РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

Одбор за просторно планирање, саобраћај,

инфраструктуру и телекомуникације

13 Број: 06-2/175-13

9. мај 2013. године

Б е о г р а д

ЗАПИСНИК

13. СЕДНИЦЕ ОДБОРА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ, САОБРАЋАЈ,

ИНФРАСТРУКТУРУ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈЕ,

ОДРЖАНЕ 8. МАЈА 2013. ГОДИНЕ

 Седница је почела у 9,45 часова.

 Седницом је председавао Дејан Раденковић, председник Одбора.

 Седници су присуствовали чланови Одбора: Зоран Бојанић, Горица Гајић, Радмила Геров, Слободан Јеремић, Милан Лапчевић, Владимир Маринковић, Милован Марковић, Стефана Миладиновић, Срђан Спасојевић и Жељко Сушец.

 Седници Одбора је присуствовао заменик одсутног члана Одбора, Рајко Стевановић (заменик Бранислава Јовановића).

 Седници нису присуствовали чланови Одбора: Владимир Јовановић, Милан Ковачевић, Мујо Муковић, Љубан Панић и Александар Сенић (нити њихови заменици).

Седници су присуствовали из Министарства саобраћаја: Мирјана Трифуновић и Дејан Ласица и помоћници министра и Вида Стевановић, самостални саветник.

 На предлог председника, Одбор је већином гласова (11 за, један уздржан) усвојио

следећи

Д н е в н и р е д

1. Разматрање Предлога закона о железници, који је поднела Влада (број 340-1343/13 од 1. априла 2013. године);

 2. Разматрање Предлога закона о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (CLNI 2012),који је поднела Влада (број 341-1191/13 од 25. марта 2013. године);

 3. Разматрање Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Кипар о сарадњи у области поморског транспорта, који је поднела Влада (број 341-1050/13 од 15. марта 2013. године);

4. Р а з н о.

Пре преласка на разматрање утврђеног дневног реда усвојени су записници 11. седнице Одбора, одржане 2. априла 2013. године (11 за, један није гласао) и записник 12. седнице Одбора одржане 4. априла 2013. године (11 за, један није гласао).

Прва тачка дневног реда - **Разматрање Предлога закона о железници**

Уводно излагање поднеоје Дејан Ласици, помоћник министра саобраћаја, који је рекао да је постојећи Закон о железници донет 2005. године и да је у међувремену настала потреба да се Закон мења. Предложеним изменама закона постигли би се одрђени жељени циљеви, и то:

* побољшање ефикасности железничког система Републике Србије;
* његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, и
* његово интегрисање у транспорт железничког система ЕУ.

Дејан Ласица је истакао да ће се доношењем овог закона извршити хармонизација

националних закона са директивама ЕУ. Од четири пакета директива у области железничког саобраћаја у потпуности су имплементирана три пакета, док четврти пакет директива није имплементиран јер није примењив у пракси а његовом имплементацијом би се створили додатни трошкови нашим железницама.

 Сам концепт Предлога закона о железници се заснива на процесу раздвајања послова управљања железничком инфраструктуром и послова превоза, стварају се предуслови за отварање железничког тржишта, али и за либерализацију железничког тржишта (што се мора урадити опрезно, с обзиром на осетљивост тог посла), сама либерализација ће се вршити фазно: за домаће оператере, за регион и на крају за све оператере.

Предлог закона предвиђа и израду Националног програма железничке инфраструктуре, који Народна скупштина усваја на предлог Владе, а који представља петогодишњи план, којиме ће се практично дефинисати приоритети који су потребни за пројекте железничке инфраструктуреи којим ће се дефинисати обавезе јавног превоза, субвенционисање путничког саобраћаја од стране државе, аутономне покрајине и јединица локалне самоуправе за оне релације за које превозник нема економски интерес да их извршава.

Предлог закона посвећује пажњу организацији комбинованог транспорта јер обим превоза железницом у читавој Европи опада, тачније превоз терета опада, али се зато комбиновани транспорт показао као конкурентан транспорт, нарочито у односу на друмски транспорт , што се односи пре свега на питање трошкова у транспортном ланцу.

Процес реформи у железничком саобраћају је започео па ће овај закон дати додатни „ветар у леђа“ процесу реформи и допринеће да се тај процес реформи и оконча.

