



Ministarstvo
finansija

Adresa: ul. Stanka Dragojevića 2,
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 242 835
fax: +382 20 224 450
www.mif.gov.me

Br: 05-02-08-908/25-29813/2

Podgorica, 02.10.2025. godine

Za: MINISTARSTVO EVROPSKIH POSLOVA, Bulevar revolucije 15, Podgorica

gospođi, Maidi Gorčević, ministarki

Predmet: Mišljenje na Predlog dopune finansijskog sporazuma između Vlade Crne Gore i Evropske komisije za proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevića u okviru Višegodišnjeg akcionog plana za period 2024-2027

Veza: Vaš akt broj: 05-908/25-2664/2 od 02.09.2025. godine

Poštovana gospođo Gorčević,

Povodom *Predloga dopune finansijskog sporazuma između Vlade Crne Gore i Evropske komisije za proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevića u okviru Višegodišnjeg akcionog plana za period 2024-2027*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

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

Ministarstvo evropskih poslova se obratilo dopisom br: 05/1-908/24-3248 od 23.09.2024. godine povodom Predloga finansijskog sporazuma između Vlade Crne Gore i Evropske komisije za proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevića u okviru Višegodišnjeg akcionog plana za period 2024-2027, kojim je, između ostalog, navedeno da ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi 600 mil.€, od čega izdvajanje iz nacionalnog budžeta iznosi 300 mil.€, kreditno zaduženje kod vodeće međunarodne finansijske institucije - Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) procijenjeno je na iznos od 200 mil.€, a Evropska komisija je u julu 2024. godine u okviru Ekonomsko-investicionog plana (EIP) za Zapadni Balkan usvojila odluku o finansiranju granta od 100 mil.€. Povodom pomenutog dopisa Ministarstvo finansija je dalo mišljenje br: 05-02-08-430/24-6198/2 od 21. 11. 2024. godine.

Dostavljenim Predlogom dopune je navedeno da je ukupna procijenjena vrijednost projekta 600 mil.€, od čega je predviđeno izdvajanje iz nacionalnog budžeta u manjem iznosu odnosno 250 mil.€, dok je kreditno zaduženje kod vodeće međunarodne finansijske institucije - Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) procijenjeno je na iznos od 200 mil.€. Nadalje, Evropska komisija je za ovaj projekat ranije odobrila sredstva kroz Zapadnobalkanski investicioni okvir u iznosu od 7,5 mil. € za pripremu studije izvodljivosti, njeno ažuriranje i pripremu idejnog projekta, dok će se aktuelnom dopunom iznosa bespovratnih sredstava u iznosu od 50 mil. € dodatno unaprijediti postojeće stanje saobraćajne infrastrukture i smanjiti iznos neophodnih bespovratnih sredstava iz nacionalnog budžeta.

Uvidom u dostavljeni akt i Izveštaj o analizi procjene uticaja propisa, navedeno je da je cilj predmetne dopune povećanje doprinosa EU za 50 mil. €, kao i da nije predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze, a implementacijom propisa ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze, uz izuzetak da sredstva neće biti dostupna ili će

biti vraćena EU, ukoliko dođe do nepotpisivanja predmetnog Sporazuma ili ukoliko dođe do neispunjavanja definisanih obaveza.

Imajući u vidu gore navedeno, Ministarstvo finansija, sa aspekta budžeta, u načelu nema primjedbi na Predlog dopune finansijskog sporazuma između Vlade Crne Gore i Evropske komisije za proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevice u okviru Višegodišnjeg akcionog plana za period 2024-2027, međutim finansijska sredstva neophodna za navedene namjene u narednom periodu, potrebno je planirati prilikom izrade godišnjih zakona o budžetu.

Nakon izvršene analize dostavljenog Predloga dopune Finansijskog sporazuma Vlade Crne Gore i Evropske Komisije za proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevice u okviru Višegodišnjeg akcionog plana za period 2024-2027 i Izvještaja o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa, utvrđeno je da je Predlog pripremljen i usaglašen u skladu sa kriterijumima i važećim odredbama iz Okvirnog finansijskog sporazuma o partnerstvu za IPA III kao i pravilima za sprovođenje Programa u Crnoj Gori definisanim važećom EU legislativom, te nemamo primjedbi na dostavljeni tekst Predloga dopune Finansijskog sporazuma za gore pomenuti program.

