REPUBLIKA SRBIJA

NARODNA SKUPŠTINA

Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj,

infrastrukturu i telekomunikacije

13 Broj: 06-2/175-13

9. maj 2013. godine

B e o g r a d

ZAPISNIK

13. SEDNICE ODBORA ZA PROSTORNO PLANIRANjE, SAOBRAĆAJ,

INFRASTRUKTURU I TELEKOMUNIKACIJE,

ODRŽANE 8. MAJA 2013. GODINE

Sednica je počela u 9,45 časova.

Sednicom je predsedavao Dejan Radenković, predsednik Odbora.

Sednici su prisustvovali članovi Odbora: Zoran Bojanić, Gorica Gajić, Radmila Gerov, Slobodan Jeremić, Milan Lapčević, Vladimir Marinković, Milovan Marković, Stefana Miladinović, Srđan Spasojević i Željko Sušec.

Sednici Odbora je prisustvovao zamenik odsutnog člana Odbora, Rajko Stevanović (zamenik Branislava Jovanovića).

Sednici nisu prisustvovali članovi Odbora: Vladimir Jovanović, Milan Kovačević, Mujo Muković, Ljuban Panić i Aleksandar Senić (niti njihovi zamenici).

Sednici su prisustvovali iz Ministarstva saobraćaja: Mirjana Trifunović i Dejan Lasica i pomoćnici ministra i Vida Stevanović, samostalni savetnik.

Na predlog predsednika, Odbor je većinom glasova (11 za, jedan uzdržan) usvojio

sledeći

D n e v n i r e d

1. Razmatranje Predloga zakona o železnici, koji je podnela Vlada (broj 340-1343/13 od 1. aprila 2013. godine);

2. Razmatranje Predloga zakona o potvrđivanju Strazburške konvencije o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi (CLNI 2012),koji je podnela Vlada (broj 341-1191/13 od 25. marta 2013. godine);

3. Razmatranje Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Kipar o saradnji u oblasti pomorskog transporta, koji je podnela Vlada (broj 341-1050/13 od 15. marta 2013. godine);

4. R a z n o.

Pre prelaska na razmatranje utvrđenog dnevnog reda usvojeni su zapisnici 11. sednice Odbora, održane 2. aprila 2013. godine (11 za, jedan nije glasao) i zapisnik 12. sednice Odbora održane 4. aprila 2013. godine (11 za, jedan nije glasao).

Prva tačka dnevnog reda - **Razmatranje Predloga zakona o železnici**

Uvodno izlaganje podneoje Dejan Lasici, pomoćnik ministra saobraćaja, koji je rekao da je postojeći Zakon o železnici donet 2005. godine i da je u međuvremenu nastala potreba da se Zakon menja. Predloženim izmenama zakona postigli bi se odrđeni željeni ciljevi, i to:

* poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije;
* njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, i
* njegovo integrisanje u transport železničkog sistema EU.

Dejan Lasica je istakao da će se donošenjem ovog zakona izvršiti harmonizacija

nacionalnih zakona sa direktivama EU. Od četiri paketa direktiva u oblasti železničkog saobraćaja u potpunosti su implementirana tri paketa, dok četvrti paket direktiva nije implementiran jer nije primenjiv u praksi a njegovom implementacijom bi se stvorili dodatni troškovi našim železnicama.

Sam koncept Predloga zakona o železnici se zasniva na procesu razdvajanja poslova upravljanja železničkom infrastrukturom i poslova prevoza, stvaraju se preduslovi za otvaranje železničkog tržišta, ali i za liberalizaciju železničkog tržišta (što se mora uraditi oprezno, s obzirom na osetljivost tog posla), sama liberalizacija će se vršiti fazno: za domaće operatere, za region i na kraju za sve operatere.

Predlog zakona predviđa i izradu Nacionalnog programa železničke infrastrukture, koji Narodna skupština usvaja na predlog Vlade, a koji predstavlja petogodišnji plan, kojime će se praktično definisati prioriteti koji su potrebni za projekte železničke infrastrukturei kojim će se definisati obaveze javnog prevoza, subvencionisanje putničkog saobraćaja od strane države, autonomne pokrajine i jedinica lokalne samouprave za one relacije za koje prevoznik nema ekonomski interes da ih izvršava.

Predlog zakona posvećuje pažnju organizaciji kombinovanog transporta jer obim prevoza železnicom u čitavoj Evropi opada, tačnije prevoz tereta opada, ali se zato kombinovani transport pokazao kao konkurentan transport, naročito u odnosu na drumski transport , što se odnosi pre svega na pitanje troškova u transportnom lancu.

Proces reformi u železničkom saobraćaju je započeo pa će ovaj zakon dati dodatni „vetar u leđa“ procesu reformi i doprineće da se taj proces reformi i okonča.

Donošenje zakona je prvi deo u procesu reformi a njegova implementacija će započeti početkom sledeće godine, upravo na načelnom razdvajanju poslova infrastrukture i poslova prevoza.

