



Ministarstvo
finansija

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

Br: 03-02-07-430/23-8372/2

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 Savjeta ministara Republike Albanije o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Bojane/Bune

Veza: Vaš akt br. 01-342/23-234/1 od 10.11.2023. godine

Poštovani gospodine Raduloviću,

Povodom *Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Savjeta ministara Republike Albanije o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Bojane/Bune*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Na tekst Predloga zakona i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi. Takođe Direktor za poreski i carinski sistem je saglasan sa tekstom Predloga zakona.

Uvidom u dostavljeni Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, utvrđeno je da su za implementaciju navedenog akta potrebna dodatna finansijska sredstava iz Budžeta Crne Gore, čija će se tačna vrijednost projekta znati kada se kompletira projektna dokumentacija, pri čemu svaka strana snosi 50% od ukupne vrijednosti izgradnje 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 Bojane (novi prelaz prema Albaniji) (programski kod 17 020 K01 045), 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 Savjeta ministara Republike Albanije o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Bojane/Bune*.

S poštovanjem,

MINISTAR
Novica Vuković



Novica Vuković

Kontakt osobe:

Mirza Ćirlija, Direktorat za ekonomsko-finansijski sistem, mirza.cirlija@mif.gov.me;
Alen Markišić, Direktorat za državni budžet, alen.markisic@mif.gov.me

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

MINISTARSTVO KAPITALNIH INVESTICIJA

NAZIV PROPISA

PREDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU PORAZUMA
IZMEĐU VLADE CRNE GORE I SAVJETA MINISTARA
REPUBLIKE ALBANIJE O IZGRADNJI MEĐUDRŽAVNOG
MOSTA PREKO RIJEKE BOJANE/BUNE

1. Definisane 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 svi 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 nasleđa 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 i da je približe mreži Trans-evropskih transportnih koridora. 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, injen razvoj treba da region učini privlačnijim za tranzitne saobraćajne tokove i podstakne privredni razvoj regiona, odnosno područija koja gravitiraju pojedinim saobraćajnim sistemima.

Ukoliko se ne osigura saradnja na realizaciji infrastrukturnih projekata iz oblasti saobraćaja koji prostorno tangiraju i Crnu Goru i Republiku Albaniju smanjuje se mogućnosti za njihovu realizaciju u planiranim rokovima, a samim tim se smanjuju se mogućnosti za kvalitetno zadovoljenje potrebe i privrede i građana, odnosno valorizaciju razvojnih potencijala područija 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 Predloga Zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Savjeta ministara Republike Albanije o izgradnji međudržavnog mosta preko rijeke Bojane/Bune stvara se osnova za traženje optimalnih uslova i modaliteta realizacije predmetnog projekata i njegovu što skoriju implementaciju. Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, te Ugovor o osnivanju Transportne zajednice Jugoistočne Evrope i Agenda povezivanja u okviru Berlinskog procesa, kao i Ekonomski i Investicioni plan za Zapadni Balkan, te inicijative koje se odnose na stvaranje jedinstvenog ekonomskog prostora upućuju na potrebu jačanja regionalne saradnje.

Ovim zakonu utvrđuju se osnove saradnje između Crne Gore i Republike Albanije, kao i uslovi i procedure za izgradnju mosta preko rijeke Bojane/Bune koji će biti utvrđeni dodatnim protokolom o implementaciji i u zavisnosti od izvora finansiranja. Opšti cilj Projekta je unapređenje veze u prekograničnom području između Crne Gore i Albanije stvaranjem uslova za maksimalno korišćenje prirodnih i kulturnih potencijala, kao i jačanje ekonomskog i društvenog razvoja u regionu. Specifični ciljevi: (1) Promovisanje održivog razvoja turizma u regionu kroz infrastrukturne intervencije koje omogućavaju prekogranično povezivanje dviju država; (2) Povećanje konkurencije u pogledu zajedničke prekogranične turističke ponude za unapređenje ekonomskog i društvenog razvoja u regionu; (3) Razvoj raznovrsnih i zajedničkih turističkih proizvoda zasnovanih na prirodnim resursima, kulturnim i istorijskim vrijednostima dva područja; (4) Stvaranje sinergije između dvije države.

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?

