



Број: 01/5-50-3-238/25

Сарајево, 12. 03. 2025.

PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO
PRIMLJENO: 13-03-2025
C

Organizaciona jedinica	Klasifikacija	Redni broj	Broj prijava

**ПРЕДСТАВНИЧКИ ДОМ
ПАРЛАМЕНТАРНЕ СКУПШТИНЕ БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ
ПРЕДСЈЕДАВАЈУЋЕМ ДОМА**

На основу члана 23. Закона о парламентарном надзору („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број 25/18) и члана 40. став (9) Пословника Представничког дома Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број 79/14, 81/15, 97/15, 78/19, 26/20, 53/22, 59/23, 87/23, 50/24 и 73/24), Комисија за саобраћај и комуникације Представничког дома Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине подноси предсједавајућем Представничког дома Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине сљедећи

ИЗВЈЕШТАЈ

о јавном саслушању Едина Форте, министра комуникација и транспорта Босне и Херцеговине

1. УВОД

Комисија за саобраћај и комуникације Представничког дома (у даљем тексту: Комисија), на 24. сједници, одржаној 22. 01. 2025, на приједлог Шемсудина Мехмедовића, донијела је Одлуку о спровођењу јавног саслушања Едина Форте, министра комуникација и транспорта Босне и Херцеговине. У члану I Одлуке наведено је да ће се обавити саслушање како би Комисија сазнала неопходне информације и утврдила разлоге незадовољавајућих резултата рада Министарства комуникација и транспорта Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Министарство) у 2023. и 2024. години и зашто Министарство није реализовало закључке Комисије.

У складу са чл. 19. и 20. Закона о парламентарном надзору, чланом 40. Пословника Представничког дома и Одлуком са 24. сједнице Комисије, Комисија је 11. 02. 2025. одржала јавно саслушање министра комуникација и транспорта Босне и Херцеговине.

2. УЧЕСНИЦИ САСЛУШАЊА

Јавном саслушању присуствовали су чланови Комисије: Јасмин Имамовић, Славко Матић, Шемсудин Мехмедовић, Милан Дуновић и Јасмин Емрић.

Позиву да присуствује јавном саслушању одазвао се Един Форто, министар комуникација и транспорта Босне и Херцеговине. Осим министра, саслушању су присуствовали сљедећи представници Министарства: Сања Шкулетић Малагић, шефица Кабинета министра, Дијана Топић, Влатко Дрмић, Зоран Андрић и Самир Џаферовић, помоћници министра.

Јавном саслушању присуствовали су и: Амор Машовић, посланик у Представничком дому, службеници Секретаријата Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине, те бројни представници медија.

3. ПРЕГЛЕД ПОСТАВЉЕНИХ ПИТАЊА ПО ОБЛАСТИМА НА КОЈА СЕ ОДНОСЕ

Предсједавајући Комисије је у уводу истакао да саслушање представља примјену Закона о парламентарном надзору и један вид дијалога, односно међусобне комуникације представника законодавне и извршне власти, с циљем унапређења области из надлежности Комисије и Министарства.

3.1. НЕОДАЗИВАЊЕ СЈЕДНИЦАМА КОМИСИЈЕ

Констатовано је да је један од разлога за организовање јавног саслушања чињеница да министар Форто није често присуствовао сједницама Комисије, иако је уредно позиван. Комисија је у протекле двије године осим редовних одржала и три тематске сједнице, међутим, министар није присуствовао нити једној.

Министар је навео да је присуствовао сједницама када се нису преклапале са обавезама које је имао, те да је због обавеза често био у иностранству.

3.2. НЕДОСТАВЉАЊЕ ПРИЈЕДЛОГА ЗАКОНА О ДОПУНАМА ЗОБС-а

Представнички дом Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине је на 8. сједници, одржаној 05. 07. 2023, на приједлог Комисије, усвојио закључак којим је од Министарства тражено да у што краћем року достави Савјету министара Босне и Херцеговине на усвајање и упућивање у парламентарну процедуру Приједлог закона о допунама Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (у даљњем тексту: ЗОБС), којим ће се прописати да се вишеструким повратницима у чињењу прекршаја из области безбједности саобраћаја може изрећи заштитна мјера привременог или трајног одузимања моторног возила, као и утврдити дефинисање и адекватно санкционисање нарочито бахате вожње.

На питање зашто ни након више од 18 мјесеци од доношења није реализован закључак Представничког дома, министар је одговорио да је предузимао активности на доношењу измјена и допуна ЗОБС-а. Навео је да је одржано више састанака на којима су усаглашавање измјене и допуне ЗОБС-а, не само у погледу дефинисања и кажњавања бахате вожње него и по другим питањима (електрични тротинети, омогућавање коридора за пролаз возила хитне помоћи и полиције у случају гужви, попуњавање обрасца у случају мање саобраћајне незгоде). Покушавао је да постигне

сагласност са надлежним институцијама са ентитетског нивоа. Ту је изгубљено доста времена и због тога се каснило са реализацијом закључка. Када је добијено негативно мишљење од Министарства саобраћаја и веза Републике Српске, одлучио је да не улаже вријеме у нешто што не функционише и упутио је у процедуру измјене ЗОБС-а и нада се да ће бити уврштене у дневни ред сједнице Савјета министара Босне и Херцеговине.

Постављено је и питање да ли је министар за израду Закона о измјенама и допунама ЗОБС-а у БиХ формирао радну групу и када и колико је формирано радних група те да ли су те радне групе извршиле задатак, односно да ли су министру доставиле преднацрт закона о измјенама и допунама ЗОБС-а?

Министар је одговорио да је формирано више радних група за измјене ЗОБС-а, да је покушао исходити сагласност за измјене које се односе на бахату возњу и да је разговарао са надлежним министарством у Бањалуци и на техничком и на политичком нивоу у покушају да добије консензус за измјене ЗОБС-а, али није успио.

3.3. НЕДОСТАВЉАЊЕ ПРИЈЕДЛОГА ЗАКОНА ИЗ ПРОГРАМА РАДА САВЈЕТА МИНИСТРА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

Програмом рада Савјета министара за 2023. и 2024. годину планирано је да Министарство сачини 11 приједлога закона и упути их у парламентарну процедуру. Констатовано је да Министарство није израдило ниједан од планираних 11 приједлога закона, а да је у парламентарну процедуру упутило само један приједлог закона, који није био наведен у програмима рада, и то Приједлог закона о измјенама и допунама Закона о Агенцији за пружање услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине. Постављено је питање како је могуће да од 11 планираних Министарство није израдило нити један приједлог закона и који су све разлози утицали на овако катастрофалну законодавну активност.

Министар је у одговору навео да је он предложио та законе у Програму раду, да је вјеровао да треба радити на њиховом доношењу, али су се у међувремену појавиле потребе и за другим приједлозима закона, укључујући и поменути Закон о БХАНСА-и. Набројао је у којој се фази доношења налази сваки од наведених десет приједлога закона из Програма рада.

3.4. ЕТНИЧКА СТРУКТУРА ЗАПОСЛЕНИКА У МИНИСТАРСТВУ

Постављено је питање у вези с врло лошом заступљеношћу Бошњака у Министарству, што није у складу са чланом 7. Закона о управи, којим је јасно утврђено да се у органима управе обезбјеђује одговарајућа етничка заступљеност државних службеника и запосленика у складу са националном структуром становништва, а према посљедњем попису становништва у Босни и Херцеговини. Као примјер наведено је да је од шест руководећих позиција у Министарству само један Бошњак и да је то понижавање једне етничке групе. Да ли је и колико смањен дебаланс Бошњака у односу на стање које је затекао министар?

Министар се сагласио да постоји дисбаланс Бошњака у многим министарствима и многим установама. Истакао је да није реализован толики број запошљавања да би се могло неким инжењерингом довести бројно стање које прописују попис и закон. Навео је да тренутно у Министарству запослено 40% Бошњака, 40% Срба, 18% Хрвата и 1% осталих.

3.5. ПРАВИЛНИЦИ КОЈЕ ДОНОСИ МИНИСТАР

Констатовано је да је доношење правилника искључиво у надлежности министра, те је наведен примјер у вези са доношењем Правилника о начину обиљежавања возила којим управља лице са оштећеним екстремитетима. Наиме, усвојене су измјене ЗОБС-а (објављене у „Сл. гласнику Босне и Херцеговине“, бр. 88/23) којима је омогућено да се посебним знаком могу обиљежити и возила у којим се за вријеме превоза налазе особе са степеном инвалидитета 80% и више. Такође, приликом усвајања измјена ЗОБС-а усвојен је и закључак којим се налаже министру комуникација и транспорта Босне и Херцеговине да у року од 30 дана, у складу са чланом 29. став (5) ЗОБС-а, донесе измјене Правилника којим се прописује начин обиљежавања возила. Прошла је година и 30 дана, па је постављено питање зашто закључак ове комисије, који је усвојио и Парламент, није испоштован у року од 30 дана и када ће то бити коначно усвојено?

Министар је истакао да је чланом 9. ЗОБС-а прописана сарадња са надлежним институцијама и да за неке ствари морате прибавити двадесетак мишљења ентитетских и кантоналних министарстава, те да та кореспонденција зна трајати јако дуго. Измјене Правилника о начину обиљежавања возила којим управља особа са оштећеним екстремитетима су завршене и јако брзо ће овај правилник бити донесен.

Поједини чланови Комисије прије јавног саслушања одржали су састанак са представницима Привредне коморе Федерације Босне и Херцеговине и Удружења овлашћених увозника аутомобила, који су указали на проблеме у примјени три правилника из надлежности Министарства.

Правилником о регистрацији возила прописано је да купац аутомобила приликом регистрације мора имати три фактуре, што отежава процедуру регистрације. Примјеном важећег Правилника о хомологацији увозници и дистрибутери суочавају се са проблемом повећане цијене аутомобила због непостојања измјене цијена који се дефинише овим правилником. За Правилник о техничким прегледима чланови Комисије су информисани да чак и постоји неки нацрт којим би се поједноставиле процедуре и евентуално омогућили техничким прегледима да завршну фазу регистрације обави станица техничког прегледа.

Министар је одговорио да су у више наврата имали састанке у вези са овим правилницима и да је потребно ове проблеме системски ријешити, јер има већи број ствари. ЗОБС-ом је прописана сарадња Министарства са институцијама и то отежава рад на доношењу правилника. Увјерен је да ће ускоро имати нове верзије правилника који ће уважити набројане недостатке.

3.6. ПРИЈЕДЛОГ ЗАКОНА О ИЗМЈЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О АГЕНЦИЈИ ЗА ПРУЖАЊЕ УСЛУГА У ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

Савјет министара Босне и Херцеговине је на приједлог Министарства упутио у парламентарну процедуру Приједлог закона о измјенама о допунама Закона о Агенцији за пружање услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине за разматрање по хитном поступку. Министарство је предложили укидање института ограничења на два узастопна мандата за чланове управе и чланове Савјета БХАНСА-е. БХАНСА је врло битна институција Босне и Херцеговине чији буџет на годишњем ниво износи 80 милиона КМ, што су значајна финансијска средства. Јавности није познато колики је број запослених и која је национална структура запослених у БХАНСА-и.

Садашњи директор Даворин Приморцац је у другом мандату и он је зет Драгана Човића, члана Колегијума Дома народа и предсједника ХДЗ-а Босне и Херцеговине, а измјеном закона Даворину Приморцу омогућава се више узастопних мандата. Није познато да ли је и којим уредбама и директивама Европске уније прописан неограничен број мандата директорима у институцијама надлежним за контролу ваздушног саобраћаја.

Потребно је утврдити да ли постоје забрањене активности носиоца јавне функције које су дефинисане чланом 14. Закона о спречавању сукоба интереса у институцијама на нивоу БиХ, јер јавност у овом случају има осјећај корупције.

Да ли носилац јавне функције, у конкретном случају Драган Човић, може користити утицај јавне функције члана Колегијума Дома народа с циљем стицања материјалне или нематеријалне користи за повезано лице, у овом случају за директора БХАНСА-е, конкретно за свог зета Даворина Приморцаца?

Министар је одговорио да закон искључиво третира могућност једне особе да се више од два пута пријави на конкурс, да га Савјет БХАНСА-е предложи и да Савјет министара изгласа ту особу, како год се она звала, а не та особа о којој се говори. Ако је Законом о спречавању сукоба интереса у институцијама Босне и Херцеговине прописано да не може бити та особа, нека не буде. Вјерује да је ово кључни закон и жели европско рјешење, а не рјешење у смислу да ли ће бити зет или неко други.

3.7. ЖЕЉЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ, УНСКА ПРУГА, ПОВЕЗАНОСТ БОСАНСКЕ КРАЈИНЕ

Постављено је питање шта је министар предузео да се коначно споји дио Босне и Херцеговине који зовемо Босанском крајином са остатком Босне и Херцеговине, шта је са Унском пругом? Поздрављено је инсистирање министра на комуникацијској повезаности између Босне и Херцеговине и Црне Горе, те Босне и Херцеговине и Србије, али се не може запоставити ни Унска пруга, као и друге комуникације унутар Босне и Херцеговине. Зашто жељезнички саобраћај не функционише у том погледу?

Министар је указао да је на његов приједлог постигнут политички договор у Савјету министара да се из средстава Регулаторне агенције за комуникације одвоји 200 хиљада КМ за израду пројектне документације за реконструкцију Унске пруге. На заједничкој

сједници двије владе, Савјета министара и Владе Републике Хрватске, предложио је да се питање Унске пруге уврсти у дневни ред и договорено је да се заједно иде у реконструкцију Унске пруге, јер она седам пута прелази границу између Босне и Херцеговине и Хрватске у својој дужини.

3.8. ПРОБЛЕМИ У ФУНКЦИОНИСАЊУ БХРТ-а, НЕДОСТАВЉАЊЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О КРШЕЊУ ЗАКОНА О ЈАВНОМ РТВ СИСТЕМУ БиХ

Констатовано је да је Комисија имала највише активности с циљем рјешавања проблема функционисања БХРТ-а, проблема који се чини нерјешивим и који одавно траје, а нарочито од 2017. године. Комисија се једноставно ту не предаје и наставиће се борити за опстанак БХРТ-а, јер зна колико је он важан и за државу и за људе који тамо раде. Захваљујући иницијативи чланова Комисије, и у сарадњи са правобранитељком, родила се идеја на основу које је обустављено извршење на имовини за коју се мислило да припада БХРТ-у, јер је утврђено да то није имовина БХРТ-а него државе Босне и Херцеговине.

Комисија је на 23. сједници, која је одржана 27. 11. 2024, усвојила закључак којим се од Министарства тражи да у року од 15 дана достави цјеловиту информацију о кршењу Закона о Јавном РТВ систему Босне и Херцеговине, која би садржавала све аспекте овог проблема, укључујући грађанскоправни, кривичноправни и уставноправни аспект. Зашто до данас није реализован овај закључак Комисије?

Министар је одговорио да рок који је Комисија одредила није био реалан, да закон никада није ни имплементиран и да се закон константно крши. Што се тиче информације, она је спремна и биће достављена у кратком року.

3.9. ПОСТУПАК ЗА ИЗГРАДЊУ МЕЋУДРЖАВНОГ МОСТА НА РИЈЕЦИ ТАРИ

Предсједништво Босне и Херцеговине је на 27. редовној сједници, која је одржана 08. 06. 2022, донијело Одлуку о ратификацији Споразума између Савјета министара БиХ и Владе Црне Горе о изградњи међудржавног моста преко ријеке Таре на споју магистралног пута М-18 на локацији Хум, Босна и Херцеговина и магистралног пута М-3 на локацији Шћепан Поље, Црна Гора, и прикључних граничних дионица. Према доступним информацијама, Министарство је потписало Споразум са Јавним предузећем „Путеви Републике Српске“, да оно спроводи јавну набавку за изградњу међудржавног моста преко ријеке Таре.

Министарство је до сада спроводило све јавне набавке за изградњу свих међудржавних мостова од свог оснивања. Да ли је тачна ова информација и због чега је министар одлучио да Министарство у овом случају не спроводи самостално поступак јавне набавке за мост преко ријеке Таре?

