

Iz Pančeva, s ljubavlju

Na dan opozicionog mitinga u Beogradu pojavila se informacija da autobusi iz Pančeva nisu saobraćali ka Beogradu jer je preduzeće Autotransport Pančevo redukovalo polaske u međumesnom saobraćaju, "usled nedovoljne količine goriva kao i nedovoljnog broja izvršioca". Takvo obaveštenje moglo se videti na šalteru na autobuskoj stanici, pa je TS od JKP ATP Pančevo zatražila informaciju da li je ono postavilo dotično obaveštenje. Traženi su i dokumenti iz kojih se može videti kojom količinom goriva je ATP raspolagalo 12. aprila 2019, koja količina bi bila dovoljna za obavljanje normalnog saobraćaja i zbog čega se desilo da nema dovoljno goriva. Isti podaci traženi su i u vezi sa brojem izvršilaca, odnosno vozača, potrebnih za normalno odvijanje saobraćaja, te konačno i podaci o tome kada su i na koji način uklonjene prepreke za normalno obavljanje saobraćaja (nabavljeno gorivo, zaposleni vozači).

ПРЕДМЕТ: Информација

Поштовани,

JKP ATP ПО ПАНЧЕВО је предузеће од стратешког значаја за Републику Србију, сходно Решењу о одређивању привредних друштава и других правних лица која производе предмете и врше услуге од значаја за одбрану Републике Србије, са ознаком **ПОВЕРЉИВО**, применом Уредбе о посебним мерама физичко-техничке заштите тајних података.

Списак возила са подацима о њима рачунајући и количину горива је саставни део Плана одбране и Плана заштите и спасавања у ванредним ситуацијама. Применом одредаба Уредбе о посебним мерама физичко-техничке заштите тајних података, План одбране за наше предузеће, има ознаку **ДРЖАВНА ТАЈНА**.

Дакле, у наведеном случају, ради се о информацији која искључује слободан приступ информацијама од јавног значаја сходном применом члана 9. Закона о слободном приступу информацијама од јавног значаја, односно која угрожава одбрану земље, националну односно јавну безбедност.

С поштовањем,



Dobili smo zadivljujući odgovor - JKP ATP Pančevo je preduzeće od strateškog interesa za Srbiju, shodno Rešenju o utvrđivanju privrednih društava i drugih pravnih lica koja proizvode predmete i vrše usluge od značaja za odbranu Republike Srbije, sa oznakom "poverljivo", primenom Uredbe o posebnim merama fizičko-tehničke zaštite tajnih podataka. Spisak vozila sa podacima o njima, računajući tu i količine goriva je deo Plana odbrane i Plana zaštite i spasavanja u vanrednim situacijama i ima oznaku "državna tajna". Potpisao v.d. direktora preduzeća Đorđe Bojanić.

Prvo saobraćaj, pa onda studija

Mediji su [objavili](#) da je, nakon uklanjanja železničke pruge sa Donjeg Kalemegdana, teretni saobraćaj, što uključuje i prevoz opasnih materija, preusmeren kroz Vračarski tunel, ispod centra grada. Novinar Miša Brkić podsetio je u tekstu iz februara 2019. na reči gradskog arhitekta izgovorene dve godine ranije - da „najopasniji tereti i otrovne materije iz Azotare, NIS-a i sličnih fabrika jedino idu oko Kalemegdana jer ne smeju da uđu u tunel“. U jesen 2018. šine su uklonjene, taj transportni pravac potpuno je zatvoren, a od 1. februara 2019. tunel „Vračar“ potpuno otvoren za prevoz zapaljivih tereta i otrovnih materija. Brkić je objavio da je Železnica naručila studiju „Definisanje uslova za saobraćaj vozova sa dizel vučom i saobraćaj vozova za prevoz opasnih materija kroz tunel Vračar i ostale objekte na području Beogradskog železničkog čvora“, u postupku javne nabavke 23/2018 od 31. jula 2018. godine.

Tražili smo 11. februara 2019. od Železnice da nam se dostavi i da se javno objavi pomenuta studija i i dobili smo već 21. februara odgovor - studija nije završena, očekuje se da bude završena do kraja 2019. pa nam je stoga ne mogu dostaviti. Međutim, čim bude završena "prezentiraće je".

Inače, u odgovoru se navodi da se studija radi "zbog usaglašavanja sa evropskim standardima i propisima da bi ova pruga i u budućnosti ispunjavala uslove neophodne za Panevropske koridore i na taj način postala deo njih".

