost.

Ovaj zakon predviđa da će se posebnim ugovorom zaključiti između Republike Srbije i javnog preduzeća "Putevi Srbije" i strateškog partnera. Na takav način će se regulisati i dinamika izvođenja radova, koja će biti osnov za praćenje učinka, promena koje će se ovim zakonom predlagati.

Postojanje ovakvog zakona i dodela projekata u skladu sa međunarodno priznatim pravnim normama pruža Republici Srbiji mogućnosti za pristup međunarodnog finansiranja. To će dati Republici Srbiji mogućnost da na međunarodnom finansijskom tržištu u celosti obezbedi sredstva neophodna za finansiranje o uspešnu realizaciju projekta.

Od ovakvog pristupa finansiranje će u korist imati budući infrastrukturne projekte u Republici Srbiji, uvođenjem pristupa finansijskim izvorima, koji obezbeđuju razne međunarodne priznate organizacije.

Rezultati neposrednog uticaja predloženih promena na javne prihode će biti vidljivi na srednji rok, jer će sama izgradnja i povećan broj građevinskih aktivnosti na ovom području imati pozitivan uticaj na javne prihode kroz uplatu poreza sa finansijske transakcije, koja će se odvijati tokom izgradnje Koridora, angažovanjem lokalnih firmi u toku izgradnje, većim prisustvom građevinske operative koja povećava stepen korišćenja usluga i trgovine u lokalnim samoupravama u kojima se odvijaju radovi, korišćenje kapaciteta za smeštaj radne snage i drugo.

Poseban pozitivan uticaj može se očekivati kroz stvaranje uslova za povećanje BDP, čime se ostvaruju pozitivni efekti na građane i privredna društva u Republici Srbiji.

Od strateškog partner, kako zakon predviđa, zahtevaće se da razvije opcije pametnih infrastrukturnih rešenja za Republiku Srbiju, uz isporuku najviše vrednosti putem ranog uključivanja izvođača radova, što će omogućiti efikasnu i brzu realizaciju projekta, inkorporaciju telekomunikacione infrastrukture i dodatnu vrednost za lokalne zajednice poklanjanjem posebne pažnje kontroli poplava.

Primena međunarodnih standarda je jedno od rešenja predloženo Predlogom zakona. Očekuje se da će celokupno stanovništvo regiona koje pokriva Moravski koridor, na ovom području živi oko 500 hiljada stanovnika, imati višestruke koristi koje se ogledaju u smislu novog zapošljavanja, poboljšanja pristupa i povezivanja delova Republike Srbije sa međunarodnim saobraćajnim koridorom 10 i 11, ali i povećanje ukupnog standarda života kroz lokalni ekonomski razvoj.

Članom 2. ovog zakona predviđeno je da prilikom realizacije izgradnje Moravskog koridora biće korišćeni domaći materijali i oprema i angažovani domaći izvođači koji će biti određeni ugovorom o projektovanju i izvođenju radova zaključenim u skladu sa odredbama ovog zakona.

Kao neko ko dolazi iz građevinske industrije moram posebno da naglasim ovaj član i izrazim svoje zadovoljstvo naporima Vlade i Ministarstva građevinarstva da ovim zakonom daje mogućnost dodatnog upošljavanja domaćih proizvođača građevinskog materijala i domaće građevinske operative.

Kada govorim o uposlenosti ne mogu a da se ne osvrnem na godine koje su bile izuzetno teške za srpsko građevinarstvo. Početkom ciklusa privatizacija došlo je do raspada građevinske operative Srbije i preživele su samo firme koje su imale ugovorene radove u inostranstvu, jer je naša zemlja u tom periodu, nažalost, bilo jedno potpuno odsustvo investicija, što je industriju građevinskog materijala dovelo u vrlo težak položaj.

Radilo se sa trećinom kapaciteta kako bi se očuvala privredna aktivnost i tako mala proizvodnja nije se mogla plasirati na domaće tržište zbog nedostatka investicija. Sedamdeset procenata i od tadašnje proizvodnje se izvozilo u zemlje okruženja, što je dodatno oslabilo proizvođače građevinskog materijala, jer se manje gradilo u Srbiji.

Zahvaljujući jednom velikom investicionom ciklusu od 2016, 2017, 2018. godine, mi danas imamo građevinarstvo koje je ponovo u punom zamahu, jer 24% je učešće građevinskog materijala i građevinarstva u ovom trenutku u zvaničnom obračunu BDP, što je najveće učešće bilo koje industrije u porastu BDP.

Građevinska industrija vezuje za sebe preko 50 industrijskih grana. Ona je lokomotiva razvoja svih resursa koje Srbija ima. Ima veliki potencijal za izvoz, da ostvaruje veliki neto devizni priliv.

Takođe, želim da napomenem da građevinska industrija, pored poljoprivredne, može masovno da uposli stanovništvo svih starosnih struktura, naravno, kroz obezbeđenje sisteme prekvalifikacije i drugih programa koji, ukoliko se ovakav trend nastavi, imaju šanse da se realizuju.

Ovako veliki investicioni ciklus, koji ova Vlada započela, je šansa za domaću građevinsku operativu koja je u prethodnom periodu bila bačena na kolena i sada je prilika da ponovo to stane na noge i bude pravi partner kako na domaćem, tako i na inostranom tržištu.

U bliskoj budućnosti otvaraju se nove šanse za građevinsku operativu u inostranstvu, a za to su nam potrebni referentni poslovi u zemlji koji su od izuzetnog značaja zbog referenci za domaću građevinsku operativu.

Potreba stvaranja garantnog fonda kao garancije za ugovorene radove građevinskoj operativi i organizovan nastup srpske građevinske operative na inostranom tržištu su put kojim srpsko građevinarstvo treba da ide.

Dugo radim u građevinarstvu, pa se sećam i nekih vremena kada smo sve ovo imali. Stoga se jako radujem kada vidim zakon koji povećava šanse domaćim proizvođačima i domaćim izvođačima.

Verujem da će prilikom raspodele posla, kada govorimo o Moravskom koridoru, a opet se pozivajući na član 2. ovog zakona, domaćim izvođačima biti povereni poslovi u najvećoj mogućoj meri u odnosu na strane izvođače koliko to prethodno dogovoreni uslovi budu dozvoljavali.

Zašto mislim da je to potrebno i da je to posebno važno? Domaći izvođači i domaći proizvođači građevinskog materijala plaćaju porez i pune budžet države. Imaju mogućnost da, zahvaljujući poslovima koje su im povereni, steknu licence koje su od presudnog značaja za konkurentnost na domaćem, a posebno inostranom tržištu. To je jedini put koji će osnažiti domaću građevinsku industriju i drago mi je da je prepoznato i da se u ovom zakonu na tome insistira.

Radim u građevinarstvu 25 godina, sada u industriji građevinskog materijala i jako volim svoju građevinu i moju industriju za koju radim.

Veoma mi je važan položaj, kao i sve mere koje doprinose unapređenju domaćeg građevinarstva. Stoga ću zajedno sa svojim kolegama iz SDPS u danu za glasanje podržati zakon koji je danas na dnevnom redu. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, koleginice Živković.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Hvala vam na vašem mišljenju ne samo za ovaj poseban zakon, nego za sve ono što Vlada Republike Srbije radi u oblasti infrastrukture, naročito transportne infrastrukture.

Jedna stvar je zaista važna i ona nam omogućava u stvari da možemo danas da pričamo o novim infrastrukturnim projektima, o novim autoputevima, o novom investicionom ciklusu. To jeste, pre svega, jedan stabilan budžet, a s druge strane, mnoge reforme su sprovedene.

Oblast građevinarstva je oblast u kojoj je, recimo, rast izdatih građevinskih dozvola 2018. godine, u odnosu na neku baznu 2014. godinu, preko 60%. dakle, iz godine u godinu rastu izdate građevinske dozvole, što govori i što možemo čak i golim okom da vidimo. Dakle, Srbija jeste gradilište.

S druge strane, dovoljno smo stabilni, što je takođe jako važno, da možemo da garantujemo velike investicije. Ovo je velika investicija i ne samo ova, nego i sve investicije u oblasti infrastrukture. To je nekoliko autoputeva koje počinjemo da gradimo u 2019. godini.

Ono što mislim da je takođe jako važno kada se pominje Moravski koridor, to je poseban zakon kada smo razmišljali o tome da li je… Prvo, to nije novina u Republici Srbiji da imamo posebne zakone za određene infrastrukturne projekte. Drugo, ovo nam zaista omogućava da budemo mnogo brži i efikasniji u realizaciji.

Iz ovog sada, sa ove sada pozicije i iz ovog iskustva mislim da je velika šteta što nismo, odnosno da smo imali poseban zakon, recimo, o izgradnji Koridora 10, ja sam potpuno sigurna da bi on bio završen mnogo pre i ne bi imali ovakve probleme kakve imamo.

Dan danas, iako je završen Koridor 10 – Jug, dakle, mi se bavimo eksproprijacijom nekih delova na Koridoru 10. Dakle, ovaj poseban zakon je tu da nam pomogne da budemo posebno efikasni upravo u oblasti, pre svega, eksproprijacije i da sve ono što nam dozvoljava Ustav iskoristimo upravo u tom smeru.

Inače, građevinarstvo, između ostalog, pošto znam da radite u oblasti građevinarstva i da vam je veoma stalo, oblast građevinarstva je u BDP povećala svoje učešće. Dakle, 2014. godine to je bilo 3,5%, a završetak 2018. godine je bilo 4,8%. Mi očekujemo ove godine bar 5,5% da bude udeo građevinarstva u BDP, a to je u stvari sve ovo – nova mesta, potrošnja građevinskog materijala, cementa i svega onog drugog. Zato poruka građanima Srbije da ovde ima prostora da se radi, da investitori dolaze i da ljudi, pre svega, ostanu da žive u našoj zemlji, jer sve što radimo, radimo, pre svega, zbog toga. Hvala vam na komentarima.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, potpredsednice Vlade.

Reč ima narodni poslanik Vladimir Đurić. Izvolite.

VLADIMIR ĐURIĆ: Hvala, predsedavajući.

Poštovana gospođo ministarka, kolege poslanici i građani Srbije, danas imamo na dnevnom redu poseban zakon kojim se reguliše izgradnja tzv. Moravskog koridora, o kojem postoji jedan duži istorijat.

Ukratko, decembra 2012. godine Verica Kalanović, tadašnja ministarka regionalnog razvoja i lokalne samouprave, izjavljuje da će kineska banka dati kredit za finansiranje ovih 110 kilometara autoputa koji spaja koridore 10 i 11 po ceni od 4,7 miliona evra po kilometru, dakle, to je oko 500 miliona evra, i da će projekat realizovati „China Road and Bridge Construction Company“ uz, tada je rečeno, 45% uključenosti domaćih izvođača. To je decembar 2012. godine.

Juna 2017. godine, pre dve godine, ministarka, gospođa Mihajlović, izjavljuje da će izgradnja Moravskog koridora početi 2018. godine i da se razgovori već vode sa američkom kompanijom „Behtel“ i da je tender za projektovanje već raspisan.

Nešto više od godina dana kasnije, jula 2018. godine, radovi još uvek nisu počeli, a predsednik Aleksandar Vučić ponovo najavljuje njihov brz početak.

Oktobra 2018. godine, potpisuje se Memorandum sa američkim „Behtelom“ i objavljuje da je procenjena vrednost projekta skočila na 800 miliona eva, koliko je u tom Memorandumu navedeno, polazeći od postojeće dokumentacije i javnost tada saznaje da ni to nije konačna vrednost nego da se čeka projekat dokumentacije za najtežu deonicu Kruševac-Adrani i Memorandum, navodno, tek podrazumeva zajedničko projektovanje, jer se prethodni projekti menjaju zbog izmeštanje trase zbog poplava iz 2014. godine i svih pratećih posledica tih poplava.

Konačno, poseban zakon za Moravski koridor je danas pred poslanicima u situaciji koja je već potpisan Memorandum sa kompanijom koja je već viđena za strateškog partnera, iako predloženi zakon propisuje nekakve kriterijume i nekakvu radnu grupu za izbor partnera. E sada, ako se to već sve zna onda bi i osnovno bilo i pitati čemu onda poseban zakon u Skupštini i da li je to zapravo samo da se ozakoni naknadno ono što je velikim delom već dogovoreno?

E sad, već samim članom 1. ovog svojevrsnog posebnog projektnog zakona koji se donosi radi realizacije jednog konkretnog projekta Moravskog koridora, vidi se da se njime uvodi jedan poseban pravni režim koji u relevantnim oblastima ima za cilj da stvari reguliše na poseban način.

Dakle, predmet zakona su načini sprovođenja eksproprijacije, obezbeđivanje finansiranja projekta, carinski i poreski režimi na projektu. Uvodi se načelo hitnosti u postupanju državnih organa, koji su dužni izdati sve potrebne papire bez odlaganja. Ne kažem da je nužno sve od ovoga loše, naprotiv. Efikasnost u projektima je naravno potpuno prihvatljiv cilj.

Dakle, imamo jednu opštu posebnost i vanrednost u ovom posebnom zakonu koji kaže da će se Zakon o eksproprijaciji primenjivati samo ako nije u suprotnosti sa ovim ad hok posebnim zakonom koji na poseban način reguliše i sam postupak eksproprijacije i rokove u njemu, kao što su pitanje kome se podnose žalbe, u kojim rokovima i u kojim rokovima se te žalbe rešavaju i slična pitanja, iako imamo i Zakon o eksproprijaciji, Zakon o opštem upravnom postupku, kao opšte zakone koji bi ovu problematiku regulisali na jedan opšte prihvatljiv način.

Obrazloženje zašto opšti Zakoni o eksproprijaciji i opštem upravnom postupku nisu dobri, pa moramo imati ovaj poseban zakon je na neki način nezadovoljavajuće i probaću da objasnim koji su razlozi za takav stav.

Opšte obrazloženje da se stvari žele ubrzati mi je nedovoljno, pogotovo što je članom 6. zakona predviđen rok od čak tri godine za podnošenje predloga za eksproprijaciju, tri godine. Važenje rešenja o privremenom zauzimanju propisuje se u trajanju od pet godina i ti rokovi dovode, na neki način, u pitanje izjavu ministarske da će Moravski koridor biti započet na leto, leto koje je već počelo pre neki dan, a okončan za dve i po godine, što bi naravno svi kao dobronamerni želeli i pozdravili da taj auto-put bude završen što pre.

Sad, dalje, eksproprijacija je prema informacijama iz medija od kraja aprila ove godine već počela. Na primer, u Kruševcu, mediji su tada izvestili da je oko trideset rešenja već potpisano, da su građani tim rešenjima zadovoljni, što je dobro i najavljeno je da je pripremljeno nekih 2100 rešenja o eksproprijaciji koja se, rekao bih, onda donose po postojećim opštim zakonima. Dakle, bez posebnog Zakona o eksproprijaciji koji je predviđen ovim posebnim zakonom koji u Skupštini tek treba da bude usvojen.

Tu eksproprijaciju po Kruševcu sprovode, koliko su mediji izvestili, Koridori Srbije i lokalna administracija već ih hvali efikasnošću i činjenicom da su zadovoljni građani, da su građani zadovoljni dobijenim rešenjima.

S toga ostaje nejasno u obrazloženju Predloga zakona zašto su onda postojeći zakoni kamen spoticanja i usporavanja, pa je s toga potrebno doneti ovaj poseban zakon, pri čemu ja ne želim unapred da sporim potrebu ovog posebnog zakona. Samo mislim da su ovo stvari koje bi trebalo razjasniti.

Argument da se posebnim zakonom donosi pravna sigurnost mi je onda takođe upitan i želeo bih da se pojasni, jer činjenica da je eksproprijacija u Kruševcu otpočela pre usvajanja ovog posebnog zakona, dovodi u pitanje i nameru da se onda ovim posebnim zakonom uvede pravna sigurnost i da se obezbedi jednakost za sve građane, bez diskriminacije, što je proklamovani i cilj koji je naveden u obrazloženju Predloga ovog posebnog zakona. Onda je osnovano pitati hoćemo li imati deo eksproprijacije po redovnim, a deo eksproprijacije po ovom posebnom zakonskom režimu? Dakle, pravna sigurnost podrazumeva jednakost za sve i čini mi se da se to sad nekako dovodi u pitanje.

Zakon o eksproprijaciji, na primer, u članu 35. propisuje da nije dozvoljena predaja u posed predmeta eksproprijacije korisniku eksproprijacije pre pravosnažnosti rešenja o naknadi ili pre postizanja sporazuma o naknadi, osim u slučaju hitnosti po rešenju Ministarstva finansija.

Dakle, konačno utvrđivanje pravične naknade je okidač za ulazak investitora u eksproprisanu imovinu. Ovde sada, sa druge strane, ovim posebnim zakonom o Moravskom koridoru, propisuje se da žalba protiv rešenja o eksproprijaciji ne odlaže izdavanje građevinske dozvole, a da investitor ima pravo da izvođače uvede u eksproprisanu imovinu u roku od sedam dana od dana dostave rešenja o eksproprijaciji strankama u postupku.

Dakle, ovakve odredbe bojim se da mogu stvoriti i problem i vlasnicima imovine koja je predmet eksproprijacije i izviđačima radova i investitorima iz ugla neprikosnovenosti privatne imovine, ne bi smelo biti govora o građevinskoj dozvoli ili uvođenju izvođača u eksproprisanu imovinu, sve dok pravična naknada njenom vlasniku nije konačno utvrđena. Najbolje bi bilo da je i isplaćena.

Kada sa više zakona regulišete na različite načine jedna te ista pravna pitanja i jedne te iste postupke, ali sa različitim rokovima i različitim načinom sprovođenja, onda zapravo uvodite pravnu nesigurnost. Zato ad hok doneti zakoni, bojim se, da nisu uvek idealno rešenje jer narušavaju, potencijalno narušavaju celovitost i konzistentnost pravnog sistema.

Argument da će upravo poseban zakon omogućiti da se uz izgradnju puta izgradi i telekomunikaciona trasa i telekomunikaciona infrastruktura je takođe nejasan, zato što poseban Zakon o telekomunikacionoj infrastrukturi ne govori ništa, pa je onda nejasno zašto je baš zbog telekomunikacione infrastrukture bio potreban poseban zakon, a postojeći zakoni nedovoljni.

Argument da se uz poseban zakon lakše i povoljnije dobija međunarodno finansiranje je logičan i prihvatljiv. Ja mogu da razumem da na neki način imamo jedan zakonski „one stop shop“ koji reguliše sve i sva pravna pitanja u projektu i da je možda to onda tako lakše predstaviti potencijalnim finansijerima, ali opet kažem nije nužno i nije ni potrebno i nije ni dobro možda da se posebnim zakonom drugačije regulišu stvari u odnosu na način na koji su one regulisane opštim zakonom.

Dakle, ovde govorimo o tome da je dovoljno samo agregirati različita rešenja iz različitih zakona, na isti način ih propisati u posebnom zakonu i agregirati na jednom mestu.

Argument da se poseban zakon donosi radi transfera znanja i tehnologija od strane strateškog partnera i posebnih tehničkih rešenja u pogledu inkorporacije telekomunikacione infrastrukture i kontrole poplava mi je takođe upitan, jer ništa, opet ništa od toga u ovom posebnom zakonu nije eksplicitno propisano kao obaveza, već tek treba da se nađe u dokumentaciji, a da li će, videćemo kasnije.

Otprilike kao i zeleni krovovi na tržnim centrima u velikim urbanim sredinama, koje investitori obećavaju u fazi projektovanja i dobijanja dokumentacije i otpočinjanja radova, a na kraju kada se izvrši primopredaja tih zelenih krovova na tržnim centrima nema, ima krovova koji prokišnjavaju.

Čak mi malo i komično deluje u obrazloženju kada se, ima tamo jedno pitanje, kaže – da li posebni zakoni postoje kod projekata u domaćoj međunarodnoj praksi i onda se kao primer navodi „Južni tok“? Ja ne bih stvarno „Južni tok“ navodio kao pozitivan primer za bilo šta, pošto to mi je ovako simbol zabluda i ne bih, dali smo 30 miliona evra na obećanje i osnovali projektnu kompaniju, jedini smo koji smo osnovali u inostranstvu u Švajcarskoj, usput smo i NIS prodali ispod cene zarad „Južnog toka“ od koga nema ništa itd. Tako da, ne bih to navodio kao pozitivan primer.

Ne tvrdim nužno da poseban zakon nije potreban i ne tvrdim nužno da se neće desiti transfer znanja i tehnologija od strane strateškog partnera ka domaćoj građevinskoj industriji, samo obrazloženje da se poseban zakon donosi baš radi toga mi nije logičan iz navedenih razloga.

O tome koliko će ovaj projekat doneti posla domaćim kompanijama zakon takođe ne govori ništa precizno i ne daje garancije, već kaže da će to biti uređeno ugovorom o projektovanju i izvođenju radova, koji će po ovom zakonu biti zaključen, pa je onda dodatno upitno i koliko će domaća građevinska industrija profitirati od toga.

Ovim posebnim zakonom o izgradnji Moravskog koridora predviđa se i suspenzija redovnih postupaka javnih nabavki, jer se propisuje da izbor strateškog partnera za realizaciju projekta vrši Vlada na predlog radne grupe obrazovane od strane te iste Vlade. Ta radna grupa strateškog partnera biraće po kriterijumima koje će podzakonskim aktom opet doneti ta ista Vlada. Dakle, sve je u krugu Vlade i ovakve odredbe su potencijalno koruptivne i Vladu stavljaju u sukob interesa.

Vlada, dakle, definiše kriterijume izbora strateškog partnera, Vlada formira radnu grupu koja po tim kriterijumima Vladi predlaže strateškog partnera i Vlada onda po tom predlogu odlučuje, bira strateškog partnera i Vlada opet sa njim zaključuje ugovor.

Eksplicitno se zakonom propisuje da prilikom izbora strateškog partnera i zaključenja ugovora o projektovanju i izgradnji Moravskog koridora, kao i prilikom izbora nadzornog organa, propisi iz oblasti javnih nabavki neće biti primenjivani. Dakle, preko 800 miliona evra javnog novca biće potrošeno bez javnih nabavki. I, Vlada će, naravno, sama sebe i nadzirati u sprovođenju ovog posebnog zakona.

U javnosti se već spominje strateški partner, privatna kompanija„Behtel“, američka, koja je nesporno ogromna kompanija, globalnog kalibra, ima preko 26 milijardi dolara prihoda i preko 55.000 zaposlenih. Ministarka o ovoj kompaniji govori na način kao da zapravo oni nama čine uslugu, donoseći nam znanje i tehnologiju, kao da su oni nama kupac, a ne mi njima. Kako da vam kažem, strateški partner je ipak samo isporučilac usluge za naš novac. Mi smo ovde gospodin kupac.

Ove ovako propisane odredbe koje u sebi nose zaobilaženje javnih nabavki i konflikt interesa izvršne vlasti, koji je i indikator rizika korupcije, posebno brinu ako se ima u vidu jedan tekst koji sam pronašao iz aprila 2017. godine, objavio ga je britanski dnevni list „Telegraf“ u kojem kompaniju „Behtel“ povezuje sa aferom izgradnje petrohemijskih postrojenja u Abu Dabiju, gde „Telegraf“ prenosi da je „Behtel“ kompanija koristila usluge izvesne „Al Badie“ grupe da dobije ovaj 600 miliona dolara vredan posao. Ta „Al Badie“ grupa priznala je na britanskom sudu da je vršila nedozvoljena plaćanja kako bi obezbedila posao kompanijama koje su kršile britanske propise o korupciji.

Dodatno, na Apelacionom sudu u Velikoj Britaniji izneto je i da je „Behtel“ bio upoznat sa aranžmanima koji su podrazumevali isplate novca dvojici saudijskih prinčeva u vezi sa ugovorima za izgradnju metro sistema u Rijadu u Saudijskoj Arabiji, a ta problematika je inače isplivala u javnost povodom spora dva princa oko nasledstva.

Kompanija „Behtel“ je, naravno, sve ovo negirala, ali ipak ostaje sumnja da se poseban zakon piše da bi se posebnim pravnim režimima stvorili posebni uslovi za nečije posebne interese, koji nisu nužno i u najboljem javnom interesu.

Konačno, ono što najviše brine i predstavlja najveći problem u srpskim infrastrukturnim projektima je realizacija i upravljanje projektima. Tako možemo uzeti primer Koridora 10 i deonice Srpska kuća-Levosoje, gde je konstatovano da je čak 30 puta vršeno preprojektovanje ove deonice u toku izgradnje i da sve te izmene nisu bile ni pokrivene građevinskim dozvolama, posledično su probijani rokovi, a vrednost radova uvećavana 1,2 milijarde.

Našao sam informacije, slično je, naravno, i sa Grdeličkom klisurom, koja je javnosti poznata zbog onog obrušavanja potpornog zida. Projekat je navodno u hodu menjan 11 puta, menjao ga je čak i sam izvođač, bez odobrenja investitora nadzornog organa itd.

Dešava se da izvođači na terenu nailaze na nepredviđene situacije. U Gredelici su nailazili na optičke kablove, neusklađenost stanja na terenu sa nultim stanjem istraživanja, nepredviđene geotehničke uslove itd. Sve te nepredviđene situacije nameću izmene projekata, povećanje vrednosti radova i probijanje rokova. Probijeni rokovi odlažu povlačenje novca iz kredita. To opet povlači sa sobom plaćanje penala i finansijerima, a izvođači onda traže naknadu štete.

Našao sam u medijima informaciju da smo za obrušavanje brda u Grdelici u problemu jer nam izvođač traži od države 14,8 miliona odštete za kašnjenja za koja smatraju da oni nisu odgovorni, da smo za tunel Predejane kao država izvođaču platili 2,8 miliona evra odštete.

Onda se mora postaviti pitanje – ko je odgovaran za dodatne troškove i odštete na deonicama na kojima su probijani rokovi, na kojima su preprojektovani radovi na kojima se ti radovi izvode po menjanim projektima bez građevinske dozvole itd?

Znači, deonica Srpska kuća-Levosoje, tu je nadzorni organ Koridori Srbije. Dakle, Skupština JP Koridori Srbije, između ostalog, nadležna je da usvaja izveštaje o izgradnji putne deonice, donosi odluku o predaji putne deonice nadležnom organu. Skupština tog društva nadležna je, isto tako, i da nadzire rad direktora i da usvaja izveštaje tog direktora. Dakle, Skupština Koridora Srbije nadzire rad direktora preduzeća koji je nadzorni organ na deonici na kojoj imamo 1,2 milijarde dinara nepredviđenih troškova izgradnje autoputa, probijenih rokova itd. Ko imenuje tu skupštinu? Njih petoro, nadležno ministarstvo.

Dakle, imamo stalno jedan krug prebacivanja odgovornosti na relaciji projektant – izvođač – nadzorni organ – investitor. Međutim, kada pogledate ovako kroz osnivačka akta nadzornog organa, vi vidite da taj jedan krug odgovornosti se zapravo raspetlja u jedan jasan lanac odgovornosti, gde se ultimativno odgovornost završava u vašem Ministarstvu.

Ono što želim da kažem je da se ovde mora ozbiljnije poraditi na načinu na koji se projekti vode i kako se njima upravlja. Znam da je gomila institucija upletena u sistem realizacije projekta. Vi ne možete biti odgovorni za neažurnost katastara u lokalnim samoupravama, za to da neko naiđe na optičke kablove koje je Bog zna ko tamo kada postavio, pa tek izvođač kad zabode bagerom naleti na njih. I građani znaju, u gradskim sredinama bager zabode kašiku u beton, probije cev koja se nalazi tamo gde po projektnoj dokumentaciji nije trebala biti.

Za takve stvari je odgovoran neko drugi, ali ultimativno konačna odgovornost je na vama.

Inače, ciljevi koje ovaj projekat proklamuje: bolja pristupačnost, povezanost delova Srbije, vremenske i ekonomske uštede, bolja regionalna povezanost, veći tranzitni saobraćaj, privredni i turistički razvoj opština, telekomunikaciona infrastruktura, pa i povećanje vrednosti nacionalnog telekomunikacionog operatera, bolju zaštitu od poplava. Naravno, protiv takvih ciljeva samo zlonameran čovek može biti.

Ali, konačno, ove ciljeve treba ostvariti na ekonomski što efektivniji i efikasniji način, a upravljanje projektima i upravljanje javnim preduzećima angažovanih na tim projektima naravno je većinom u nadležnosti stranačkih kadrova stranaka vladajuće koalicije. Zbog toga je odgovornost za probijene rokove, za uvećanu vrednost radova, za penale izvođačima, za penale finansijerima za nepovlačenje sredstava potpuno jasno ko tu odgovornost treba da snosi, pa makar ona bila samo politička.

Posledično, prema istraživanju Svetskog ekonomskog foruma mi smo 100. na listi kvaliteta puteva, u regionu pretposlednji, po ovoj tabeli od zemalja u regionu samo je BiH iza nas.

Za kraj, mapa koju ste nam dali, za moj pojam zelene trase su trase koje su u planu. Nažalost, u Vojvodini je zelenih trasa malo. Želeo bih od vas da dobijem preciznu informaciju oko fruškogorskog koridora, jer Fruška Gora je verovatno redak primer nacionalnog parka kroz koji prolazi međunarodni tranzitni teretni saobraćaj. Interesuje me informacija kada će biti početi radovi na izgradnji koridora kroz Frušku Goru? Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Mislim da postoji dosta informacija, čini mi se samo na bazi informacija iz medija sa kojima ste sada ovde i zbog toga ću ja, zbog građana Srbije, ali i zbog vas, da pojasnim. Jedan deo vašeg mišljenja mi se čini da nije baš onakav kakav realno jeste, vezano kako za zakon, tako isto i za ove druge stvari koje ste pominjali.

Kada govorimo o zakonu i o tome zašto poseban zakon, samo je jedan jedini razlog, upravo onako kako je Vlada Republike Srbije navela u svom objašnjenju, odnosno obrazloženju ovog posebnog zakona, a to je da budemo brži i efikasniji u realizaciji.

Kada govorimo o eksproprijaciji, koja de fakto i jeste problem svuda i na svakom koridoru i koja je i dan danas, ponavljam još jednom, problem i na Koridoru 10 jugu, iako smo ga završili, dakle, naš interes je bio da ne moramo da čekamo i da budemo brži.

Kada pominjete kako je počelo u Kruševcu, ja ću vam reći da samo u Kruševcu ima nekoliko hiljada katastarskih parcela i da će generalno duž celog ovog koridora biti desetine hiljada katastarskih parcela koje će proći proces eksproprijacije. Dakle, mi ne možemo dozvoliti da izgubimo mesece i godine zbog toga što u nekom delu možemo da imamo probleme.

S druge strane, zakoni su nam takođe omogućili da možemo fazno da radimo. Takođe, pod tri, mi nećemo početi radove nigde gde apsolutno sve nije pripremljeno što je potrebno da bude pripremljeno da bi određena deonica ili deo deonice mogao da se radi, što je takođe velika razlika u odnosu na neke prethodne periode.

Kada pominjete projektno-tehničku dokumentaciju, planski osnov i godine neke unazad, reći ću vam, 2010. godine jeste počelo pravljenje, odnosno definisanje, odnosno pravljenje projektno-tehničke dokumentacije, mislim, od nekog instituta ali ono nije bilo završeno. Zašto sve ovo ovoliko traje? Zato što mi jedan deo popravljamo, s druge strane menjali smo potpuno trasu upravo zbog poplava.

Takođe, ovaj zakon, ponavljam još jedanput, nije samo izgradnja autoputa, i to je onaj jedan deo jako važan, to jeste regulacija Morave, to jeste regulacija svih pritoka, to su potpuno promenjena zakonska rešenja nakon 2014. godine, što je dobro zašto smo ih promenili, a s druge strane nam nameće situaciju da moramo da pravimo, odnosno da menjamo projektno-tehničku dokumentaciju.

Kada pominjete o tome da li će biti transfer znanja itd. i novih tehnologija, to je jedan od faktora. Mi se trudimo da svi novi ugovori koje potpisujemo, svi novi projekti na kojima radimo, od svih izvođača i investitora, dakle, prosto naučimo nešto i da naše građevinske kompanije imaju mogućnost ne samo da rade, nego da zaista primenjuju neke nove tehnologije. Stvari se brzo menjaju. Moram da priznam da naša građevinska industrija, nije joj lako, pokušava da uhvati korak sa svetom, a način da uhvati taj korak sa svetom jeste upravo da ima one od kojih će takođe i da uči.

Ono što mislim da je jednako važno kod eksproprijacije, da ne bi bilo zabune za sve ljude koji to slušaju, dakle, ono što je sasvim sigurno i što se ničim ne menja, to je da će vlasnik nepokretnosti imati pravo, odnosno ima naknadu koja je u visini tržišne vrednosti nepokretnosti. Ništa se tu ne menja, ali mi hoćemo zaista ubrzati ceo proces. Sve što je predloženo zakonima primeniće se, ali se neće zaustavljati proces u realizaciji velikog projekta, što se nama često dešava.

Meni je jako drago što ste pomenuli baš deonicu Srpska kuća – Levosoje na Koridoru 10, zato što je tu upravo problem Južne Morave. Mi smo imali situaciju, 2014. godine neko od izvođača, više se i ne sećam koji su bili izvođači iz nekih prethodnih godina, prethodnih Vlada koje su zaključivale ugovore, nije radio svoj posao, mi smo taj ugovor raskinuli. Vlada Republike Srbije je obezbedila novac u budžetu, raspisali smo javni poziv, dobili konzorcijum srpskih izvođača i oni su morali potpuno da menjaju projektno-tehničku dokumentaciju zbog neregulisanja Južne Morave.

Imate sličnu situaciju sada u Moravskom koridoru. Dakle, ne može samo autoput, mora regulacija Morave, kao i kod, recimo, Srpske kuće – Levosoje. Ko je generalno kriv za Koridor 10 i silna i silna preprojektovanja i sve ono što smo živeli 20 godina kada govorimo o Koridoru 10? Pa, oni koji su zaključivali ugovore i nema tu šta, to je prosto tako.

Dakle, Koridor 10 bi bio mnogo ranije završen da se povelo računa o tome, prvo, da se ne uzimaju krediti pre nego što se ima projektno-tehnička dokumentacija i planski osnov, kao što je bila bilo kakva priča oko Moravskog koridora, a nije bilo planskog osnova. Uredba o planskom osnovu data je tek 2013. godine. Dakle, prosto, političari raznorazni su izlazili i pričali kako će raditi, ne znam, Moravski koridor, Koridor 10, Koridor 11 itd. Sećamo ih se, a suštinski i realno nisu ništa radili, osim što se država u to vreme zaduživala i uzimala stotine i stotine miliona evra od raznoraznih institucija, a da je realizacija bila apsolutna nula.

To je razlika, dakle, koju mi hoćemo da izbegnemo, ne samo za Moravski koridor, nego i za bilo koji drugi autoput koji počinjemo da radimo. Mi smo, recimo, primera radi, počeli izgradnju deonice Preljina–Požega, koja je inače veoma zahtevna i teška deonica, ali dok nismo završili sve prethodne radnje mi nismo započeli izgradnju te deonice, jer je nauk koji imamo i upravo sa Koridora 10, ali i sa Koridora 11 da moramo da povedemo računa o svim pripremnim radnjama, pre nego što do toga, do same izgradnje dođe.

O Koridoru 10 će biti sigurno još priče. Mi ćemo kada se završi istočni krak, kao što smo i rekli, napraviti jednu veliku analizu, ne samo mi, tražićemo od institucija, koje su stručne za tako nešto, da se pozabave Koridorom 10, da nam daju svoje mišljenje uz sve moguće analize, da bi iz toga još jednom izvukli sve zaključke i da nam se takve stvari više ne ponavljaju. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima Vladimir Đurić. Izvolite.

VLADIMIR ĐURIĆ: Hvala.

Kratka replika vezano za probijanje rokova i povećanje vrednosti radova na Koridoru 10. Rekli ste da su političari razni izlazili itd, ali moram da kažem da je to generalno praksa u Srbiji i u politici da se obećavaju investicije, kule i gradovi itd. Na početku svog izlaganja sam spomenuo vašu izjavu iz juna 2017. godine, dakle, pre dve godine, kada ste izjavili da će izgradnja Moravskog koridora početi 2018. godine, a sada smo na kraju juna 2019. godine. Kao političar, nikada ne bih davao olaka obećanja i ne bih obećavao previše, ali bih se trudio da očekivanja prevaziđem.

Ne znam da li ste primetili, ali ja nisam dovodio u pitanje porast cene sa, pre par godina spominjanih, 500 na sada predviđenih 800 miliona evra, a upravo zato što uvažavam konstataciju da ovo nije samo izgradnja autoputa, već da se tu dodaje i rešavanje problema plavnih područja u slivu Morave i telekomunikaciona trasa koja se priključuje. U ovom trenutku nemam informaciju da kažem da je 800 malo ili puno, da treba da bude 720 ili 950. Osporio sam suspenziju koncepta javnih nabavki, suspenziju Zakona o javnim nabavkama, jer smatram da toliki novac nije u redu trošiti bez javnih nabavki.

Pretpostavljam da će zaista doći do transfera znanja i tehnologija od strane strateškog partnera ka domaćoj građevinskoj industriji, ali samo kažem da donošenje posebnog zakona se ne radi zbog toga. Po postojećim zakonima smo mogli raditi sa respektabilnim, globalnim strateškim partnerom uz javne nabavke, pa bi i bez posebnog zakona moglo doći do transfera znanja. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Đuriću.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Ovo poslednje što ste rekli mislim da zaslužuje jednu potpuno drugačiju raspravu i analizu, jer opet sada, nakon nekoliko godina rada u infrastrukturi i analize, kako Koridora 10 i finansiranja od mnogih međunarodnih finansijskih institucija, tendera, imamo i dan danas, recimo, kompaniju jednu na istočnom kraku koja ne završava svoj posao, a izabrana je na tenderu. Sa druge strane, strateških ugovora koje imamo sa mnogim zemljama, poput Azerbejdžana, Kine, Rusije itd, sa kojima radimo najveće infrastrukturne projekte bez javnih nabavki. Kada bi počeli da pravimo analize, ne znam dokle bi nas to dovelo, trebalo bi. Svakako neke stvari moramo da ubrzamo i da menjamo u oblasti upravljanja projektima i tu se potpuno slažem.

Što se tiče obećanja, znate kako, ja ne znam šta je generalna praksa svih političara, kako vi kažete, ali je činjenica da mogu slobodno sada da stanem ispred vas i da kažem – da, mi ćemo početi radove na leto na Moravskom koridoru, jer iza nas, ove Vlade Srbije, stoji 300 kilometara urađenih autoputeva u prethodne četiri godine, iza nas stoji 600 kilometara rehabilitovanih železničkih pruga, iza nas stoji početak najvećih infrastrukturnih projekata. Dakle, to je ono što građani vide.

Pre 2012. godine niste mogli ništa da vidite, mogli ste da čujete samo glas političara koji su pričali, govorili – biće urađeno ovo, biće urađeno ono, napravićemo to, a suštinski ljudi ispred sebe nisu videli završene autoputeve. Znači, razumem vaše razmišljanje da možda to nije tako, da neće biti tako, ali mislim da nas praksa, poslednjih nekoliko godina, verujem u godinama ispred nas će nas demantovati.

PREDSEDAVAJUĆI (Veroljub Arsić): Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Đorđe Komlenski. Izvolite.

ĐORĐE KOMLENSKI: Zahvaljujem, predsedavajući.

Drugarice i drugovi, dame i gospodo, uvažena gospođo ministre sa saradnicima, ja ću podržati kao i poslanička grupa ovaj zakon koji ste predložili iz jednog jednostavnog i prostog razloga.

Ovaj zakon omogućava da se na potpuno jasan, definisan, precizan i odgovoran način kako prema građanima Srbije, tako prema budžetu Republike Srbije posao oko izgradnje Moravskog koridora završi u najkraćem mogućem roku, onoliko koliko to naravno dozvoljavaju svi tehnički preduslovi koje treba pripremiti da bi se to uradilo.

Možemo mi da komentarišemo iz svojih uglova šta je dobro, a šta nije dobro, šta ostavlja nekakvu sumnju, šta ne ostavlja nekakvu dilemu, da li javne nabavke daju veću garanciju da neće biti nekih stvari koje nam se ne sviđaju ili ovakav sistem direktne odgovornosti, gde praktično Vlada Republike Srbije, odnosno vaše ministarstvo, koje vodi celokupan posao, apsolutno na sebe preuzima potpunu odgovornosti da će izabrati najpovoljniji način, najbolji način izgradnje tog puta, najjeftiniji način, apsolutno odgovarati ispred građana Srbije za svaku radnju koja bude preduzeta od izbora do finansiranja do potpunog završetka Moravskog koridora.

Preuzimati odgovornost u današnje vreme je jako velika hrabrost, ali to i pokazuje da Vlada Republike Srbije ima znanje i kompentencije da se sa ovim stvarima uhvati u koštac.

Meni je apsolutno jasno, ukazaću samo na par nekih sitnica i detalja koje su u ovom zakonu zaista bile potpuno logične, jer da vi niste predvideli i predložili član 4. stav 2. mi bismo imali problem i dalje sa lokalnim samoupravama kako će tumačiti sprovođenje postupka eksproprijacije.

Vi ste ovde predložili, citiram – kada je predmet eksproprijacije nepokretnost na koje je vlasnik upisano lice čije prebivalište, odnosno boravište je nepoznato, a koje nema punomoćnika, organ koji vodi postupak eksproprijacije postaviće tom licu privremenog zastupnika koji ima prava i obaveze utvrđene zakonom koje uređuju opšti upravni postupak.

Ovo ne postoji kao odredba u ranijim zakonima. Ovo je bila stvar tumačenja i analogne primene nekih drugih odredbi koje su se nalazile u tim zakonima. Jedna lokalna samouprava je tumačila na jedan način, druga lokalna samouprava na drugi način i bilo je situacija gde su primenjivale na ovakav način, što je pravilno tumačenje tog zakona, jer time su omogućavale eksproprijaciju, da ona bude uredno i na vreme i blagovremeno sprovedena, onako kako se to i očekuje, naravno posle proglašenja javnog interesa za određeno zemljište, a da stranke koje su u poziciji da im se postavlja privremeni zastupnik ne budu ni na koji način oštećene, da li će naknadu ostvariti u ovom trenutku ili bilo kojem budućem drugom trenutku, ne dolazi do bilo kakve zastarelosti prava na naknadu za naknadu tržišne vrednosti nepokretnosti koja im se ekspropriše.

Na žalost, bilo je i onih lokalnih samouprava koje su to tumačile na drugi način, prekidale postupak eksproprijacije dok se ne pronađe vlasnik po bilo koju cenu tog zemljišta i jednostavno nešto što je javni interes Republike Srbije je stajalo u zapećku i gubilo se dragoceno vreme, jer nije u pitanju samo tih mesec, šest meseci, godinu dana. Znam za neke predmete koji stoje i po pet godina u prekidu zato što nisu uspeli da pronađu vlasnike koji su se odselili negde i ne vode računa o svojoj imovini.

Sami kažete ono čega smo svi ovde svesni, da se tržišni uslovi, da se tehnički uslovi iz dana u dan menjaju tako da ono što je bilo aktuelno pre tri meseca kao moguća metodologija danas je već prevaziđena stvar.

Isto tako, postupak obezbeđivanja finansija. Na žalost, nismo dovoljno bogati i naš budžet nije toliko veliki da mi direktno finansiramo, nego smo dužni da novčana sredstva pribavljamo i siguran sam da je zbog ovakvih propusta u proceduri, koji su se dešavali, dolazilo do toga da neke povoljnije kreditne aranžmane koje smo bili u situaciji da moramo da uzmemo izgubili.

Prema tome, ovo je potpuno logično i ovakva odrednica, tako da ga nazovemo, leks specijalisa, koja ovde praktično, onako žargonski, tako danas vole da kažu, je tri u jedan, tri oblasti vrlo bitne definiše, a to su ciljevi o kojima vi govorite pored izgradnje autoputa, uređenje sliva i obezbeđenje telekomunikacionog koridora. Ovde je sasvim dobro i u skladu sa svim postojećim zakonima otklonjena svaka moguća smetnja da javni interes Republike Srbije, koji inače treba da bude nezaustavljiv, moram da podsetim i uvažene kolege i građane, da ono što se proglasi javnim interesom, određena trasa prolaska, konkretno gde je koridor, ona će biti izuzeta, ona će biti isplaćena i ne postoji način, niti postoji postupak kojim se to može sprečiti i pustiti na volju pojedinca da jednostavno onemogući građane Srbije da se nešto što je od interesa za celu državu ostvari.

Prema tome, ovo je jedna od ključnih stvari, samo jedna od ključnih stvari koja ovim zakonom treba da bude regulisana na odgovarajući način. Isto tako je bilo pitanje i tržišne naknade, odnosno građevinske naknade za objekte koji nisu izgrađeni u skladu sa zakonom. To je takođe u skladu sa propisima, ali ovde je praktično napravljen jedan siže iz nekoliko zakona koji omogućava onome koji bude radio na eksproprijaciji da pred sobom ima jednu potpuno jasnu sliku i zakonski osnov po kojem će postupati na način da se posao dovede do kraja sa potpunom odgovornošću prema onima koji treba da dobiju naknadu za eksproprisanje nepokretnosti, bile one izgrađene u skladu sa zakonom, da li su u postupku ozakonjenja ili ne, naravno, da ne trošim o tome više vreme, ali i ispoštovati rokove koji se postave.

Što se tiče javnih nabavki ili direktno pregovaranja, hajde da to kolokvijalno kažem, ja sam uvek bio za to da su direktna pregovaranja i direktna ugovaranja uvek bila daleko korisnija, jer apsolutno podrazumevaju mnogo veću odgovornost onoga ko kao potpisnik na strani investitora, odnosno Vlade Republike Srbije u ovoj situaciji stoji iza svega toga.

Znate, u praksi kroz javne nabavke smo imali sve i svašta, kriterijum najniže cene ili izmišljenog najbolje ponuđenog roka koji nam svima posle izađe na nos, jer ne znamo šta ćemo da radimo sa tim izvođačima, pa dok se raskine ugovor, pa eventualna arbitraža, pa sudski sporovi, da li je sa razlogom ili bez razloga raskinuto. Znate, mi polazimo u ovim nekim našim pričama od toga da je sve idealno, da su ti svi koji nude svoje usluge na gradnji dobronamerni, oni razmišljaju o tome. Ne, oni gledaju da dođu do posla. Naravno, tu treba napraviti selekciju između ozbiljnih firmi, ali ozbiljne firme koje daju adekvatnu ponudu i što se cene tiče i što se rokova tiče u nekom trenutku budemo prinuđeni da ostavimo sa strane zbog neodgovornih koji su zvanično ponudili daleko kraći rok, daleko nižu cenu, a onda u građevini, to su neka moja iskustva iz advokature, na nepredviđenim naknadnim i ostalim radovima pokušavaju da izvade trošak razlike zato što su dali damping cenu.

Mislim da će ovo jednostavno sprečiti da do toga dođe.

Kada pričamo o obećanjima, postavlja se pitanje – šta je sada nekakvo obećanje koje čovek može realno da da o svemu tome? Od 1978. godine slušam da će Obrenovac biti povezan autoputem od Obrenovca do Beograda. Načekao sam se poprilično i od one vlasti koja mi je bila mnogo bliža i draža i onog sistema koji je važio do ranih devedesetih godina, a u međuvremenu tek čega sam se naslušao do današnjeg dana ne bih ni pominjao.

Uskoro ćemo imati završen koridor. Prema tome mora se verovati onima koji sa svojim rezultatima pokazuju da su odgovorni u svemu tome.

Znate, projektovanje Koridora 10 i izvođenje radova nije počelo prekjuče, nije počelo pre dve godine i ne znam tu detalje, ali znam za detalje, sada će reći – ko o čemu, baba o uštipcima, o putu Obrenovac-Ub, Znam da je počela rekonstrukcija 2007. godine, pa nije urađeno gotovo ništa, pa je onda rađeno predprojektovanje koje nikakve veze sa realnošću na terenu nije imalo 2010. godine.

Na osnovu takvog preprojektovanja o kojem sam govorio i za koje sam molio da ispitate, i pošto smo već učinili to što smo učinili po pitanju Inženjerske komore, odgovornosti projektanata, zaista molim da ispitate odgovornost tog ko je sebi dozvolio da radi projektovanje takvog puta a da nije izašao da vidi deonicu puta uopšte, ni jedan jedini put se nije pojavio na licu mesta. Ja to ne mogu da vam dokažem, ali sam apsolutno siguran u ovo što vam govorim. Takve ljude treba postaviti na stub srama, ukinuti im licence i jednostavno treba sprečiti da se igramo sa tim.

Šta sad da radimo? Ko je kriv za to što taj put danas ne može da trpi opterećenje koje trenutno trpi? Ko? Današnja Vlada? Današnje ministarstvo? Nije tačno. Došao je red da neko preuzme na sebe odgovornost danas da vrši rekonstrukciju tog puta za kojeg ja pretpostavljam da nije ni u najružnijim snovima sanjao da će morati Republika Srbija ili izvođači na auto-putu da ulažu novac kad se bude koridor završio da ga rekonstruišu u potpunosti. To se sigurno desilo i na Koridoru 10, dole, kroz Grdelicu, gde smo svi svedoci nečega što je bilo dramatično u nekom trenutku, doživljeno dramatično, kroz medije propraćeno, ali ono što ja znam, kakvih se sve problema naišlo prilikom izvođenja radova kroz Grdelicu, možda je čak ono obrušavanje potpornog zida jedna sitnica u odnosu na sve one druge probleme koji su u hodu morali da budu rešavani.

Prema tome, nema razloga da se ovaj zakon ne donese. Ovakve zakone treba donositi. Naravno, ne smeju da postanu pravilo, ali potreba da Srbija poveže Koridor 10 i Koridor 11, da jednostavno otvorimo put i investitorima i njihovoj zainteresovanosti da dođu u Srbiju, da centralnu Srbiju otvorimo i da investitore zainteresujemo za nju, je jako važno i izuzetno je važno da se ne izgubi ni jedan jedini dan zbog toga što postoje bilo kakve nedoumice u proceduri ili tamo možda neki činovnik ima različito mišljenje od nekog drugog činovnika u nekoj drugoj opštini, a prepustili smo lokalnim samoupravama da rade eksproprijaciju, jer, jednostavno, svaki dan gubitka u završetku ovog posla može dovesti do toga da neko od investitora koji bi želeo da dođe, nezavisno od svega ovoga, odustane od tog posla.

Izgradnja auto-puta koji prolazi pored Obrenovca i vezuje ga s Beogradom i zainteresovanost investitora koji su već otvorili fabrike u Bariču i neposrednom okruženju Obrenovca i interesovanje koje se sad pokazuje, jasno govore koliki je značaj ulaganja u infrastrukturu, u putnu infrastrukturu, u auto-puteve, jer jednostavno to jeste budućnost. Investitora u svetu ima jako malo, ozbiljnih, i u toj borbi oni su u poziciji da svaka sitnica koja se njima svidi ili ne svidi odlučuje o tome hoće li doći, hoće li negde investirati svoj novac i hoćemo li mi dobiti nova radna mesta.

Ja neću da napominjem i sledeću stvar, ovo rešavanje vodnih problema, uređenje toka Morave, ja samo kažem koliko sada u Obrenovcu se čovek može osećati bezbednije, iako je Obrenovac jedan od najugroženijih velikih gradova koji su uvek u potencijalnom riziku od poplava, praktično, auto-put nama sada predstavlja još jedan zaštitni bedem od Kolubare, Tamnave i drugih bujičnih reka koje su praktično Obrenovac 2014. godine i potopile.

Prema tome, meni su potpuno razumne i jasne ove izmene i čekanje do kojeg je došlo. I bolje što se pokazalo gde su kritične zone koje, praktično, sa ovim poslom tri u jedan možemo otkloniti. Ako treba izmestiti trasu koridora auto-puta da bi se istovremeno rešio i problem plavljenja i regulisanja Morave, onda je to zaista nešto što je potpuno svrsishodno i naravno da će usvajanjem ovakvog zakona biti daleko ubrzanija procedura da mi stignemo do tog konačnog cilja, a to je da jednostavno Srbija bude premrežena auto-putevima i dobrim lokalnim putevima, jer će lokalni putevi biti mnogo bolji nakon toga, zato što više neće biti opterećeni količinom saobraćaja za koju nisu predviđeni.

Mogu nabrajati ja još mnogo razloga, ali mislim da je sasvim dovoljno, da bi građani Republike Srbije shvatili zašto treba podržati ovaj zakon. Naravno, u danu za glasanje, poslanička grupa Pokreta socijalista, Narodne seljačke i Ujedinjene seljačke stranke za ovaj zakon. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima ministar, dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Želim da se zahvalim na vašem mišljenju, posebno na tome što ćete u danu za glasanje glasati za ovaj predlog zakona, posebno što ste vi i predsednik Odbora za ustavna pitanja, što takođe mislim da je vrlo značajno, kada govorimo o svim zakonima, a naročito o ovom, zato što je takođe bilo dosta komentara na pitanje da li je ovaj zakon u skladu sa Ustavom, što, naravno, u svakom smislu jeste, zato što nijedan zakon, da bi znali građani Srbije, ne dolazi u parlament a da pre toga ne samo da ne prođe sve rasprave nego, naravno, i sve odbore i zakonodavstvo i, naravno, Odbor za ustavna pitanja parlamenta Srbije.