Министар је одговорио да је тачна информација, јер је због једноставности извођења овог пројекта, који осим моста има и приступни пут од једног километра са наше стране и један дио са стране Црне Горе, на сједници међудржавне комисије са Црном Гором договорено да саму тендерску процедуру спроводе „Путеви Републике Српске“.

Средства за приступни пут обезбјеђују Влада Републике Српске и „Путеви Републике Српске“, и то је прихватила и међудржавна комисија. Сматра да је то добар начин да се напokon крене у тај пројекат који из њему мистериозних разлога досад није био приоритет ниједном од претходних министара.

3.10. КОНТРОЛА ДИЈЕЛА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

Констатовано је да Република Хрватска управља једном четвртином ваздушног простора Босне и Херцеговине, а да притом нема одлуке или споразума Предсједништва Босне и Херцеговине, нити је Парламентарна скупштина ратификовала на било који начин споразум којим се дозвољава да се једна четвртина ваздушног простора Босне и Херцеговине стави под контролу Републике Хрватске. У том смислу овдје се ради о предаји интегритета у дијелу надлежности над ваздушним простором Босне и Херцеговине, чиме Босне и Херцеговине не остварује приход од око седам милиона КМ.

Да ли је министру познато ко је донио одлуку и по којем споразуму Република Хрватска управља једном четвртином ваздушног простора Босне и Херцеговине?

Министар је истакао да је Босна и Херцеговине успоставила контролу над великом већином свог неба, осим у једном дијелу, а ради се у Унско-санском кантону који због своје специфичности и даље покрива ваздушна контрола из Хрватске. Не постоји препрека да паметним улагањем у наредних пар година, које је потребно да уради БХАНСА, да се преузме контрола и на тим дијелом, чиме би обезбиједили додатне приходе у износу од шест милиона КМ годишње. Пракса је да се граница ваздушног простора у смислу контроле и услуга у летењу не преклапа са политичким границама, те тако Хрватска управља једним дијелом у Србији, а Мађарска управља једним дијелом Хрватске. Кључно је да Евроконтрол мора одобрити сваку од наведених активности.

4. ЗАКЉУЧЦИ КОМИСИЈЕ

Комисија за саобраћај и комуникације је на 25. сједници, одржаној 12. 03. 2025, разматрала Приједлог извјештаја о јавном саслушању, те након расправе једногласно усвојила Извјештај о јавном саслушању Едина Форте, министра комуникација и транспорта Босне и Херцеговине.

Такође, Комисија је једногласно усвојила и сљедеће закључке које упућује Представничком дому на усвајање:

1. Представнички дом Парламентарне скупштине БиХ тражи од Министарства комуникација и транспорта БиХ да у што краћем року изради и достави Савјету министара БиХ на усвајање и упућивање у парламентарну процедуру приједлоге закона из надлежности Министарства, који су програмом рада Савјета министара за

2023. и 2024. годину планирани да се упуте Парламентарној скупштини БиХ на усвајање.

2. Представнички дом Парламентарне скупштине БиХ тражи од Министарства комуникација и транспорта БиХ да, у складу са чланом 7. Закона о управи („Службени гласник БиХ“, бр. 37/03, 102/09 и 72/17), обезбиједи одговарајућу етничку заступљеност државних службеника и запосленика у складу са националном структуром становништва према посљедњем попису становништва у Босни и Херцеговини, посебно узимајући у обзир чињеницу да је у Министарству запослено мање од 30% Бошњака, те да је у Дирекцији за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, која има статус управне организације у саставу Министарства, од 60 запослених тренутно 80% Срба и свега 14% Бошњака.
3. Представнички дом Парламентарне скупштине БиХ тражи од Министарства комуникација и транспорта БиХ да сачини и достави Представничком дому свеобухватну анализу о укупном броју запослених у Министарству у сједишту у Сарајеву и одговори како је могуће да Министарство у сједишту има мање од 100 запослених, док истовремено Регулаторна агенција за комуникације БиХ има чак 140 запослених, упркос чињеници да овако важно министарство има знатно веће законодавне и извршне надлежности од једног регулаторног тијела надлежног само за регулацију тржишта електронских комуникација и аудио-визуелног сектора у Босни и Херцеговини.



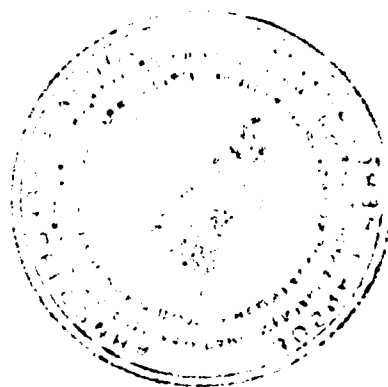
ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ КОМИСИЈЕ
Дасмин Имамовић

ПРИЛОГ: 1

1. Неауторизовани транскрипт јавног изјављивања

Достављено:

- Колегијуму Представничког дома
- Индоку
- а/а



NEAUTORIZIRANI TRANSKRIPT
JAVNOG SASLUŠANJA MINISTRA KOMUNIKACIJA I PROMETA BiH
EDINA FORTE – U ORGANIZACIJI KOMISIJE ZA SAOBRAĆAJ I KOMUNIKACIJE
PREDSTAVNIČKOG DOMA PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BiH
održanog 11.02.2025. godine

PREDSJEDAVAJUĆI
JASMIN IMAMOVIĆ

Gospodo poslanici, gospodine ministre, poštovani gosti.

Dakle, mi primjenjujemo ovdje Zakon o parlamentarnom nadzoru, radi se o uobičajenoj praksi u parlamentarnim demokratijama širom Evrope i svijeta, ovo je jedan od načina dijaloga između predstavnika zakonodavne i predstavnika izvršne vlasti. Dijaloga među potpuno ravnopravnim ljudima. To što se ..., što, što, što se u propisu navodi saslušanje, mi dobro znamo parlamentarci da nismo ni sudije, nego ja ovo doživljam kao, dakle, slušanje, međusobno slušanje nas iz zakonodavne i izvršne vlasti sa ciljem unapređenja oblasti u kojoj smo mi nadležni kao Komisija za saobraćaj i komunikacije i u kojoj je nadležan ministar saobraćaja i komunikacija BiH. Mene lično zanima iz ovog dijaloga kako mi kao poslanici u Zastupničkom domu možemo pomoći u ovoj oblasti.

Za početak ja bih dao riječ gospodinu Šemsudinu Mehmedoviću, koji je inicijator ovog današnjeg dijaloga.

Izvolite.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Hvala gospodine predsjedavajući.

Poštovani ministre, cijenjene kolegice i kolege, predstavnici medija pozdravljam vas i kao što reče predsjedavajući ovo je uobičajena praksa i jedan izvrstan alat, prije svega, zakonodavnog tijela da osnaži komunikaciju sa izvršnim organima vlasti i da naposljetku rezultat bude zadovoljstvo građana koje mi predstavljamo. Jedan od razloga zbog čega sam inicirao današnje, kako se to terminološki zove, javno saslušanje jeste činjenica da ministra Fortu nismo često vidali na sjednicama Komisije, iako je uredno pozivan. Komisija je u protekle dvije godine osim redovnih održala i tri tematske sjednice, međutim ministar nije prisustvovao niti jednoj. Krajnje složena finansijska situacija BHRT-a i kršenje zakonskih odredbi Zakona o Javnom RTV sistemu BiH bile su teme dvije tematske sjednice.

Zatim, nakon tragične saobraćajne nesreće u Sarajevu, u kojoj su poginule dvije mlade doktorice, Komisija je u junu 2023. godine održala i treću tematsku sjednicu o temi – Primjena kaznenih odredbi Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH, trenutno stanje i prijedlozi za izmjene Zakona. Na osnovu izlaganja učesnika na prijedlog Komisije Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH je na 8. sjednici, održanoj 05. jula 2023. godine, usvojio jednoglasan Zaključak:

Traži se od Ministarstva prometa i komunikacija BiH da u što kraćem roku Vijeću ministara BiH dostavi na usvajanje i upućivanje u parlamentarnu proceduru Prijedlog zakona o dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH, kojim će se propisati da višestruki povratnici u činjenju prekršaja iz oblasti sigurnosti saobraćaja može izreći zaštitna mjera privremenog ili trajnog oduzimanja motornog vozila, kao i utvrditi definiranje i adekvatno sankcioniranje naročito bahate vožnje.

Ministarstvo do danas nije postupilo u skladu sa Zaključkom Predstavničkog doma, iako mu je Komisija u više navrata slala urgencije. Komisija je čak i sama sačinila nacrt traženog zakona i dostavila ga Ministarstvu.

Pitanje za ministra – Zbog čega Ministarstvo nakon više od godinu i po dana nije dostavilo Vijeću ministara navedeni Prijedlog zakona i zašto ministar Forto nije postupio u skladu sa Zaključkom najvišeg zakonodavnog organa koji ga je imenovao na poziciju ministra?

Predsjedavajući hoćemo li ići pitanje po pitanje ili ćemo da ja izložim sva pitanja, pa da ministar pribilježi ili?

JASMIN IMAMOVIĆ
/nije uključen mikrofon/

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ
Jer ja imam nekoliko pitanja.

JASMIN IMAMOVIĆ
/nije uključen mikrofon/

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ
Da.

JASMIN IMAMOVIĆ
/nije uključen mikrofon/

Ajde, ma aj da probamo pitanje po pitanje, pa ako vidimo da nam je to ovaj, da smo pogriješili onda možemo ovaj, ... možemo više pitanja odjednom.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ
Čekam odgovor.

EDIN FORTO

Dobar dan, hvala vam na pozivu za ovu sjednicu.

Pozdravljam vas iz Parlamenta, pozdravljam medije, saradnike i evo ja ću se s Vama složiti da je ovo dobar način komunikacije između zakonodavne i izvršne vlasti, to je praksa koju vidamo u mnogo razvijenijim državama i demokratijama od BiH i potpuno podržavam ovaj format, nadam se da će i druge komisije slijediti vaš primjer. Većina stvari koje vi kao komisija radite se tiču

građana, tiču se ovog resora, ne sve i ne u potpunosti, a potpuno se slažem da i dijelim Vaš stav da postoji interes javnosti za ove teme.

Odmah ću Vam odgovoriti na Vaše pitanje, gospodine Mehmedoviću. Nedolazak na sjednice, ja sam bio na sjednicama kada sam bio prisutan ili kada se nisu preklapale obaveze na način na koji sam bio fizički spriječen, nekad bih znao biti u inostranstvu kada bi vi radili sjednicu. Pošto nismo dosad imali mehanizam koordinacije, ne onaj veliki Mehanizam koordinacije, nego između nas koji bi utvrdio da smo svi tu pa da i ja mogu sebi to staviti, nego vi zakažete sjednicu i samo pošaljete poziv, nekad sam bio fizički spriječen, to ni na koji način ne znači da na, da zanemarujem vaš rad ili da ne vrednujem vaš rad u skladu sa vašim nadležnostima. Nije mi nikad to bila namjera, ali Vi dobro znate da kada sam bio prisutan bio sam tu, možda ne dovoljno koliko bi bilo Vama zadovoljavajuće.

Vezano za Vaše pitanje ili po pitanju bahate vožnje i Zaključka koji ste usvojili, koji je i Parlament usvojio, a to je da se hitno rade izmjene, mi ga zovemo kolokvijalno ZOBS – Zakon o bezbjednosti saobraćaja, ali on ima naravno više naziva, kojim bi definisali i propisali odgovarajuće kaznene mjere za bahatu vožnju. Povod za to je bio tragični povod ubistvo građana Sarajeva na ulicama Sarajeva od strane neodgovornih luđaka, da ih tako nazovem, koje je potrebno definisati u Zakonu u skladu sa nekim praksama koje se dešavaju i na drugim mjestima. Moram Vam reći da je i bez zaključka Komisije jedna od prvih aktivnosti koju sam poduzeo po imenovanju je saradnja sa entitetskim vlastima, koje također imaju ustavnu nadležnost i mogu imati svoje zakone o bezbjednosti saobraćaj. Republika Srpska ima svoj Zakon o bezbjednosti saobraćaja, koji se mora, tako bi trebalo, u okviru nekom uklopiti u državni zakon. Ja vam ne mogu nabrojati koliko smo sastanaka imali, što sastanaka gdje su bili ministri prisutni sa glavnim saradnicima, što radnih sastanaka između službenika ministarstva u usaglašavanju izmjena ovog Zakona, ne samo u dijelu bahate vožnje nego i drugih polja gdje smo, čini mi se, malo izgubili korak sa ostatkom i regije i Evrope u smislu definisanja nekih stvari u Zakonu o bezbjednosti saobraćaja. Inače ovo je jedan od najvećih zakona uopšte na državnom nivou, on ima preko 300 članova, donesen je davno, mislim da je donesen 2006. godine i potrebne su bile i druge izmjene pored ovoga o bahatoj vožnji

Ja ću navesti neke izmjene koje su, neke su simpatične, neke su potrebne, npr. skuteri, električni skuteri, ovi romobili koji su postali masovna pojava, posebno u urbanom transportu nisu nikako definisani Zakonom. Imate činjenicu da u evropskim gradovima i urbanim sredinama, posebno gdje se stvaraju gužve, u trenutku stvaranja gužve primijetili ste da se napravi jedan koridor, da se svi sklone malo lijevo i desno da tu može proći hitna ili policija. Zatim, činjenica da posebno u urbanim sredinama u BiH jedna mala nezgoda, saobraćajna nezgoda, koja košta par stotina maraka, zaustavi, potpuno zakrči saobraćaj, jer u skladu sa EU-obrascem za osiguranje, koji mogu vozači popuniti i skloniti se sa ceste, oni čekaju policiju. Mislim da bi trebalo propisati da se taj dolazak policije plaća, ako su oni mogli popuniti taj obrazac i spriječiti gužve u saobraćaju zbog njihovog tog odnosa koji se desio nekom manjom nezgodom. I još nekoliko tih stvari koje je osim bahate vožnje potrebno unaprijediti u našem svakodnevnom životu, koje propisuje ovaj Zakon o bezbjednosti saobraćaj.

I sad moram reći, malo će zvučati politički, ne želim nikoga optuživati za bilo šta. Nakon što sam definitivno usaglasio sa ministrom Čubrilovićem iz Vlade Republike Srpske sve ono što, na šta nemaju primjedbi da ide u novi državni zakon u smislu izmjena, to je negdje oko 35 članova,

dobio sam negativno mišljenje. I evo ako me pitate zašto je trebalo toliko? U skladu sa praksom koja nije propisana na državnom nivou u smislu da je potrebno imati entitetsko odobrenje za neki zakon, propisi koji definišu način donošenja propisa na državnom nivou kažu da se sve ono što Vijeće ministara usvaja, uključujući i zakone, donose u saradnji sa nadležnim nivoima vlasti i stvarno ustavno morali bi imati saradnju sa entitetima, ali ta saradnja nije tačno definisana da mora biti neka prethodna saglasnost, može biti kroz radne grupe, kroz mišljenja itd. ali to onda ne sprječava, recimo, ministra da donese zakon u proceduru i stavi ga na dnevni red Vijeća ministara. Međutim, u poslednjim godinama mislim da se uspostavila jedna praksa, koju ja na podržavam, a to je da ministri koji dolaze iz reda srpskog naroda, ministri iz Republike Srpske odbijaju podržati bilo šta što nisu institucije Republike Srpske dale pozitivno mišljenje. Znajući da će moja izmjena zakona i donošenje zakona na Vijeće ministara pasti bez pozitivnog mišljenja iz ovih institucija, jer su oni uspostavili tu političku praksu i vokalno, verbalno su to rekli na više drugih predmeta i tema na samim sjednicama Vijeća ministara, ja sam potrošio dosta vremena pokušavajući proizvesti ovaj politički konsenzus koji bi proizveo zakon koji bi oni podržali. Zadnji put kad smo sve usaglasili i kad nam je stiglo negativno mišljenje, ja sam odlučio da više, da je to ulaganje vremena u nešto što ne funkcioniše, ako ćemo govoriti politički, a ovdje smo i političke osobe, to je jedan od razloga što, što, koji su doveli do moje otvorene podrške za rekonstrukciju vlasti na nivou BiH, jer ako ne možemo skuter i bahatu vožnju definisati zakonom pod izgovorom da je to nekakav prenos nadležnosti, a ja se ne bavim prenosom nadležnosti, nisam u tim ustavnim pitanjima, uglavnom sam u pitanjima koja se tiču svakodnevnog života. Mislim da nije to stvar gubljenja strpljenja, jednostavno vidite da nešto ne ide. Zbog toga i odgovaram Vam na pitanje, izvinjavam se na dužem uvodu, mislim da je bitno zbog javnosti i mislim da je bitno da i Vi razumijete kako je išao ovaj proces, zbog toga izmjene Zakona o bezbjednosti saobraćaja sa tridesetak, između 30 i 40 članova, koji mijenjaju ove neke stvari koje sam Vam nabrojao, su upućene u proceduru i očekujem i nadam se da će predsjedavajuća Krišto staviti na sjednicu Vijeća ministara, ona to može uraditi već na sledećoj sjednici. Dakle, upućeno je sa zakašnjenjem, upravo ovako kako ste Vi rekli i meni je žao zbog toga.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Hvala lijepo na odgovoru, iako bi zamolio da nam ne dajte simpatične odgovore, kako ste Vi to rekli, nego konkretnije, time bi skratili vrijeme i odgovora, a naravno i ja ću se potruditi da pitanje bude što jasnije, preciznije i konkretnije.