S poštovanjem,



Dopuna 1

FINANSIJSKOG SPORAZUMA

za

**Proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4,
dionica Mateševo-Andrijevića**

POSEBNI USLOVI

Kako je prvobitno zaključeno između Evropske komisije i Crne Gore 2. decembra 2024. godine, u daljem tekstu „**Finansijski sporazum**“.

Evropska komisija, u daljem tekstu: **Komisija**, postupajući u ime Evropske unije, u daljem tekstu: **Unija**,

s jedne strane, i

Crna Gora, u daljem tekstu: **država korisnica IPA III podrške**, koju predstavlja Ministarstvo evropskih poslova,

s druge strane,

zajednički u daljem tekstu „**Strane**“

Uzevši u obzir da,

(1) Komisija je 12. jula 2024. godine usvojila Odluku o sprovođenju Komisije C(2024)4970 kojom se utvrđuje finansiranje višegodišnjeg akcionog plana za proširenje osnovne mreže TEN-T na putnom koridoru Orijent/Istočni Mediteran, Ruta 4, za period 2024-2027. Ovaj Program se sprovodi kroz Finansijski sporazum zaključen između Crne Gore i Komisije 2. decembra 2024. godine;

(2) Komisija je smatrala da je potrebno izmijeniti Finansijski sporazum.

(3) Cilj ove dopune je povećanje doprinosa EU za 50.000.000 eura kako bi se omogućilo sprovođenje kroz indirektno upravljanje.

(4) Višegodišnji program rada za sprovođenje proširenja trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevića, je bio dopunjen kako bi se odrazile potrebne izmjene i stoga je neophodno uskladiti Finansijski sporazum sa izmjenjenim Programom.

SPORAZUMJELE SU SE O SLJEDEĆEM:

Član 1

1. Član 1 i član 3 Posebnih uslova Finansijskog sporazuma mijenjaju se sledećim:

Član 1 - Višegodišnji akcioni program

- (1) Unija je saglasna da finansira, a država korisnica IPA III podrške je saglasna da prihvati finansiranje sljedećeg Višegodišnjeg akcionog programa, na način kako je opisano u Aneksu I:

Proširenje trans-evropske saobraćajne mreže u Crnoj Gori, Ruta 4, dionica Mateševo-Andrijevisa

Broj globalnih obaveza za 2024. godinu: JAD.1472274

Ovaj Višegodišnji akcioni program se finansira iz budžeta Unije na osnovu sljedećeg osnovnog akta: Instrument pretpristupne podrške (IPA III)¹

- (2) Ukupni procijenjeni troškovi ovog Višegodišnjeg akcionog programa iznose 600.000.000,00 eura, a maksimalni doprinos Unije ovom Višegodišnjem akcionom programu je određen na 150.000,00 eura.

Ovaj doprinos Unije dijeli se na godišnje obaveze za period 2024-2027 u skladu sa Aneksom I. Ništa u ovom Finansijskom sporazumu ne može se tumačiti kao da implicira finansijsku obavezu Unije u vezi sa kreditima koji još nisu odobreni usvajanjem budžeta EU. Komisija će pismenim putem obavijestiti državu korisnicu IPA III podrške o usvajanju naknadnih budžetskih obaveza navedenih u Aneksu I.

Ovaj Višegodišnji akcioni program zahtijeva finansijske doprinose i države korisnice IPA III podrške i Unije. Presjek odgovarajućih finansijskih doprinosa utvrđen je u Aneksu I.

- (3) Višegodišnji akcioni program se sprovodi u skladu sa Akcionim dokumentima datim u Aneksu I.

2. Aneks I Finansijskog sporazuma zamjenjuje se dopunjenim Aneksom I ove Dopune.

Član 3 - Adrese i komunikacija

Sva komunikacija u vezi sa sprovođenjem ovog Finansijskog sporazuma mora biti u pisanoj formi, izričito se odnosi na Višegodišnji akcioni program kao što je navedeno u članu 1 stav 1 i šalje se na sljedeće adrese:

a) **Za Komisiju:**

Gđa Valentina Superti
Direktorica direkcije D, Zapadni Balkan
Generalni direktorat za susjedstvo i pregovore o proširenju (DG NEAR)
Rue de la Loi 15
Evropska komisija
B-1049 Brisel, Belgija

¹ Uredba (EU) 2021/1529 Evropskog parlamenta i Savjeta od 15. septembra 2021. godine o uspostavljanju Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA III), OJ L 330, 20.9.2021, str. 1.