Takođe, ono što mislim da jeste važno pitanje trase, pominjali ste sada, dakle, mi smo tražili optimalnu trasu. I te kako je trasa menjana, odnosno izmeštena i sklonjena upravo od reke. Ima ovde na ovoj karti koja može da se vidi, dakle, ovo crveno jeste trasa i, recimo, gde god smo mogli da pobegnemo od reke, mi smo, praktično, pobegli. Menjali smo trasu, što je takođe jedan od razloga zašto se dokumentacija menjala.

Kada govorite o auto-putevima, Srbija ako nije povezana, a nalazi se na takvom koridoru i kao tranzitna, pre svega, zemlja, Srbija gubi. I svaki kilometar regionalnog ili auto-puta, železničke pruge, sve što uradimo, dobro je za nas, upravo zbog investicija i zbog radnih mesta koja ovde treba da se otvore.

Deonica Obrenovac i sve ovo što pominjete jeste, to je Koridor 11 o kojem se pričalo dugi niz godina, kao što se pričalo i o Koridoru 10. Ali, mi ćemo zaista do avgusta meseca, do sredine avgusta, pustiti kompletnu deonicu Obrenovac-Preljina. Imamo Ljig-Preljina, puštenu pre nekoliko godina i odmah da se zna, Obrenovac-Ub je bio potpuno gotov. Ono zbog čega čekamo prethodnih maltene godinu dana da pustimo ovu deonicu jeste deonica Ub-Lajkovac koju popravljamo i to je ono što suštinski ne sme da nam se dešava nikad više u budućnosti.

Dakle, upravljanje velikim infrastrukturnim projektima mora da bude brzo, efikasno i ne smemo da dođemo u situaciju da neke projekte gradimo po deset i više godina. Verujem da svim ovim što sada radimo, novim projektima koje počinjemo, koje počinjemo ove godine, to neće ni biti moguće, budući da je sve pripremljeno pre uopšte samog onog krajnjeg izlaska radnika. To podrazumeva i sve probleme, znači rešavanje problema koje smo ranije imali, kako sa licencama i inženjerima, projektno-tehničke dokumentacije, planskim osnovama, eksproprijacijama i sa svim onim što dira svaki infrastrukturni projekat, pogotovo kada je on veliki, a najviše u stvari pogađa građane Srbije koji čekaju puteve da oni budu gotovi.

Tako da, hvala još jedanput na svim vašim komentarima.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima koleginica Marija Jevđić. Izvolite.

MARIJA JEVĐIĆ: Hvala.

Poštovani predsedavajući, poštovana ministarko, kao poslanica JS koja dolazi iz Raške oblasti, tačnije iz Kraljeva, zadovoljstvo mi je što danas u ovom visokom domu mogu da učestvujem u diskusiji o Predlogu zakona koji se odnosi na realizaciju izgradnje deonice auto-puta Pojate-Preljina.

Izgradnjom ove deonice, odnosno Moravskog koridora direktno će se uticati na ekonomsko osnaživanje ne samo Raškog, već i Zlatiborskog, Rasinskog i Moravskog okruga, a to je kada govorimo o brojkama, oko 500.000 stanovnika i oko 20.000 privrednih subjekata.

Za nas iz JS izgradnja ne samo Moravskog koridora, nego i završetak Koridora 10 i 11 predstavlja veliku odgovornost države prema svojim građanima, jer da bi se bilo koji deo naše zemlje mogao razvijati i biti privlačan investitorima, najvažnija je blizina upravo auto-puta ili aerodroma.

Realizacijom infrastrukturnih projekata doprinosi se napretku cele privrede, a samim tim i ravnomernom regionalnom razvoju. Izgradnja modernih saobraćajnica omogućava bolju povezanost i intenzivniji transport i trgovinu, povećava se produktivnost svakog poslovanja i tako se stvaraju uslovi za veću konkurentnost. Područje sa razvijenom infrastrukturom i mrežom auto-puteva su privlačnija za strane investitore, za izgradnju fabrika, otvaranje novih radnih mesta za lokalno stanovništvo, ali i kao turistička destinacija.

Ne mogu, a da ne spomenem da će već u petak 28. juna zvanično biti otvoren aerodrom „Morava“ u Lađevcima kod Kraljeva, koji će za početak biti za civilni saobraćaj, a kasnije za kargo prevoz. Otvaranjem aerodroma „Morava“ će se pojačati ne samo privredna ponuda Raške oblasti, već i turistička i mnoge lepote Raške oblasti, kao što su manastir Studenica, Žiča, Kopaonik, Vrnjačka banja, biće primamljiva destinacija za mnoge turiste.

To će doprineti većoj uposlenosti proizvodnih i uslužnih kapaciteta domaće privrede, što otvara dodatnu mogućnost za realizaciju razvojnih projekata lokalne samouprave. Domaćim i stranim turistima biće dostupne turističke ponude banjskog, zdravstvenog i planinskog turizma, što je značajno kada znamo da je direktan doprinos turizma BDP-a u Srbiji oko 2,2%.

Moravskim koridom će se poboljšati pristup i povezivanje centralne Srbije sa Koridorom 10, što za posledicu ima mnoge pozitivne efekte, kao što su vremenska ušteda, manji troškovi transporta i bolja regionalna povezanost. Upravo nekoliko dana nakon otvaranja južnog kraka Koridora 10, poslanici Jedinstvene Srbije su prošli tim delom puta prilikom zvaničnog otvaranja Kancelarije Jedinstvene Srbije u Paraliji i mogli smo se uveriti koliko je značajna vremenska ušteda i koliko je povećana sama bezbednost vozača na putu.

Kada gradimo autoputeve oni nemaju samo strateško značenje po pitanju privrede, već i iz aspekta bezbednosti saobraćaja. Novi kilometri autoputa znače manji broj saobraćajnih nesreća, manji broj stradalih i znatno manje troškove vezane za saobraćajne nezgode, što je bitno s obzirom da Srbija izdvaja 1,7% BDP-a za sanaciju šteta saobraćajnih nesreća.

Investitorima koji su u Kraljevo došli posle decenijskog stagniranja kraljevačke industrije, govorim o nemačkom „Leoniju“ i turskoj fabrici „Tajp“, otvaranje aerodroma i završetak Moravskog koridora sigurno će biti podstrek i podsticaj da u budućnosti prošire svoje kapacitete i da daju dobar primer drugim investitorima da Srbija jeste sigurana i stabilna zemlja u koju vredi ulagati.

Mislim da posle svake vlade ostaje samo ono vidljivo što je urađeno. Upravo su ova Vlada i vaše ministarstvo mnogo uradilo, kada govorimo o infrastrukturi naše zemlje. Samo se proteklih nekoliko godina izgradilo oko 300 kilometara novih autoputeva.

Izgradnja Moravskog koridora je specifičan projekat, jer podrazumeva izgradnju ne samo autoputa, nego i najmodernije telekomunikacione mreže i zaštitu reke Morave i njenih pritoka. Kada sam spomenula reku Moravu, želim da vam, gospođo ministarka, iznesem bojaznost meštana sela Sirča kod Kraljeva vezano za izmeštanje korita reke Morave i da se tu vodi računa da u budućnosti ne dođe do izlivanja i plavljenja, jer je upravo ovo mesto u poslednjim poplavama pretrpelo najveću štetu. Čak 23 mosta i šteta od oko 560 miliona dinara su posledica poslednjih poplava koje su zadesile Kraljevo. Verujem da je projektant uzeo u obzir i potrebe meštana da im se ne ukinu most i put koji spaja Sirču sa gradom preko industrijske zone „Magnohrom“.

Srbija, odnosno ova Vlada svakodnevno radi na razvijanju i modernizaciji države u cilju da budemo ravnopravni, ne samo sa drugim državama u regionu, već i sa mnogim evropskim modernim zemljama. Razvijenost zemlje meri se mrežom autoputeva i sa svakim novim kilometrom raste kvalitet života, privrede i turizma.

Jedinstvena Srbija prepoznaje benefite predloženog zakona koji će doprineti jačanju naše zemlje i stoga ćemo sa zadovoljstvom u danu za glasanje podržati predloženi zakon. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar, dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Hvala vam što ćete glasati za predlog ovog zakona. Veoma je važan ovaj deo vezan za regulisanje Morave i njenih pritoka. Važan je zbog toga što kada taj posao budemo završili unutar ovog projekta, onda verujem da ne mogu da se dese neke stvari koje su se desile skoro, dakle koliko prošle nedelje.

Želim, takođe, da vas informišem, vodićemo naravno računa, mislim da se o tome i vodilo računa, ali evo dajem reč da ćemo ponovo to pogledati, ali da znate da od projekta, odnosno od dužine deonice koja je 110 kilometara, dakle 68,15 kilometara su hidro-tehnički radovi.

Zbog građana Srbije, da znaju, regulacija vodotoka bez zapadne Morave je 11,5 kilometara. Regulacija reke 31 kilometar. Rekonstrukcija i izgradnja nasipa, znači 22 kilometra će biti samo nasipa. Zatim, izgradnja obaloutvrde četiri, gotovo četiri kilometra. Ukupni radovi na reci, praktično, će biti na 56 kilometra. Znači, autoput bez regulacije reke ne bi dao te efekte koje mi u stvari hoćemo. Mislim da je jednako važan kao i sama izgradnja autoputa. Tako da, hvala još jedan put što ste to rekli. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Vjerica Radeta. Izvolite.

VJERICA RADETA: Da bi nas narod razumeo, najpre da pojednostavim ovaj kompleksan naslov zakona. Mi danas raspravljamo o Predlogu zakona kojim će se utvrditi opšti interes za izgradnju autoputa od Preljine do Pojata, a to znači da će na toj trasi biti oduzimane nepokretnosti od fizičkih i od pravnih lica i zemljište i kuće i poslovni objekti, itd.

Samo utvrđivanje opšteg interesa je nešto što je zaista u redu i ne znam da li postoji dobronameran čovek u zemlji Srbiji koji bi imao nešto protiv izgradnje i ovog autoputa i svakog drugog autoputa i železničke pruge i regionalnih puteva i lokanih puteva.

Dakle, mi smo još daleko od toga da možemo da kažemo da smo zadovoljni putnom infrastrukturom. Da se radi, radi se, nećemo da osporavamo ono što je činjenica, ali ovaj zakon nije dobar. Ovaj zakon nije trebalo da se radi na ovaj način kao leks specijalis, jer tačno je da postoji obaveza da se utvrdi opšti interes da bi se mogla eksproprisati ili izuzimati nepokretnosti, ali je bilo dovoljno da se u ovom zakonu napiše koja je to trasa, kuda ide, koja dužina, uslovi izbora izvođača itd. Ali, dobro, ako je i ovako, bilo bi mnogo bolje da se niste pozvali na one najlošije delove Zakona o eksproprijaciji.

Zakon o eksproprijaciji na koji mora da se naslanja ovaj leks specijalis je jako loš i to od 2001. godine. Zaista, moram da podsetim, da je od te 2001. godine kada su oni revolucionari donosili zakone, onda donet mnogo štetan Zakon o eksproprijaciji, koji je zapravo bio jedan od načina tada otimačine, krađe kada je krenulo sve da se otima i fabrike i preduzeća. Iz tog vremena još uvek imamo velike količine, velike komplekse zemljišta, sretali ste ih, gospođo Mihajlović, i na ovom Koridoru koji je sada završen, sretaćete ih i na ovom sledećem, i ako se bude radila druga poletno sletna pista na aerodromu „Nikola Tesla“, svuda ćete naći onako, jednog, dva ili pet vlasnika koji imaju veliku količinu zemlje, koji su tada bili bliski tadašnjim vlastima, pa su imali informacije gde se planira šta da se radi, a imali su specifičan način ubeđivanja vlasnika, koji su bukvalno morali da im prodaju svoje parcele da bi oni pravili te komplekse i da bi u postupku eksproprijacije uzeli ozbiljan novac. Vi tu sada ne možete ništa. Ko je vlasnik, vlasnik je, mora da se postupa sa njim, ne ulazite i ne možete da ulazite u to kako je on postao vlasnik. Ovo napominjem da se ne bi desilo i u ovom periodu i na ovom Koridoru i na nekom budućem, da se ne bi dešavale slične stvari.

Šta je u ovom zakonu loše? Vi kažete da ovaj zakon na izvestan način garantuje pravnu sigurnost, ali verujte da svaki leks specijalis govori suprotno, govori o tome da ne postoji pravna sigurnost, pa se onda leks specijalisom neke stvari utežu, formulišu na neki drugačiji način itd. Verujte, gospođo ministar, imaćete mnogo problema upravo primenom ovog zakona, mnogo problema.

Utvrđeni opšti interes. Svi vlasnici moraju da trpe i tu ja mislim da se apsolutno svi slažemo, ali niko ne mora da trpi štetu. Po ovom zakonu, kako ste vi ovo koncipirali, biće štete. Sama činjenica da će izvođač moći da uđe u posed, a da nije ni krenuo postupak utvrđivanja naknade, govori da vi možete posle da radite šta god hoćete sa onim čije je zemljište. Ako je već izgrađen autoput na nečijoj njivi, šta će on posle? Koliko god mu se na kraju u sudskom postupku ponudi, prihvatiće poravnanje, šta će, mora.

Dakle, država mora da obezbedi dovoljno sredstava da ljudi čije se nepokretnosti eksproprišu budu, da dobiju pravičnu naknadu. Opet ponavljam, moraju da trpe činjenicu da je utvrđen opšti interes, da njihove nepokretnosti obuhvata taj opšti interes, ali štetu niko ne mora da trpi.

Sada da prokomentarišem neke od ovih članova, naravno, šire ćemo o tome po amandmanima, jer mi smo zaista podneli veliki broj amandmana, i to koncipiranih. Ako ih niste videli, videćete, na taj način da smo faktički sve ovo što ste vi ovde predvideli obuhvatili i, mi tvrdimo, na mnogo pravedniji, pravičniji i pravno ispravniji zakon regulisali, takoreći u kombinaciji sa delovima ovog zakona koji nismo menjali, to je jedan potpuno nov zakon, a suštinski isti. Mislimo da to i jeste suština i podnošenja amandmana i da je zato dobro da smo mi konačno u situaciji da možemo da raspravljamo o jednom zakonu kao o jednoj tački dnevnog reda, pa možemo i na taj način da radimo.

U članu 5. vi ste odredili „Srbijavode“ za korisnika eksproprijacije za izvođenje radova na regulaciji reka u obuhvatu planskog dokumenta iz člana 3. ovog zakona, sad da ne govorim o tom članu 3, nije to ni bitno, ovde je bitno nešto drugo. Poslanici SRS tri i po godine svaku priliku koristimo kad je tu ministar poljoprivrede, kad je tu predsednik Vlade, pa mislim nekoliko puta kroz neke zakone i vama smo skretali pažnju na veliki problem, pogotovo uz reku Moravu i uz ceo sliv reke Morave, u pitanju je bukvalno krađa parcela zbog nelegalnog iskopavanja šljunka. Ljudi koji su katastarski vlasnici tih parcela i danas-dan plaćaju zato porez. Plaćaju, zamislite apsurda, naknadu za odvodnjavanje, a parcela im nema. Svi ministri kojima smo se obraćali, koji su nadležni, rekli su – da, to jeste problem i moramo to da rešimo. To nije rešeno i to će biti jedan od problema u sprovođenju ovog zakona.

Predsednik Republike je juče rekao, vi ste danas nešto slično ponovili, da će, između ostalog, ovim zakonom i izgradnjom ovog koridora biti rešen tok cele reke Morave, odnosno Moravskog sliva, znači svih pritoka reke Morave. Ali, dok ovo ne rešite kao neko prethodno pitanje, vi ništa nećete moći rešiti. Vi ćete praviti obalu utvrde. Na čijem zemljištu? Na čijem zemljištu ćete praviti obalu utvrde, kada su, zato što država nije funkcionisala, ljudima nestale prosto velike količine zemljišta? Nisu nestale kao posledica elementarne nepogode, što bismo mogli i da razumemo, dakle, nije Morava menjala svoj tok zbog nekih elementarnih nepogoda, nego zato što se kralo od opštine do opštine, opštinske vlasti ćutale, verovatno mnogi bili u dilu sa tim ljudima koji su to radili. Vi zaista morate taj problem da rešite, ako mislite da vam se ne desi da vam dođe koridor tamo do nekog dela uz Moravu i da ljudi izađu i da vam ne daju da idete dalje dok ne rešite njihov problem. To mora da se razume. Jer, jednom ako se pređe preko toga, oni nikad više to neće rešiti, a to traje nekoliko godina.

Predlog za eksproprijaciju kažete da će se podnositi najkasnije u roku od tri godine. Mi smo vam rekli da to treba biti jedna godina, zato što ste i sami rekli da je dosta ovog posla već pripremljeno, urađeno i otprilike da se čeka ovaj zakon da se za koji dan, ako ste rekli u toku leta, onda je to za koji dan, da počne izgradnja ovog koridora. Onda je ovo opet veliki rok, koji će zapravo opet da ometa i radove i da produžava rok koji ste vi planirali za završetak ovog koridora.

Kada je u pitanju naknada za građevinsko zemljište na kojem je izgrađen objekat koji je građen bez građevinske dozvole, ovo je takođe nepravično rešenje. Kažete da vlasnik takvog objekta ima pravo na naknadu u visini procenjene građevinske vrednosti tog objekta. Pitamo vas zašto samo ovde procenjena građevinska vrednost i ko će je procenjivati, zašto ne tržišna vrednost, kao u svim drugim nepokretnostima? Iza tržišne vrednosti stoji neki organ, stoji Uprava prihoda. Valjda treba da očekujemo da će, ako ništa drugo, na isti način tretirati sve nepokretnosti, pa neće moći nečiju kuću približne vrednosti da procene na 100.000 evra, a onu drugu 150.000 ako su skoro identične.

Dakle, kad se već donosi leks specijalis, onda se zaista mora svaki detalj urediti. Ovo mi govorimo i zato smo i pisali te amandmane, da bi zaista konačno ovaj put mogao da se radi i da se ne desi da za nekoliko meseci čitamo u novinama – otišla Zorana Mihajlović na koridor, neće se odande pomeriti dok mašine ne počnu da rade, a mašine ne mogu da rade zato što su ljudi izneli svoje mašine na svoju parcelu i ne daju nikom živom da prođe. Neće proći, dok ne bude dobio naknadu.

Vi kažete – najpre će se, rekoh to već, uvesti u posed, to je član 13, po pravosnažnosti rešenja stiču se uslovi za pokretanje postupka za sprovođenje određivanja naknade. To nije dobro. Možda ovo formalno i nije, hajde da kažem, potpuno nezakonito, ali valjda vama nije stalo da vi kroz ovaj zakon napravite veliki broj nezadovoljnih ljudi vlasnika, valjda vam je stalo da se ovaj posao završi ne samo na zadovoljstvo Vlade koja će ovo raditi, ne samo na zadovoljstvo svih građana koji će koristiti ovaj koridor, već valjda i na zadovoljstvo ljudi čije će se nepokretnosti uzimati da bi se ovaj koridor izgradio. Tu zaista morate biti krajnje oprezni.

Izneću vam jedan primer. Bilo je to davno, po Zakonu o eksproprijaciji koji je bio mnogo bolji i pravičniji od ovog, kada se naknada utvrđivala pred organom koji vodi postupak eksproprijacije. Ja lično sam u opštini Zemun radila eksproprijaciju, mislim da je to bila možda još 1996, 1995. godina, tada je nešto naprasno dogovoreno da se konferencija KEPS-a održi u Beogradu, a KEPS je prethodnica OEBS-a i onda je morao po cenu života, najbrže moguće, da se izgradi onaj put od onog puta za Surčin do aerodroma i to je trebalo da služi kao pomoćna poletno-sletna staza, tako je i građen i toliko širok itd. Tada su predstavnici Zavoda za izgradnju grada došli sa dokumentacijom, sa vlasničkim listovima, to je samo bilo potrebno, mi smo u opštini pozvali sve te vlasnike, bilo je negde sto i nešto ljudi i na licu mesta smo na zapisnik oni davali saglasnost za eksproprijaciju. Predstavnik Zavoda se odricao prava na žalbu, oni se odricali prava na žalbu i odmah, istog momenta, zaključivano poravnanje. Zaista su dobili ozbiljnu cenu, možda čak i nešto preko tržišne, ne nešto dramatično, ali ozbiljnu cenu, svakako ne ispod tržišne vrednosti, i niko nije imao primedbu i niko nije uložio žalbu i posao eksproprijacije završen za nedelju dana.

Ovo jeste zaista veća trasa, veća površina, ali ako ne budete tako radili, nećete uraditi posao. Znate, da vi kažete da imate pravosnažno rešenje, vi ćete brzo postići pravosnažno rešenje i ako se bude žalio vlasnik, vi ćete se potruditi da rešenje brzo postane pravosnažno, da se nađe razlog da on nema pravo na žalbu, on ode na sud, a vi kažete – imamo konačno rešenje, idemo u posed. To nemojte da radite, to nije dobro. Verujte, ubrzaćete postupak ako prihvatite da radite na ovaj način.

Jedna ozbiljna primedba koju mi imamo na ovaj zakon, to je član 17, ovaj poslednji stav, gde ste vi rekli da prilikom izbora strateškog partnera i zaključenja ugovora o projektovanju i izgradnji Moravskog koridora, kao i prilikom izbora stručnog nadzora nad izvođenjem radova ne primenjuju se propisi kojima se uređuje postupak javnih nabavki.

Što se tiče nas iz SRS ovo je apsolutno neprihvatljivo, čak i da nemamo aferu sa „Behtelom“ mi ne bismo mogli da prihvatimo da se ovako ozbiljan posao i ovako ozbiljna sredstva ulažu bez javnih nabavki. Vi se zaklinjete svi iz vlasti da od kad ste vi preuzeli vlasti da nema više nikakvih problema sa javnim nabavkama, da nema više nikakvih afera, da nema više da, ne znam, koliko država uštedi zato što se sve radi po javnim nabavkama. Mi, Bogami prošle nedelje imali i ovde izveštaj državnog revizora i još nekih nezavisnih tela Fiskalnog saveta, ne znam još Komisija za konkurenciju, dakle svi su stavili primedbu vlasti, Vladi, lokalnim samoupravama da se mnogi poslovi rade bez javnih nabavki. To nije dobro.

Kada je u pitanju „Behtel“, moram da podsetim na ono što smo još prošle godine pokrenuli kao temu, kada ste vi, čini mi se, 15. oktobra potpisali Sporazum sa „Behtelom“, ili je to bilo pre, nije još bio Memorandum i kada smo mi došli do tog sporazuma, kada ste vi zapravo sa predstavnicima američke ambasade potpisali taj neki sporazum, mi smo tada dobili taj Sporazum i ovde predsednik naše stranke pitao predsednika Vladi, dali smo joj da pogleda taj sporazum, pitao je da li ona zna da je Vlada odobrila potpisivanje Zorani Mihajlović tog sporazuma, Ana Brnabić je rekla da to prvi put vidi. Sve ostalo zapisano.

Vi ste tada rekli da mi srpski radikali imamo nešto protiv vas, pa onda izmišljamo neke priče da bismo vama naškodili. Ne prođe dva, tri meseca, pojavi se u javnosti ugovor sa „Behtelom“ isti onakav kakav smo vam mi osporili i rekli da ste ga zajedno sa Skotom uradili bez znanja predsednika Vlade, po izjavi predsednika Vlade. Tada smo rekli i to je javna tajna, svi sada o tome pričaju da je posao koji ste vi ugovorili za 800 miliona evra, da je mogao sa kineskom firmom da se ugovori za 500 miliona evra, čak se javljaju i neke naše firme i pojavljuju se u medijima neki koji tvrde da bi to uradili za 600 miliona.

Dakle, u svakom slučaju 300 miliona evra, po našem mišljenju, ne po našem mišljenju nego po papirima, je iznos koji ste vi uzeli iz budžeta Republike Srbije, dali ga „Behtelu“, da li je „Behtel“ dao vama nešto za to, da li Skot itd. to je tema za neke druge organe. Ali, da ste to radili legalno i putem tendera, onda bismo sada mogli razgovarati da li je neko podneo bolju ponudu, da li nije, ovako mi ne možemo da upoređujemo. Možemo da upoređujemo šta je „Behtel“ radio u drugim zemljama, šta je radio u Rumuniji, šta je radio u Hrvatskoj, šta je radio u Albaniji, sve pod firmom i to ste i vi pokušali, mislim negde u nekom intervjuu da sam pročitala da ste rekli, da ta saradnja zapravo govori o našoj boljoj saradnji sa SAD. Kakve veze SAD imaju sa „Behtelom“? Da li je „Behtel“ državna firma? Nije, privatna firma i ne može to što se nalazi na teritoriji SAD, to zaista nema veze sa međudržavnim odnosima. Što niste pojačali odnose sa Kinom, pa uzeli ovu kinesku firmu koja bi to radila za mnogo manje para?

Podsećamo takoše da je taj „Behtel“ imao aferu kod gradnje auto-puta Dubrovnik – Split, pa je tada njihov pomoćnik ministra posle otkrivanja te afere podneo ostavku, pa je onda građen put u Rumuniji, pa su čak predstavnici rumunske vlasti tada rekli da su svesno pogazili određene standarde EU, da bi udovoljili „Behtelu“. Mi nemamo nijedan jedini razlog da „Behtel“ bude ta firma, da to radi. Ne bismo imali ništa protiv ni da radi, ali samo da je do tog ugovora došlo na legalan način.

Najgore od svega je, gospođo Mihajlović i kolege poslanici, najgore od svega je to što ste vi u ovaj zakon i što će vam skupštinska većina usvojiti ovaj zakon, zapravo legalizovali tu krađu od 300 miliona evra koju je dobio „Behtel“ i koju je verovatno podeli, opet kažem, možda vi, Skot, ko još ne znamo. Saznaće se jednog dana.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar, gospođa dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Hvala na vašim komentarima, na vašim procenama i sudovima, mada postoje druge institucije koje tim uvek i treba i verujem da će se uvek baviti i onim što ja radim i onim što vi radite i sada i u budućnosti.

Dakle, mnogo je neistine i poluistina sa kojima ste imali vaše izlaganje i to je razlog zašto ću ja da pokušam bar nešto od toga da odgovorim, opet ne zbog vas nego pre svega zbog građana Republike Srbije zato što oni treba da imaju sve one informacije koje Vlada Republike Srbije, odnosno ono šta radi Vlada Republike Srbije na koji način to radi i šta su interesi cele naše zemlje.

Dakle, da krenemo sa samim zakonom, sigurna sam da ćemo o tome pričati i u pojedinostima pošto ste određene članove zakona pomenuli, ali vezano za Zakon o eksproprijaciji, dakle, postoje stvari gde zaista mislim da ste potpuno u pravu. Kada pričamo o Zakonu o eksproprijaciji naše razmišljanje već nekoliko godina jeste da on zaista treba da se promeni, ali moramo da uvažimo iskustvo i praksu i sve ono što živimo kroz sve pogotovo kada govorimo o velikim linijskim infrastrukturnim projektima. Dakle, postoje stvari koje moraju da budu mnogo efikasnije, bolje i koje treba da nam omoguće tu pravičnost o čemu ste vi govorili.

Kada govorimo o ovom zakonu, mi smo se zaista potrudili da u ovom posebnom zakonu učinimo sve da se prođe kroz ceo proces eksproprijacije ali da to zaista bude mnogo brže. Razumem sve što ste rekli po pitanju naknade, to je jedna od tačaka gde očekujem da poreska uprava kada bude procenjivala po svojoj nekoj jedinstvenoj metodologiji, ako to ima, da to zaista bude pravedno, jer najveći problemi koje imamo trenutno na infrastrukturnim projektima jesu upravo zbog različitih procena koje potpuno nekad, prosto ne deluju realno. Naravno, nakon toga svi oni problemi sa kojima se susrećemo.

Nije interes Vlade Republike Srbije da ošteti bilo kog građanina. Nije interes Vlade Republike Srbije da načini nezadovoljne građane. Znači, interes je da kroz ovaj zakon i kroz ovaj infrastrukturni projekta da napravimo auto-put da on bude u skladu sa svim standardima, srpskim standardima, međunarodnim standardima, svim našim zakonima ali da nam omogući da budemo brži.

Naravno da ćemo razgovarati sa građanima. Naravno da ćemo probati da sve što budemo rešavali u oblasti eksproprijacije bude vezano, odnosno da bude rešeno u samoj opštini, kroz opštinsku administraciju, da ne dolazimo u neke druge situacije. Potrudićemo se da niko ni u jednom trenutku ne bude oštećen, postoje druge institucije koje će nam, verujem u tome pomoći.

Pomenuli ste takođe „Srbijavode“, zašto su one, između ostalog zakonom i šljunkare. Ne mogu da vam kažem tačan odgovor na ovo što ste pričali i govorili o šljunkarama, ali mislim onako zdravo razumski, dakle, da zaista to pitanje ćemo morati da rešavamo. Možda je sada došao trenutak zbog ovog zakona i zbog ovog projekta da to sada mora da se reši. To je definitivno pitanje nekoliko ministarstava. To su stvari koje ne smeju ostaviti građane nezadovoljnim. Možda se sada desio momenat kada ćemo na tome raditi. Potrudiću se da sa kolegama u Vladi vidim na koji način je to moguće rešiti, ali sa stanovišta ovog zakona, dakle, mi ćemo se voditi u odnosu na upisanog vlasnika određene katastarske parcele.

Kada govorite o članu 17. samo bih da podsetim da smo mi, dakle, sada na početku jednog novog investicionog ciklusa, da prethodnih nekoliko godina smo takođe što završavali, što počinjali neke nove projekte u infrastrukturi. Moram da priznam da gotovo 70% infrastrukturnih projekata jesu upravo na bazi međunarodnih što strateških sporazuma, odnosno međunarodnih ugovora koje smo definisali sa Narodnom Republikom Kinom, Azerbejdžanom, Rusijom, Turskom. To su sve zemlje, odnosno i kompanije koje su dolazile iz tih zemalja gde smo potpuno direktnim pregovorima dolazili do ugovora i počinjali ili se sada već nalaze u procesu mnogi radovi. Preljina – Požega između ostalog što smo počeli sad pre dva meseca, jeste takođe na osnovu, direktnom pogodbom, bez javnih nabavki i u skladu sa međunarodnim sporazumom koji Srbija ima sa Narodnom Republikom Kinom. To nije jedina deonica, nego mnogo deonica koje radimo sa pomenutim državama.

Dakle, nama je interes da što pre otpočnemo radove na svim koridorima, nama je interes da napravimo sve pripremne radnje, nama je interes da radimo sa najboljim kompanijama na svetu, da li su one na istoku, na zapadu, ali da budu najbolje i nama je interes, dakle da te projekte završavamo.

Što se tiče, tako da znači svi ovi projekti koje sam pomenula u infrastrukturi, od Obrenovac – Ub, Lajkovac – Ljig, Ljig – Preljina, Preljina – Požega, Surčin – Obrenovac, evo sada pregovaramo Novi Beograd – Surčin, takođe sa „Sirbisiem“, dakle sve su to projekti koje radimo, upravo na ovaj način na koji sam rekla, direktnim pregovorima sa ovim kompanijama, bez javnih nabavki, što verujem, takođe da vrlo dobro znate.

Ovde, ovaj zakon nije zakon o „Behtelu“, dakle ovaj zakon nije zakon o bilo kojoj kompaniji. Dakle, ovaj zakon je zakon da stvori posebne uslove koji će nam omogućiti da budemo brži, efikasniji u tome da počnemo radove na jednom ogromnom projektu koji košta stotine miliona evra.

Takođe, ovaj zakon ne definiše cenu, pogotovo nema veze sa ovim što vi govorite u delu definisanja cene, ovaj zakon nije tu da potvrdi neki memorandum, nego da stvori uslove.

Netačna je potpuno informacija i potpuno neistinita, da je Vlada Republike Srbije potpisala bilo kakav ugovor, velika je razlika kada potpišete memorandum, pa potpišete ugovor.

Dakle, mi imamo dva memoranduma, gde pod punim ovlašćenjem Vlada Republike Srbije, ih jesam potpisala ja, ali smo doneli zajedno odluku na sednicama Vlade Republike Srbije i oni nisu tajna, dakle oni su potpuno javni i mi smo o tome i pričali, mislim da je jedan iz 4. oktobra 2018. godine, a drugi je od 28. avgusta 2018. godine, jedan se zove Memorandum o razumevanju o saradnji u oblasti infrastrukture, između Vlade Republike Srbije i Vlade SAD.

I ne znam šta je tu sporno i ne znam zašto je to problem, pogotovo ne znam zašto je to problem SRS, vi ste podržavali Trampa i sve, pa što ne bi podržali da imamo bolje odnose u oblasti infrastrukture između Amerike i Srbije.

Drugi memorandum je, Memorandum o razumevanju o saradnji na projektu izgradnje autoputa 761 Pojate – Kruševac – Kraljevo – Čačak, odnosno Preljina – Moravski koridor, između Vlade Republike Srbije i kompanije Konzorcijuma „Behtel Enka“.

Memorandum, ponavljam, to građanima možda znači ili ne, ali postoji ogromna razlika, memorandumi pokazuju zainteresovanost partnera da rade na određenom projektu, a bogami ugovor je nešto sasvim drugo, ugovor je dogovor dve ugovorne strane, gde se jasno određuju i uslovi i odgovornosti i sve ono što se tiče vezano za jedan projekta.

Dakle, nije potpisan, dragi građani Srbije, nikakav ugovor za Preljina – Požega deonicu, odnosno za Moravski koridor, ne postoji nikakav ugovor, dakle nema obaveze Vlade Republike Srbije, niti bilo koga kada govorimo o tome.

Mi danas pričamo o zakonu koji treba da nam omogući da rešimo, pogotovo one pripremne stvari koje nam se ili pripremne radnje koje nam se dešavaju iz iskustva na velikim infrastrukturnim projektima i da omogući Vladi Republike Srbije da donese poseban podzakonski akt, gde će jasno definisati koji su to sve kriterijumi koje Vlada Republike Srbije traži, da bi neko uopšte mogao da radi Moravski koridor.

Dakle, pa kada budemo definisali te kriterijume, pa doneli podzakonski akt, pa formirali komisiju Vlade Republike Srbije, onda ćemo videti ko su zainteresovane kompanije, koje žele da rade Moravski koridor.

Naš interes je, ponavljam još jedanput, da to rade najbolje svetske kompanije.

Druga neistina, koja se čuje, posebno pre svega od vas, jeste o ceni. Dakle, ne postoji ni jedan jedini dokument o tome, da Moravski koridor košta 500 miliona evra, dakle tim pre što u tom nekom vremenu kada se pominju sada, Verica Kalanović itd. imali smo priču o autoputu, a nismo imali ni jednog trenutka priču o Moravi i njenim pritokama, telekomunikacionom koridoru, niti smo, naravno u to vreme imali uopšte promene Zakona o vodama, zbog svega onoga što se dešavalo 2014. godine.

Dakle, moramo da znamo šta je istina, a šta nije istina i moramo da znamo koja dokumenta postoje, a koja dokumenta ne postoje. Ne, ni zbog vas ni zbog mene, ne nego pre svega zbog građana Srbije. Da li sam ja nešto uradila što nije u skladu sa zakonom? Opet postoje organi koji će o tome da vode računa i ja mislim da tu nemam nikakvu brigu.

Ali, ono što je važno, što mislim da je važno, vezano za ovaj zakon, jeste da on zaista, prvo nije prvi put da Srbija ima posebne zakone za velike infrastrukturne projekte ili uopšte za velike važne projekte, nije to samo Južni tok, ko je tu neko pomenuo, tu je Beograd na vodi, tu je i Železara, ja mislim da je razgovor takođe da bude vezano za još jedan infrastrukturni projekat.

Da li je to pravi način i da li bi možda bolje bilo da imamo jedan zakon o kapitalnim projektima unutar, ovim važnim kapitalnim projektima, unutar kojeg bi bili svi ovi problemi koje mi de fakto vidimo u realnom životu, možda, ali hajde da pričamo o tome, ne danas, ali hajde da vidimo da li je to možda način da rešavamo ovakve probleme, ali je činjenica da ne možemo da čekamo mesecima i godinama da neki projekti otpočnu ili da neki projekti u tom nekom dužem vremenskom periodu se rade, nije to samo pitanje ugovaranja, to je pitanje planskih osnova i projektno tehničke dokumentacije.

Još jedna stvar, pominjali ste rok za eksproprijaciju. To je da se završiti kompletna eksproprijacija, ali mi imamo mogućnost da fazno radimo. Nijedna jedina deonica, dakle Moravskog koridora, nećemo početi da radimo dok ne bude završeno apsolutno sve.

Zašto još ovaj zakon? Jeste jedan deo eksproprijacije urađena kod Kruševca, ali ta središnja deonica gde smo menjali uopšte samu trasu, koja je jako problematična, upravo zbog Morave, može da napravi problem u trajanju tih pripremnih radnji, odnosno svega onoga što želimo da uradimo.

Probala sam malo da odgovorim, a verujem da će u pojedinostima biti prilike da pokušam da odgovorim više.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Vjerica Radeta.

VJERICA RADETA: Što se tiče ovog dela o Zakonu, nisam ja rekla da smo mi izričiti protiv donošenja ovog zakona. Samo sam rekla da je mogao biti u nekoj drugoj formi. U suštini, nema tu mnogo nerazumevanja. Samo je pitanje koliko ćete vi sve ovo zaista što ste rekli, a što se otprilike poklapa što je bio i deo moje rasprave, koliko ćete zaista i tako i raditi na terenu.

Ali tu ste Vi, tu smo mi, viđađemo se i mi zaista želimo pre svega zbog ljudi čije će nepokretnosti biti eksproprisane, znate, postoje neki ljudi, a valjda ste to kroz ove poslove mogli i da vidite.

Možete i zlatom da platite, on ne da svoju parcelu, svoju pojatu, svoju njivu i ne znam šta. Ali taj neko mora da trpi činjenicu da je utvrđen opšti interes i taj opšti interes je u redu, ali ne smete ni vi da se iživljavate, zato što ćete reći Upravi prihoda da procenjuje ovoliko ili onoliko.

Ono što ste vi rekli malopre, pokazuje da ste videli i na ovom koridoru i različite procene i bilo bi dobro da se angažuje neki nezavisni veštak, pa da svako ima i predstavnik države i vlasnik, imaju pravo da stave primedbe na nalaz veštaka i možda je to najbolji način da se dođe do neke realne cene, da bude ni, na štetu države da, možda bi to bio recimo dobar način, ali to je nešto što ćete u praksi da radite.

Ali imam u ovom članu 17. i ovaj pretposlednji stav, je vrlo interesantan, gde kažete da će strateški partneri biti, da ne čitam sada sve, privredna društva ili povezana lica koja se osnuju za potrebe realizacije ovog projekta. Koja su to privredna društva, koja će se osnivati za realizaciju ovog projekta?

Valjda postoje svi elementi, već postoji u društvu da nema potrebe da se u državi nešto posebno osniva.

Evo završavam, kolega Arsiću, samo naravno, kada je u pitanju „ Behtel“, nikada se nećemo složiti, možemo o svim drugim i članovima i stavovima vašim i našim da razgovaramo, ali za „Behtel“ se nećemo složiti.

Da, mi smo podržavali Trampa, da na vlast ne bi došla Hilari Klinton, koju ste podržavali vi i oni neki, zato što su to uradili, zato što su bili pametni, i koju je podržavao Skot itd.

Mi i dalje tvrdimo da je „Behtel“ firma, koja nije trebala na mala vrata da se uvede u ove poslove i dalje tvrdimo da je 300 miliona evra spornih i da su nestale na putu između Vlade, preko vas i Skota, i dalje do „Behtela“.

Dakle, to je nešto oko čega ne možemo da se složimo. I sami kažete, postoje nadležni organi, bilo bi dobro da počnu da rade svoj posao. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar dr Zorana Mihajlović.

Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Ne mogu da dozvolim, opet zbog građana Srbije, da bilo ko govori da je izgubljeno 300 miliona evra na putu od Vlade do ovog, do onog, da je to vezano za bilo kog člana Vlade, pa i mene lično, zato što mislim da se time urušava ugled jedne važne institucije, a to je Vlada Republike Srbije.

Dakle, Vlada Republike Srbije, pre nego što donese bilo koju odluku, ne donosi je lično ni jedan ministar, nego prođe mnoge institucije, mnoge Odbore, pa se na Vladi Republike Srbije donese odluka.

Vlada Republike Srbije je jedna ozbiljna, odgovorna institucija i „ne gađa se“ sa desetinama, stotinama miliona evra, nego vodi računa o svakom dinaru, o svakom evru koji treba da utrošimo za izgradnju bilo puta, bilo železnice.

Znači, to mora da se zna i uvek ću reagovati kao što vi reagujete za neke druge stvari, tako ću i ja reagovati za to. Ne postoji nikakva dokumentacija, nikakvi papiri, nikakvi ugovori koje je ova Vlada Srbije potpisala sa bilo kim u izgradnji Moravskog koridora, jer naš interes je da stvorimo zakonske uslove, naš interes da budemo brzi, naš interes je da dođu najbolji, naš interes je da definišemo uslove i kriterijume. Ne definiše ih Zorana, nego ih definiše institucija Vlade Republike Srbije i svih onih koji u njoj rade, odnosno svih Odbora koji u njoj postoje.

Druga stvar, ne postoje nikakvi predlozi, projekcije, ugovori, predugovori, bilo šta na Moravskom koridoru iz nekog prethodnog perioda. Da li postoje u glavama nekih političara koji su tada pričali i vodili razgovore po kafanama i danas nam govore i objašnjavaju da li je to moglo da košta ovoliko ili onoliko, i iza sebe nisu ostavili ni jedan jedini kilometar auto puta, verujem da postoji. Da li je Velja Ilić, da li je Verica, da su ovi, ko god da je? Da, postoji, ali iza njih nema ništa. Da, iza nas će da postoji sve onako kako je po zakonu, dakle u skladu sa zakonom, tako da zadovolji interese svih građana Srbije i tako da na kraju imamo završene auto puteve.

Niko ovde ništa nije ukrao i ja uvek pozivam kada god SRS kaže da je Zorana Mihajlović uzela, ukrala, šta god uradila, jedan evro, a ne 300 miliona evra ja pozivam nadležne državne organe da se pozabave sa Zoranom Mihajlović, jer ona onda nije normalna. Dakle, ako je bilo šta mogla da uradi na uštrb građana Srbije. Prema tome nadležni organi rade svoj posao, ja radim svoj posao. Ja sam ovde ovlašćena ispred Vlade Republike Srbije da danas predstavim važan koridor, a građani Trstenika, Kraljeva, Kruševca, Ćićevca, Mrčajevaca, možete da vidite ko je protiv koridora, a ko je za koridor. Sve druge radnje pustite nek nadležne institucije rade svoj posao. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Vjerica Radeta.

VJERICA RADETA: Nema razloga za nervozu, nema razloga za vikanje pričamo o ozbiljnom zakonu i očekujem da ćemo tako i nastaviti do kraja ove rasprave.

Tačno je da je Vlada Republike Srbije ozbiljan organ po Ustavu, a kakav je realno to je stvar ocene, to je stvar političke procene i naravno činjenica je da Vladu čine ministri. Ta ozbiljna, odlična, najbolja Vlada imala je ministra Radulovića, šta sad kažete o njemu?

Imala je ministra Verbića, šta kažete sada o njemu, imala je ministra Vujovića, šta kažete sada o njemu? Pratimo mi, živimo ovaj život i ovaj politički život kao i vi, i ne možete sada tako nekim floskulama - Vlada je ozbiljan organ. Pa, svaka Vlada je ozbiljan organ i ona prethodna Vlada u kojoj je bio lopov broj jedan Dinkić, Labus, Vlahović, Đelić. Sve ih stavi pod broj jedan, jer ne znam koji bi bio ispred kojeg, i to je bila ozbiljna Vlada, jer je Vlada kao institucija ozbiljna, ali, Vladu čine ministri koji mogu biti i ozbiljni i neozbiljni, i stručni i nestručni, i pošteni i nepošteni. Vlada mora da trpi, odnosno članovi Vlade moraju da trpe da im predstavnici naroda, narodni poslanici kažu svoja saznanja, svoje podatke kojima raspolažu, uostalom taj sporazum za koji vi kažete da nikada nije postojao mi smo delili novinarima i opet ponavljam dali, ja lično odnela, Ani Brnabić. Vojislav Šešelj je pitao - jel vi znate za ovo? Ona je rekla - ne, prvi put vidim. Dakle, ništa nije izmišljeno, sve je pred očima javnosti.

Da vam kažem, ta vaša saradnja sa američkim ambasadorom jeste nešto što bode oči, jeste nešto što smeta.

Samo vi vičite, vrlo brzo ćete vikati nešto suprotno, samo još niste obavešteni.

Dalkle, nedopustivo je, gospođo Mihajlović, ono što se desilo kada ste potpisivali taj Memorandum sa "Behtelom", da Kajl Skot sa vama, rame uz rame stoji u Vladi Republike Srbije, da drži konferenciju i da iz Vlade Republike Srbije kaže da je Kosovo nezavisna država i da vi to pratite sa širokim osmehom. Nedopustivo! Tog momenta je morao napustiti državu kao "persona non grata". Ali, to su vaši lični odnosi, to su odnosi predsednika države i te ambasade, ali polako, sve će polako doći na pravo mesto, na pravu stvar i sve više se približavate, ne vi lično ali mnogi politici SRS i to će biti dobro za Srbiju.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar, dr Zorana Mihajlović.

Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Biću kratka.

Dakle, prvo ja mislim da ste u pravu u jednoj stvari, a to je da je procena, odnosno ocena građana Republike Srbije ta koja je jedina validna. Oni su ti koji mogu da vide da li Vlada Republike Srbije, svaka vlada, dakle Republike Srbije radi ili ne radi svoj posao, ima li rezultata ili nema, da li smo uradili 300 kilometara puteva, da li smo 600 kilometara pruga rešili, da li imamo najbrže rastući aerodrom Nikola Tesla u regionu, da li smo podigli Niš, da li radimo nove puteve, da li ćemo ove godine početi četiri auto-puta. To su sve rezultati, recimo, infrastrukture.

Građani Srbije su na svim izborima i nadam se i verujem i sledeće godine na parlamentarnim i lokalnim izborima će videti ko je radio. Dakle, pre svega SNS i njeni koalicioni partneri i predsednik naše stranke. Na osnovu toga mi vodimo Vladu Republike Srbije i pre svega, imamo odgovornost prema građanima, tu ste potpuno u pravu. Videćemo kakvu će ocenu dati građani Srbije vašoj političkoj partiji, ja vam želim sve najbolje, ali za sada, nekako mi se čini da ste ispod cenzusa.

Sa druge strane, takođe da vam kažem zbog građana Srbije, bez obzira što jedno vreme stalno ćutim i slušam tu percepciju kao - Zorana je američki čovek, ovaj drugi je ruski čovek. Ne, mi smo, pre svega, građani, ja sam građanka Republike Srbije, dakle ja radim za ovu zemlju i nalazim se u Vladi Republike Srbije, izabrala me je moja stranka da vodim određene resore i ja radim u interesu Republike Srbije,

Dakle, iz svega onoga što ja znam, ja garantujem da ste se vi mnogo puta više sastali, kako sa američkim ambasadama, tako i sa drugim ambasadama, nego što sam ja zvaničnih imala sastanaka u Vladi Republike Srbije za prethodnih sedam godina.

Tako da, nemojte da pričate građanima kako ste vi sjajni i divni, a ona tamo Zorana američki špijun ili radi sa Američkom ambasadom, što su gluposti. Nema veze, ja verujem da ni vi ne radite van interesa Republike Srbije, da radite samo isključivo u interesu Republike Srbije, bez obzira da li bili u Američkoj, Ruskoj ili bilo kojoj drugoj ambasadi.

Takođe se sa vama slažem da ipak tema treba da bude ovaj zakon. Hajde da se potrudimo da ispravimo, ako smatrate da nešto unutar ovog zakona nije dobro i da može da se ispravi i da on bude dobar za sve građane Srbije, bez obzira koju političku opciju građani Srbije podržavaju.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Vjerica Radeta. Izvolite.

VJERICA RADETA: Srpski radikali, svakako nisu odlazili u Američku ambasadu, ni u Britansku ambasadu, jesu neki dok su bili Srpski radikali i dok su bili u fazi, dok su ih prepravljali u ove sada, ali dakle, onaj ko je Srpski radikal nije tamo odlazio, ali nije dobro ni da vi kao ministar na taj način pričate sa narodnim poslanikom, ali niste me uvredili, slobodno vi pričajte što mislite da trba da kažete, vi imate pravo da se branite, ali kad je u pitanju "Behtel", da ćete morati da se branite pred nekim drugim organima.

Nema potrebe vi da nas podsećate ni da li smo ispod cenzusa, da li nismo ispod cenzusa, to takođe nije posao ministra, ali mi se ne bavimo politikom radi cenzusa, mi se bavimo politikom u interesu građana Srbije.

Mi smo dosledni u svojim političkim stavovima, u svom političkom programu i mi se bavimo politikom, između ostalog, da građanima Srbije skrećemo pažnju kada u Vladi imaju nekog ministra koji ne radi u interesu naroda, koji ne radi u interesu države, koji radi u interesu nekih drugih ambasada, nekih drugih država.

U konkretnom slučaju, dakle, ne kažemo to samo mi, to cela Srbija zna da je Zorana Mihajlović, agent američke ambasade u Vladi Republike Srbije. Zašto je drže, jednog dana će se i to saznati. Ko je čim uslovljen, i to će se saznati. Ponešto se i zna, ali nije možda pravo vreme da se baš o svakom detalju govori. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Ja vas onda molim da upoznate nadležne države organe, prvo, kako se postaje agent, a onda kako sam ja to agent. Nadležni državni organi ako to slučajno ne znaju, kako vi kažete, dajte im, molim vas, dokumentaciju.

Na kraju krajeva, to bi trebalo da bude i neka vaša obaveza u skladu sa svim zakonima i time što ste narodni poslanik. To je jedno.

Drugo, ocenu, ponavljam još jednom, daju građani Srbije. Građani Srbije na nekim poslednjim izborima čini mi se da vam ne dadoše ni 5%, što negde mogu da tumačim i ovako. Dakle, nije ni čudo što ta politika i ideologija nije uspela. Najbolji iz SRS su otišli. Hvala im. Došli su kod nas.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku narodni poslanik Vjerica Radeta. Izvolite.

VJERICA RADETA: Da, ja sam narodni poslanik i diplomirani pravnik.

Nadležni organ, pre svega javni tužilac, ima obavezu, između ostalog, da prati rad Narodne skupštine i ne samo Narodne skupštine, mora da pročitam sve vesti, sve novine, sve portale i mora da reaguje uvek kada se pojavi neka informacija koja bi mogla biti predmet rasprave obrade javnog tužilaštva.

Mi nemamo obavezu posebno da ih o tome obaveštavamo, jer ih obaveštavamo na ovaj način. Problem jeste što je javni tužilac kadar još Nenada Čanka. To je još iz onog vremena kada ste vi bili u onoj drugoj opciji i još uvek je Zagorka Dolovac. Ne znam više ni kako se zove pošto se žena nigde živa ne javlja. Ona je taj državni tužilac koji, između ostalog, treba da vodi računa i o tako ozbiljnim stvarima kakvo je ovo za šta mi vas optužujemo.

To jeste ozbiljna optužba, ali zaista je neverovatno da mi toliko ponavljamo da je Zorana Mihajlović agent američke ambasade u Srbiji i da Zagorka Dolovac ne reaguje ili da kaže nama, da izađe u javnost sa nekim saopštenjem da nama začepi usta ili da kaže – da, vi ste u pravu i tačno je da je Zorana Mihajlović to za šta je optužujete.

I dalje se nadamo da će nadležni organi da reaguju. Sami ste ih pozvali i neka ste.

Jeste dobro da se vratimo na ovaj zakon. Nadam se da ova vrsta rasprave neće biti razlog, pošto očigledno da nekako padate u vatru kada ovako govorimo, da na drugi način gledate na naše amandmane koji su apsolutno stručni i nameri da se popravi zakon i da primena zakona bude zaista u interesu svih građana Srbije i u interesu izgradnje tog Koridora koji jeste potreba, ali ne smemo dozvoliti mi da posle ovog Koridora bude priča kao posle Đilasovog mosta itd. Mi zato na vreme upozoravamo. Đilas je ukrao skoro 300 miliona evra na izgradnji onog mosta. On 300 miliona na mostu, vi 300 miliona na Koridoru, pa odakle nam više toliki milioni? Prosto, kasno je posle. Mi zato upozoravamo na vreme. Upozoravamo ne samo vas lično, nego valjda i Vladu. Valjda zna cela Vlada? Zna predsednik Vlade o čemu se ovde raspravlja. Može da vidi.

Pošto kažete da su najbolji otišli iz SRS, da li vam sada dolazi i Ana Brnabić zvanično za člana, vaša ozbiljna rivalka? Neće vam biti lako.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima narodni poslanik Danijela Stojadinović. Izvolite.

DANIJELA STOJADINOVIĆ: Hvala, gospodine Arsiću.

Poštovana ministarka sa saradnicima, danas govorimo o Koridoru E-761, odnosno o deonici Pojate-Preljina, koja je od izuzetnog strateškog značaja kako za Republiku Srbiju, tako i za ceo region.

