

Република Србија
Аутономна Покрајина Војводина
СКУПШТИНА АП ВОЈВОДИНЕ

01 Број: 34 – 2

25. децембра 2002. године

НОВИ САД

**ПРЕДСЕДНИКУ
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ**

БЕОГРАД

Скупштина Аутономне Покрајине Војводине на седници одржаној 23. децембра 2002. године утврдила је **АМАНДМАНЕ НА ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ**, које вам на основу члана 131, а у вези са чланом 141. Пословника Народне скупштине Републике Србије достављамо на даљи поступак.

Поводом утврђених амандмана, Скупштина Аутономне Покрајине Војводине одредила је за представника **ЧАНАК НЕНАДА**, председника Скупштине АП Војводине.

Прилог: Амандмани.

26 DEC 2002
Handwritten signature



По овлашћењу председника
Скупштине АП Војводине,

**СЕКРЕТАР
СКУПШТИНЕ АП ВОЈВОДИНЕ,
Марија Жекић**

Handwritten signature of Marija Žekić

АМАНДМАНИ

НА ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ

АМАНДМАН I

У члану 2. Предлога закона о железници после става 2. додаје се нови став 3. који гласи:

“Јавно предузеће за управљање железничком инфраструктуром и обављање јавног превоза у железничком саобраћају делатност обавља преко регионалних центара који имају одређена овлашћења у правном промету, посебан обрачун резултата пословања и посебан подрачун”.

Образложење

Директивом Савета Европске Уније број 91/440/ЕЕЗ о развоју железнице и Директивама број 95/18/ЕЕЗ и 95/19/ЕЕЗ, које су постале правни оквир за реструктурирање свих европских железница, предвиђена је организација система железничког саобраћаја на основу тржишних критеријума, по принципу профитних центара, односно децентрализованом начину управљања, као основа институционалних промена. Међутим, ни у Одлуци Владе Републике Србије о оснивању Јавног предузећа “Железнице Србије”, а ни у Предлогу закона о железници не постоји одредба која ће омогућити децентрализацију система железничког саобраћаја. Такође, према радној верзији Статута Јавног предузећа “Железнице Србије” то предузеће и даље остаје једно од најцентрализованијих јавних предузећа у Републици Србији.

Све што се тиче организације новог железничког предузећа издвојено је у Одлуку Владе Републике Србије, која је донета без јавне расправе и на чији садржај се није могло утицати.

Досадашњи начин пословања у коме су све одлуке доношене у Централи предузећа показао је да је такав систем инертан и неефикасан. Спуштањем нивоа одлучивања на регионалне центре и могућност праћења резултата пословања мањих организационих делова предузећа, повећава се ефикасност целог система и његово брже прилагођавање захтевима тржишта транспортних услуга.

Као што у путној привреди постоји Регионални центар “Север”, као део републичке Дирекције за путеве, надлежан за одржавање путева у Војводини, тако се и у железничком саобраћају мора формирати један регионални центар надлежан за функционисање железничког саобраћаја у АП Војводини, као део јединственог предузећа “Железнице Србије”, пре свега због чињенице да се у Војводини налази око 45% од укупне дужине пруга у Републици Србији, а скоро половина прихода у робном и путничком саобраћају оствари се на територији Покрајине.

АМАНДМАН II

Назив поглавља у Предлогу закона о железници који гласи: “ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА И ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕЦИ” се мења и гласи:

“ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА”.

Образложење

Индустријски колосеци чине продужетак железничког транспорта у подручју привреде, те би требало, аналогно железничкој инфраструктури да се термилошки одреди индустријска железничка инфраструктура.

АМАНДМАН III

У члану 40. Предлога закона о железници после става 5. додаје се нови став 6. који гласи:

“Министарство надлежно за послове саобраћаја, односно надлежни орган за послове саобраћаја у аутономној покрајини, ће посебним подзаконским актом ближе да уреди ову област”.

Образложење

На мрежу железничких пруга се надовезује 443 власника индустријских колосека са 810 км колосека. Када се на тржишту трасе буду продавале (што предвиђа и овај Предлог закона), највећи део бруто рада на железници ће се остваривати управо преко ових индустријских колосека.

Обзиром да се овај Предлог закона не бави статусом и уређењем индустријских колосека, а није остављена могућност да се ближе уреди, уношењем предложеног амандмана оставио би се законски простор за даље уређење пруга које немају статус добра од општег интереса. Подзаконским актом би се уредиле правне обавезе везане за: изградњу и одржавање колосека, вучних средстава, саобраћај, организацију рада, овлашћења, одговорности и надзор на овим колосецима.

АМАНДМАН IV

У члану 51. Предлога закона о железници став 2. мења се и гласи:

“Инспекцијски надзор врши министарство надлежно за послове саобраћаја преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: инспектор), односно надлежни орган за послове саобраћаја у аутономној покрајини”.

Образложење

Делатност од општег интереса, која се обавља код јавног превоза путника на железници у градском, приградском и регионалном подручју (дефинисано у члану 45), у смислу квалитета обављеног надзора послова дефинисаних у члановима 46. и 47. треба да обавља надлежни орган региона, односно аутономне покрајине.