Predlog zakona predviđa i proširenje nadležnosti Direkcije železnice koja će postati posebna organizacija u sistemu državne uprave, a koja će se baviti:

* poslovima bezbednosti,
* poslovima regulative, i
* normativnom funkcijom (baviće se izradom pravilnika i drugih podzakonskih

akata). Trenutno, u oblasti železničkog saobraćaja egzistira oko 250 pravilnika, od kojih mnogi treba da pretrpe transfomaciju i poboljšanje teksta u skladu sa vremenom u kome se nalazimo.

Nakon izlaganja uvodničara, za reč se javio Milan Lapčević, koji je postavio

pitanje predsedniku Odbora, zašto ministar Milutin Mrkonjić nije prisutan na sednici Odbora na kojoj se raspravlja o Predlogu zakona iz nadležnosti Ministarstva saobraćaja.

Predsednik Odbora je naglasio da su stručne službe Odbora uredno dostavile Saziv za ovu sednicu Odbora, kao i to da je prisustvo ministra na Odboru predviđeno Poslovnikom Narodne skupštine, a predpostavlja da je ministar odsutan zbog zauzetosti.

Radmila Gerov je postavila tri pitanja predsedniku Odbora i izvestiocima o Predlogu zakona:

* zašto ministar Milutin Mrkonjić ne dolazi na sednice Odbora bez obzira o

čemu Odbor raspravlja i zašto danas nije prisutan pomoćnik ministra za bezbednost u saobraćaju, Saša Mirković;

* zašto je nakon donošenja Zakona potrebno još 48 meseci za implementaciju

Zakona i donošenje podzakonskih akata;

* kako i na koji način će se izvršiti transformacija JP „Železnice Srbije“.

Predsednik Odbora je ponovio da predpostavlja da je ministar odsutan iz opravdanih razloga.

Dejan Lasica je odgovorio na postavljena pitanja:

* da je Saša Mirković pomoćnik ministra za bezbednost u drumskom saobraćaju

i da njegova nadležnost nije bezbednost u železničkom saobraćaju;

* perod od 48 meseci za implementaciju zakona neophodan je zbog donošenja

velikog broja pravilnika i drugih podzakonskih akata (ponovio je da u železnici egzistira trenutno oko 250 pravilnika), ali da nikako ne znači da postojeći pravilnici ne obezbeđuju dovoljan stepen bezbednosti prevoza putnika i roba u železničkom saobraćaju, s tim što moraju da pretrpe izmene sa stanovišta sadašnjeg trenutka železničkog saobraćaja kod nas, i sa stanovišta menjanja načina formiranja nekih troškova u železničkom saobraćaju;

* transformacija JP „Železnice Srbije“ predviđa reforme koje će napraviti

jedan održiv sistem koji neće kumulirati troškove i gubitke, barem ne u onoj meri koji bi to bio do sada.

Nedavno je usvojen novi statut JP, a u postupku je usvajanje osnivačkih akata dva zavisna preduzeća koja će se u okviru holdinga baviti izgradnjom infrastruke i prevozom putnika i roba. Ovim će se obezbediti transparentno trošenje subvencija koje država izdvaja iz budžeta za subvencionisanje putničkog saobraćaja i izgradnju infrastrukture, gde će robni saobraćaj morati da zaradi sam za sebe, a da će železnica trošiti novac ili za infrastrukturu ili za razvoj putničkog i robnog saobraćaja kako je predviđeno direktivama EU, a kako se već posluje u železničkom saobraćaju u regionu i okruženju.

Milan Lapčević je postavio pitanja: da li će nas racionalizacija i reorganizacija JP železnice koštati manje ili više i kako će se ta racionalizacija sprovesti: smanjenjem broja zaposlenih ili privatizacijom nekih delova preduzeća.

Dejan Lasica je odgovorio da prvih nekoliko godina izgradnje novog sistema u želiznica u Srbiji neće biti manjih troškova, ali se već od prvog januara neće iz budžeta izdvajati za zarade zaposlenih u železnici, već će se subvenionisati izgradnja infrastrukture i razvoj putničkog saobraćaja, tako što će se ugovorom između države i preduzeća za izgradnju infrastrukture subvencionisati izgradnja infrastrukture, a ugovorom između države i preduzeća za putnički saobrćaj će se subvencionisati i unapređivati putnički saobraćaj; očekuju se velike nabavke voznog parka železnice: nabavka elektromotornih vozova, dizelmotrornih vozova i višenamenskih lokomotiva, čime će se za dve godine duplirati kapaciteti voznog parka železnice, koji će omogućiti bolju konkurentnost železnice nego danas; novi sistem u železničkom saobraćaju predviđa postepenu liberalizaciju tržišta, uvođenjem jednog privatnog operatera, što će omogućiti zdravu konkurenciju ali ne i konkurenciju koja će ugroziti

funkcionisanje državnih preduzeća.

Radmila Gerov je postavila pitanje u vezi sa članom 9. Predoga zakona, koji predviđa učešće lokalne samouprave u upravljanju železnicom.