Dozvola za Miloša

Mediji su 11. avgusta objavili da je deonica autoputa "Miloš Veliki" od Obrenovca do Ljiga spremna za saobraćaj, a u rad će svečano biti puštena naredne nedelje, 18. avgusta, "kako je najavio predsednik Srbije Aleksandar Vučić". Reč je o Tanjugovoj vesti u kojoj je preneti izjava savetnika ministarke građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

Ako je auto-put završen, nameće se logično pitanje - zbog čega se građani ne bi vozili ovim autoputem između 11. i 18. avgusta, a JP Putevi Srbije ubirali putarine na toj deonici.

Dodatni razlog za to da autoput bude što pre pušten u saobraćaj su i brojne saobraćajne nezgode koje se događaju u letnjem periodu. Ovo, inače, nije jedinstven slučaj u Srbiji. Pre samo tri godine, kada je otvoren deo ovog istog autoputa, na puštanje u rad se čekalo deset dana, „zbog obaveza "najviših srpskih zvaničnika", kao i "prisustva gostiju iz Azerbejdžana"

Ako se već ne može suzbiti želja političkih funkcionera za promocijom kada dobiju priliku da se pohvale nečim što je izgrađeno novcem građana za njihovog mandata, onda bi stvari trebalo organizovati sa što manje posledica po bezbednost građana i finansijske interese državnih preduzeća. Na primer, tako što bi posle stvarnog otvaranja, odnosno puštanja u saobraćaj, auto-put bio na sat - dva zatvoren, a zatim svečano otvoren uz kamere. Zbog toga smo od JP Putevi Srbije zatražili informacije: 1. Da li je deonica auto puta „Miloš Veliki“ od Obrenovca do Ljiga bila spremna za upotrebu 11. avgusta 2019. godine? 2. Projekcija prosečnih prihoda od putarine na deonici auto puta „Miloš Veliki“ od Obrenovca do Ljiga za period od 19. avgusta 2019. do 25. avgusta 2019. godine.

Dobili smo odgovor da deonica 11. avgusta nije bila spremna za upotrebu jer su bili u toku "završni radovi i pripreme za puštanje u saobraćaj". Dobili smo odgovor i da se procenjuje da će prosečan dnevni prihod biti oko milion dinara, uz napomenu da se od 19. do 25. avgusta putarina neće naplaćivati.

Posle dobijanja ovog odgovora i svečanog otvaranja (18. avgusta) tražili smo nove podatke: 1. Dokument u kome nadležni organ konstatuje da su radovi na deonici auto puta „Miloš Veliki“ od Obrenovca do Ljiga okončani u skladu sa ugovorom 2. Kopija upotrebne dozvole za deonicu auto puta „Miloš Veliki“ od Obrenovca do Ljiga.

Saznali smo da su i dalje, i posle svečanog otvaranja, još uvek u toku radovi manjeg obima (regulacij rečnog korita, iskopi kanala) koji ne utiču na saobraćaj, pa će tek po okončanju tih radova početi izrada projekta izvedenog objekta, na osnovu kojeg se podnosi zahtev za izdavanje upotrebne dozvole.

Kao bonus smo od Puteva dobili i nešto što nismo tražili - upotrebnu dozvolu za deonicu koridora 10 na kojoj je "sanirano klizište".

Ove nedelje smo ponovo tražili upotrebnu dozvolu i čekamo odgovor koji ćemo objaviti na našem sajtu.

<http://transparentnost.org.rs/index.php/sr/projekti/176-pristup-informacijama-izmene-zakona-i-izbor-poverenika>

Od Puteva Srbije smo, inače 23. avgusta tražili, a još nismo dobili, i kopiju komercijalnog ugovora o projektovanju i izvođenju radova na izgradnji deonice Novi Beograd-Surčin, kao dela auto-puta E-763, odnosno link ka mestu gde je objavljen. Naime, 18. avgusta je objavljeno da je " Aleksandar Vučić prisustvovao danas potpisivanju Komercijalnog ugovora za izgradnju deonice Koridora 11 od Novog Beograda do Surčina sa kineskom kompanijom China Communications Construction Company Ltd".

Ugovor su potpisali potpredsednica Vlade Srbije i ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Zorana Mihajlović, v.d. direktora JP „Putevi Srbije“ Zoran Drobnjak i direktor ogranaka za Srbiju kompanije China Communications Construction Company Ltd Džang Sjaojuen.