Naravno, da nemate uporište ni u jednom propisu kada je u pitanju traženje saglasnosti bilo kojeg entiteta ili Distrikta Brčko u pogledu predlaganja zakonskih rješenja koja treba da prođu proceduru Vijeća ministara, a nakon toga i Parlamentarne skupštine BiH. Ali bez obzira na sve ove razloge koje ste naveli, Vi niste ni pokušali da to ugleda svjetlo dana, jer da je došlo u parlamentarnu proceduru, ja sam optimista obzirom na ambijent koji je vladao na Komisiji, mi smo jednoglasno usvojili, znači, i pravac u kome bi trebalo da se predlože izmjene i dopune Zakona o sigurnosti saobraćaja, s tim mogu pravdati svoj stav da bi sigurno u parlamentarnoj proceduri dobilo podršku kolega zastupnika i zastupnica. Ali u prilog tome govori i da, recimo, za neka zakonska rješenja koja ste slali i na Vijeće ministara i u parlamentarnu proceduru niste tražili saglasnost, na primjer izmjene i dopune, odnosno Zakon o BHANSA, koji evo forsirate i drugi put da uđe u parlamentarnu proceduru, što je ovako malo, da budem iskren, čudno. Ali stoga ću preći na pitanje broj dva.

Kad smo kod zakona već Programom rada Vijeća ministara za 2023. i 2024. godinu planirano je, to je Vaš program, da Ministarstvo prometa i komunikacija BiH sačini i uputi u parlamentarnu proceduru 11 zakona i to:

1. Zakon o radnom vremenu itd. da ne govorim čitav naziv,
2. Zakon o sigurnosti saobraćaja na putevima, evo o kojem smo govorili pod prvim pitanjem,
3. Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prevozu,
4. Zakon o željeznicama BiH,
5. Zakon o zrakoplovstvu BiH,
6. Zakon o elektronskim komunikacijama,
7. Zakon o elektronskim medijima,
8. Okvirni zakon o informacionoj sigurnosti i sigurnosti mrežnih informacionih sistema,
9. Zakon o Javnom RTV sistemu BiH,
10. Zakon o pomorskoj plovidbi i
11. Zakon o kibernetičkoj sigurnosti i sigurnosti mrežnih informacionih sistema.

Od navedenih 11 planiranih Ministarstvo nije izradilo niti jedan zakon ili bar meni nije poznato, možda je izradilo, ali nije ugledao svjetlo dana. Za dvije godine Ministarstvo je u parlamentarnu proceduru uputilo samo jedan zakon i to zakon koji nije ni bio planira, a to je Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o Agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH ili tzv. BHANSA.

Pitanje, kako je moguće da od 11 planiranih Ministarstvo nije izradilo niti jedan i koji su sve razlozi uticali na ovako katastrofalnu zakonodavnu aktivnost ovog vrlo važnog Ministarstva?

EDIN FORTO

Hvala na pitanju.

Ja bih samo na prethodno pitanje kratko se vratio, izvinjavam se što sam bio predug, ali morao sam objasniti proces, jer je upravo bilo u pitanju kašnjenje i konačni odgovor je bio da ja jesam uputio taj Zakon i on je trenutno u Sekretarijatu Vijeća ministara, to je jedna stvar.

Druga stvar, Vi kažete – trebali ste uputiti u parlamentarnu proceduru, ne treba saglasnost. To sam i ja konstatovao, ja nisam pokušao dobiti pozitivna mišljenja nego politički konsenzus da bude usvojeno. Na Vijeću ministara to ne bi bilo usvojeno i vidjećemo evo kako će sada proći na Vijeću ministara. S druge strane, vi kao parlamentarna komisija i Parlament mogli ste uputiti ovaj Zakon bez ikakvih problema u proceduru, usvojiti ga na oba doma. Ja sam tražio politički konsenzus da mi prođe Vijeće ministara. Vas ništan nije sprječavalo, čak smo ovdje na jednoj komisiji na moju sugestiju da sami taj Zakon uputite u proceduru, jer je brže na taj način, čak i prikupljanje standardnih mišljenja se potpuno pojednostavljuje. Vi ste rekli ne, ne, da mi nešto ne pogriješimo, hajte to Vi. I evo ja sam sada to uradio, naravno uz ovo obrazloženje.

Vaše sledeće pitanje je zašto nismo dostavili iz Programa rada ove zakone? I dobro ste ih pobrojali osim što ste dva put pobrojali jedan zakon, a radi s o ovoj kibernetičkoj sigurnosti i informacijskoj sigurnosti, to je jedan zakon, suštinski 10 zakona, jer je u jednoj godini na jedan način bilo napisano, druge godine na drugi. To je Program koji sam ja predložio i to je Program

koji nije predložila Skupština. Ja sam vjerovao da trebamo raditi na ovim zakonima i naravno u međuvremenu su se pojavile i potrebe za druge zakone, kojih također ima nekoliko, na kojima sam radio, uključujući i ovaj koji ste pomenuli Zakon o pružanju usluga u zračnoj plovidbi. Ja Vama mogu sada pobrojati za svaki od ovih zakona u kojem su statusu i gdje se nalaze, ako ste zainteresovani, znači koji je u kojoj fazi donošenja, ako ste zainteresovani, ja Vam mogu sad pobrojati to.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

/nije uključen mikrofon/

... nije u proceduri, nije završen.

EDIN FORTO

Nije možda u parlamentarnoj proceduri, što ako dolazi od mene mora proći prvobitno Vijeće ministara. Ali evo reći ću Vam da je Zakon o radnom vremenu, koji je donesen prvobitno 2010. ... 2016. godine da su prikupljena sva mišljenja, obavljene su sve konsultacije, čekamo još samo ovaj DEI – Direkciju za evropske integracije i biće spreman za Vijeće ministara, a mislim da je pitanje dana. Sad da ne ulazim u meritum ovog Zakona, suštinski se usklađujemo sa nekim evropskim praksama, posebno na neka smart elektronska rješenja kod tahografa.

Zakon o bezbjednosti saobraćaja sam Vam sad ovaj opisao, suštinski može biti na Vijeću ministara svaki dana, sada to predsjedavajuća Krišto može reći. Veliki Zakon o bezbjednosti saobraćaja u smislu njegovog objedinjavanja, on je 2006. do danas imao preko deset izmjena, ako uspjemo izglasati ove izmjene sad o kojima sam u prvom pitanju govori, to bi bilo dovoljan broj izmjena da se možda usvoji jedan integralni tekst Zakona o bezbjednosti saobraćaj, to je ogroman Zakon sa preko 250 članova, sistemski zakon iz kojeg proizlazi 27 pravilnika itd. itd.

Zakon o međunarodnom i međuentitetskom prevozu, on je iz 2002. godine sa malom izmjenom 2003. godine. Namjerno Vam govorim kad su donošeni ovi zakoni da vidite koliko teško ovi zakoni idu. Ja sam upravo stavio u Program rada ove zakone koji su po petnaest, dvadeset godina stari da probamo napraviti neku vrstu sustizanja onoga što su najbolje evropske i regionalne prakse. Ovaj Zakon je prošao e-konsultacije, koje su propisane, čekamo još mišljenje Federalnog ministarstva prometa i komunikacija, dobili smo Mišljenje iz saobraćaja i veza iz RS-a i trenutno još se ta radi ..., čekamo to mišljenje i uputićemo ga u proceduru prema Vijeću ministara.

Zakon o vazduhoplovstvu, koji je iz 2009. godine, to je po meni jedan od najvažnijih zakona koji je u pripremi, tim Zakonom bi, i to sam govorio na ovoj drugoj jednoj komisiji na kojoj su neki od vas bili, to je Zakon koji uređuje naš zračni prostor i taj cijeli sektor. Mi trenutno imamo BHDCA direkciju za, civilnu direkciju, Direkciju za civilnu avijaciju, to je BHDCA takozvana, koja je u sklopu ovog Ministarstva, što mislim da je pogrešno, i prvu stvar koju sam napravio kada sam imenovan je, pročitao sam Izvješaj Evropske komisije za ovaj sektor i Izvješaj Evropske komisije doslovno navodi da nemamo toliko problem u nekim zakonodavnim rješenjima, ima u jednom dijelu kad je u pitanju istraživanje nezgoda u ovom sektoru, ali činjenica da su oni dio Ministarstva i da su državni službenici nikako ne može nadomjestiti potrebu na tržištu za jako specifičnim strukama gdje neko ko mora biti inspektor na jednom aerodromu ili na jednom zrakoplovu ili u jednom procesu, u jednom aero-klubu, jako specifična struka gdje su potrebni

međunarodni sertifikati, puno ulaganja u ljudske resurse, da mi te ljude ne može platiti običnim platama državnih službenika koji su još na državnom nivou potcijenjeni u odnosu na ostale nivoe vlasti. Zbog toga idemo u jednu transformaciju koja treba da dovede do toga da ta Direkcija se izdvoji iz Ministarstva, da bude agencija po uzoru na druge agencije u Evropi i da ima svoje prihode i da se može sama razvijati i može sama sebi određivati za ove specifične struke neke dodatke na platu. Dakle, ovaj problem sa plaćanjem stručnog osoblja je navela Evropska komisija u svom Izvještaju iz 2022. godine. Kada smo mi stupili 2023. odmah sam postupio, tražio saradnike da idemo s ovim Zakonom. Ovo je također sistemski zakon, koji ima preko 250 članova i iskreno se nadam da ćemo ga uskoro vidjeti u proceduri, trenutno je na usaglašavanju sa Ministarstvom odbrane i Ministarstvom vanjskih poslova koji imaju također neke nadležnosti kod preleta itd. Plan je da ovaj Zakon zajedno sa Zakonom o uslugama u zračnoj plovidbi ide zajedno i onda bih mogao reći da radimo potpunu reformu ovog sektora zrakoplovstva.

Zakon o željeznicama BiH je iz 2005. godine i ja nisam krio svoj interes za željeznice generalno, čak mi je bilo drago da imam ovdje neku nadležnost. Međutim, usklađivanje našeg postojećeg zakona sa tzv. četvrtim paketom željezničkog prometa koje, koja je nametnula Evropska unija u saradnji sa Evropskom unijom je zaustavljeno, planiraju se izmjene i dopune kroz neku vrstu projekta sa EU. Ovdje takođe treba oprezno pristupiti, mogu reći da ovdje nismo daleko otišli, iako mi je ovo omiljena tema.

Zakon o elektronskim komunikacijama. Radna grupa je pripremila tekst koji je usaglašen na 95%. Ono što imamo problem, neću reći problem ali mogu reći izazov, nekoliko institucija je ovdje sastavni dio Radne grupe koja priprema ovaj tekst, entitetska ministarstva, Direkcija evropskih integracija, Regulatorna agencija za komunikacije – RAK, oni su donijeli Poslovnik kojim svi moraju biti prisutni da bi bilo šta uradili i u zadnje vrijeme, čini mi se, da ne mogu nikako da se uganjaju i da nam dostave konačnu verziju ovog Zakona. Ovo je jedan sistemski zakon i biće jako zanimljivo ako ga možemo pustiti u proceduru u narednom periodu. Zakon o elektronskim medijama je vezan za ovaj Zakon i trebali bi ići zajedno, ista je Radna grupa i za taj Zakon.

Okvirni zakon o informatičkoj sigurnosti ili kibernetičkoj sigurnosti, to je jedan zakon. Ovdje imamo jedan, ja bih rekao, politički izazov. Ustavne nadležnosti o kibernetičkoj sigurnosti su podijeljene, znači entiteti mogu imati svoj zakon i Republika Srpska ima svoj zakon, a Federacija koliko znam ima spreman zakon i možemo ga očekivati u narednom periodu u Federalnom parlamentu. Ono što je, što nama treba je okvirni zakon koji će ovo urediti kao okvir za djelovanje entiteta i Brčko distrikta i da se naravno pokrije državni nivo i državne institucije u smislu kibernetičke sigurnosti, određivanje tačaka, uspostavljanje CERT-ova koji su jako bitni, to su tzv. ja bi ih nazvao vatrogasci kod kibernetičkih napada, što mi nemamo uspostavljeno ni na jedan način, ni na jednom nivou vlasti, osim odbrane koja ima svoj, koja štiti svoj sistem. Ovaj Zakon postoji u Planu rada i to zbog zaključka koji je donio Parlament prije, ja bih rekao, ovog saziva, koji su zadužili Ministarstvo sigurnosti da izradi ovaj Zakon i u najboljoj volji da imamo dobar zakon mi smo to stavili također u ovaj, u svoj Program rada, ali ne znam kako ćemo razriješiti ovaj sukob nadležnosti gdje sigurnost tvrdi da oni trebaju izrađivati ovaj Zakon i ovaj, neću reći sukob nadležnosti, nego isprepletena nadležnost traje od 2017. godine.

Također, evo približavam se kraju, Zakon o RTV sistemu. Ja bih rekao da je ovdje, imajući u vidu da je u Radnoj grupi i mislim da trebaju biti uprave, direktori sva tri javna servisa, sva tri

emitera, ono što je evidentno je da oni ne mogu politički ni na istu ravan da dođu. Kad smo zamolili bar da se dogovore oko neke naplate, nešto što će svima biti dobro u smislu objedinjavanja pretplate, objedinjavanje načina naplate na teritoriji cijele BiH čini se da ne postoji ovdje, da ne postoji dobra volja. Moja nada je da ćemo zakon o, generalno ovaj sektor Javnog servisa riješiti kroz pristupanje Evropskoj uniji. Činjenica je da je Evropska komisija odredila jedan od 14 prioriteta upravo ovaj, a to je održivost Javnog RTV sistema, u svakom razgovoru koji imam sa evropskim zvaničnicima, uključujući i novog ambasadora Soreku, tražim da se ovo stavi više na prioritet u smislu šta je potrebno bh. vlasti da riješe, jer ovo je nešto što neće ići bez političkog konsenzusa ko god bio ministar, ja ili neko drugi.

Zakon o pomorskoj plovidbi imamo u prednacrtu, jako brzo će krenuti u proceduru u smislu prikupljanja ovih osnovnih mišljenja i ja se nadam uskoro na Vijeću ministara.

Zakoni koji su mimo plana i Vi ste pomenuli jedan, neću ići detaljno, samo da kažem da je BHANASA iz 2009. godine i potrebno ga je uskladiti sa evropskim standardima. Zakon o e-komunikacijama u smislu kratkih izmjena za ovaj jedan, jedan, dva, koji smo dogovorili na političkim dogovorima na državnom nivou to je u Sekretarijatu Vijeća ministara i može se pojaviti na dnevnom redu svaki dan, nadam se da ćemo ga usvojiti. Zakon o poštama gdje smo dobili jako pohvalne komentare iz EU za taj nacrt i on je sada u procesu pribavljanja osnovnih mišljenja i brzo će se naći na dnevnom redu Vijeća ministara. Zakon takođe o elektronskom potpisu pokušavamo usaglasiti sa Evropskom komisijom koji su nam dali konsultante da pokušamo napraviti dobar zakon. Ovdje je veliki politički otpor iz Republike Srpske i treba vidjeti kako ćemo to prevazići. I Zakon o transparentnosti vlasništva medija, koji ima također svo izazove političke prirode.