Dejan Lasica je odgovorio da je tačno da postoji interesovanje nekih lokalnih samouprava za upravljanje železnicom (naročito za to postoji interesovanje u Vojovodini), ali da se do sada nije ni jedna lokalna samouprava prijavila za upravljanje železničkim putničkim saobraćajem iako postoji mogućnost da one pod svojom nadležnosti imaju lokalnu infratrukturu i putnički saobraćaj za linije za koje više ne postoji interesovanje države, ali da nedostatak sredstava u budžetima lokalnih samouprava ne dovodi do preuzimanja železnice od strane čak i zainteresovanih lokalnih samouprava.

Milovan Marković je postavio pitanje kako će u sistemu reformi koje se predviđaju u železnikom saobraćaju Srbije, poslovati i opstati kargo (robni saobraćaj) koji je suočen i sada sa velikim brojem problema.

Dejan Lasica je odgovorio da će robni saobraćaj morati da napravi detaljnu analizu poslovanja i socijalni program kojim će rešiti problem viška zaposlenih, ali i program kojim će obezbediti dovoljan broj lokomotiva i drugih voznih jedinica (očekuje se da će se u naredne dve godine kapaciteti što se tiče lokomotiva u ovom saobraćaju povećati za 50%), a da će zarade u kargu morati da obezbeđuju sami jer ako se bude subvenicionisao i kargo saobraćaj iz budžeta Republike, od reforme železnica Srbije verovatno neće biti ništa.

Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije je odlučio većinom glasova (devet za, jedan protiv, jedan uzdržan, jedan nije glasao) da prihvati Predlog zakona o železnici, koji je podnela Vlada, u načelu.

Za izvestioca Odbora na sednici Narodne skupštine određen je Dejan Radenković, predsednik Odbora.

Druga tačka dnevnog reda – **Razmatranje Predloga zakona o potvrđivanju Strazburške konvencije o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi (CLNI 2012)**

Mirjana Trifunović, pomoćnik ministra za vodni saobraćaja, u uvodnom izlaganju je rekla da se odredbe Strazburške konvencije odnose na odgovornost brodara u međunarodnom saobraćaju i prenose ovim Predlogom zakona i na unutrašnji saobraćaj. Odredbama Strazburške konvencije je utvrđeno da vlasnici brodova (brodari) odgovaraju svojom imovinom za štetu nastalu u unutrašnjem saobraćaju.

Ona je istakla da su ovu Konvenciju 1988. godine potpisale Nemačka, Švajcarska, Luksemburg i Holandija. Na Diplomatkoj konferenciji održanoj 2012. godine u Strazburu, Srbija je parafirala ovu Konvenciju, koja se danas u formi Predloga zakona nalazi na dnevnom rednu Narodne skupštine.

Predsednik Odbora je zaključio raspravu po članu 170. Poslovnika Narodne skupštine i stavio na glasanje Predlog zakona o potvrđivanju Strazburške konvencije o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi (CLNI 2012), koji je podnela Vlada.

Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije je odlučio većinom glasova (devet za, jedan protiv, jedan uzdržan, jedan nije glasao) da prihvati Predlog zakona **o** potvrđivanju Strazburške konvencije o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi (CLNI 2012).

Za izvestioca Odbora na sednici Narodne skupštine određen je Dejan Radenković, predsednik Odbora.

Treća tačka dnevnog reda - **Razmatranje Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Kipar o saradnji u oblasti pomorskog transporta.**

Mirajani Trifunović, pomoćnik ministra za vodni saobraćaj je rekla da je 30. januara 2013. godine parafiran na Kipru Sporazum između našeg i kiparskog ministra radi poboljšanja saradnje naše dve zemlje u oblasti pomorskog saobraćaja. Sporazumom se pojednostavljuju procedure u pomorskom saobraćaju za naše i kiparske pomorce (važeće administrativne, carinske i sanitarne procedure). Sporazum su već potpisale Bugarska, Rumunija, Ukrajina, Italija i Rusija.

Predsednik Odbora je zaključio rasprvu po članu 170. Poslovnika Narodne skupštine i stavio na glasanje Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Kipar o saradnji u oblasti pomorskog transporta, koji je podnela Vlada.

Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije odlučio je većinom glasova (devet za, jedan protiv, jedan uzdržan, jedan nije glasao) da prihvati Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Kipar o saradnji u oblasti pomorskog transporta.

Za izvestioca Odbora na sednici Narodne skupštine određen je Dejan Radenković, predsednik Odbora.

Četvrta tačka dnevnog reda – **Razno**

Povodom ove tačke dnevnog reda nije bilo predloga ni diskusije.

Predsednik Odbora je nakon konstatacije da niko od članova Odbora nema da predloži ništa pod tačkom Razno, zaključio sednicu Odbora.

Na sednici Odbora je vođen tonski zapis.

Sednica Odbora je zaključena u 10,20 časova.

SEKRETAR PREDSEDNIK ODBORA

Biljana Ilić Dejan Radenković