

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA	MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA
NAZIV PROPISA	UGOVOR O OSNIVANJU TRANSPORTNE ZAJEDNICE U REGIONU ZAPADNOG BALKANA (MEĐUNARODNI UGOVOR)

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)?

Ugovor o uspostavljanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana će biti sukcesor Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi (*SEETO Memorandum*), koji je potpisan u Luksemburgu, 11. juna 2004. godine, od strane vlada Crne Gore, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Albanije, Srbije i Kosova, dok je osma potpisnica bila Evropska komisija, a koji je do sada predstavljao kamen temeljac politike djelovanja Evropske Unije prema zemljama Zapadnog Balkana u oblasti saobraćaja.

Značajnije pozicioniranje potpisanog *Memoranduma*, ali i budućeg *Ugovora* omogućeno je i kroz primjenu Protokola IV o kopnenom saobraćaju u okviru Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih Zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Republike Crne Gore, s druge strane.

Ugovor o uspostavljanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana treba da podigne na veći nivo saradnju u oblasti saobraćaja, uz značajnije obavezivanje zemalja potpisnica, a šireći aspekt djelovanja i na oblast zaštite životne sredine, socijalnog dijaloga i javnih nabavki koje koreliraju sa sektorom saobraćaja. Cilj primjene Ugovora je razvoj samoodrživog saobraćaja, brže dostizanje standarda i otvaranje tržišta kako je to regulisano u Trans-evropskoj transportnoj mreži, odnosno saobraćajnoj mreži Evropske unije.

Status quo opcija bi nepovoljno uticala na procese regionalne saradnje u oblasti saobraćaja, kao i saradnje sa Evropskom unijom, te nastojanjima zemalja Zapadnog Balkana da se kvalitetnije povežu saobraćajnom i energetsom infrastrukturom kroz Berlinski proces i Agendu povezivanja, kako bi na taj način podstakli ekonomski razvoj i rast uz podsticanje investicija, ali i uz usklađivanje regulatornih politika u ovim oblastima.

Kroz *Berlinski proces i Agendu povezivanja*, odnosno kroz proces saradnje predsjednika vlada zapadno-balkanske šestorke došlo je i do ponovnog aktuelizovanja pitanja Ugovora o uspostavljanju transportne zajednice, a u značajnoj mjeri zahvaljujući i posvećenosti sadašnje

EU komesarke za saobraćaj, gospođe Violete Bulc, koja snažno podržava potrebu razvoja efikasnog i dobro povezanog transportnog sistema u zemljama Zapadnog Balkana.

Nakon što su sve zemlje zapadno-balkanske šestorke pristupile Ugovoru o saobraćajnoj zajednici u regionu Zapadnog Balkana, u periodu od 12. jula, kada je održan četvrti Samit predsjednika vlada zapadno-balkanske šestorke u Trstu, do 18. septembra 2017. godine, kada je pristupila Bosna i Hercegovina, Evropska komisija očekuje da sve zemlje Regiona iskoriste momentum na koji se čekalo više od 6 godina i sprovedu interne procedure, kako bi se omogućilo njegovo potpisivanje od strane ambasadora na svim jezicima zemalja potpisnica, u Briselu, 9. oktobra tekuće godine.

2. Ciljevi

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

Ugovor o osnivanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana poslužiće:

- za bolju i bržu integraciju transportnih tržišta;
- za bolji tretman transportnih operatera na ne-diskriminatorni način u pogledu njihovog pristupa saobraćajnim infrastrukturama;
- želji svake pojedinačno strane ugovornice jugoistočne Evrope (JIE) da usaglasi svoje zakone o transportu i povezana pitanja sa pravom Evropske unije, uključujući i budući razvoj pravne tekovine Unije;
- obezbijediti značajnu tehničku podršku, uključujući i bolje savladavanje izazova i potreba zaštite životne sredine i borbe protiv klimatskih promjena;
- omogućiti razvoj sektora saobraćaja na održiv način;
- omogućiti adekvatnije sagledavanje društvene dimenzije transportne zajednice i uspostavljanje strukture socijalnog dijaloga kod Strana ugovornica JIE;
- te ovim putem podržati riješenost zemalja kandidata i potencijalnih kandidata da se približe Evropskoj uniji i sprovode njenu pravnu tekovinu, naročito u oblasti transporta.

