



Ministarstvo
finansija

Adresa: Ul. Stanka Dragojevića br.2
81000 Podgorica Crna Gora
www.mif.gov.me

Br: 03-02-040/23-8598/2

Podgorica, 06.12.2023.godine

Za: MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA, Rimski trg 46, Podgorica
gospodinu, Filipu Raduloviću, ministru

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Tare na spoju magistranog puta M3 na lokaciji Šćepan polje (Crna Gora) i magistralnog puta M-18 na lokaciji Hum (Bosna i Hercegovina) i priključnih graničnih dionica

Veza: Vaš akt br. 01-342/23-671/1 od 27.11.2023. godine

Poštovani gospodine Raduloviću,

Povodom *Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Tare na spoju magistranog puta M3 na lokaciji Šćepan polje (Crna Gora) i magistralnog puta M-18 na lokaciji Hum (Bosna i Hercegovina) i priključnih graničnih dionica*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Na tekst Predloga zakona i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Uvidom u dostavljeni Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, navodi se da je za finansiranje predmetnog projekta prema preliminarnim procjenama potrebno oko 2.5 miliona eura, od kojih svaka strana snosi 50% od ukupnih troškova, s tendencijom da se odgovarajuća bespovratna sredstva obezbijede iz dostupnih EU fondova ili drugih izvora sredstava (kreditni ili državni budžet).

Izmjenama i dopunama Zakona o budžetu Crne Gore za 2023. godinu („Sl. list CG“, broj 106/23) u okviru sredstava kapitalnog budžeta opredijeljenih Upravi za saobraćaj (organizacioni kod 41003), kod programa Realizacija putne infrastrukture i niskogradnje (programski kod 17 020), na potprogramu Rekonstrukcija regionalnih i magistralnih puteva (programski kod 17 020 K01), u okviru aktivnosti Izgradnja mosta preko rijeke Tare na Šćepan Polju (programski kod 17 020 K01 046), planirana su sredstva u ukupnom iznosu od 6.900,00€.

Imajući u vidu da je u pitanju višegodišnji projekat i da će iznos potrebnih sredstava iz kapitalnog budžeta države biti poznat tek nakon izrade kompletne tehničke dokumentacije, ista će biće predmet razmatranja prilikom planiranja godišnjih Zakona o budžetu.

Takođe, sugerišemo da resorno Ministarstvo ima u vidu odredbe člana 13 Zakona o javnim nabavkama („Sl. list CG“, broj 074/19) u vezi sa pravnim instrumentima kojim se uspostavljaju međunarodne pravne obaveze.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija, sa aspekta kapitalnog budžeta, u načelu nema primjedbi na dostavljeni *Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Tare na spoju magistralnog puta M3 na lokaciji Šćepan polje (Crna Gora) i magistralnog puta M-18 na lokaciji Hum (Bosna i Hercegovina) i priključnih graničnih dionica.*

S poštovanjem,

MINISTAR
Novica Vuković



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
NAZIV PROPISA	Zakon o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Tare na spoju magistralnog puta M3 na lokaciji Šćepan Polje (Crna Gora) i magistralnog puta M-18 na lokaciji Hum (Bosna i Hercegovina) i priključnih graničnih dionica

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Efikasna distribucija robe i prevoz putnika je uvijek bio važan faktor za obezbjeđenje visokog stepena kohezije svih subjekata u jednom ekonomskom sistemu, kako bi se omogućio njegov kontinuirani i održivi razvoj uz osiguranje nesmetanog protoka ljudi, roba i usluga. Saobraćajna politika predstavlja jednu od osnovnih komponenti ukupne ekonomske politike države koja doprinosi socijalnoj, teritorijalnoj i privrednoj koheziji i teži da osigura efikasan saobraćajni sistem koji je primjeren potrebama i građana i privrede, uz zaštitu životne sredine, prirodnog i kulturnog naslijeđa i smanjenje emisije štetnih gasova.