Evo ja sam Vam pobrojao sve zakone, jako su, jako je širok raspon i neki od njih će brzo biti u Vijeću ministara, a neki od njih nisam ni ja optimista iskreno, iako sam stavio to u Program rada.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Hvala ministre.

Ja bi samo zamolio da odgovori budu kraći, jer i ja sam kratko pitanje postavio. Naravno, ja nisam zadovoljan stanjem u kome se nalazi evo pozicija ovih 11 zakona, koje sam nabrojao. Znači, njih nema ni u Vijeću ministara, a kamo li u evo u parlamentarnoj proceduri Parlamenta BiH. Ali evo ja ću nastojati da što kraće postavim pitanje da damo priliku i kolegama.

JASMIN IMAMOVIĆ

/nije uključen mikrofoni/

... možda da napravimo neki krug, da Vi posle.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Evo još jedno, pa onda nek ide krug.

(?)

Pa dobro da mi, da drugi članovi Komisije dobiju malo priliku, eto to je samo.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Dobro, hvala.

Sledeće moje pitanje je zapravo, odnosi se na etničku zastupljenost zaposlenika u Ministarstvu i onim organizacionim jedinicama koje su, za koje je Ministarstvo nadležno, između ostalih i BHANSA. Naime, vrlo je loša naslijeđena etnička struktura Ministarstva, iako u prethodnom pitanju pokušali ste da se branite time što je neko 2005. ili 2003. ili ne znam ni ja koje godine u prethodnom sazivu Vijeća ministara nešto uradio i Vi ste to naslijedili, ali da je neko prije Vas dobro to radio vjerovatno Vi ne bi bili ministar nego ste dobili priliku od građana BiH na taj način zato što su neki izgubili povjerenje građana, pa ste Vi sada ministara i dobili ste povjerenje, nemojte da za dvije godine izgubite i Vi povjerenje. Zato moje sledeće pitanje odnosi se na vrlo lošu etničku zastupljenost, odnosno debalans Bošnjaka u Ministarstvo. Došlo se fingiranim konkursima, imenovanjima podobnih članova konkursnih komisija, naročito tu ulogu vidim Agencije za državnu službu, pa je tako SNSD-ov ministar Vojin Mitrović protivno zakonu u svom mandatu uspio u namjeri da se u Ministarstvu zaposli što manje Bošnjaka i što više Srba, a to isto su radili i raniji ministri HDZ-a samo je razlika u tome da su oni zaposlili veći broj Hrvata od zakonom utvrđenog broja. Naglašavam da je zakonom, da je članom 7. Zakona o upravi jasno utvrđeno da se u organima uprave osigurava odgovarajuća etnička zastupljenost državnih službenika i zaposlenika u skladu sa nacionalnom strukturom stanovništva, a prema posljednjem popisu stanovništva u BiH.

Pitanje – Da li ste svojim djelovanjem u protekle dvije godine postupali u skladu sa jasnom zakonskom odredbom koja obavezuje da se u Ministarstvu mora osigurati odgovarajuća nacionalna zastupljenost državnih službenika i zaposlenika u skladu sa etničkom strukturom stanovništva, a prema posljednjem popisu stanovništva u BiH, odnosno da li je i koliko smanjen debalans Bošnjaka u odnosu na zatečeno stanje, jer bi na taj način stekao se dojam evo da ste Vi se trudili da popravite to stanje koje ste zatekli?

Naravno, nemojte se braniti da je broj jedan stručnost to se podrazumijeva, ali pod istim uvjetima kad je u pitanju struka mora se voditi računa i o etničkoj zastupljenosti, jer je to i ustavna, evo i članom 7. zakonska, Zakona o upravi jasna, jasno utvrđena definicija. Čekam odgovor.

EDIN FORTO

Hvala Vam i na tom pitanju.

Slažem se da postoji disbalans u mnogim ministarstvima i mnogim ustanovama. Ono što se, naravno zatečeno je stanje i sami ste to konstatovali. Recimo, BHDCA koja je bazirana, koja je sastavni dio Ministarstva i ona je sa sjedištem u Banjaluci i kroz godine u kojim se ona kadrovirala postoji očigledan disbalans, daleko je veći, veća zastupljenost zaposlenih iz reda srpskog naroda, isto tako Regulatorni odbor željeznica koji je u Doboju i onda tu se može, može se prikazati kao određeni disbalans. Ja se slažem s tim, nemam, niti sam radio toliki broj zapošljavanja da bih sad mogao nekim inžinjerinom to dovesti u ono što propisuje popis, zakon itd. Mogu Vam reći da trenutno je Bošnjaka 40%, Srba 40%, Hrvata 18% i Ostalih 1%. Dakle, evidentan je, evidentno je da nedostaje Bošnjaka, ja se iskreno nadam da će u narednom periodu posebno kroz, ja bih rekao, neke praktičnije metode etničkog izbalansiranja, recimo, da se otvori i da se pojača ured jednih od ustanova u Sarajevu ili u drugim mjestima gdje se može u skladu sa

strukturuom stanovništva ovo popraviti. Moram Vam reći da kad se raspiše konkurs u Banjaluci, nema puno Bošnjaka prijavljenih, ali to je iz onoga što sam čuo kolokvijalno. Ono što smo mi radili ovaj, ja sam u mom mandatu četvero ljudi je primljeno, četvero tri Bošnjaka i jedan Srbin, po internom konkursu je bilo nekih premještanja, ali to je već postojeća struktura. Dakle, sad kad bi se otvorio neki konkurs za 50 ljudi, možda bi se moglo nekim sistemskim pristupom tu nešto popraviti, ali u ovom trenutku sa ovim brojem zapošljavanja, ja inače nisam ljubitelj zapošljavanja mislim da u većini ustanova ima dovoljno ljudskih resursa osim možda ta BHDCA kad postane agencija, ja bih volio da oni privuku nove ljudske resurse, pa možda da otvore ured i prošire ured na drugim mjestima itd. Dakle, ovo je bitno pitanje, ali jako teško je ispraviti postojeće stanje.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Jedna samo, jedan kratak komentar. Znači, Vi ste imali priliku, jer ste na dva svoja pomoćnika internim konkursom unapređivali, niste, bar nije javnosti poznato da ste se potrudili da ispravite makar na rukovodećim pozicijama, jer od šest rukovodećih pozicija samo je jedan Bošnjak. To je ponižavanje jedne etničke skupine, jednog naroda na način, evo, znate među evo Bošnjacima, da konkretan budem, nema sposobnih, obrazovanih, stručnih ljudi za tako važne pozicije, mislim da to nije tačno i mislim da u narednom periodu morate voditi o tome računa zato što je to i ustavna kategorija ne samo zakonom propisana odredba.

Evo, da damo priliku i drugima.

JASMIN IMAMOVIĆ

Da, ma treba nam dijalog, treba nam razgovor, razmjena informacija i ja kao predsjedavajući Komisije stvarno ovaj insistiram, dakle naši pozivi za sjednice Komisije, ovo doživljam kao jednu tačku dnevnog reda Komisije, ovaj razgovor, da mi ga šaljemo dakle najmanje, najkraće osam dana prije sjednice, tako da evo sekretar neka vidi s Vama i sa saradnicima nekada nama, mi smo vezani, mi smo vezani za sjednice Predstavničkog doma, uglavnom su uoči sjednice Predstavničkog doma ove komisije, uglavnom.

Kad je u pitanju ova bahata vožnja, evo da kažem, ja sam pokušao sa sekretarom uz pomoć našeg Sektora za istraživanje napisali smo prijedlog izmjena postojećeg zakona, gdje bi bila unesena bahata vožnja, uzeli neke primjere iz Švicarske, Austrije, Slovenije, Hrvatske i tad u Komisiji, evo da i mi iz Komisije malo, parlamentarci stavimo ruku na srce pa kažemo prevladalo je mišljenje da ne treba da idemo mi sa time na Parlament. Mislim da tu nije niko imao lošu namjeru od članova Komisije da odbije taj moj prijedlog, nego naprosto da se ne ide pred Ministarstvo, nego da damo priliku da Ministarstvo to uradi. Ministarstvo je opet krenulo preširoko, hoću samo da kažem da sada kad, pogotovo u ovim novim političkim okolnostima kad smo vidjeli da nema teorije da zakon iako je i da ga je Ministarstvo potpuno završilo dobije dovoljno većinu u Vijeću ministara, kolega Magazinović i ja smo se odlučili uputiti ovaj u proceduru zakon koji tretira samo dakle bahatu, izmjene zakona tretiraju samo bahatu vožnju, još određene odredbe koje ne može se tretirati bahata vožnja ukoliko se i one ne izmijene.

Ja bih sad zamolio da postavi pitanja član Komisije, ovaj poslanik gospodin Dunović, a da se priremi gospodin Emrić, a onda opet može Mehmedović, jer mi je gospodin Slavko Matić rekao da nema pitanja.

Evo, izvolite gospodine Dunoviću.

MILAN DUNOVIĆ

Hvala predsjedavajući.

Sve vas srdačno pozdravljam i zapravo imam dva naizgled jednostavna pitanja za ministra Fortu, međutim ne znam da li će odgovori biti jednostavni. Moja pitanja se odnose na isključivu nadležnost Ministarstva u segmentima gdje Vam nije neophodno usaglašavanje zbog kompleksne procedure usvajanja zakonskih procedura u Vijeću ministara, znači isključiva je nadležnost Ministarstva, a odnosi se na akte koje je Ministarstvo, odnosno ministar donosi bez saglasnosti Vijeća ministara, a to su pravilnici.

Prvo pitanje se odnosi na Pravilnik o obilježavanju vozila za osobe sa invaliditetom. Zašto postavljam to pitanje? Odgovor je vrlo jednostavan, jer ministre niste ispoštovali zakonski rok da taj pravilnik donesete. Podsjetiću, u ..., sredinom 2023. godine ja sam bio predlagač izmjene Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH u segmentu dobijanja, prava na dobijanje znaka pristupačnosti za osobe sa invaliditetom. Napominjem da je taj Zakon dobio jednoglasnu podršku u Predstavničkom domu, a odnosio se na izmjenu gdje je postojala, određeni vid diskriminacije je postojao jer je bilo predviđeno da isključivo osobe sa stopostotnim invaliditetom imaju pravo na znak pristupačnosti. Ja moram plastično objasniti, evo da bi svima bilo jasnije. Tada sam pojasnio da i u državama EU i u državama u okruženju je uobičajeno je da je taj procenat za pravo za dobijanje znaka pristupačnosti 80%, kod nas je bilo 100%. Prijedlog izmjene Zakona jednoglasno je usvojen u Predstavničkom domu, nakon toga usvojen je u Domu naroda, objavljen u „Službenim novinama“ u decembru, konkretno 29. decembra 2023. godine. Pored tog Zakona usvojen je Zaključak kojim se nalaže ministru da u roku od 30 dana donese pravilnik kojim bi se obilježavala vozila za osobe sa invaliditetom. Prošlo je ne 30 dana, prošlo je godina i 30 dana i još koji dan, dakle negdje 07. februara 2024. je prošlo godinu dana, odnosno 2025. je prošlo godinu. Tako da mi imamo, ja ću ponovo plastičan primjer, mi imamo situaciju na terenu da osoba sa invaliditetom preko 80%, a ispod 100%, evo npr. devedeset procentni invalid u MUP-u opštinskom podnese zahtjev za znak pristupačnosti i ispunjava sve zakonske uslove. Takva osoba bude odbijena, jer će se MUP pozvati na Pravilnik. Vi niste taj Pravilnik prilagodili, još uvijek piše stopostotni invaliditet i onda maltretiramo, kao društvo maltretiramo osobe sa invaliditetom na način da moraju ili sudskom postupkom ili razumijevanjem opštinskog MUP-a ili nekim žalbama da ostvare svoje pravo koje već više od godinu dana imaju u skladu sa zakonom, napominjem koji je jednoglasno usvojen.

Evo, molim Vas da odgovorite zašto Zaključak ove Komisije, koji je usvojio Parlament, nije ispoštovan u tom roku i kada će to biti konačno usvojeno?

Hvala.

EDIN FORTO

Hvala Vam na tome i moram reći da je ovo oblast pristup osobama sa invaliditetom, njihova prava bio jedan od mog fokusa generalno mog rada, da Vam sad ne nabrajam projekt sve koje smo radili u Kantonu Sarajevo u smislu pristupa, također taksi prevoza Kanton Sarajevo je posebno to uredio dok sam ja bio premijer za osobe sa invaliditetom, ispravili smo zakonske osnove i znači ovo je nešto čemu sam posebno posvećen. Prije nego što Vam odgovorim samo Vam želim reći da je članom 9. Zakona o bezbjednosti saobraćaja propisana saradnja sa nadležnim institucijama. Ta saradnja nekad bude izgovor za nerad, a nekad bude stvarno neka saradnja koja dugo traje. Recimo, pribavljanje mišljenja za neke stvari, recimo morate pribaviti dvadesetak mišljenja za neke pravilnike, jer svako kantonalno ministarstvo plus entitetsko itd. mora dati mišljenje, ta korespondencija zna trajati jako dugo. Zbog toga ne postoji žurba kod donošenja ovih pravilnika ako želimo da ih sistemski riješimo. Ja sam počeo rad na većem broju pravilnika, uključujući i ovaj. I mogu vam reći da je, on je završen i trenutno je na prikupljanju mišljenja, koja nisu obavezujuća i koja ne, ni na koji način ne mogu usporiti čak ni preko ovog stava sa Vijećem ministara koji sam iznio ranije, ja ga mogu objaviti i to je sada možda pitanje mjesec dana ili ne mogu sad predvidjeti ovu korespondenciju, ali jako brzo će ovaj pravilnik biti donesen, tekst je gotov.

MILAN DUNOVIĆ

Hvala.

To i dalje znači da rok od 30 dana nije ispoštovan i da je evo već 13 mjeseci, nažalost to je u praksi i to je zaključak koji je na prijedlog ove Komisije usvojio Parlament, dakle, to je činjenica.

Evo, ja imam još jedno pitanje, ono je pod a, b, c, ali ja ću ga objediniti postaviti kao jedno pitanje. Želim Vas informisati da smo mi kao Komisija, ne u punom sazivu, određeni članovi Komisije smo imali jutros sastanak sa predstavnicima Privredne komore Federacije BiH, konkretno sa Udruženjem ovlaštenih uvoznika automobila, radi se o Udruženju koje pokriva uvoz novih automobila i oni su nam iznijeli određenu zabrinutost, imam obavezu da Vam i to prenesem u vidu pitanja. Naime, Udruženje je preko privredne, to je ono kako su nama rekli, Vi ćete naravno odgovoriti, preko Privredne komore Federacije BiH imalo nekoliko sastanaka od početka Vašeg mandata sa Vama lično i sa predstavnicima Ministarstva i iznijeli su problematiku koju ću ja da sažmem u tri problema, odnosno tri pravilnika i opet ću navesti plastične primjere koji će svima malo jasnije da dočaraju u čemu je problem. Dakle, to su tri pravilnika, prvo je Pravilnik o obilježavanju vozila, Pravilnik o registraciji vozila, pardon. Drugo je Pravilnik o homologaciji i treći je Pravilnik o tehničkim pregledima.