E-mail: NEAR-D2@ec.europa.eu

b) za državu korisnicu IPA III podrške

Gđa Maida Gorčević
Ministarka i nacionalna IPA koordinatorka
Ministarstvo evropskih poslova
Bulevar Revolucije 15, 81000 Podgorica, Crna Gora
e-mail: maida.gorcevic@mep.gov.me

Član 2

Svi ostali uslovi Finansijskog sporazuma ostaju nepromijenjeni i čine sastavni dio Finansijskog sporazuma.

Član 3

Dopuna će stupiti na snagu na dan kada ga potpiše posljednja strana .

Ovaj Finansijski sporazum stupa na snagu na dan kada ga potpiše posljednja strana.

Dopuna 1 Finansijskog sporazuma sačinjen je u dva primjerka na engleskom jeziku, od kojih se jedan predaje Komisiji, a drugi državi korisnici IPA III podrške.

Za državu korisnicu IPA III:

Gđa Maida Gorčević
Ministarka i nacionalna IPA
koordinatorka
Ministarstvo evropskih poslova
Vlada Crne Gore

Datum:

Potpis:

Za Komisiju:

Gđa Valentina Superti
Direktorica direkcije D, Zapadni Balkan
Generalni direktorat za susjedstvo i
pregovore o proširenju, Evropska komisija

Datum:

Potpis:

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA	MINISTARSTVO EVROPSKIH POSLOVA
NAZIV PROPISA	PREDLOG DOPUNE 1 FINANSIJSKOG SPORAZUMA IZMEĐU VLADE CRNE GORE I EVROPSKE KOMISIJE ZA PROŠIRENJE TRANS-EVROPSKE SAOBRAĆAJNE MREŽE U CRNOJ GORI, RUTA 4, DIONICA MATEŠEVO-ANDRIJEVICA U OKVIRU VIŠEGODIŠNJEG AKCIONOG PLANA ZA PERIOD 2024-2027

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)?

1a) Predloženi akt treba da unaprijedi postojeće stanje saobraćajne infrastrukture i doprinese jačanju drumskog saobraćaja, koji predstavlja nacionalni prioritet za Crnu Goru, posebno u pogledu koridora koji povezuje Bar, glavnu luku Crne Gore, sa granicom Srbije, kod Boljara. Poboljšanje transportnih veza smanjuje gužve, olakšava trgovinu unutar zemlje i prekograničnu trgovinu, skraćuje vrijeme putovanja i povećava bezbjednost na putevima. Povećana trgovina (i roba i usluga) dovodi do otvaranja novih radnih mjesta, podstiče konkurentnost i stvara bolje mogućnosti za saradnju i inovacije. Omogućuje efikasnu, bezbjednu i brzu vezu između nerazvijenog sjevernog i razvijenog južnog područja Crne Gore, stvarajući mogućnost za povezivanje i integraciju ovih područja i poboljšanje prometa ljudi i robe, što će ujedno olakšati pristup regionalnim tržištima. Budući da je autoput Bar-Boljare produžetak koridora Orijent (Bliski Istok)/Istočni Mediteran (OIM) na Zapadni Balkan, omogućuje se efikasnija povezanost između zemalja sjeverne, centralne i južne Evrope i Zapadnog Balkana. To će ujedno povećati potencijal Luke Bar, jer će doći do poboljšanja njene povezanosti sa OIM koridorom, što će omogućiti povećanje izvoza država u regionu koje nemaju izlaz na more.

1b) Zbog nedovoljnih budžetskih ulaganja značajni problemi putne mreže u Crnoj Gori odnose se na loš kvalitet postojeće saobraćajne infrastrukture, zagušenja i gužve u saobraćaju, lošu povezanost gradova i manjih mjesta i nepostojanje bezbjedne i brze putne mreže. Ovi problemi povećavaju značajne regionalne razlike između nerazvijenih, sjevernih i centralnih područja i razvijenih, turističkih i priobalnih područja države.

1c) Zbog loše saobraćajne povezanosti ne koriste se ekonomski potencijali što za posljedicu ima manji ekonomski rast zbog niskog kvaliteta i visokih troškova održavanja, kao i niskih standarda bezbjednosti.

1d) Nema oštećenih subjekata, osim u slučaju „status quo“ opcije.