Zbog visine kapitalnih troškova i indirektnih makroekonomskih efekata realizacije koji višestruko prevazilaze njihove direktne efekte, investicije u saobraćajnu infrastrukturu imaju dugoročne implikacije, ne samo na razvoj datog saobraćajnog sistema, već i na razvoj cjelokupne ekonomije. Sa druge strane, saobraćaj, kao uslužna djelatnost, doprinosi stvaranju dodatne vrijednosti preko brzog, efikasnog, pravovremnog i kvalitetnog prevoza tereta (i putnika) i rješavanju zadataka koji su povezani s premiještanjem tereta različitim saobraćajnim sredstvima, te samim tim posljedično utiče na privlačenje saobraćajnih tokova, uz povećanje obima međunarodnih usluga, razvoj industrije, poljoprivrede i turizma. Tražnja za saobraćajnim uslugama u konkretnom regionu zavisi od razvijenosti svih oblika saobraćaja, njihove integrisanosti u jedinstvenu cjelinu, nivoa cijena po oblicima saobraćaja, asortimana i kvaliteta usluga koje se obavljaju potencijalnim klijentima, prilagođenosti specifičnim zahtjevima klijenata, itd. Saobraćaj takođe utiče na stepen integracija u okviru zemlje, ali i zemlje u regionalno, i u šire međunarodno okruženje, što saobraćaj, koji je povezan i uslovljen u razvoju sa drugim djelatnostima, izdvaja kao granu od izuzetnog strateškog značaja.

Postoji niz infrastrukturnih investicija u oblasti saobraćaja koje imaju regionalnu rasprostranjenost i značaj i koje trebaju da osiguraju bolju regionalnu povezanost Crne Gore. Tek sa punom izgrađenošću ovih projekata stvaraju se preduslovi za njihovu punu i adekvatnu valorizaciju u cilju povećanja stepena iskorištenja i samim tim povećanja stepena opravdanosti realizacije određene investicije. Međutim, visoki kapitalni izdaci za realizaciju infrastrukturnih investicija uz prirodno visoko učešće fiksnih troškova, čine da njihova izgradnja, a kasnije i efikasno upravljanje i održavnje predstavljaju veliko fiskalno opterećenje, zbog čega je potrebno kontinuirano pronalaziti optimalne uslove finansiranja, izgradnje, upravljanja i održavanja, koji podrazumijevaju sagledavanje mogućnosti zajedničkog nastupa prema trećim zainteresovanim stranama i

dostupnim izvorima sredstava za finansiranje realizacije infrastrukturnih investicija, koje će omogućiti veći nesmetani protok ljudi, robe, i usluga.

Nepostojanje adekvatne fizičke infrastrukture se postavlja kao ograničavajući faktor privrednog razvoja, i njen razvoj treba da region učini privlačnijim za tranzitne saobraćajne tokove i podstakne privredni razvoj regiona, odnosno područja koja gravitiraju pojedinim saobraćajnim sistemima.

Ukoliko se ne osigura saradnja na realizaciji infrastrukturnih projekata iz oblasti saobraćaja smanjuju se mogućnosti za realizaciju u planiranim rokovima, a samim tim se smanjuju mogućnosti za kvalitetno zadovoljenje potrebe i privrede i građana, odnosno valorizaciju razvojnih potencijala područja koja im gravitiraju.

2. Ciljevi

- **Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?**
- **Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.**

Zaključivanjem Sporazuma između Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Tare na spoju magistralnog puta M3 na lokaciji Šćepan Polje (Crna Gora) i magistralnog puta M-18 na lokaciji Hum (Bosna i Hercegovina) i priključnih graničnih dionica unapređuje se bilateralna saradnja između dvije susjedne zemlje, i stvaraju osnove za zajednički nastup u cilju obezbjeđenja bespovratnih sredstava iz dostupnih fondova.

Dati projekat je obuhvaćen i ekonomskim i investicionim planom Evropske komisije za Zapadni Balkan od 06.10.2020. godine, jer predstavlja dio veze Podgorica - Sarajevo. Sporazum je potpisan u Kranju 5. jula 2021. godine, a sada je potrebno da isti i bude potvrđen u skladu sa Zakonom o zaključivanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.