Pravilnik o registraciji vozila predstavnici Privredne komore su naveli da se suočavaju sa dugogodišnjim problemom, koji ne postoji u državama Evropske unije i ne postoji ni u državama u okruženju koje nisu članice Evropske unije, a to je da se kupcu svakom od nas koji kupi novi automobili i želi ga registrovati dešava se da mora pored niza drugih problema ja navodim samo jedan problem, da mora imati tri fakture. Dakle, da biste registrovali novo auto morate imati ino-fakturu, fakturu uvoznika i fakturu na ime kupca. To stvara, naravno, problem, jer u današnje vrijeme ni ino-fakturu ne možete baš tako jednostavno dobiti u štampanoj verziji sa pečatom itd. Međutim, suština tog problema je što je to posao za carinsku upravu i time se u državama evo ni u okruženju ne bave MUP-ovi i ne opterećuju kupca. Rekli su nam Predstavnici privredne komore

da su probleme tog Pravilnika iznijeli Ministarstvu u pisanoj formi, dali prijedlog novog pravilnika, komunicirali sa Privrednom komorom Republike Srpske, imaju otprilike iste stavove, međutim i dalje se ne olakšava ova procedura navedenim Pravilnikom, iako kao što rekoh i u RS-u je identičan problem. Takođe, starim Pravilnikom o registraciji vozila se definišu, evo jedan primjer koji čak i ne zahtjeva novi pravilnik, definišu se prenosive tablice. Prenosive tablice su ne čak ni privremene, to je nešto što, ja moram primjere navesti, npr. ovlašteni prodavac novih automobila kada vam proda automobil vi morate angažovati šlep službu da ga odvezete na tehnički pregled. Ako ta kompanija ima pravo za prenosive tablice, onda ta kompanija vam stavi tablice na vaš tek kupljeni automobili, vi odete na točkovima do tehničkog pregleda. To je nešto što Pravilnik definiše. Međutim, šta se dešava? MUP-ovi opštinski kažu da zbog nepostojanja instrukcije Ministarstva oni ne znaju kako da rade. Imate primjer u Sarajevu da u Općini Centar možete izvaditi prenosive tablice, u Općini Ilidža ne možete, jer MUP na Ilidži kaže – znate mi ne znamo kako to da radimo. Dakle, u ovom segmentu je samo instrukcija od Ministarstva nešto što bi možda bilo dovoljno prije donošenja pravilnika.

Drugi pravilnik je, kao što rekoh u postavljanju pitanja, znam da je obimno, ali evo, Pravilnik o homologaciji gdje se uvoznici i distributeri ponovo suočavaju sa problemom da svaka homologacija, a evo da pojasnim svima, kada se uvozi neki automobili i dođe do promjene proizvođača nekog dijela na tom automobilu mora se uraditi homologacija i to je nešto što je zakonska procedura, to apsolutno nije sporno. Međutim, ono što je sporno jeste cjenovnik koji se donosi i način na koji se donosi gdje kod te homologacije za svaku izmjenu se plaća fiksna cijena od 400 KM. Primjera radi, uvozite jedan automobil i proizvođač promijeni pet dobavljača za neki šaraf, vi morate kao uvoznik uraditi pet odvojenih homologacija i za svaku platiti 400 KM. Zašto je to važno? Dakle, ne sporim da je to obaveza, to mora biti obaveza, ali je problem cijena, jer se ta cijena prenosi na krajnjeg kupca. Dakle, svi građani u BiH će imati uvećane cijene automobila zbog nepostojanja izmjene i usaglašavanja cijena koji se definiše Pravilnikom o homologaciji.

I treći pravilnik je Pravilnik o tehničkim pregledima za koji smo informisani da čak i postoji neki nacrt kojim bi se pojednostavile procedure i eventualno omogućili tehničkim pregledima da onu završnu fazu, koju uvijek čekamo kod registracija auta i do sedam dana, da to zapravo obavi stanica tehničkog pregleda, odnosno osiguravajuća kuća i da svi građani kao korisnici ne budu u situaciju da kada plate registraciju automobila imaju jedan period od čak do sedam dana kada oni nemaju tu registraciju iako je plaćena.

Eto to su, to je ono što nam je Privredna komora jutros izložila, pa evo u ime članova Komisije koji su prisustvovali jutros postavljam ta tri pitanja.

EDIN FORTO

Ovo su sve jako dobra pitanja i evo npr. oni su rekli Vama da su sjedili sa, mi smo sjedili više puta i vraćam se na prethodni odgovor kad sam rekao da ove neke pravilnike potrebno je stvarno sistemski riješiti, jer ima veći broj stvari. I evo konkretno fakture, ino-fakture i prijevod ino-faktura, što je potpuni apsurd, zašto bi jedan MUP tražio originalnu fakturu na njemačkom i tražio ovlašteni prijevod ili šta će njima sa originalnom cijenom, šta oni imaju s tim ako je firma koja uvozi vozilo platila to sve, platila carinu, riješila svoje probleme, ona ima pravo sad raditi fakturu na B, H, S, na našim jezicima, raditi sve kako treba i šta briga MUP-a za to. To je neko

nasljedstvo koje je ostalo od prije i MUP-ovi se jako protive pojašnjenju u Pravilniku koji bi im izbio taj argument da oni trebaju dobivati te fakture. Ja nikako mi nije jasno zašto se protive tome, ali ja Vam kažem da će sledeća verzija Pravilnika o registraciji osloboditi kupce, po meni, bespotrebne prakse da se dostavljaju ino-fakture. To je toliko besmisleno da sam ja u jednom trenutku pomislio da možda neke ono, da tu ima upliv u tu izradu pravilnika neke kuće za prevođenje ovih faktura. Znači, prevodioci koji daju vam pečat da je to s njemačkog tako prevedeno na naš jezik.

Imaju još druge stvari koje smo takođe s njima razgovarali ino-faktura, carinska deklaracija i način na koji se ona dostavlja, račun uvoznika prema partnerima. Također, oni su tražili da se samo pojasni da se, da MUP-ovi ne mogu tražiti to, jer nigdje ne piše sad da oni to trebaju tražiti, ali oni to traže svakako, nekako slobodno tumače taj postojeći Pravilnik. Ista stvar je i za prenosive registracije, upoznati, ne radi se samo o odlasku na tehnički ili nešto drugo, nego i probne vožnje koje naše kuće ne nude, jer imaju problem sa registracijom. Izađe neko na probnu vožnju, nešto se desi i ne mogu to da pokriju zakonski. Uvjeravam se, uvjeravam Vas da ćemo uskoro imati novu verziju ovog Pravilnika koji će adresirati sve ovo što ste nabrojali.

Također uključujući i za ovaj drugo pitanje, pitanje o homologaciji, koje je pitanje cjenovnika. To je također u razmatranju, ne mogu Vam dati tačan dan, ali sigurno ćemo ići u ovom pravcu.

MILAN DUNOVIĆ

Hvala ministre.

Evo, samo još jednom da ovo kod homologacije ne ostane dorečeno. Dakle, kao što rekoh, ni Privrednoj komori nije upitno da li se homologacija treba radit, naravno da se treba raditi. Nije upitna čak ni pojedinačna cijena, ovdje je upitna situacija koja se može desiti između dva uvoza istog modela automobila, ako u tom periodu dođe do deset izmjena. Dakle, nije rađena homologacija između za svaku pojedinačnu, jer nije bilo pojedinačnih. Zašto se plaća deseterostruki iznos, koji, opet kažem, se prenosi na krajnjeg kupca?

EDIN FORTO

Trenutno razmatramo to pitanje.

JASMIN IMAMOVIĆ

Sad se javio sa pitanjima poslanik Jasmin Emrić. Izvolite.

JASMIN EMRIĆ

Zahvaljujem predsjedavajući.

Uvaženi ministre nadam se da ćemo imati kvalitetnu i konkretnu raspravu i dijalog, da smo možda ranije na sjednicama komisija imali ovako otvoren dijalog i raspravu danas bi sigurno saslušanje bilo kraće, odnosno mnoga pitanja Vam ne bi postavljali, ali s obzirom na to koliko smo radili u komisijama u vezi s izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u BiH potrebno je ipak da danas podsjetimo Vas i da tražimo neke konkretne odgovore u vezi neizvršavanja zaključaka ove Komisije.

Dakle, na saslušanju koje je organizirala Komisija za borbu protiv korupcije postavio sam Vam pitanje – Da li ste formirali radnu grupu za izradu izmjena i dopuna Zakona o Agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi? Vi ste rekli da niste i da je to Vaš zakon, jer kako ste rekli – ako se formira radna grupa onda od tog posla obično ne bude ništa.

Stoga Vam postavljam pitanje – Da li ste za izradu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH formirali radnu grupu i kada, koliko ste formirali radnih grupa i da li su te radne grupe izvršile zadatak, odnosno Vama dostavile Prednacrt zakona o izmjenama i dopunama Zakona o ZOBS-u?

EDIN FORTO

Formirana je Radna grupa za ZOBS. Postoje dva ZOBS-a, dva Zakona o bezbjednosti saobraćaja, ovaj ukupni, znači usaglašavanje potpuno Zakona svih 300 članova i ove izmjene o kojima sam opširnije govorio nakon prvog, postavljanja prvog pitanja gospodina Mehmedovića. Da Vam, pošto vidim kuda ide Vaše pitanje, zašto za BHANSA-u sam išao prečicom, a za ZOBS formirao Radnu grupu i potrošio sve ovo vrijeme, ja bih rekao uložio sve ovo vrijeme da postignem konsenzus. Zato što je takva bi, takvi su bili politički stavovi. Meni je, ako znam da mi nešto neće proći, ja neću raditi pro forme samo da bi ili Vas, ili sebe, ili medije, ili bilo koga, da bi rekao evo ja sam poslao zakon i kao i mnogi zakoni nije prošao. To je jedan razlog i formiranje Radne grupe i mimo toga još veliki napor koji je uložen, odlasci u Banjaluku, razgovori sa ministarstvom na tehničkom i na političkom nivou u pokušaju da dobijem konsenzus za Zakon o bezbjednosti saobraćaja. Što se tiče BHANSA-e proces je bio drukčiji, imali smo stručnu pomoć i od BHDCA i od BHANSA-e, zakon je potpuno, ne postoje entitetska ministarstva za ovaj sektor i nema struke gdje bi se mi s entitetima raspravljali i sa kantonima itd. bilo je nešto jednostavnije doći do rješenja koja će ...

/istovremeno pričaju Emrić i Forto/

JASMIN EMRIĆ

Znači, moje pitanje je da li su te radne grupe izvršile zadatak, da li su Vam izradile prednacrt zakona?

EDIN FORTO

Kojeg zakona?

JASMIN EMRIĆ

Pa imate Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u BiH, znači imamo jedan zakon. Komisija je tražila da se hitno u proceduru dostave te izmjene o kojima su Vam kolege govorile, jer je to traženo da hitno bude i formirana je Radna grupa i ta je Radna grupa uradila prednacrt zakona, jeste ili nije?

EDIN FORTO

Zakon je, tako je Zakon je dostavljen, on je u Sekretarijatu Vijeća ministara i očekujemo i nadamo se da će biti uskoro na sjednici Vijeća ministara.

JASMIN EMRIĆ

Da, da, ali ovdje je problem, uvaženi ministre, što to traje godinama.

EDIN FORTO

Ja se s Vama potpuno slažem, slažem se da je to problem.

JASMIN EMRIĆ

To je problem i konkretno evo ova Komisija, kolege su rekle, evo konkretno na 16. sjednici Komisije dostavili smo mi kao Komisija tekst Zakona o dopunama Zakona o ZOBS-u

EDIN FORTO

To je tekst koji se odnosi

JASMIN EMRIĆ

da pomognemo Radnoj grupi

EDIN FORTO

Tako je.

JASMIN EMRIĆ

i također to je bio dio zaključka da Radna grupa uzme u obzir ove, ovaj tekst, a ovdje je sve već definirano. Dakle, hoću reći da smo se mi jako trudili zadnje dvije godine da se hitno izrade ove izmjene i dopune Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja, a da nam niste, odnosno Vaši predstavnici, jer Vi često niste dolazili na sjednice, nisu nam dali takva obrazloženja nego su govorili kako nemaju kapaciteta.

EDIN FORTO

To je za veliki zakon.

JASMIN EMRIĆ

A nema kapaciteta, a formirane radne grupe i te radne grupe jesu ili nisu uradile posao, to je problem.

EDIN FORTO

Velika

JASMIN EMRIĆ

Dakle, da sad ne idemo tom kronologijom formirano ti radne grupe, prva je uradila posao, dostavila prednacrt i trebalo je dalje ići s tim. Očigledno da ovdje nemamo kvalitetnu komunikaciju, a vrijeme prolazi, odnosno ono što je Komisija imala namjeru nije se postiglo zahvaljujući neradu Ministarstva, odnosno ne izvršavanju tog zadatka, to je moja konstatacija. Uz uvažavanje ovog što ste govorili da treba usaglašavati itd. Međutim, bio je prednacrt zakona koji je imao i sva mišljenja, sva mišljenja bila prikupljena, onda se izmijenila Odluka o formiranju Radne grupe, pa se išlo dalje itd. Sad kako ste se Vi u tome snalazili ne znam, uglavnom mi rezultat, nažalost, nemamo.... doro to je što se tiče Zakona o ZOBS-u.

Također na saslušanju koje je organizirala Komisija za borbu protiv korupcije, ja sam Vam postavljao pitanja o percepciji korupcije u vezi Vašeg pokušaja da se izmjene i dopune Zakona o Agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi razmatraju po hitnom postupku, jer ste predložili ukidanje instituta ograničenja na dva uzastopna mandata za članove uprave i članove Vijeća BHANSA-e, odnosno Agencije za pružanje usluga u zračnoj plovidbi. Takođe ste rekli da to što je Davorin Primorac zet Dragan Čovića, člana Kolegija Doma naroda i predsjednika HDZ-a BiH, a koji je u drugom mandatu direktor BHANSA-e nema nikakve veze sa Vašim prijedlogom i da to ni na koji način na Vas ne utječe. Međutim, moram Vam postaviti pitanje o zabranjenim aktivnostima nosioca javne funkcije koje su definirane članom 14. Zakona o sprječavanju sukoba interesa u institucijama na nivou BiH.

Da li nosilac javne funkcije, u konkretnom slučaju Dragan Čović, može koristiti utjecaj javne funkcije člana Kolegija Doma naroda s ciljem stjecanja materijalne ili nematerijalne koristi za povezano lice, u ovom slučaju za direktora BHANSA-e, konkretno za svog zeta Davorina Primorca?

EDIN FORTO

Prošli put sam Vam se zahvalio na tom pitanju, jer je bilo u kontekstu te Komisije. Samo da Vam kratko još kažem vezano za ZOBS. Znači, Zakon o bezbjednosti saobraćaja, bila su dva procesa, jedan proces je neka vrsta zanačljanja zakona i objedinjavanja svih izmjena kojih je bilo preko deset za preko 300 članova velikog zakona, a druga izmjena o kojoj Vi govorite sa, koja je upućena sa ove Komisije je izmjena samo vezano za bahatu vožnju. Ja sam našao za shodno da pokušam ishodovati i sve ove druge izmjene koje, preko 30 članova, su tretirane u izmjenama Zakona o bezbjednosti saobraćaja i naravno u svemu tom postojale su razne procedure, razne radne grupe itd. ali nije isto raditi brzu izmjenu za jedan član i raditi sistemsku izmjenu. Slažem se i dijelim Vašu frustraciju da ovo predugo traje.

Vezano za percepciju korupcije. Mislim da ovdje nisu dobro poredane teze. Prvo kako sam govorio na prošloj, prošlom saslušanju, ja nisam pomenuo nijedno ime, rekao sam direktor koji je vezan rodbinski sa jednom istaknutom, Vi ste sada popunili te praznine, je li, rekli ste da se radi o Draganu Čoviću itd.

JASMIN EMRIĆ

/nije uključen mikrofon/

EDIN FORTO

Sve je ok. Zakon o sukobu interesa od kojih sam, ja i moja stranka smo bili instrumentalni da se uopšte donesu, je propisuje upravo ovo što ste Vi rekli percepciju korupcije šta je mogući uticaj, šta je moguća nespojivost funkcija članova rodbine, ni na koji način moj resor nema nadležnost nad tim. Zakon omogućava direktoru da se prijavi na veći broj mandata, da ide na konkursnu proceduru, ako bude prvi da ...

JASMIN EMRIĆ

Uvaženi ministre, ja nisam rekao da Vi provodite Zakon o sprječavanju sukoba interesa.

EDIN FORTO

Ali ste pomenuli to.

JASMIN EMRIĆ

Da, spomenuo sam u kontekstu da li nosilac javne funkcije u konkretnom slučaju, morate slušati pitanje, znači ja ne kažem da on utječe, nego da li može, kakvo je Vaše mišljenje, kakav je Vaš doživljaj, jer Vi tvrdite da nema u tom slučaju percepcije korupcije i da ni na koji način ne može utjecati to ni na Vas, ni na druge, a javnost ima osjećaj korupcije u tom kontekstu i Zakon o sukobu interesa je tu direktan. Ja samo navodim zabranjene aktivnosti koje su propisane Zakonom o sprječavanju sukoba interesa.