Доношење закона је први део у процесу реформи а његова имплементација ће започети почетком следеће године, управо на начелном раздвајању послова инфраструктуре и послова превоза.

Предлог закона предвиђа и проширење надлежности Дирекције железнице која ће постати посебна организација у систему државне управе, а која ће се бавити:

* пословима безбедности,
* пословима регулативе, и
* нормативном функцијом (бавиће се израдом правилника и других подзаконских

аката). Тренутно, у области железничког саобраћаја егзистира око 250 правилника, од којих многи треба да претрпе трансфомацију и побољшање текста у складу са временом у коме се налазимо.

Након излагања уводничара, за реч се јавио Милан Лапчевић, који је поставио

питање председнику Одбора, зашто министар Милутин Мркоњић није присутан на седници Одбора на којој се расправља о Предлогу закона из надлежности Министарства саобраћаја.

Председник Одбора је нагласио да су стручне службе Одбора уредно доставиле Сазив за ову седницу Одбора, као и то да је присуство министра на Одбору предвиђено Пословником Народне скупштине, а предпоставља да је министар одсутан због заузетости.

Радмила Геров је поставила три питања председнику Одбора и известиоцима о Предлогу закона:

* зашто министар Милутин Мркоњић не долази на седнице Одбора без обзира о

чему Одбор расправља и зашто данас није присутан помоћник министра за безбедност у саобраћају, Саша Мирковић;

* зашто је након доношења Закона потребно још 48 месеци за имплементацију

Закона и доношење подзаконских аката;

* како и на који начин ће се извршити трансформација ЈП „Железнице Србије“.

Председник Одбора је поновио да предпоставља да је министар одсутан из оправданих разлога.

Дејан Ласица је одговорио на постављена питања:

* да је Саша Мирковић помоћник министра за безбедност у друмском саобраћају

и да његова надлежност није безбедност у железничком саобраћају;

* перод од 48 месеци за имплементацију закона неопходан је због доношења

великог броја правилника и других подзаконских аката (поновио је да у железници егзистира тренутно око 250 правилника), али да никако не значи да постојећи правилници не обезбеђују довољан степен безбедности превоза путника и роба у железничком саобраћају, с тим што морају да претрпе измене са становишта садашњег тренутка железничког саобраћаја код нас, и са становишта мењања начина формирања неких трошкова у железничком саобраћају;

* трансформација ЈП „Железнице Србије“ предвиђа реформе које ће направити

један одржив систем који неће кумулирати трошкове и губитке, барем не у оној мери који би то био до сада.

Недавно је усвојен нови статут ЈП, а у поступку је усвајање оснивачких аката два зависна предузећа која ће се у оквиру холдинга бавити изградњом инфраструке и превозом путника и роба. Овим ће се обезбедити транспарентно трошење субвенција које држава издваја из буџета за субвенционисање путничког саобраћаја и изградњу инфраструктуре, где ће робни саобраћај морати да заради сам за себе, а да ће железница трошити новац или за инфраструктуру или за развој путничког и робног саобраћаја како је предвиђено директивама ЕУ, а како се већ послује у железничком саобраћају у региону и окружењу.

 Милан Лапчевић је поставио питања: да ли ће нас рационализација и реорганизација ЈП железнице коштати мање или више и како ће се та рационализација спровести: смањењем броја запослених или приватизацијом неких делова предузећа.

Дејан Ласица је одговорио да првих неколико година изградње новог система у желизница у Србији неће бити мањих трошкова, али се већ од првог јануара неће из буџета издвајати за зараде запослених у железници, већ ће се субвенионисати изградња инфраструктуре и развој путничког саобраћаја, тако што ће се уговором између државе и предузећа за изградњу инфраструктуре субвенционисати изградња инфраструктуре, а уговором између државе и предузећа за путнички саобрћај ће се субвенционисати и унапређивати путнички саобраћај; очекују се велике набавке возног парка железнице: набавка електромоторних возова, дизелмотрорних возова и вишенаменских локомотива, чиме ће се за две године дуплирати капацитети возног парка железнице, који ће омогућити бољу конкурентност железнице него данас; нови систем у железничком саобраћају предвиђа постепену либерализацију тржишта, увођењем једног приватног оператера, што ће омогућити здраву конкуренцију али не и конкуренцију која ће угрозити

функционисање државних предузећа.

 Радмила Геров је поставила питање у вези са чланом 9. Предога закона, који предвиђа учешће локалне самоуправе у управљању железницом.