3. Opcije

- **Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).**
- **Obrazložiti preferiranu opciju?**

Ako se ima u vidu stopa javnog duga Crne Gore i samim tim potreba za pronalaženjem izvora finansiranja koji neće podrazumijevati nova kreditna zaduženja, kao i činjenicu da se kroz zajednički integrisani nastup nadležnih institucija sa prostora koji tangiraju pojedini infrastrukturni projekti može povećati atraktivnost projekata za potencijalne zainteresovane partnere (finansijere, izvođače radova i dr.), osigurati optimalne uslove realizacije, kao i povećati stepen iskorišćenja, odnosno stepen opravdanosti realizacije pojedinih infrastrukturnih investicija (projekata) u oblasti saobraćaja, zaključivanje akta se postavlja kao neminovnost i može se reći da ne postoji opcija. Pri tome, zaključivanje akta se tumači samo kao izraz interesovanja dvije države u cilju daljeg unapređenja bilateralnih odnosa između njih i ničim se ne narušavaju tržišni principi poslovanja, slobode konkurencije, jednakog tretmana i nediskriminacije, budući da je predviđeno da će se priprema i izgradnja mosta izvoditi u skladu sa važećim zakonima i propisima obje strane, i da će za izgradnju mosta biti raspisan međunarodni javni konkurs koji će se sprovoditi zavisno od načina finansiranja po procedurama međunarodnih, kreditnih i donatorskih institucija ili na neki drugi način kako se, u pisanom obliku, dogovore nadležni organi strana.

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Nema pretpostavljenih negativnih direktnih i indirektnih uticaja implementacije Projekta, dok pozitivni uticaji podrazumijevaju:

1. pospešivanje uzajamne razmjene znanja i iskustva između relevantnih organa/institucija Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine,
2. izgradnju objekta koji će poboljšati saobraćajnu povezanost dvije države i dodatno doprinijeti implementaciji i promociji sve prisutnije ideje o kreiranju jedinstvenog ekonomskog prostora.

Realizacija akta neće negativno uticati na stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu, već će samo doprinijeti stvaranju uslova za inteziviranje poslovne aktivnosti već postojećih privrednih subjekata i nadležnih institucija, omogućavajući pri tome bezbjednije i funkcionalnije saobraćajno povezivanje između dvije države, čime će biti opravdano investiranje sredstava u izgradnju datog projekta.

Ne postoje administrativna opterećenja i biznis barijere.

5.Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijedena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Ukupna preliminarna procjena za realizaciju datog projekta je oko 2,5 miliona eura, od kojih svaka strana snosi po 50%. Opredjeljenje strana jeste da pokušaju iskoristiti mogućnosti koje pruža ekonomski i investicioni okvir za Zapadni Balkan i obezbijede odgovarajuća bespovratna sredstva iz dostupnih fondova. Preostala nedostajuća sredstva strane će obezbijediti iz drugih dostupnih izvora sredstava (kredit ili državni budžet), što znači da procijenjeno maksimalno fiskalno opterećenje po državi ne bi trebalo biti više od 1,25 miliona eura tokom 2022. i 2023. godine. Visina izdataka je procijenjena na osnovu iskustva za realizacije drugih projekata u Crnoj Gori, a projekat je uključen u Zakon o budžetu Crne Gore za 2022. godinu, u okviru kapitalnog budžeta Uprave za saobraćaj.

Usvajanjem predmetnog propisa nije predviđeno donošenje podzakonskog akta iz kojeg će proistći dodatne finansijske obaveze.

U tekstu Sporazuma su implementirane sugestije nadležnih institucija: tadašnjeg Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, Ministarstva finansija, Uprave Prihoda i carina, Uprave za saobraćaj, Ministarstva unutrašnjih poslova.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Eksterna ekspertiza nije korišćena.

U vrijeme prvobitne izrade Predloga Zakona, kao i usaglašavanja samog teksta Sporazuma, ostvaren je proces konsultacija sa svim relevantnim institucijama u domenu njihove nadležnosti (tadašnje Ministarstvo unutrašnjih poslova, Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, Ministarstvo finansija i socijalnog staranja, Uprava prihoda i carina, Uprava za saobraćaj).

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Ne očekuju se potencijalne prepreke za implementaciju propisa.

Biće osigurana kontinuirana komunikacija, konsultacije i saradnja između relevantnih organa/institucija Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine.

Sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa vršiće Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore i Uprava za saobraćaj u čijoj je nadležnosti praćenje realizacije projekta.

Datum i mjesto
27.11.2023. godine



Starješina