Prvenstveno, govorimo o povećanju konkurencije i uopšte poboljšanju privrede u Republici Srbiji. Izgradnjom ovog Koridora očekuje se bolja povezanost sa međunarodnim saobraćajnicama, a samim tim i veći privredni i društveni razvoj.

Kako ste na početku istakli, najveći značaj ovog Koridora jeste povezivanje unutar Srbije i pravljenje puteva i umrežavanje našeg stanovništva.

Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog i vazdušnog saobraćaja stavlja poseban akcenat na mrežu javnih puteva.

Strateški interes države definiše se kao formiranje trougla autoputne mreže Srbije, Beograd, Pojate, Čačak, Požega, Beograd, a u narednom periodu je unapređenje pravca E-761 - Pojate, Kruševac, Kraljevo, Čačak u cilju povezivanja Koridora 10 sa Rutom 4 i povezivanje Beograda i južnog Jadrana. Dakle, dvostruki je značaj izgradnje Moravskog koridora.

Opšti cilj je regionalno povezivanje i razvoj privrede regiona koji će pokriti ovaj Koridor. Inače, ovaj projekat treba da poveže sva veća naselja u regionu, što je jako bitno, ali i manja mesta, od Ćićevca, Stalaća, Kruševca, Trstenika preko Vrnjačke Banje, Kraljeva i Čačka.

Već smo čuli da je ovo područje u kome živi pola miliona stanovnika sa preko 20.000 malih i srednjih preduzeća sa 10 poslovnih i jednom slobodnom zonom.

Očekivano je da će privreda ovog regiona imati višestruke koristi kroz nova upošljavanja i angažovanje lokalnih privrednih subjekata. Mislilo se i o tome da se prave vremenske uštede, da se prave manji troškovi transporta, kao i unapređenje bezbednosti na autoputevima Srbije.

Savremen, moderan i bezbedan autoput jeste budućnost naše države i korak napred ka modernom tržištu, a povezivanje delova Republike Srbije sa međunarodnim koridorima 10 i 11 jeste preduslov za ekonomski razvoj, a samim tim i za bolji životni standard, što uopšte jeste cilj ove Vlade i jeste cilj vođenje ovakve politike.

Propisi koji su od značaja za predlog zakona uređuju oblast eksproprijacije, oblast planiranja, projektovanja, izgradnje, javnih nabavki i carinskih propisa. Kako bih globalno rekla, eksproprijacija je zaista jedan od najvećih problema saobraćajnica i namerno ne koristim širi termin nego baš saobraćajnica.

Ono je inače i predmet ovog zakona i po tome ima svoju važnost, a to je ubrzanje efektivne realizacije svih infrastrukturnih projekata, pre svega, utvrđivanje javnog interesa i pojedinačni postupci eksproprijacije, uglavnom skraćivanje rokova koji su propisani dosadašnjim zakonom o eksproprijaciji, kao i korišćenje svih pravnih sredstava koji nisu predviđeni materijalnim propisom.

Od posebnog je značaja da se poštuju svi rokovi, a i do sada smo sa rokovima uglavnom imali probleme i na drugim deonicama i za postupak regulisanja ovim predlogom zakona za celokupni obim radova na projektu na osnovu izbora strateškog partnera, uz poštovanje Ustava.

Ono što mislim da nije naglašeno jeste i važnost i pristup međunarodnim izvorima finansiranja, ne samo ovog, već i budućih infrastrukturnih projekata u Srbiji.

Posebno je važno uključivanje naših javnih preduzeća, „Puteva Srbije“, „Srbijavode“, zatim naših instituta, Instituta „Jaroslav Černi“, koji ima za cilj, ne samo izgradnju auto-puta, nego i trajno rešavanje sliva Zapadne Morave. Ovaj projekat znači radove na regulaciji Morave i vodotokova, čime će biti otklonjena opasnost od novih poplava u ovom području.

Angažovanjem lokalnih firmi u toku izgradnje, povećanim brojem usluga i trgovine u lokalnim samoupravama u kojima će se odvijati radovi, uticaće, naravno, na veći privredni rast i ovo jeste jedna velika investicija koja pokriva izgradnju puteva, između ostalog, i regulaciju reke, izgradnju telekomunikacija duž auto-puta i ova ukupna deonica nema ni tako malu dužinu. Znači, ukupna deonica imaće 110 kilometara.

Ovo je jedan afirmativan Predlog zakona i nešto što ima svoju širu dimenziju, jer znamo da tamo gde nema puteva, gde nema infrastrukture, nemamo ni ljude, a s obzirom da je strategija ove Vlade i popravljanje demografskog položaja zemlje. ovo je od izuzetnog značaja.

Sigurno će da će najveći benefit imati ljudi koji naseljavaju i koji su u krugu ovog Moravskog koridora, ali je isto tako bitan svaki kilometar puta, ne samo auto-puta, nego i uopšte lokalnih puteva, jer i tamo neko živi.

Kada smo već kod zapadne Morave, jedno od pitanja, velikih pitanja, jer je značajno za pomoravski okrug i za građane opštine Svilajnac jeste most na Velikoj Moravi. Već je pominjan nekoliko puta i pričala sam o tome kada smo govorili o železnicama. Znači, to je jedini most koji spaja opštinu Svilajnac, između ostalog opština, mala opština, ali u razvoju, most koji je pravljen posle Drugog svetskog rata i koji je, čini mi se, jedini most gde se prepliću drumski i železnički saobraćaj.

Naravno da ne može sve odjednom. Naravno da su planovi veliki, ali nije na odmet pomenuti svaki put i ukazati na one saobraćajnice ili ona mesta koja su nam usko grlo i koja predstavljaju problem u regulaciji, jer govorimo o modernim putevima, modernim prugama i o nekoj novoj budućnosti za Republiku Srbiju.

Moje koleginice, poslanici i kolege narodni poslanici SPS sa zadovoljstvom će prihvatiti ovaj Predlog zakona. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI (Vladimir Marinković): Hvala koleginice.

Reč ima Katarina Rakić. Izvolite.

KATARINA RAKIĆ: Zahvaljujem se poštovani predsedavajući.

Poštovana ministarko, dame i gospodo narodni poslanici, danas imamo tu čast da ostanemo upamćeni u istoriji kao saziv parlamenta koji je na ovakav način, odnosno donošenjem današnjeg Predloga zakona, bar na jedan mali način učestvovao u gradnji Moravskog koridora.

Šta Moravski koridor znači za Srbiju, čuli smo danas od dosta kolega koji su govorili, a ja ću još jednom ponoviti, Moravski koridor biće most, odnosno biće spojnica koja će se graditi u samom centru Srbije, koja će spojiti istok i zapad Srbije, koja će olakšati život za pola miliona stanovnika koji tu žive.

Pored toga, ne smemo da zaboravimo ni da se u ovom delu Srbije nalazi centar srednjovekovne Srbije, znači, centar koji čuva našu istoriju. Međutim, isto tako moramo biti okrenuti i budućnosti, da broj od 21.000 malih i srednjih preduzeća, koje trenutno posluje u ovom delu Srbije, moramo krenuti u budućnosti i taj broj svakako u budućnosti da bude veći.

Pored toga, u ovom delu Srbije nalazi se šest planina, 20 manastira i 10 banja. Ono što ovaj put, odnosno put i pravac treba da učini je svakako da dovede nove turiste, da poveže Srbiju sa ovim delom, jer čak i mi iz Beograda često odemo do Slovenije u banje, u njihove terme, pored toliko naših lepih banja, ali zbog loše infrastrukturne povezanosti nekad nam se učini da nam je Slovenija i njihove terme nažalost bliže.

Kao što je ministarka, već na početku rekla, ovo za Srbiju neće biti samo auto-put. Ovo će biti put koji će značiti život za šest gradova u Srbiji koji se nalaze na području gde će se ovaj put graditi.

Danas je na dnevnom redu jedan izuzetno važan Predlog zakona, a to je utvrđivanje javnog interesa radi izgradnje auto-puta E-761, odnosno sam cilj ovog zakona jeste da se na što bolji način omogući eksproprijacija parcela na samoj trasi koridora.

Donošenjem jednog ovakvog, mogu slobodno da kažem, leks specijalisa nije danas prvi put da to radimo, već je pokazala dobre rezultate prilikom realizacije projekata „Beograd na vodi“, zatim projekta kao što je Železara Smederevo.

U prethodnih pet do šest godina dosta se radilo na izgradnji putne infrastrukture. Uradilo se preko 300 kilometara auto-puteva. Dosta puteva je rehabilitovano, izgrađeno je dosta mostova, izgrađeno je dosta tunela.

Danas kada pogledamo mapu Srbije od severa ka jugu, vidimo da je sever Srbije dobro pokriven putnom mrežom. Znači, na severu, Vojvodini imamo kako-tako dobru povezanost. Zatim, imamo na istoku put koji ide ka jugu Srbije, Koridor 10, koji se pruža od Beograda ka jugu Srbije. On je završen. Znači, imamo istočni krak koji ide ka Bugarskoj i ovamo na zapadnoj Srbiji imamo auto-put koji ide do Čačka i kasnije se spušta dole ka Crnoj Gori.

Ono što zaista fali Srbiji jeste ta veza između istoka i zapada, nešto što će spojiti i tim ljudima koji se nalaze tu, koji tu žive, a to je oko 500 hiljada stanovnika, stvoriti im jednu saobraćajnicu i jednostavno olakšati život.

Nešto što danas postoji kao moguća opcija jeste Ibarska magistrala. Međutim, svi od nas, verujem, da smo bar jednom prošli i znamo kakva je Ibarska magistrala i u kom se stanju ona nalazi. Pre svega, nije uslovna niti malo bezbedna, a ne postoje realni uslovi za njenu sanaciju i da to bude urađeno na jedan način kakav zaista ovi ljudi zaslužuju. Kao što sam već rekla, 500 hiljada stanovnika u ovom regionu Srbije zaista zaslužuju, pre svega, jedan bezbedan put.

Svesni smo toga šta kada neki put prođe, bilo kakav put, a posebno kada je u pitanju auto-put kroz nekakav grad, svesni smo šta taj put uradi za taj grad. Prosto, udahne mu nekakvu novu energiju, oživi grad, dovede nove investitore, otvori nova radna mesta. Učini to da taj narod, da ti stanovnici koji tu žive zaista i ostanu da žive tu, da rade u svojim mestima, da stvaraju porodice, a ne da svi potrče u Beograd u potrazi za boljim životom ili da nažalost, čak, odluče da odu iz Srbije.

Odličan primer za ovo o čemu govorim jesu gradovi kao što su Niš, Vranje, Vladičin Han, Leskovac. To su gradovi kroz koje je prošao Koridor 10 i slobodno mogu da kažem da im je udahnuo jedan novi život. Nadamo se i verujemo da će Koridor E-761, odnosno Moravski koridor, učiniti ovo isto za Ćićevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku Banju, Kraljevo i Čačak.

Koliko su auto-putevi značajni za razvoj Srbije govori nam recimo podatak iz Vranja kada je opština dala na prodaju plac za izgradnju trgovinskog objekta, opština je oglasila prodaju na 60 miliona dinara.

Krajnja cena po kojoj je kupljen plac jeste bila 240 miliona. Znači, četiri puta, mogu slobodno da kažem, da je četiri puta ovaj putni pravac podigao vrednost zemljišta u tom mestu. To je samo jedan od primera šta, recimo, prolazak auto-puta znači za određene građane.

Što se tiče samog projekta izgradnje ovog koridora, kao što smo već čuli, dužina koridora jeste 110 kilometra, a vrednost, procenjena vrednost jeste na oko 800 miliona evra. Sam projekat podeljen je u tri deonice. Prva je Pojate-Kruševac, čija je planirana dužina 26,5 kilometara, druga Kruševac-Adrani dužine 53 kilometara i treća Adrani-Mrčajevci, Mrčajevci-Preljina dužine 30,6 kilometara.

Ono što je zaista značajno i što zaista ja želim da pohvalim jeste ono što će se raditi paralelno sa izgradnjom auto-puta, a to je izgradnja telekomunikacione infrastrukture i uređenje vodotoka Zapadne Morave.

Što se tiče izgradnje telekomunikacione infrastrukture, moram da kažem da se ovde zaista radi o jednoj izuzetno modernoj telekomunikacionoj infrastrukturi.

Želim samo da pomenem da ovo što se danas radi ranije nije bila praksa. Ranije smo imali situaciju da se eksproprišu placevi za put, izgradi se put, nakon toga ekspropriše se zemljište za telekomunikacione infrastrukture. Ovog puta se to radi paralelno. Znači, na ovakav način, pre svega, smanjuje se vreme i novac i evo, moj predlog je da se na ovakav način i ubuduće stvari rade.

Takođe, druga jako bitna stvar jeste regulacija vodotoka Zapadne Morave, odnosno uređenje plavnog dela. Nažalost, svi se sećamo maja 2014. godine kada je ovaj region bio posebno pogođen poplavama i nakon toga stupili su na snagu novi propisi, novi standardi, koji su svakako zahtevali oštrije standarde u oblasti vodozaštite.

Iz samog tog razloga trasa koridora je nešto morala biti izmenjena, da koridor ne prolazi kroz to plavno područje. Međutim, nije se zaboravilo u tom trenutku na Zapadnu Moravu i na problem koji se dogodio, nego je ova vlada rešila da taj problem jednom pa zauvek reši, tako da se paralelno sa ovim radio i projekat zaštite vodotoka Zapadne Morave, kao i njenih pritoka. Projektom je planirano uređenje od 46 kilometara vodotoka Zapadne Morave.

Znam da je i slušamo svi ovih dana da je mnogima iz opozicije Aleksandar Vučić kriv i što pada kiša. Međutim, ono za šta je on zaista odgovoran, kao i Vlada Srbije, jesu kilometri i kilometri urađenih autoputeva, jesu desetine otvorenih fabrika, jesu stotine otvorenih novih radnih mesta, jesu nove škole, nove fabrike, nove bolnice.

Aleksandar Vučić je odgovoran, takođe, za to što Srbija danas ima nacionalnu avio kompaniju koja je, mogu slobodno reći, lider u regionu. Odgovoran je, takođe, i za to što Srbija danas ima aerodrom koji je po svim svetskim standardima i koji broji putnike u milionima. Naravno, za poplave i elementarne nepogode Aleksandar Vučić svakako ne može biti kriv, ali ovde imamo situaciju da je svakako odgovoran što će popraviti nešto što se dogodilo, što nije zaboravio poplave 2014. godine i što će uraditi nešto da sanira problem za moguće buduće generacije.

Što se tiče same planirane vrednosti za izgradnju čitavog koridora dužine 110 kilometara, kao što sam već rekla, predviđena je cena od 800.000.000 evra. Evo, kao poređenje, čuli smo već danas, most na Adi, ja ga moram pomenuti da se podsetimo svi kako je to izgledalo. Đilasov most koštao je 400.000.000 evra, njegova dužina iznosi 964 metara. Znači, čitav koridor, plus projekat uređenja Zapadne Morave, plus telekomunikacioni sistem, sve to zajedno košta 800.000.000 evra, a Đilasov most košta 400.000.000 evra.

Sad, možda će neki možda reći - pa, dobro, možda je sama struktura mosta, odnosno izgradnja mosta drugačija, možda se on drugačije gradi i onda to možda više košta. Evo, ja sam našla jedan podatak sa čim njegov velelepni most mogu da uporedim, a to je jedan vijadukt, mislim da se izgovara Milou vijadukt, on je koštao nešto manje nego most na Adi, 50.000.000 evra manje, a dug je dva i po kilometra, znači dva i po puta duži nego Đilasov most, i umesto Đilasovog jednog pilona, ima šest pilona, i najviša je građevina u Francuskoj, viša je čak od Ajfelovog tornja za 23 metra i nešto je čime se Francuska ponosi, građevina za primer, za razliku od onoga šta mi imamo u Beogradu, šta predstavlja samo spomenik jedne loše politike.

Malopre sam navela kako samo zlonamerni mogu da kažu da je Aleksandar Vučić odgovoran za to što pada kiša. Međutim, ono za šta je on zaista odgovoran i šta viđamo u Beogradu jeste gomila kranova, gomila gradilišta. Na tim gradilištima rade ljudi iz Beograda, ljudi iz Srbije. Na tim gradilištima koristi se materijal koji je proizveden u Srbiji. Ti objekti koji će se napraviti na tim gradilištima opremiće se kasnije nameštajem koji se proizvede u Srbiji. Na ovakav način, stvoren je čitav jedan lanac zapošljavanja za koji je zaista odgovoran Aleksandar Vučić.

Primer ovakvog zapošljavanja Srbije imali smo prilikom izgradnje Koridora 10. Prilikom izgradnje Koridora 10 učestvovalo je 20.000 građana iz Srbije, što kao podizvođači radova, što kao neko ko je proizvodio materijal koji je kasnije primenjen u izgradnji samog puta. Nadamo se da će ovakav jedan dobar lanac zapošljavanja biti primenjen i u slučaju Moravskog koridora. Današnji zakon nam to i obezbeđuje, jer jednim članom je predviđeno da se koriste materijali koji se proizvedu u Srbiji, a to će svakako podići naš BDP.

Što se tiče samog izvođača radova, mogu da kažem da je tu napravljen jedan veliki pomak. Doći će nam jedna velika svetska kompanija. Ovo će svakako biti jako, jako bitno za Srbiju, jer će jedna velika svetska priznata i poznata kompanija u Srbiju dovesti nove tehnologije, nova znanja i iskustva.

Međutim, kako bi mi uopšte bili u prilici da ponudimo jednoj takvoj kompaniji posao u Srbiji, morali smo da ispunimo nekakve uslove, pre svega, stabilno finansiranje, odnosno stabilan budžet. Stabilan budžet obezbeđuje stabilna politička klima, a mi je sa Aleksandrom Vučićem zaista svakako imamo. Pored toga, jako je bitno obezbediti svu projektno-tehničku dokumentaciju i sve dozvole, što naravno svuda u svetu jeste uobičajena praksa, da se nijedan put ne može ni pokrenuti bez unapred donetih i pribavljenih dozvola.

Prvi put se dešava, evo, ja mogu slobodno da kažem, da Moravski koridor neće početi sa izgradnjom dok ne budu donete apsolutno sve potrebne dozvole.

Lekcija o ovome, nažalost, naučena je na Koridoru 10, kada smo imali loše projekte, kada smo imali loše izvođače radova, koji su se kasnije pozivali na te loše projekte i tražili su da im se vrši odšteta za njihov nerad. Upravo iz tog razloga, radilo se skoro dve godine na izmeni projektno-tehničke dokumentacije, kako ne bi imali loše projekte, a kasnije ne bi imali izgovore za te loše projekte.

U prilog što efikasnijeg pribavljanja dokumentacije svakako ide usvajanje današnjeg zakona, jer na ovaj način svakako nećemo gubiti vreme u sporovima oko eksproprijacije. Poznato je to da smo mi zemlja koja se bori sa hrastom, borimo se sa znakovima na gradilištima, borimo se i rušimo gradilišta, a ovo svakako ne donosi ništa dobro, odnosno samo otežava posao i oduzima vreme.

Ono što, takođe, moram naglasiti jeste da donošenjem ovog zakona apsolutno neće biti ugrožena prava vlasnika čije se nekretnine eksproprišu. Ovim zakonom je utvrđena cena i ona ne sme ići ispod tržišne cene.

Dame i gospodo narodni poslanici, ja bih još jednom želela da ponovim da treba svima danas u ovoj sali, u ovom sazivu, da nam bude čast da donesemo jedan ovakav zakon, da nam bude čast što ćemo u istoriji biti upamćeni kao ko je bar na neki način učestvovao u izgradnji Moravskog koridora, koji će biti jedan od najbitnijih pravaca u Srbiji i jedan od najbitnijih pravaca za Srbiju.

Mogu slobodno da kažem da je ovo danas jedna velika pobeda Aleksandra Vučića, jedna velika pobeda politike Vlade Republike Srbije, Ministarstva građevina, na čelu sa ministarkom Mihajlović. Ja ovog puta želim da vam čestitam na tome i da vas pozovem da istrajete u svojim obećanjima i da nastavite da gradite još brže i još više.

Nedavno sam imala priliku da čujem nekog lidera opozicije koji je rekao da mi iz SNS govorimo kako smo mi svi, sve stranke, kako smo isti, kako bi se što duže održali na vlasti. E, pa, evo, ja sad želim da kažem da nismo svi isti, da ne možemo nikada biti svi isti, ne možemo iz razloga što mi u SNS imamo ko da nas vodi, da nas vodi politika Aleksandra Vučića, a to je politika koja nikada neće biti ni lopovska, ni fašistička, neće biti politika nereda i mržnje, nego politika rada, reda i, pre svega, pristojnih ljudi.

Na kraju, ja bih vas, ministarka, pitala – da li se sećate kad ste zadnji put bili na odmoru? Da li se sećate kad ste zadnji put ustali posle pet ujutru?

Da li se sećate kada ste zadnji put čitav dan proveli sa svojom porodicom, a da ni jednog trenutka niste pomislili na posao?

(Poslanici SRS dobacuju.)

Ja pretpostavljam da se ne sećate.

(Predsedavajući: Kolege, izvinjavam se, pustite koleginicu da završi svoj govor.)

Gospodine predsedavajući, meni ne smetaju, neka rade svoj posao.

(Predsedavajući: Molim vas budite pristojni.)

Ne mogu oni biti nešto što nisu, ne mogu biti pristojni, ali meni zaista ne smetaju.

Ja bih završila svoj govor. Pretpostavljam da se ne sećate, a da li se sećate kada vam je neko zadnji put rekao hvala na svemu što radite? Da li se sećate kada vam se neko zahvalio na mostovima koje gradite, koji će služiti i unucima naše dece? Ne sećate se. Ja vam sada kažem hvala, hvala vam za sve što radite i molim vas da nastavite, da nastavite brže, jače i bolje zato što Srbija i ljudi u Srbiji, pristojni ljudi u Srbiji, to zaista zaslužuju. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, koleginice Rakić.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Hvala vam na tome što ste svih ovih godina pomogli da donesemo kvalitetne i važne zakone, što je upravo poslanička grupa SNS, kao i koalicioni partneri, ali hajde da budemo realni, ipak je SNS dobila najveće poverenje građana i građanki Srbije, što ste stali uz Vladu Republike Srbije, uz predsednika, uz sve ono što radimo i što danas Srbija zaista ima 300 km novih autoputeva, 600 km rekonstruisanih, rehabilitovanih pruga, što možemo da se pohvalimo da ćemo na Vidovdan da otvorimo i treći aerodrom, međunarodni aerodrom, a to je aerodrom Kraljevo, jednako važan, a pominjem ga zbog toga što je važan upravo za Moravski koridor koji će početi da se radi, što je važan za taj deo Srbije i što stojite uz svoju Vladu i uz svog predsednika.

Ono što bih želela samo da dodam, a vezano za vaše izlaganje, jeste da 2019. godine mi počinjemo da gradimo, a to znači da smo napravili predradnje, većinu predradnji, četiri autoputa, odnosno početkom 2020. godine i peti autoput. Ne znam kada je Srbija u nekim prethodnim decenijama uspevala da napravi, odnosno da počne da radi jedan, dva autoputa u isto vreme, a kamo li pet. Dakle, to jeste uspela ova Vlada Republike Srbije sa svojim predsednikom Srbije i sa vama koji ste verovali i verujete u nju.

Dakle, počinje izgradnja Moravskog koridora između Pojata i Preljine na leto. Počinje izgradnja autoputa ka BiH, deonica Sremska Rača-Kuzmin, radovi će početi izgradnjom mosta. Počela je izgradnja dela autoputa Preljina-Požega, jako važnog dela, teškog dela, ali dela koji nam je bitan, jer od Požege se opet račvamo ka BiH i ka Crnoj Gori. Počinje izgradnja autoputa delom, a delom brze saobraćajnice Ruma-Šabac-Loznica, takođe, ove godine i početkom naredne godine peti autoput, a to je autoput Ni-Merdare-Priština, deonica Niš-Pločnik, 37 km. To je pet autoputeva koje Srbija počinje da radi zbog Srbije i građana Srbije, jer na taj način smo sigurni da možemo da ostvarimo i veći priliv investicija, nova radna mesta, odnosno sve ono zbog čega, verujem da se svi političari bave politikom, sve političke stranke svojim politikama i ideologijama, a pre svega da bude u interesu građana Republike Srbije. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Nastavljamo dalje sa radom.

Krećemo po redosledu narodnih poslanika prema prijavama za reč u načelnom pretresu, a o Predlogu zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora, autoputa E-761, deonice Pojate-Preljina, kao tačka 2. dnevnog reda.

Reč ima Jahja Fehratović. Izvolite.

JAHJA FEHRATOVIĆ: Hvala.

Poštovani predsedavajući, poštovana ministarko sa saradnicima, poštovane koleginice i kolege, država koja ulaže u autoputeve daje zaista signal i pokazuje da ima snagu da se bavi onim što predstavlja najveći investicioni iskorak za svoje društvo. Zato i ovaj zakon i svi drugi zakoni, koji idu u pravcu izgradnje autoputeva, infrastrukturnih projekata, imaju i imaće podršku poslanika Stranke pravde i pomirenja.

Kao što smo već čuli, ovaj zakon nije jedini koji se donosi po hitnom postupku, ali je nekako pravilo da svaki put kada se usvaja jedan ovakav zakon, to znači da u stvari počinje realizacija i početak radova na tom autoputu. Dakle, ovakvi zakoni su neki čin pred realizaciju i pred početak konkretnih radova na nekoj deonici, što nas raduje, jer će i ovu deonicu koristiti ne samo ovih 500.000 građana koji se nalaze na ovom delu autoputa, već i svi mi koji prolazimo tim putem i svi mi koji taj put koristimo kako bismo došli ili otišli svojim kućama.

Takođe, vrlo je važan jedan član koji sam u ovom zakonu video i koji mi se onako svideo, obzirom na neka iskustva od pre tj. da svi oni koji imaju ingerencije na izradu određenih delova, hajde da kažemo, dokumentacije itd. moraju po hitnom postupku raditi, odnosno ne može više dolaziti do opstrukcija kada su u pitanju neke vrste manjih organa, poput lokalnih samouprava ili nekih drugih. To je nekada u praksi bilo prisutno, tako da je to dobra stvar.

Mene je obradovao ovaj prikaz svega onoga što je urađeno i onoga što se planira uraditi, posebno kada vidim na ovoj legendi projekata, odmah posle ovog autoputa Pojate-Preljina, da dolazi autoput Požega-Boljare. To je autoput za koji smo mi najzainteresovaniji, jer je to autoput koji će nama iz Sandžaka i te kako koristiti. Sada koristim priliku, mada je ministarka donekle to i kazala, da li, prema ovoj legendi, to znači da je već sledeći put za koji ćemo donositi neki sličan zakon upravo ova deonica autoputa Požega-Boljare, odnosno da li je to sledeći najvažniji prioritet kojim će se baviti Vlada i ministarstvo i kada mi možemo očekivati da se nešto tako dogodi, s obzirom da znamo da posle ovakvih zakona, u suštini jedan krak autoputa je isplaniran do kraja i počinje njegova konkretna realizacija?

Želim da se osvrnem na ovu legendu gde stoje aerodromi i vrlo nam je drago što će se otvoriti uskoro aerodrom u Kraljevu. Međutim, znamo za projekat i za određene sporazume da sličnu sudbinu doživi i aerodrom u Sjenici, pa eto koristim priliku da pitam kada ćemo imati projekat realizacije konverzije nekadašnjeg vojnog aerodroma Dubnica kod Sjenice u jedan, recimo, civilni aerodrom, jer bi to takođe bilo od velikog značaja za sve nas koji živimo na tom potezu? Naravno da nam je ovaj aerodrom u Kraljevu i te kako dobar, i te kako važan, ali mislim da bi i ovaj u Sjenici, a posebno znajući da je bilo nekih razgovora, dogovora od strane nekoliko ministarstava i predstavnika lokalnih samouprava da se krene u tom pravcu, tako da bi nama poslanicima koji dolazimo iz kraja gde se to nalazi i celokupnom stanovništvu Sandžaka bilo izuzetno važno da za početak na ovoj skici planova, projekata bude ucrtan i taj deo, odnosno taj aerodrom u Sjenici, kao i da što pre dočekamo da jedan zakon, koji će biti sličan ovome, dođe ovde pred nas, koji će tretirati ovaj deo autoputa Požega-Boljare. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Fehratoviću.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Samo da dam dodatne informacije vezane za taj put. Jeste, Koridor 11 je za nas jako važan i mi ćemo do 15. avgusta pustiti deonicu Obrenovac-Preljina, 103 km auto-puta. Izbegavamo na taj način Ibarsku magistralu.

U decembru mesecu biće završena deonica Surčin-Obrenovac, a deonica Preljina-Požega, to smo počeli da radimo, kao što znate, pre mesec i nešto više dana. Rok da ta deonica bude gotova je maksimum tri godine.

Međutim, mi već kontinuirano pregovaramo i razgovaramo, imamo imenovanu radnu grupu Vlade Republike Srbije, o nastavku dalje izgradnje, od Požege ka Boljarima i mi mislimo da, negde do kraja godine ili eventualno početkom sledeće, ćemo imati jasno definisanu strukturu cene, budući da je to teška, teža deonica nego Preljina-Požega. Nakon toga ćemo početi da razgovaramo i o načinima finansiranja, zbog toga što procene kažu da ta deonica ne može biti ispod 1,8 milijardi evra, što je jako mnogo.

Budući da počinjemo ove projekte i ove auto-puteve sa izgradnjom, onda negde u narednih godinu i po do dve imamo prostora da razmišljamo kako ćemo dalje da finansiramo tako finansijske jake i teške projekte.

Što se tiče aerodroma Sjenica i svega ovoga što ste rekli, Vlada Republike Srbije je pre nekoliko godina formirala preduzeće "Aerodromi Srbije". "Aerodromi Srbije" sada imaju sedište u Nišu. Oni su operater i za Niški aerodrom i za aerodrom "Morava" u Kraljevu. Biće tu još drugih manjih aerodroma. Prema tome, zavisi od lokalne samouprave, dakle, koja može da uputi zahtev, kako Vladi, tako preduzeću "Aerodromi Srbije", da možda razmišljamo i da oni budu deo "Aerodroma Srbije" i da nađemo način da ulažemo u taj aerodrom. Dakle, sve su opcije na stolu, izvolite. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, potpredsednice.

Reč ima prof. dr Miladin Ševarlić. Izvolite, profesore.

MILADIN ŠEVARLIĆ: Zahvaljujem, potpredsedniče.

Ja bih najpre zamolio potpredsednicu Vlade, a i sve predstavnike Vlade, da ubuduće ne pričaju ode o partijama iz kojih su oni imenovani, jer to bi trebali onda svi mi da radimo, a mislim da se članovi Vlade plaćaju iz budžeta države Srbije, a ne iz budžeta partije, i da ne mogu na sednicama Skupštine da promovišu svoje partije. Neka uđu u poslaničke klupe, neka napuste Vladu. Vlada treba na isti način da se odnosi prema svim članovima i nečlanovima partije, uostalom i zbog toga što na svim izborima, u proseku, oko 45% glasača apstinira.

Drugo, da li može da se dobije informacija, potpredsednice i ministarko, kolika su vremenska i finansijska prekoračenja po infrastrukturnim objektima koji su realizovani u periodu od 2012. do 2019. godine i zašto?

Sledeće pitanje. Članom 3. ovog Predloga zakona navedeno je da je Uredbom o utvrđivanja prostornog plana područja posebne namene infrastrukturnog koridora auto-puta E-761, deonica Pojate-Preljina, koji je donet 2013. godine, pa me interesuje da li se zna koliko će biti izuzeće poljoprivrednog zemljišta, jer mi smo za 50 godina izgubili milion i po hektara poljoprivrednog zemljišta u Republici Srbiji i da li postoje alternativne trase auto-puta, jedna, dve, tri, i koje su prednosti i zbog čega tih trasa?

Treće, članom 2. predviđeno je da se materijali, oprema itd, angažovani domaći izvođači u odnosu koji će biti određen ugovorom o projektovanju, pa zar ne postoji projekat za ovaj koridor? Zašto srpske projektanske kuće ne mogu da urade projekat? Zašto kod projektovanja mora da učestvuju strani izvođači?

I najzad, tražim konkretan odgovor na pitanje - da li je ili nije potpisan predugovor sa firmom iz SAD u vezi izgradnje ovog koridora?

Nastaviću korišćenje vremena na osnovu odgovora ministarke.

PREDSEDAVAJUĆI: Profesore, nastavite da koristite, ali ne možete vi kao neko ko je na listi prijavljen da koristite vreme iz dva puta, kao što je to dozvoljeno ovlašćenim predstavnicima i predsednicima poslaničkih grupa, te vas molim, iskoristite vaše vreme, pa možete posle, kad ministar odgovori, da se javite za repliku. Izvolite.

MILADIN ŠEVARLIĆ: Hvala.

Želeo bih da pohvalim Pokrajinski sekretarijat za poljoprivredu, vodoprivredu i šumarstvo Vojvodine, koji je interventno reagovao i obezbedio deo sredstava, doduše samo jednu četvrtinu, za naknadu štete koja je nastala uništenjem pčelinjih društava na teritoriji opštine Kikinda. Međutim, do danas nismo dobili odgovor od fitosanitarne inspekcije Srbije ko je uzročnik tog trovanja i šta je preduzeto po tom pitanju?

Takođe, Republika Srbija je u jednom danu otpustila 1.658 asistenata savetodavaca. Među njima i 50-ak savetodavaca koji su radili a nisu dobili naknadu za period do kada su radili, a to je oko pet miliona dinara. Zašto Republika Srbije ne može da izmiri naknadu za asistente savetodavce koji su radili na području niške poljoprivredne savetodavne službe, a uglavnom su to bili asistenti savetodavci sa područja Vojvodine? Čak ni troškove smeštaja, ni troškove puta, ništa, od 2012. godine do sada. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, profesore.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Samo jedan odgovor na jedno od pitanja, za koje mislim da je važno i značajno, a to je vaše pitanje da li je potpisan predugovor ili ugovor sa američkom kompanijom. Nije potpisan nikakav predugovor ili ugovor sa bilo kojom kompanijom. Mi danas pričamo o posebnom zakonu koji treba da stvori uslove da krenemo u realizaciju ovog projekta. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Profesore, možete da se javite za reč, slobodno, ako želite. Izvolite.

MILADIN ŠEVARLIĆ: Postavio sam i druga pitanja. Da li može taksativno da se dobije informacija, ako ne sada, onda barem pisana, koliko je vremensko i finansijsko prekoračenje po pojedinim infrastrukturnim projektima i razlozi tih prekoračenja, vremenskih i finansijskih, za projekte realizovane u periodu 2012-2019. godine? Građani to imaju pravo da znaju, a i mi poslanici, nadam se.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, profesore.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Nikakav problem. Dobićete sve informacije kroz poslaničko pitanje.

Samo ću vam jednu stvar reći. Od 2012. godine do 2019. godine nije se kasnilo u realizaciji projekata. Kašnjenja su počela pre 10 i više godina. Ono što smo mi uradili od 2012. do 2019. godine je da smo ubrzali, jer smo završavali prethodne projekte koji su kasnili više od 10 godina u nekim prethodnim strukturama.

Po svakoj deonici dostavićemo kroz poslaničko pitanje, odnosno odgovor naš.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, potpredsednice Vlade.

Reč ima narodni poslanik Marijan Rističević. Izvolite.

MARIJAN RISTIČEVIĆ: Dame i gospodo narodni poslanici, o putevima. Ili ćemo naći put ili ćemo ga izgraditi. Trećeg nema. Tražili smo mi autoputeve onih što su upali u med, onih pre nas. Tražili smo puteve Đilasa, Jeremića, Borka Stefanovića, ali ih nismo našli.

Jedini autoputevi koje su oni gradili su bili autoputevi prema njihovim džepovima. Tačno je da partije koriste narodni novac. Danas vladajuće partije koriste novac za izgradnju autoputeva, fizički saobraćajnica, a oni su gradili autoputeve prema svojim džepovima. Bili su veliki izvoznici. Novac koji je bio namenjen za izgradnju autoputeva, te partije predvođene Đilasom, Jeremićem, Borkom Stefanovićem i drugim crnim vragovima, svi njihovi autoputevi novca su vodili u njihove džepove ili na Kukova, Devičanska i druga ostrva.

Oni su bili najveći izvoznici našeg novca. Našeg, tu mislim na novac građana Srbije. Pošto nismo našli te puteve, morali smo da ih izgradimo. Nisu oni ostavili samo narod bez puteva i saobraćajnica, već bez perspektive. Kad su upadali u med, pelin su ostavljali građanima.

Dakle, bez posla, otpušteni, nije bilo potrebe da putuju radnici do fabrika, nije bilo potrebe da se izvozi roba, bilo je potrebe samo da se uvozi. Ostavili su ljude bez dostojanstva, plata, itd. Ostavili su ljude bez života.

Od 2001. godine poginulo je, za vreme njihove vlasti 15.000, i dan danas ginu kao posledica neizgrađenih puteva. Petnaest hiljada ljudi je poginulo na saobraćajnicama, ne samo zbog grešaka vozača, već i zbog nedostatka auto-puteva. Najveća srpska stratišta su Jasenovac, Jadovno, Ibarska magistrala, pa Šumarice. Četrnaest hiljada ljudi je izgubilo glavu zato što neko nije imao snage da koristi međunarodne kredite, da koristi domaća sredstva i da napravi saobraćajnice i da smanji rizik za živote i zdravlje, ne samo stanovnika i građana Republike Srbije, već regiona, Turaka, Albanaca, drugih nacionalnosti koji putuju kroz Srbiju. Ostavili su nas bez prihoda od tranzita.

Da bih ostavio vreme velikom poznavaocu seoskih puteva, Miliji Miletiću, ja ću zaključiti da smo sišli sa vašeg puta koji je vodio u pakao, sa puta koji ne vodi nikuda da bi izgradili puteve i stigli negde. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Rističeviću.

Reč ima narodni poslanik Branimir Jovanović. Izvolite, kolega Jovanoviću.

BRANIMIR JOVANOVIĆ: Hvala.

Poštovani predsedavajući, poštovana potpredsednice Vlade, koleginice i kolege, najpre ću da se osvrnem, odnosno da kažem nešto više o konkretnim prednostima koje nam donosi izgradnja Moravskog koridora, odnosno šta to u praksi dobijamo.

Ono što je najjednostavnije, što vidimo na prvi pogled, to je da sada kada bi smo prešli automobilom deonicu od Pojata do Preljine, to bi bilo za negde oko dva sata. Izgradnjom auto-puta na ovoj deonici u dužini od 110 kilometara tu istu deonicu, odnosno od Pojata do Preljine prelazićemo za manje od jednog sata, što je skoro duplo i više ušteda u vremenu.

Takođe, izgradnja nove saobraćajnice garantuje i veću bezbednost u saobraćaju, jer će samim tim biti i bolji kolovoz. Moravski koridor povezaće tri okruga – Raški, Rasinski i Moravički okrug. Veliki broj preduzeća ima sedišta i posluje u ovom području, kao što je već o tome bilo reči i logično je da će bolja saobraćajna infrastruktura uticati pozitivno na poslovanje ovih privrednih subjekata, povećaće njihovu konkurentnost na tržištu, ali će takođe ovo područje biti atraktivnije za privlačenje novih investicija.

Ja dolazim iz Kraljeva i moram da podsetim da je samo prošle godine u Kraljevu otvorena fabrika tekstila „Euro taj“, kao i fabričko postrojenje „Leoni“ i samo u ove dve fabrike treba da se zaposli više od šest hiljada ljudi.

Ovo ističem iz razloga što je Kraljevo pretrpelo jedan težak period nakon privatizacije gde su ugašeni veliki giganti i sada konačno nakon mnogo godina u Kraljevu se otvaraju nova radna mesta. Tako će ovaj deo Srbije ojačati i mislim da će nakon mnogo godina početi da beleži jedan ekonomski uspon. Pored toga, u toku izvođenja radova na Moravskom koridoru očekujem da bude angažovana domaća građevinska operativa i to će biti dobar vetar u leđa našim građevinskim firmama. Pozitivni efekti preliće se i na proizvođače i na prodavce građevinske opreme.

U delu Srbije kojim prolazi ova trasa auto-puta se nalazi veliki broj turističkih destinacija. To su, pre svega, planinski centri i banje. Napomenuću da se baš na ovoj trasi nalazi banja koja ima najveći broj prenoćišta u Srbiji, najposećenija banja, to je Vrnjačka banja. Znamo svi da je i iskustvo pokazalo da svaki dinar koji se uloži u infrastrukturu, a koji se odnosi na turizam, da se višestruko vrati.

Moravski koridor je naročito značajan, jer se na taj način povezuju Koridor 10 i Koridor 11. Time će biti kompletirana saobraćajna infrastruktura u ovom delu Srbije. Podsetiću da za nekoliko meseci, kao što ste, potpredsednice, već i najavili, polovinom avgusta će biti završen deo auto-puta od Obrenovca do Ljiga i kada uzmemo u obzir da je završen deo od Ljiga do Preljine, na taj način ćemo na Koridoru 11 dobiti u funkciji 102, 103 kilometra auto-puta.

Počeli su radovi na izgradnji deonice od Preljine do Požege. Ovo je naročito važna deonica, pre svega što se od Požege dalje račva na dva dela. Prvi je krak prema Crnoj Gori, prema Boljarima i on će biti deo buduće trase Beograd – Južni Jadran, a drugi je krak prema Kotromanu i biće deo budućeg auto-puta Beograd – Sarajevo.

Vratiću se na značaj Moravskog koridora i za dva dana u Lađevcima kod Kraljeva biće otvoren aerodrom „Morava“. To je posebno važno za stanovnike ovog kraja. Gotovi su radovi na proširenju piste i na njenom produženju, tako da ćemo sada imati jednu zaokruženu celinu, jednu kvalitetnu vazdušnu, železničku i drumsku infrastrukturu u centralnom delu Srbije.

Članom 1. ovog zakona je predviđeno da se svi postupci koji se sprovode smatraju hitnim. To posebno ističem, jer će zbog toga sva javna preduzeća, državni organi i lokalne samouprave morati da izdaju akte koja su u njihovoj nadležnosti, bez odlaganja. Ovo je veoma važno, jer ćemo na taj način sprečiti da se uspori izgradnja auto-puta bar u onom delu koji je u nadležnosti lokalnih samouprava, javnih preduzeća ili drugih državnih organa.

Takođe, predlog zakona je predvideo da se postupak eksproprijacije reguliše, rekao bih, na pravedan i precizan način. Vlasnici nepokretnosti koji treba da budu predmet eksproprijacije biće obeštećeni i to najmanje u tržišnoj vrednosti nepokretnosti koja je predmet eksproprijacije.

Takođe, definisana je i uloga lokalnih samouprava u ovom procesu i smatram da je u interesu lokalnih samouprava da budu što efikasnije, da što brže završe onaj deo posla koji je na njima, jer će oni imati najveću dobit od auto-puta.

Na kraju, moram da naglasim da je veoma važno što se vodilo računa da projekat bude usklađen sa standardima iz oblastima vodozaštite, s obzirom da jedan deo auto-puta prolazi, odnosno ima neke tačke preseka sa plavnim područjima. Naravno, ako već ne možemo da utičemo na vremenske nepogode, onda možemo na ovaj način da utičemo i smanjimo posledice toga. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Jovanoviću.

Reč ima narodni poslanik Neđo Jovanović. Izvolite.

NEĐO JOVANOVIĆ: Zahvaljujem se predsedavajući.

Uvažena ministarko sa saradnicima, na samom početku ću izneti veoma jasan stav poslaničke grupe SPS da ćemo mi u Danu za glasanje nedvosmisleno podržati ovaj zakon.

U kratkim crtama, u ime nas socijalista, ću izneti neke stavove za koje smatram da mogu da budu korisni, kako u smislu pravnog tumačenja zakona, tako i u smislu nečega što bi možda vama moglo da pomogne, kako bi ovaj zakon doveli konačno do cilja, a to je da se kao leks specijalis može u celosti realizovati u veoma kratkim vremenskim rokovima, kako je inače ovde i definisano.

Ono što se na samom početku pojavilo kao dilema jeste ustavnost i zakonitost ovog zakona. Ta dilema je delimično otklonjena na sednici Odbora za ustavna pitanja i zakonodavstvo, jer je taj isti Odbor ocenio da ovaj Predlog zakona nije suprotan pravnom sistemu, odnosno Ustavu Republike Srbije.

Međutim, pošto je jedino nadležan Ustavni sud koji ima isključivu nadležnost da ocenjuje ustavnost i zakonitost odgovarajućeg akta, svako ko sumnja u eventualnu bilo kakvu neustavnost ovog zakona može svoju dilemu proveriti ili otkloniti inicijativom pred Ustavnim sudom.

Ono što je bitno, bitno je istaći da mi razumemo vašu, da kažemo nužnost da pristupite donošenju leks specijalisa, jer ovaj zakon zaista ima u pravom smislu reči sve atribute leks specijalisa, imajući u vidu razloge zbog kojih se donosi i imajući u vidu potrebu utvrđivanja javnog interesa za jedan projekat od vitalnog značaja za Republiku Srbiju. Taj vitalni značaj za Republiku Srbiju se ne može dovoditi u sumnju i tu smo potpuno saglasni kada je u pitanju neophodnost da se donese jedan ovakav zakon.

Što se tiče samih odredaba zakona, mislim da njih možemo okarakterisati kao pozitivne. Pozitivne kako u pogledu postupaka eksproprijacije, tako i u pogledu načina sprovođenja eksproprijacije. Pre svega, da krenemo od onoga što je suštinsko, eksproprijacija se sprovodi po tržišnim kriterijumima, što znači da će vlasnici nepokretnosti koje će biti predmet eksproprijacije imati potpunu pravnu sigurnost, ali ne samo pravnu sigurnost, već i ekonomsku sigurnost da će njihovi objekti koji budu predmet eksproprijacije biti istovremeno i nadoknađeni po tržišnim uslovima.

Što se tiče novina, nadovezaću se na ono što je prokomentarisao moj uvaženi kolega Đorđe Komlenski. Uvodite jedan pravni institut koji do sada nije postojao u zakonskoj regulativi, a to je institut privremenog zastupnika. Zaista, na ovaj način se omogućava, pod jedan - efikasno vođenje postupka, i sa stanovišta načela ekonomičnosti i racionalnosti i sa stanovišta načela koje podrazumeva pravičnost u postupanju, jer tamo gde do sada nismo imali primenu ovog instituta, mogli smo analogno da primenjujemo odredbe nekih drugih procesnih zakona, kao što su npr. odredbe Zakona o parničnom postupku.

Međutim, sada imamo veoma jasnu definiciju, veoma jasno normiranje jednog instituta koji nam je nedostajao, a zaista jeste nedostajao zbog toga što, ukoliko je kao vlasnik upisano lice čija je prebivalište ili boravište nepoznato, u toj situaciji se taj procesni problem rešava na jedini mogući način, a to je postavljanje privremenog zastupnika. U Zakonu o parničnom postupku imamo punomoćnika po službenoj dužnosti. Analogno tome imamo ovde jedan apsolutno sličan institut, odnosno istovetan institut, jer imaju potpuno istu funkciju i ista ovlašćenja. Šta će biti, možda, određeni problem? Možda će biti problem da se utvrdi na sasvim pouzdan način da lice nema prebivalište ili boravište, odnosno da je njegovo prebivalište ili boravište nepoznato. To, nažalost, advokati često koriste, pa se to posle pojavljuje u procesnom smislu reči kao jedna vrsta smetnje. Nadam se da do toga u ovim situacijama neće dolaziti i da će se to moći, na neki način, preduprediti.

Ono što je takođe, po meni, bitno, bitno je da se u ovom pravcu animiraju lokalne samouprave kako se tu ne bi napravio problem. Uvažena ministarko, nadam se da ćete biti saglasni sa mojim stavom, koji neće biti nimalo prijatan kad su u pitanju lokalne samouprave. Kapaciteti lokalnih samouprava nisu na onom nivou koji građani to žele i što građani očekuju s jedne strane. S druge strane, edukacije, kada su u pitanju stručne službe, naročito organi koji se bave postupcima iz oblasti upravnog prava, odnosno upravnih postupaka, nisu dovele do onog cilja koji mi želimo, a to je da stručne reference nadvladaju sve ono što može da bude prepreka u ostvarenju određenih ciljeva, a nama je ovde jedini cilj da se eksproprijacije sprovode efikasno, da se sprovode pravično, i da i korisnici eksproprijacije i oni u čiju se korist eksproprijacije vrše budu prevashodno zadovoljni.

Zbog toga se bojim da će pojedine lokalne samouprave, kojih nesumnjivo, kad pogledamo samu ovu mapu, ima dosta, da moraju odgovoriti zadatku. Postavlja se pitanje kakve su posledice ukoliko o tom zadatku ne odgovore. Zakonska regulativa je takva da konsekvence adekvatne ne postoje. Aleksandra, nadam se da se slažete sa mnom, ali isto tako postoji nešto drugo, postoji mogućnost pokretanja nekih drugih postupaka koji podrazumevaju čak i ustupanje nadležnosti kako bi se moglo rešiti pitanje koje predstavlja pitanje od vitalnog značaja, a to je da se eksproprijacija sprovede.

Dakle, moja sumnja kada su u pitanju lokalne samouprave nije optužba prema lokalnim samoupravama, već prevashodno jedna vrsta apela da se lokalne samouprave izdignu iz letargije, učmalosti, da se izdignu iz onoga što je postalo uvreženo, i da se postupci odvijaju na način kako je to propisano.

Šta je u konkretnom slučaju možda delimično polemično? Polemični su kratki rokovi. Ovde su rokovi definisani u veoma kratkom vremenskom intervalu, tri dana, pet dana i rok za žalbu osam dana. Sada, imamo i posle žalbenog postupka rok od pet dana u kome drugostepeni organ treba da odluči o žalbi. Ja, najdobronamernije ukazujem na nešto što smatram da je jako važno. Prvo, rok od tri dana za postupanje počev od inicijalnog akta pa do donošenja rešenja je veoma kratak. Zato i smatram da je veoma važno da se kompletne službe, naročito ljudi koji će biti zaduženi predmetima, ne samo edukuju, nego pripreme za nešto što će biti veoma teško, prikupljanje dokaza, sprovođenje dokaznog postupka, i što je najvažnije ocena dokaza, da li su dokazi u vidu pisane dokumentacije adekvatni da bi se po njima moglo postupati, da li su podobni da se po njima može postupati. Ukoliko jesu, nemamo problem, čista logika. Šta ako nisu? Onda se odbacuje zahtev. Odbačaj zahteva već usporava eksproprijaciju.

Prema tome, u konkretnom slučaju zaista mora biti sve dovedeno do perfekcije, a perfekcija podrazumeva da ni jedan jedini elemenat, koji podrazumeva delovanje u upravnom postupku, ne sme biti podveden pod bilo kakvu povredu zakona u upravnom postupku, Zakon o eksproprijaciji, Zakona o ozakonjenju itd.

Što se tiče titulara prava, tu zaista moram krajnje pohvalno da se izrazim na pojedine odredbe zakona koje se odnose, recimo na korisnika nepokretnosti, ne govorim o vlasniku, govorim o korisniku, kome takođe pripada odgovarajuća naknada. Ovde sada ne govorimo o naknadi po tržišnim kriterijumima, ovde govorimo o naknadi ako je u pitanju građevinski objekat prema tzv. građevinskim standardima, odnosno procenjenoj građevinskoj vrednosti tog objekta.

Dalje, ono što je takođe dobro kao norma, dakle, sistemski je dobro rešeno, jeste da i kod postupka ozakonjenja koji je u toku, imamo, po nekom mom dubokom uverenju, jasnu regulativu kako se može sprovesti postupak eksproprijacije, kao i u slučaju konverzije, odnosno pretvaranja prava korišćenja u pravo svojine.

Sad, što se tiče roka po žalbi, imajući u vidu da u žalbenom postupku, kao drugostepeni organ, odlučuje jedini nadležan i zakonom ovlašćeni organ, a to je Ministarstvo finansija. Moram da skrenem pažnju da je Ministarstvo finansija opterećeno ogromnim brojem predmeta, nesagledivo velikim brojem predmeta, to sada više nije na hiljade i desetine hiljada, nego značajno više, pa se postavlja pitanje kako će se u roku od pet dana uspeti rešiti žalbeni postupak, odnosno okončati žalbeni postupak i doneti odluka kakva se i očekuje u jednom relativno, ili možda čak isključivo kratkom vremenskom intervalu.

Nadam se će i u tom pravcu Ministarstvo finansija pojačati svoje resurse kako kadrovski, tako i funkcionalno i materijalno, kako bi se mogao ovaj posao odraditi, jer ovaj posao zaista podrazumeva hitnost. U tom smislu, naravno da svi mi očekujemo od Vlade Republike Srbije, što je Vlada i opravdala, ovo govorim ne samo politički, nego poznajući materiju upravnog prava i upravnih postupaka, da se kada se radi o hitnim postupcima i kada se radi o tzv. prekorednom odlučivanju, zaista tako i rešava. Nadam se da će u tom pravcu takva praksa biti i nastavljena.

Za sve ovo ostalo što se vezuje za procesne odredbe zakona, ja ne bih iznosio nekakav poseban komentar, imajući u vidu da su procesne odredbe zakona usaglašene sa odredbama Zakona o upravnom postupku i mislim da tu neće biti nekih velikih problema.