Mobing na odgovorno lice u pravnom licu

Od desetak preduzeća tražili smo podatke o naplati potraživanja: 1. Iznos fakturisanih usluga za 2018. godinu 2. Iznos naplaćenih usluga koje dospevaju na naplatu u 2018. godini 3. Mere preduzimate u 2018. godini, radi naplate zaostalih potraživanja dužnika iz prethodnog perioda (opomene, opomene pred utuženje, pokrenuti sudski postupci...) 4. U kojim slučajevima je pokrenut sudski postupak po osnovu tačke 3. zahteva.

Jedan od najzanimljivijih odgovora dobili smo od preduzeća Rembas trans doo. U odgovoru, inače naslovljenem kao "dopis", a ne kao rešenje kojim se zahtev odbija ili odbacuje kao nedozvoljen, ovo preduzeće je istaklo da je zahtev neosnovan, jer Rembas nije osnovan od strane državnog organa, jer nije direktan korisnik budžetskih sredstava, finansira se iz tekućeg poslovanja svog osnivača, i reč je o društvu sa ograničenom odgovornošću koje je osnovano od strane JP PEU Resavica, sa ciljem sticanja dobiti i pojedine informacije su poslovna tajna.

Takođe su istakli da se "većina informacija koje su tražene nalaze javno na sajtu Poreske uprave, Agencije za privredne registre i drugim institucijama od javnog značaja".

Najbolji deo odgovora ipak je onaj u kome se navodi da informacije koje zahtevamo "**nisu od javnog interesa**" i da traženjem "**ne štitimo interese građana**", već da "**prikupljamo informacije iz drugih interesa**", da "**pribavljamo imovinsku korist za svoje udruženje**" i da "**vršimo mobing na odgovorno lice u pravnom licu**".

Završava se, međutim, u pomirljivom tonu - ukoliko se obratimo Povereniku "i on donese rešenje po žalbi u korist tražioca", preduzeće će postupati u skladu sa njegovim rešenjem "Informacije koje nisu javno objavljene, mogu vam se u tom slučaju, uz prethodnu najavu, dati na uvid."

Šta je sve ovde pogrešno, pored toga što je smešno do granice grotesknog? Kao osnivač ovog preduzeća, sa 100 posto udela upisano je JP PEU Resavica, čiji je osnivač, sa 100 posto vlasništva, Republika Srbija. Imajući u vidu činjenicu da je krajnji vlasnik (odnosno "osnivač" u smislu Zakona o privrednim društvima) preduzeća kojem smo se obratili zahtevom Republika Srbija, nesumnjivo je reč o organu vlasti u smislu člana 3. Zakona o slobodnom pristupu informacijama od javnog značaja. Napomena iz odgovora da će "Rembas trans" d.o.o. postupati po rešenju Poverenika za informacije od javnog značaja i zaštitu podataka o ličnosti takođe ukazuje na postojanje svesti o tome da je ipak reč o organu vlasti u smislu Zakona o slobodnom pristupu informacijama od javnog značaja. Dalje, činjenica da su neke od traženih informacija možda javno dostupne u postojećim registrima APR, ne oslobađa organ vlasti dužnosti da navede precizno koje od traženih informacija su dostupne i gde se tačno one mogu naći (npr. tačan link koji vodi do tražene informacije, a ne generalno upućivanje na sajtove pojedinih državnih organa). U pogledu navoda da neke od informacija predstavljaju poslovnu tajnu, organ vlasti je trebalo da navede o kojim informacijama je reč i da donese rešenje o delimičnom odbijanju zahteva ukoliko za to ima osnova. Takođe, u pogledu načina ostvarivanja prava, tražili smo da nam se informacije i kopije dokumenata dostave, a ne da ostvarimo neposredan uvid u njih.

Ne pitajte nas

I od osnivača preduzeća Rembans trans doo, od Javnog preduzeća za podzemnu eksploataciju uglja Resavica, tražili smo podatke o fakturisanim uslugama za 2018. godinu, naplaćenim uslugama koje dospevaju na naplatu u 2018. godini, merama preduzetim u 2018. godini, radi naplate zaostalih potraživanja dužnika iz prethodnog perioda i podatke u kojim slučajevima je pokrenut sudski postupak radi naplate zaostalih potraživanja.

Dobili smo odgovor da na osnovu primene člana 51 Ustava (pravo na obaveštenost) i na osnovu Odluke o osnivanju ovog preduzeća treba da se obratimo Vladi Republike Srbije koja je osnivač JP PEU Resavice.