EDIN FORTO

Ja Vam mogu samo dati svoje iskustvo, moje mišljenje znate, a to je da svaka vrste nepotizma, nespojivosti funkcija itd. moraju biti tretirane i sad imamo i zakonski osnov da se to tretira. Pozivam Vas koji ste član i Komisije za borbu protiv korupcije da pokrenete potrebne procedure u skladu sa zakonom koji sam ja donio, a Vi ga izglasali da se ovo pitanje tretira. Rješenje u zakonu isključivo tretira mogućnost jedne osobe da se više od dva puta prijavi na konkurs, da ga Vijeća BHANSA-e potvrdi, da to dođe na Vijeće ministara, da Vijeće ministara izglasa tu osobu, kako god se ona zvala, a ne ta osoba o kojoj Vi govorite. Ako postoji nešto, ja nemam iskustvo, meni niko nije došao, pogotovo ne predsjednik HDZ-a ili bilo ko da meni urgira da to mora biti takvo rješenje, ja nemam to iskustvo, ako negdje postoji to neko treba da kaže. Ako Zakon o sprječavanju sukoba interesa u institucijama BiH propisuje da ne može on bit, nek ne bude, ali to je proces koji treba pokrenuti i treba ga dovršiti do kraja. Insinucija da bih ja ključni zakon, ja stvarno vjerujem da je ovo ključni zakon, da bih radio rješenja, a vidite kako se često mijenjaju ovi zakoni, pola ovih zakona je preko, oko dvadeset godina, sve između 15 i 20 godina, jako je teško promijeniti na državnom nivou zakon, ako ću ga mijenjati i ako vjerujem da se on možda neće mijenjati narednih 10-15 godina opet, želim evropsko rješenje, a ne rješenje hoće li biti zet ili neko to me ne zanima, to sam već više puta rekao i jasno mi je da zbog povezanosti postoji u jednom dijelu javnosti koju vi kreirate.

/istovremeno pričaju Emrić i Forto/

JASMIN EMRIĆ

Mora Vas zanimati, ako ste rekli da ste protiv nepotizma i da se zalažete za ova načela koja su propisana Zakonom o sprječavanju sukoba interesa.

EDIN FORTO

Ova, ovo načelo je nešto što je evropska praksa, znači da nema ograničavanja mandata, to je evropska praksa. To što je, što sam ja zatekao ...

JASMIN EMRIĆ

Gdje je to

/istovremeno pričaju Forto i Emrić/

JASMIN EMRIĆ

kojim uredbama i kojim direktivama, uvaženi ministre, da je to evropska praksa? Ja sam istraživao, nema te direktive, niti uredbe, evo želio bih da nam Vi to kažete.

EDIN FORTO

Pa molim Vas evo istržite agenciju.

JASMIN EMRIĆ

To je samo možda u nekim rigidnim državnim sistemima koji žele da drže stvari pod kontrolom.

EDIN FORTO

Poput Češke, Austrije, Slovenije i tako, ima zemalja na koje se mi ne želimo ugledati.

JASMIN EMRIĆ

Dakle, mi imamo neku našu praksu i logiku i znamo šta se dešava, uvaženi ministre, i ja samo želim da javno i transparentno podijelim sa Vama ne svoje samo razmišljanje, nego i javnosti koja meni postavlja pitanja kako vi zastupnici možete dozvoliti da se takve stvari dešavaju i ovo je prilika da te stvari konkretno, jasno, transparentno raščistimo bez bilo kakve ljutnje ili bez bilo kakve krajnje namjere. Dakle, ja nemam nikakvu krajnju namjeru da kažem da Vi nešto omogućavate, ali je vrlo diskutabilno to da se pored svih ovih zakona izvlače izmjene i dopune Zakona o Agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi i da se tim izmjenama ukida ograničenje na dva uzastopna mandata za članove uprave i članove Vijeća BHANSA-e. Dakle, to ostavlja otvoreno pitanje zbog toga što je Davorin Primorac zet Dragana Čovića u drugom mandatu i onda kažu – ha tu je kvaka. Znači, želi se omogućiti više mandata očigledno, očigledno tu politika radi svoje. Dakle, tu je percepcija, uvaženi, i to nije dobra praksa. Uz uvažavanje svih navoda, s obzirom na naše prilike u BiH mislim da to ne trebamo dozvoliti i ja sam protiv toga i ja ću se kroz ovu Komisiju protiv toga boriti na taj način, sve ostalo što unapređuje rad BHANSA-e naravno da

podržavam. Dakle, htio sam ovo da javno, transparentno podijelim sa Vama i da kažem svoju percepciju o svemu tome.

Ali da li je Vama poznato da je brat direktora Davorina Primorca, Ivica Primorac, rukovodilac Odjela za ekonomske poslove od osnivanja BHANSA-e, je li Vam to poznato?

EDIN FORTO

Nije mi poznato.

JASMIN EMRIĆ

E pa vidite, znači u BHANSA-i imamo tu tazbinsko – krvnu vezu punac – zet – brat, to je problem i tu je percepcija korupcije.

EDIN FORTO

Kad je osnovana BHANSA?

JASMIN EMRIĆ

U skladu sa zakonom, ne znam to je još bilo, čini mi se, neću da lupam. Ovaj, znači šta u ovoj priči nedostaje još? Znači, nedostaje Marin Raspudić, a prema informacijama s kojima raspolazem on je također u bliskom odnosu sa Draganom Čovićem, te je dugogodišnji visokopozicionirani kadar HDZ-a, bar tako pričaju. E sada, da li znate da je Marin Raspudić bio vršilac dužnosti direktora BHANSA-e od 2010. do 2013. godine, a da je u tom periodu Davorin Primorac bio član Vijeća BHANSA-e dok nije imenovan za direktora? Dakle, ovdje imamo samo rotacije, smjene, sve se vrti u krug, jedna potpuna kontrola, to je ono što je problematično i mi moramo ući u srž toga, jer može sve biti idealno, ali ako postoji ova percepcija korupcije onda se sve promatra na sumnjiv način i to je ono što se mora otkloniti zakonima i stoga je Vaša uloga jako važna da mi to otklonimo da dok god su ovakve prilike u BiH, dok god po političkom, naravno u političkom, u političkim procesima se usaglašavaju kadrovi, imenuju se direktori, to znamo. Dakle, tu moramo povući crvenu liniju da kažemo preko ovoga nećemo proći, jer ne radi se tu o malim sredstvima, 80 miliona konvertibilnih maraka je budžet na godišnjem nivou u BHANSA-i, dakle, radi se o značajnim finansijskim sredstvima.

Zatim o zapošljavanju, koliki je broj zaposlenih u BHANSA-i? Koja je nacionalna struktura zaposlenih u BHANSA-i itd.? To su sve problemi s kojima se mi nosimo.

EDIN FORTO

Mogu li ja samo kratko nešto reći?

_____(?)
/nije uključen mikrofon/

EDIN FORTO

Ovaj, meni je drago da ste pronašli sve te podatke vezano za osobe koje su na neki način povezane sa određenim političkim osobama. Volio bi da ste na isti način argumentovali u svojim prethodnim mandatima u Parlamentu, ja sam ovo zatekao stanje i Vi mene pitate za nekog brata od nekog ko radi negdje od osnivanja 2009. godine i implicirate da imam ikakve veze s tim i implicirate da bi ja sad trebao raditi politička rješenja da eliminišem neke ljude koje Vi percipirate kao politički podobnim, bez propitivanja zakonskih osnova rješenja, njihove stručnosti, ovog, onoga, nemam pojma. Za nešto što je zatečeno stanje u državi u kojoj živimo, u kojoj ste Vi parlamentarac sa iskustvom meni je ono svaka čast da se brinete sad za to, volio bih ste da ste i Mitroviću uputili isto pitanje i njegovom prethodniku itd. da ste ga doveli na saslušanje, pa ga postavili šta radi Raspudić, šta radi Primorac, šta radi ovaj i šta radi onaj. Meni je jasno da postoji sad interes i ja prihvatom norveške standarde za sebe, a balkanske standarde za druge ministre, prihvatom to, meni je to super, evo ja sam došao ovdje potpuno spreman, ali iskreno Vam kažem ne mogu odgovoriti na Vaše pitanje, znate li ime i prezime, da je povezan, da je rodbina, da je ovaj u nekoj instituciji koja ima 500 zaposlenih....

JASMIN EMRIĆ

Pa zbog toga i imamo ovaj dijalog ministre da se upoznamo međusobno, da razmijenimo informacije.

EDIN FORTO

Evo hvala Vam što ste me upoznali.

JASMIN EMRIĆ

A znate zašto Vama postavljam ovo pitanje? Zato što očekujem da ćete Vi to riješiti, da ste Vi to spremni rješavati.

EDIN FORTO

Da ću dati otkaz nekom ko je, jel ko radi od 2009. godine.

JASMIN EMRIĆ

Pa ne kažem da treba dati otkaz, nego da uređujemo regulativu kojom ćemo sve ove devijacije rješavati.

EDIN FORTO

Zakonom o sukobu interesa

JASMIN EMRIĆ

Zakonom da, da.

EDIN FORTO

koji se ne bi desio bez mene i moje stranke.

JASMIN EMRIĆ

Ne, ne, Vašim zakonima, zakonima koje Vi predlažete, zakonima koje Vi predlažete o BHANSA-i.

EDIN FORTO

Pa niste tako govorili, govorili ste o sukobu interesa i povezanosti i korupciji, nepotizmu, niste govorili, znači nema to ... nabrajali ste ljude koji treba da budu tretirani drugim zakonom, Zakonom o sukobu interesa u institucijama BiH, kojeg ne bi bilo bez mene i moje stranke.

JASMIN EMRIĆ

To sam Vam postavio iz konteksta kada ste mi odgovorili da na Vas to ništa ne utječe i na neki način ja sam stekao dojam pričaj ti priču mene to ne zanima, ne zanimaju me ti odnosi, tako sam dobio, dobio sam ja takav dojam....

EDIN FORTO

Pogrešan je dojam, samo što ja ... kriterije ne koristim kad donosim zakon, donosim kriterije koji su mnogo širi, dublji i koji su ...

JASMIN EMRIĆ

Dakle, ja očekujem, ministre, kao što ste rekli, da se u političkom smislu zalažete za ove nove vrijednosti, da te nove vrijednosti uvrstimo u zakonsku regulativu, a sve ono što bi moglo nastaviti ovu praksu, koja nam je sumnjiva, koja unosi nepotizam i koja dovodi do sukoba interesa, da to eliminiramo, evo samo to je moje djelovanje i ja znam da Vi evo iskazali ste spremnost da želite na tome da radimo zajedno.

EDIN FORTO

Slazemo se.

JASMIN IMAMOVIĆ

Zastupnik Slavko Matić, član Komisije.

SLAVKO MATIĆ

Hvala lijepa, pozdrav.

JASMIN IMAMOVIĆ

Slavko oprostite što sam rekao da nemate pitanje...

SLAVKO MATIĆ

Ne imam, neće biti konkretno pitanje, nastojaću biti kratak, imam određene komentare. Pozdrav našem ministru Forti, pozdrav naravno svima vama koji ovo pratite. Želim u samom startu

zahvalit se kolegi Dunoviću što je kroz jedan krati rezime iznio ono što smo od jutros imali sastanak sa predstavnicima Gospodarske komore u pogledu problematike uvoznika automobila. Oni su rekli da su to stavili i u pisanoj formi i rekli smo da dostave Vama u Ministarstvo, da dostave nama članovima Povjerenstva na znanje i da ćemo na idućim sjednicama Povjerenstva propitkivati predstavnike Ministarstva jesu li pravilnici dogotovljeni, kaće u realizaciju i da obzirom da su to tehnički problemi da se to da riješiti.

Želim isto tako prokomentirati ono što je više od godinu dana aktuelno, eventualne izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama, aludirajući se na bahatu, obijesnu vožnju. Bio sam jedan od onih koji se u Povjerenstvu složio da mi ne idemo solo kao Povjerenstvo s tim prijedlogom iz razloga što sam mislio da će Ministarstvo prikupiti iskustva, to domaća interna, iako smo mi imali nekakvih iskustava kroz istraživački tim koji nam je podastro podatke o susjednim zemljama kako se to regulira, ali znajući da smo imali sastanak s predstavnicima MUP-ova skoro iz cijele BiH, entitetskih, Federacije, Republike Srpske, iz većine županija, kantona, mislim i iz Brčko distrikta i da smo tada već čuli, prije neki godinu dana, da su na tom planu neki prostori u BiH to već regulirali i provode, poput naših kolega iz Republike Srpske i njihovog ministarstva. Zatim predstavnik, čini mi se, Središnje Bosne, isto su rekli da su počeli poduzimati vrlo rigidne sankcije u smislu privremenih, pa i trajnih oduzimanja automobila. Kasnije sam vidio i kroz medije da se to dogodilo i u Sarajevo i nigdje nisam pročitao da na bilo kom prostoru je netko njih tužio i da je to dobio na sudu da ne mogu raditi. Ovo govorim u prilog i Vama i Ministarstvu da pored toga što dosad mi to na državnoj razini nismo uspjeli kroz Ministarstvo i kroz ovo Povjerenstvo, kroz Parlament, da to nije priječilo nijedan entitet i nijednu županiju, pa ni Brčko distrikt da taj dio reguliraju i da rade kao što su već neki započeli. Bilo bi bolje da to bude ujednačeno, da bude ista praksa na cijelom prostoru.

I evo dopustite sad pri kraju ovoga što ću govoriti, da izrazim svoje apsolutno nezadovoljstvo jednim neprimjerenim, neumjesnim zloupotrebljavanjem ovog saslušanja od kolege Emrića, te priče da netko nekom more naložit da se usvoji. Dragan Čović može biti na bilo kojoj dužnosti, ali ne može narediti nikakvoj većini u dva parlamentarna doma Parlamentarne skupštine BiH da usvoje neki zakon. Svi mi iz HDZ-a toliko smo malobrojni u jednom i drugom domu da to ne predstavlja ni ¼ nekve većine koja treba izglasati zakon. Insinuirati da on to može s te pozicije kao jedan od rukovoditelja od trojice u Domu naroda mislim da je to izlišno i bespotrebno i ne treba nam to na ovakvom saslušanju. A Vi, gospodine Emriću, dragi kolega ako ste sigurni da je to kriminal, korupcija, nepotizam i da traje 10, 15 godina izvolite sve to što ste prikupili, pa imaju institucije koje se bave tim pa nek se bave.

EDIN FORTO

Mogu li ja kratko?

JASMIN EMRIĆ

Replika, kolega predsjedavajući.

JASMIN IMAMOVIĆ

Dobro, ajde replika ima prednost, jer i gospodin ministar, ovaj, hoće da se osvrne na izlaganje gospodina Matića.

EDIN FORTO

Samo kratko, ovaj vezano za prvo, ovaj prvi komentar vezano za to i taj argument i tu najbolje oslikava u kakvoj državi trenutno živimo, gdje entitet Republika Srpska donese Zakon o bezbjednosti saobraćaja i kad mi dođemo s ovim izmjenama oni kažu – ali mi smo to već regulisali, mi ne damo to, to je prenos nadležnosti, mi već imamo to u svom zakonu. To je upravo ovaj argument koji ste Vi iznijeli, koji mislim da nije dobar zato što postoji državni Zakon o bezbjednosti saobraćaja, mora biti moderan. Naravno, može dozvoliti i entitetima i kantonima, koji u skladu sa svojim ustavnim nadležnostima mogu bolje definirati, uže, strožije itd. ali neki okvir mora postojati na državnom nivou i to je upravo razlog iz kojeg iz entiteta Republika Srpska najčešće dobivamo negativna mišljenja kad je vezano za ovaj Zakon i to je neka politička svijest koju, za koju se moramo boriti da to ne, da se ne radi o prenosu nadležnosti i ponavljam, ja se ne bavim prenosom nadležnosti, bavim se zakonima iz svoje, koji su jasno definisani u ovom resoru. Iskreno se nadam da će u Republici Srpskoj i trenutna vlada, ali i institucije sa državnim službenicima da će razumjeti da je bolje imati zakona u kojem okviru se kreću svi oni koji imaju nadležnost za to, uključujući entitete i kantone.