Takođe, odredbe Zakona o eksproprijaciji su savršeno jasne, samo se postavlja pitanje njihove praktične primene i ko će ih primenjivati. Ako ih budu primenjivali oni koji sa odgovarajućim stručnim referencama to mogu da iznesu na svoj teret, onda nećemo imati problem.

Da se ne bih vraćao na tu dilemu, nastaviću sad nešto što je čisto sa aspekta ekonomske opravdanosti svega ovoga o čemu mi pričamo i svega onoga što je naš cilj. Naš cilj je da ovaj zakon dovedemo na nivo da njegova praktična primena bude optimalna, odnosno optimalno efikasna.

Sam put ili trasa puta podrazumeva ono što danas nisam čuo od kolega koji su diskutovali, da je jako teško definisati sva pitanja koja se vezuju za realizaciju jednog ovakvog, da ga nazovem, mega projekta, imajući u vidu dve činjenice. Prva, ovde se niko nije osvrnuo na odredbe Zakona o putevima, apsolutno niko. Po Zakonu o putevima definisan je ne samo put koji će biti pod asfaltnim zastorom, nego i putni pojas i zaštitni pojas. Ako uzmemo u obzir da putni pojas ima određenu površinu i dužinu, pa onda još više od toga zaštitni pojas, to znači da sama trasa puta podrazumeva pokrivanje znatno veće površine od onoga što je u predrasudama ili u pogrešnoj slici stanovništva koji očekuje da će relativno brzo to da se reši.

Dalje, vi se sukobljavate sa jednim problemom koji je nasleđen, a to je nesređeno stanje katastra. Vi stanje katastra pokušavate da uredite, da ga privedete onome što je neophodno potrebno. To stanje katastra podrazumeva da imamo apsolutno neadekvatne podatke, da imamo čak i nešto što nigde nije ni upisano u katastru, a mora da bude upisano. Ne govorim samo o kablovima, ne govorim samo o podzemnim instalacijama, ne govorim samo o tome, govorim o mnogočemu drugom, jer imamo lokalne samouprave koje čak nisu prstom mrdnule da se zemljište koje je u javnoj svojini i koje po Zakonu o javnoj svojini treba biti upisano na lokalnu samoupravu to nije učinjeno. I dan-danas robujemo sa jednim takvim problemom na teritoriji Republike Srbije. Vi ste uvažena ministarko i te kako svesni činjenice i borite se sa tom činjenicom. Nemam tu apsolutno nikakvu dilemu da to potvrdim kao tačno.

Šta je dalje problem? Rekao sam da odredbe Zakona o javnim putevima definišu površinu puta, ne samo puta pod asfaltom, nego puta koji podrazumeva i značajno veću površinu koja će biti zahvaćena trasom koja bude definisana kao konačna, a vidimo je. Ono što će takođe biti tehnički, a ne pravni, jer ovo ipak govorim sa stanovišta struke profesionalno, isključivo iz nekog pravnog fokusa pa pokušavam da budem krajnje konstruktivan, naravno, prevashodno dobronameran. Mislim će još dolaziti do određenih situacija gde ćemo morati konsultovati i druga zakonska rešenja i praksu koja je do sada bila prisutna, kada su u pitanju vodotokovi i kada je u pitanju rešavanje tzv. iznenadnih ili nepredviđenih prepreka i pojava koje se budu dešavale u toku izvođenja samih radova.

Veoma je važno, kada govorimo o izvođaču, ko će biti izvođač radova, sa kakvim referencama, koliko kapaciteta će imati taj izvođač radova itd. Do sada, praksa je pokazala da nismo imali problema, uveren sam da nećemo imati ni sada i najveći benefiti od ovog zakona su sigurno benefiti koje će koristiti građani Republike Srbije.

Ja ću se vezati prevashodno za grad iz kojeg ja dolazim, a to je Užice. Užice je grad koji je investiciono mrtav, ne zahvaljujući Vladi Republike Srbije, već nekim drugim okolnostima, gde investicije već dugo, dugo, dugo nisu dolazile, gde je trasa auto-puta koja je bila u jednom idejnom rešenju preko Užica izmeštena na trasu auto-puta, govorim auto-put Beograd–Preljina, izmeštena na drugi pravac, a to je pravac preko Sjenice, odnosno Arilja do Sjenice, a od Sjenice ka Boljarama. Dakle, konačno Užice dobija nešto što će podrazumevati mogućnost investicionog preporoda, što podrazumeva mogućnost afirmacije svega onoga što do sada nije moglo da se afirmiše. Zašto? Zbog toga što investitori zbog nemogućnosti da koriste infrastrukturu na adekvatan način, prevashodno putnu infrastrukturu, nisu Užice videli i prepoznali kao svoju destinaciju, odnosno svoju ciljnu tačku.

Nadam se da će to sada, u svakom slučaju, biti prevaziđeno i da će to biti prepoznato, odnosno da će svi potencijali sa kojima Zlatiborski okrug raspolaže, kako ekonomski, turistički i svi ostali, sada biti afirmisani i da će imati upravo onaj stepen prepoznatljivosti koji podrazumeva dolazak ljudi koji će tu ulagati i gde će krajnji efekat biti zapošljavanje građana, a svakako i ekonomska korist.

Naravno, da ne budem stereotipan, jer ste to mnogo puta do sada čuli, naročito sa tih krajeva, da želimo i revitalizaciju u punom kapacitetu aerodroma „Ponikve“. Ne sumnjam uopšte da će do toga doći, ali po principu step baj step, a to znači korak po korak, jer za sada uslovi za ono što se očekuje ne postoje, ali to ne znači da neće postojati u neko buduće vreme kada se okolnosti steknu da bi upravo ono što mi očekujemo da bude aerodrom „Ponikve“ zaista tako i bilo. Nemam sumnju da je taj put trasiran u jednom dobrom pravcu i da će se i to realizovati.

Na samom kraju želim da podržim, naravno, sve ono što je ovde predloženo, da u ime poslaničke grupe SPS još jednom iskažem zadovoljstvo što će posle toliko dugog vremenskog perioda nerealizacija jednog projekta koji je mogao ranije da se realizuje sada to biti konačno rešeno, da će infrastruktura, naročito putna infrastruktura Srbije, dostići onaj nivo koji podrazumevaju ne samo evropski standardi, jer nam nisu sad toliko bitni evropski standardi, iako idemo ka harmonizaciji, nego nam je bitno da li ćemo zadovoljiti interes građana na adekvatan način ili nećemo, jer od nas očekuju građani Republike Srbije nešto što podrazumeva boljitak, a kroz ovo će se, nadam se, to ostvariti.

Zbog toga ćemo glasati za ovaj zakon. Ja vam se zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Jovanoviću.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Hvala vam puno na komentarima. Vi uvek učestvujete sa nama kada dođu zakoni u parlament i zaista sve ono što kažete mi s dužnom pažnjom i čujemo, a i kroz amandmane.

Mislim da potpuno delim vašu bojazan kada govorimo o jedinicama lokalnih samouprava, kada govorimo o njihovim kapacitetima i kada govorimo često i o tim nekim stručnim referencama. To je takođe jedan od razloga zašto, između ostalog, imamo ovaj zakon, jedan od mnogih razloga. Do sada, a verujem da ćemo tako i nastaviti, Ministarstvo će raditi sa svim jedinicama lokalnih samouprava. Mi smo ti koji smo im praktično nad glavom, zovemo, tražimo, držimo sastanke, pomažemo da završe svoje poslove upravo na važnim infrastrukturnim projektima, svesni koliko je to važno ukoliko nešto ne završe.

Svi postupci unutar ovog zakona su hitni postupci, ne završi li lokalna samouprava, biće Ministarstvo finansija, ali ćemo se mi truditi, kao što sam prethodno govorila, da zaista sve bude završeno u jedinici lokalne samouprave, uz svu moguću našu pomoć. Verujem da ćemo u tome i uspeti.

Predlog zakona koji je pred vama je takav da smatramo da sve što smo predložili je nešto što možemo da sprovedemo i u praksi, svesni svih problema koje smo imali na prethodnim infrastrukturnim projektima i pokušavajući da izbegnemo te probleme. Zato smo sada ovakav jedan poseban zakon i predložili.

Tu bih se zadržala, zato što sve drugo, mi smo saglasni da moramo učiniti da se ovaj zakon realizuje, na nastavimo da radimo infrastrukturne projekte. Mali je samo dodatak vezano za aerodrom „Ponikve“. Dakle, pokrenut je postupak da i aerodrom „Ponikve“ bude takođe u sastavu aerodroma Srbije, što će nam omogućiti da sa strane Vlade Republike Srbije pokušamo korak po korak da ulažemo pre svega u prilaz uopšte aerodromu „Ponikve“, a zatim u sve ono što je potrebno da bi jedan aerodrom takođe postao, kao što je niški aerodrom, kao što je kraljevački aerodrom za nekoliko dana, tako da budu i „Ponikve“, jer zbog privrednog rasta, zbog turizma je to zaista interes tog kraja.

Hvala na komentarima.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, potpredsednice Vlade.

Reč ima dr Muamer Zukorlić.

Izvolite, dr Zukorliću.

MUAMER ZUKORLIĆ: Dame i gospodo, poštovani prisutni, tema putevi, posebno auto-putevi mi je najomiljenija tema sa kojom se mogu susresti ovde u Narodnoj skupštini, jer zapravo put je jedan od pojmova sa izuzetno velikom važnosti u čoveku pojedinca i zajednice.

Dakle, po definiciji put je trasa opremljena za kretanje ljudi i transport roba, međutim u suštinskom, kulturnom i civilizacijskom smislu, pojam put je mnogo više od toga. Pa, imamo životni put, kao liniju života, pa u vrednosnom smislu imamo pravi put i krivi put, odnosno stranputicu. Zato država i vlast koja i koji zapravo žele dobro svojem narodu uvek temu puta stavljaju u prvi plan. Tamo gde ima puta, gde je put dobar ljudi odlaze i dolaze, a tamo gde nema puteva, odnosno gde su putevi loši ljudi odlaze, ali više obično ne dolaze. Zato me jako raduje ova tema, pogotovo kada se nađe pred nama u ovako konkretnom smislu gde imamo, dakle odluku o izgradnji još jednoga veoma važnoga puta za celu zemlju, a ja ću kazati da je zapravo i put od Pojata prema Preljini, od izuzetne važnosti za regiju Sandžak, pogotovo nakon što se izgradi put preko Požege, gde će zapravo to biti najbolja i najkraća linija kretanja prema istoku, odnosno prema Istambulu.

U tom smislu, posebno sam zainteresovan za celokupnu ideju izgradnje puteva, na prostoru Sandžaka, zato što pripadam onoj politici koja smatra da su problemi koji su gomilani na prostoru Sandžaka, proteklih stotinu godina, više od 50% upravo izazvani svojevrsnom ekonomsko-socijalnom depresijom koju je u značajnoj meri uzrokovala činjenica da su tu regiju zaobišli svi važni putevi. Zato je nezaobilazna tema i nadam se ubrzo i konkretnost, ono o čemu je već bilo reči, a to je auto-put Požega – Boljare. Raduje me da je to zapravo sledeći deo ovog projekta, na Koridoru 11 i ako mislim da bi trebalo iznaći ili istražiti dodatne mogućnosti oko finansiranja i ukoliko ne postoje one uobičajene, kao do sada, ne treba isključiti ni mogućnost koncesija. Ukoliko se Vlada odluči na koncesiju ili otvoreno pitanje, spreman sam i lično pomoći, jer imam saradnju i komunikaciju sa veoma važnim ulagačima koji su spremni uložiti sredstva, investirati kroz koncesije i u ovaj deo autoputa.

Zato je Stranka pravde i pomirenja, jednu od centralnih tačaka svoga programa, zapravo postavila auto-puteve, odnosno Sandžak, kao regija raskršća autoputeva sever – jug, istok – zapad. Krećemo se u tom smeru i mislim da ćemo realizacijom te ideje i realizacijom tog projekta zapravo otvoriti jednu sasvim novu stranicu i unutar Sandžaka, a i u celokupnom odnosu prema Sandžaku.

Pripadam onoj politici koja ne može da se saglasi da se Sandžak, da se Bošnjaci, da se Bošnjačko nacionalno veće, koriste za razne ciljeve, često nečasne ciljeve, često tuđe ciljeve, gde se permanentno ove teme, evo nedavno smo imali temu specijalnog statusa Sandžaka, koja se delegira dva dana pre skupštinske sednice o Kosovu, trebamo biti površno inteligentni, pa prihvatiti da je to sasvim slučajno i da se ne radi o određenim režijama.

Neću da ćutim na te teme, kao što se ne slažem i osuđujem ih, blagonaklon odnos Ministarstva za državnu upravu i lokalnu samoupravu koja zapravo, na neki način doprinosi takvim zloupotrebama u Bošnjačkom nacionalnom veću. To veće treba da radi svoj posao, u skladu sa zakonom, ali zapravo svi zajedno treba da idemo u pravcu deblokade Sandžaka, kroz puteve, razvoj, privredu i naravno Sandžak, kao regiju koja će biti regija susreta, a ne sudara. Hvala vam.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Zukorliću.

Reč ima narodni poslanik Vladimir Đurić. Izvolite, kolega Đuriću.

VLADIMIR ĐURIĆ: Hvala, predsedavajući.

Kratko pošto smo već imali debatu u prepodnevnom delu rasprave, ali ostalo je jedno pitanje koje sam tada postavio, pa nisam dobio odgovor, bilo je naravno drugih pitanja, prirodno je da se preskočilo.

Dakle, pitanje Vojvodine, zeleno na mapi su planirani projekti, moj utisak je da je malo zelenih planiranih trasa na području Vojvodine i ponoviću pitanje Fruškogorskog koridora, hoćemo li i za taj projekat imati poseban zakona kao što je ovaj poseban zakon za Moravski koridor? Kada je planiran početak radova? Koliko je procenjeno trajanje radova, odnosno koji je rok za završetak? Hoće li i taj projekat ići bez postupka javne nabavke kroz direktne pregovore Vlade sa nekim strateškim partnerom?

Dakle, ako mogu da dobijem prema sadašnjim saznanjima informacije, indirektno je vezano na temu Moravskog koridora. Hvala vam.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Đurići.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Dobro, ne bih se baš sa vama složila da tako gledamo i da kažemo da nema mnogo u Vojvodini. Moram da priznam da je Vojvodina prethodnih nekoliko decenija dosta dobro bila pokrivena i kvalitetom i putevima i kvalitetom. Daleko od toga da se Fruškogorski koridor ne radi, to zeleno što ovde stoji na karti jesu planirani projekti. Dakle, Fruškogorski koridor sa svim svojim deonicama radi se, znači, tri deonice, mislim da je završena projektno-tehnička dokumentacija kao i eksproprijacija. Postoji Memorandum koji je potpisan sa kineskom kompanijom „Sirbisi“ i Protokol koji je takođe potpisan, mislim prošle godine, takođe u Kini sa istom kompanijom. Postoji Radna grupa kako Vlade Vojvodine, tako i Vlade Srbije, dakle, zajednička koja radi na definisanju svih onih pojedinosti koje su potrebne da bi mogli da pričamo o potpisivanju. Dakle, sledeći korak bi bilo potpisivanje komercijalnog ugovora, a nakon toga razgovori sa „Eksim banka“ o načinima i uslovima finansiranja.

Za nas je to važan koridor jer mi nastavljamo, znači, nakon Fruškogorskog koridora i posle tog tunela koji bi radili, koji nije ni malo jednostavan i zahtevan je, znači Ruma – Šabac deonicu, pa Šabac – Loznica deonica. Vrednost Fruškogorskog koridora, pretpostavljam da znate je oko 500 miliona evra. Verujem da ćemo mi kada budemo završili pregovore imate ubrzo, ne mogu da definišem kada, jer pregovori traju i Radna grupa Vlade radi. Ali, ono što je važno sa vaše strane jer je to naša obaveza, dokumentacija se završava. Ispravili su me sada, za jednu deonicu je potpuno završena eksproprijacija, a za drugu deonicu se sprema i radi se.

Dakle, mi radimo taj deo koji je naša obaveza, a ovamo takođe pregovaramo sa kineskom kompanijom o svim uslovima. Znači, daleko od toga i čim stoji ovde zeleno, da nekako stoji i te kako će se raditi, jer prosto je to prirodan sled i vrlo važan koridor.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, potpredsednice Vlade.

Reč ima narodni poslanik Milija Miletić. Izvolite.

MILIJA MILETIĆ: Zahvaljujem se predsedavajući.

Uvažena potpredsednice Vlade, drage kolege, građani Srbije, ja sam Milija Miletić i dolazim iz Svrljiga. To je najlepša opština u Srbiji koja se nalazi pored grada Niša, to je najlepši grad u Srbiji. Inače sam izabran sa liste SNS, a predstavljam u Skupštini USS.

Uvažena potpredsednica Vlade i profesorka dr Zorana, kao i do sada uvek, govoriću puno pozitivnih stvari jer stvarno vi kao nadležna za izgradnju, za sve ove stvari koje se tiču svih nas u Srbiji, u bilo kom delu naše zemlje Srbije, da li je to istok, sever, jug, centar Srbije, svuda se radi, gradi. To je za sve nas bitno.

Ovaj zakon o kome sada govorimo za sve nas je vrlo bitan zato što ovaj koridor, ovo što treba da uradimo to je bitno za sve ljude koji žive, na isti način kao što je bitno za nas na jugoistoku Srbije kada se grade putevi i kada se grade saobraćajnice i sve ono od čega živi naš narod, radi se na privredi, poljoprivredi i na taj način idemo napred.

Sve ove stvari koje ste rekli, izgradnja, buduća izgradnja ovog dela auto puta koji će biti bitan za te naše ljude, biće nešto što će amortizovati probleme koji su bili do sada. Imaće veće mogućnosti za privredu, za poljoprivredu, kao što sam rekao. I siguran sam da će to dati rezultate, da će naši poljoprivredni proizvođači imati bolje uslove da se do njih dođe, da se ode, normalno da se transportuje sve ono što je potrebno, što proizvedu naši poljoprivredni proizvođači.

Da li je to Kruševac, da li je to bilo koji deo naše Srbije, gde ovaj put prolazi. Sva ova izgradnja će biti, onako kako ste rekli ko i do sada rađena na najbolji način, uz normalno ovo što radimo, to je preduslov da to ide malo brže, što se kaže brže, bolje da završimo posao, jer za sve nas koji živimo u bilo kom delu Srbije je bitna svaka saobraćajnica.

Ja mogu samo da vam zahvalim što ste krenuli sa izgradnjom ne samo svih naših auto puteva, radi se sada i na izgradnji železničkih pruga. Krenula je izgradnja pruge o kojoj sam ja govorio unazad neko vreme u delu Niša prema istočnoj Srbiji. Radiće se i ostali delovi. Još jednom ja ću kao narodni poslanik i predsednik USS podržati sve predloge o kojima sada govorimo, jer mislim da je to izuzetno važno za sve građane naše Srbije.

Dobri putevi, dobre železničke pruge, aerodrom, sve je to preduslov za bolji razvoj naše zemlje Srbije. Jugoistok Srbije ima šanse i radi se na tome da bude još uspešniji.

Uvažena profesorka, ja ću podržati sve vaše predloge i ovaj predlog zakona zato što je to neophodno za naše ljude koji žive u tom delu puta koji će proći. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala kolega Miletiću.

Reč ima Jelena Žarić Kovačević.

JELENA ŽARIĆ KOVAČEVIĆ: Hvala predsedavajući.

Uvažena gospođo Mihajlović sa saradnicima, dame i gospodo narodni poslanici, kada su na dnevnom redu predlozi zakona za koje je resorno nadležno Ministarstvo saobraćaja, građevinarstva i infrastrukture, kao što je ovaj predlog koji je danas pred nama, možemo govoriti o trendu razvoja i modernizacije naše zemlje. Možemo govoriti o rezultatima politike koju sprovodi Aleksandar Vučić i Vlada Srbije. Izgradnja tzv. Moravskog koridora počeće na leto. Auto put će povezivati koridore 10 i 11, kroz centralnu Srbiju, gde živi više od pola miliona ljudi.

Javni interes za izgradnju ovakvog koridora svakako je veliki. Projekat izgradnje Moravskog koridora obuhvata izgradnju auto puta, telekomunikacione mreže i model zaštite reke Morave i njenih pritoka. Zašto sam pomenula politiku predsednika i Vlade Srbije? Zato što bez odgovornog vođenja politike, bez stabilne političke situacije i stabilizovanog budžeta, bez povoljne investicione klime u Srbiji, ne bismo mogli ni da pomislimo da krenemo u realizaciju ovakvih projekata.

Oko 800 miliona evra će biti vredan auto put od Preljine do Pojata. Prve benefite osetiće u Čačku, Kraljevu, Kruševcu, Vrnjačkoj Banji, Ćićevcu i Trsteniku, jer će se rasteretiti regionalna magistrala koja prolazi kroz naseljena mesta.

Sa druge strane, u ovim opštinama i gradovima postoji mnogo firmi čije će poslovanje biti olakšano, a zakon će svakako doprineti i privlačenju novih investicija.

Dosta mojih kolega će pričati o Moravskom koridoru danas, naročito oni koji dolaze iz tog dela Srbije. Ja na kraju želim da se zahvalim vama, gospođo Mihajlović i Vladi Srbije na svim ulaganjima u grad Niš.

Drago mi je što se na lokalu vide veliki rezultati rada i saradnja vašeg ministarstva i grada Niša. Aerodrom, železnička obilaznica oko Niša, jeftini stanovi za pripadnike snaga bezbednosti, a prošle nedelje je položen kamen temeljac za izgradu nove lamele u ulici Majekovskog u Nišu, za izgradnju novih socijalnih stanova, novi putevi, nove fabrike.

Milijarde evra su uložene baš kako je Aleksandar Vučić i obećao. Ne smemo da zaboravimo, 20 godina, pre 2012. godine u Niš se nije ulagalo. Fabrike su zatvarane, ljudi ostajali bez posla, a pitanje ekonomije i privrednog rasta, tadašnju vlast nije interesovalo, o tome da se ni kilometar auto puta, baš kako ste i vi kazali danas nije uradio, i da ne govorimo.

Naravno, najviše kritika ćete čuti upravo od onih koji su imali priliku, a ništa nisu uradili za građane.

Njihovi ostaci, sada udruženi sa raznim Obradovićima, Bastaćima, pokazuju kakva je bila njihova politika, ali i kakva bi bila njihova politika kada bi došli na vlast.

Mi otvaramo gradilišta, a oni ih ruše. Ali, dobro građani će uskoro imati prilike da cene rad i ponašanje svih nas na kraju krajeva.

Danas kada svaki naslov u novinama vidimo, u kome možemo da vidimo kako će se ulagati u grad Niš i šta će sve biti izgrađeno, to za nas znači nadu, znači veliki korak napred u razvoju čitavog juga Srbije.

Ja nemam nikakvu dilemu da treba podržati i ovaj predlog zakona, jer će on značiti bolji život za građane Srbije. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala koleginice Žarić Kovačević.

Poštovani narodni poslanici, saglasno članu 27. i članu 87. stavovi 2 i 3. Poslovnika Narodne skupštine, obaveštavam vas da će Narodna skupština danas raditi i posle 18 časova, zbog potrebe da Narodna skupština što pre donese zakone iz dnevnog reda ove sednice.

Takođe, sada određujem pauzu do 15 časova.

Dakle, sa radom nastavljamo u 15 časova.

Hvala vam.

(Posle pauze)

PREDSEDAVAJUĆI (Vladimir Marinković): Poštovani narodni poslanici, nastavljamo sa radom.

Reč ima narodni poslanik Muamer Bačevac. Nije prisutan.

Sledeći na listi je Milorad Mirčić.

Izvolite, kolega Mirčiću.

MILORAD MIRČIĆ: Dame i gospodo narodni poslanici, ovde treba javnost da bude upoznata da, pored potrebe za ovakvim projektom, neophodnosti izgradnje ovog autoputa Preljina-Pojata, ovo predstavlja jedno novo zaduženje u nizu zaduženja koja ulazi Srbija. Zašto ovo naglašavamo mi srpski radikali? Da ne bi ispalo da se ovo radi iz nekih sredstava koja se neće vraćati. Ova sredstva koja se ulažu u izgradnju ovog autoputa, kao i u većini do sada, to su kreditna sredstva. Da li će ova sredstva obezbediti Svetska banka, Evropska banka za obnovu i razvoj ili neka druga banka, to sada u ovom trenutku je pod znakom pitanja, ko bude bolje uslove obezbedio, ali ono što je činjenica to je da iz prakse vidimo da te banke investitori uslovljavaju i izvođače.

Ovde se napravio korak dalje kada je u pitanju određivanje izvođača ovde je očigledno opredeljenje na neki način za „Behtel“. „Behtel“ je jedna velika kompanija koja se bavi projektovanjem i inženjeringom, ali nije zgoreg da javnost zna da „Behtel“ je vezan za američku obaveštajnu službu. U Ekvadoru i Panami za svrgavanje režima jednu od ključnih uloga imao je „Behtel“. „Behtel“ inače posluje po principu da potkupljuje i podmićuje rukovodstvo u određenim zemljama, a onda ulazi u političku sferu života te zemlje, te države i određuje ko će biti na vlasti, što je u svakom slučaju praksa već više puta viđena kada je u pitanju američka politika.

Tu da li možemo mi da utičemo, odnosno da li vlast može da utiče, to je sada znak pitanja i to je znak opredeljenja. To je, u stvari, pitanje opredeljenja aktuelne vlasti i kada mi srpski radikali to govorimo, mi ne spočitavamo imenu i prezimenu zašto to radi, mi više sa ove strane spočitavamo konkretno resornom ministru zato što je i suviše bliska sa američkim ambasadorom.

Čovek koji javno otvoreno kaže da je Kosovo samostalna država, kako može neko, kako moral može da dozvoli nekom da bude u dobrim odnosima sa tim čovekom? Ali, šta ćete, to je tako. Kada imate kolonijalni status, onda potpuno drugačije se i ponašate i vi i drugi prema vama.

Ono što je veoma zanimljivo to je da je potpuno isključena mogućnost da eventualno ovu deonicu rade domaći putari, odnosno domaće firme koje su osposobljene za izvođenje ovakvih radova iz više razloga. Prvo, kao što sam rekao, iz razloga što to finansijer, odnosno investitor uslovljava. Drugo, iz razloga što priključenje EU podrazumeva i evropske standarde. Nemamo mi više putarske firme koje ispunjavaju te standarde. Treće, što treba u svakom slučaju podsetiti, to je da i ono malo što je ostalo osposobljenih putarskih firmi i to je dovedeno na prosjački štap. Najbolji primer je upravo ova deonica autoputa Koridora 11 na delu Ub-Lajkovac, gde smo svedoci da u javnosti serviraju se informacije onako kako po slobodnoj interpretaciji svako misli da je to ispravno.

Reč struke, kada je u pitanju izgradnja te deonice i ispravnost te deonice, kaže da onog trenutka kada je izgrađena ta deonica, predata je na upravljanje „Putevima Srbije“ i u periodu od nekoliko godina uopšte se nije radilo na održavanju te deonice. To je, na kraju krajeva, institut na čijem čelu je Branislav Bane Ivković, profesor koji je potpuno utemeljen u toj struci. To kažu i svi stručni ljudi, pa čak i ovi nezavisni inženjeri, ali imamo i mišljenje kada su u pitanju državni činovnici, pa na neki način i oni koji rade u CIP-u, da li je to pod pritiskom, koje je suprotno, koje kaže – nisu adekvatni materijali i onda čovek ne može da veruje u kakvu se krajnost ide kada se kaže rađeno je sa glinom. Pa i glina je građevinski materijal. Ako glinu oslobodite vode, vi imate dobar građevinski materijal. To zna koleginica, koja je u struci. Ali, ako vi prepustite nešto zubu vremena i da voda nosi, da vam izraste trava na toj deonici, onda je za očekivati da to propada.

Šta se desilo? Desilo se sledeće. Putevi Užice, koji su radili tu deonicu, bili su prisiljeni da priznaju njihovu grešku, pa da im se ne aktivira garancija na tri miliona evra. Oni to nisu hteli. Nisu hteli zbog rejtinga firme i, na kraju krajeva, nisu hteli jer ljudi dugo godina rade taj posao. Radili su i na drugim delovima i druge deonice autoputeva i uopšte na izgradnji putne privrede i nisu imali nikakvog kiksa i sada su iz nekih principijelnih razloga, na kraju krajeva, i iz profesionalnosti nisu hteli da prihvate te uslove. Njima je aktivirana ta garancija od tri miliona u takvoj situaciji nisu mogli da izdrže taj dodatni pritisak. To je čitava priča o ovom delu putarske operative koja je radila tu deonicu autoputa.

Mi umesto da potenciramo domaće izvođače, umesto da potenciramo domaću industriju, mi još dodatno, forsirajući strane izvođače, forsirajući kompanije multinacionalne, upropašćavamo i ono što je malo ostalo.

Ovde imamo primer, pored svih ovih odredbi koje podrazumeva specijalni zakon, da su svi materijali koji se uvoze za potrebe izgradnje ovog puta oslobođeni carine i PDV. Čekajte, imate knjige, tomove napisane iskustava rada sa kompanijom koja se zove „Behtel“, gde se kaže da ulaskom na to tržište „Behtel“ uništava domaću proizvodnju. Imate Panamu, imate Ekvador, imate niz zemalja u kojima je to dokazano. Da li mi treba da živimo u nadi i u očekivanju da će oni potencirati domaću građevinsku operativu? Neće i tu da budemo načisto. Čak, šta više, ovo su uslovi koji su dodatni uslovi na sve ove privilegije koje će imati.

Zar nije se mogao raspisati tender, pa da vidimo da li će se javiti još neke kompanije? Pa, iako se obećalo, preliminarno dalo neko obećanje, pa se potpisao taj memorandum, trebalo je na osnovu iskustva koje imamo sa Kinezima. Ne, nije uradilo. Zašto nije uradilo? Zato što postoji jedan deo samovolje. Evo gde vam je samovolja. Na ovoj deonici Ub-Lajkovac, resorni ministar je samoinicijativno poslao da se ponovo to uradi, dao Zvonku Veselinoviću. Čovek nikad u životu to nije radio. On brže bolje angažuje Kineze. Ministarka je mislila da će se dodvoriti svojim pretpostavljenima. U međuvremenu pokvarili su se odnosi između Zvonka Veselinovića i pretpostavljeni i sada smo u situaciji da se do temelja ruši ta deonica.

To je u suprotnosti sa strukom, sa zdravom logikom, sa ekonomskom logikom, to je 10 miliona evra. Mi kao da smo najbogatija zemlja. Mi ovde ulažemo 80 miliona kredita, to je, računajte, dodata milijarda.

Mi imamo ministra finansija, koji nam objašnjava da evro obveznice, da je to pozitivno za nas, mi prodajemo obveznice sa kamatom od 1,6% na 20 godina, koje moramo da vratimo milijardu evra i kaže – to je dobro. Mi se zadužujemo za milijardu evra, i ovde se zadužujemo za 800 miliona i to je za nas dobro. To čovek ne može da shvati. Kakva je to logika? Medijski obrađivati javnost, pa to se uvek vrati kao bumerang.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Razumem da je SRS protiv izgradnje mnogih puteva, ili bar izgradnje ovog Moravskog koridora, to ste već na mnogo načina objasnili, ali da bi građani Srbije znali šta se dešava i da ne bismo slušali zaista uglavnom neistine i poluistine od vas, jer je toga stvarno previše, onda da i ja kažem onako kako stvari stoje.

Dakle, ovako izgleda Ub - Lajkovac. Tako je izgledao pre nego što je krenula sanacija Ub - Lajkovca. Ub - Lajkovac je deonica 12,5 kilometara na vrlo važnom Koridoru 11. To je deonica koja je propala. Možete vi da kažete nije održavana ili jeste, ja vam kažem da jeste, ali i da nije čak održavana, neverovatno je da je propala i da je postavljeno pitanje zašto se dešava to na Ub-Lajkovac.

Onda su neki stručni ljudi, ja to, priznaćete u toj oblasti niste ni vi ni ja, dakle, građevinski fakultet, pa vi kao inženjer tehnologije ne možete baš znati sve to, ali evo ja kažem, vi ste super stručni ja nisam, pa je Vlada Republike Srbije zamolila građevinski fakultet i sve stručnjake naše srpske domaće da pogledaju, da nam objasne šta se to desilo na deonici Ub - Lajkovac.

Prvo, kako je moguće da je bila tako skupa, a da je propala i da ima pukotine. Pa, je urađen projekat sanacije koje je verifikovao isti taj građevinski fakultet, sa istim tim, između ostalog inženjerima koje ste vi pomenuli, našim srpskim, koji su vrlo jasno rekli da put nije dobro urađen na određenim tačkama, ima ih 13 tačaka ukupno 2,45 kilometara i da je pravljen verovali ili ne od gline.

Domaće kompanije koje su to radile, nažalost, moram da kažem, „Planum“ i „Užice“. „Planum“ je inače kompanija koju štiti SRS, jer kad su radili Ljig-Preljina kompaniju, domaća kompanija „Planum“ je imala posao i neka je imala posao, a onda je radila tunele na toj deonici i uradila pogrešno podlogu za tunele zbog čega su tuneli bili u podlozi, dakle, takvi kakvi jesu, tada je Šešelj, vaš predsednik objašnjavao da je to najbolja kompanija.

Ne znam razloge zašto stojite iza kompanija koje ne urade nešto kvalitetno. Za nas nije bitno da li se zove „Planum“, „Užice“, „Energoprojekt“, za nas je važno da urade u skladu sa ugovorom i sa kvalitetom.

Nakon toga, te domaće kompanije koje su radile Ub - Lajkovac su naravno odbile da urade sanaciju, nego su se pojavile na deonici ne bi li slikale to i ne bi li im to poslužilo kasnije za sudske procese, jer znaju da će da budu tuženi, jer ne možete u Srbiji više da gradite puteve i autoputeve od gline.

Ne možete to da radite, to ste radili 20, 30 godina, a onda ste kroz koje kakvo održavanje stavili bitumen u te rupe i onda su se građani Srbije vozili takvim putevima. Ne može, znači, sa tim je kraj. E, to je bila priča o Ub-Lajkovcu, što je jako velika šteta, jer jesu radile domaće kompanije, i velika je šteta da u određenim domaćim kompanijama definitvno postoje problemi, što ne znači da mi trebamo da ulažemo i pomažemo domaćim kompanijama. Ne postoji ni jedan jedini ugovor koji je Vlada Srbije potpisala da unutar tog ugovora nije jasno definisano učešće domaćih kompanija, bilo da su to ugovori sa kinskim firmama, sa azerbejdžanskim, sa turskim, sa ruskim kompanijama, pa i sutra sa bilo kojom drugom kompanijom.

Kada govorite o tome da će Vlada Srbije da se zaduži da da novac, recimo, za Moravski koridor, isti uslovi i isti načini izgradnje Obrenovac-Ub, Lajkovac-Ljig, Preljina - Požega, Ruma-Šabac-Loznica. Dakle, pominjem sada deonice koje grade kineske kompanije, koje gradi azerbejdžanska kompanija će graditi, recimo, Ruma-Šabac, Šabac - Loznica ili na primer ruske kompanije koje rade na železnici isti uslovi i isti način se primenjuje i primeniće se ovde.

Prema tome, kada govorite najgore o Moravskom koridoru isto je kao da govorite najgore o Preljina-Požega, Obrenovac-Ub, Lajkovac-Ljig, Ruma-Šabac-Loznica u prevodu, na kraju i Fruškogorski koridor. Ne znam zašto ste protiv izgradnje puteva, ali građani Srbije će to umeti da ocene kada dođe vreme da glasaju za vas ili za nekog drugog. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, potpredsednice Vlade.

Reči ima Milorad Mirčić. Izvolite.

MILORAD MIRČIĆ: Teško je voditi polemiku sa nekim ko unapred kaže isključuje mogućnost da je bilo ko osim njega za izgradnju autoputeva stiče se utisak da jedino resorni ministar za izgradnju puteva i oni koji su stranački isto opredeljeni kao ministar, svi ostali su protiv.

To je iz vašeg izlaganja potpuno jasno. Ako mislite na toj tezi da ubedite javnost u argumentaciju koja iznosi SRS da nije tačna, onda se grdno varate.

Prvo, deonica Ub – Lajkovac, je deonica od 12,5 kilometara. To je put koji je rađen od njive do njive. To je put koji je koštao 70 miliona evra, 73 miliona evra je konačna cifra. To je put koji je počeo da se radi bez potrebnih sredstava, radio ga je režim Borisa Tadića, a resorni ministar je bio, koliko se sećam Milutin Mrkonjić i taj put je završen, trebalo je samo da se priključnica od Uba na taj put i isključenje na taj put i isključenje za Lajkovac trebalo je samo blizu, nemojte da me držite za reč 300.000 evra, da se uloži. Taj put, ta deonica koja je izgrađena predat je na upotrebu Srbija putevima. Ministar samo ne može da razgraniči neke stvari. Onog trenutka kada izvođač preda put, kada nadzorni organ konstatuje da je sve u redu, tog trenutka sve prelazi u nadležnost i odgovornost Srbije puteva.

Kako možete da tvrdite da se ta deonica održavala kada je iznikla trava, svi smo videli na televiziji, pa ono što se održava ne može trava da iznikne. Ne može voda da napravi takvu havariju. To što vi uzimate sebi za pravo da se u sve razumete, a da ništa ne znate, to je vaš problem, ali ne možete da negirate stručnost. Branislav Bane Ivković, profesor na građevinskom fakultetu ili na arhitekturi, je čovek koji ima agenciju i njegovo stručno mišljenje, sva ostala mišljenja su pod vašim pritiskom iznuđena, ali znate šta, ničija nije do zore, otići ćete i vi, pa će se videti ko je šta radio.

Uostalom, da ste vi u pravu, ne bi vas tužili „Putevi Užice“ i „Planum“, odnosno državu, ne vas, ali vi snosite i moralnu i materijalnu i, na kraju krajeva, i političku odgovornost.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Mirčiću.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Ajmo samo još jedanputa, da bude jasno.

Ja po vama nemam pojma i to je manje važno, mnogo je važnije šta kaže struka. Struka kaže da je put propao bez da je saobraćajno korišćen.

Šta vi mislite, mi pravimo puteve od pudinga, tj. da su neki pre nas pravili takve puteve, pa da tako putevi propadaju? To ne može.

Znači, put je pravljen, nažalost, od gline i to je velika bruka za sve one koji su izdvojili novac iz budžeta preko 70 miliona evra, za sve one koji su potpisali 15 aneksa da bi taj put završavali.

Pravili su, tu se potpuno slažem, put iz njive u njivu, to jeste radio Mrkonjić i to je istina, šta da radimo, potpisao se čovek, ali šta god da je radio, napraviti put od blata je bruka za domaće srpske kompanije koje su ga radile, ali takođe moramo da znamo da nisu sve domaće srpske kompanije takve i da učinimo da se srpske domaće kompanije razvijaju. To je jedna stvar.

Druga stvar, što se tiče bilo kakvih prijava, mi smo odmah kao Ministarstvo priložili svu dokumentaciju i sve što znamo i sve što imamo vezano za Ub-Lajkovac nadležnim državnim organima.

Ne samo da smo spremni da pokažemo da se to više nikada ne bi desilo u Srbiji, ali ću vam takođe reći da ono što je rađeno, očito, za mene je sada pod sumnjom, dakle, u nekim prethodnim godinama. Jesu li uvek tako radili? Jesu li onda stavljali uvek gde god nešto ispuca bitumen? Jel se tako radilo u Srbiji 20, 30 godina? Zato vam kažem, Ub–Lajkovac je ogledni primer kako stvari ne smeju da se rade. Nebitno je uopšte ime i imena kompanija. Vama je važno, ne znam iz kog razloga. Za mene je važno da je kvalitet i ugovor.

Što se tiče gospodina Ivkovića, on je takođe i profesor Građevinskog fakulteta. Dakle, on je takođe taj koji se slaže sa mišljenjem Građevinskog fakulteta, ili vi, naravno, imate neke svoje relacije, to je opet vaša stvar. Ali, na kraju krajeva, tu je sud. Na kraju krajeva, tu smo svi da vidimo put koji je propao i glinu, jer sam ja tamo bila, bukvalno na svakih sedam, osam dana. Pa, čak, evo, da se složimo, nemam pojma, ali su inženjeri bili, ljudi koji su izgradili kako Srbiju, tako i neke druge države, koji su rekli da nikada u svojoj struci, u svom životu, nisu to videli što su videli na Ub–Lajkovac. To jeste bruka i to je sramota i to ne sme da se dešava. To zavisi od nas da se više nikada ne ponovi. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala potpredsednice Vlade.

Zamolio bih kolege da budemo parlamentarni, da ne dobacujemo jedni drugima, nije ni Zorana Mihajlović nikome dobacivala. Svako će dobiti priliku za reč.

Sledeća je Vjerica Radeta, na pominjanje predsednika partije, pravo na repliku. Izvolite.

VJERICA RADETA: Nepotrebno je kolega Marinkoviću da vi na taj način branite Zoranu Mihajlović, jer to ne radite ni jednom ministru. Vaše lične odnose i Skotove ostavite van ove sale, zaista nemojte više.

Zorana sebe odlično brani, samo bi trebalo još neko da joj poveruje. Sve što je bilo ko drugi radio nije dobro, samo je dobro to što ona radi. Pa, nismo mi zaboravili ni njena obećanja, ni njeno šetanje šlema po gradilištima, ni njenu priču – idem u Grdelicu i ne vraćam se do Nove godine, ako se ne završi Grdelica, pa, evo ona se vratila, proslavila Novu Godinu sa Skotom u „Hajatu“ itd. a put još nije bio gotov.

Kad smo kod pudinga, koji je puding bio na onom odronu u Grdelici koji se tri puta rušio? Jel bio puding od čokolade? Ko je za to odgovoran? Nikada niste tako precizno dali odgovor koliko je to koštalo državu Srbiju? Ako je neko drugi odgovoran, jeste li naplatili to zbog nečije odgovornosti? Naravno da niste. Dakle, niste vi bezgrešni gospođo Mihajlović.

Mi srpski radikali, da, branimo naše kompanije, to ako čak i nije neki put ili neki bilo koji objekat urađen nije to samo do te kompanije. Postoji i nadzorni organ, postoje službe ministarstva, ne samo ministar. Ja kad govorim o vama ne mislim, vi ste žena koja je političar i kao političar na mestu ministra i ne možete vi znati kako izgleda beton i da razlikujete beton od pudinga, ne ide vam to, ali postoje ljudi od struke koji će to da kažu.

Kad smo kod toga zašto je nama i da li je nama stalo do nekog pojedinačnog imena? Nikom na zemaljskoj kugli nije stalo do neke firme koliko je stalo Zorani Mihajlović do „Behtela“, a to, naravno, to se dobro, dobro plaća, dobro, nažalost iz džepa građana Srbije, iz budžeta Srbije.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Dobro, mogu da se složim s vama da, evo, ja nemam pojma ni šta je beton, ni šta je puding i da u svemu grešim, ali, kako da vam kažem, rezultat kaže sledeće: Ub–Lajkovac 2,45km napravljen od gline, podnete sve prijave koje su trebale da se podnesu nadležnim državnim organima, od njih dalje očekujemo da rade svoj posao. To jeste, ja stojim iza toga, kao što vi stojite iza svojih navoda da je to velika bruka za dve srpske kompanije koje su to radile.

Prvo, uopšte, kad bismo išli u istoriju, treba videti zašto se prvo radila ta deonica, pa koje su odlike bile, pa zašto taj novac na taj način iz budžeta, pa što nije rađeno ono što je zaista tog trenutka bilo prioritet, ali, kako god bilo, zbog Ub–Lajkovca mi, recimo, dosta čekamo na otvaranje Obrenovac-Preljine, jer ako mi pustimo Obrenovac-Ub, a onda imamo na Ub–Lajkovac na 13 tačaka glinu koju popravljamo, pa onda imamo Lajkovac-Ljig koji je završen, dakle, to je razlog zašto praktično nekoliko meseci čekamo da se taj deo posla završi, umesto da smo lepo imali 103km mnogo ranije nego što smo rekli.

Da li ima uvek grešaka sa svih strana, verovatno ima, ali postoje greške koje su ugovorom definisane da ne smeju da se dese, a kad se dese, onda oni odgovorni moraju da odgovaraju za te greške, jedna od njih jeste ta.

Kad pominjete Grdelicu, mi smo kompletnu dokumentaciju spremili. Investitori jesu „Koridori Srbije“. Onog trenutka kad se desio problem sa kosinom, dakle, mi smo seli uzeli svu dokumentaciju, pripremili je za nadležne organe i predaćemo, imaju neke dve, tri stvari koje mi sad pomoćnik kaže da čekamo.

Znači, nema nedodirljivih i nema toga da bežimo od bilo koje odgovornosti. Mora da se zna zbog toga što je ogroman novac u igri i zato što svaki taj dinar, evro, dolar itd. koji ulažemo, odnosno mi se kao država zadužujemo, mora da bude opravdan, a s druge strane, što mislim da je građanima mnogo važnije, oni moraju da dobiju što pre svoj put, a mi kao država treba da vodimo računa o ovim drugim stvarima u smislu finansiranja i pravljenja tog novca.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Pravo na repliku ima Milorad Mirčić. Izvolite.

MILORAD MIRČIĆ: Kao prvo, Srpska radikalna stranka je od ranije insistirala da se krene sa radovima na Koridoru 11, iz prostog razloga što je ne samo ekonomski, nego i nacionalni interes da se spoji Srbija i Crna Gora sa modernom saobraćajnicom. To je nepobitna činjenica.

Drugo, ovde smo dužni i pred javnošću da govorimo istinu. Ta deonica nije mogla da bude u upotrebi iz razloga što nije priključak na tu deonicu urađen, iz nama nepoznatih razloga, jer je trebalo svega 300 hiljada evra da se uloži da imamo priključak od Uba na tu deonicu puta. Kao što je isključenje sa te deonice za Lajkovac, odnosno kasnije bi se radila petlja za Ljig, za Lajkovac i ovamo za Valjevo, kao što je trebalo kasnije da se uradi izlaz sa te deonice. To je suština zbog čega nije u upotrebi bio.

Vi uporno tvrdite da je greška do izvođača. Gospođo Mihajlović, onog trenutka kada su „Putevi Srbije“ preuzeli odgovornost, to podrazumeva pre toga da je tehnički prijem izvršen, da se izvršila kontrola. Kontrola podrazumeva samo ako možete nešto da naučite od tih svojih saradnika, uzorkovanje na različitim delovima puta.

To uzorkovanje podrazumeva da se duboko kopa, uzimaju se uzorci zajedno sa asfaltom i vidi se kompletan presek strukture i podloge, a i asfalta. Mi ovde ne govorimo o onim kriminalnim radnjama gde se kalkuliše sa debljinom asfalta, mi govorimo o nečemu što se zove građevinski materijal. Građevinski materijal mora po specifikacijama koje su propisane da bude ugrađen, inače nadzorni organ, organ koji je primao tu deonicu, on je onda odgovoran.

Vi ovde branite Drobnjaka, vi ovde branite svog saradnika koji jednostavno ignoriše u poslednje vreme i vas i direktno se obraća predsedniku države. Vi pravite njemu veoma lošu uslugu. Ovde se mora utvrditi istina. Ako su „Putevi Srbije“ bili ti koji su odgovorni, tražimo odgovornost od njih zašto nisu održavali to, zašto nije regulisano odvođenje vode, zašto nisu čišćeni kanali, odvodni kanali, zašto nije priključak na tu deonicu, zašto nije deo koji isključuje sa te deonice? To su sve pitanja koja traže odgovor, a vi ovde još dodatno optužujete domaće izvođače.

To je ogroman broj radnika koji rade tu. Nemojte tako. Nemojte najcrnje o domaćim izvođačima, a onda nama spočitavate, srpskim radikalima, da imamo neki stranački i lični interes. Ne. Nama je u cilju da se uradi što više modernih, savremenih saobraćajnica i ovo što radite u Fruškoj gori, kamo lepe sreće da ste bar deo poslušali nas, srpskih radikala, bili bi oslobođeni velikih troškova. Nema potrebe da se radi tunel kroz Frušku goru, ali ko će vama da dokaže kada ste popili svu pamet ovog sveta, šta vas boli briga. Vama će doći kraj mandata, ko zna gde ćete biti.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala kolega Mirčiću.

Reč ima profesor doktor Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Pa ne znam kako nešto nije ugrađeno ukoliko vi kažete nekoliko puta prvi, drugi, treći put da je sve urađeno po projektu, pošto vi to odlično znate i tvrdite da je urađeno po projektu, pa kako onda nešto nije urađeno? Pa projekat je rekao da treba da se uradi.

Druga stvar, istraga je takođe pokazala da nažalost nije ugrađen taj građevinski materijal o kojem vi pričate, tako da svi ti koji vas informišu daju vam loše informacije.

Ministarstvo građevinarstva sa zadovoljstvom će poslati pismeno sve ono što mi u dokumentaciji imamo, sve izveštaje i analize za Ub-Lajkovac. Srpska radikalna stranka će dobiti ako ne sutra, dobiće za dva dana.

Još jednu stvar da kažem, po tehničkom prijemu ta deonica Ub-Lajkovac piše – nije pogodna za upotrebu. Tako da, znači, imamo ipak problem na toj deonici, bez obzira što vi pokušavate kroz tu priču, standardnu priču o populizmu, kažete – mi brinemo jako o radnicima, užasna ona Vlada, užasna ona ministarka, evo, ostaviće radnike bez posla. Ne, direktori, oni koji upravljaju tim kompanijama, radili su neke druge poslove, neki organi nadležni za to će voditi računa i neka ih, neka nam kažu šta se u stvari desilo i gde je taj novac koji su trebali da potroše da naprave kvalitetan put, a ne put od gline. To nema veze sa tim da li je put korišćen ili nije, da li je održavan dve godine ili nije, nego ima sa tim od čega ste nešto napravili.

Nažalost, oni su napravili od gline. Nažalost, nisu uradili odvod. Nažalost, imali su kontra-nagib. Gde to ima u svetu? Pa i ja, koja nemam pojma o tome, koja sam doktor ekonomskih nauka, kad napravite kontra-nagib na putu, gde ide voda? Na put, umeto da ide s druge strane.

Možete da se smejete koliko god hoćete. Nažalost, to je tužno i to je tužna slika jedne deonice koja nije smela takva da bude.

Iskreno se nadam da se to stvarno više nikada neće desiti.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima Milorad Mirčić.

MILORAD MIRČIĆ: Gospođo Mihajlović, hajde nešto da se dogovorimo. Ipak struka ima poslednju reč.

Prvo, taj kontra-nagib nije zbog vode koja ide, voda ide tamo gde je nagib, to je zbog nesigurnosti, neispravnosti puta za saobraćaj, odvijanje normalnog saobraćaja. Kada je kontra-nagib, onda mogu da se dese saobraćajne nezgode. To je suština.

Ako imaju odvodni kanali, onda po prirodi i po logici stvari voda ide u odvodne kanale. Zašto put nije bio u upotrebi? Zato što nema priključak od Uba. Zato nije bio u upotrebi. A, vi uporno počinjete, vi ono – što više puta ponovite to glina. Glina je građevinski materijal. Tehnički prijem podrazumeva na licu mesta reagovanje od strane tehničke komisije koja je primila tu deonicu.

Dve godine je „Srbijaputevi“ raspolagala sa tom deonicom. Ako nastavimo ovako da optužujemo domaće izvođače, dokle ćemo da doguramo? Ovako su osuđeni da budu podizvođači, pa izvođači koji dobiju na tenderu po ovim specijalnim zakonima daju im neku crkavicu, a oni moraju da rade da bi se održali u životu, još im vi pripisujete da nisu stručni, pa još im aktivirate garanciju na tri miliona, pa čemu je to?

Onda počinjete da spočitavate nama srpskim radikalima. Nemate vi šta da spočitavate.

Što se tiče radnika, verujte, oduševljeni su kada vi dođete u garderobi koja je koštala taman toliko koliko ima bagerista za godinu dana plate. Oni su oduševljeni kada vide takvu ekipu ispred Vlade kada dođu na deonicu autoputa. Nemate pojma koliko žele da vide vas i vaše saradnike u skupoj garderobi.

PREDSEDAVAJUĆI: Kolega Mirčiću, nećemo ko šta oblači i nosi, nema smisla. Ne znam, meni se šlem sviđa, vama se ne sviđa. Idemo dalje.

Reč ima Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Ministarstvo je nadležnim državnim organima prosledilo svu dokumentaciju ne samo na ime izvođača, ne smatrajući samo da su izvođači odgovorni, nego, naravno, i projektanti i stručni nadzor i projektantski nadzor i laboratorija koja je u jednom trenutku dala potpuno pogrešnu, a kako i zašto je laboratorija dala informaciju da je nešto dobro a nije bilo dobro. Dakle, svi su oni na listi ministarstva ka tužilaštvu kao odgovorna lica za sve ono što se desilo na deonici Ub-Lajkovac. Ali, i dalje je sramotno da smo mi morali da sklanjamo od tri do osam metara dubine puta da bismo pravili novi autoput. Ponavljam još jednom, neće se to više dešavati i ne sme da se dešava.

Nama je sve što uradimo i nauk od onoga što smo nasledili, pa smo završavali, bilo da je Koridor 10, bilo da je Ub-Lajkovac, nešto što ne sme da se ponovi.