1e) Konkretno, sjeverni dio zemlje, koji se graniči sa Srbijom, je planinsko, poljoprivredno područje koje je veoma slabo povezano sa ostatkom zemlje. U tom okviru, očekuje se da će unapređenje drumskog saobraćaja unutar Crne Gore i između Crne Gore i ostatka Zapadnog Balkana smanjiti regionalnu nejednakost, s jedne strane, i povećati nacionalni i međunarodni protok robe i putnika, sa druge strane. Većina ovih očekivanja je podržana i Agendom povezivanja. Kao što je navedeno u brošuri o Agendi povezivanja za 2020. godinu, poboljšanje transportnih veza kako unutar regiona Zapadnog Balkana tako i sa EU je od ključnog značaja za podsticanje ekonomskog rasta, integracije i ekonomske usaglašenosti regiona sa EU.

Dakle, ne postoje problemi, osim što bi nepotpisivanje dopune sporazuma („status quo“ opcija) dovelo do nemogućnosti korišćenja dostupnih sredstava i samim tim, oštećene strane bi bile, kako sektor saobraćaja u Crnoj Gori, tako i sama Crna Gora.

2. Ciljevi

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

2a) Opšti cilj koji se postiže predloženim propisom je razvoj i poboljšanje saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori, čime se doprinosi ukupnoj efikasnosti i efektivnosti drumskog saobraćaja u regionu Zapadnog Balkana, i postiže integracija ovog regiona u EU. Poseban cilj je poboljšanje nivoa usluga koje pruža putna infrastruktura u okviru SEETO transportne mreže, putem poboljšanja postojeće saobraćajne infrastrukture na čitavom autoputu Bar-Boljare, koji je dio Rute 4, u skladu sa TEN-T regulatornim zahtjevima.

2b) Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019-2035. je glavni dokument koji utvrđuje prioritete u sektoru transporta u Crnoj Gori do 2035. godine. Prioriteti Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore su usklađeni sa regionalnim kontekstom i kontekstom Evropske unije i navedeni su kao pet strateških ciljeva, i to:

- 1) Ekonomsko blagostanje,
- 2) Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga,
- 3) Sigurnost i bezbjednost,
- 4) Integracija u EU,
- 5) Ekološka održivost.

Prioriteti koji se odnose na drumski saobraćaj su:

- transportne investicije,
- nivo usluge mreža,
- finansijska održivost,
- uvođenje inteligentnih transportnih sistema (ITS) i
- intermodalnost i prevoz tereta u drumskom saobraćaju.

Projekti sa jedinstvene liste prioriteta infrastrukturnih projekata uključeni su u prve prioritete projekata „Transportne investicije“. Prema posljednjem ažuriranju (2021. godine) Jedinstvene liste prioriteta infrastrukturnih projekata sve dionice autoputa Bar-Boljare ocijenjene su kao glavni prioritet (sa ukupnom strateškom relevantnošću od 92%) pri čemu je Dionica IV (Mateševo – Andrijevića) dobila najveću ocjenu strateške relevantnosti 94% u odnosu na ostale dionice autoputa Bar-Boljare (koje imaju stratešku relevantnost 92%). Treba napomenuti da je Jedinstvena lista prioriteta infrastrukturnih projekata (JLPIP) definisana i nadgledana od strane Nacionalne investicione komisije i služi kao osnov za definisanje svih raspoloživih izvora finansiranja (uključujući nacionalne i druge izvore finansiranja) za projekte ne samo nacionalnog već uglavnom i regionalnog značaja, jer uključuje prioritete projekte identifikovane u „Agendi povezivanja“ Zapadnog Balkana.

Autoput Bar-Boljare je uključen u Nacionalnu Strategiju razvoja saobraćaja kao specifičan cilj 1.1 „Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene u JLPIP.“ Dionica IV (Mateševo – Andrijevića) i Dionica V (Andrijevića-Boljare) su prioritete dionice za 2027. godinu, dok su Dionice I (Đurmani- Farmaci) i II (Smokovac – Farmaci/obilaznica Podgorica) prioritete za 2035. godinu.

Izgradnja autoputa Bar-Boljare je obuhvaćena Prostornim planom Crne Gore i Detaljnim prostornim planom autoputa Bar-Boljare, a predviđena trasa prolazi kroz Đurmane - tunel Sozinu - Mirpazar - Tanki Rt - Farmake (Podgorica) - Smokovac (Podgorica) – Uvac – Mateševo – Andrijeviću – Berane – Boljare.