Ugovor će za Crnu Goru biti posebno značajan i sa aspekta otvorenih poglavlja za oblast saobraćaja: 14- Saobraćajna politika i 21-Trans-evropske mreže, jer bi predstavljao dodatnu platformu za pružanje podrške na putu usklađivanja sa pravnom tekovinom EU, a sve sa ciljevima dostizanja nivoa razvoja infrastrukture, tehničkih standarda, standarda sigurnosti i bezbjednosti, te onih koji se primjenjuju za oblast zaštite životne sredine i socijalni aspekt, kao i otvaranje tržišta na način kako je to regulisano u Trans-evropskoj transportnoj mreži (mreži EU).

Ugovor o osnivanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana sadrži Anexe I-V i Protokole I-VI, gdje su pobrojane „primjenjive odredbe“ akata Evropske unije koji se primjenjuju u skladu sa Ugovorom i Anexima o horizontalnom usaglašavanju, ukoliko to nije drugačije definisano upravo kroz Anexe i Protokole.

Pored osnovnog cilja Crne Gore da uskladi oblast saobraćaja sa pravnom tekovinom EU, ciljevi su usklađeni i sa Programom ekonomskih reformi 2017-2019, Programom pristupanja Crne Gore

EU 2016-2018 i Strategijom razvoja saobraćaja.

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 što smo prethodno naveli Status quo opcija bi nepovoljno uticala na procese regionalne saradnje u oblasti saobraćaja, kao i saradnje sa Evropskom unijom, te ukupne procese evropskih integracija Crne Gore. Preferirana opcija je stupanje na snagu Ugovora o osnivanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana, koji predstavlja pripremu Crne Gore za članstvo EU u oblasti saobraćaja, kroz platformu regionalne i pojedinačne saradnje.

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.

Ugovor promovise stvaranje transportne zajednice u oblasti drumskog, željezničkog, saobraćaja unutrašnjim plovnim putevima i pomorskog saobraćaja, kao i razvoj transportne mreže između Evropske unije i strana ugovornica (zemlje Zapadnog Balkana). Transportna zajednica će se temeljiti na progresivnoj integraciji transportnog tržišta Zapadnog Balkana u transportno tržište Evropske unije na osnovu relevantne pravne tekovine Unije uključujući oblasti tehničkih standarda, interoperabilnosti, sigurnosti, bezbjednosti, upravljanja saobraćajem, socijalne politike, javnih nabavki i životne sredine, za sve vrste saobraćaja, izuzev vazdušnog saobraćaja. Ugovor će ubrzati integraciju transportnog sistema u regionu i uskladiti relevantno zakonodavstvo koje će, shodno tome, donijeti korist građanima i podržati proces pridruživanja privrede Zapadnog Balkana Evropskoj uniji.

Cilj je da se obezbijedi djelotvoran razvoj i upravljanje Glavnom i Sveobuhvatnom saobraćajnom mrežom u Regionu, i Ugovor bi onda djelovao kao pravno obavezujući instrument za usklađivanje transportnih reformi i jačanje transportnih investicija u regionu, što dovodi do veće dosljednosti u saobraćajnoj politici.

Pored jačanja regionalne saradnje u oblasti saobraćajne politike i saobraćajne infrastrukture, od Ugovora se očekuje da održava socijalnu dimenziju kao prioritet: socijalni forum - da bude utvrđen ugovorom - trebalo bi da postane efikasan instrument za poboljšani sektorski socijalni dijalog na regionalnom nivou, da poboljša upravljanje granicama, poveća kapacitet graničnih prelaza kako bi se ubrzao i poboljšao kvalitet transporta na regionalnom nivou, kao i da poveća

transparentnost javnih nabavki u zemljama Zapadnog Balkana.