Dalje, smatram, takođe, da nadležni organi moraju da rade svoj posao. Iskreno se nadam da će to ići mnogo brže, jer mislim da kada jednom bude odgovarao neko ko uradi nešto što nije u skladu sa zakonom, onda se to više verovatno neće dešavati.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima Milorad Mirčić.

MILORAD MIRČIĆ: I treba da aplaudirate, konačno smo došli blizu istine. Sada ste rekli pravu stvar – postoji lanac odgovornosti. Nisu odgovorni izvođači. Oni su odgovorni sve do trenutka dok se ne primi od strane tehničke komisije. Nije njihova laboratorija, nisu njihovi inženjeri za prijem, nije ništa pod njihovom kontrolom. To je sve pod kontrolom nadzornog organa. Ne možete da pripisujete.

Sada ste sami priznali da niste u pravu. Sada ste sami priznali. To jeste teško, ali je nepobitna činjenica. Mi možemo da razgovaramo o tome koliko je potrebno savremene saobraćajnice u Srbiji. To svako normalan zna da je i te kako potrebno. Ali, ne možemo da isključujemo odgovornost pri tome. Pa, mi smo dosta upozoravali na to koliko se kralo ranije na autoputevima. Setite se kada su ovi vaši došli posle 5. oktobra, samo su radili skočili zbog lopovske i kriminalne radnje u koju je bio umešan Ljubiša Buha Čume i Zoran Đinđić, zajedno sa Dinkićem i svim ovim vašima kojima ste čistili odela, nosili akt tašne. Ne govorim za vas, nego govori za ove druge. Mi smo jedini upozorili da je to kriminal, da je to krađa. I pokazalo se da smo u pravu.

Nama je stalo da se urade putevi, ali ne može kriminal da bude. Srbija se zadužuje za ne male pare i još da dozvolimo da bude kriminal, a onda svu odgovornost svalimo na naše domaće izvođače. Pa, nemojte tako. Postoji odgovornost. Ako postoji odgovornost, treba da se dokaže, a ne da im se aktivira garancija na tri miliona. Sa kojim razlogom se unapred osuđuju?

U razgovorima sa njima ucenjuju se da priznaju svoju krivicu, a onda se izdvaja dodatnih 10 miliona. Za dva i po kilometra deset miliona se izdvaja da bi se to uradilo. Daje se izvođaču koji nije sposoban da to uradi. To je suština. Treba da se zna puna istina. Vi ste jedan deo istine izneli. U nizu postoji odgovornost, samo treba da se utvrditi ko je sve odgovoran, a ne da bacamo anatemu na naše putare.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Reč ima prof. dr Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Domaći putari, domaće građevinske putarske kompanije su dobile posla na teritoriji Republike Srbije od 2014. godine koliko nisu dobile pre toga 20 godina.

Oni koji su vladali tih 20 godina, znači ne samo od 2000. godine nego i pre 2000. godine, su uništili građevinske kompanije. Vi to svi jako dobro znate. Prema tome, posla od 2012. godine, naročito od 2014. i 2015. godine za domaće građevinske kompanije ne samo da ima i ne samo da će da ga ima, ne je ozbiljno pitanje da li mogu sve to da stignu. Dakle, domaće srpske kompanije rade na svim deonicima.

Takođe, ono što je važno, da ne bude zabune, Obrenovac-Ub radi kineska kompanija „Šandong“. Lajkovac-Ljig, dakle nastavak, ne govorim Ub-Lajkovac, dakle, imamo Obrenovac-Ub, radi „Šandong“, zatim su radile te domaće kompanije Ub-Lajkovac, a zatim Lajkovac-Ljig takođe „Šandong“.

Mi smo zbog toga što nismo mogli da dobijemo povratnu informaciju i da zaista urade svoj posao oni koji su i zabrljali posao na Ub-Lajkovac, a to su „Užice“ i „Planum“, zatražili i razgovarali sa kineskom kompanijom „Šandong“ koja radi prvu i treću deonicu, da urade i saniraju deonicu Ub-Lajkovac, ta 2,45 km.

Ako vi smatrate da oni nemaju pojma, pošto ste pre toga govorili da imaju, sada kažete da kineske kompanije ne znaju, okej, vama na dušu, ali oni će taj posao završiti i svi ćemo mi koristiti taj put od 15. avgusta, a ove se stvari neće ponavljati.

Što se tiče bankarskih garancija itd, da, mi smo ministarstvo koje od 2014. godine koristi sva raspoloživa sredstva da završava sve ono što je potrebno da završimo u skladu sa ugovorima. I, da, aktiviraćemo svaku bankarsku garanciju, bila domaća ili strana kompanija, ako ne rade svoj posao kako treba.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Pravo na repliku, Milorad Mirčić.

MILORAD MIRČIĆ: Evo, možda ste delimično u pravu za protekli period da se upropaštavala putna privreda, odnosno putari. Pre 2000. godine vaš predsednik stranke Aleksandar Vučić je bio član Vlade. Jeste li mu to rekli? Hoćete li da mu ja kažem? Zajedno sa njim bio sam i ja član Vlade, bila je SRS u vlasti, ali to je period sankcija.

To je period kada Srbija nije mogla da uđe u bilo kakve investicije. Pokušalo se sa deonicom auto-puta Beograd-Novi Sad, gde smo mi upozoravali, alarmirali javnost, tadašnje članove Vlade, resorne ministre, da izvođač, a to je "Borovica" Ruma nije pogodan za te poslove. Niko nas nije slušao. Nije slušao ni vašeg sadašnjeg predsednika stranke. A to da je učestvovao u upropaštavanju putne privrede, to mu vi recite. To će mu biti drago da čuje, da je učestvovao jednako, isto kao svi mi, u upropašćavanju domaćih putara. Baš fino. A pri tome zanemarujete period od posle 5. oktobra, kada su kriminalci, zajedno sa predstavnicima Vlade, nije se moglo odvojiti, Miroljuba Labusa, koji je vama bio idol, i Ljubišu Buhu Čumeta niko nije mogao da odvoji i da kaže - ovaj je pošten, ovaj nije. Isto je. Samo je pitanje koja je količina novca kod koga u određenom trenutku bila. Njih treba abolirati. Oni nisu za ništa krivi. Kriv je Aleksandar Vučić koji je, zajedno sa nama, učestvovao u Vladi od 2000. godine. Evo, sad vi iz Srpske napredne stranke da čujete šta vam kaže bivši član G-17.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Pravo na repliku, dr Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Dame i gospodo narodni poslanici, pre svega, Aleksandar Vučić je bio ministar informisanja i nije se bavio izgradnjom puteva.

Drugo, vi gospodine Mirčiću padate, odnosno sami sebe dovodite u jednu apsurdnu situaciju. Sa jedne strane, branite domaće izvođače radova i kukate nad njihovom tužnom sudbinom, a onda kažete - to su sve sami lopovi i kriminalci. Pa, čekajte, i taj Ljubiša Buha Čume je domaći izvođač radova. I taj Dušan Borovica je domaći izvođač radova. I ovi iz "Puteva Užica" su domaći izvođači radova. I Rade "Interkop", jel tako, iz Šapca, je domaći izvođač radova. I za čega su služili ti domaći izvođači radova? Hajde da budemo potpuno otvoreni. Oni su bili na najbrutalniji mogući način reketirani od strane režima od 2000. godine do 2012. godine.

Šta je uradila Vlada Srbije, u kojoj je i gospođa Zorana Mihajlović? Pa, nikada srpsko tržište, kada je u pitanju izgradnja putne infrastrukture, nije bilo otvorenije i za domaće i za strane kompanije nego što je sada. To se do 2012. godine nije moglo desiti.

Pa, tačno ste znali, vi to znate, znam i ja, zna pola sale, ljudi koji ovde sede, koji se malo duže bave politikom, imali ste ekskluzivne izvođače radova u pojedinim delovima Srbije. U Vojvodini je monopol imao Borovica, delimično "Interkop". U centralnom delu Srbije su imala Ljubiša Buha Čume, Miškovići, koji su privatizovali dobar deo putarskih firmi, itd.

Ja bih bio vrlo oprezan u tom kvalifikovanju nekoga kao domaćeg izvođača radova. To što je neko domaći izvođač radova, ne znači da se ne bavi nezakonitim radnjama, ne znači da ne vrši čitav niz krivičnih dela, ne znači da nije umešan u razne korupcionaške afere, a vama je to, nadam se, kao i meni, vrlo dobro poznato.

I na kraju krajeva, gospodine Mirčiću, sve su to privatne kompanije. To su privatne kompanije koje posluju na tržištu po principima koji važe za sve ostale. Ne znam zašto ih sad posebno apostrofirate kao domaće kompanije koje treba da imaju privilegovan status? Šta to znači? Treba da oslobodimo od svake odgovornosti Borovicu, koji više od 10 godina nije uspeo da završi onaj Ipsilon krak kod Subotice, a nadobijao se para i para, pa je deo para morao da da Pajtiću, pa Elezoviću, pa Borisu Tadiću, pa ko zna kome. Sam je pričao, kaže, kad ide u Fond za kapitalna ulaganja Vojvodine, nosio je gotovinu u putnim torbama i kaže - dođem u Fond za kapitalna ulaganja i ne može lift da povuče, koliko sam para morao da odnesem Pajtiću i direktoru Fonda za kapitalna ulaganja, Momčilu Miloviću, koji je kasnije, da bi izbegao krivičnu odgovornost, Vlada Srbije ga imenovala za generalnog konzula u Trstu.

I to se sve dešavalo pre nego što je gospođa Zorana Mihajlović, o kojoj vi možete da imate najcrnje moguće mišljenje, postala ministar građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture. I to su sve domaći izvođači radova. Ali, sve do jednog sami kriminalci i lopovi.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala doktore Martinoviću.

Pravo na repliku, Milorad Mirčić. Izvolite.

MILORAD MIRČIĆ: Gospodine Martinoviću, vi ste sad sve to stavili na gomilu. Naravno, u mnogo čemu se ne razlikujemo u razmišljanju, pogotovo kad je Buha Čume u pitanju. On je samo presvlačio asfaltom, ništa drugo nije radio. I on je čuven po tome što je u saradnji sa ovom garniturom G-17, Đinđićem i ostalima, krao na debljini asfalta. To što je presvlačio, umesto debljine od pet centimetara, on je stavljao četiri. Jedan centimetar puta dužina, to je išlo direktno u džepove.

Sve se slažemo. Ali, domaći putari, podrazumeva da oni koji rade korektno, koji su osposobljeni, koji imaju operativu, treba voditi računa o njima. Oni su sad pod duplim pritiskom. Prvo, nisu ekonomski toliko jaki da bi mogli da se nose sa stranim kompanijama, a drugo, investitori, već unapred dajući novac, potenciraju svoje izvođače i tu su oni uskraćeni. Mi moramo da vodimo računa o tome.

Tačno je da je u tom delu privrede bio javašluk, ali, niti ste vi, niti ja, niti bilo ko kriv. Ako je neko imao vezu političku sa tim, onda je to resorni ministar. A to je delo G-17. Nećemo sad da peremo prošlost. Nećemo sad da kažemo - ne, ne, nismo mi bili. Jeste. Oni su to doprineli da i Mišković i ostali dođu do tog kapitala. Mi smo i tad upozoravali kolika je to opasnost. Tad smo jasno i glasno govorili. Uostalom, i vi ste se isticali po tome, kao član Srpske radikalne stranke. Beskompromisno smo govorili o tome.

I sada s punim pravom možete da govorite ove primere, jer niste učestvovali u tome. Ali, mi želimo da se izvede stvar na čistinu, da se kaže istina, šta je istina oko toga. Istina je da se u jednom delu dodatna kampanja vrši samo na domaće putare, odnosno te privatne firme. Malo pre smo došli do dela istine da je lanac odgovornosti tu ipak u pitanju.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Mirčiću.

Pravo na repliku ima dr Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Izgleda da se, gospodine Mirčiću, ne razumemo baš najbolje. Dakle, ja sam govorio o tome da postoji čitav niz domaćih kompanija, putnih kompanija, odnosno kompanija koje se bave izgradnjom putne infrastrukture koje su vodili ljudi iz kriminogene sredine i u tome se slažemo.

Vi sada iz političkih razloga pokušavate da imputirate Zorani Mihajlović da je ona odgovorna za to što su od 2000. do 2012. godine ekskluzivno pravo na izgradnju lokalnih, regionalnih, autoputeva itd. imali ljudi poput Borovice, poput Miškovića, poput Ljubiše Buhe Čumeta itd. To što je Zorana Mihajlović pripadala partiji koja se zvala G-17 plus, ne znači da je žena odgovorna za stanje u putnoj privredi za tih 12 godina dosovske vlasti. Mislim da nije. Nesporna je činjenica da smo pripadali različitim političkih partijama, ali nemojte mi reći da je za kriminal u sferi putne privrede najodgovornija za 12 godina vlasti DOS Zorana Mihajlović. I vi i ja znamo da to nije tačno.

Ono što je zasluga Zorane Mihajlović, ono što je zasluga i predsednika Vlade, sada predsednika Republike Aleksandra Vučića, do 2012. godine, pa koju stranu kompaniju ste mogli da imate u Srbiji kao izvođača radova? Nijednu. Imali ste Borovicu, imali ste „Interkop“, imali ste firme koje su privatizovali Miškovići, pa je jednu vodio sin, drugu je vodio otac, treću je vodio Milo Đurašković itd. Vi sada imate na srpskim putevima kao izvođače radova i kompanije iz Rusije, iz Turske, iz Azerbejdžana, Kine, možda će se pojaviti neko iz SAD. Zašto da ne?

Na kraju krajeva, ceo ovaj infrastrukturni zamah kada je u pitanju putna privreda ima i svoju političku dimenziju.

Hajde malo da se vratimo u prošlost. Pričali ste o periodu od 1998. do 2000. godine kada je SRS participirala u Vladi Srbije. Zamislite, gospodine Mirčiću, da smo u Srbiji tada imali, ne kažem da je to bilo čija krivica, ali prosto hajde da pretpostavimo tu situaciju, da smo tada u Srbiji imali kao izvođače radova Ruse, Turke, Azerbejdžance, Kineze, Amerikance, da li bi ikome palo na pamet da 1999. godine bombarduje tu državu? Teško.

Vi često puta optužujete Aleksandra Vučića i Vladu Srbije zbog toga što dajemo subvencije, kako vi kažete, stranim kompanijama, iako su to kompanije koje su domaće zato što su registrovane u Republici Srbiji i posluju po propisima Republike Srbije.

(Predsedavajući: Vreme.)

Završavam, gospodine Marinkoviću. Mislim da je ovo važno za građane Srbije da čuju.

Mi sad imamo kompanije čiji je kapital došao, koje su domaće, ali čiji je kapital došao iz Rusije, iz Francuske, iz Nemačke, iz Italije, itd. Sve one posluju u Republici Srbiji, pa time se jačaju i bezbednosni kapaciteti Republike Srbije. Da li je neko lud na zapadu da bombarduje državu u kojoj posluje kompanija koja je osnovana njegovim kapitalom? Naravno da nije.

Prema tome, sve ovo o čemu mi govorimo nije samo – hajde dovezi bager i napravi put, ovo ima i svoju ekonomsku dimenziju, ima i svoju političku dimenziju, ali ima i svoju bezbednosnu dimenziju i o svemu tome trebamo voditi računa kada o ovom problemu govorimo.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, dr Martinoviću.

(Milorad Mirčić: Replika.)

Preko 50 minuta traju replike.

Ako se složite, kolega Mirčiću, da…

Pozicije su različite, videli smo to. Bilo je preko 10 replika i sa jedne…

(Poslanici SRS dobacuju.)

Ali, toliko su različite pozicije, a moramo jednom prestati. Eto, ja vas molim samo za razumevanje da nastavimo. Evo, i ministar neće govoriti. Sučelili smo…

(Poslanici SRS dobacuju.)

Jeste. Opozicija. Izvolite.

Reč ima narodni poslanik Milorad Mirčić.

MILORAD MIRČIĆ: Gospodine Martinoviću, ja sam se uplašio da se ne slažemo u onom delu da ste bili istaknuti član SRS koji je napadao sve ove pojave o kojima mi govorimo, ali suština je u sledećem, već kad ste počeli ekonomsku tu stranu, ne zaboravite mi na ime štednje naših građana u najvećem broju stranih banaka imamo devet milijardi evra. Devet milijardi evra. Mi smo i pored toga toliko pasivni ili, čitajte kako hoćete, nemoćni da ne možemo taj domaći kapital da aktiviramo. Zainteresovani su ljudi da učestvuju sa svojim kapitalom u kupovini obveznica za izgradnju puteva. To je svuda u svetu.

Samo se vi, gospodine Arsiću, krstite.

(Veroljub Arsić: To je radio Tito.)

Meni je drago da vidim da ste počeli da se krstite, a dokle ćete dogurati, to je sad pitanje, ali počeli ste se krstiti.

To je jedan segment.

Drugo, mi se sve više i više zadužujemo, gospodine Martinoviću, to vi dobro znate. Kako nam daju kredit, tako uslovljavaju i ko će biti izvođač i koji će materijal da se kupuje i sve uslovljavaju. To su pravila igre koja su opšte poznata. Niko vam neće dati pare u svetu, ni Svetska banka, ni Evropska banka, da vi odlučujete ko će to da radi i odakle će materijal. Uvek gledaju da zaštite svoj kapital. Uvek. To je pravilo kapitala.

I pored takve situacije, nepravedne utakmice koje igraju domaće firme, mi ih ovde dodatno opterećujemo. Ne govorim mi srpski radikali za odgovornost od 2000. do 2012. godine, ali samo sam rekao, primera radi, politička povezanost je onih koji su bili u tim partijama.

(Predsedavajući: Hvala.)

Govorimo o sadašnjoj odgovornosti. Moramo drugačije da razmišljamo. Potrebni su putevi, ali da vidimo da li možemo domaću proizvodnju da na taj način podignemo, a ne da nam stranci određuju sve.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Mirčiću.

Koleginice Radeta, trudim se da budem stvarno prema svima korektan i tolerantan.

(Vjerica Radeta: Ne ide ti.)

Mislim da mi ide.

Pravo na repliku, dr Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Jedan od najboljih primera koliko država Srbija vodi računa o domaćim izvođačima radova je projekat Beograd na vodi, projekat koji je bio najviše osporavan od strane DS i svih ovih stranka koje su sada u ovom Đilasovom Savezu za Srbiju.

Ko je izvođač radova? Domaća kompanija „Energoprojekt“ i to je ono što oni nisu mogli da razumeju i što nisu hteli da razumeju do današnjih dana. Nije stvar u tome da li gospodin Mirčić, gospođa Radeta ili ja imamo dovoljno para da kupimo stan u Beogradu na vodi, ali neko ima. Niste stvar u tome da mi kupimo stan, nego je stvar u tome da zaposlimo domaću kompaniju da izgradi Beograd na vodi zato što zapošljava domaće radnike, zato što koristi domaće mašine, domaće građevinske materijale itd, na stranu to što taj deo Beograda izgleda lepše nego što je ikada izgledao.

Dakle, nije tačna ta teza da država Srbija, odnosno Vlada Srbije ne vodi računa o domaćim izvođačima radova. I te kako vodi.

Ovo oko stranih banaka, oko toga da ne mogu da povlače kapital, nemojte da se ljutite, nisam vas najbolje razumeo i zbog toga taj deo neću da komentarišem, a mislim da niste u pravu kada kažete da onaj ko vam da kredit da vas ucenjuje.

Nemojte da zaboravite, gospodine Mirčiću, ne uzimamo mi kredite samo od banaka koje su na zapadnoj hemisferi. Mi uzimamo kredite i od Rusa i od Kineza.

(Milorad Mirčić dobacuje.)

Znači, oni nas ucenjuju? Znači i Rusi nas ucenjuju?

(Milorad Mirčić dobacuje.)

Gospodine Mirčiću, ucenjuje nas država u koju se vi kunete da nam je najveći prijatelj.

Ucenjuje nas Narodna Republika Kina. Rusija je, pokušajte da komunicirate …

(Predsedavajući: Vreme.)

… završavam, da komunicirate sa mnom, a ne sa Zoranom Mihajlović. Rusija je država tržišne privede. Neke banke su tamo u većinskom državnom vlasništvu, neke su privatne. Kina ima isključivo banke koje su u državnom vlasništvu zato što prosto ljudi imaju socijalistički-društveno-ekonomski sistem, ako baš hoćete da idemo u tančine. Jel tako? Sada vi hoćete da kažete da država koja Srbiju doživljava kao najprijateljskiju u ovom delu sveta nas ucenjuje preko svojih državnih banaka kada nam daje kredite za izgradnju puteva, železnica itd.

Mislim da to nije korektno. To ne rade ni Rusi, to ne rade ni Kinezi, a sumnjam da radi bilo ko zato što je Vlada Srbije pokazala da je spremna da odoli mnogo težim iskušenjima i mnogo težim izazovima nego što je davanje kredita.

Setite se koliko je na Aleksandra Vučića i na Vladu Srbije vršen pritisak da uvedemo sankcije Rusiji. Jesmo li uveli sankcije Rusiji? Nismo. Znači, Vlada Srbije je otporna na pritiske.

(Predsedavajući: Hvala.)

Dakle, ako nismo uveli sankcije Rusiji, ko to može da natera Vladu Srbije da uzme kredit, a da je pritom ucenjuje da mora da bude taj i taj izvođač radova.

Ono što je bitno, bitan je kvalitet radova, bitni su rokovi i na kraju krajeva, bitna je bezbednost na putevima. Šta nama vredi da damo posao domaćoj firmi i sutra ili za godinu dana ili za pet godina na tom delu puta dese se 10, 20, 50 ili 100 saobraćajnih nesreća i pogine, ne daj Bože, neko dete, neka žena, neka trudnica, muškarac, nije bitno ko …

(Predsedavajući: Hvala dr Martinoviću.)

… a to se dešava na našim putevima između ostalog i zbog toga što su radovi loše izvedeni.

Još samo jednu stvar da kažem. Ovde se pominjala putna laboratorija, uzimanje uzorka itd. Jel tako? To je CPL, Centralna putna laboratorija. Isto je privatna kompanija. Nije državna.

Prema tome, neko ko posluje kao privatna kompanija što bi se razlikovao u nekim situacijama od ljudi kao što su Borovica, Mišković ili Ljubiša Buha Čume. Mislim da tu neke velike razlike nema.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala.

Pravo da odgovori ima kolega Milorad Mirčić, a vi koleginice Jovanović nemojte da mi pretite iz klupe. Vrlo dobro znam šta radim, nemojte to da radite, molim vas.

(Nataša St. Jovanović: Nemoj da lupetaš, ko ti je šta rekao, samo da se držiš Poslovnika. Niko ništa uvredljivo nije rekao, kako te nije sramota. Ja da ti pretim stvarno ti ne bi bilo dobro.)

Dajem pauzu u skladu sa članom 112. od pet minuta. Nemojte to da radite, nije u redu, nije kolegijalno.

(Posle pauze)

PREDSEDAVAJUĆI (Vladimir Marinković): Možete ponovo samo da se prijavite.

Reč ima narodni poslanik Veroljub Arsić.

VEROLjUB ARSIĆ: Zahvaljujem, kolega Marinkoviću.

Ovaj zakon u suštini tiče se utvrđivanja javnog interesa oko izgradnje puteva. Rasprava se pretvorila i u tehnologiju izgradnje auto-puteva i nemam ništa protiv toga, i da se jedna takva diskusija i polemika vodi ovde u Narodnoj skupštini Republike Srbije, tako da ću danas imati ja slobodu da i van samog ovog upravnog postupka i utvrđivanja javnog interesa, kažem neka gledišta i neka svoja iskustva i zapažanja u vezi auto-puteva.

Prvo, što se tiče samog načina sprovođenja eksproprijacije, to je regulisano i samim Zakonom o eksproprijaciji. Za sada se prihvata model da se vrednost zemljišta na kome se vrši eksproprijacija utvrđuje poreska uprava na osnovu prometa gde su bile nepokretnosti na teritoriji te katastarske opštine ili neke susedne, prosečna vrednost, čini mi se najmanje tri promet koja su utvrđena, a opet poreska uprava je utvrđivala vrednost imovine da bi utvrdila osnovicu za plaćanje poreza na promet apsolutnih prava. Tako da, je jako teško da dovedemo u pitanje objektivnost poreske uprave po jednom ovakvom modelu, jer je sama poreska uprava štitila državu da njoj budu plaćeni porezi u onoj vrednosti koliko zaista košta ta imovina, a sada, navodno, to je loš način kada država tu istu imovinu treba otkupi od fizičkih lica sa obrazloženjem da je sada mnogo niža vrednost nego što je to inače, tržišna.

Ne možemo u dva slična postupka da posmatramo dve okolnosti. Primenjuje se jedna, a da li je taj model najbolji, ne bih u to da ulazim, verovatno postoji neki bolji, međutim ovo je za sada zakonsko rešenje sa kojim raspolažemo, a postupak vode lokalne samouprave. Mogu da kažem da će tu uvek biti problema, jer čini mi se, da birokratija po lokalnim samoupravama ima neke svoje načine rešavanja tih problema, a malo da kažem da ima, valjda i zato što žive sa građanima kojima se vrši eksproprijacija pokušavaju određene pogodnosti da daju za te građane. Nemam ništa protiv toga, ali znači, pogodnosti u okviru zakona, van toga ne može da se izađe. Tako da, možda je vreme da se napravi novi Zakon o eksproprijaciji i da se jedan ovakav postupak brže, efikasnije i pravednije sprovodi za same korisnike, odnosno za subjekte u procesu eksproprijacije.

Sad, moglo se od toga pričalo oko samog auto-puta. Svi smo se složili da nama auto-putevi trebaju. Međutim, izgleda mi da se ne slažemo u onome često, gde treba da budu auto-putevi, ko će biti izvođač, koje će tehnologije biti primenjivane i gde će biti izvori finansiranja.

Vlada Republike Srbije ima svoju strategiju. Sada, ta strategija se ne pravi za godinu, dve ili tri. To je jedan proces i jako je loše ako ta strategija bude podložna dramatičnim i velikim izmenama, jer često novac koji ste uložili u određeni deo infrastrukture ne daje očekivane rezultate zato što ta strategija nije sprovedena do kraja. Kada se ovaj interes ne ostvari po pitanju izvora finansiranja dobavljača, onda se krene sa jednom suludom pričom među građanima Srbije, šta će nama auto-putevi. Kažu – auto-putevi se ne jedu i od auto-puteva se ne živi, nama treba posao od koga ćemo da izdržavamo svoje porodice, a jedan od parametara kada neko hoće negde da investira bez obzira da li je strani ili domaći investitor pošto vidim da sada i to postaje problem, jedan od parametara jeste i saobraćajna infrastruktura.

Saobraćajna infrastruktura investitoru domaćem i stranom i svakom drugom određuje troškove koje će da ima u svojoj delatnosti u kojoj želi da izvrši investicije. Auto-putevi, pruge, uređivanje vodenih puteva, luka, pristaništa smanjuje te troškove i svaki kilometar auto-puta koji god se izgradi povećava konkurentnost Srbije kao zemlje gde investitori hoće da ulože novac, bilo da su strani ili domaći.

Kroz te investicije se otvaraju radna mesta. Mi smo jedan resurs koji se zove visoka stopa nezaposlenosti po pitanju privlačenja investitora iskoristili, taj resurs više nemamo, ne raspolažemo više tim resursom. Investitori su već počeli da se takmiče između sebe da dođu do kvalitetne radne snage u velikom delu Srbije i da bi zadržali dobrog radnika spremni su da mu daju jako pristojne plate za ove prilike i značajno veće nego što je to bilo pre tri ili četiri godine. Znači, ako želimo da se taj proces nastavi i da se poveća konkurentnost naše radne snage, moramo da imamo kvalitetnu saobraćajnu infrastrukturu.

Tako da, dolazimo do toga da se od auto-puteva. Pričamo sada o sekundarnoj posledici. Primarna posledica jeste i ta bez obzira ko god da bude, pravi auto-put, dali je to strana firma ili domaća, kroz finansiranje i izgradnju tog autoputa država u stvari u realnom sektoru u velikoj meri upumpava kapital i obezbeđuje posao za zaposlene u Srbiji, jer ko god da ga dobije najveći deo radne snage biće odavde. I ti ljudi će dok prave taj auto-put da obezbeđuju sredstva za život sebi i svojoj porodici i opet sekundarno da povećavaju potrošnju na teritoriji Republike Srbije, domaće robe i usluga. Sve to je povezano i to su pravila koja važe već nekoliko vekova unazad.

Toliko se pričalo o SAD, činjenica jeste u ovom trenutku vojno, politički, ekonomski najmoćnija zemlja na svetu. Da li je postavio neko pitanje da li je to samo zbog njenih prirodnih bogatstava? Ima ih, nisu siromašni po tom pitanju, ali imaju i druge zemlje. Da li zbog njihove nauke, razvoja itd? To su postali kasnije, da kažem, u drugoj, trećoj dekadi 20. veka. Šta im je omogućilo da postanu tako ekonomski jaki vojno i politički? To što su pre 150 godina spojili svoje velike gradove železničkim prugama, pojeftinili proizvodnju i na taj način postali konkurentni na svetskim tržištima.

Znači, oni eksploatišu ono što su postigli pre 150 godina dan danas. Valjda smo nešto naučili iz te škole, da bez saobraćajne infrastrukture nema razvoja, nema posla i ljudi neće ovde da ostaju. Jer su mnogi pobegli iz Srbije baš zato što do njihove kuće gde su se rodili nisu imali put kojim bi došli. Mislim da je vreme da o tome protivnici ovakvih projekata počnu da razmišljaju.

Još nešto, kako god da se finansira autoput, a jedan od modela jeste i podizanje kredita, samo ekonomski potpuno nepismen čovek može da kaže da to povećava javni dug Republike Srbije. Zato što Republika Srbija kroz jednu takvu investiciju uvećava i vrednost svoje imovine. Znate, nije isto kada imate samo livade i po neku njivu, vrednost te imovine koju država ima je često beznačajna, a sasvim je veća ako imate nešto što je izgrađeno.

Da li treba emitovati obveznice, to jeste jedan od modela, međutim mi nemamo razvijeno tržište hartija od vrednosti domaće, gde bi običan građanin mogao da kupovinom tih obveznica finansira na jeftiniji način državu. To su dugoročne obveznice, a ja se sećam da je takav jedan model i bio ranije ovde za vreme Josipa Broza Tita. To verovatno oni koji predlažu žive u tom vremenu.

Sećam se odlično, mislim da sam krenuo u prvi ili drugi razred osnovne škole kada su mom ocu i mojoj majci naredili da kupe obveznice za izgradnju autoputa Bratstvo-jedinstvo 1976. i 1977. godine. Nisu smeli da kažu da neće to da urade. Nisu smeli da kažu da neće to da urade. Da li želimo u takvoj Srbiji danas da živimo? Ja ne. Kad su obveznice došle na naplatu, rečeno je – možete da naplatite, ali bilo bi dobro da oprostite državi. Ili, da ne pričam o čuvenom zajmu za preporod Srbije i da ne nabrajam tako. To su jako loša iskustva naših građana i teško da će i oni da se odluče na kupovinu naših obveznica.

Bilo je priča i oko evro obveznica koje su kupljene na Londonskoj berzi. Ko je branio našim građanima da kupuju te obveznice? Ja mislim da niko i mislim da ih je dosta kupilo. Postoji načini i Kastodi banke i brokerske kuće i portfolija koja poslovne banke kupuju od svojih deponenata itd, itd.

Inače, veliki je uspeh kada kredit kojim nas je neko zadužio 10, 11 sa rokom dospeća 15 i 20 godina sa kamatom od 7% ili 8%, podignete drugi kredit da biste taj kredit vratili i plaćali kamatu 1,5 do 2%. Izračunajte koliko je to za 10 godina razlika od pet procentnih poena 50%. Ako ćemo da branimo te koji su nas zaduživali sa tim kamatama, njihov životni lik i delo, ja neću.

Uvek kada je priča oko tih putarskih preduzeća, nemojte nas da pitate gde su nestala putarska preduzeća u Srbiji, pitajte Miškovića. On je zbog upropašćavanja putarskih preduzeća i osuđivan. Mi sa tim nemamo nikakve veze. Ili, što nisu svi autoputevi napravljeni? Evo, znam put Preševo–Vranje, čini mi se, da je plaćen, pa je nestao izvođač i pare i izvođač. Otišao u stečaj, ali otišao u stečaj u Austriji, nije u Srbiji. Nije Grk, ali ne znam zašto branimo tako nešto što nam se dešavalo.

Ljudi, činjenica jeste, većina puteva koji su se pravili do 2012. godine bili su stelt putevi, pa i taj toliko puta spominjan Ub-Lajkovac, uvodili su izvođače radova na zemljište gde nije izvršena eksproprijacija. Neka mi sada neko kaže kako ćete sa neizvršenom eksproprijacijom da dobijete upotrebnu dozvolu za takav put ili kako ćete sredstva za održavanje jednog takvog puta da opredelite, a on u suštini ne pripada vama iako ste ga napravili? Valjda su to stelt putevi, kao i oni od Preševa do Vranja. Stelt put, plaćen nikad nije napravljen.

Zato me iznenadio predsednik Fiskalnog saveta, sad pre neki dan na raspravi, kada je rekao da su investicije u 2010. i 2011. godini bile veće nego u 2018. ili 2019. godini. Kakve investicije? One koje su pisale o Zakonu o budžetu? Nije samo dovoljno napisati zakon, izglasati u Skupštini, zakon treba i da se sprovede.

Imali smo situaciju da smo zaduživali državu, valjda se opet brani lik i delo tih ljudi, zaduživali državu, nismo imali projekte, zato što nismo imali projekte nismo mogli da povučemo sredstva od banaka i plaćali smo penale na nepovučena sredstva. Naravno, redovne kamate kao da smo sve povukli. Tako se to radilo do 2012. godine. Zato smo i došli dovde, 2013, 2014. godine kada smo morali da sprovodimo mere fiskalne konsolidacije da bi pripremili državu i privredu za neka bolja vremena koja su, koliko vidim, došla.

Tako da polemike oko toga ko će biti izvođač, odakle će biti izvori finansiranja, da li su to domaće firme, strane firme, često je to pitanje samo osnivača, nezaposlenih u preduzeću. Džabe vam je ako je osnivač Pera Perić. Osnuje firmu u Srbiji, a dovede sve iz Bugarske i Rumunije. Da li je to srpska firma? Jeste. Ko radi u njoj? Ne rade naši građani. Ili, ako dođe neko ko je recimo iz Austrije. Osnuje preduzeće ovde u Srbiji i zaposli sve domaće radnike, odavde, ove ljude koji žive ovde. Hoćemo tako da pravimo razlike? Da pričamo o tome ko je strani, ko je domaći investitor i ko kakve pogodnosti treba da ima? U najvećem broju slučajeva, to je najobičnija demagogija. Svaki vlasnik preduzeća gleda da dođe do svog profita i to je potpuno zakonito i legitimno pravo.

Problem jeste što u toj želji da dođe do tog profita često nailazi, do 2012. godine, na visoke nosioce vlasti koji su mu tražili deo novca za sebe. Zato se gubilo na kvalitetu radova ili što se desilo ovo između Vranja i Preševa, da nestane i novac i autoput. U tome valjda ne želite da učestvujete? Ja ne, ko hoće neka kaže. Ali, to su neke stvari za koje se često hvatamo kada hoćemo da napravimo neku političku priču oko jednog, u suštini, dobrog infrastrukturnog projekta.

Tako da i ovaj deo priče oko toga, pazite sada ovo, da li će biti oslobođen carina i poreza repromaterijal koji se uvozi u Srbiju za izgradnju autoputa, ali pazite, nikada se ne završi cela rečenica do kraja, a to će biti regulisano izmenama i dopunama Zakona o porezu na dodatnu vrednost. Znači, tačno će biti utvrđena pravila kako može to poresko oslobođenje da se ostvari i carinsko, naravno, i Zakon o poreskom postupku i poreskoj administraciji.

Kada napadnemo to, ja postavljam samo jedno drugo pitanje, a kome idu porezi i carine, koga mi to oslobađamo? Ja bih voleo da mi neko kaže koga oslobađamo carine i poreza. To je isto kao kada bi sada morali da platimo carinu i porez, znate na šta, na ove MIG-ove koje je uvezao predsednik Republike Srbije Aleksandar Vučić iz Rusije. Znači, ne može vojska da ih koristi, nije platila carinu i porez. Pa valjda je to država, vojska je državni organ. Jel Vlada državni organ? Pa hoćemo sada da se igramo poreskog postupka i poreske administracije, pa da presipamo jedan isti novac iz jedne kase u drugu.

I još nešto, moram da vam kažem, gospođo ministre, to rade ovi koji navijaju za banke, oni ne znaju šta rade, ali navijaju za banke, jer će onda vrednost radova biti uvećana za poreze i carine i samim tim moraćemo da podignemo veći kredit, ali to tako oni posmatraju. Evo, samo nekoliko stvari sam dotakao kako se često jedan ovakav dobar projekat zloupotrebljava u političke svrhe. Nemam ništa protiv, to je njihovo pravo, ali dozvolite, i naše je pravo da branimo ono što mislimo da je dobro za Srbiju, a oni koji odlučuju o tome, odlučivaće na izborima. Pre svega odgovaramo građanima Republike Srbije i ja sam siguran da će to oni znati da cene kada budu bili izbori.

Od ovakvih projekata, voleo bih da ih imamo više, znam da je ovo samo jedan početak, voleo bih da ih imamo više da rešimo istočnu Srbiju koliko je god moguće sa putnom infrastrukturom, tamo je očajna. Zbog toga imamo veliki broj naših građana koji su na privremenom radu u inostranstvu, ne da im olakšamo da dolaze i da se vraćaju tamo, nego da im olakšamo da donesu odluku da se vrate u Srbiju, gde ima je kuća i tu da žive i rade, a ne u inostranstvu.

Znači, možete biti sigurni da će ovakav projekat sasvim doneti rezultate koji se očekuju. U danu za glasanje glasaćemo za usvajanje ovog zakona.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Arsiću.

Reč ima Vjerica Radeta, povreda Poslovnika. Izvolite.

VJERICA RADETA: Niste malopre poštovali član 27. kada ste dali Arsiću reč. Ne možete vi, ne vi lično, nego bilo koji predsedavajući, da zloupotrebljavate Poslovnik.

Čudno se nešto sa vama dešava, kolega Marinkoviću, svaki put kada je ovde Zorana Mihajlović, ali stvarno. Vi nijednog ministra ne štitite kao nju. Šta vas na to tera, ne znam, ali morate da se pridržavate Poslovnika i ne smete pokazivati više simpatija prema Zorani Mihajlović nego juče prema Šarčeviću. Bili ste potpuno tolerantni, mogli smo šta god hoćemo da pričamo, reč nije rekao. Dakle, vrlo čudno i vrlo interesantno.

Prvo ste uspešno uspeli da priču od „Behtela“ oterate daleko, daleko da bi se zaboravilo ono što je naša tema, a to je 300 miliona evra koje su date „Behtelu“ na ime gradnje ovog koridora i onda kada ste pokušali da prekinete replike, ja sve ovo zbog javnosti, a vi odlično znate šta ste radili, ne ponavljam ja vama, kada ste pokušali da prekinete repliku tako što ste hteli da ne date Miloradu Mirčiću da govori, onda je Nataša Jovanović sa mesta rekla – ako ne date Mirčiću da govori, onda ćemo svi mi po Poslovniku. A vi ste odatle rekli da vam Nataša Jovanović preti. Neko bi mislio da preti da će doći da vas bije, pa ljudi vas žale i kažu – ako dođe Nataša, stvarno će ga prebiti. Dakle, nije pretila, upozorila je na Poslovnik. Vi ste pre toga rekli – ako ne prekinete sa replikama, ja ću prekinuti sednicu. To je pretnja ista kao ova pretnja, ako je to pretnja Nataše Jovanović. Ja vas najlepše molim, kolega, mi imamo korektnu saradnju, nemojte da je kvarite. Zorana je u prolazu, danas, pa ko zna kad. Mi ostajemo. Sačuvajte kolegijalne odnose.

Ja mislila, kada ste krenuli malopre od "Behtela", rekoh možda ćete da nam objasnite u nekom momentu kada će proraditi ovaj put, što je inače vaša prijateljica Zorana pustila, ovaj most između Ljubovije i Bratunca, a nije vam to ni nakraj pameti.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, koleginice Radeta.

Znate i vi da se ja stvarno trudim i smatram da sam u prethodnoj polemici bio vrlo korektan i prema predstavniku SRS kolegi Mirčiću i da sam dovoljno puta u skladu sa Poslovnikom dao replike i pustio da rasprava između njega, ministra Mihajlović i dr Martinovića bude vrlo korektna i da svako dobije sve vreme i mogućnosti za raspravu u skladu sa Poslovnikom i kako je ta rasprava tekla, vrlo je bila korektna i kolega Mirčić je bio vrlo, vrlo korektan. Ja stvarno nemam primedbu.

Smatram da nisam prekršio Poslovnik.

Što se tiče potpredsednice Vlade, moram da vam odgovorim. Prosto mi i moje vaspitanje, a i neki viteški duh nalaže da stanem u zaštitu i odbranu kada se ode van Poslovnika i ko god da je tu ja bih to uradio kao predsedavajući. Hvala.

Da li želite da se Narodna skupština izjasni u danu za glasanje? (Ne)

Hvala vam.

Reč ima Tatjana Macura. Nije prisutna.

Reč ima Miljan Damjanović.

Izvolite, nastavljamo.

MILjAN DAMJANOVIĆ: Evo, gospodine Marinkoviću, ja sam mislio da ste me zaboravili, s obzirom na činjenicu da smo ovaj spisak krenuli naopačke, odozgo nadole, ali to nema veze sa ovim.

Hteo bih vama prvo da se obratim, da je danas ministar valjda imao obavezu da dođe da obrazlaže zakon i da brani Predlog zakona. Evo, od jutros od kada je ministar tu, a i pojedini poslanici vladajuće većine, pokušavaju da dezavuišu javnost jednim prizemnim ophođenjem prema poslanicima opozicije, tako što non-stop ponavljaju istu floskulu – mi smo za izgradnju autoputeva, a ovi nisu. Ko to nije za izgradnju autoputeva danas od prisutnih u sali? Ne mislim na razne lopove i kriminalce koji neko vreme već ne dolaze ovde. To je dokazano. A ko to nije?

Gospođo Mihajlović, ja bih voleo i da je gospodin Šarčević juče odgovarao na pitanja i vi to treba da smatrate pozitivnim što sa nama diskutujete i to je dobro što i vi diskutujete, jer mi pokušavamo da onim informacijama kojima mi baratamo i dobijamo da ono što je najbolje za Srbiju dođemo do nekog konačnog zaključka.

Evo danas, da vas podsetim, pošto ćemo samo rečnikom činjenica, danas je sreda 26. jun 2019. godine, ponavljam, 26. jun 2019. Televizija Telemark, 31. decembar 2017. godine, znači pre 18 meseci – Srbija na Koridoru 11 počinje sledeće godine isto važnu deonicu, a to je Preljina-Požega, ja mislim da je to jedna od najvažnijih deonica na Koridoru 11, koju, dakle, počinjemo da radimo sledeće godine, najkasnije do maja. Dve godine je potrebno da se ta deonica uradi. Komercijalne ugovore u novembru 2017. godine potpisala ministarka Mihajlović sa potpredsednikom kineske kompanije "China Communications Construction Company" na Samitu Kine i 16 zemalja Centralne i Istočne Evrope u Budimpešti. Ovo je najavila ministar Zorana Mihajlović 31. decembra 2017. godine.

Znači do sada je završen auto-put po vama. Ajmo dalje, vaš prethodnik pošto je tema koju zaobilazite američka kompanija, ministarka Verica Kalanović je govorila baš kao i Aleksandar Vučić, da je to deonica koja košta do 500 miliona, 450 pa 500. Dogovorite se između sebe onda ko govori neistinu. I još tada ministar Kalanović govorila kao i vi, evo sledeće će godine biti gotovo, vaš ministar, iz vaše koalicije, pre sedam punih godina.

Ajmo dalje, vi sada kažete, ne interesuje vas ko je šta je, kako je i preskačete temu „Behtela“, 19. juna 2018. godine, kaže – nakon određenih sastanaka sa vama ambasadoru SAD je rekao, potencijalno učešće američkog investitora predstavljalo važan korak unapređenju odnosa između dve zemlje. Znači nije bitan kvalitet, nije bitna cena, bitno je unapređenje odnosa, kako kaže Skot. Vjerica Radeta vam je govorila o primeru Hrvatske. Pa o tome je pisao nemački „Špigl“. Pa, zatim podsetiću vas da je „Behtel“ zajedno sa „Enkom“ 2014. godine dobio posao izgradnje auto-puta vredan 820 miliona dolara koji povezuje Kosovo i Metohiju i Makedoniju, prištinske vlasti su tada dali. Pa, zatim još jedan projekat blizu milijardu dolara povezivanja sa Albanijom, isto bez tendera, bez javnih nabavki, bez ičega. Tada je šef međunarodne civilne kancelarije u Prištini Piter Fejt čak reagovao. To je kompanija koja dobija jedino poslove direktnom pogodbom.

Ajmo dalje, mi Amerikancima ne dugujemo ništa, za razliku od Tačija, mi moramo da brinemo o građanima Srbije. E, tu se razlikuju srpski radikali od vas. Ajmo dalje. Obećanje, ajmo sredina jula 2018. godine, Vučić na svečanoj akademiji povodom 150 godina turizma u Vrnjačkoj Banji najavio da uskoro krećemo i sa tim radovima i brzo ćemo da završimo, vezano za ovaj auto-put. Ajmo dalje, od kada je SNS na vlasti, na konferenciji za novinare 22. januara 2013. godine u Mozaik sali gradske uprave Kruševac, tadašnja ministarka za regionalni razvoj i lokalnu samoupravu Verica Kalanović najavila izgradnju puta 2013. Prvog dana avgusta 2013. godine Bratislav Gašić je najavio da će se raditi nekoliko projekata uskoro, a to je auto-put ovaj o kome govorimo. Dalje, marta 2014. godine u jeku predizborne kampanje Gašić u društvu tadašnjeg predsednika Skupštine Srbije Nebojše Stefanovića najavio da će izgradnja auto-puta Pojate – Preljina početi ove godine 2014.

Ajmo dalje, Zorana Mihajlović potpredsednica Vlade Srbije i ministarka građevinarstva saobraćaja i infrastrukture u martu 2017. godine obećala je da će do kraja godine biti potpisan ugovor o izgradnji Moravskog koridora.

Ajmo dalje, na predstavljanju rezultata prvih 100 dana Vlade Srbije u Kruševcu 14. oktobra 2017. godine Mihajlovićeva je rekla da je auto-put Pojate – Preljina projekat vredan oko milijardu evra od strateške važnosti za Vladu Srbije i da očekuje da će sredinom naredne godine, znači 2018. da budu poznati partneri u izgradnji, kao i model finansiranja. I vi danas nama dolazite da govorite šta će i kako će biti i uporno se raspravljate bez ikakvih činjenica sa nama.

Onda se pojavilo, kao što znamo, posle više nagoveštaja da će koštati ovaj put 450 i 500 miliona kao grom iz vedra neba, 800 miliona sa „Behtel“. E, sada, da vas podsetim, kada smo spominjali, tj. kada ste spominjali Obrenovac – Čačak, podsetiću opet zbog javnosti, ovo sve govorim da bi javnost shvatila, da ste vi navikli njih da svakodnevno obećavate, dajete informacije da prosto zaborave i onda vi svaki put kada ovde dođete ili odete na gradilište, neko misli da je ponovo nešto novo otvoreno, kao što ste tvrdili da ima 200 kilometara auto-puta, a iz vašeg ministarstva nam stiglo da je 123,5 urađeno. Mogu i to da vam, hoćete i to da vam pročitam, hoćete li?

Nadam se da će te mi na sve ovo odgovoriti, ako sam i jednu stvar pogrešno rekao. Ajmo dalje, 4. april 2019. godine, auto-put koji će povezati Beograd i Čačak praktično je gotov i biće pušten u saobraćaj početkom juna. Danas je gospodo, 26. jun, ministar ne govori istinu, neću da kažem da laže, početkom juna. Kako su nam rekli u ministarstvu na delu Koridora 11 od Obrenovca do Čačka, ostalo je da se obave mali, sitni završni radovi. Ajmo dalje, ajmo šta kaže opet Zorana Mihajlović, pre leta pustićemo u saobraćaj deonice od Obrenovca do Preljine a do kraja godine biće završena i deonica Surčin – Obrenovac, što znači da ćemo imati opet kilometre. To je mnogo lepo kad narod svaki put sluša koliko kilometara puta će biti.

Ajmo dalje, samo malo kasnije, 6. juna, samo dva meseca posle ovakvih strašnih, monstruoznih neistina prema građanima Srbije, izlazi Zorana Mihajlović i kaže – otvaranje auto-puta od Obrenovca do Čačka još jednom je odloženo, evo, otvorićemo ga 28. juna. Da li je tako? E, onda opet izlazi ministar Zorana Mihajlović pa kaže, 20. juna, stajaću im nad glavom auto-put od Obrenovca do Ljiga biće gotovo do 15. avgusta. E, verovatno pošto je danas u Skupštini i nije mogla da im stoji nad glavom, verovatno danas tamo ništa nije rađeno, jer kao što znate na Koridoru 10 ispucao je asfalt, pristupni put nije pušten, baš kao i na deonicu Ub – Lajkovac. Hajde da vidimo kad smo kod Koridora 10 da ispucao asfalt šta vi kažete. Insajder 14. novembra 2018. godine – naravno da se Koridor 10 završava i da će se završiti i da ćemo mi automobilima proći ovde do kraja godine i kroz Grdelicu, zamislite kroz Grdelicu. I, sada da ne čitam ostalo nadam se da ćete dati neki odgovore, pa ćemo da vidimo ko je ovde u pravu, a ko nije.

PREDSEDAVAJUĆI: Hvala, kolega Damjanoviću.

Pravo na repliku dr Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Dame i gospodo narodni poslanici, uvek je lakše sedeti rashlađenoj sali Narodne skupštine nego raditi na terenu. Pošto govorite o činjenicama, činjenice su sledeće. Dakle, od 2014. do 2018. godine dok je gospođa Zorana Mihajlović ministar građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, urađeno je 440, skoro 446 kilometra auto-puta, a u toku je izgradnja 103 kilometara još auto-puta i planira se u narednom periodu izgradnja oko 700 kilometara auto-puteva kroz Srbiju. Pošto ste vi ovde u stvari čitali isečke iz novina, šta su izveštavale pojedine televizije o Aleksandru Vučiću i SNS, govore sve najgore, izvlačili izjave iz konteksta i tako dalje i hteli navodno da podsetite javnost, ja malo vas da podsetim na neke stvari.

Nama su se u maju 2014. godine, vi to nadam se veoma dobro znate, ali nećete da kažete, desile nezapamćene biblijske poplave. Mi smo uspeli odnosno Vlada Srbije je uspela u rekordno kratkom vremenu da sanira sve posledice tih poplava koje su nam se desile u maju 2014. godine. Vi se krstite, a ja vas sad pitam u kojoj državi je moguće da dok se ruše kuće, ruše mostovi, urušavaju auto-putevi, klizišta gutaju čitave delove Srbije, vi se bavite izgradnjom auto-puteva. U kojoj državi je to moguće? Kažite mi jedan jedini dinar koji je proneveren u toku obnove Srbije zbog majskih poplava 2014. godine? Tog jednog jedinog dinara ne možete da pronađete.

Onda se ovde pojavite, kako vi kažete 26. juna 2019. godine kao da mi ovde ne znamo koji je današnji datum i kažete – e, tamo neki put kroz Grdelicu. Da li ste vi nekada prolazili kroz Grdelicu? Pa, jeste li videli koji su to kanjoni? Na kraju krajeva, možete da se smejete koliko hoćete, ali to govori o tome koliko ne poštujete građane Srbije i na kraju krajeva koliko ne poštujete te izvođače radova nad kojima lijete krokodilske suze.

Pa, evo, gospodine Mirčiću, vi ste stariji kolega, podučite gospodina Miljana, geografski. Nije isto, praviti put u Blajkovac, gde je manje više, nizija i praviti autoput kroz Grdelicu gde su vam kanjoni, kao tamo na Sutjesci, Tjentištu, itd.

O tome morate da vodite računa. Na kraju krajeva, ja znam da je posao opozicije da traži dlaku u jajetu predsedniku Vlade, predsedniku Republike i ministru. Pa ste rekli kog dana to, sledećeg dana ste rekli nešto drugo, pa su rokovi pomereni za mesec, dva ili tri. Ono što je činjenica, to je da nijedna Vlada pre Vlade Aleksandra Vučića, odnosno pre Vlade Ane Brnabić, nije izgradila toliko autoputeva, koliko je izgrađeno u proteklih nekoliko godina.

Da li su uvek poštovani rokovi, koji su planirani? Verovatno nisu, ali to verovatno u mnogim situacijama nije ni moguće. Da li je neko mogao da planira da će u toku maja i juna ove godine da padne ovolika količina kiše koja je pala? Nije moglo da se očekuje. Nijedna ozbiljna vremenska prognoza to nije mogla da predvidi, a to nam se desilo. Sećate se 2014. godine, a mi stalno pričamo o majskim poplavama, sećate se da su krajem 2014. godine zabeležene takođe poplave u istočnom delu Srbije, koje su takođe blokirale radove na tom delu naše zemlje?