3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati „status quo“ opciju i preporučljivo je uključiti i neregulativnu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja

predloženog propisa). - Obrazložiti preferiranu opciju?
3a) Imajući u vidu da se dopunom Finansijskog sporazuma preciznije definiše finansijske odredbe i obaveze kako od strane Evropske komisije, tako i od strane Crne Gore, u slučaju „<i>status quo</i>“ opcije, odnosno nepotpisivanja predmetne dopune finansijskog sporazuma, opredijeljena bespovratna EU sredstva za sprovođenje programa neće biti operativna. 3b) Preferirana opcija je da se dopuna Finansijskog sporazuma potpiše jer bi to omogućilo da počne proces trošenja sredstava koja su Crnoj Gori na raspolaganju kroz predmetnu dopunu Finansijskog sporazuma. Samim tim, potpisivanje dopune Sporazuma je ujedno jedina moguća opcija u cilju daljeg sprovođenja IPA sredstava u Crnoj Gori i finansiranja obaveza iz oblasti saobraćaja.
4. Analiza uticaja - Na koga će i kako će najvjerovatnije 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.
4a) Potpisivanje dopune Finansijskog sporazuma imaće pozitivan uticaj na saobraćajnu infrastrukturu i crnogorsko društvo u cjelini, jer se radi o strateškom infrastrukturnom projektu u Crnoj Gori. 4b) Nema stvaranja troškova za građane ili privredu. 4c) S obzirom na to da će potpisivanje dopune Sporazuma omogućiti trošenje opredijeljenih sredstava i ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu, brojni su multiplikativni efekti od njegovog potpisivanja, kako za građane, tako i za cjelokupnu oblast saobraćaja Crne Gore, počev od punjenja budžeta, angažovanja lokalnih firmi i radne snage, itd. 4d) Aktom se ne propisuje stvaranje novih privrednih subjekata i tržišna konkurencija. 4e) Ne postoje administrativna opterećenja ni 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 obezbijeđena 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 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.

5a i 5b) Ukupna procijenjena vrijednost projekta je 600 miliona eura. Predviđeno je da izdvajanje iz nacionalnog budžeta iznosi 250 milion eura, dok je kreditno zaduženje kod vodeće međunarodne finansijske institucije - Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD), procijenjeno na 200 miliona eura. Evropska komisija je za ovaj projekat ranije odobrila sredstva kroz Zapadnobalkanski investicioni okvir u iznosu od 7,5 miliona eura za pripremu studije izvodljivosti, njeno ažuriranje i pripremu idejnog projekta, dok je u julu 2024. godine u okviru Ekonomsko-investicionog plana (EIP) za Zapadni Balkan usvojila odluku o finansiranju granta od 100 miliona eura iz IPA. Finansijski sporazum za ova sredstva je zaključen 2. decembra 2024. godine. Cilj predmetne dopune je povećanje doprinosa EU za 50 miliona eura kako bi se omogućilo sprovođenje kroz indirektno upravljanje

Ukupni troškovi	600.000.000,00 eura
Ukupni doprinos EU	150.000.000,00 eura
Kredit Evropske banke za obnovu i razvoj	200.000.000,00 eura
Doprinos Vlade Crne Gore	250.000.000,00 eura

Krajnji rok za zaključivanje ugovora o doprinosu je 3 godine od datuma zaključenja sporazuma o finansiranju budžetskih obaveza za 2024. godinu.

Indikativni period implementacije je 72 mjeseca od zaključenja Ugovora o finansiranju budžeta za 2024. godinu.

Konačan datum za implementaciju finansijskog sporazuma je 12 godina nakon zaključenja ugovora o finansiranju budžeta za 2024. godinu

Kontribucija budžeta EU po godinama, za period 2024-2027, sa rokovima za zaključivanje finansijskog sporazuma je prikazana u tabeli ispod.

1.500.000,00 eur	2024. godina	najkasnije do 31.12.2025. godine
58.500.000,00 eur	2025. godina	najkasnije do 31.12.2026. godine
40.000.000,00 eur	2026. godina	najkasnije do 31.12.2027. godine
50.000.000,00 eur	2027. godina	najkasnije do 31.12.2028. godine

Ova akcija će se sprovesti u indirektnom upravljanju sa EBRD. Implementacija podrazumijeva, između ostalog: ugovaranje, informisanje i vidljivost, praćenje i izveštavanje o akcionim aktivnostima, kao i njihovu evaluaciju kad god je to relevantno, u skladu sa principom dobrog finansijskog upravljanja.

