



# ISTIM PUTEM U VEĆE DUGOVE

April 2019.

Drugi izvještaj o izgradnji Auto puta Bar - Boljare



Izvještaj je dio projekta „Aktivni građani za bolju Crnu Goru – Ka vladavini prava i održivom razvoju Crne Gore“, koji finansira Evropska unija posredstvom Delegacije Evropske unije u Crnoj Gori, a implementira ga NVO „Mreža za afirmaciju nevladinog sektora“ (MANS). Mišljenja i stavovi iznijeti u ovom izvještaju ne mogu se ni na koji način smatrati stavovima donatora koji je finansijski podržao projekat.





**Autori:**

Vanja Čalović Marković, Izvršni direktor  
Dejan Milovac, Direktor Istraživačkog centra MANS-a  
Ines Mrdović, Koordinator Programa za javne finansije

**Podrška:**

Lazar Grdinić  
Biljana Matijašević  
Marijana Subotić  
Nikolina Mišnić  
Ivan Bakić

**Izveštaj urađen uz podršku:**

Green Home  
CZIP – Centar za zaštitu i proučavanje ptica  
Društvo mladih ekologa  
Expeditio

**Štampa:**

3M Makarije

**Tiraž: 70**




Mreža za afirmaciju nevladinog sektora - MANS  
Dalmatinska 188 Podgorica,

(020) 266 326  
(020) 266 327  
(069) 446 094

[www.mans.co.me](http://www.mans.co.me)

[mans@t-com.me](mailto:mans@t-com.me)

# Sadržaj

	Sažetak	5
	Uvod	6
<b>A</b>	<b>IZGRADNJA PRVE DIONICE AUTOPUTA</b>	<b>7</b>
	Dinamika izgradnje i potrošnje kredita	7
	Dodatni troškovi	10
	Podizvođači	17
	Subvencije	19
	Uticaj na životnu sredinu	22
	Kontrola i nadzor	28
	Pristup informacijama	33
	Planovi za novu dionicu	35
<b>B</b>	<b>DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI</b>	<b>37</b>
	Ugrožene oblasti od posebnog značaja	37
	Veliki energetske projekti	43





# Sažetak

Prva dionica autoputa će biti završena sa najmanje godinu i po zakašnjenja, jer je projekat započet bez završene planske dokumentacije.

Troškovi izgradnje najskupljeg kilometra u Evropi će porasti za najmanje četvrtinu inicijalno ugovorenog iznosa i zasigurno će preći milijardu eura. Do rasta od preko 200 miliona eura je došlo zbog nepredviđenih radova i dodatnih troškova kredita.

Skoro polovinu novca od izgradnje prve dionice autoputa će dobiti podizvođači, a četiri crnogorske kompanije uzeće 80% tog iznosa.

Od početka izgradnje autoputa, kineska kompanija je oslobođena plaćanja najmanje 140 miliona eura dažbina, i to ne računajući oproštene poreze i doprinose na strane radnike, niti sva oslobađanja od carina na uvoz opreme.

Aktuelna trasa autoputa je izabrana kao najpovoljnija, iako nije urađena realna procjena stanja, niti su u obračun uključeni troškovi zaštite životne sredine koji su ogromni. Devastirana je zaštićena rijeka Tara, kojoj je izmješteno korito i promijenjen tok, a zagađuju je deponije građevinskog otpada na njenim obalama, kao i neprečišćene otpadne vode sa gradilišta.

Takvu sliku ne vidi većina institucija, čak ni kada su suočene sa zvaničnim podacima drugih organa o stepenu zagađenosti rijeke. Inspekcije smatraju da ne postoji potreba za pojačanim kontrolama i svoje nalaze proglašavaju poslovnim tajnama. Mnoge informacije o finansijama i subvencijama su takođe tajne, kao i brojni podaci o stanju i mjerama zaštite životne sredine. Čak i planirana trasa autoputa je skrivena od javnosti.

Iza zatvorenih vrata Vlada već pregovara sa CRBC-jem o izgradnji druge dionice autoputa kroz model privatno-javnog partnerstva, ali tvrdi da time ne favorizuje kinesku kompaniju.

Nisu okončani postupci zaštite nekoliko lokacija od međunarodnog značaja, kao što su područje Kotor, ulcinjska „Solana“, Skadarsko jezero i Buljarica. To doprinosi njihovoj daljoj devastaciji i ugrožavanju zaštićenog statusa.