U dodatnom dopisu ukazali smo Resavici da su, pozivajući se na Ustav i odluku o osnivanju, zaboravili da se pozovu na Zakon o slobodnom pristupu informacijama od javnog značaja, na osnovu kojeg smo i uputili zahtev. U skladu sa odredbama tog zakona, kao organ vlasti JP je u obavezi da odgovori da li tražene informacije poseduje. Tek ako ih ne poseduje, a bez obzira na to da li ih poseduje i neki drugi organ vlasti (npr. Vlada Republike Srbije), Zakon daje mogućnost da upute tražioca na drugi organ i o tome obaveste i Poverenika. Stoga smo ih pozvali da se nedvosmisleno izjasne da li poseduju tražene informacije i da ih dostave.

Odgovor je rashodovan

List Danas objavio je 15. jula da prilikom rashodovanja 299 autobusa preduzeća Lasta, koji su prodati u staro gvožđe, nije poštovana procedura koja precizno određuje na koji način se obavlja taj posao, te je tom preduzeću naneta šteta od najmanje 100 hiljada evra. U tekstu se precizira da je procedura da se u staro gvožđe prodaje ono što je neispravno i neupotrebljivo dok se sve ostalo što može da koristi zadržava. Međutim, u jednom broju vozila, tačna brojka nije poznata, od njih 299 koliko je rashodovano i prodato auto-otpadu „Rajčetrov“ iz Osipaonice kod Smedereva, nije urađeno ono što procedura nalaže te su i delovi i oprema koja je trebalo da ostane u preduzeću takođe predati kupcu, jer nisu demontirani iz vozila.

Od Laste smo 17. jula tražili: 1. Pravilnik ili neki drugi dokument koji propisuje proceduru rashodovanja autobusa 2. Zapisnik ili neki drugi dokument koji potvrđuje koji su delovi autobusa ili količine goriva uklonjeni pre rashodovanja 299 autobusa u 2018. godini 3. Izveštaj Komisije za kontrolu rashodovanih i likvidiranih vozila o istrazi povodom 299 rashodovanih autobusa u 2018. godini.

Odgovor nismo dobili.

Izborna lista Parking servis

Od JKP Parking servis Beograd tražili smo nešto što na prvi pogled deluje neobično - da nam preciziraju kojoj političkoj stranci pripada to preduzeće i od kog datuma, odnosno, po kojem drugom osnovu postupa u ime i za račun političke stranke, i koje.

Otkud JKP u stranci? Parking servis objavio je [na sajtu](#) izjavu svog ovlašćenog zakonskog predstavnika i zastupnika, direktora Andrije Čupkovića, prema kojoj je to preduzeće sprovedo „veliku akciju uklanjanja nepropisno parkiranih vozila sa šetališta i zelenih površina na Ušću, u koordinaciji sa Komunalnom inspekcijom, Saobraćajnom i Komunalnom policijom, kao i Interventnom jedinicom beogradske policije“.

Tom i sličnim akcijama „dokazujemo već nekoliko godina za redom da u Beogradu nema zaštićenih i da smo mi stranka koja uvodi red“, citira se direktor na sajtu. Iz ovog proizlazi da JKP „Parking servis“, kao pravno lice, pripada određenoj (političkoj) stranci, ili da po nekom drugom osnovu postupa u ime i za račun određene (političke) stranke. Nakon izjave ovlašćenog predstavnika JKP „Parking servis“ je, međutim, ostalo nedorečeno o kojoj (političkoj) stranci je reč, od kojeg datuma ovo javno-komunalno preduzeće pripada toj (političkoj) stranci, odnosno po kojem drugom osnovu postupa u njeno ime i za račun.

Nismo dobili odgovor.

Istim povodom, u vezi sa pomenutom "velikom akcijom", tražili smo još neke podatke kako bismo utvrdili da li je reč o redovnom poslu koje bi trebalo da obavljaju JKP, komunalna i saobraćajna policija ili jednokratnoj akciji.

Tražili smo informaciju o tome koliko je zahteva za uklanjanje nepropisno parkiranih vozila JKP „Parking servis“ dobio od Komunalne policije u noći između 29. 6. 2019. i 30. 6. 2019, kada je sprovedena "velika akcija" uklanjanja na području u okolini ušća Save u Dunav, sa novobeogradske strane i informaciju o tome koliko je zahteva Komunalna policija uputila JKP „Parking servisu“ za uklanjanje nepropisno parkiranih vozila na istom području u periodu od početka juna 2019. do 27.6. ili u drugom, dužem periodu za koji JKP Parking servis poseduje podatke.

Nismo dobili odgovor.

Od JKP Parkign servis nismo dobili odgovor ni na zahtev da dostave podatke o troškovima advokatskih usluga u vezi sa opomenama za plaćanje dnevnih karata u 2017, 2018 i za prvih šest meseci 2019. godine i dokument koji dokazuje na osnovu čega je JKP Parking servis odlučilo da je angažovanje advokata isplativije od direktnog slanja opomena od strane JKPParking servis.