Stupanjem na snagu Ugovora o osnivanju transportne zajednice u Regionu ostvariće se multiplikativni efekti po Crnu Goru (pojedinačno i kao dio Regiona), sa ciljem podizanja konkurentnosti, koja je prepoznata kao prepreka zbog nedovoljno razvijenog sektora saobraćaja.

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.

U Aneksu V Ugovora o osnivanju transportne zajednice je prezentovana metodologija i procentualna kontribucija budućih zemalja potpisnica na sljedeći način:

Strane	Doprinos u procentima
Evropska unija	80.00
Republika Albanija	3.20
Bosna i Hercegovina	3.55
bivša jugoslovenska Republika Makedonija	2.88
Crna Gora	2.38
Republika Srbija	5.42
Kosovo*	2.57

Prijedlog predstavlja analizu doprinosa iz dva dijela: 80% za Evropsku uniju i 20% za 6 partnera jugoistočne Evrope (JIE).

Analiza od 20% za 6 partnera JIE je data u skladu sa sljedećom šemom: svaki partner doprinosi 2% budžetu, a preostalih 8% se distribuira među 6 partnera JIE srazmjerno njihovom učešću u BDP-u od ukupnog BDP-a Strana ugovornica JIE.

Implementacijom Ugovora o osnivanju saobraćajne zajednice u regionu Zapadnog Balkana proizilaze međunarodne finansijske obaveze, jer je dokument međunarodnog karaktera. Ugovor će predstavljati sukcesor Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne

transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi. S obzirom, da od 2005. godine u okviru Memoranduma Crna Gora ima obavezu da kontribuiru za budžet SEETO Sekretarijata (tehnički sekretarijat koji opslužuje zemlje potpisnice za primjenu Memoranduma), finansijska sredstva za kontribuciju Crne Gore obezbijedena su u budžetu za tekuću fiskalnu godinu. Finansijska sredstva variraju na godišnjoj osnovi u odnosu na definisanje ukupnog budžeta za funkcionisanje SEETO Sekretarijata, ali se obračunavaju po utvrđenoj metodologiji i formuli, te u prosjeku, godišnja obaveza Crne Gore iznosi oko pedeset hiljada eura (50.000€). Evropska komisija nas je zvanično obavijestila da je ceremonija potpisivanja Ugovora o osnivanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana zakazana za 9. oktobar tekuće godine, u 15:15 časova, u Briselu, Kraljevina Belgija. Ugovor će potpisati ambasador/šef Misije Crne Gore pri Evropskoj uniji, nakon čega Evropska komisija planira da uspostavi Sekretarijat transportne zajednice u što skorjem roku, što bi značilo da bi Sekretarijat trebao da bude u funkciji u II ili III kvartalu 2018. godine.

Ukupni budžet Sekretarijata, prema procjeni Evropske komisije, na godišnjem nivou, trebao bi da iznosi oko dva miliona eura (2.000.000 €), prema tome, kontribucija Crne Gore budžetu Sekretarijata transportne zajednice iznosila bi oko 50.000, 00 €, što ne predstavlja razliku u odnosu na dosadašnje kontribucije u okviru Memoranduma. Kontribucija za Sekretarijat transportne zajednice će se uplaćivati na godišnjem nivou. Startna kontribucija je procentualno fiksirana, a njen iznos će zavistiti od ukupno procijenjenog budžeta Sekretarijata, čije uvećanje može biti usljed potrebe angažovanja dodatnih eksperata i stručnog kadra.

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.

S obzirom, da se radi o međunarodnom ugovoru, shodno Zakonu o zaključivanju i izvršavanju međunarodnih ugovora ("Službeni list Crne Gore, broj 77/2008"), od 16.12.2008. godine, predviđena je njegova ratifikacija u Skupštini Crne Gore, a pripreman je u saradnji sa Evropskom komisijom i Finalni nacrt Ugovora je potvrđen od strane zemalja članica Evropske unije.

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?

Ugovorom je precizirano funkcionisanje različitih struktura i njihova uloga za potrebe efikasne implementacije. Za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene ovog Ugovora ispred Crne Gore zaduženo je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.

Datum i mjesto

29.09.2017



Starješina