Imate danas nezapamćene poplave. Do juče ste imali nezapamćene poplave, upravo na ovim deonicama o kojima mi danas govorimo, oko Čačka, Požege, Kraljeva, Gornjeg Milanovca, itd. Onda dođete u Skupštinu i onda kao, vi ste rekli to, a vi ste rekli to.

Izvinite, ko može da pravi autoput kada vam za jedan dan padne 100 litara kiše po kvadratnom metru? Pa to su nezapamćene kiše, o tome ste mogli da čitate samo u starom zavetu i to se nažalost dešava sada u Srbiji, zato što je uništena klima, a to je jedan od bitnih faktora koji su i te kako otežavali izvođenje radova i poštovanje rokova.

Na kraju krajeva, time ću da završim gospodine Arsiću, gospodin koji je govorio pre mene, ono što uporno prećutkuje, a navodno hoće da informiše građane Srbije, a to je gospođa Mihajlović danas ponovila bar 10 puta, i stalno govorite o toj razlici u ceni.

Najpre je bilo 500 miliona, a sada je 800 miliona. Prvo je bilo planirano da se samo napravi autoput, a sada na to ide uređenje, kompletno uređenje korita zapadne Morave, a ja se nadam da možete da pretpostavite koliko je to opsežan i važan projekat za taj deo Srbije i za te građane koji žive u tom delu Srbije, da Morava više ne plavi, da više nemamo problem sa poplavama, da se konačno izgrade nasipi koji će izdržati i ove biblijske poplave koje nam se nažalost dešavaju i plus kompletna, najsavremenija telekomunikaciona mreža.

Naravno da to poskupljuje konačnu cenu. Nije isto kada pravite samo put, pa uz put još i nasipe uz zapadnu Moravu, pa još uz to pravite tim ljudima koji tamo žive savremeni i moderan telekomunikacioni sistem, da mogu da im rade telefoni kada pada kiša, a ne čim padne prva kiša, ne mogu ljudi da zovu svog komšiju, ili da nemaju internet.

To je sve predviđeno ovim projektom i naravno da to poskupljuje u jednoj meri cenu, ali to je normalno, to prosto nije moguće da jedna usluga košta 500 miliona, a onda još dve dodatne vam maltene neko pokloni. Nema ovde nikakvog poklanjanja.

Ono što je bitno, Srbija danas može i da se zaduži za realizaciju ovog projekta, ali pod uslovima i ja se nadam da građani Srbije to dobro razumeju, pod uslovima koji su daleko povoljniji, nego što su bili 2008, 2009, 2010. i 2011. godine.

Ovde su se neki podsmevali izjavi Siniše Malog kako sada naše obveznice kada budu dospele, plaćaće se kamata od nešto više jednog procenta, a nekada su se plaćale po 7%, 8%, pa to govori o snazi srpske ekonomije. To govori o tome koliko smo uspeli da ozdravimo naše javne finansije.

Na kraju krajeva, kada uzmete kredit za izgradnju autoputa, pa još uredite i korito zapadne Morave, pa još uradite i telekomunikacionu mrežu, to nije puki trošak, to nije bačen novac. To je ulaganje u budućnost Srbije.

Stalno govorimo o tome, hajde da popravimo stanje u pojedinim delovima Srbije, hajde da ljudi iz Čačka i Gornjeg Milanovca, Požege, Arilja, Ivanjice, itd. ne dolaze svi u Beograd, nego da ostanu u svojim mestima. Ovo je način da se to uradi, jedan od načina, da im zapadna Morava više ne plavi, njive, kuće, garaže, plastenike, da ljudi imaju savremenu telekomunikacionu mrežu.

Što samo Beograd da ima privilegiju na kvalitetan internet, što to ne bi imali građani Čačka, Gornjeg Milanovca, Požege, Ivanjice, itd?

Dakle, o svim tim činjenicama morate da vodite računa kada govorite o ovako važnom projektu. Još jednu stvar da vam kažem, vidi se da sam stariji od vas, pa sam umalo i zaboravio, a vi kažete, ko da veruje Zorani Mihajlović da će ovo što je danas rekla vezano za rokove biti ispunjeno?

Piše vam, pošto niste verovatno detaljno čitali predlog zakona, u članu 6. i ja vas molim da obratite pažnju na taj član, a možda je on jedan od najvažnijih u ovom predlogu zakona i to građani Srbije treba dobro da razumeju.

„Predlog za eksproprijaciju podnosi se najkasnije u roku od tri godine, od dana stupanja na snagu ovog zakona“.

Znači, tačno je propisan maksimalan rok od tri godine, od dana stupanja na snagu ovog zakona, a u prelaznim i završnim odredbama je propisano da zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku RS“.

Dakle, rokovi ne mogu biti kraći. Rokovi su maksimalno kratki i mi ovaj predlog zakona, odnosno ovaj zakon ćemo i usvojiti, zato što se njime propisuju mnogo kraći rokovi za postupak eksproprijacije, jer nećemo više državu Srbiju, a ni građane Srbije, pa ni one koji će biti subjekti eksproprijacije, odnosno čije će nekretnine biti subjekti eksproprijacije, da dovedemo u situaciju, da krećemo u ovako krupan infrastrukturni projekat, a da nismo prethodno rešili sva imovinsko-pravna pitanja.

Mi ovim predlogom zakona sva ta pitanja rešavamo. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Po Poslovniku, narodni poslanik Vjerica Radeta.

VJERICA RADETA: Ovo je prosto neverovatno. Vi ste malopre kolegi Martinoviću dali reč po osnovu replike. Tako ste rekli, replika, Aleksandar Martinović. Ta replika traje dva minuta. Nemojte da klimate glavom. Po kom osnovu ste onda dali? Rekli ste replika, a drugog osnova nema.

Ovo je zaista vrhunski bezobrazluk da ga pustite da priča 10 minuta.

Ponoviću milioniti put, mi nemamo ništa protiv i mi se zalažemo zato da se ukinu ova ograničenja vremena, ali ne mogu se ukinuti samo za poslanike vlasti, nego se moraju onda ukinuti za sve i onda sada kada se Miljan javi za repliku, pretpostavljam da se javio, pustite ga, možda će govoriti tri minuta, možda pet, možda 12, možda 19, koliko god hoće, kao što ste malopre pustili Martinovića.

Morate malo da vodite računa o dostojanstvu, svom ličnom, pre svega, jer taman smo se ponadali da vas je Sem Fabricio uveo u red, ali ne vredi, vaša sila ponovo vam udarila u uši.

Opet se ponašate po sistemu, može nam se, baš nas briga. Nemojte, nije tako. Nije dobro takvo ponašanje, jer se ono obija o glavu.

Zar ćete opet dozvoliti da vas opet ko malu decu poređa Sem Fabricio i da vam udara packe i da se vi kao onda posle uvedete u red, pa sad imamo dnevni red, ali evo, opet imate problem, opet ne poštujete Poslovnik.

Ne brinite, mi vas nećemo prijaviti Sem Fabriciju zato što nas njegovo mišljenje ne interesuje, a mi vas prijavljujemo građanima Srbije, mi vas upozoravamo i pred narodom vas upozoravamo da ne smete da pravite diskriminaciju između poslanika vlasti i poslanika opozicije.

Vaše sila je u tome što imate 126 ili 156, ali govorim o minimumu glasova, kojim ćete usvojiti zakon Zorane Mihajlović, kakav god da je, i bilo kojeg ministra. To je jedina vaša sila koju ovde možete da primenite. U svemu drugom moramo biti ravnopravni. Molim vas kolega Arsiću delujete uspavano, ako imate problem sa vođenjem sednice, ja sam evo sveža, odmorna, samo recite, doći ću bez ikakvih problema ću nastaviti, na istoj smo funkciji.

PREDSEDAVAJUĆI: Koleginice Radeta, prekoračenje koje kolega Martinović ima biće oduzeto od vremena poslaničke grupe. To vas verovatno ne interesuje.

(Vjerica Radeta: Po kom članu?)

Ali, dozvolite mi da završim, ja sam vas slušao, vi ste meni rekli da izgledam umorno, a u stvari sam vas slušao.

Molim vas i danas i u toku dana bio je jedan niz replika, koliko se sećam i vi ste učestovali u njima i koleginica Jovanović, ministar, itd. Da li sam ja jedan jedni put prekinuo bilo kog vašeg ili vas kao poslanika dok su trajale replike, a trajale su duže od dva minuta.

(Milorad Mirčić: Ja, ali nije bitno. )

Odgovaram za ono što radim. Primenjujem svoje kriterijume u tumačenju Poslovnika, kolega ne mora da se podržava on ima svoje. Ali, meni ne može niko da kaže da sam ja kolegi narodnom poslaniku, danas, a pričali su značajno duže do dva minuta svi, prekinuo ga, u smislu da sam mu isključio mikrofon ili da sam na bilo koji način ometao njegovu diskusiju.

Znači, kao što nisam ometao ni kolegu Martinovića, nisam ometao ni vas, ni koleginicu Jovanović, vi ste sami zato što priđem elektronskim jedinicama i mikrofonima i rekli evo završavamo. Ali, ja to od vas nisam tražio zaista. Dobro.

Da li želite da se Skupština u danu izjasni?

(Vjerica Radeta: Želim mikrofon. )

Izvolite.

VJERICA RADETA: U okviru odgovora da li želim da se Skupština izjasni, dozvolite mi pre toga samo jednu rečenicu.

Najlepše vas molim, nemojte kolegi Martinoviću oduzimati vreme od poslaničke grupe, jer to nije naš stav, nego samo ponašajte se tako dok predsedavate prema svim narodnim poslanicima, i pustite nas da govorimo koliko god ko hoće, jer i da oduzmete Martinoviću vreme, i za to nemate osnova, opet bi morali reagovati po Poslovniku.

Dakle, govorio je devet minuta, neka je, nemamo ništa protiv, samo dajte da i mi toliko govorimo ili koliko hoćemo, a nemojte se izjašnjavati u toku glasanje po ovome.

PREDSEDAVAJUĆI: Koleginice, ja nisam u mogućnosti da to uradim zato što to radi sistem nezavisno od predsedavajućeg. Tako da je da je to stvarno stvar tehnike, zaista nisam u mogućnosti.

Pravo na repliku narodni poslanik Miljan Damjanović. Izvolite.

MILjAN DAMJAVNOĆ: Hvala gospodine predsedavajući.

Nisam imao problem, ne dva, pet i devet, bilo je lepo slušati starijeg kolegu Martinovića, verovatno je i po stažu u SRS bio duže od mene tako da sam imao šta i da naučim.

Ali, hvala Bogu jednu stvar nisam od njega nisam naučio, a to je izvrtanje istine. Ja ni jednog trenutka nisam govorio o nekakvim poplavama, nisam govorio da je teško, govorio sam i čitao zvanične informacije, one koje je davala Zorana Mihajlović sledećim medijima za koje vi kažete da su protiv Vučića. To su televizija „Telemark“ iz Čačka, Agencija „Beta“, Agencija „Tanjug“, RTS, televizija „Pink“.

Tako da, pošto vi imate izgleda to ko je za koga, ja sam čitao zvanične izjave koje ni jednog trenutka i iz emisija gde je govorila niko nije terao Zoranu Mihajlović da daje bilo kakve rokove. A, da bih vas podsetio kolega Martinoviću na još jednu stvar, iz iskustva, zbog zakona koje je predlagalo resorno ministarstvo, kojim predsedava, na čijem čelu je ministar Zorana Mihajlović, danas imamo samo neuspešne zakone.

Evo, ja vam kažem, proverite zakon gde se govori za legalizaciju u Službenom glasniku izjavom ministra Mihajlovića, kada je donošen zakon, gde je rekla - Do 31. decembra 2015. godine, rešićemo kompletno problem legalizacije u celoj Srbiji i 80% u Beogradu. Rešeno je 8% do pre godinu dana u Beogradu, rešenjima koje ste vi donosili. Nemojte mi spočitavati i stavljati neke reči koje ja nisam izgovorio.

Iz prakse i izjava iz svega što se dešavalo, ja sam ovo naveo i vere da će biti do kraja završeno kako je završeno. Naravno da sam ceo zakon pročitao i nije problem, jer vi gde god piše u zakonu da je legalizacija pre četiri godine završena, a ona tek treba da počne jer se nije maklo dalje od početka.

Mi smo na 20 godina problema legalizacije podsetili Zoranu Mihajlović, odneli joj prigodno tortu, poklon i rešenje SRS, ali mene lično nije želela da primi.

Ja vam, gospodine Martinoviću, nisam Balša Božović. Balša Božović je vaš student, dolazi vam na predavanja, pa njemu pričajte, pošto ne dolazi u Skupštinu. Nema potrebe vi da branite ministra Zoranu Mihajlović koja je rečita od mene, imam ja šta još i o čemu sa njom da razgovaram.

Prvo, vi kao diplomirani pravnik dobro znate da je osnovni izvor korupcije bilo gde, ne samo u Srbiji i u svetu, bilo gde je tamo gde su najveća finansijska sredstva u pitanju da se vrsti najveći kapital.

Mi u Srbiji imamo situaciju da ministar ima platu, ispravite me 700, 800, 900 evra, svaki ministar ima drugačije, jel tako, verujem da vam nije veća plata, a sklapa poslove od 800 miliona.

Sa druge strane, vi prebegavate činjenicu da se isključuje proces javne nabavke iz ovog zakona gde upravo Zakon o javnim nabavkama insistira i traži da se poštuje pravac ekonomičnosti, transparentnosti, konkurentnosti, to su članovi: 8, 9, 10, 11, 12. Zakona o javnim nabavkama, zatim članovi 7. i 7a, koji govore u kojim situacijama jedino ne može da se koristi Zakon o javnim nabavkama, a mi ovim zakonom isključujemo i kaže - Ne primenjuju se propisi kojima se uređuje postupak javnih nabavki u članu 17. i to na iznose, da li je 500, 600, 700 miliona, milijardu evra, potpuno je nebitno. Gde je princip konkurentnosti? Vi ste svojim ličnim šarmom odlučili, šarmirali neku kompaniju da izgleda spusti cenu i da radi kvalitetno za Srbiju.

Nemojte molim vas, pri tom, ono što sam ja čitao, gospodine Martinoviću, jesam čitao kako se govorilo, znači imali ste ministra Kalanović, pa ministra Zoranu Mihajlović, u istom svemu ovome sedam godina, a zakone ove o kojima ja govorim i koje citiram ste vi donosili. Vi onda morate poštovati zakon. Šta je tu sada, opet zli radikali što se pozivaju, ne razumem.

Kada ste govorili o autoputevima, kilometar autoputa je veliki. Da li vam je neko rekao danas da ne valja što pravite autoputeve? Ja govorim zbog izjava, gospodine Martinoviću i ministre danas prisutni. Vi ste bez ikakve potrebe glorifikujete stalno svoje podatke, na primer RTS, ova televizija koja mrzi Aleksandra Vučića, 26. 07. 2017. godine, kaže Zorana Mihajlović – Imamo 200 kilometara autoputeva više nego pre tri godine, a u novembru očekujemo i kraj radova na deonici Srpska kuća - Levosoje na južnom kraku Koridora 10. I mi ne budemo lenji, dobijemo vaš podatak iz ministarstva na taj dan, evo ovo je vaš podatak gde kaže – ukupno kilometara na dan 31. 07.2017. godine, imate 123,5.

Da li je 123,5km veliko? Jeste, svaka čast! Da li ste rekli 200km? Da, jeste. Dezavuisali ste javnost. I sada ćete vi meni da spočitavate da ja govorim nešto što nije?! Uradite još tih 66,5km auto-puta, slobodno se slikajte, hvalite se, treba da se hvalite kada nešto dobro uradite, još ako je kvalitetno, još ako nije skupo i ono što je najbitnije, još ako poštujete zakone države Republike Srbije i ovaj Dom, niko vas neće kritikovati. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Dame i gospodo narodni poslanici, ovde se pokušava predstaviti kako je ovo prvi slučaj da se strateški partner za izgradnju auto-puta utvrđuje direktnom pogodbom, a ne putem javnih nabavki.

Građani Srbije, ovo govorim zbog građana Srbije, a ne zbog vas, mislim da vi ovo znate, putem direktne pogodbe zaključen je Ugovor o izgradnji odgovarajućih deonica auto-puteva kroz Srbiju sa firmom „Azvirt“ iz Azerbejdžana, sa jednom firmom iz Turske i sa nekoliko kineskih kompanija.

Dakle, ovo nije prvi slučaj da se ugovor zaključuje, odnosno da se strateški partner pronalazi bez primene propisa koji se odnose na javne nabavke. Zahvaljujući Vladi Srbije bez javnih nabavki, ali uz adekvatan kvalitet radova u Srbiji danas rade i Rusi, Azerbejdžanci, Turci i Kinezi i to građani Srbije treba da znaju.

Što se tiče dužine autoputeva, odnosno kilometara auto-puteva koji su izgrađeni od 2014. do 2018. godine, rekao sam vam da to iznosi 400 i skoro 446km. Vi ste se zaustavili sa nekim datumom u leto 2017. godine, a maločas ste nam spominjali da je danas 26. jun 2019. godine. Dakle, ja vas da podsetim da smo u međuvremenu od tog juna ili jula 2017. pa do kraja 2018. godine izgradili još mnogo kilometara auto-puteva koje ste vi izgleda zaboravili.

Ono što je takođe važno da se kaže, vi kažete zbog toga što se strateški partner ne bira putem primene Zakona o javnim nabavkama, ko nam garantuje kvalitet radova? Pa, to je propisano zakonom, odnosno Predlogom zakona o kome danas govorimo, dakle, u članu 18. lepo piše – stručna kontrola i reviziona komisija iz člana 131. Zakona o planiranju i izgradnji mogu prilikom ocene ispunjenosti uslova utvrđenih posebnim propisima, standardima i drugim aktima prihvatiti dokazivanje ispunjenosti zahteva i prema propisima i standardima stranih država, kao i prema priznatim međunarodnim metodama proračuna i modelima, ukoliko je tim propisima i standardima predviđeno ispunjavanje osnovnih zahteva za objekat, odnosno osnovnih zahteva za njegovo projektovanje, izvođenje i održavanje.

Dakle, Predlog zakona jasno pripisuje mehanizam kontrole, ne samo prilikom izvođenja radova, nego i prilikom projektovanja.

Ponovo da podsetim građane Srbije, pošto ste to izgleda namerno prećutali, u obrazloženju Predloga zakona lepo piše – desile su se poplave u maju 2014. godine. Posle tih poplava sledila je jedna obnova poplavljenih područja u Srbiji. Zbog poplava i zbog posledica poplava moralo je da se krene praktično od početka sa projektovanjem ove deonice auto-puta, pri čemu je to novo projektovanje podrazumevalo ne samo izgradnju ove deonice aut-oputa, dakle, ne samo izgradnju putne infrastrukture, nego još i preko 40km nasipa duž Zapadne Morave, plus izgradnja celom dužinom trase savremene, moderne, telekomunikacione mreže.

To je važno da građani Srbije znaju, da ovim Predlogom zakona neće dobiti samo auto-put, biće obezbeđeni od plavljenja kada je u pitanju Zapadna Morava, a vi znate koliki je to problem i plus toga imaćemo savremenu telekomunikacionu mrežu u ovom delu Srbije.

To je nešto što je, ja mislim, od vitalnog značaja ne samo za taj deo Srbije, nego za celu Srbiju. Kamo lepe sreće da sledeći put i svaki sledeći put kad budemo pravili neku novu deonicu auto-puta gde god se pojavi taj problem možemo pored izgradnje auto-puta da rešimo i pitanje izlivanja reka, bez obzira da li je u pitanju Zapadna Morava, Velika Morava, Južna Morava, Dunav, Sava, Kolubara, Tamnava, nije bitno, dakle, da rešimo konačno pitanje tih nasipa, o čemu je govorio i predsednik Vučić. Dakle, da više nemamo problem samo sa velikim rekama, jer sad se ispostavilo da su problem u Srbiji ne veliki vodotokovi poput Save i Dunava, nego male rečice koje usled velike količine padavina jednostavno poplave sve oko sebe.

Mi ovim Predlogom zakona, između ostalog, rešavamo i taj problem. Stotinama godina, ako ćemo pošteno, Srbija nije uspela da reši pitanje plavljenja Pomoravlja. Mi sada ovim Predlogom zakona to rešavamo, kao što ćemo da rešavamo i sva druga pitanja koja su se ovih dana pojavila kao aktuelna, gde mali bujični vodotokovi usled obilne količine padavina naprave katastrofu građanima koji žive uz te vodotokove.

Što se tiče, vi kažete legalizacija, formalno pravno to se zove ozakonjenje, dakle ozakonjenje spominjete 20 godina, neku godišnjicu problema legalizacije u Srbiji. Srbija ima problem sa nelegalnom gradnjom ne 20, više od 100 godina. Između ostalog, jedan od problema, odnosno jedan od uzroka koji su doveli do ovih poplava, evo sada pre neki dan u opštini Palilula u naseljima kao što su Ovča, Borča i Krnjača, to je upravo nelegalna gradnja.

Da li vi sada nama hoćete da kažete da je za tu nelegalnu gradnju odgovorna Zorana Mihajlović? Da je odgovoran Aleksandar Vučić? Da je odgovoran Goran Vesić? Pa naravno da nije. Da li vi mislite da ti problemi koji su nastajali godinama u Ovči, Borči, Krnjači, Kaluđerici, Grockoj i mnogim drugim delovima Beograda, i ne samo Beograda, nego Novog Sada, Kragujevca, Kraljeva, Niša itd, mogu da se reše tako što lupite dlanom o dlan? Bilo bi lepo kada bi bilo moguće, ali nije moguće.

Ono što je bitno i ono što, ja mislim, građani Srbije dobro razumeju, mi smo stvorili zakonske mehanizme i obezbedili finansijska sredstva da se ti problemi iz godine u godinu rešavaju. Mi da nismo izvršili fiskalnu konsolidaciju 2014, 2015, 2016, 2017, 2018. godine, mislite li da bi bilo moguće da obnovimo Srbiju u ovako kratkom vremenskom periodu kao što smo to učinili samo u toku ove godine?

Evo, rešićemo i pitanje kanalizacije i fekalne i kišne kanalizacije u opštini Palilula već u toku ove i sledeće godine, ali to su nasleđeni problemi. Ne možete problem koji je nasleđen od pre 20, 30 ili 50 godina da kažete – hej, ti, Zorana Mihajlović, što ga nisi rešila za godinu dana? Nema tog čarobnjaka koji taj problem može da reši.

Ja sam vama zahvalan što ste vi detektovali problem, jeste problem nelegalne gradnje, jeste problem što možda nismo izgradili više kilometara auto-puteva nego što smo planirali. Hvala vam na tome što ste nas podsetili da nismo uvek se držali rokova koje smo sami sebi zadali, ali izvinite, niko ne može da kaže da Aleksandar Vučić, da Zorana Mihajlović, da ljudi iz Vlade Srbije, da ljudi iz „Puteva Srbije“, da ljudi iz „Srbijavoda“ nisu radili danonoćno svoj posao. Radili su i to građani Srbije vide.

Možemo i sada da se podsmevamo, da citiramo izjave, da vadimo kada je ko rekao, možemo. Ja vas razumem kao poslanika opozicije, to je vaš posao, ali posao ovih ljudi iz Vlade je mnogo teži. Njihov posao je da rade. Njihov posao je da grade autoputeve. Njihov posao je, na kraju krajeva, da grade autoputeve koji su apsolutno bezbedni, da imamo manje smrtnih slučajeva na autoputevima, da nam autoputevi budu kvalitetni, da traju po 30, 40, 50 godina, a ne da se posle godinu ili dve pojave problemi, kao što je to bio slučaj do 2012. godine.

Dakle, ja ne osporavam vaše pravo da kritikujete, ali građani Srbije mislim da shvataju da je mnogo lakše kritikovati nego biti operativan, raditi i rešavati probleme za koje niste odgovorni vi, ali koji su vam pali u nasleđe, zato što ste 2012. godine preuzeli jednu potpuno ruiniranu državu, govorim o centralnoj državi, i plus, preuzeli ste čitav niz lokalnih samouprava koje su bile potpuno devastirane, kao što je grad Beograd, ili kao što su pojedini delovi grada Beograda, gde godinama niste imali kanalizaciju, gde je godina cvetala divlja gradnja, gde niko nije ni pokušao da reši taj problem i vi sada svu krivicu svaljujete na one koji se trude, ali zaista se trude da taj problem reše.

Pa, ja bih bio najsrećniji čovek na svetu, isto kao i vi. Ja želim dobro državi Srbiji isto kao i vi, i gradu Beogradu. Kada bi svi problemi grada Beograda, svi problemi Čačka, Kraljeva, Gornjeg Milanovca itd. mogli da se reše za sedam dana ili za 15 dana. Nažalost, ne mogu. Nisu rešavani godinama.

Mi smo izgradili više autoputeve nego što je izgrađeno od oslobođenja Jugoslavije 1945. godine pa do danas. To je veliki uspeh, to je veliki uspeh. Pri tome, uprkos tim vašim stalnim izjavama kako smo neki veliki evrofanatici, kako govorimo, iako nikada niste čuli od Aleksandra Vučića tu rečenicu, da EU nema alternativu, to su govorili neki drugi, mi smo ti koji smo otvorili srpsko putarsko tržište, da ga tako nazovem, i našim prijateljima iz Rusije i našim prijateljima iz Kine i našim prijateljima iz Azerbejdžana. To niko drugi do Aleksandra Vučića, do Zorane Mihajlović nije uspeo da uradi.

Ja mislim da građani Srbije to vide i da građani Srbije to dobro razumeju.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Miljan Damjanović.

MILjAN DAMJANOVIĆ: Gospodine Martinoviću, zaista je privilegija sa vama diskutovati, ne zbog toga što ste vi sada meni neke stvari dodatno pojasnili, jer, ponavljam, ja to nisam rekao što ste vi iznosili, možemo uzeti i stenogram, ali nije problem i nije za shodno zbog građana Srbije da čuju sve te i sa vaše strane činjenice koje ste izneli i opet da dam odgovor.

Nije Miljan Damjanović, niti jedan poslanik SRS, niti predsednik SRS prof. dr Vojislav Šešelj izašao u javnost i rekao, citiram – ovim zakonom koji donosimo do 31. decembra 2015. godine biće završen proces legalizacije u Beogradu 80%, u ostatku Srbije kompletno.

Da li je samo zakon dobar zakon ukoliko se ne primenjuje, tu ćemo se složiti, na terenu imaće loše rezultate. Jel tako? Istog tog dana kada se to govorilo, mi smo ovde u Skupštini, bila je ministar Zorana Mihajlović, ja sam govorio i kada je bio Zakon o stanovanju, i govorili smo o primerima sa terena i o brojkama. U tom momentu, grad Beograd, kao jedinica lokalne samouprave, jer opštine u Beogradu, nego je grad, je imao samo jedan Sekretarijat za legalizaciju. Ponosan sam na činjenicu što smo vam pre dve godine na to ukazivali i što sada Skupština grada, ako se ne varam, do 15 jula usklađuje Statut grada, izmene, sa onim zakonom koji vraća delimično opštinama, centralnim do 400 kvadrata, ovim drugim valjda do 4.000, ispravite me ako grešim, nije ni bitno. Ali, prošlo je dve godine.

Znači, ja ni jednog trenutka nisam rekao – Zorana je uradila to i to ili zašto nije tako. Ona je, ja sam citirao, ona je tada dala predlog zakona i rekla – za sedam dana, kada stupi na snagu, ovim rešenjima doći ćemo do rešenja za 15 meseci. Šta je činjenica? Do rešenja i pozitivni rezultata se nije došlo.

Kada sam, gospodine Martinoviću, govorio o Zakonu o javnim nabavkama, zašto sam ga spomenuo? Vi se sećate da je upravo vaša sadašnja stranka faktički u gradu Beogradu svojevremeno dobila izbore na toj temi. Ako se ne varam, prethodna vlast, vlast Dragana Đilasa, ostavila je dug od preko milijardu i sto, koliko već, 108, 110 miliona evra, kako god i SNS je tada kao osnovno stavila da će doneti Zakon o javnim nabavkama, koji će morati svi da poštuju i da će upravo primenom Zakona o javnim nabavkama godišnje grad uštedeti i do milijardu, iliti za jedan mandat četiri milijarde.

Da li sam možda i to sada slagao što sam rekao? Ja ne podsećam, gospodine Martinoviću, ja govorim da ne možete u jednom trenutku reći – ovamo je bio Đilas i zato što nije primenjivao Zakon o javnim nabavkama nije valjalo. Ali, ovde smo u zakon uneli član 18. koji je ukinuo Zakon o javnim nabavkama. Ne interesuje nas transparentnost, ne interesuju nas ekonomičnost i efikasnost, ne interesuje nas ništa što piše u tom zakonu, ne interesuju nas članovi 7. ili 7a tog zakona, ne interesuju nas članovi 8, 9, 10, 11. i 12. tog zakona, hajmo zato što ćemo brže ovo rešiti.

Kada sam govorio ove podatke, upravo zbog toga govorim, ukoliko smo prvo zbog poplava kasnili, pa se kasnilo zbog nekih projekata, pa se kasnilo zbog ovoga, pa se odustalo od Kineza, pa se došlo do nekih Amerikanaca, potpuno je sada za ovu priču hipotetički, zaboravimo. Vi kažete – mi ovo hoćemo da bi ubrzali. Pa, ako sedam godina od kada ste na vlasti, kada ste prvi put rekli – kreće od sledeće godine, ništa se sporno neće desiti ukoliko do kraja budemo poštovali zakone Republike Srbije. Ja na tome insistiram. A, te primere koje ste vi rekli nama, da je bilo i pored ovih i nisu se poštovali zakoni, znači da tu praksu nije uvela SRS, nego vi. Nemojte onda osuđivati druge koji nisu zakone poštovali.

Da vas podsetim još jednu vrlo bitnu stvar. Kada ste govorili o poplavama, jesam li ja i jednog trenutka rekao nešto? Pa, nisam ja lud kao Dragan Đilas ili onaj Jeremić da govorim da je kriva država što je onako nevreme bilo. Jeste li negde pročitali bilo koga od srpskih radikala da su bilo kakvo saopštenje dali ili napali vlast zbog tih stvari? Samo lud čovek bi to mogao da uradi.

Ali, hajdemo drugu stvar da kažemo. Kada ste spomenuli Ovču, Borču i Krnjaču, mi participiramo u toj vlasti sa vama, gospodine Martinoviću, SRS i mi smo dobro upoznati sa problemom kanalizacije. Ne može se rešiti za godinu dana, ne može. Znate li zašto? Zato što je prethodno vladala DS deset i više godina i zato što su svake izbore na levoj obali dobijali s obećanjem da će rešiti kanalizaciju, sedam kilometara od Knez Mihailove, i nisu je rešili. I potukli smo na izbore DS na Paliluli, i SNS i SRS i SPS, koja je u koaliciji zajedno sa nama.

Do kog problema smo došli? Došli smo do problema što nadležnost opštine nije da se bavi velikim infrastrukturnim problemima, iako smo identifikovali. Šta smo mogli? Mogli smo da čistimo kanale. Jesmo li, gospodine Martinoviću, to radili? Može svako da kaže, svaki građanin i Ovče i Borče i Krnjače, ono što je bilo do nas i da utičemo na javna preduzeća, gradska javna preduzeća. Kanalizacija je proces, ne može se rešiti za godinu. Sutra rešite, danas, da se sastane Vlada, projekti i sve ostalo, minimum 3, 4 godine. Samo govorim ovo kao malopre, sve vreme, nemojmo onda zadavati one datume koje ne možemo da ispoštujemo.

Rokovi nisu tu da bi narod lakše disao i rekao - e, super, završiće za šest meseci. Nije sramota, evo, ja vam kažem, ispred te koalicije na Paliluli, kao srpski radikal, ne može, treba tri, četiri, pet godina. Ne može za godinu dana, jer je nasleđe takvo bilo Demokratske stranke. Ništa bolje nas ni u drugim opštinama nije sačekalo. Radilo se kako se radilo, oni su videli da, ko god dođe na vlast, oni ne idu u zatvor. Tužilaštvo ne radi svoj posao.

Ne znam jel ste bili prošli put, ima tome 15-ak dana, ja sam ovde iznosio primer Voždovca. Kako je nestalo milijardu? Tako što država nije reagovala. A sve, ako ćemo po zakonu, ljudi dobijali građevinske dozvole, sve je u redu. Ali, ima jedan mali problem. Oni odu u Direkciju, ne plate ni dinara, zgrada završena, jel tako, Direkcija kaže, hajmo da napravimo na 12 meseci, 20, 60, nebitno, reprogram, oni uplate prvu ratu, u međuvremenu prodaju stanove, firma se gasi i Direkcija biva oštećena, za samo četiri godine vladavine Demokratske stranke, za milijardu dinara, a pri tom nasleđe i problem ostaje opštini Voždovac, zbog gradnje koju ne možete ni da legalizujete, pa problem parkinga, problem putne infrastrukture, problem kanalizacije, problem vodovoda i svega ostalog što je bilo.

Ja sam govorio samo zašto onda davati, i čitao rokove, koje ste svesni da ćete probiti? Čak, ne mora u zakonu da stoji - e, članom 6. garantujemo, ako se kaže, do tog dana biće gotovo. Pa zar ministru stoji da kaže - evo, ja ću im dubiti nad glavom, ali to mora da završe do 15. avgusta. Pa, što im ne dubi nad glavom? Zašto je danas ovde? Nek dođe 16-og, pa da aplaudiramo, bravo, 15-og ste završili posao.

Jesam li jednog trenutka u svom prvom izlaganju uvredljivo bilo šta rekao za bilo koji kilometar auto-puta? Kilometar je veliki ako znamo da od 2000. godine nije građeno ništa, a ne 120, 200 i 400. Ali, mora da se zna jedna stvar - ako imamo zakone, poštujmo zakone.

Ako kao resorni ministar, sa svojim timom, dajete obećanja, poštujte to što ste rekli i nemojte, ako nekad i ne znate odgovor, vi ste više puta sa kolegom Mirčićem dok ste raspravljali, diskutovali i govorili - ja nemam pojma. Dobro, i ako nemate pojma, nije strašno. Ali, nemojte tamo, uživo u programu ili bilo gde reći - e, ja dam informaciju i onda se čudite što vas kritikujemo. Verujte mi, evo, ovo je sve pripremljeno što ste vi govorili, od toga da ima 20 miliona automobila više pa su zato gužve, pa zvaničan podatak od vas dobijamo da je 10 miliona, sutradan od vašeg ministarstva, i sada da ne nabrajam sve to. Nema potrebe za tim. Recite - ne znam, javićemo vam sutra, dobićete odgovor iz ministarstva. Nemojte u javnost iznositi neistine.

I molim vas, ne može niko od vas da odlučuje kada ćete neki zakon staviti van snage, prosto da bi vi ubrzali neki proces. Prvo promenite onda zakon, ako nije bio dobar, stavite u zakon da to može da se radi, ali onda da to važi za sve nivoe državne uprave, i lokalne i gradske i pokrajinske i republičke, a ne ovde da stvaramo zlu krv. Građanima Srbije su potrebni auto-putevi, i zbog privrede i zbog turizma i ekonomski i, na kraju krajeva, samo i zbog toga što će brže stizati negde. Zašto bih ja putovao po tri sata, ako mogu za sat i po auto-putem, koji će biti gotov, 180 km? Pa, naravno da ćemo reći - bravo. Ali, ne slažemo se samo oko toga zašto na ovaj način to raditi. To je radila nekada Demokratska stranka. Pričam retorički, jer oni na terenu ništa nisu radili. Vi uradite nešto na terenu, ali uradite kako valja.

I još jednom, i da završim, ne možete reći, normalno je, direktnom pogodbom, sedam godina govorite, javno govorite da smo dobili najbolje ponude od Kineza, javno govorite za banke koje smo dobili, javno iznosite koliko će, sve to, i onda dođe samo informacija i kaže - sreo se sa tim i tim ambasadorom, rešeno. Naravno da ćemo ući u ovakvu diskusiju. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Da bismo ovu sednicu uveli konačno u neke normalne poslovničke tokove, ja vas molim, gospodine Arsiću, prekinite me kad na monitoru bude pokazalo da, po osnovu replike po kojoj sam se javio, govorim duže od dva minuta, bez obzira na kojoj rečenici budem.

Ono što želim da kažem, najveće zloupotrebe u Srbiji tokom 2008. godine naročito, 2009, 2010, 2011, 2012. godine, dešavale su se pod firmom primene Zakona o javnim nabavkama. U Vojvodini je Bojan Pajtić sproveo sve javne nabavke i iza svake javne nabavke krila se korupcija, krilo se neizvođenje radova i krilo se lično bogaćenje. Dakle, sama primena Zakona o javnim nabavkama, sama po sebi, nije garancija da neće doći do zloupotrebe. To je jedna stvar.

Druga stvar, niko ne suspenduje u Srbiji Zakon o javnim nabavkama. Ovo je samo jedan od izuzetaka. Kao što smo napravili izuzetke kod ruskih, kod kineskih, kod azerbejdžanskih kompanija, tako ćemo da napravimo izuzetak i u ovom slučaju, samo da bismo ubrzali postupak izgradnje jedne važne deonice auto-puta koji prolazi kroz ovaj deo Republike Srbije. Inače, Zakon o javnim nabavkama važi i u gradu Beogradu, važi i za organe lokalne samouprave, važi i za državne organe. Ali, kada se međunarodnim sporazumima predvidi da će se izbor strateškog partnera za izvođenje ili projektovanje pa izvođenje radova…

(Vjerica Radeta: Gotovo.)

Jel dve minute? Završavam.

PREDSEDAVAJUĆI: Imali ste još 20 sekundi.

(Poslanici SRS dobacuju.)

Ja pokušavam da nešto kažem, ali ne mogu.

Znači, kolega Martinović se meni obratio i rekao da ga, kad budu istekla tačno dva minuta, prekinem. Za to vreme…

(Vjerica Radeta dobacuje.)

Za to vreme, koleginice Radeta, počelo je računjanje sekundi. To je tih 20 sekundi, dok se meni obraćao, nije bio u replici.

Reč ima ministar, gospođa doktor Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Slušala sam šta ste govorili, pa sad mislim, ne zbog vas definitivno, zato što je standardno postalo da je pola istina, da je polu polu istina svih mogućih tema i kada se sve to tako zbrčka, onda verovatno građani, kada to slušaju, onda verovatno ko zna šta mogu da zaključe. Zato kako vi imate svoj stav, tako i ja opet da kažem šta su činjenice, šta su argumenti i šta je ono što jeste urađeno, šta je ono što se radi. Pokušaću, naravno, da se što manje vremena bavim drugim stvarima, a da se pre svega bavim onim što je danas, a to je Predlog zakona o Moravskom koridoru.

Pre toga, vezano za izjave, da baš idemo po nekim izjavama koje ste rekli i da vam objasnim neke stvari.

Prvo, ja ću uvek da govorim rokove, bez obzira koliko me to koštalo. To je jedan od načina da se stvari brže završavaju u Srbiji i onda kada verujem da ti rokovi mogu da budu takvi, verujem, pre svega, u odnosu na ono što radi srpska vlada.

Kada pomenete, recimo, Preljina – Požega deonicu, koja je trebala da počne da se gradi prošle godine, mi smo godinu i po dana čekali odobrenje od kineske „Eksim banke“ da bi kredit mogao da bude efektivan i da bi mogli zaista da počnemo radove. Sve što je trebala da uradi srpska vlada, srpska vlada je uradila, komercijalni ugovor je potpisan i nije bilo ni jednog jedinog razloga sa te strane da radovi ne mogu da počnu. Međutim, dosta dugo je trajala sama procedura dobijanja kredita od strane kineske „Eksim banke“, ne opet zato što nešto Vlada Srbije nije uradila, nego zbog toga što su se pojavile u međuvremenu i tamo neke dodatne između institucije koje su proveravale dokumentaciju kredita, i to je trajalo dugo, i to je bio razlog zašto, recimo, Preljina – Požega nije počela 2018. godine, kada već pominjete npr. tako nešto.

Recimo, pomenuli ste Ub – Lajkovac i rok 28. juni, koji smo mi rekli, i da nije bilo od aprila meseca, dakle, od 20. i nekog aprila gotovo svaki dan kiše, to bi zaista bilo ispoštovano.

U samom ugovoru stoji 60 sunčanih dana mora biti u nizu da bi tih 13 sekcija na kojima se radi na Ub – Lajkovac zaista bile i gotove.

Hoću da kažem, sigurno je ima veliki broj objektivnih razloga zašto određeni rok koji smo rekli i dali možda nije ispoštovan, ali ću ja nastaviti to da govorim, jer je to način da se sve službe, sve institucije, sva preduzeća i gde god možemo izvršimo dodatne pritiske da se stvari završavaju ranije. Zato što je nama interes da zaista završavamo sve što smo započeli ili što smo nasledili, a prilično problematično, zaista rešavamo što pre, svesni da je to za građane Srbije od vitalnog značaja da imaju put, prugu, da imaju uređene aerodrome, itd.

Dalje, ono što ste još pomenuli, pominjali ste deonice. Dakle, dve stvari su važne. Onda kada ste tražili informacije od ministarstva i dobijali informacije od ministarstva koliko je, recimo, kilometara puteva završeno. Dakle, mislim da ta razlika koju ste naveli u odnosu na izjavu jeste da li je put u funkciji, odnosno da li je pušten u saobraćaj ili ne. Ali, na današnji dan, dakle ako treba, a sada ću da vam čitam po deonicama. Ono što je važno iz svih razgovora, iz svega što ste rekli, dakle vi možete da se hvatate za svaku izjavu, ali suština je šta građani Srbije i šta svako od nas, a svi smo građani Srbije, može da vidi - to jeste preko 300 kilometra auto-puteva koji su urađeni u prethodne četiri godine. To jesu sve te pruge, to jesu osposobljeni aerodromi, to jeste vodni saobraćaj u koji se ulaže toliki novac. Dakle, to je ono što vidimo.

Šta god vi rekli o meni, šta god govorili o tome da li sam izjavila na jednoj televiziji ovo ili ono, suština je na kraju fizički kilometar autoputa, 300 kilometara autoputa, 600 kilometara pruga, to je ono što je najvažnije.

Da ima problema u realizaciji, ima. Naš zadatak je da te probleme rešavamo. Dakle, dostavićemo po deonicama, da ne gubimo sada vreme.

Ono što mislim da je važno – tenderi. Pošto ste došli do zaključka da je suština ovog zakona ili priča o američkoj kompaniji i to tako da američka kompanija ulazi na mala vrata na ovo tržište. Hajde sada to da malo objasnimo, jer to nije tako.

Znači, ovaj zakon je pred vama poslanicima, jer stvara uslove da projekat koji je od strateškog javnog interesa za ovu zemlju, za građane ove zemlje, bude brže i efikasnije realizovan od početka do kraja. Ovaj zakon je u skladu sa Ustavom, ovo je zakon, dakle ovo nije proizvoljna volja ili sedenje, kako vi kažete, sa nekim ambasadorom i sa nekom kompanijom i dogovor oko nekog budućeg posla, stvarno ne znam, možda je to neko nekada radio, možda se to tako radilo, ali, Vlada Srbije, ministarstvo koje vodim, prosto tako ne funkcioniše.

Postoje zakoni u skladu sa kojima mi, pre svega, radimo i to je naša obaveza, pod broj jedan. Dakle, ovaj zakon nam stvara uslove da Vlada Republike Srbije prvo definiše kriterijume izbora strateškog partnera, ako pričamo o tome, a zatim da u zavisnosti od onih koji se budu prijavili, a mogu da ispune takve kriterijume, Vlada Republike Srbije izabere potencijalnog budućeg nekog strateškog partnera.

Tenderi. Sve što je urađeno u infrastrukturi u poslednje četiri godine, čak i jednim, odnosno ne računam Koridor 10, sve je urađeno na osnovu međunarodnih strateških sporazuma sa, ponavljam, mislim da su to mnogi rekli, ja sam već nekoliko puta rekla, sa, pre svega, sporazumima sa Narodnom Republikom Kinom, sa njihovim kompanijama „Sirbisijem“, „Šandongom“ i nekim drugim, zatim sa Ruskom Federacijom i uzimanjem kredita, dakle od Ruske države, ovo prethodno od Kineske države, dakle i ruske kompanije, recimo ruskih železnica, koje su pritome jedna od najboljih svetskih kompanija, ako govorimo o železnicama, Azerbejdžana, kredita sa Azerbejdžanom, azarbejdžansko-nemačke kompanije „Azvirt“, Turskom, odnosno turskom kompanijom koja će, recimo, raditi Novi Pazar – Tutin deonicu, radiće između ostalog Sremska Rača – Kuzmin autoput, sve na osnovu međunarodnih sporazuma koji su napravljeni bez toga da je, recimo, Vlada formirala, kao što će ovde formirati, posebnu komisiju, kriterijume i na osnovu toga videti ko će se prijaviti i izabrati strateškog partnera.

Ovde smo imali, na ovim svim prethodnim što sam pomenula, znači: Kina, Rusija, Turska, Azerbejdžan, međunarodni sporazum, zatim predlog kompanije od strane države sa kojom razgovaramo, pregovore oko komercijalnog sporazuma. Nakon toga finansijski ugovor od banaka tih država. Dakle, nije bilo javnih nabavki.

U svakom, takođe, od tih ugovora, što je jako važno, nalazi se da je učešće srpskih kompanija 48, 49% u svakom od tih ugovora. Da li je u pitanju železnica, brza pruga Beograd – Budimpešta, da li je u pitanju Preljina – Požega, da li je u pitanju ova deonica na Koridoru 11, itd. svuda su srpske kompanije stavljene u komercijalne ugovore kao obaveza da moraju da rade na tim deonicama svim koje sam pomenula.

Dakle, kada govorite o tenderima onda moramo da imamo celu sliku kako se radi infrastruktura, kako je to izgledalo recimo sa ovim državama. Onda imamo Koridor 10 gde smo imali međunarodne finansijske institucije, „IBRD“, Svetska banka, „EIB“ itd. gde su postojali međunarodni tenderi po pravilima tih međunarodnih finansijskih institucija.

Nažalost, Koridor 10 se zaista jeste predugo radio. Puno problema se tu desilo. Mnoge kompanije su dobijale poslove i bankrotirale. Na kraju krajeva, prve „Alpine“, koju smo pomenuli u Vojvodini, pa do kompanije „Trejs“ sa kojom smo raskinuli ugovor zbog toga što kompanija nije ispunjavala ugovor, pa srpska kuća „Levosoj“ između ostalog nakon toga je finansirana iz budžeta.

Infrastruktura u Srbiji da bi mogla što brže da se radi i gradi naše mišljenje je bilo da zbog toga treba da stavimo i poseban zakon da bismo pokušali da izbegnemo sve moguće i nemoguće, da tako kažem, probleme sa kojima smo se susretali u prethodnim godinama, a za rezultat građani Srbije za sada imaju 300, odnosno više od 300 kilometara autoputeva i imaće pet novih autoputeva koje počinjemo da radimo.

Dakle, velika je razlika i prosto mislim da moraju da se znaju sve okolnosti da bi se pričalo – znate, ovo ne valja ili ovde ste, ne znam, ovo nešto izjavili, a to nije tako. Suština je šta smo dobili jer u skladu sa zakonom i da li naše kompanije rade i pošto smo pričali i tome, svi ti uslovi i svi ti kriterijumi zaista jesu ispunjeni. Toliko. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Povreda Poslovnika, narodni poslanik Vjerica Radeta. Izvolite.

VJERICA RADETA: Član 107. u vezi sa članom 116.

Ovo ja zbog vas. Plašim se da možda Marinika Tepić ne gleda ovu Skupštinu pa da opet prijavi Fabriciju, pa onda ne bila vam u koži.

Morate da vodite računa, drage moje kolege potpredsednici, desilo se u toku dana i gospodinu Marinkoviću, a sada se desilo gospodinu Arsiću. Morate da znate da smo mi narodni poslanici, da narodni poslanici imaju obavezu da kritikuju Vladu i članove Vlade, da traže mišljenje, da iznose svoje stavove o njihovom radu, bukvalno da kontrolišu celu Vladu i ministre pojedinačno.

Morali ste da reagujete, najpre Marinković, a sada Arsić, kada je ministar Zorana Mihajlović dva puta danas rekla da ona odgovara ne zbog poslanika koji je pitao, već zbog javnosti. Može ona da misli šta god hoće o poslaniku koji je pitao, ali ona mora da odgovara upravo na pitanja narodnih poslanika i ne odnosi se samo na Zoranu Mihajlović. Odnosi se na svakog ministra.

Dajte malo, ako ste krenuli da uvodite demokratiju i da primenjujete koliko toliko ovaj nakaradni Poslovnik, radite to što je moguće bolje. Ništa ne boli ako prekinete gospođu Mihajlović i kažete – molim vas, vi morate da odgovarate narodnom poslaniku.

Narodni poslanici se obraćaju pre svega javnosti i kroz pitanja koja postavljamo ministru šaljemo poruke javnosti i insistiramo da ministar odgovara nama da bi takođe poslao poruku javnosti. Samo vas molim, čisto više zbog vas da opet ne natrči Fabricio pa da ne dobijete po ušima po ko zna koji put.

PREDSEDAVAJUĆI: Da li želite da se Skupština u danu za glasanje izjasni o povredi Poslovnika? (Ne.)

Pravo na repliku, narodni poslanik Miljan Damjanović.

MILjAN DAMJANOVIĆ: Gospođo Mihajlović, ne znam čime sam toliko zaslužio da budete tako arogantni i da govorite na početku da sam izneo neistine, poluistine i nabacao nekakve informacije.

Uzmite stenogram da vidimo kako ste započeli. Rekli ste da sam govorio neistine, poluistine i nabacao nekakve informacije.

Gospođo Mihajlović, jer ste vi na čelu tog ministarstva ja sam prvo na početku rekao, zahvalio se što ulazite u dijalog sa poslanicima SRS, jer je to normalno, za razliku od onih ministara koji ćute, dođu ovde, presede i odu.

S druge strane, nijednu poluistinu i nijednu neistinu nisam izneo. Zamolio sam vas to kamere nisu snimile, recite jednu, uzmite stenogram, ja sam govorio o onome što ste vi kao resorni ministar tada davali naznake, obećavanja, kada će se završiti. Znate, mene to podseća na ono Vučićevo, kada kaže na tom i tom protestu bilo je 2746 ljudi. Ko je vas terao da govorite 15. juna, 28. Biće ove godine, biće do kraja leta, nije ni bitno. Uporno kada nama odgovarate odgovarate kao da smo mi protiv izgradnje infrastrukture u Srbiji. To je potpuna neistina. Potpuna neistina. I, mi želimo građanima Srbije sve najbolje. To je prosto normalno, ne bi valjda sedeli ovde i ne bi obilazili narod i razgovarali sa njima.

Kada smo govorili, i sve moje kolege pre mene, govorili smo upravo ono što smo i dobijali i saznavali iz javnosti. Kada sam, a to ste preskočili, kada sam govorio o firmi Behtel, upravo govorio konkretne primere i pisanja što nemačke štampe, što ostalih. Nisam izneo neistinu ni poluistinu.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima ministar, gospođa dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Ostala sam dužan samo još jedan komentar vezano za broj automobila, što opet mislim kad dobijate informacije, prosto kad ih tražite da to dođe iz Ministarstva, verovatno ne znam koji je datum, ali ovo su između ostalog, i statistički podaci, a i podaci Puteva Srbije, samim tim i Ministarstva. Promet vozila, pošto je to nešto što mislim da je pravi znak zaista, koliko se puteva radi i koliko je to važno za zemlju i zato ga stalno i ističem.

Dakle, 2012. godine 34,4 miliona automobila je bilo na Koridoru 10, 2018. godine, dakle, nismo uzeli prvih šest meseci 2019, bilo je 5,3 miliona automobila. Dakle, u odnosu ukupan promet vozila 2018. u odnosu na 2007. recimo, je 67% rast. Ja mislim da je to ono što pokušavam sve vreme da kažem. Možemo da pronalazimo milion, razloga, komentara, da čitamo sve ono da li se u nekim novinama to prenese na ovaj ili onaj način, ali suština je zaista u onome šta se uradilo i takođe, suština je u onome šta to znači za građane i za sve oni koji koriste Koridor 10.

Sa jedne strane, neke stvari koje se izjave, mogu da se protumače na ovaj ili onaj način i u zavisnosti od vremena kada su izjavljene. Ali, na kraju, podaci tu ne može da bude promena, tu ne može da bude laži, to je tako kako jeste. I, mi treba zaista svi da budemo ponosni i na broj kilometara koje smo kao država izgradili i na sve ono što počinjemo da radimo ove godine. Zato je ovaj Moravski koridor toliko važan. Važni su i ovi auto-putevi, još tri, četiri auto-puta koja počinjemo ove godine. Zamislite vi Vladu koja počinje da radi u jednoj godini četiri auto-puta i početkom sledeće godine peti auto-put.

Što se tiče rokova, ponavljam još jednom, uvek ću ih govoriti, i uvek ću gurati što više mogu da se ti rokovi koliko god je moguće ispoštuju, bez obzira da li će neko iskoristi te rečenice, koje definitivno mogu da budu politički protiv mene. Dakle, zato što sam rekla jedan rok, a on nije u potpunosti ispoštovan, ali ja ću ga koristiti jer je to način da poguram sve institucije, izvođače, nadzore, sve moguće ljude koji su uključeni u određeni infrastrukturni projekat, a to je jako veliki broj institucija u našoj zemlji koji se bave jednim samo projektom. Izvinjavam se ako sam bila duga.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Miljan Damjanović.