Stimulacije

Od više JP i preduzeća u državnom vlasništvu tražili smo podatkeo stimulacijama i drugim vanrednim naknadama isplaćenim direktoru i/ili izvršnom direktoru preduzeća u skladu sa članom 29. Zakona o javnim preduzećima.

Prema nama dostupnim podacima to pitanje, iako je deo paketa koji treba da dovede do profesionalizacije JP nije uređeno ni tri godine po usvajanju novog Zakona o JP, a nije bilo uređeno ni tokom četiri godine važenja prethodnog Zakona.

Od više JP i preduzeća u državnom vlasništvu dobili smo odgovor da nisu isplaćivali stimulacije direktoru, nekoliko JP nije odgovorilo, a jedno nam je dalo podatke o isplaćenim stimulacijama. Reč je o preduzeću Infrastruktura železnice Srbije u kome od 2015. izvršni direktori imaju stimulaciju svakog meseca 20%. Nije navedeno po kom osnovu.

Železnice Srbije tražile su u odgovoru da preciziramo na koje direktore se odnosi zahtev i na koje vrste naknada, a nakon što smo precizirali, imenima tri aktuelna člana odbora direktora, i podatkom da se zahtev odnosi na sva plaćanja koja je preduzeće Železnice Srbije a.d. isplatilo navedenim direktorima u 2018. godini, stigao je odgovor.

Za dvoje navedenih direktora nemaju podatke jer su tek od aprila 2019. prešli u Železnice Srbije iz Infrastrukture železnice. To dvoje ne nalaze se, inače, na spisku koji smo dobili od Infrastrukture železnice.

Zanimljivo je, međutim, da je **odgovor po kome Železnice Srbije nemaju pristup podacima o primanjima i stimulacijama v.d. generalnog direktora Gorana Adžića potpisao upravo Adžić.**

Čiji je auto

Nakon saobraćajne nesreće u kojoj je učestvovalo vozilo u kome je bio direktor Koridora Srbije Zoran Babić u javnosti se otvorilo pitanje ugovora po kojima preduzeća koja grade deonice auto-puteva u Srbiji imaju obavezu da određeni broj vozila po završetku radova ostave Koridorima. Pored ostalog naišli smo na jednu staru informaciju, s kraja 2012. godine, da Koridori Srbije raspolažu automobilom tipa Audi A6 vrednim 70.000 evra, koji je dobijen od izvođača radova Azvirt iz Azerbejdžana, koji će postati vlasništvo Koridora Srbije po isteku četiri godine.

Tražili smo od tog preduzeća informaciju da li je ono vlasnik vozila tipa Audi A6, na koji način, za koju cenu i kojeg datuma su Koridori stekli vozilo Audi A6 i na koji način, kojeg datuma i za koju cenu je to vozilo otuđeno (ukoliko jeste)? Tražili smo i spisak svih motornih vozila koji su u vlasništvu preduzeća Koridori Srbije i osnov sticanja, kao i spisak svih motornih vozila koja preduzeće Koridori Srbije koristi po drugom osnovu, iako nisu u vlasništvu preduzeća.

Odgovorili su da su po ugovoru zaključenom sa Azvirtom za izgradnju deonice Ljig - Požega 2012. godine preuzeli sedam vozila po okončanju projekta (četiri škode "jeti", dve "oktavije" i jedan "superb"). Praktično nisu odgovorili ni na jedan upit iz zahteva - u vezi sa Audijem, dok je ostalo potpuno nejasno da li su navedenih sedam škoda sva vozila koje su vlasništvu i da li postoje druga vozila koje Koridori koriste.

Nisu odgovorili ni na zahtev u vezi sa dokumentacijom na osnovu koje su dobijena vozila od izvođača radova na Koridoru 10. Naime, mediji su preneli da je vozilo iz nesreće na naplatnoj rampi dobijeno od izvođača radova na deonici Grdelica (Gornje Polje)-Caričina Dolina. Tražili smo projekat izgradnje, kopiju ugovora koji je zaključen za LOT2 sa JV Trace group hold plc iz Bugarske, kopiju pravila koja su primenjivana za ovu nabavku, s obzirom na to da ona nije sprovedena na osnovu domaćeg Zakona o javnim nabavkama i relevantne delove konkursne dokumentacije, ugovora ili pravila o sprovođenju nabavki kojima je traženo, propisano, odnosno ugovoreno da izvođač radova nabavlja opremu i vozila za potrebe investitora i vršenja nadzora nad izvođenjem radova.