Druga stvar, ne bi se složio s Vama da izlaganje gospodina Emrića je na bilo koji način tendenciozno, to jest malo zvuči politički i kao eto ja sam napadnut, jer ja pomažem tamo nekom zetu. Ali apsolutno je relevantno da jako povezana osoba trenutno izabrana i tamo već deset godina vodi neku agenciju, da se jednim zakonskim rješenjem on može pojaviti ponovo, a prije nije mogao. Ja mislim da je to relevantno pitanje u javnosti i zamislite u kakvoj se poziciji nalazim ja koji sam ne samo ministar nego i predsjednik Naše stranke, koji sam sam sebe sjeo i upitao – hoćeš li evropsku praksu ili ćeš radit nešto što će ti bit politički poeni za jedan dan? A politički poen za jedan dan je meni bio da ja ukinem ovo, iako to rade i Češka, i Austrija, i Slovenija, i Brisel sa svojim Eurokontrolom, svi to rade, ali evo ja ću za svoje poene to uradit, nek izgubim poene radim onako kako praksa nalaže, ali i dalje mislim da je ovo pitanje relevantno i treba o tome raspraviti i ne treba ništa kriti.

JASMIN IMAMOVIĆ

Gospodin Emrić, želi da replicira kolegi Matiću.

JASMIN EMRIĆ

Pa vrlo kratko samo kolegi Matiću da kažem da ne zloupotrebljavam ja ovo saslušanje već samo iskreno dijelim svoje informacije saznanja i svoj stav o određenom zakonskom rješenju protiv kojega sam. Znači, ja sam protiv tog rješenja i objasnio sam to zašto, ali vrlo iskreno želim sa svima vama da podijelim i da vidimo koliko sam ja u pravu ili nisam. Prema tome, mi imamo pravo i slobodu da na, u ovakvim prilikama i prilikom ovakvog saslušanja, odnosno parlamentarnog nadzora postavljamo pitanja za koja mislimo da su relevantna i da će nam pomoći u našem daljnjem radu i analizi dostavljenih zakonskih rješenja ili ona koja u narednom periodu budu dostavljena.

Hvala.

JASMIN IMAMOVIĆ

Zahvaljujem.

E želi sad, nije Šemsudin Mehmedović, Mehmêdović, svi ga zovete Mehmêdović, ovaj prezime je nastalo od imena Mehmed.

Dakle, Šemsudin Mehmedović, izvolite.

ŠEMSUDIN MEHMEDOVIĆ

Hvala predsjedavajući na ovoj opaski.

I naravno hvala kolegama koji su uzeli učešće i ja ne vidim zaista nikakav razlog da se podižu bilo kakve tenzije, ovdje iznosimo činjenice, razgovaramo, a sve za dobrobit građana koje predstavljamo ili bi bar trebalo tako da bude. Ja samo želim skrenuti pažnju da ne mogu prihvatiti da se manipuliše ovdje sa nama kolegama, sa mnom i sa kolegama zastupnicima, a pogotovo sa javnošću da evo u odgovorima ministra, čini mi se da je bilo tih pokušaja, ne znam skraćeni postupak za Zakon o BHANSA, koji ste Vi vodili, a na e-konsultacijama stoji jasno da je sav postupak vodila BHANSA. Što, znači, je potpuno različito.

Druga stvar, hvale je vrijedan Vaš stranački kurs u smislu borbe protiv korupcije i, ali Vi ste ovdje ministar, a ne predsjednik Vaše stranke i ja Vas molim da razdvojite te uloge, iako evo o borbi protiv korupcije u formalnom smislu sve ste u pravu, ali u suštinskom ne zato što imate i unutar svoje političke opcije određenih koruptivnih aktivnosti koje opterećuju evo javnost u najmanju ruku, neću reći završiće ovako ili onako, jer to nije moj posao, ali je svakako, recimo, Pravilnik o osposobljavanju vozača ključna figura u Vašem Ministarstvu bio je Vaš savjetnik koji je Vaša, iz Vaše političke stranke i imenovan za savjetnika po stranačkoj liniji, nije po stručnoj liniji. Al' s druge strane porodično je vezan ta djelatnost, jer mu neko iz familije ima auto školu ili ne znam ni ja tehnički pregled itd. itd. Mislim da to nije u redu. Nastranu što, evo kolege su iznijele i o Zakonu sigurnosti saobraćaja, Vi ste rekli da neke male izmjene i dopune su evo već na Vijeću ministara. Postavlja se pitanje kada će biti uneseno u Zakon, recimo, i vozila koja nemaju vozača, a nas to čeka, mi moramo ići u korak s vremenom. Druga stvar, kada će biti, recimo, definisano Zakon o odmoru vozača, odnosno korištenju digitalnih tahografa itd. i to nije definisano. Ne znam šta čekamo, svijet ide ispred nas nekoliko godina, a mi evo tapkamo u mjestu. Ako je donio entitet zakon znači mi to ne trebamo. Nije tačno, oni nek donose kakve god hoće zakone, mi imamo svoje nadležnosti i trebamo u tom pravcu da djelujemo.

Osim toga na e-konsultacijama je bio objavljen Pravilnik o registraciji o kojem je govorio i kolega Dunović i na koje imaju primjedbe evo i iz Privredne komore zainteresirana udruženja i naprasno je povuče. I druga stvar, Vi ste imali sastanke sa tom grupacijom, evo Privrednom komorom i tom grupacijom, sve ste im obećali i sve evo i dan danas tvrdite da su sve u pravu, ali u predloženom nacrtu tog pravilnika koji je bio okačen na e-konsultacijama nijedno njihovu primjedbku niste ugradili. Evo postavlja se pitanje – što? Zato kažem nemojte da manipulišemo ili podržavate, ako podržavate napišite, pa nema saglasnosti nema saglasnosti, ali mi moramo graditi nešto što je principijelno, nešto što daje šansu, jednaku šansu za sve i nešto što je pravedno rješenje.

Dalje, digitalni potpis. Vi ste se hvalili da je evo prvi put digitalni potpis u BiH. Nemojte zaboravit, a evo kako se vješto branite, da je to nešto, neka prethodna vlada ili Vijeće ministara

radila, kako je to neki prethodni ministar radio itd. Vi ste naslijedili, pa Vi ste naslijedili i regulativu kada je u pitanju digitalni potpis. Zna li da je prije šest godina, odnosno 2018. godine u Ministarstvu uspostavljen Ured za nadzor i akreditaciju ovjerioca, a skoro pet godina prije, preciznije 17.10.2019. godine, službeno predstavljen prvi digitalni potpis koji je uručen tadašnjem zamjeniku ministra? Znači, to su sve fakti, činjenice koje ne možete nijekati.

Osim toga, evo ako je u pitanju, ja razumijem da nema nepogrešivih ljudi i da i ministar nekad pogriješi, pa evo ne znam je li tačna informacija iz medija da je aneks ugovora koji ste zaključili sa firmom kojoj su ugašeni računi, odnosno nalazi se na crnoj listi. Ja naravno ne želim da zloupotrebjavam medijske natpise, ali to je jedna činjenica koju smo evo, koja je bila dostupna svima nama. Znači, morate odgovoriti javnosti, možda ne meni, ali evo ako ja postavljam pitanje očekujem odgovor i meni.

Osim toga, svakako je dobro što ste Vi komunikacijsku povezanost između BiH, Crne Gore i BiH, Srbije insistirate na tome i svakako to treba, ali ne možemo zapostaviti ni Unsku prugu, ne možemo zapostaviti ni vezu unutar BiH, ne znam koliko i šta ste poduzeli da se konačno spoji taj dio BiH koji mi zovemo Bosanskom Krajinom sa ostatkom BiH. Zašto je njima bliži Zagreb nego Sarajevo? Upravo iz razloga nedostatka adekvatne komunikacije. Zašto željeznički saobraćaj ne funkcioniše u tom pogledu? Zašto, zašto itd. Mislim da, saćete reći nemamo nikakve nadležnosti u oblasti željezničkog saobraćaja i u formalnom smislu možemo se možda donekle i složiti, ali isto tako kada je se desila ova katastrofa u Jablanici Vi ste rekli mi nismo nadležni, u redu. Ali kada je puštena obnovljena pruga ili sanirana oštećene pruga Vi ste se otišli i fino uslikali konačno smo završili taj posao. Svakako, u redu, završen posao. Prema tome, nemoj da, nemojte da manipuliramo nego da zaista svojski radimo onaj posao za koji smo i te kako dobro plaćeni i ministri i mi zastupnici. Zbog toga je ova naša komunikacija svakako potrebna i da ste češće dolazili na Komisiju sigurno ovo, ove današnje ovakve manifestacije, ako tako mogu reći, ne bi bilo.

Zato je i moje pitanje oko BHANSA-e, ja, to je usko vezano možda sa i percepcijom korupcije, o kojoj je govorio kolega Emrić, na način ako je Vaša šefica Kabineta predsjedavajuća Vijeća BHANSA-e, da li je to zapravo uticaj Vaš preko Vaše šefice Kabineta da taj zakon bude što je moguće prije, izmjene i dopune, da se obnovi mandat, da se bude, da bude beskonačan mandat itd.? Mislim da je možda ta povezanost zapravo uzročila, možda tako, takvim negativnim stavom uopće prema izmjenama i dopunama Zakona koji je evo BHANSA pripremila. Nemojmo da, mi moramo graditi pozitivan ambijent u kome ćemo biti za to da se konačno definišu neke stvari i u tom Zakonu o zračnoj plovidbi BiH. Ali ako stalno imamo taj, taj, tu podizanje tenzije onda je normalno očekivati da nema prohodnosti ni u Vijeću ministara, a pogotovu u Parlamentarnoj skupštini BiH.

I naravno ono što je veoma važno, sjećamo se da ste posegli za sredstvima koje je uštedio RAK ili Regulatorna agencija za komunikacije. Vi ćete reći nemam nikakve nadležnosti prema Regulatornoj agenciji za komunikacije zbog neovisnosti medija, to je regulator itd. sve ste u pravu, ali kada vršite prijedlog raspodjele sredstava javnim emiterima onda dajete jednako i onima koji su uz, najveći uzrok stanja na BHRT-u, podjednako kao i ostalim. Niste li možda mogli da kažete, evo dug Radio-televizije Republike Srpske prema BHRT-u je, ne znam ni ja, nekih 70, 80 miliona, ne znam tačnu cifru, e umanjujemo taj dug za taj iznos, ali ta sredstva dodjeljujemo BHRT-u. Vi

ćete reći ne bi prošlo kroz Vijeće ministara, ali morate pokazati jednu pozitivnu energiju, jednu pozitivnu želju i volju da se rješava pitanje stanja na BHRT-u. Pa smo došli u situaciju da se prodaje imovina itd. itd.

Mislim da mnogo odgovora na pitanja očekuje javnost, ja ove odgovore znam i više postavljam pitanje, pogotovo o ovoj, u ovom drugom krugu pitanja radi javnosti, ne radi sebe, jer ja te podatke i te kako dobro znam.

Hvala.

EDIN FORTO

Mogu li?

JASMIN IMAMOVIĆ

/nije uključen mikrofon/

EDIN FORTO

Postavljeno je niz pitanja, volio bi stvarno dati odgovor, potrudicu se da nisam dugačak.

JASMIN IMAMOVIĆ

Dobro, pa evo imam i ja, ovaj, mislim nisu pitali, ja bi samo dvije konstatacije, pa da onda možda istovremeno, da onda istovremeno možete i kolegi Mehmedoviću i meni ovaj.

Prvo da, mi smatramo ovu Komisiju važnom i ovo Ministarstvo važnim i ja sam zahvalan mojim kolegama iz Komisije na entuzijazmu. Dakle, reintegrira se BiH boljim komunikacijama između njenih gradova. Ovo što smo ovdje mi konstatovali oko prenosa nadležnosti često upadamo u tu zamku kad nam političar iz Republike Srpske kažu ovo je prenos nadležnosti. Da bi bio prenos nadležnosti mora biti nadležnost ukinuta u entitetskom zakonu i propisana samo u državnom, e to bi bio prenos nadležnosti. Ali ako nadležnost ostaje u entitetskom zakonu, ali se u jednom širem državnom zakonu između ostalih nadležnosti propisuje i ta tad nije došlo do prenosa nadležnosti. Ovo čisto govorim kad je ta tema već spomenuta kako možemo odgovoriti da ne dođe do zloupotrebe ovaj i da se onda neki zakoni ne donesu u ime prenosa kao nadležnosti.

Ova Komisija je možda i naj, ponajviše vremena potrošila na jednom problemu koji se čini nerješivim, problemu koji odavno traje, a naročito od 2017. godine BHRT-a. Mi jednostavno se tu ne predajemo, jer mora da postoji izlaz, nekada ga i ne znamo, ali evo hoću da Vam kažem, gospodine ministre, da je odraz te vrste entuzijazma, a znamo koliko je važan državni Javni servis, da se ovdje zahvaljujući članovima ove Komisije i pravobraniteljice rodila ideja na osnovu koje je obustavljeno izvršenje na imovini za koju smo mislili da je imovina BHRT-a. Dakle, mi smo ovdje skontali da se ne može doći do izvršenja, jer to nije imovina BHRT-a nego je imovina države BiH. To smo skontali radeći i kad mislimo da nema teorije da se nešto postigne, ali uvijek ima teorije da se postigne kad se puno radi. Ovo sam samo htio da kažem da smo tu jako entuzijastični i uporni i da ja lično mislim da tu postoji izlaz. I ovaj, da sam na raspolaganju, ništan neću biti ljubomoran, ovaj, na neke, niko od nas ovdje nije ljubomoran na svoje ideje ili ja na svoje, ali eto hoću da podvučem još jednom naš entuzijazam i nastavak naše borbe vezane za naš Javni servis, a znamo koliko je on važan i za državu i za ljude koji tamo rade. Eto toliko, hvala.

Sad možete ovaj evo da, u stvari spojite ovo u odgovoru na, na, na, Mehmedovićeva pitanja, a ovo je moje bilo više konstatacija ... pitanje.

EDIN FORTO

Zahvaljujem.

Osvrnuću se i na Vaše, gospodin Mehmedović je nabroja neke stvari vjerovatno stavljajući to u kontekst neke kritike, ali da smo se dogovarali šta bi me pitao, ja bih tražio da me sve ovo pita.

Vezano za mog savjetnika koji je došao u, po političkoj liniji, mimo struke itd. radi se o magistru saobraćaja sa iskustvom u struci, iako postoji osoba koja zna ove pravilnike koji uređuju polaganje vozačkog ispita, određivanje kako se dobiva licenca za ispitivača itd. itd. ovaj kojoj bih se ja obratio, tu bi bio on koji također mi je bio veza sa Saobraćajnim fakultetom koji također konsultujemo itd. Dakle, ja sam ponosan da sam imao takvog savjetnika, nažalost on više nije u resoru.

Vezano za crnu listu, moram Vam odgovoriti. Mi smo potpisali ugovor sa firmom koju ste pomenuli prije nego što su pogašeni računi na prijedlog Pravobranilaštva BiH kako bi izbacili firmu sa crne liste iz konzorcija koja radi projekat digitalizacije naših javnih servisa, što smo i učinili. Dakle, mi smo potpisali ugovor, aneks ugovora kojim smo izbacili firme sa crne liste, a prijedlog Pravobranilaštva je bio da se s njima potpiše kao nekim pravnim sljedbenikom koji je također kasnije ugašen, jer je pravni sljedbenik firme sa crne liste. Ja sam na taj način uradio dvije stvari koje sam obećao. Jedan, neću kršiti sankcije američke administracije i dva boriću se da se nastavni projekat digitalizacije koji se nastavio. Dakle, moram Vas tu ispraviti u smislu Vaše izjave.