MILjAN DAMJANOVIĆ: Prvo mi je drago što smo došli do zaključka da nisam govorio ni neistine, ni poluistine, već isključivo istinu, ali gospođo Mihajlović, evo ponovo.

Ja ću vam dati vaše podatke. Znači, kada sam rekao pripremio sam, nije mi jasno zbog čega ta non-stop glorifikacija. Ja ću vam pročitati – TV „Prva“, 16.7.2018. godine, znači 2018. godine – glavni razlog za gužve je to da duž naših puteva ide mnogo više vozila nego što je to ikada bilo. Dakle, 20 miliona vozila više Srbija danas ima nego u odnosu na pre dve godine, znači 2016. godinu.

Niko nije rekao da je loše što je bilo 53 miliona gospođo Mihajlović, ali je problem što je 2016. godine bilo 43 miliona. Znači, ne 20 miliona više, bilo je 10 miliona više. Evo ga vaš podatak iz Ministarstva da je bilo 43 miliona. Nemojte molim vas, uzmite vaš podataka iz Ministarstva.

Ja sam to govorio. Nisam rekao da je bilo malo vozila. Odlično je, sa 37 miliona koliko je bilo 2014. godine, skočilo je na 53 miliona 2018. godine, ali ne na 63 kako ste rekli. Zatim ste odmah posle nekoliko dana gostovali na RTS i to potvrdili ponovo.

Nisam rekao da ne valja što je veliki broj automobila. Samo mi recite – da li sam rekao da ne valja? Nisam. Vi ste 2018. godine izjavili da je 20 miliona više vozila u odnosu na pre dve godine, a 2016. godine „Putevi Srbije“ koliko je prošlo, evo ga podatak od 43 miliona. U tom smislu sam vam rekao. Voleo bih da je 100 miliona, pa zašto da ne uzmemo više od putarina, da obnavljamo puteve i da gradimo puteve. To nam je zajednički interes. Recite mi samo jel tako? Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Pravo na repliku, narodni poslanik Aleksandar Martinović. Izvolite.

ALEKSANDAR MARTINOVIĆ: Citiraću Njegoša – vrijeme je majstorsko rešeto, prečistiće ono ove stvari, sitnarije djecu zabavljaju.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar dr Zorana Mihajlović. Izvolite.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Evo ovako.

Znači, prvo, mislila sam da govorite da sam to izjavila 2016. godine. Dakle, vi kažete da sam ja to izjavila 2018. godine. Znači, građani Srbije ovakva je stvar.

Godine 2018. sam izjavila da je 20 miliona automobila više nego pre dve godine. U odnosu na 2018. godinu, mislila sam na 2012. godinu kada jeste 20 miliona više vilo. Dakle, 2018. godine u odnosu na 2012. godinu. Da li ćete vi meni sada da kažete da je problem što je bilo više 20 miliona i šta sam ja, govoreći umesto 2012. godina, rekla 2014. godina? Mislim da je to mnogo manji problem. Mnogo veći problem bi bio da mi tih vozila nemamo, a mi zaista imamo preko 20 miliona automobila vozila više.

Prema tome, ako zaista želite da pričamo o napretku Srbije i o infrastrukturi, onda dajte konkretne stvari šta da poboljšamo. To da li sam ja u svom razgovoru rekla 2018. godine sada u julu mesecu imamo 20 miliona automobila više nego pre dve, odnosno misleći pre četiri godine, izvinjavam se, izvinite milim vas, ali stvarno mislim da je to mnogo manja greška nego da kao ministar saobraćaja nisam pomogla, uradila i stvorila uslove da bude 20 miliona automobila više u periodu od kada sam ja imenovana i još uvek jesam ministar saobraćaja.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima narodni poslanik Zoran Bojanić.

ZORAN BOJANIĆ: Zahvaljujem uvaženi predsedavajući.

Gospođo ministarko, koleginice i kolege, divna diskusija prethodna dva sata. Sve smo čuli i o legalizaciji i o svemu i uredu je. Ono na šta biste vi ministarko trebali da obratite pažnju i svi u vašem ministarstvu je ova karta koju ste lepo doneli ovde, da se lepo vidi, da kamere snime šta se uradilo, šta se radilo i šta se radi i šta će se raditi.

Kolega Arsić me je podsetio sa svojom pričom o samodoprinosu iz 1978, 1979. godine i divno da je to pomenuo. Tih godina imali smo auto-put Bratstvo-jedinstvo od Đevđelije pa gore negde do Sežane, pored Beograda i sve prema Nišu i Đevđeliji bili su betonski blokovi, pa kada vozite činilo vam se da ste u vozu, a ne u automobilu. Radilo se, a tada sam kao srednjoškolac putovao malo do Trsta, naše omiljene destinacije, radilo se malo u Hrvatskoj oko Okučana. Jedan deo ispred Zagreba i pola auto-puta u Sloveniji.

Šta imamo sada? Ja sam u jednom trenutku kada sam video kartu, setio se „Večernjih novosti“ upravo iz tih godina gde je bila trasa koja je sad plavo-crvena i radi se o auto-putu za južni Jadran, Beograd-južni Jadran, kako se onda zvao. I tada je bila diskusija da li će biti levi krak, desni krak, da li prema Užicu, da li prema Sjenici. Pomislio sam u jednom trenutku da doživeti neću da vidim taj auto-put. Hvala Bogu, ja putujem već tim auto-putem. Od 15. avgusta ću ići sve do Beograda, a ne samo do Ljiga i to govori o ovoj Vladi, to govori o predsedniku Republike Aleksandru Vučiću, to govori o SNS.

Sve ostalo ne slušajte, radite i pravite, stvarajte. Ono što je meni vrlo bitno to je upravo ovaj Moravski koridor. Moravski koridor ne samo zbog onog naziva Morava, jer ćemo u petak još jednu Moravu otvoriti, a to će biti aerodrom „Morava“ u Lađevcima kod Kraljeva, na granici sa Katrgom, ne mogu da grešim dušu to je i deo teritorije grada Čačka.

U Predlogu zakona, dobro uređenog, kvalitetnog zakona, piše upravo ono što smo danas više puta ovde spočitavali zašto se kasni? Nikad niko nije ni dao nekakav rok da su počeli radovi. Ovde lepo piše od Pojata do Koševa, urađen je i projekat, urađeno je sve i od Adrana prema Mrčajevcima, odnosno do Preljine, već će do kraja jula meseca biti završeno sve. Gde je problem? Problem je na onom najvećem delu koji prolazi kroz teritoriju grada Kraljeva. Problem reke Zapadne Morave, problem svih onih prigradskih naselja koja su 2014. godine poplavljena i problem ne samo teritorije grada Kraljeva nego i teritorije opštine Trstenik. Jer, ukoliko, a bilo je, vi znate dobro, jer ste učestvovali u svim tim razgovorima i pričama, bilo je rešenje kako rešiti korito reke Morave, pa ispravljanjem, pa ne znam šta. Onda bi se desilo da teritorija grada Kraljeva koja nije bila plavljena, a to je negde gore od Adrana bila bi poplavljena ili bi teritorija opštine Trstenik teško stradala ako bi se tako nešto uradilo.

Mislim da se upravo iz tog razloga, zbog regulacije korita reke Morave i radilo ovako dugo na iznalaženju dobrog, pravog rešenja. Vi znate da smo mi bedem napravili u onom najgorem delu, ali to je samo jedan deo rešenja. Bilo je pominjanja da će trasa autoputa ići levom stranom između pruge i reke, da će ići desnom, mislim da je sada to najbolje rešenje i da ćemo najzad imati kružni tok tamo gde smo pričali o onoj rasveti, koja još uvek nije urađena, na izlasku prema Kragujevcu iako znam da je obavljena i javna nabavka i sve je završeno.

To opet govori da javne nabavke nekad nisu do kraja kvalitetne kako neki misle. Ne bih dužio ovde više, jer ima dosta kolega koje bi rekle neku lepu reč o ovom kvalitetnom i dobrom zakonu. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima narodni poslanik Nataša Jovanović.

NATAŠA Sp. JOVANOVIĆ: Gospodine Arsiću, gospođo Mihajlović, ja bih zamolila stručnu ili tehničku službu i vas gospodine Arsiću, da mi omogućite da prilikom izlaganja koristim mapu koju je gospođa Mihajlović donela, jer ja o konkretnim potezima, jer šta bi značila ova mapa kao ukras ovde, građani treba da znaju da je mapa tu. Proučila sam je danas. Više puta sam pogledala kompletnu deonicu autoputa o kojem govorimo, ali da bih kompetentno ušla u raspravu sa gospođom Mihajlović i njenim saradnicima morala bih da objasnim nešto. Tako da mi ne oduzimate ovo vreme, a da mi omogućite da imam ovu mapu.

Ne, to nije moguće gospođo Mihajlović, jer ovde ni lupa ne pomaže. Dakle, konkretno da bi građani mogli da vide, kao što inače koristite i vi i vaš predsednik u televizijskim emisijama, da pokažemo o čemu se radi, jer ću da se obraćam i građanima tih mesta.

(Predsedavajući: Kako mislite koleginice Jovanović, građani čuju.)

Šta ste razmišljali kad ste doneli ovu mapu u salu? Jel ste vi prišli da je pogledate, jer znaju građani šta to znači? Šta je ovo ovde, neki dekor ili šta? Ako je u svrhu toga da možemo da razgovaramo, eto da to iskoristim. Ako ne, onda pretpostavljam da vi sve to imate u glavi i da pogledate na ovome, a ja ću konkretno da pitam.

(Predsedavajući: Nemam mikrofona pored mape.)

Počeću od toga da je osnovno nepoznavanje stvari to i stvara se zabuna i kod narodnih poslanika koji možda nisu, a čak su iz vlasti, to hteli da proučavaju, evo slepo vam veruju i vama gospođo Mihajlović i drugim zagovornicima davanja ovog posla direktnom pogodbom kompaniji „Behtel“. Koja je ta kompanija? Znači, taj izvesni Voren Behtel je kompaniju osnovao u Americi pre 121 godinu. Četvrta generacija njegovih potomaka vodi tu kompaniju i to nema nikakve veze sa zvaničnom politikom Amerike kako ste danas to pokušali da objašnjavate mojoj koleginici, koja naravno se na to samo smejala, i sa time ko je na vlasti u Americi.

Ovo je privatna korporacija koja dobija veoma unosne poslove širom sveta. Da ne bi ponavljala ono što su kolege govorile, dakle bilo je takvih poslova okončanih, a nekih koji su bili u pokušaju, kao recimo posao u Rumuniji, od Bukurešta do Mađarske granice, koji je zaustavljen posle izvesnog vremena zbog toga što su Rumuni shvatili Behtel stalno poskupljuje cenu kilometra.

Mogu slobodno da kažem, zato sam i tražila da vama konkretno pokazujem, građanima Srbije i narodnim poslanicima ovu mapu, da deonicu od Preljine do Kraljeva, što se tiče doline Zapadne Morave, odlično poznajem, svako selo, svaki put, lokalni put i nebrojano puta sam i sa jedne i sa druge strane reke Morave, jer moj otac je iz sela Katrga i svi Jovanovići žive dan danas tamo u tom selu, odrasla sam na neki način tamo, iako sam rođena Kragujevčanka i znam koliko je ovaj projekat u svojoj inicijalnoj tek postanci ili ideji, izazvao reakciju kod građana.

Naravno da će svako da se obraduje da dobije autoput, pogotovo zbog toga što je to i normalno da autoput povećava cenu poljoprivrednog zemljišta, daje mogućnost da ljudi bolje žive da ostanu tu, itd. Ali, treba objasniti onda i tim meštanima tih svih sela, pa i dalje do Kruševca, zašto Behtel? Nema razumnog objašnjenja, osim onog da je to čisti lobi američkog ambasadora…

PREDSEDAVAJUĆI: Privodite kraju koleginice Jovanović.

NATAŠA Sp. JOVANOVIĆ: Zašto da privodim kraju, pa ja imam devet minuta na raspolaganju.

PREDSEDAVAJUĆI: Ne.

NATAŠA Sp. JOVANOVIĆ: Nemojte molim vas, imam devet i po minuta na raspolaganju.

PREDSEDAVAJUĆI: Nemate devet minuta, imate dva minuta.

NATAŠA Sp. JOVANOVIĆ: Možete vi da pričate šta god hoćete, devet i po minuta ili da kradete vreme.

Ti, kako se već zoveš, ti Đokiću, koji si relikt tog nekog vremena gde si mogao da komanduješ vreme itd… (Isključen mikrofon.)

PREDSEDAVAJUĆI: Koleginice Radeta, poslanička grupa SRS ukupno ima 28 minuta i 49 sekundi. Prekinuo sam koleginicu Jovanović kada je iskoristila 31 minut i 26 sekundi.

(Vjerica Radeta: Kako, hajde saberi.)

Ne sabiram ja to.

(Vjerica Radeta: Ma nemoj.)

Ne sabiram ja.

(Vjerica Radeta: Nego si ono vreme koje je bilo po replikama…)

Ne.

(Vjerica Radeta: Nego?)

Nisam uopšte nikakvo vreme oduzimao. Ono što je bilo po replikama prekoračenje je bilo resetovano i vraćeno vašoj poslaničkoj grupi.

Koleginice Radeta, ja vas molim, dobićete izveštaj ko je koliko govorio budite sigurno.

(Vjerica Radeta: Pogledajte pojedinačno, koliko je kolega Mirčić pričao, koliko Miljan…)

Ne, vi sada od mene tražite da ja sada proveravam koliko je ko govorio. Proveriću. Ako se pokaže da nisam u pravu, resetovaću vreme koleginici Jovanović i imaće puno vreme bez obzira ova dva, tri minuta što je utrošila.

(Vjerica Radeta: Koji dan, na koju temu?)

Ne koji dan, danas koliko je meni poznato, a valjda ne grešim, ima još 20 poslanika koji treba da učestvuju u diskusiji. Za jedan ili dve diskusije znaćemo tačan rezultat koliko je ko govorio iz poslaničke grupe SRS. Ako je greška do službe, izviniću se, daću reč koleginici Jovanović. Ako nije, bićete obavešteni.

Nemate pravo više, koleginice Jovanović, dok ne utvrdimo… Idemo dalje, nema problema, saldiraće se…

(Nataša Sp. Jovanović: Po Poslovniku.)

Koleginice Jovanović, ja vas molim, ne mogu da…

(Nataša Sp. Jovanović: Poslovnik.)

Znači, sve sam doživeo, ali da poslanik koji je diskutovao, odmah posle svoje diskusije traži povredu Poslovnika.

(Vjerica Radeta: Ne posle, nego usred diskusije koju si ti prekinuo. Naravno da ima pravo.)

Po Poslovniku, izvolite, koleginice Jovanović.

NATAŠA Sp. JOVANOVIĆ: Gospodine Arsiću, reklamiram član 27. i član 32.

Dakle, elementarna neka pristojnost mi nalaže da u ovom trenutku, zbog pre svega korektnosti uvek zamenika generalnog sekretara, i biram reči kojima ću da se obraćam. Dakle, ako niste imali tu mogućnost, a mislim da ste imali, koliko ste godina bili u SRS, a i posle toga, kada ste je napustili otimanjem mandata, mogli ste da naučite jednu stvar da nikada ni za sekundu i nizašta nismo pogrešili.

Kolega Milorad Mirčić i kolega Miljan Damjanović su koristili u okviru poslaničke grupe svoje vreme i iskoristili manje od 19 minuta. Preostalo vreme SRS je upravo onoliko koliko sam ja računala u svom obraćanju.

Gospodine Arsiću, ne znam čemu to, najpre u jednom trenutku, valjda mislite da vas u tom trenutku posmatra ovaj vaš Fabricio, glumite neku demokratiju i znate stav SRS, da mi nismo za ograničavanje vremena, pa tako sada sami sebe nekako pokopavate, ili već ne znam šta da kažem. Pre samo sat i po vremena ste dozvolili da replike, i mi smo vam rekli: „U redu je, nije problem, neka se vodi jedna rasprava i diskusija“, traju 10 ili 12 minuta. Ja krenem da govorim o tački dnevnog reda, sa namerom da kroz konkretna sela i probleme sa kojima će ljudi eventualno da se suoče pre početka izgradnje autoputa govorim, a vi kažete: „potrošili ste vreme“, a da niste konsultovali stručnu službu, već kažete – hej, čekajte, ja ću to. Da li će te vi, gospodine Arsiću, uopšte da vodite možda sednicu za pola sata, ko to zna. Šta ja imam da čekam? Na licu mesta… (Isključen mikrofon.)

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem, koleginice Jovanović.

(Nataša Sp. Jovanović: Šta je sledeće što treba da me pitate?)

Još nisam dao odgovor.

Znači, koleginice Jovanović, ono vreme koje je bilo za replike, a mogu svaku repliku da donesem iz elektronskog oblika, pa kolega Miljan Damjanović je potrošio 20 minuta na replike, to je pola vremena koje pripada poslaničkoj grupi. Ako sam bio tolerantan za 16 minuta, da li vi stvarno mislite da bih vam ja uzeo minut ili dva?

(Nataša Sp. Jovanović: Četiri i po.)

Ili četiri i po, ili pet, ako sam bez problema dozvolio da preko poslovničkog prava govorite 16 minuta, ne vi, neki vaš kolega i moj kolega, u krajnjem slučaju, da li zaista mislite da bih sebi posle toga dozvolio da se raspravljamo oko dva, tri ili četiri minuta? Ja nisam računao sekunde. Nisam računao sekunde nijednom poslaniku. Ne volim da se računaju sekunde, puštam poslanike da učestvuju u diskusiji, ali postoji neko vreme kad jednostavno ne mogu više da tolerišem to.

(Vjerica Radeta: Hajde pojedinačno, molim te, koliko svi imaju vremena. Pojedinačno, recite nam.)

Da li želite da se Skupština u danu za glasanje izjasni o povredi Poslovnika? Izvolite.

NATAŠA Sp. JOVANOVIĆ: Da, želim.

Javljam se ponovo za povredu Poslovnika. Zaista, ovo sada prelazi u lakrdiju. Morate da nam kažete šta ste vi radili. Kako ste vi sabirali sekunde i minute u svojoj glavi, ja to ne znam. Ja želim da gospodin Branko, kao odgovorno lice, i vi kažete, molim vas, ozbiljni smo ljudi, koliko je vremena u načelnoj raspravi od 28 minuta nepunih, koliko ima SRS, koristio kolega Mirčić, a koliko kolega Damjanović, koji su govornici pre mene na listi. Saberite mi ta dva vremena kroz elektronski sistem pojedinačno, naravno, njihove govore u okviru prozivke po listi. Ostatak vremena želim da koristim, jer to je pravo koje ima SRS.

PREDSEDAVAJUĆI: Dobićete izveštaj o vremenu koje je utrošila SRS. To je vreme koje pripada vašoj poslaničkoj grupi, a ne vama.

Da li želite da se Skupština u danu za glasanje izjasni o tome?

Želite. U redu.

Reč ima narodni poslanik Aleksandar Marković. Izvolite.

ALEKSANDAR MARKOVIĆ: Zahvaljujem, kolega Arsiću. Danas ste veoma tolerantni u predsedavanju.

Gospođo Mihajlović sa saradnicima, dame i gospodo narodni poslanici, nemam nameru da u svom izlaganju otvaram naročite polemike, pogotovo ako one sadrže neke lične motive, zato što je više nego očigledno da kad god Zorana Mihajlović dođe u Narodnu skupštinu pojedini poslanici se bukvalno obruše na nju, ali zbog lične netrpeljivosti. Međutim, i to čak samo po sebi nije ono što je naročito problematično, jer smo mi iz SNS odavno navikli na lične uvrede.

(Vjerica Radeta: O čemu pričaš? Vrati se na temu.)

(Nataša Sp. Jovanović: Tema!)

PREDSEDAVAJUĆI: Molim da omogućite kolegi…

ALEKSANDAR MARKOVIĆ: Ali, s druge strane, to nam govori da o samom predlogu zakona nismo čuli gotovo nikakvu primedbu ili ne bar suštinsku primedbu. Ali opet, gospodine Arsiću, ja mnogo više cenim i te poslanike, iako se ni u čemu ne slažem sa njima, mnogo više cenim i te poslanike nego ovaj drugi deo opozicije koji se već mesecima ne pojavljuje u parlamentu i šalju poruku građanima da ih apsolutno ne zanima nijedna tačka od značaja za građane Srbije. Oni to u krajnjem slučaju i ne kriju, oni to javno govore, a za mene je to vrhunski primer neodgovornosti i licemerja. Zašto licemerja? Zato što oni s vremena na vreme dođu u Skupštinu, ali samo ovde u ovaj hol, samo ovde ispred, održe konferenciju za štampu, nalupetaju se raznih gluposti, izvređaju i narodne poslanike vladajuće koalicije i Aleksandra Vučića i Vladu Srbije, a onda hrabro pobegnu sa megdana. Ne smeju da dođu ovde u salu da sučelimo stavove, ovde u parlamentu gde je i mesto za to.

Bio je juče onaj jedan junak, on je valjda najhrabriji od njih, Zoran Živković je u pitanju, pojavio se u holu, nazivao nas kriminalcima, lopovima, lenštinama itd. i onda je, naravno, brže-bolje pobegao iz Skupštine, pobegao kući, pobegao da pije vino ili bilo gde drugde.

(Vjerica Radeta: Taman ga ljudi zaboravili, a ti ga sad reklamiraš.)

Ali, bitno je da je to na onoj stranoj televiziji N1 glavna vest bila juče. Za njih je glavna vest bila šta je rekao juče u holu Zoran Živković. Koga zanima u ovoj zemlji šta priča Zoran Živković?

(Vjerica Radeta: Pa nikoga, zato ga ne pominji! To ti pričam.)

Zanima N1. Iako on ima manje birača čak i od onog nesrećnog Janka Veselinovića, ako je to uopšte moguće.

Međutim, ono što je problem, problem je što mi na N1 nećemo čuti informacije o onome što je danas glavna tema, a to je izgradnja autoputeva. Na N1 nećemo čuti ništa o Moravskom koridoru. Koliko god to bilo značajno za, kako smo čuli, 500.000 ljudi koji žive u tom delu centralne Srbije, za N1 to nije važno, na N1 to neće biti vest. Nećemo čuti ni to da je u samo par proteklih godina završeno više od 200 kilometara autoputeva. Na N1 nećemo čuti ni da je obnovljeno 200 kilometara pruga, to za njih nije vest. Na N1 nećemo čuti ni sledeće podatke, jedna koleginica se žalila da je ovo usitnjeno, i jeste usitnjeno, ali ja sam nešto mlađi koju godinu, pa mogu da vidim.

(Vjerica Radeta: Ma ti si kreten!)

Neću se obazirati na ove uvrede. Nemojte izricati opomenu, neću se obazirati na ovo.

(Vjerica Radeta: Jesi ti čuo šta je rekao?)

PREDSEDAVAJUĆI: Koleginice Radeta, vi ste rekli kolegi da je kreten.

(Vjerica Radeta: A šta je on pre toga rekao?)

Vama ništa.

(Vjerica Radeta: Šta je on rekao u mikrofon u javnosti? Šta je rekao? Ponovi šta je rekao. Neka on ponovi šta je rekao.)

Šta je rekao?

Nastavite, kolega.

ALEKSANDAR MARKOVIĆ: Arsiću, rekao sam da sam mlađi koju godinu od koleginice, ništa više.

(Vjerica Radeta: Jeste. On vidi zato što je mlađi. Sram te bilo. Ne zna da se ponaša, nema osnovnu kulturu.)

Dakle na N1 nećemo čuti o izgrađenim deonicama, niti onim deonicama koje su izgrađene do 2014. godine, niti o onim deonicama koje su izgrađene u periodu od 2014. godine do 2018. godine. Dakle, u pitanju je Koridor 10 južni krak - Grabovnica, Grdelica, Vranje, Donji Neradovac, 58 kilometara dužine. Zatim Srpska kuća – Levosoje, granica Makedonije 29,5 kilometara dužine. Nećemo čuti o Koridoru 10 istočni krak, Prosek – Bancarevo, dužina 13 kilometara. Zatim, Crvena Reka, granica sa Bugarskom 67,8 kilometara. Koridor 10 severni krak, Novi Sad – Horgoš 108 kilometara, obilaznica oko Beograda, Batajnica – Dobanovci - Ostružnica 26,9 kilometara. Koridor 11, Obrenovac – Ub 26,2 kilometra. Nećemo čuti ni za deonicu Lajkovac – Preljina 64 kilometra. Nećemo čuti da je ukupno izgrađeno u tom periodu, dakle od 2014. do 2018. godine 445,9 kilometara. To sve za njih nije vest.

Kada je reč o deonicama čija je izgradnja u toku Koridor 10, Bancarevo – Crvena Reka, 6 kilometara, petlja Subotica – Kelebija 12,1 kilometar. Kada je reč o Koridoru 11, Surčin – Obrenovac 17,6 kilometara, Ub – Lajkovac 12,5 kilometara, Preljina – Požega 30 kilometara, petlja Batočina 5 kilometara, Ostružnica – Bubanj Potok 19,5 kilometara. Sve to na N1 nećemo čuti.

A, i nije to toliko važno, važno je da građani Srbije čuju ove rezultate i jako je važno da građani Srbije razumeju i znaju ko je zaslužan za ove rezultate. Koliko je građeno u periodu dok su žuti vodili Srbiju, a koliko se danas gradi. Građani Srbije vrlo dobro razumeju, vrlo dobro vide i vrlo dobro znaju i znaju ko je zaslužan za to i znaće to da nagrade na sledećim izborima. Zahvaljujem vam se.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima narodni poslanik Milena Turk.

Izvolite koleginice.

MILENA TURK: Hvala predsedavajući.

Uvažena gospođo Mihajlović, dame i gospodo narodni poslanici, Moravski koridor je projekat broj jedna za Ministarstvo građevine, saobraćaja i infrastrukture, ali je isto tako i projekat od vitalnog značaj za oko pola miliona ljudi koji žive na ovom potezu. Za sve stanovnike počev od Pojata, Ćićevca, Stalaća, Kruševca, Trstenika, Vrnjačke Banje, Kraljeva i Čačka ovo je izuzetno važan koridor jer će povezati koridore 10 i 11 i učiniti nas dostupnijim investitorima što je veoma važno u ovom trenutku. Za sve stanovnike koji žive na ovom potezu ovo je presudan trenutak jer je ovo naša prilika da se povežemo i razvijamo budući da se ovako važne saobraćajnice na ovaj način povezuju.

Ovaj koridor će biti dužine od 110 kilometara i ono što je veoma važno predviđa opremanje i uređenje dve industrijske zone što je za nas koji živimo na ovom potezu veoma značajno jer će nas učiniti konkurentnim i atraktivnijim za potencijalne domaće i strane investitore. Jedna industrijska zona je planirana između Varvarina i Ćićevca, druga je planirana između Trstenika i Vrnjačke Banje i to je ono što investitori očekuju kada se opredeljuju koju će opštinu izabrati za svoje ulaganje očekuju infrastrukturu, očekuju uređene industrijske zone.

Pored onoga što je Republika Srbija uradila u sprovođenju reformi na postizanju političke stabilnosti i finansijske konsolidacije ovo su veoma važni projekti koje moramo realizovati ukoliko želimo da modernizujemo da oživljavamo i pokrećemo našu privredu.

To nam je veoma važan cilj koji želimo da postignemo i za to ćemo se boriti da pokrenemo i oživimo potencijale koje već imamo, naše skladišne kapacitete, naše industrijske kapacitete. Isuviše vremena smo izgubili jer naši prethodnici nisu imali ni znanja, ni smelosti da ove uslove obezbede za svoje građane. Konkretno u Trsteniku, mi smo gotovo jednu deceniju imali ovaj problem, problem sa industrijskom zonom i tek je dolaskom SNS ova industrijska zona uređena.

Dakle, prepreka je bila jedan loš ugovor koji je bio pun manjkavosti, neprimenljiv i dolaskom SNS 2016. godine, kada smo preuzeli odgovornost na rukovođenju opštine mi smo zajedno sa Vladom Republike Srbije rešili ovaj problem. Ministarstvo privrede je opredelilo 40 miliona dinara za uređenje ove industrijske zone i mi se danas možemo pohvaliti da imamo uslove za grinfild investiciju sa priključcima.

Ono što je takođe veoma važno za građane opštine Trstenik, predsednik Aleksandar Vučić je u decembru prošle godine otvorio fabriku koja se bavi auto delovima. Ona danas upošljava 300 radnika, od planiranih hiljadu. Ovo je samo dakle, prvi korak i pokretanje naše privrede za koju želimo da oživi i da se razvija i očekujemo da kada ove industrijske zone budu uređene i pripremljene da imamo još mnogo više šanse da budemo atraktivniji i primamljiviji za investitore i da možemo da budemo konkurentni da učestvujemo u trci sa ostalim opštinama.

U ovom trenutku postoji politička volja, postoje rešenost, postoje sredstva i spremnost da se ovaj projekat realizuje do kraja. Nažalost, mnogi jesu gradili svoje političke kampanje na ovoj temi, svojatali ovaj projekat, otimali se o njega, ali činjenica da ništa konkretno nisu učinili, jer da jesu mi bismo danas imali mnogo bolje rezultate i u Trsteniku i u svim drugim opštinama. Činjenica je da nisu radili eksproprijaciju nijednog metra puta na ovom potezu i toliko samo ovo svedoči o njihovoj ozbiljnosti i spremnosti, ali i stručnosti da na ovom projektu rade.

To nije jedini projekta na kome su zatajili, gospođa ministarka je upoznata sa projektom izgradnje visećeg mosta u Trsteniku nakon poplava koje su nas zadesile. Mi smo, ponavljam, 2016. godine kada smo preuzeli odgovornost u Trsteniku bukvalno morali da krenemo od nule jer nijedan jedini dokument nije postojao, nijedan papir od koga bismo krenuli. Dakle, od obezbeđivanja lokacijske dozvole, izgradnje projekta, sve smo to uradili zajedno sa Ministarstvo građevine uz ogromnu podršku i izuzetnu saradnju. Tako da smo počevši od nule, sav teret bukvalno preuzeli i uspeli da realizujem ovaj veoma važan projekta za sve stanovnike naše opštine.

Tako se radi kada se ozbiljno pristupa projektima, posvećeno i predano i upravo je i ovaj zakon o kome danas raspravljamo, koji se tiče utvrđivanja javnog interesa kada je u pitanju izgradnja Moravskog koridora još jedna dokaz da posvećeno i predano se bavimo ovom temom, jer želimo da budem brzi i efikasni i želimo da ne gubimo vreme već da što pre realizujemo ovaj projekta. Želimo da spremni uđemo u njegovu realizaciju, da pripremimo sve preduslove, projektne dokumentacije, eksproprijacije, da se ovaj projekat realizuje u najkraćem mogućem roku.

Izgradnja Moravskog koridora nam otvara mogućnost da se poljoprivreda poveže sa drugim delatnostima, da se otvore nova tržišta u susednim zemljama i poveća spoljno trgovinska razmena, imajući u vidu već postojeću potražnju za poljoprivredno prehrambenim proizvodima, za proizvodima namenske industrije. Ono što je važno jeste da obezbedimo uslove za bolji plasman ovih proizvoda.

Cilj je svakako i uspostavljanje dugoročne strategije kada je u pitanju razvoj u skladu sa lokalnim i regionalnim kapacitetima i potencijalima i podsticanje daljeg razvoja naselja koji se nalaze na ovoj trasi. Unapređenje sistema transporta će svakako smanjiti troškove, dovešće do uštede u vremenu i očekujemo da dovede i do velikog razvoja privrede.

Još jedan aspekt prilikom izgradnje ovog koridora je činjenica da nakon poplava 2014. godine su se u značajnoj meri promenili propisi koji uređuju izgradnju infrastrukture. Dakle, sada su propisi strožiji i ovo je veoma značajno jer će se uporedo sa izgradnjom Moravskog koridora raditi na utvrđivanju obala, radiće se na regulaciji vodotokova, na regulaciji rečnog korita, ne samo Zapadne Morave već i svih pritoka koje su nam zapravo 2014. napravile najveću štetu i dovele do katastrofalnih posledica.

Dakle, novi Zakon o vodama propisuje rigoroznije uslove od onih koji su važili kada je urađena prva procena i jasno je zbog čega je cena iz tog razloga veća, radi se o bezbednosti i stanovništva i infrastrukture koja će pratiti izgradnju ovog projekta. Uz to je planirana i izgradnja moderne telekomunikacione mreže. Dakle, jedan sveobuhvatan i celovit pristup gde se zapravo u ovom projektu realizuju tri krupna projekta.

Naravno, pojedini poslanici opozicije koji danas nisu našli za shodno ni da se pojave u ovoj sali i da diskutuju na ovu temu, kritikuju one koji su zapravo zasukali rukave i krenuli u realizaciju projekata koji oni nisu bili kadri da završe. Oni dakle poručuju sa distance, šalju neke svoje kritike, međutim, ono što imam da im kažem da je ovo mesto gde se razgovara, ovo je mesto na koje su ih građani uputili da zastupaju njihove interes. Ono što bi građani trebali da znaju, da oni na posao ne dolaze ali nemaju problem sa tim da od Narodne skupštine prime platu, dakle krajnje licemerno i nedopustivo.

Nisu bili kadri ni te konferencije, koje su tako pompezno najavljivali da održavaju u nekom kontinuitetu, nikakav paralelni parlament ne postoji, vreme je verovatno letovanja, vuku atraktivne destinacije, ali ono što je važno je da oni i dalje slede Dragana Đilasa, koji je za jedna most utrošio 400 miliona evra, dakle, za samo jedan most, a Moravski koridor, koji nosi sa sobom 10 kilometara autoputa, uređenje Zapadne Morave, svih pritoka, uređenje industrijskih zona i telekomunikacione mreže, valjda previše skupo kada se to uporedi.

Naglašavam još jednom da je ovo strateški važno povezivanje jer je magistralni put koji prolazi kroz ove opštine opterećen, prolazi kroz naseljena mesta, prolazi pored škola, prolazi preko pružnih prelaza i izgradnjom ovog autoputa uštedeće se dakle i u vremenu i troškovima transporta, ali isto tako će se povećati bezbednost saobraćaja.

Ono što bih takođe još želela da istaknem je dobra saradnja naših lokalnih samouprava sa Ministarstvom građevine i to kažem u svetlu sastanka koji je nedavno održan u opštini Trstenik i koji je okupio sve predstavnike lokalnih samouprava na ovom sastanku.

Dakle, centralna tema jeste bila izgradnja Moravskog koridora, ali isto tako se razgovaralo o ključnim projektima u našim gradovima i opštinama, dakle, projekti koje realizujemo zajedno za Ministarstvom su više milionski, koji su veoma važni i tiču se i regionalnih puteva, ali rekonstrukcija dogradnje kanalizacione mreže, jedan izuzetno važan program koji je namenjen našim građanima kako bismo unapredili kvalitet života.

Ovom prilikom bih pomenula i nadovezala se na ono što je kolega Bojanić rekao u svom izlaganju, dakle, 28. juna je najavljeno otvaranje i aerodroma „Morava“ u Kraljevu, što je takođe veoma važno, obzirom na blizinu Moravskog koridora i na dostupnost te saobraćajnice.

Ovo je jedan vojno- civilni aerodrom koji ima potencijal i da se širi i da bude vodeći u ovom delu Evrope, kada je u pitanju kargo saobraćaj i za naše opštine na trasi Moravskog koridora veoma je značajno i to što će na ovom poslu biti angažovane domaće firme, što će imati priliku da se uposle i mi očekujemo da i nadamo se da će građevinske firme biti prosto sposobne da odgovore na sve zahteve i na sve izazove koje ovi veliki projekat nosi, ali je veoma važno što će domaće firme biti angažovane korišćeni domaći materijali.

Dakle, veoma zahtevan projekat, koji se sastoji zapravo od tri celine, koji će sa sobom nositi 76 mostova, koji znači izgradnju 110 kilometara autoputa, koji znači izgradnju moderne telekomunikacione mreže, ali ono što je veoma, veoma značajno uređenje korita Zapadne Morave i svih pritoka kako bi se obezbedilo bezbednost za sve stanovnike, ali i za infrastrukturu.

Ovaj zakon je garant brzine i efikasnosti i priprema svih preduslova i korak ka boljem povezivanju i razvoju.

Iz tog razloga, ja ću u danu za glasanje, sa zadovoljstvom podržati ovaj Predlog zakona. Hvala vam.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima ministar dr Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Samo želim da informišem da ukoliko poslanici parlamenta budu usvojili ovaj Predlog zakona, Ministarstvo će u narednih mesec dana obići svaku opštinu i svaki grad, na deonici Pojate-Preljine, da bi razgovarala sa građanima, predstavila projekat, predstavila ne samo trasu, nego sve ono što će građane očekivati u izgradnji ovako važnog infrastrukturnog projekta.

Tu ćemo naravno, očekivati pomoć kako načelnika okruga, tako predsednika opština, gradonačelnika, zato što mislimo da je jako važno, da je zaista ovo prvi autoput koji spaja Srbiju sa Srbijom, dakle u centru Srbije spaja koridore.

Jedna samo mala opaska, vi ste takođe pomenuli, dakle poslanici, nije stvar samo u tome što poslanici, opozicioni poslanici nisu prisutni ovde, oni daju mnogo izjava na temu Moravskog koridora, a da praktično improvizuju sve navode i da sve ono što govore, zaista ne samo da nije tačno, nego predstavlja samo napad na jedan projekat, i ne samo napad na taj projekat Moravskog koridora, nego prosto napad na svaki projekat, na svaku investiciju koju Vlada Republike Srbije radi, a to je važno za sve građane, bez obzira da li bili pripadnici jedne, druge ili bilo koje druge političke opcije, ali zaista se nadam da ćemo mi i ovaj projekat i ovaj koridor uraditi najbrže moguće, početi njegovu realizaciju, kao na kraju krajeva što smo završavali neke prethodne, tako da se vidimo uskoro na toj trasi koridora Pojate-Preljine. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima narodni poslanik Snežana Petrović.

SNEŽANA PETROVIĆ: Zahvaljujem predsedavajući.

Uvažena potpredsednice Vlade, poštovane kolege narodni poslanici, kaže se da putevi povezuju predele i ljude. Ovo svakako potvrđuje i budući Moravski koridor, kao direktna veza između Koridora 10 i Koridora 11, ali kao interna povezanost zapadnih i jugozapadnih sa južnim i jugoistočnim delovima Republike Srbije i dalje sa Bugarskom, Grčkom i Turskom.

Otuda, budući Moravski koridor, odnosno deonica puta Pojate-Preljina, ima veliki strateški značaj za Republiku Srbiju, upravo zbog tog unutrašnjeg povezivanja, ali i povezivanja za zemljama regiona.

Treba ponoviti da će budući autoput povezati sva veća naseljena mesta preko Ćićevca, Stalaća, Kruševca, Trstenika, Vrnjačke banje, Kraljeva i Čačka.

Značaj ovog koridora je tim veći, zato što na ovom području živi oko pola miliona ljudi i posluje preko 21.000 malih i srednjih preduzeća i preduzetnika.

Ako se uzme u obzir, da u ovom delu Republike Srbije ima šest planina, 20 manastira i 10 popularnih destinacija banjskog turizma, očigledno je kakav će značaj imati budući autoput za razvoj turizma ovog dela zemlje, ali i za privlačenje budućih potencijalnih investitora.

Pored izgradnje moderne saobraćajnice, kakav će biti Moravski koridor, važno je istaći da su predmet ovog projekta i regulacioni radovi na reci Moravi i okolnim vodotokovima, čijim završetkom će se trajno otkloniti opasnost od poplava u ovom području.

Sve navedeno veoma je važno za unapređenje kvaliteta života lokalnog stanovništva, ali i za industrijski, poslovni, turistički razvoj Centralne Srbije.

Obzirom da dolazim iz Užica, najvećeg grada Zlatiborskog okruga, osvrnuću se na značaj izgradnje Koridora 11, tj. autoputa od Obrenovca do Preljine, čiji kompletan završetak u ukupnoj dužini od 103 kilometara koji je najavljen do kraja godine, svi mi stanovnici ovog dela Republike Srbije željno iščekujemo.

Praktično, on će povezati Beograd i Čačak. Puštanjem u rad deonice autoputa na Koridoru 11 od Ljiga do Preljine, u oktobru 2016. godine u dužini od 40 kilometara, delom je olakšao putovanje na veoma teškoj i opterećenoj i rizičnoj Ibarskoj magistrali.

Na sam pomen Ibarske magistrale, vezuju se teške reči, velike gužve, rizik i smanjenje bezbednosti za učesnike u saobraćaju, do teških učestalih saobraćajnih nezgoda često i sa smrtnim ishodom.

S toga je izgradnja ovog autoputa, lično smatram, najvažnija infrastrukturna investicija za stanovništvo ovog dela zemlje, koja se realizuje uz veliko zalaganje i trud nadležnog Ministarstva uz podršku Vlade Republike Srbije i predsednika Republike.

Iz ličnog iskustva, a znaju to i moji zemljaci koji često putuju iz ovih krajeva ka glavnom gradu, da putovanje od četiri sata u jednom pravcu Ibarskom magistralom, pa i vraćanje istom relacijom u istom danu je veoma teško.

O problemima funkcionisanja putničkog i teretnog saobraćaja, da ne govorimo.

S toga je izgradnja autoputa od Pojate do Preljine i početak radova na deonici Preljina-Požega, predstavlja zamajac razvoja ovog kraja, otvaranje novih radnih mesta i dolaska potencijalnih investitora, što naravno predstavlja i ekonomski prosperitet ovog kraja.

Nadamo se u skorijoj budućnosti i nastavku izgradnji kraka autoputa preko Užica i Kotromana, prema Sarajevu, što bi Zlatiborski okrug i Zapadnu Srbiju izjednačilo sa ostalim krajevima gde su izgrađeni autoputevi u smislu kvalitetnijeg života stanovništva, lakšeg poslovanja privrednika, naravno usled smanjenja transportnih troškova i stvaranja povoljnih uslova za dolazak novih investitora u ove krajeve.

Izgradnjom autoputa na Koridoru 11 i povezivanje preko Moravskog koridora sa Koridorom 10 i regionom, turistička ponuda Zlatiborskog okruga i Zapadne Srbije sa svojim već poznatim destinacijama koje nudi Zlatibor-Tara-Zlatar -Mokra Gora, bila bi još atraktivnija i prihvatljivija kako za domaće, tako i za strane turiste.

Takođe, sve poznatiji i atraktivniji zdravstveni turizam na ovim prostorima, imao bi izgradnjom savremene putne infrastrukture veću prođu kod korisnika u budućnosti.

Pozitivni efekti, svakako, izgradnje autoputa na koridorima 10, 11 i Moravskom brojni su.

Zbog toga ćemo mi poslanici Srpske narodne partije u danu za glasanje podržati predloženi zakon. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Milanka Jevtović Vukojičić. Izvolite.

MILANKA JEVTOVIĆ VUKOJIČIĆ: Zahvaljujem.

Poštovani predsedavajući, uvažena potpredsednice Vlade, kolege poslanici i poslanice, poštovani građani Srbije, pred nama se danas nalazi Nacrt zakona o utvrđivanju javnog interesa za izgradnju Moravskog koridora, odnosno za izgradnju dela autoputa Pojate–Preljina.

Ovaj predlog zakona i te kako je značajan, jer ovim predlogom zakona rešava se prethodno pitanje, utvrđivanja eksproprijacije i to po hitnom postupku, utvrđuju se nadležni organi koji treba u ovom postupku da rešavaju, takođe u skraćenim rokovima.

Naravno da građani koji su korisnici nepokretnosti nad kojima će biti izvršena eksproprijacija, ni na koji način neće biti oštećeni, iz razloga što cena nepokretnosti ne može biti manja od utvrđene tržišne cene nepokretnosti na tom području, odnosno na području lokalne samouprave na kojoj se nepokretnost nalazi.

Takođe, ovaj predlog zakona omogućava da se što brže i efikasnije realizuje projekat, otpočne sa realizacijom ovog projekta autoputa Pojate–Preljina, koji je od vitalnog i životnog značaja za građane centralnog dela Srbije, na koji gotovo niko u zadnjih 70 godina, kada se tiče putne infrastrukture, bilo koje i drumskog saobraćaja i železničkog saobraćaja i vazdušnog saobraćaja, nije vodio računa do ove vlade, do našeg predsednika Aleksandra Vučića i, naravno, vašeg ministarstva, gospođo Mihajlović.

Već smo čuli da je dužina ovog koridora 110km, da će on prolaziti kroz gradove, da će on doprineti unapređenju života u gradovima: Čačak, Kraljevo, Trstenik, Ćićevac, Varvarin, Kruševac, da će izgradnja ovog autoputa doprineti povećanom privrednom rastu, da će građevinarska industrija za sobom, naravno, povući i proizvodnju, odnosno uključiti domaće građevinske operatere, da će se, naravno, povećati potrošnja domaćeg građevinskog materijala, a sve to svakako uticaće na rast BDP.

Putevi za građane Srbije znače život, bolji život građana. U fokusu politike Aleksandra Vučića i SNS jeste bolji život svakog građanina Srbije, bilo da on živi u Beogradu, bilo da on živi na severu Srbije, na jugu, na zapadu, u jugozapadnom delu naše zemlje.

Prema tome, izgradnja ovog koridora dovešće do povezivanja građana iz centralne Srbije sa građanima iz zapadne Srbije, sa građanima sa juga Srbije, sa građanima severa i, naravno, jugoistočnog dela Srbije.

Izgradnja Koridora 10 je od nemerljivog značaja takođe za sve građane Republike Srbije. Danas od Horgoša do granice sa Severnom Makedonijom stiže za nekih pet časova.

Kada se tiče Koridora 11, i tu je urađeno dosta. Deonica Ljig–Preljina je puštena i to svaki građanin vidi, to je deonica od 40km. Naravno da je započeta sa radom i deonica koja ide od Preljine do Požege, dužine je 30,9km, ali verujte kada se mi koji putujemo jugozapdanim delom Srbije, kada krenemo trasom Ljig–Preljina imamo osećaj da se vozimo u avionu, a ne u automobilu.

I te kako ste dosta učinili da Beograd postane transportni centar i drumskog i železničkog i vodnog i vazdušnog saobraćaja. Moram da navedem da je kompanija „Er Srbija“ u 2018. godini po osnovu bezbednosti svojih usluga nagrađena najvećom ocenom sa sedam zvezdica.

Takođe, moram da naglasim da ste izvršili rekonstrukciju 77km na železničkom Koridoru 11, to je Resnik–Valjevo, vozovi sada tu idu brzinom od 120km, a do 2012. godine išli su brzinom od 20-50km.

Takođe, koliko sam upoznata, radi se projektno-tehnička dokumentacija za dalju rekonstrukciju pruge Valjevo do državne granice i, naravno, ovaj krak koji bude građen na autoputu Koridora 11 iz Požege ići će u dva pravca, jedan pravac ići će do Užica, odnosno Kotromana, a dalje će se spajati sa Republikom Srpskom i Bosnom i Hercegovinom, a drugi krak ići će preko Ivanjice, Pešterske visovravni i spajaće se sa državnom granicom, odnosno sa Crnom Gorom.

Sve ovo što ste do sada uradili jeste u interesu boljeg života građana Srbije i mi iz SNS za to se zalažemo, nemamo nikakvu dilemu i ovo ćemo podržati.

Zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Ivana Nikolić. Izvolite.

IVANA NIKOLIĆ: Hvala predsedavajući.

Uvažena potpredsednice Vlade sa saradnicima, dame i gospodo narodni poslanici, zaista je zadovoljstvo danas govoriti o Predlogu zakona kojim se uređuje utvrđivanje javnog interesa za izgradnju autoputa E-761, još jednog u nizu posle izgrađenih 300km autoputa u prethodnom periodu.

Izgradnja Moravskog koridora je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako za unutrašnje povezivanje i veću mobilnost, tako se prepoznaje i mnogostruki regionalni značaj.

Strateški značaj projekta ogleda se u povećanju dostupnosti opštinskim centrima, takođe u privrednim zonama i u turističkim destinacijama.

U zoni autoputa, o kome danas govorimo, već imamo industrijsku zonu, planira se još minimum dve da se izrade.

Takođe, na ovom potezu na dužini od 110 kilometara autoputa, tu nam živi pola miliona građana i imamo 20.000 firmi i to su sve kriterijumi koji apsolutno opravdavaju ovako značajan projekat i koji predstavljaju perspektivu za još bolji i brži razvoj tog dela Srbije.

Dobar put, dobra saobraćajna povezanost, svedoci smo od suštinske važnosti jesu za privlačenje kako domaćih, tako i stranih investicija.

Dolazim iz opštine Ub, i želim da prenesem iskustvo da zaista posebnu težinu i poseban značaj za ovako malu lokalnu samoupravu kao što je Ub ima izlaz na autoput.

Evo, mi se radujemo i završetku deonice autoputa E-763 i već se oseća ta jedna dobra atmosfera gde imamo fabriku u Obrenovcu, imamo fabriku u industrijskoj zoni Ubu, gde naši građani rade, a i te fabrike će proširivati svoje kapacitete i biće još novih radnih mesta.

Ozbiljnih investitora iz sveta i onih čiju pažnju možete da privučete nema mnogo i onda je do nas, a SNS to dobro prepoznaje, da stvorimo ambijent da oni dođu u Srbiju.

Građani Republike Srbije su svedoci da odgovorna politika, borbenost, marljivost i znanje daju rezultate. Zato mi danas posle nekoliko decenija možemo da za pet sati stignemo od Horgoša do Preševa, a u prethodnih 70 godina smo imali samo obećanja da će to tako ubrzo biti.

Zatim, do kraja godine imaćemo u funkciji autoput od Surčina do Čačka, a za dve i po godine i biće povezani građani Srbije, znači biće povezan Koridor 10 i Koridor 11.

Ne tako davno, imamo deceniju iza nas gde je isto bila data prilika i prethodnom režimu, gde je isto bio odvojen novac u budžetu za izgradnju saobraćajnica, ali kilometri autoputeva su pretočeni samo, nažalost u cifri na ličnim bankovnim računima fizičkih lica.

Takva praksa u aktuelnoj Vladi ne postoji, takva praksa u radu predsednika Aleksandra Vučića ne postoji i od odgovornog rukovodstva koji sprovodi program SNS.

Isto tako, naglašavam da je i danas ovako koncipiran predlog zakona, donosi se da bi sterilizacija ovako značajnog projekta izbegla loša praksa, usvajanjem zakona na dnevnom redu činimo jedan od prvih koraka u sprovođenju aktivnosti i iz ovog, možemo slobodno reći mega projekta.

Definitivno se unapred planiraju poslovi u vezi sa eksproprijacijom, poslovi i u vezi sa tehničkom dokumentacijom, kompletnom pratećom infrastrukturom i tako dalje.

Dakle sistemski odgovoran pristup svakom zadatku, domaćinsko ophođenje prema novcu građana Republike Srbije i pravdanog ukazanog poverenja aktuelnoj Vladi i predsedniku Republike Srbije daju, odnosno iznedriće ovakve projekte. Građani znaju i već su svedoci kakva politika je danas aktuelna, takvoj politici daju podršku, takva politika nema alternativu i znaju da je to put za pristojnu i modernu Srbiju. Svakako u danu za glasanje ja ću kao i moje kolege iz poslaničke grupe SNS podržati predlog zakona.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima koleginica Violeta Lutovac Đurđević.

VIOLETA LUTOVAC ĐURĐEVIĆ: Poštovani predsedavajući, uvažena potpredsednice Vlade, poštovane kolege narodni poslanici, uvaženi građani Republike Srbije, meni je veliko zadovoljstvo i čast što danas mogu da svojim izlaganjem doprinesem radu u vezi današnjeg Predloga zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora, autoputa E-761, deonice Pojate-Preljine, čije je donošenje neophodno kako bi pristupili radovima na izgradnji Moravskog koridora.

Na početku svog izlaganja istakla postojanje strateškog značaja za izgradnju Moravskog koridora koji se ogleda kroz regionalni značaj, ali takođe i kroz povezivanje kao i veću mobilnost unutar Republike Srbije. Takođe, u sklopu izgradnje Moravskog koridora u planu je i paralelna izgradnja industrijskih zona duž autoputa Pojate-Preljina.

Izgradnja Moravskog koridora je od strateškog značaja, jer pre svega povezuje centralnu Srbiju, povezuje Koridor 10 i Koridor 11, što je jako važno zbog dovođenja novih investicija. Kada uzmemo u obzir deonicu Koridora 11, kao i južni krak Koridora 10 kroz Grdeličku klisuru dužine od 26 km, mogu slobodno reći da je to jedan od najtežih delova autoputa koje ste imali zadatak da izgradite. To je deonica koju su naši prethodnici lepo preskakali, za razliku od njih, mi smo pokazali da rešavamo i najteže probleme i zato treba čestitati pre svega vama poštovana ministarko, vašim saradnicima, celokupnoj Vladi, a najviše radnicima koji su dali svoj doprinos u izgradnji ovog autoputa.

Izgradnja Moravskog koridora predstavlja jedan nastavak ovih započetih radova i to je autoput sa dužinom 110 km koji je autoput najmodernije telekomunikacione mreže. Važnost Moravskog koridora se ogleda, kao što sam malo pre rekla, u povezanosti samog Koridora 10 i Koridora 11, jer ovde živi pola miliona stanovnika, takođe posluje više od 21.000 firmi. Ono što bih jako naglasila i dala na značaju jeste da će lokalne samouprave koje se nalaze duž trase Moravskog koridora biti svakako u mnogo povoljnijem položaju, jer će moći da ponude infrastrukturu koju imaju investitorima i moći će da privuku investitore.