5c) Implementacijom propisa ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze, osim da sredstva neće biti dostupna ili će biti vraćena EU, ukoliko dođe do nepotpisivanja predmetne dopune Sporazuma ili ukoliko dođe do neispunjavanja definisanih obaveza.

5d) Sredstva nacionalnog kofinansiranja planira Ministarstvo saobraćaja u skladu sa budžetskim obavezama. U skladu sa budžetskim raspodjelama opredijeljenih EU sredstava, sredstva koja je potrebno obezbijediti iz nacionalnog budžeta (u iznosu od 250 miliona eura), potrebno je planirati kroz budžetske godine 2026, 2027 i 2028.

5e) Nije predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze.

5f) Implementacijom predmetne dopune Sporazuma stvoriće se dodatni direktni prihodi za budžet Crne Gore, jer će se realizacijom dopune Sporazuma, pored unapređenja saobraćajne infrastrukture, angažovati domaće građevinske kompanije i građevinska operativa, kao i dobavljači opreme, materijala i domaća radna snaga. Takođe će se stvoriti uslovi za korištenje značajnog iznosa bespovratnih sredstava iz budžeta EU i, kroz povećan nivo investicija u saobraćajnom sektoru, omogućiti jačanje konkurentnosti.

U tom okviru, očekuje se da će unapređenje drumskog saobraćaja unutar Crne Gore i između Crne Gore i ostatka Zapadnog Balkana smanjiti regionalnu nejednakost, s jedne strane, i povećati nacionalni i međunarodni promet robe i putnika, sa druge strane. Omogućice se efikasna, bezbjedna i brza povezanost između sjevernog i južnog regiona Crne Gore, uz stvaranje mogućnost za povezivanje i integraciju ovih područja i poboljšanje prometa ljudi i roba. To će olakšati pristup regionalnim tržištima i poboljšati poslovno okruženje u Crnoj Gori. Ujedno će se unaprijediti turistički potencijal sjevernog dijela Crne Gore, kroz poboljšanje povezanosti zimskih turističkih naselja i obezbijediti efikasna, brza i bezbjedna veza između jadranske obale (gradova i luka, uglavnom Luke Bar) i zemalja regiona koje nemaju izlaz na more.

5g) 5h) Metodologija definisanja finansijskih izdataka i načini korišćenja finansijskih sredstava za implementaciju predmetnog sporazuma su u skladu sa pravilima propisanim Okvirnim finansijskim sporazumom između Crne Gore i Evropske komisije za IPA III perspektivu. Dodatno, pošto je predmetna dopuna Sporazuma već iskomunicirana sa relevantnim resorima i predstavnicima EU, nisu identifikovani nikakvi problemi po pitanju obračuna finansijskih izdataka.

5i) 5j) S obzirom na to da je Ministarstvo finansija bilo uključeno u kompletan proces planiranja, nijesu postojale nikakve dodatne sugestije Ministarstva finansija na Predlog finansijskog sporazuma. Takođe, s obzirom na to da je dopuna Sporazuma prethodno iskomuniciran sa svim zainteresovanim stranama, sve sugestije su već uključene u sami tekst dopune sporazuma.

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.

6a) Efikasno angažovanje zainteresovanih strana i konsultacije se smatraju ključnim za uspjeh predloženog projekta autoputa Bar-Boljare, tj. dionice Mateševo-Andrijevića. Projekat autoputa Bar-Boljare, dionica Andrijevića-Mateševo, uključuje širok spektar zainteresovanih strana (između ostalog, nadležne organe, lokalne zajednice, vlasnike imovine i zemljišta, kompanije i druge projektom pogođene grupe) sa različitim interesima koji će zahtijevati različite nivoe informacija. Stoga, se određene aktivnosti u procesu komunikacije moraju fokusirati na zadovoljenje potreba određenih osoba i grupa, posebno ranjivih grupa. To ujedno zahtijeva razumijevanje zainteresovanih strana i njihov interes za predloženi projekat autoputa Bar-Boljare.

6b) Evropska komisija organizuje redovne sastanke za pregled sa relevantnim zainteresovanim stranama, koji uključuju: Redovne sastanke između partnerske zemlje, EBRD-a i Delegacije EU, Sistema zajedničkog praćenja od strane Generalnog direktorata Evropske komisije za susjedstvo i pregovore o proširenju (DG NEAR) i Delegacije EU. Izvještaje o praćenju i evaluaciji može pokrenuti Evropska komisija kao dio redovnih planova praćenja i evaluacije eksterne pomoći.