Vezano za Unsku prugu. Upravo sredstvima RAK-a koja ste spomenuli, koje smo, između ostalog, na moj prijedlog, a nakon političkog dogovora na samom Vijeću ministara, jer se ove oduke usvajaju na Vijeću ministara, 200 hiljada maraka odvojeno je iz tih sredstava od RAK-a za izradu projektne dokumentacije za rekonstrukciju Unske pruge o kojoj niko ne pričaj jako dugo vremena. I da Vam se nadovežem na ovo što ste rekli, nisam nadležna za izgradnju pruge. Nisam, ali sam otišao da se slikam kad je puštena pruga u Jablanici, otišao sam jer sam bio sretan i jer sam ja možda prvi ministar u ovom resoru, a bilo ih je iz svih stranaka, koji uporno priča o željeznicama i pokušava da željeznice stavi u prvi red prioriteta obje entitetske vlade koje su nadležne. Dakle, ministrica Katić, premijer Nikšić, također premijer Višković i ministar Čubrilović iz entiteta, nebrojene sastanke i na temu željeznica koje sam ja inicirao. A imajući u vidu da sam imao i ova sredstva koja sam predlagao za preraspodjelu tražio sam da se ulože upravo i u revitalizaciju Unske pruge i na moj prijedlog na zajedničkoj sjednici dvije vlade, Vijeća ministara BiH i Vlade Republike Hrvatske stavio ovo na dnevni red i dogovorili se da ćemo zajedno ići u rekonstrukciju Unske pruge, jer ona sedam puta prelazi granicu između BiH i Hrvatske u svojoj dužini.

Još da Vam samo odgovorim vezano za utjecaj BHANSA-e na sam zakon. Na isti način je BHDCA kreator Zakona o zrakoplovstvu koji treba da formira BHDCA kao agenciju itd. Ponavljam, toliko su specifične ove djelatnosti da se moramo osloniti na struku koju već imamo u postojećim institucijama. I bilo je još nekoliko stvari koje ste rekli, ali evo samo sam htio par ovih.

Gospodine Imamoviću, hvala Vama i Komisiji što ste založili upravo i za ovu tužbu gdje je bila došla u opasnost imovina BHRT-a, koja jeste suštinski državna imovina, hvala Vam što ste uputili i naše Pravobranilaštvo da na pravi način pokuša intervenisati u samom sudskom procesu da se stavi zabrana na raspolaganje imovinom. Ali evo da kažem i gospodinu Mehmedoviću i Vama moja posvećenost BHRT-u nije zato što ja imam nadležnost nad BHRT-om, jer je nemam, BHRT je u vlasništvu Parlamenta BiH, koji bira upravljačke strukture. Ja ne mogu ni na koji način uticati na njihov rad, ali sam sve učinio da pomognemo i četiri miliona koja smo im dodijelili odlukom Vijeća ministara uz sav kompromis koji je išao uz to je bio njima slamka spasa u trenutku kad nisu imali priliku da prikupljaju pretplatu i mislim da zaposleni na BHRT-u su tog svjesni. Ne samo te pomoći koja je bila jednokratna, nego i generalno borbe da se ova tema digne više na nivou prioriteta naše državne koalicije, bilo ove bilo neke buduće, jer ona jeste jedan od 14 prioriteta. I očito je da, da, vi kao Komisija na ovome radite stalno i sastajete se stalno, ja bih volio da probamo u budućnost uskladiti kalendare, jer ako sam npr. znam jednom da sam bio u Briselu kad ste vi imali Komisiju, ali ne mogu se sjetiti sad da ne kažem pogrešno, ako sam u inostranstvu ili negdje drugo teško mi se odazvat, ali u svakom slučaju pokušaću svaki put doći kada je Komisija u zasjedanju.

JASMIN IMAMOVIĆ
/nije uključen mikrofon/
Gospodin Emrić.

JASMIN EMRIĆ

Zahvaljujem predsjedavajući.

Komisija je na 23. sjednici, koja je održana 27. novembra prošle godine, usvojila Zaključak kojim se od Ministarstva komunikacija i prometa BiH traži da u roku od 15 dana dostavi cjelovitu informaciju o kršenju Zakona o Javnom RTV sistemu BiH, koja bi sadržavala sve aspekte ovog problema, uključujući građanskopravni, krivičnopravni i ustavnopravni aspekt.

Uvaženi ministre, zašto do danas nije realiziran ovaj Zaključak Komisije?

EDIN FORTO

Prvo, vi ste odredili rok koji nije bio realan. Drugo, kao što sam sad rekao Ministarstvo ne upravlja ovim firmama, one su firme, tri firme u Sistemu i četvrta firma koja nikad nije uspostavljena kao pravno lice, a to je korporacija. Kršenje Zakona koji je od 2003. godine, tačnije 2005. godine, taj Zakon je predvidio uspostavljanje korporacije koja nikad nije uspostavljena, znači Zakon nikad nije ni u startu implementiran, krši ga svako onaj ko je ikad ikakve veze imao s ovim, od nje, od donošenja Zakona. Nevezano za to, ja imam pred sobom informaciju koja je spreman i koju ću vam uputiti, ali uz jednu ogradu da podatke koje smo mi prikupili što od emitera itd. mora provjeriti neko drugi, jer ja nemam nadležnost sad da uđem u BHRT ili Federalnu televiziju ili RTRS da kažem dajte mi ovo, dajte mi ono, vi ste, vi jeste nadležni za ovo da pitate, ali vi ste mogli i od njih tražiti ovo, ovu informaciju, ali evo ja sam prikupio ovu informaciju i dostaviću vam je u kratkom roku, ona je spremna.

JASMIN EMRIĆ

Da, ukoliko Vam je kratak rok onda obavijestite Komisiju da je rok kratak ili nerealan, te da tražite produženje roka i naravno da će Komisija imati razumijevanje za to.

EDIN FORTO

Slažem se.

JASMIN EMRIĆ

I ubuduće molio bih da na takav način komuniciramo pravovremeno, jer možemo mi pogriješiti, ali mi smo imali komunikaciju sa vašim predstavnicima i dogovarali smo i imali razumijevanja da to jeste kratak rok i rekli smo čekaćemo mi kao Komisija nije problem, ali dajte dostavite nam ono što vi imate, da napišete to ne znamo ništa, u redu ne znate ništa idemo mi dalje, mi ćemo tražiti i tragati dalje, mi odustati, kao što je predsjedavajući rekao, nećemo. A ovo ste u pravu, dakle krši se zakon i upravo oni koji krše zakon moraju biti sankcionirani. Kako? Naći ćemo načina i upravo sva ova aktivnost koju mi radimo je u tom pogledu i usmjerena s tom namjerom.

EDIN FORTO

Ne želim biti neugodan ni na koji način, niti izokretati, sad praviti neki cirkus, ali imam osjećaj da bih ja mogao poslati vama zahtjev da vi ovo dostavite nama, jer je ovo vaša..., ovo je parlamentarna nadležnost. Znači, BHRT je parlamentarna nadležnost, Parlament BiH je vlasnik BHRT-a.

JASMIN EMRIĆ

Pa ne možete ministre zbog toga što smo mi zakonodavni organ, a Vi ste izvršni, tako da u ovom slučaju mi tražimo informaciju od onog ministarstva koje je najsrodnije i koje najbliže može u konkretnom slučaju dostaviti takve informacije ili imati saznanja o tome.

Imam još samo jedno pitanje, moram kratak uvod. Znači, Predsjedništvo BiH je na 27. redovnoj sjednici, koja je održana 08. juna 2022. godine, donijelo Odluku o ratifikaciji Sporazuma između Vijeća ministara BiH i Vlade Crne Gore o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Tare na spoju magistralne ceste M-18 na lokaciji Hum, Bosna i Hercegovina i magistralne ceste M-3 na lokaciji Šćepan Polje, Crna Gora i priključnih graničnih dionica. Prema mojim informacijama Ministarstvo komunikacija i prometa BiH je potpisalo Sporazum s Javnim preduzećem „Putevi Republike Srpske“, da ono provodi javnu nabavku za izgradnju međudržavnog mosta preko rijeke Tare.

Da li je to tačna informacija?

EDIN FORTO

Tačna je informacija, u, na Međudržavnoj komisiji sa Crnom Gorom dogovorili smo da zbog jednostavnosti izvođenja ovog projekta koji ima most, sam most i ima pristupnu cestu od

jednog kilometra sa naše strane i jedan dio sa strane Crne Gore da samu tendersku proceduru i samo izvođenje radova, jer je ovaj dio pristupne ceste značajno i skuplji od samog mosta, a sredstva za pristupnu cestu obezbjeđuju Vlada Republike Srpske i „Putevi Republike Srpske“, da se to objedini i da se radi na taj način. Međudržavna komisija je to prihvatila i mislim da je to dobar način da napokon krenemo u taj projekat koji iz meni misterioznih razloga dosad nije bio prioritet nijednom od prethodnih ministara, možda jeste, ali ne možda na način na koji sam ja također ogroman broj sastanaka imao sa Svjetskom bankom, sa Vladom Republike Srpske insistirajući da ovo urade, jer ovo ne treba samo njima, ovo treba i Crnoj Gori i na kraju krajeva cijeloj BiH.

JASMIN EMRIĆ

Zahvaljujem, ali koliko je meni poznato Ministarstvo je do sada provodilo sve javne nabavke za izgradnju svih međudržavnih mostova od svog osnivanja. E sad, zbog čega ste Vi odlučili da Ministarstvo u ovom slučaju ne provodi samostalno postupak javne nabavke za most preko rijeke Tare? Evo, molio bi da podijelite te, šta je konkretno, imate li kapaciteta, do sada ste imali kapaciteta?

EDIN FORTO

Zato što sam ocijenio, ocijenio sam da je ovako jednostavnije i da će biti efikasnije.

JASMIN EMRIĆ

Još samo vezano za jedan dio, kratka su pitanja. Da li Vam je poznato tko je donio odluku i po kojem sporazum da Republika Hrvatska upravlja sa ¼ zračnog prostora BiH?

Ja sam to istraživao, radi se o međunarodnim odnosima, nisam pronašao odluku ili sporazum Predsjedništva BiH, niti da je Parlamentarna skupština ratificirala na bilo koji način sporazum da se ¼ zračnog prostora BiH stavi pod kontrolu Republike Hrvatske.

EDIN FORTO

To je, ja sam prošli put, na prošloj Komisiji, gdje je bilo slično pitanje, duže govorio o tome, ne želim vas zamarati, stvarno postoji kompleksna procedura uspostavljanja kontrole nad zračnim prostorom iznad svake države i praksa je da u skladu s onim kako je postavljen teren i kako su postavljena infrastruktura na terenu da se rade simulacije kontrole zračnog prostora, to se radi u Francuskoj, a nadgleda Jurokontrol koji je krovna organizacija za bezbjednost saobraćaja u Evropi i čija smo mi članica. U jednom trenutku BiH nije, BiH nije upravljala nijednim dijelom svog prostora. Nakon testiranja i uspostavljanja infrastrukture, obezbjeđenja potrebnog kadra kao dovoljan broj kontrolora itd. BiH je uspostavila kontrolu nad velikom većinom svog neba, osim u jednom, to se kolokvijalno da kažem, džepu u Krajini, radi se u Unsko-sanskom kantonu koja zbog svoje specifičnosti i dalje pokriva zračna kontrola iz Hrvatske. Ne postoji prepreka da pametnim ulaganjem u narednih par godina, koje je potrebno da uradi upravo BHANSA, da preuzmemo i taj dio i obezbijedimo prihode koji se po procjenama koje ja imam iznose šest miliona maraka godišnje. Ono što je potrebno da se uloži se broji možda desetinama miliona maraka, možda 20 ili 30 miliona maraka za potrebne radare, sekundarne radare i svu infrastrukturu koja je potrebna, ali mislim da bi se isplatilo i mislim da trebamo krenuti u tom pravcu, to će naravno odrediti i sprovesti

sama Agencija. Nije nepoznato da granice zračnog prostora u smislu kontrole i uslugama u letenju da se ne preklapa sa političkim granicama, tako Hrvatska upravlja jednim dijelom u Srbiji, Mađarska upravlja jednim dijelom Hrvatske i to je, poznata je ta praksa. Ono što je ključno je da Eurokontrol, Jurokontrol mora odobriti svaku od ovih, nadam se da će BiH imati kapacitet da u narednom periodu ne samo preuzme USK, nego da ponudi upravljanje i drugim dijelovima zračnog prostora širim od onih koji predstavljaju političke granice BiH. Da li je, po ovome što ja znam potreban je međunarodni sporazum i potrebno je da ga ratificira u skladu sa postupkom o ratificiranju međunarodnih sporazuma, znači potrebno je da ide na Predsjedništvo i na Parlament, ali evo mogu vidjeti kako je tačno ovaj konkretno sporazum usvojen i da li je, ali to je nešto što je urađeno svakako u prethodnim mandatima prije mog imenovanja.

JASMIN EMRIĆ

Zbog toga Vas i pitam, jer ja nisam pronašao niti odluku, niti sporazum u tom smislu jer se radi o predaji dijela teritorijalnog integriteta i suvereniteta BiH

EDIN FORTO

Ne radi se o predaji integriteta i suvereniteta radi se o o zračnom prometu.

JASMIN EMRIĆ

... u dijelu nadležnosti nad zračnom prostorom, bar tako stručnjaci su meni objasnili, ja dozvoljavam da nisam dobro informiran...

EDIN FORTO

Za integritet ...

JASMIN EMRIĆ

ali mora postojati odluka ili međunarodni sporazum o tim, o tim poslovima i način na koji se ti poslovi prenose na nadležne organe Republike Hrvatske. Jer, dobro ste rekli, dobio sam informaciju da se plaća Republici Hrvatskoj iznos od 6,5 do 7 miliona konvertibilnih maraka, iz koji se sredstava to plaća za ove usluge koje Hrvatska vrši u ... BiH?

EDIN FORTO

To ne plaćamo mi, to plaćaju avio-kompanije za svoje prelete, kao što plaćaju BHANSA-i za dio koji kontroliše BHANSA i to je ovo što ste spomenuli, recimo, u prethodnih nekoliko godina sa 19 miliona upravo pri preuzimanju zračnog prostora prihodi BHANSA-e su skočili na 79 miliona, očekuje se dalji rast zbog geopolitičkog razvoja i sve više preleta preko našeg područja i očekuje se dalji rast prihoda. Dakle, ovo ne plaća niko iz BiH, ovo je jednostavno, mogli bi reći, prihod koji je ostvarila Hrvatska kontrola letenja, a ne naša od ovih koji to plaćaju, to su uglavnom avio-kompanije itd.

I još jednu stvar da Vam kažem vezano za integritet i suverenitet države, za to je zadužena odbrana, ovo su usluge u zračnom prostoru, potpuno strogo kontrolisane od strane krovne Agencije

za sigurnost zračnog prometa Jurokontrola nije povezano sa ugrožavanjem na bilo koji način integriteta teritorijalnog BiH.

JASMIN EMRIĆ

Zahvaljujem.
Molio bih da mi dostavite taj sporazum.

EDIN FORTO

Rado.

JASMIN EMRIĆ

I ovdje se, znači, radi o tome da ne ostvarujemo prihod od cirka 7 miliona konvertibilnih maraka zbog toga što to rade organi države Republike Hrvatske.

EDIN FORTO

Tako je, zbog toga što nisu stvoreni tehnički uslovi dosad, a nadam se da u narednom periodu i hoće.

_____ (?)
/nije uključen mikrofoni/

JASMIN IMAMOVIĆ
Dobro, vrijeme je

EDIN FORTO

Evo upravo mi, upravo ovo je zanimljivo, ovaj, upravo mi dobacuju saradnici, mi ostvarujemo 600 hiljada maraka prihoda jer pokrивamo jedan dio Kosova u korist Mađarske koja nema tu ovaj infrastrukturu. Dakle, jednostavno ovo je nešto što se prelijeva u zračnom prostoru i najviše se odnosi, najveća je posljedica toga šta ste uložili u svoju infrastrukturu da možete preuzeti. Ja mislim da mi možemo biti ambiciozniji i od ovoga, kao što sam rekao, što je USK, što je preostalo za kontrolu.

JASMIN EMRIĆ

Nitko to ne spori, ali moraju biti odluke, sporazumi i sve ostalo što se tiče države BiH.

EDIN FORTO

Jasno.

JASMIN IMAMOVIĆ

Mislim da je vrijeme da zaključimo ovaj dijalog. Ja ga smatram uspješnim, dakle dobro je da imamo praksu parlamentarnih demokratija Evrope i svijeta, da to bude dijalog između

predstavnik zakonodavne i predstavnik, pa i ministara izvršne vlasti i mislim da je ovaj dijalog bio otvoren, demokratski i korektan i koristan.

Hvala vam.

EDIN FORTO

Hvala Vama.