Kao podrška evropskoj perspektivi zemljama Zapadnog Balkana, koje su pokazale značajan napredak na putu stabilnosti, dobrosusjedskih odnosa i modernizaciji društva i ekonomija, intenzivirana je saradnja sa Evropskom unijom u dijelu nastojanja da se stvore određeni preduslovi za unapređenje povezanosti zemalja regiona međusobno, kao i sa Evropskom unijom. Crna Gora je do sada aktivno učestvovala u radu Upravnog odbora Transportne opservatorije za Jugoistočnu Evropu (*South East Europe Transport Observatory – SEETO*) za sprovođenje Memoranduma o razumijevanju za razvoj regionalne sveobuhvatne saobraćajne mreže. Intenzivno se saraduje sa Evropskom komisijom u okviru Berlinskog procesa i na takozvanoj Agendi povezivanja, što je rezultiralo i indikativnim proširenjem osnovne regionalne saobraćajne mreže TEN-T-a na prostor Zapadnog Balkana na Samitu premijera zemalja Zapadnog Balkana u Briselu 21. aprila 2015. godine. Crna Gora je dala sljedeće predloge, koji će u budućem periodu predstavljati okosnicu za prioritizaciju projekata, sa planiranim vremenskim horizontom do 2030. godine, a za koje se očekuje konkretna podrška kroz instrumente Evropske unije kao što su Investicioni okvir za Zapadni Balkan (*Western Balkans Investment Framework - WBIF*), IPA (*Instrument for Pre-Accession Assistance*) i drugi:

1. SEETO putni pravac 4: autoput Bar-Boljare;
2. SEETO putni pravac 1: primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa - Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja;
3. SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica;
4. SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana;
5. Luka Bar;
6. Aerodrom Podgorica.

Svaki od prethodno navedenih projekata, kao dio osnovne regionalne saobraćajne mreže za prostor Zapadnog Balkana, ima regionalni uticaj i značaj, a ako se imaju u vidu i preporuke Evropske komisije za razvoj multimodalnih transportnih rješenja, čemu će se pridavati sve veći značaj, onda možemo reći i da između realizacije pojedinih navedenih projekata postoji međusobna povezanost (luka - autoput - željeznica).

Prethodno navedeni projekti su glavni, a čija realizacija mora biti podržana i implementacijom, drugih, pratećih projekata / investicija, kako bi se privredni potencijali gravitirajućih područja iskoristili na najbolji mogući način, a i region učinio privlačnijim za tranzitne saobraćajne tokove.

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 atraktivnosti projekata za potencijalne zainteresovane partnere (finansijere, izvođače radova i dr.), osigurati optimalni uslovi realizacije, kao i povećati stepen iskorištenja, odnosno stepen opravdanosti realizacije pojedinih infrastrukturnih

investicija (projekata) u oblasti saobraćaja, zaključivanje propisa se postavlja kao neminovnost i može se reći da ne postoji opcija. Zaključivanje propisa predstavlja neminovnost i ako se ima u vidu činjenica da će realizacija predmetnog projekta omogućiti i bolju valorizaciju turističkih potencijala područja koje tangira predmetni projekat. Predviđeno je da albanska strana pripremi svu potrebnu dokumentaciju, raspisuje javne pozive za izbor najpovoljnijih ponuđača i prati implementaciju datog projekta, dok će nadležno tijelo sa crnogorske strane davati neophodne prethodne saglasnosti prije svake naredne faze u implementaciji projekta.

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. Podsticaj nadležnim institucijama i privrednim subjektima na povećanje obima međusobne bilateralne saradnje i udruživanja u cilju zajedničkog poslovnog nastupa;
2. Pospješivanje uzajamne razmjene znanja, iskustva i informacija, posebno u vezi sa, ali ne ograničavajući se na predmetni projekat.

Donošenje ovog propisa neće stvoriti troškove privredi i građanima i neće negativno uticati na stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu, već se samo doprinijeti stvaranju uslova za inteziviranje poslovne aktivnosti već postojećih privrednih subjekata i nadležnih institucija.

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 proisteci finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćenja prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.

- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? **Objasniti.**
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? **Objasniti.**

Izvršenje ovog Predloga Zakona zahtijeva obezbjeđenje dodatnih sredstava u Budžetu Crne Gore, čija tačna vrijednost će se znati nakon kompletiranja projektne dokumentacije, pri čemu svaka Strana snosi po 50% od ukupne procijenjene vrijednosti izgradnje. Određena sredstva za implementaciju predmetnog projekta su predviđena i u Zakonu o budžetu Crne Gore za 2023. godinu, u okviru kapitalnog budžeta Uprave za saobraćaj, i do pune realizacije projekta sredstva trebaju da budu planirana u redovnoj proceduri kandidovanja projekata koji će biti obuhvaćeni godišnjim zakonima o budžetu.

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

Nijesu postojale sugestije Ministarstva finansija na predlog propisa.

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. **Objasniti.**

Eksterna ekspertiza nije korišćena. Tekst je usaglašen u neposrednoj komunikaciji između ovlašćenih predstavnika crnogorske i albanske strane.

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 Ministarstva saobraćaja i pomorstva Crne Gore i Ministarstva infrastrukture i energetike Republike Albanije, uz pospešivanje saradnje nadležnih institucija i privrednih subjekata iz Crne Gore i Republike Albanije.

Sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa vršiće Ministarstvo kapitalnih investicija Crne Gore i Uprava za saobraćaj.

Datum i mjesto

Podgorica, 10. novembar 2023. godine



Starješina