Nosilac projekta će angažovanje zainteresovanih strana zasnivati na sljedećim principima:

- Stalna saradnja sa relevantnim zainteresovanim stranama radi informisanja i uticaja na proces pripreme predloženog projekta;
- Zahtjev za dobijanje povratnih informacija na odgovarajućem nivou u toku svake faze pripreme projekta kako bi se postigao interaktivni proces projektovanja osiguravajući tako da pristigli komentari i zabrinutosti budu uzete u obzir;
- Izgradnja dugoročnih odnosa sa ključnim zainteresovanim stranama u različitim fazama predloženog projekta kako bi se doprinijelo boljem razumijevanju njihovih stavova;
- Osigurati da se razmotre zabrinutosti, odnosno kritične tačke;
- Osigurati da se sprovedu odgovarajuće konsultacije u vezi važećih zakona u skladu sa nacionalnim zahtjevima i najboljom međunarodnom praksom.

6c) Nosilac projekta namjerava da sprovede projekat kao primjer dobre prakse u izgradnji saobraćajne infrastrukture u cilju uključivanja svih zainteresovanih strana i održavanja odnosa dobre komunikacije tokom

trajanja cijelog projekta. Zbog toga će proces uključivanja zainteresovanih strana biti pokrenut u ranoj fazi projekta. Ovaj proces će se voditi u skladu sa Planom uključivanja zainteresovanih strana (SEP) koji će biti pripremljen u skladu sa zahtjevima EBRD-a.

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?

7a) Uslov za implementaciju predmetne dopune Finansijskog sporazuma i korišćenje opredijeljene podrške je njegovo potpisivanje od strane ovlašćenog predstavnika Vlade Crne Gore. Da bi dopuna Sporazuma bila potpisana, mora biti usaglašena sa svim resornim ministarstvima, nakon čega je planirano njegovo usvajanje od strane Vlade Crne Gore.

7b) U skladu sa obavezama koje proističu iz Okvirnog finansijskog sporazuma, Evropska komisija i država korisnica IPA III podrške (u ovom slučaju Crna Gora) dužni su da, najkasnije šest mjeseci od stupanja na snagu finansijskog sporazuma, uspostave IPA nadgledni odbor, koji razmatra sveukupnu djelotvornost, efikasnost, kvalitet, koherentnost, koordinisanost i usklađenost u sprovođenju svih programa, radi ispunjavanja ciljeva koji su predviđeni finansijskim sporazumom. Glavna uloga Odbora za nadgledanje je praćenje samog procesa sprovođenja, vršenje kontrole uspjehnosti i kvaliteta implementacije. Takođe, u okviru projekta će biti uspostavljen Upravni odbor, sačinjen od predstavnika svih zainteresovanih strana uključenih u projekat, koji će se sastajati na kvartalnom nivou, u cilju praćenja realizacije aktivnosti.

7c) Konkretne indikatori će biti predmet praćenja Nosioca projekta i resornog ministarstva, odnosno Ministarstva saobraćaja.

7d) Resorno ministarstvo će uspostaviti stalni sistem internog, tehničkog i finansijskog praćenja aktivnosti i izraditi redovne mjesečne izvještaje o napretku i završne izvještaje. Svaki izvještaj će obezbediti tačan prikaz sprovođenja akcije, tačan prikaz sprovođenja akcije, poteškoće na koje se naišlo, eventualne promene, kao i prikaz stepena ostvarenja rezultata i doprinosa u cilju postizanja planiranih ishoda.

Evropska komisija će operativno pratiti sprovođenje akcije kroz redovnu razmenu informacija sa EBRD-om i putem izveštavanja spoljnih konsultanata. Redovni sastanci i komunikacija sa Delegacijom EU su ključni elemenat u cilju praćenja sprovođenja operacija.

Evropska komisija takođe redovno finansijski prati implementaciju IPA fondova u Crnoj Gori. EBRD će pripremati godišnje izvještaje o napretku, kao finansijske izvještaje o korišćenju dobijenih sredstava, i dostaviti godišnji revizorski izvještaj sačinjen od strane spoljnih revizora.

Datum i mjesto

2. septembar 2025. godine, Podgorica

MINISTARKA EVROPSKIH POSLOVA



Maida Gorčević