Ja dolazim iz jedne lokalne samouprave koja će svakako biti u povoljnijem položaju, opštine Varvarin. Postoji plan da se izgrade tri industrijske zone. Jedna industrijska zona na potezu između Čačka i Kraljeva, druga između Kraljeva i Trstenika i treća između Trstenika, Ćićevca i Varvarina.

Ovaj zakon će nam omogućiti da budemo i brži i efikasniji u realizaciji izgradnje ovako važnog autoputa, jer izgradnja Moravskog koridora je specifični projekat koji pored izgradnje autoputa predstavlja još i izgradnju najmodernije telekomunikacione mreže, kao i zaštite Morave i svih njenih pritoka.

Ozbiljnost politike predsednika Republike gospodina Aleksandra Vučića se ogleda u kilometrima novoizgrađenih autoputeva. U proteklih godina oko 300 km novoizgrađenih autoputeva, za razliku od prethodnika koji su jako spremno trpali pare u svoje džepove, a nisu razmišljali za izgradnju nove infrastrukture, novih autoputeva, bolnica i škola. Ovaj autoput Moravski koridor koštaće 800 miliona evra. Strateški značaj projekta se ogleda još i u povećanju dostupnosti i opštinskim centrima i privrednim zonama, kao i turističkim destinacijama. Budući da delom Moravski koridor biti izgrađen na postojećoj trasi autoputa, a delom izmešten od državnog puta prvog reda. Povezivaće sva naseljena mesta Ćićevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku banju, Kraljevu i Čačak, što će svakako imati veliki značaj za ova mesta i kada je u pitanju privreda, i kada je u pitanju turizam, a takođe i podizanje kvaliteta života lokalnog stanovništva.

Podvlačim pored toga što ovde živi veliki broj stanovnika, 500.000 stanovnika, posluje preko 21.000 malih i srednjih preduzeća i preduzetnika, formirano je i 10 poslovnih kao i jedna slobodna zona. U ovom delu Republike Srbije se nalazi preko 20 manastira, oko šest planina i preko 10 popularnih destinacija banjskog turizma. Izgradnjom telekomunikacione magistrale stvaraju se uslovi za pružanje najkvalitetnijih telekomunikacionih servisa, kako na samoj trasi autoputa, takođe i u pomenutim mestima koji gravitiraju ka koridoru, što će svakako dovesti do unapređenja kvaliteta života građana ovih lokalnih samouprava.

Unapređenje kvaliteta života još će se ogledati i u smanjenju, odnosno vremenskim uštedama, povećanje bezbednosti saobraćaja, poboljšanje pristupačnosti, ali takođe i smanjenja troškova transporta. Zbog svega pobrojanog u danu za glasanje će poslanička grupa SNS svakako podržati ovaj zakon. Zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Veroljub Matić.

Izvolite kolega.

VEROLjUB MATIĆ: Zahvaljujem predsedavajući.

Ja ću pre nego što krenem na raspravu, samo kratko reći, s obzirom da je bilo reči ovde o tehničkim stvarima i mislim da je tu ostalo nešto nejasno, radi građevinske, saobraćajne i geodetske struke, ja moram da kažem da uzdužni i poprečni padovi, ostalo je nejasno.

Molim vas, mislim da se bavimo nečim što jednostavno ne bi trebali da se bavimo u ovoj Skupštini, to je stvar tehnike i struke i onda se ovde napravi tako nešto da to ode u javnost i ostane nepoznanica za mnoge tamo ljude koji jednostavno i ne treba da znaju nešto, da to nešto nije u redu.

Molim vas, postoje dva pada na putu – uzdužni i poprečni. Struka, zavisi od geometrije puta, nalaže kakav će biti prvenstveno poprečni pad. Na osnovu tog poprečnog pada određuje se kako će se vode odvesti, da li će to biti otvoreni kanal, da li će to biti zatvoreni kanal, da li će to biti kišna kanalizacija, da li će biti nešto drugo, kao i uzdužni profil, a naravno da sve to mora da ide i u okviru bezbednosti saobraćaja. Ta kombinacija mora da postoji.

Dalje, ne možemo se, kažem, baviti u ovoj Skupštini tim sitnim tehničkim detaljima i ne treba da se bavimo.

Ono što, ja neću dugo pričati, o značaju, mislim da su mnogi pričali danas, o značaju Moravskog koridora, ali dovoljno je samo da pomenete tri stvari i ne treba ih nešto obrazlagati, to je povezanost centralne Srbije, samo to, recimo. Šta dalje? Šta sada dalje objašnjavati tu?

Dalje, privreda turistička, ovde je turizam nekako ostao po strani. Taj deo Srbije je baš bogat turističkim ponudama. To treba istaći ovde zato što će se ovim auto-putem se dobiti i to na značaju i posećenosti tog kraja.

Dalje, ono što mi pričamo o auto-putu putu, on jeste noseći, ali ono što ide uz njega, to su ove regulacije Morave i ostalih vodotokova, kao i telekomunikacioni deo, mislim da je to zadnji napredak tehnike kada se te tri stvari uporedo rade. Ja dalje neću oko toga.

Dalje, eksproprijacija. Eksproprijacija je nešto gde treba obezbediti postupak. Postupak je obezbeđen. Zašto je donet zakon? Da se ubrza. Ako sam već u mogućnosti da to radimo, hajde da ubrzamo i da obezbedimo, suština eksproprijacije je da se strankama obezbedi zaštita njihovog prava.

Ako smo to obezbedili, a jesmo, onda mislim da je to sve u redu i svaki prigovor na donošenje ovakvog, kao posebnog zakona, mislim da ne stoji.

Znači, postoje rokovi, obezbeđena zaštita prava vlasnika na nepokretnosti i naknada. Sve je to zaštićeno i mislim da je to u redu.

Nešto što su dobili na kvalitetu, na kvalitetu rasprave, to je ova ponuda i ja kad sam došao i kad sam video to, prijatno sam se iznenadio, jer ovo i za svakog koji ne poznaje ovu tematiku, jednostavno je dovoljno da vidi ovu kartu i da mu bude poprilično jasno o čemu raspravljamo, kao i jedna povezanost ove Srbije, pogotovo tim dobrim putevima.

U okviru svega ovoga, mislim da se ovo malo zanemaruje, u smislu, svi su nešto malo ispred, ali struka, ja hoću, kad god govorim, hoću da kažem o značaju Republičkog geodetskog zavoda i te geodetske struke koja daje za ovako nešto. Verujte mi. Republički geodetski zavod, ili katastar, nisu u dovoljnoj meri vidljivi, ali, bez Republičkog geodetskog zavoda, bez geodezije nema posla, pogotovo u infrastrukturnim objektima. Jednostavno, početak, sredina, kraj, svuda je tu Republički geodetski zavod prisutan, prisutan na način da mora kvalitetno i brzo da radi.

Ako je to tako, ako radi dobro, ako Republički geodetski zavod ide krupnim korakom ispred, ako napreduje, ako tehnički napreduje, ako stručno napreduje, to mora da se prepozna i u Vladi. Pa, ako je to tako, možda i kad postoje zahtevi za nadoknade, za plate, itd, sve to treba imati u vidu i ako imamo stručan organ i organ koji dobro radi svoj posao, onda sve to treba imati u vidu, pa i kad su u pitanju nadoknade i plate.

Ono što hoću još da kažem, ono što nije direktno vezano za Moravski koridor, a to je, recimo, moja opština, opština Koceljeva, jednostavno, izgradnjom auto-puta Novi Sad-Ruma-Šabac-Loznica, izgradnjom auto-puta Lajkovac-Iverak odnosno Lajkovac-Valjevo, Koceljeva će se naći udaljena od tri auto-puta sa po 35 km otprilike. Šta tu fali? Fali rekonstrukcija državnog puta broj 141, to je državni put drugog "A" reda, negde oko 25 km, da bi Koceljeva bila uvezana sa auto-putem, odnosno sa Ubom. Znači, fali rekonstrukcija državnog puta drugog "A" reda. Ja molim i ministarku nadležnu za sve to, džabe nam auto-putevi ako nismo povezani i sa putevima nižeg reda. Zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Marko Parezanović. Izvolite, kolega.

MARKO PAREZANOVIĆ: Zahvaljujem, predsedavajući.

Poštovana potpredsednice Vlade, želim na samom početku da pružim podršku ovom zakonu, jer smatram da ono što ljude možda i najviše iritira jeste situacija u kojoj ponekad krute procedure znaju da usporavaju neke veoma važne projekte i ako će ovaj zakon da učini da izgradnja Moravskog koridora bude efikasnija i brža, onda mislim da nemamo dilemu da li ovaj zakon treba da podržimo. Pogotovo kada vidimo i ko se protivi ovakvom zakonu, a to su obično neki političari koji ne da nisu izgradili Moravski koridor, nego nisu završili ni Koridor 10, nisu završili ni jedan jedini koridor za 12 godina, a otprilike da im Moravski koridor nije bio čak ni u razmišljanju.

Naravno da su ovi projekti ključni za razvoj privrede, i to mogu isto da objasnim na primeru grada Čačka, gde će za dva meseca biti otvorena prva velika fabrika posle nekoliko decenija, kompanija "Forvard", koja će zaposliti preko hiljadu građana u narednih nekoliko godina i nekoliko manjih investicija, odnosno fabrika koje će zapošljavati po nekoliko stotina zaposlenih. Niko od njih ne bi bio spreman da dođe, da nisu imali čvrsta uveravanja da će Koridor 11, pre svega od Čačka do Beograda, a onda i ostale deonice, biti brzo završen. Apsolutno, da nije bilo jasnih pokazatelja da će ti projekti biti završeni, niko ne bi hteo sa nama ni da razgovara o bilo kakvim ozbiljnim investicijama.

Mislim da ne moram da naglašavam ni kada je u pitanju bezbednost koliko tragičnih situacija i nesreća se događalo na magistralnim putevima i koliko će izgradnja modernih auto-puteva sačuvati živote i povećati bezbednost na putevima.

Često nam govore da uzimamo kredite i zadužujemo se, da bi gradili auto-puteve. Ja mislim da tu nema ništa sporno i mislim da se svuda u svetu krediti uzimaju da bi se stvarala nova vrednost. I upravo zahvaljujući ovim projektima podižemo i privredu i našu ekonomiju i naš bruto-društveni proizvod i imamo više novca u budžetu da ove kredite servisiramo. Mi sve rate kredita uredno plaćamo i mislim da apsolutno ne kasnimo ni jedan dan sa sa bilo kojim plaćanjem i to dosta govori o našoj ekonomiji.

Ono što je važno, za razliku od pre sedam godina, više ne uzimamo kredite za isplaćivanje plata i penzija i za nešto što se zove dnevna likvidnost.

Možda i najveća laž koju smo mogli čuti, ne samo danas nego i mesecima unazad, jeste da se prilikom realizovanja ovih projekata ne upošljava domaća građevinska operativa. Dakle, apsolutno domaća građevinska operativa je danas najuposlenija nego bilo kada u poslednjih nekoliko decenija. Sa kime god razgovarate, to možete videti. Nekada se na jednom tenderu prijavljivalo po 10 različitih firmi, sad se prijavi jedna ili dve, ili se čak desi da se ne prijavi niko na nekim veoma ozbiljnim rekonstrukcijama škola i vrtića i kada god razgovarate sa tim ljudima, oni kažu da im je najveći problem da postignu da realizuju ono što su već ugovorili i da pronađu dovoljan broj radnika.

Mi ćemo u gradu Čačku ove godine imati preko šesto miliona dinara investicija, kada su u pitanju lokalni putevi, što iz našeg budžeta, što iz budžeta "Puteva Srbije" i ja zaista nisam siguran da ćemo uspeti do kraja građevinske sezone sve da realizujemo, jer su nam sve građevinske operative bukvalno uposlene sedam dana u nedelji i pitanje je da li ćemo moći sve to da postignemo. Mislim da svako ko se kreće u privrednim tokovima, apsolutno zna da govorim istinu.

Kada je pre nekoliko meseci predsednik Srbije najavio da će na leto, na Vidovdan, biti otvoren aerodrom "Morava", mogli smo čuti mnoge zlurade komentare i govorili su nam - okej, biće na leto, ali na leto koje godine? Ili su nam govorili - biće, ali na kukovo leto. Dakle, kao što vidite, neće biti na kukovo leto, biće za dva dana. U petak ćemo otvoriti aerodrom "Moravu" i građani centralne Srbije će moći da lete i za Frankfurt i za Moskvu i za Istanbul, kao i za još neke destinacije u zapadnoj i centralnoj Evropi, a tokom letnje sezone i neke turističke destinacije. Sve ono što je mnogo važno, iako taj aerodrom apsolutno neće moći, ili verovatno neće moći da bude profitabilan, ipak je država Srbija procenila da vredi uložiti u to, jer će ta investicija stvoriti neke komparativne prednosti za privredu i turizam centralne Srbije.

Ljudi treba da znaju da ništa od toga nije palo sa neba, već je sve isključivo posledica jedne veoma ozbiljne politike, odgovorne politike koja je obezbedila i dovoljno novca u budžetu i stabilnost javnih finansija da možemo da se usudimo da otvorimo taj aerodrom i po cenu da možda on pravi gubitke.

Dakle, želim vam da ovaj projekat izgradnje Moravskog koridora što pre završimo i da za par godina na petlji kod Čačka se sretnemo i da možemo da kažemo da je ovo raskrsnica svih puteva i da na koju god stranu sveta iz Čačka krenete, možete krenuti modernim auto-putem. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima ministar dr Zorana Mihajlović.

ZORANA MIHAJLOVIĆ: Potpuno ste u pravu za Čačak. Isto kao što je Niš sada centar praktično tri autoputa, dakle, jedno je Koridor 10 jug, Koridor 10 istok, ali isto tako i Niš-Pločnik, novi autoput koji se radi. I, na kraju krajeva, niški aerodrom, koji je od hiljadu putnika danas došao na preko 350.000 putnika. Niko nije verovao i svi su nas kritikovali, pa evo, niški aerodrom i te kako funkcioniše, tako isto i Čačak, vezano za ovaj autoput, vezano za Koridor 11, dakle, i jedan i drugi, i Pojate-Preljina, ali i Koridor 11.

S druge strane, aerodrom „Morava“, odnosno Kraljevo, koji otvaramo u petak, koji će biti ne samo za putnički saobraćaj, nego i za kargo saobraćaj, mislim da je veoma važan za ovaj deo Srbije, a mnogo znači zato što praktično od Moravskog koridora od aerodroma „Morava“ tu smo, postojaće isključenje i mogućnost da se koristi i aerodrom „Morava“ i Moravski koridor. Mislim da će to mnogo značiti za samu privredu.

Jednog trenutka ste rekli – možda neće biti profitabilan. Mi sve što radimo i što planiramo vezano za upravo aerodrom Kraljevo, planiramo izgradnju još jedne piste, nove piste. Verujem da ćemo ove godine se baviti projektovanjem, izdvajanjem novca, a onda sledeće godine i raditi. I te kako može da bude profitabilan. Srbiji treba aerodrom koji je, pre svega, opredeljen kao kargo aerodrom, a to je idealno mesto. Dakle, upravo aerodrom „Morava“, tako da verujemo da u narednim godinama i te kako će postići i ono što se zove profitabilnost samog aerodroma. Opremljen je potpuno, sve ima. To je međunarodni aerodrom. Dakle, ne samo domaći. To je međunarodni aerodrom po svim sertifikatima. Isto onako kao što je Niš, isto onako kao što je i „Nikola Tesla“.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Goran Pekarski. Izvolite.

GORAN PEKARSKI: Hvala, predsedavajući.

Dame i gospodo narodni poslanici, poštovana ministarko sa saradnicima, vi znate, gospođo ministar, da će svaki vaš predlog koji budete ovde predložili, a koji je značajan za razvoj Srbije, biti podržan i da će poslanici SNS ga vrlo rado ga podržati. Tako ćemo podržati i ovaj Predlog zakona kako bi se što pre krenulo u realizaciju puta Pojate – Preljina, odnosno deonica puta pod oznakom E 761 Šumadijski koridor, odnosno Moravski koridor.

Već smo čuli ovde da je Moravski koridor dugačak 110 kilometara, da se sastoji iz tri dela. Ide od Pojata do Kruševca, prvi deo u dužini 26,5 kilometara, od Kruševca do Adrana u dužini od 53 kilometara i od Adrana preko Mrčajevaca, odnosno do Preljine u dužini od 30,6 kilometara. Šta je interesantno kod ovog Koridora?

Srbija trenutno ima dva važna putna pravca koji špartaju kroz Srbiju, odnosno odozgo od severa ka jugu, odnosno od severozapada ka jugoistoku. To su Koridor 11 i Koridor 10. Koridor 11 od severa je ka jugu Jadrana i Koridor 10 koji je u stvari važan deo transevropske transportne mreže.

Moravski koridor, Šumadijski koridor, pardon, koji povezuje istok i zapad Srbije je u suštini tu strašno interesantan, jer povezuje ta dva koridora. Povezuje Koridor 11 i Koridor 10 i koliko god on delovao kao lokalnog tipa, u ovom trenutku, on ima značajnu tendenciju da preraste, da dobije međunarodni značaj. Odnosno, završetkom dela Čačak – Požega, Požega – Užice, tamo dalje ka Kotromanu, dobiće međunarodni značaj, gde će Republika Srpska, odnosno BiH, delom Koridora 11 i Moravskim koridorom biti spojena sa Koridor 10 i dalje moći da ide ka istoku, odnosno ka Bugarskoj i Turskoj ili putem E 75 da krene dalje ka Severnoj Makedoniji, odnosno jugu, ka granici Grčke.

Ovde se već spominjalo da u toj oblasti živi oko 500.000 ljudi, odnosno pola miliona i da je veoma značajno da se putna mreža tamo razvije zbog industrijskog, odnosno ekonomskog prosperiteta tog dela. Paralelno sa izgradnjom tog puta spomenuto je da će se praviti savremena telekomunikacijska mreža, ali je još važnije što će doći do utvrde obala, odnosno regulacije toka reke Morave i svih ostalih vodotokova koji su u blizini.

Koliko sam čuo, vi ste rekli da će to biti negde u dužini od oko 55 kilometara, što je veoma značajno. Baš zato što nismo ranije imali regulisane vodotokove došlo je do onih poplava u maju 2014. godine. Iz toga smo izvukli određena iskustva i doneli neke određene propise. Novi propisi i standardi su tražili novu trasu. Nova trasa je tražila prostorni plan, a prostorni plan je automatski povukao i novu projektnu dokumentaciju.

Vama hvala na ovim iscrpnim materijalima koje ste nam dostavili, na ovim mapama, ma koliko neki ljudi ovde nisu mogli da razaznaju ili nisu hteli da vide šta ovde piše.

Hteo sam da vam kažem da sam ubeđen da će pod rukovodstvom Aleksandra Vučića vaše ministarstvo i celokupna Vlada, čiju okosnicu čini SNS, svi ovi projekti, sve ove zelene linije koje se nalaze na ovoj mapi veoma brzo postati crvene, da će ove crvene veoma brzo postati plave, a da će jednoga dana sve ovo biti plavo i ovako crveno kako se na ovoj mapi nalazi.

Imam jednu molbu za vas, a to je da kada bude krenula realizacija projekata na terenu da svim izvođačima radova skrenete pažnju da pojačaju obezbeđenje na gradilištu, jer postoji uvek opasnost, što se videlo do sada, da kada je nešto od javnog značaja, kada je nešto od opšteg značaja, kada je dobro za građane Srbije, uvek se pojavljuju neki ljudi, poput Marka Bastaća ili Boška Obradovića, koji dođu da čupaju neke saobraćajne znake ili neka obeležja gradilišta ili da ometaju izvođenje radova na gradilištu.

Možda ovo što sam sada rekao, možda čupanje saobraćajnih znakova nije tema, možda je to više za tačku 3. o kojoj ćemo sutra pričati, o komunalnim problemima, mada i ovo drugo što sam rekao, možda i to spada u komunalne probleme. Kada neko svoje kućne ljubimce pušta na takva mesta bez povoca, onda je to definitivno komunalni problem. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima koleginica Ljiljana Malušić. Izvolite.

LjILjANA MALUŠIĆ: Hvala, predsedavajući.

Uvažena ministarko sa saradnicima iz ministarstva, danas govorimo o Predlogu zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora, auto-puta E 761, deonica Pojate – Preljina.

Pre nego što krenem da govorim o Moravskom koridoru, moram zaista da kažem da se u Srbiji nikada više nije gradilo nego sada. Na sve strane kranovi, gradilišta. U Srbiji mislim da ih ima preko 10.000, u Beogradu preko 1.000. Tako radi SNS, tako radi Vlada Republike Srbije i naš predsednik, gospodin Aleksandar Vučić. Mogu da ga hvale, ne hvale, mogu da ga vole, ne vole, ali taj gospodin i Vlada Republike Srbije zaista su uradili nešto što nikada niko nije unazad 50 godina.

Zamislite, mi smo napravili 300 kilometara auto-puteva za pet godina, 450 kilometara puteva, zatim u projekciji je da se radi još 700 kilometara puteva, a trenutno je u izgradnji 103 kilometra puteva. Ne samo to, grade se aerodromi, pet aerodroma ćemo imati, grade se pruge, gradi se brza pruga, uradili smo i revitalizovali 300 kilometara pruga, u projekciji je još 600, radi se brza pruga gde će brzina biti 220 kilometara. Zaista svi komplimenti za rad vašeg ministarstva, Vlade.

Ono što je najvažnije, treba istaći da će kompletan Moravski koridor, odnosno deonica auto-puta od Preljine do Pojata, odnosno od Pojata do Preljine koštati 800 miliona evra. Pazite, samo 800 miliona evra sa 76 mostova. Ko zna na šta ćete vi tamo naići, a Đikijev, odnosno gospodina Đilasa most je koštao 400 miliona evra. Zamislite, Ada, bara, 400 miliona evra je koštao njegov most. Mogao je da napravi pola koridora sa sve 70 mostova. Tako se ne radi. Zato mi imamo para u budžetu da pravimo brze pruge, auto-puteve. Ja sam fascinirana.

Na tom potezu u centralnoj Srbiji ovaj put, pre svega, ima izuzetno važan strateški, regionalni značaj. Na tom potezu živi 500 hiljada ljudi. Postoji 21.000 preduzetnika. Ima izuzetan turistički potencijal. Imamo 20 manastira, 10 banja, šest planina i, ne samo to, radiće se i tri u jedan projekat. Znači, auto-put, radiće se, takođe, telekomunikaciona magistrala i uradićemo tok Morave. Neće više biti poplava. Projekat koji je započet 2010. godine, koji nije realizovan, naravno, niti bi ikada bio realizovan, kao što nikada u životu ništa nisu završili, biće dopunjen. Radi se novi projekat i za taj projekat će biti osnovana radna grupa, i to je jako dobro, radiće više renomiranih firmi, tako da će projekat biti kompletan. Zašto? Zato što su bile velike poplave 2014. godine i da se tako nešto nikada više ne bi ponovilo mora se uraditi novi projekat.

Šta još reći? Rekli ste da će se izgraditi još pet. Radi se Koridor 10, završen. Radi se Korido 11, biće završen. Rade se još tri auto-puta: Moravski koridor, radiće se još Niš - Merdare – Priština, Požega – Užice – Kotroman. Bravo! Mislim da će Republika Srbija imati prema broju stanovnika i površini najveći broj auto-puteva u Evropi. Hvala na pažnji i samo tako nastavite. Hvala vam.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Milan Ljubić. Izvolite.

MILAN LjUBIĆ: Zahvaljujem.

Poštovani predsedavajući, uvažena ministarko sa saradnicima, poštovani narodni poslanici, za Srbiju je važno da dobije nove saobraćajnice, auto-puteve i pruge. Jasno je kakav to značaj ima i kakav nivo usluga u skladu sa tim to može da pruži. Srbija danas privlači sve veći broj investicija. Srbija je danas zemlja novih auto-puteva, železničkih pruga i koridora od regionalnog i međunarodnog značaja.

Kada imate veoma dobru infrastrukturu, a u blizini poželjno putničke i železničke koridore, onda ste lako kandidat za otvaranje novih fabrika i drugih direktnih investicija. Tada investitori dolaze i gledaju da se priključe na te koridore, a država ima ogromnu korist.

Zašto su koridori značajni? Pre svega su značajni su što će doprineti razvoju tog dela Srbije kroz koji oni prolaze. Moravski koridor je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju. Izgradnjom Moravskog koridora imaćemo direktnu vezu između Koridora 10 i 11. Ovaj autoput ima višestruko značajnu ulogu jer povezuje centralne delove Srbije pravcem istok-zapad sa Koridorom 10. Imaćemo bolju povezanost jugozapadnih sa jugoistočnim delovima zemlje i dalje sa Bugarskom i Grčkom.

Putni pravac od Pojata do Preljine povezuje teritoriju na području od sedam opština i gradova u dolini Zapadne Morave. Trasa će se kod Čačka spojiti sa Koridorom 11. Radi se o modernoj saobraćajnici i put će spojiti Niški autoput sa saobraćajnicom Beograd–Južni Jadran. To je bitan infrastrukturni projekat od regionalnog značaja u privrednom i razvojnom smislu. Omogućiće bolje povezivanje Republike Srbije sa međunarodnim saobraćajnim koridorima. Na taj način imaćemo povećanje drumskog transporta i međunarodnog saobraćaja.

Moravski koridor je potreban Srbiji jer u tom delu zemlje imamo veliku koncentraciju malih i srednjih preduzeća. Na ovaj način ćemo ljudima olakšati poslovanje i saobraćaj između Pojata na istoku, odnosno Čačka na zapadu. Povezaće područja na kojima živi pola miliona ljudi i posluje preko 20 hiljada malih i srednjih preduzeća i preduzetnika i gde je formirano 10 poslovnih i jedna slobodna zona. Zato je autoput od neprocenjivog značaja za centralnu Srbiju.

Suština je da će se ostvariti vremenske uštede, niže cene transporta robe i usluga, povećanje dostupnosti turističkim destinacijama, opštinskim centrima i privrednim zonama. Lokalno stanovništvo će od toga imati veliku korist i bolji kvalitet života. Još jedna stvar koja će se rešiti jeste postavljanje telekomunikacijske infrastrukture duž autoputa i time će se stvoriti uslovi za najkvalitetnije telekomunikacijske servise u mestima koje autoput povezuje.

Sve ono što je za vreme prethodne vlasti bilo nezamislivo izgraditi, uprkos brojnim obećanjima, danas se to gradi zahvaljujući ovoj Vladi i predsedniku Aleksandru Vučiću. Srbija postaje lider u regionu po broju kilometara autoputa. Samo u prethodnih nekoliko godina izgrađeno je 300 kilometara autoputeva. Razvoj infrastrukture određuje način na koji se krećemo i komuniciramo sa okruženjem, ali i siguran put u budućnost. Ulaganje u saobraćajnu infrastrukturu važno je za naš razvojni rast. Sve ovo će za rezultat imati veći prihod u budžetu Republike Srbije, ali i jačanje lokalnog potencijala opština i regiona. Zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima koleginica Studenka Kovačević. Izvolite.

STUDENKA KOVAČEVIĆ: Zahvaljujem uvaženi predsedavajući.

Dame i gospodo narodni poslanici, predstavnici ministarstva, uvaženi građani Srbije, moram reći da smo mi poslanici iz poslaničke grupe SNS ovaj radni dan započeli vrlo ponosni naime, ova mapa Srbije koja je pred nama na kojoj je ucrtana putna infrastruktura koja je izgrađena, ona koje je u toku, i ona čija je izgradnja planirana, pokazuje koliko je Srbija odmakla u razvoju. Naravno, pohvale ministarstvu za ovako dobru pripremu.

Nešto što je Srbija čekala 70 godina postalo je stvarnost. Srbija se povezuje sa susedima, što se tiče transportne infrastrukture, a to predstavlja ogroman značaj i za našu privredu. Za četiri godine, odnosno od 2014. do 2018. godine izgrađeno je 445,9 kilometara putne infrastrukture. U toku je izgradnja dodatnih 102,7 kilometara, a planirano je još 698 kilometara.

Za našu zemlju su ove investicije, osim značajno olakšanog kretanja građana, bržeg i komfornijeg putovanja znači nove fabrike, nove investitore, novo upošljavanje radnika i još veći privredni rast.

Postoje ljudi koji nisu danas ovde, a koji u javnosti se ponašaju tako da se svim silama trude da o ovoj temi govore kroz negativan pristup. Pominju nekakve rokove, pominju izvođače itd.

Dame i gospodo, šta je sa rokom od 70 prethodnih godina, koliko je Srbija čekala na ovakve projekte. Ova Vlada je uradila istorijsku stvar za Srbiju. Dajte da svi priznamo zasluge ovoj Vladi za nešto što je toliko značajno za našu zemlju. Jesmo li mi to zaboravili da je predsednik Vučić politikom reformi doveo Srbiju iz stanja zemlje pred bankrotom do stanja zemlje koja se ubrzano razvija? Ne možemo i ne smemo zaboraviti jer iza toga stoji ozbiljan rad, odgovorna politika i ogromna privrženost ovoj zemlji i njenim građanima.

Ovaj autoput Pojate-Preljina povezuje centralnu Srbiju i povezuje Koridor 10 i Koridor 11, a to omogućava i opremanje tri industrijske zone duž ovog autoputa, jer se ovim projektom reguliše i Morava sa svojim pritokama, kao i telekomunikaciona infrastruktura.

Prema tome, svi ovi projekti su od strateškog značaja za Srbiju i garantuju budućnost za našu zemlju i za naše građane.

Moram da pomenem da je Srbija skinuta sa sive liste Međunarodne organizacije za kontrolu i sprečavanje pranja novca, što praktično znači još investicija u našoj zemlji i značajno bolje poslovanje.

Dalje, skupe kredite koje vučemo iz ranijeg perioda zamenili smo sa pet puta jeftnije kredite. Znači, kamatu od 7,25% zamenili smo kamatom od 1,61%. To je zaista istorijski minimum po kome se Srbija zadužuje.

Uz putnu infrastrukturu koju smo izgradili i koju ćemo izgraditi Srbija definitivno ima sve preduslove da bude u fokusu interesovanja onoga što pokreće ceo svet, a to je razvijanje biznisa.

Meni ostaje još samo da izrazim nadu da će u budućnosti i istok Srbije dobiti bolje puteve, kao što je i moj uvaženi kolega Arsić pomenuo u svom izlaganju, jer zaista istok Srbije zaslužuje bolju putnu infrastrukturu. Čekamo i nadamo se tome, a vama zahvaljujem na svemu što ste do sada uradili za Srbiju. Zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Reč ima koleginica Ljubica Mrdaković Todorović.

Izvolite.

LjUBICA MRDAKOVIĆ TODOROVIĆ: Hvala predsedavajući.

Poštovana gospođo ministarka sa saradnicima, koleginice i kolege, želim da kažem da, a i svi to naravno znamo, da razvoj, prosperitet zemlje zavisi od povezanosti gradova, opština i drugih mesta unutar jedne zemlje adekvatnom putnom infrastrukturnom mrežom i da dobra putna infrastruktura ima ogroman značaj za privredni život svake zemlje, pa tako i naše zemlje Srbije.

Znamo svi da 50 godina se u Srbiji nisu gradili autoputevi, ali zahvaljujući velikom angažovanju predsednika države, gospodina Aleksandra Vučića, ove Vlade, vašeg ministarstva, na čijem ste vi čelu poslednjih četiri godine, izgrađeno je preko 300 kilometara autoputeva, što je za svaku pohvalu.

Kada govorimo o Moravskom koridoru u uvodnom izlaganju, a i kasnije u diskusijama sa poslanicima ste detaljno objasnili, zaista je u pitanju projekat broj jedan, veoma značajan i komplikovan infrastrukturni projekat koji sadrži svoje tri komponente ili tri projekta, a to je izgradnja autoputa, regulacija korita reke Morave i njenih pritoka i izgradnja telekomunikacione infrastrukture duž čitavog Moravskog koridora.

Projekat izgradnje infrastrukturnog koridora E761, deonica Pojate-Preljina predviđa, kao što smo čuli, povezivanje Koridora 10 i 11 i od životnog značaja su ne samo za pola miliona stanovnika koji žive duž Južne, Zapadne i Velike Morave, već i za još milion stanovnika koji gravitiraju u tom regionu, odnosno u tom području.

Kao što smo čuli, na tom području posluje preko 21 hiljade malih i srednjih preduzeća i preduzetnika i funkcioniše 10 poslovnih i jedna slobodna zona. Moravski koridor će povezivati i Ćićevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku banju, Kraljevo i Čačak.

Moram da kažem, svim mi koji smo putovali regionalnim, odnosno magistralnim putem od Pojata do Čačka pa i dalje, smo mogli na licu mesta da se uverimo koliko je ovaj put opterećen i slobodno mogu da kažem da je jedan od najopterećenijih u Srbiji i da je veoma veoma prometan, tako da nam je Moravski koridor preko potreban i neophodan.

Što se tiče benefita u vezi izgradnje ovog koridora, oni su mnogobrojni i mnogo toga smo čuli u izlaganju vašem i u izlaganju mojih kolega poslanika iz SNS, ja ću samo pomenuti neke od njih da ne bi uzimala previše vremena.

Naime, pod broj jedan, imaćemo zaista savremen, moderan i bezbedan auto-put. Imaćemo regulaciju vodotoka Morave i njenih pritoka. Tako da se neće dogoditi posledice kao što smo ih imali nakon poplava 2014. godine. Biće postavljena, kao što sam rekla, najmodernija telekomunikaciona infrastruktura duž pomenutog auto-puta. Doći će do povezivanja i razvoja privrede regiona koji pokriva Moravski koridor. Unapređenje kvaliteta života lokalnog stanovništva, razvoja industrije, privrede, poljoprivrede, ali i turizma i to zdravstvenog, banjskog i planinskog.

Budući da znamo da u ovom delu Srbije se nalazi šest planina, kao što su Kopaonik i Jastrebac, Gledićke planine, Goč, Stolovi, Čemerno, 20 manastira, kao što su Ljubostinja, Sopoćani, Kalenić, Žića itd. deset banja, Vrnjačka, Bogutovačka, Jošanička itd. koje su jako posećene i veoma popularne među turistima kako domaćim tako i stranim.

Osim pomenutih benefita treba reći da izgradnjom Moravskog koridora dobijamo i vremensku uštedu, brži razvoj transportne mreže Srbije, snižavanje troškova transporta, što nije za zanemarivanje. Poboljšana pristupačnost privredni i društveni razvoj, lokalnih samouprava, koje će biti na ovaj način još bolje međusobno povezane. Dobar ambijent za privlačenje domaćih i stranih investicija, otvaranje novih fabrika i proširenje kapaciteta postojećih fabrika, što za sobom nosi i nova zapošljavanja građana.

Izgradnja Moravskog koridora doprineće i zapošljavanju naše domaće građevinske operative, a sledstveno tome doći će do novih zapošljavanja sa jedne strane, a sa druge strane i do korišćenja usluga i trgovine u lokalnim samoupravama u kojima se budu odvijali radovi i to u smislu korišćenja usluga i trgovine u lokalnim samoupravama, kao i biće korišćeni i kapaciteti za smeštaj radne snage itd.

Osim toga, učešće domaće građevinske operative uticaće i na sticanje znanja i iskustva u ovako velikim i zahtevnim projektima kao što je Moravski koridor, ali to će doprineti za dobijanje poverenja kredibiliteta i ugleda naše domaće građevinske operative i u drugim državama u svetu.

Shodno tome, mi ćemo u danu za glasanje podržati ovaj projekat i glasati za njega. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima koleginica Olivera Ognjanović. Izvolite.

OLIVERA OGNjANOVIĆ: Zahvaljujem predsedavajući.

Uvažena ministarko sa radnicima, realizacija projekta i izgradnje infrastrukturnog Koridora auto-puta deonice Pojate-Preljine jeste od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju. Predstavlja spoj Koridora 10 i 11, tako da se u stvari centralni delovi Srbije povezuju sa ovom mrežom puteva.

Biće povezano više gradova i opština koje će se podeliti u industrijske zone što je vrlo važno. To znači da će se povezati broj investitora u tom delu Srbije. Biće dovedeni novi investitori koji će otvoriti nove fabrike a time će se omogućiti nova radna mesta.

Prostor na kojem su smešteni ovi gradovi biće povezaniji. Ovde je smešten veliki broj banjskih odmarališta i manastira. Nalazi se šest planina i živi preko pola miliona stanovnika što znači da ovaj auto-put predstavlja veliki značaj za razvoj turizma.

Trenutna dužina Moravskog koridora iznosi 110 kilometara a paralelno se gradi telekomunikaciona magistrala i obezbeđuju se uslovi za pružanje najkvalitetnijih telekomunikacionih servisa, čime će se unaprediti kvalitet života stanovništva ovih opština.

Bitno je dodati se izvode i regulacioni radovi na reci Moravi i okolnim vodotokovima što smo danas i pomenuli, čime će se otkloniti opasnost od poplava.

I na kraju, ono što je najbitnije za realizaciju ovog projekta jeste da je pripremljena neophodna dokumentacija, da imamo stabilan budžet i političku situaciju što će omogućiti da ispunimo ovaj zadatak.

U proteklih nekoliko godina izgrađeno je preko 400 kilometara novih auto-puteva, a uskoro kreće izgradnja tri nova. Putevi su u proteklih nekoliko godina potpuno drugačijeg kvaliteta. Spomenuću samo neke od značajnih infrastrukturnih gradilišta, auto-put Kelebija petlja – Subotica jug, Koridor 10 Istočni krak Niš - granica sa Bugarskom, Koridor 11 Surčin – Obrenovac – Ub, Lajkovac – Ljig – Grdelička klisura. Srbija se ubrzano razvija i gradi i treba da podržimo projekte koji vode naše zemlju u napredak.

Mi danas imamo veliki broj stranih investitora koji žele da investiraju u infrastrukturu Srbije. Turske kompanije učestvuju u nekoliko velikih infrastrukturnih projekata u drumskom saobraćaju. Na primer u izgradnji budućeg auto-puta Beograd – Sarajevo i rekonstrukciji saobraćajnice od Novog Pazara do Tutina. Pupinov most su zajednički izgradile srpske i kineske kompanije. Predstavlja simbol našeg velikog prijateljstva i upravo najveći broj sporazuma smo potpisali sa Republikom Kinom. Ovaj most povezuje Borču i Zemun i prvi je most preko Dunava u poslednjih 80 godina.

Takođe, veoma je bitna realizacija projekta modernizacije i rekonstrukcije pruge Beograd – Budimpešta. Ovaj projekat zajedno realizuju Srbija, Kina i Mađarska sa ciljem da imamo brzu prugu izgrađenu u roku.

Vidimo da se kroz politiku ove Vlade sprovodi inicijativa i promoviše dijalog o ekonomskim politikama. Jačaju se međunarodne saradnje u oblasti infrastrukture, trgovine, finansija i privlačenju značajnih resursa izvora, uključujući privatni sektor, a sve u cilju infrastrukturnog razvoja kao osnove dugoročnog održivog rasta. Zato je ova vlast uradila deset puta više nego drugi, od auto-puteva, fabrika, pruga, bolnica, škola i svega drugog. Srbija se gradi, raste i povezuje. Povezuju se ruralne sredine. Uz nove puteve niče nova infrastruktura, što najviše doprinosi razvoju privrede. Srbija je ekonomski snažnija nego ikada. Ima rast, spušta javni dug, smanjuje nezaposlenost iz godine u godinu.

Na kraju, ministarka ja vam iskreno čestitam na postignutim rezultatima i želim vam uspeh u daljem radu, a kolege i koleginice poslanike pozivam da podrže predloženi zakon. Hvala na pažnji.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Blaža Knežević.

BLAŽA KNEŽEVIĆ: Zahvaljujem predsedavajući.

Poštovana ministarko sa saradnicima, Moravski koridor predstavlja još jedan u nizu infrastrukturnih projekata koji se rade u Srbiji. Predstavlja strateški značaj za našu zemlju.

Kada danas govorimo o koridorima drumskim i železničkim, o infrastrukturnim projektima i svemu onome što našu državu čini svakog dana sve uspešnijom i bogatijom iz ove oblasti, odnosno na ovom polju, kada gotovo sa lakoćom izgovaramo imena novih koridora i infrastrukturnih projekata koji će se raditi, moramo da kažemo da nije uvek bilo baš tako.

Bivša vlast je ostavila svojim bahatim ponašanjem i pljačkom 2012. godine državu na ivici bankrota. Dolaskom na vlast SNS je čekao težak posao. Za vrlo kratko vreme uspeli smo da uredimo javne finansije, država Srbija postala je jaka, stabilna, fiskalno konsolidovana zemlja koja četvrtu godinu za redom beleži suficit u budžetu, država kojoj smo uspeli da vratimo ponos, ugled i dostojanstvo. Pored svega, bilo je potrebno pokrenuti motor razvoja Republike Srbije, a to je svakako infrastruktura.

Vlada Aleksandra Vučića i nakon toga Ane Brnabić shvatili su da je infrastruktura ključ razvoja Republike Srbije i postavili su kao prioritet. Zato je i Moravski koridor koji je ukupne dužine 110 km od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, a posebno za ovaj deo Republike gde živi oko 500.000 ljudi i gde će se izgradnjom Koridora doprineti pre svega povećanju konkurentnosti privrede ovog dela Republike, zatim privrednog i društvenog razvoja lokalnih samouprava, dolaskom naravno sve većeg broja investitora. Samim tim zapošljavanja, razvoja turizma i mnogo toga još.

Srbija je danas država sa jakim i stabilnim finansijama, država koja je postala privredni politički lider u regionu, država sa mrežom koridora, putničkih i železničkih, rade se desetine kilometara auto-puta, regionalnih puteva, kao i veliki broj nekategorisanih puteva. Zato i ne čudi što smo kao zemlja postali nezaobilazna destinacija za ulaganje sve većeg broja ozbiljnih stranih investitora.

Na kraju, velike pohvale na račun izuzetno stručnog tima resornog ministarstva i na čelu sa ministarkom Zoranom Mihajlović. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Zvonimir Đokić. Izvolite.

ZVONIMIR ĐOKIĆ: Zahvaljujem predsedavajući.

Poštovana gospođo ministarka sa saradnicima, čestitam vam na uspesima koje postižete.

Poštovani narodni poslanici, Moravski koridor Preljina–Pojate, odnosno Čačak–Kruševac, ubraja se u najopterećenije putne pravce u Srbiji, kao što su još i Fruškogorski koridor, Novi Sad–Ruma–Šabac i produžetak ka Zrenjaninu, Banatski koridor, Beograd–Zrenjanin, ali i pravci Šabac–Loznica, odnosno Lajkovac–Valjevo.

Moravski koridor E-761 treba da poveže sva veća naselja u regionu, Čačak, Kraljevo, Vrnjačku Banju, Trstenik, Kruševac, Stalać, Ćićevac i ostala manja mesta. Za pola miliona, tj. više od pola miliona stanovnika tog kraja, danas je možemo reći praznik, jer konačno dobijaju autoput, jer konačno rešavaju vodotok Zapadne Morave. Ne samo za njih, za celu Srbiju danas je praznik, jer Moravski koridor je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju.

Posebnost ovog zakona, koji danas donosimo odnosi se na postupke za koje je uočeno da usporavaju efikasnu realizaciju svih infrastrukturnih projekata, a pre svega postupke za utvrđivanje javnog interesa i pojedinačne postupke eksproprijacije u cilju skraćivanja rokova propisanih Zakonom o eksproprijaciji.

Donošenje ovakvog posebnog zakona koji se odnosi na realizaciju ovog projekta nije usamljen u našem zakonodavstvu, jer su već ranije doneti posebni zakoni za realizaciju projekta, recimo „Beograd na vodi“, izgradnju magistralnog gasovoda Južni tok ili za realizaciju projekta koji su se ticali „Železare“ Smederevo.

Kada bude izgrađen, tzv. Moravski koridor E-761, tj. deonica Pojate–Preljina, poboljšaće pristup i povezivanje delova Republike Srbije sa međunarodnim saobraćajnim Koridorom 10 i 11. Vremenski će uštedeti transport putnika i robe na ovom pravcu, sniziće troškove transporta, poboljšaće pristupačnost i povećati bezbednost saobraćaja. Povećaće konkurentnost privrede centralnog dela Republike Srbije, regionalno će povezati centralni deo Srbije i intenziviranjem komercijalnih aktivnosti na izgrađenim putnim tokovima povećaće prihod u budžet Republike Srbije. Povećaće broj novih privrednih subjekata, doprineće razvoju turizma i vrednosti BDP-a, pa će tako povećati društveni razvoj lokalnih samouprava, koje će ovim koridorom biti povezane.

Ovim zakonom će se omogućiti efektivna i efikasna izgradnja Moravskog koridora, imajući u vidu da primenom postojećih propisa, to i nije bilo moguće. Njime će se, tj. ovim zakonom se regulišu utvrđivanje javnog interesa za eksproprijaciju nepokretnosti za izgradnju autoputa zajedno sa regulacijom reka i izgradnjom telekomunikacione infrastrukture duž koridora autoputa. Postupak eksproprijacije, izbor strateškog partnera, primena međunarodnih standarda za projektovanje i izvođenje radova, carinski postupci i porezi koji se primenjuju prilikom uvoza, opreme i materijala, kao i uređenje drugih pitanja u cilju efikasnije realizacije ovog projekta.

Posledica eventualnog nedonošenja ovog zakona, bila bi odlaganje početka radova za izgradnju, tj. na izgradnji infrastrukturnog koridora. Zato smatram da je predloženo zakonsko rešenje dobro i da ga treba usvojiti. Hvala na pažnji.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima koleginica Stanija Kompirović. Izvolite.

STANIJA KOMPIROVIĆ: Zahvaljujem predsedavajući.

Poštovana potpredsednice Vlade sa svojim saradnicima, dame i gospodo narodni poslanici, zahvaljujući ekonomskoj stabilizaciji i hrabrim potezima našeg predsednika, tada bivšeg premijera Aleksandra Vučića, Srbija je spašena od bankrota i dobila je stabilne državne finansije.

Srbija nije više ista. Srbija se pokrenula i promenila. Srbija je postala stabilna zemlja i to nam donosi međunarodni ugled, poštovanje, nezavisna i suverena zemlja u koju se veruje i koja je pouzdan partner svojim prijateljima.

Strateška odluka Vlade Aleksandra Vučića, kao i aktuelne Vlade Ane Brnabić, jeste ulaganje u drumsku, železničku i vodenu infrastrukturu i povezivanje Srbije sa regionom i Evropom. Izgradnja autoputeva i brzih saobraćajnica je preduslov za dalji ekonomski napredak.

Pored Koridora 10, izgradnja deonice autoputa na Koridoru 11 od Preljine i Požege, vredne 450 miliona evra, izgradnja Moravskog koridora E-761 i deonice Pojate-Preljina, je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, za povezivanje i veću mobilnost unutar zemlje i regionalni značaj za snižavanje troškova transporta i sve više će doprineti većim prihodima u budžetu Republike Srbije.

Jaka Srbija je za nama i samo takva može nama pomoći i mi njoj verujemo, jer uz nas stoji predsednik Aleksandar Vučić, koji nas razume i koji želi da putem mira i pregovora reši jedno od najtežih pitanja Kosova i Metohije, jer i danas je posle sedam meseci taksa od 100%, koju su nam uveli Albanci i koji na severu Kosova i Metohije stvaraju humanitarnu katastrofu, ostavljaju nas bez robe i osnovnih prehrambenih proizvoda, apoteke bez lekova, mi se ne plašimo i verujemo našem predsedniku, verujemo našoj zemlji koja brine o nama i koja ulaže u nas, u naše institucije.

Zahvaljujući izgradnji i ulaganju, u našim institucijama i ulaganju u vodovod koji je od regionalnog značaja za put, za razvoj Zubinog Potoka, Kosovske Mitrovice i Zvečana, koji će biti otvoren na dan Vidovdana, 28. juna, znači u petak i koji će nama predstavljati veliku sigurnost, jer nam od tada Albanci neće određivati da li ćemo imati vode na dva, tri ili pet dana. Imaćemo mogućnost da koristimo ono što je normalno za sve građane ove zemlje. Izgradiće se i banjski kompleks banja, koji će biti od značajnog razvoja turizma za taj deo naše zemlje. Znači, Srbija ide putem napred, ide putem pravde, prava i istine i samo takvoj Srbiji se može verovati. Zahvaljujem.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Reč ima narodni poslanik Dragan Savkić.

Preostalo vreme poslaničke grupe SNS je 2 minuta i 43 sekunde.

Izvolite.

DRAGAN SAVKIĆ: Zahvaljujem se, predsedavajući.

Poštovani ministre sa saradnicima, poštovane kolege narodni poslanici, Predlog zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora auto-puta E-761 deonice Pojate-Preljina.

Moravski koridor E-761 Pojate-Preljina je od izuzetnog značaja za Republiku Srbiju, kao i za povezivanje i veću mobilnost Republike Srbije, kao i zbog regionalnog značaja. Poboljšanje pristupa i povezivanje centralnih delova Republike Srbije sa međunarodnom saobraćajnicom Koridorom 10, koji predstavlja deo najznačajnije transevropske transportne mreže puteva, vremenske uštede, sniženje troškova transporta, poboljšanje pristupačnosti, kao i povećanje bezbednosti saobraćaja na celokupnoj mreži auto-puteva u Srbiji, značajnog dodatnog povezivanja efekta na saobraćajne tokove i regionalnu povezanost, što će za rezultat imati veći prihod za budžet Republike Srbije i intenziviranje komercijalnih aktivnosti na izgrađenim putnim tokovima.

Izgradnja Moravskog koridora, kao direktne veze sa Koridorom 11, deonice Preljine-Požega i saobraćajnice Požega-Užice-Kotroman, koji zajedno čine funkcionalnu celinu, gde dolazi do povećanja unutrašnjeg, a posebno tranzitnog saobraćaja iz pravca Bosne i Hercegovine ka Bugarskoj i Grčkoj. Budući auto-put biće izgrađen delom na postojećoj trasi, a delom na novoj trasi i povezivaće sva naseljena mesta u regionu Ćićavac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku Banju, Kraljevo, Čačak. Na ovom području živi 500.000 stanovnika, posluje preko 21.000 malih preduzeća i preduzetnika, formirano je 10 poslovnih i jedna slobodna zona, nalazi se šest planina, 20 manastira i 10 destinacija banjskog turizma. Izgradnjom telekomunikacione magistrale koja prati transfer puta obezbeđuju se najkvalitetnije telekomunikacione usluge kako u samom pojasu auto-puta, tako i u svim mestima koja gravitiraju auto-putu.

Ovo je od velike važnosti za unapređenje kvaliteta života lokalnog stanovništva, kao i za industrijski, poslovni i turistički razvoj centralnih rejona Republike Srbije, domaćih, stranih kompanija koje već posluju u ovom regionu, kao i za privlačenje domaćih i stranih investitora. U okviru ovog projekta predviđeni su regulacioni radovi na reci Moravi, kao i na pritokama koje se ulivaju u Moravu, te će njihovim završetkom trajno biti rešena opasnost od poplava na ovom području.

Predmet ovog zakona su propisi koji uređuju oblast eksproprijacije, planiranja, projektovanja, izgradnje, javnih nabavki, carinskih propisa, predmet uređenja ovog zakona su i postupci za koje je uočeno da usporavaju efikasnu realizaciju svih infrastrukturnih projekata. To se odnosi na postupke za utvrđivanje javnog interesa, pojedinačni postupci eksproprijacije, gde se predložene izmene odnose na skraćenje rokova propisanih zakonom o eksproprijaciji, kao i na delove postupaka kojima se omogućava korišćenje pravnih sredstava koji nisu eksplicitno predviđeni materijalnim propisima.

Najveća izmena se sastoji u skraćenju rokova i na primenjivanju pojedinih odredbi koje se odnose na carinske propise o postupku primene međunarodnih standarda, kao i na primenjivanje pojedinih odredbi zakona kojim se uređuju javne nabavke. Predlogom ovog zakona nisu ugrožena osnovna prava vlasnika eksproprisanih nepokretnosti, s obzirom da je u svim slučajevima zadržano načelo o određivanju tržišne vrednosti za eksproprisanu nepokretnost.

Izgradnja autoputa Pojate-Preljina predstavlja investicioni zamajac za Republiku Srbiju, što će imati pozitivan uticaj na građane i privredna društva, preduzetnike iz lokalnih samouprava kroz koje koridor prolazi u vidu novog zapošljavanja, otvaranja novih privrednih zona i angažovanja lokalnih privrednih subjekata koji će omogućiti povećanje bruto domaćeg proizvoda. Hvala.

PREDSEDAVAJUĆI: Zahvaljujem.

Pošto na listama poslaničkih grupa više nema prijavljenih za reč, pre zaključivanja načelnog pretresa pitam da li žele reč predsednici, odnosno predstavnici poslaničkih grupa ili još neko ko nije iskoristio svoje prava iz člana 96. Poslovnika? (Ne)

Zaključujem načelni pretres o Predlogu zakona.

Time bismo i završili sa današnjim radom.

Nastavljamo sutra u 10.00 časova.

(Sednica je prekinuta u 19.45 časova.)