 Дејан Ласица је одговорио да је тачно да постоји интересовање неких локалних самоуправа за управљање железницом (нарочито за то постоји интересовање у Војоводини), али да се до сада није ни једна локална самоуправа пријавила за управљање железничким путничким саобраћајем иако постоји могућност да оне под својом надлежности имају локалну инфратруктуру и путнички саобраћај за линије за које више не постоји интересовање државе, али да недостатак средстава у буџетима локалних самоуправа не доводи до преузимања железнице од стране чак и заинтересованих локалних самоуправа.

 Милован Марковић је поставио питање како ће у систему реформи које се предвиђају у железником саобраћају Србије, пословати и опстати карго (робни саобраћај) који је суочен и сада са великим бројем проблема.

 Дејан Ласица је одговорио да ће робни саобраћај морати да направи детаљну анализу пословања и социјални програм којим ће решити проблем вишка запослених, али и програм којим ће обезбедити довољан број локомотива и других возних јединица (очекује се да ће се у наредне две године капацитети што се тиче локомотива у овом саобраћају повећати за 50%), а да ће зараде у каргу морати да обезбеђују сами јер ако се буде субвениционисао и карго саобраћај из буџета Републике, од реформе железница Србије вероватно неће бити ништа.

 Одбор за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације је одлучио већином гласова (девет за, један против, један уздржан, један није гласао) да прихвати Предлог закона о железници, који је поднела Влада, у начелу.

 За известиоца Одбора на седници Народне скупштине одређен је Дејан Раденковић, председник Одбора.

Друга тачка дневног реда – **Разматрање Предлога закона о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (CLNI 2012)**

 Мирјана Трифуновић, помоћник министра за водни саобраћаја, у уводном излагању је рекла да се одредбе Стразбуршке конвенције односе на одговорност бродара у међународном саобраћају и преносе овим Предлогом закона и на унутрашњи саобраћај. Одредбама Стразбуршке конвенције је утврђено да власници бродова (бродари) одговарају својом имовином за штету насталу у унутрашњем саобраћају.

Она је истакла да су ову Конвенцију 1988. године потписале Немачка, Швајцарска, Луксембург и Холандија. На Дипломаткој конференцији одржаној 2012. године у Стразбуру, Србија је парафирала ову Конвенцију, која се данас у форми Предлога закона налази на дневном редну Народне скупштине.

Председник Одбора је закључио расправу по члану 170. Пословника Народне скупштине и ставио на гласање Предлог закона о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (CLNI 2012), који је поднела Влада.

Одбор за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације је одлучио већином гласова (девет за, један против, један уздржан, један није гласао) да прихвати Предлог закона **о** потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (CLNI 2012).

 За известиоца Одбора на седници Народне скупштине одређен је Дејан Раденковић, председник Одбора.

Трећа тачка дневног реда - **Разматрање Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Кипар о сарадњи у области поморског транспорта.**

 Мирајани Трифуновић, помоћник министра за водни саобраћај је рекла да је 30. јануара 2013. године парафиран на Кипру Споразум између нашег и кипарског министра ради побољшања сарадње наше две земље у области поморског саобраћаја. Споразумом се поједностављују процедуре у поморском саобраћају за наше и кипарске поморце (важеће административне, царинске и санитарне процедуре). Споразум су већ потписале Бугарска, Румунија, Украјина, Италија и Русија.

Председник Одбора је закључио распрву по члану 170. Пословника Народне скупштине и ставио на гласање Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Кипар о сарадњи у области поморског транспорта, који је поднела Влада.

 Одбор за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације одлучио је већином гласова (девет за, један против, један уздржан, један није гласао) да прихвати Предлог закона о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Републике Кипар о сарадњи у области поморског транспорта.

 За известиоца Одбора на седници Народне скупштине одређен је Дејан Раденковић, председник Одбора.

Четврта тачка дневног реда – **Разно**

Поводом ове тачке дневног реда није било предлога ни дискусије.

 Председник Одбора је након констатације да нико од чланова Одбора нема да предложи ништа под тачком Разно, закључио седницу Одбора.

 На седници Одбора је вођен тонски запис.

Седница Одбора је закључена у 10,20 часова.

 СЕКРЕТАР ПРЕДСЕДНИК OДБОРА

 Биљана Илић Дејан Раденковић