Vlada je uvrstila projekat izgradnje hidroelektrana na Morači u listu prioriteta, a potom dobila i konkretnu ponudu jedne kineske kompanije. Taj projekat su kritikovale brojne međunarodne organizacije i eksperti, ali je interesovanje Vlade za njegovu realizaciju povećano i zbog mogućnosti da se proizvedena struja izvozi preko podmorskog kabla.

Stiče se utisak da je Vlada, bar za sada, odustala od izgradnje drugog bloka Termoelektrane u Pljevljima i umjesto toga pristupila rekonstrukciji prvog bloka kako bi mu produžila vijek trajanja.



# Uvod

Izgradnja prve od tri planirane dionice autoputa Bar-Boljare, najvećeg infrastrukturnog projekta u historiji Crne Gore, zvanično je započela u maju 2015. godine, a rok za završetak radova je bio četiri godine.

Tome je prethodilo potpisivanje ugovora između Vlade Crne Gore i kineske kompanije China Road and Bridge Corporation (CRBC) za izgradnju dionice duge 41 kilometar po cijeni od 809 miliona eura [1]. Tim ugovorom CRBC je obavezan da angažuje crnogorske podizvođače za radove u obimu od najmanje 30% vrijednosti ugovora.

Gradnja ove dionice autoputa se finansira iz kredita kineske EXIM banke koji je ugovoren u iznosu od nepunih 944 miliona američkih dolara [2] kroz poseban program kineske Vlade koji je opredijeljen za zemlje Centralne i Istočne Evrope [3]. Zaključivanju ugovora su prethodili pregovori koji su bili zatvoreni za javnost.

Projekat izgradnje prve dionice odobrila je Skupština Crne Gore koja je usvojila poseban Zakon o autoputu Bar-Boljare i njime predvidjela niz subvencija tokom njegove realizacije [4].

Krajem novembra prošle godine Evropski parlament je donio Rezoluciju o Crnoj Gori u kojoj naglašava potrebu da javnost ima pristup informacijama o uticaju izgradnje autoputa na rijeku Taru. U Rezoluciji se ističe da treba odmah prekinuti sa odlaganjem otpada i izmjenama u koritu rijeke Tare, u skladu sa obavezama Crne Gore da očuva oblasti koje su pod posebnom nacionalnom i međunarodnom zaštitom.

Takvi zaključci su usvojeni kao odgovor na konkretne probleme koje su javnosti otkrile nevladine organizacije MANS, Green Home, Expeditio, Centar za zaštitu ptica, Ozon, Centar za razvoj Durmitora i Breznica. U ovom dokumentu su dati podaci koje su prikupile te organizacije na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama i praćenja stanja na terenu.

U prvom poglavlju ovog izvještaja su date informacije o dinamici izgradnje prve dionice autoputa i potrošnji kredita. U drugom poglavlju su predstavljeni podaci o brojnim dodatnim troškovima ovog posla. Zatim slijede informacije o vrijednostima ugovora podizvođača, i uticaju tog posla na njihove prihode, zaposlene i obaveze prema državi. U četvrtom poglavlju su predstavljeni podaci o raznim subvencijama datim kineskoj kompaniji.

Uticaj izgradnje autoputa na životnu sredinu je tema posebnog poglavlja u okviru koga su predstavljeni glavni zaključci analize planske i strateške dokumentacije, kao i niz konkretnih slučajeva devastacije rijeke Tare.

U okviru posebnog poglavlja su obrađeni svi dostupni podaci o rezultatima kontrole i nadzora za koje su zadužene brojne institucije. Odmah nakon toga su predstavljene konkretne studije slučajeva u kojima institucije kriju podatke o svom radu i stanju na terenu. U posljednjem poglavlju tog dijela su date informacije o planovima i aktivnostima Vlade vezanim za izgradnju sledeće dionice.

Drugi dio je posvećen ugroženim oblastima od posebnog značaja, kao što je zaštićeno područje Kotora, ulcinjska "Solana", Skadarsko jezero i Buljarica. Posebno su date informacije o velikim projektima u oblasti energetike, odnosno o planovima za izgradnju drugog bloka Termoelektrane u Pljevljima i hidroelektrana na Morači.

1 Ministarstvo saobraćaja je, u ime Vlade Crne Gore, potpisalo Ugovor o projektovanju i izgradnji prve dionice autoputa od Smokovca do Mateševa sa CRBC-jem, kao izvođačem radova, na iznos od 809.577.356,14 eura.

2 Ugovor o preferencijalnom zajmu za Projekat izgradnje autoputa Bar-Boljare, dionica Smokovac-Mateševo, zaključen je 30. oktobra 2014. godine između Vlade, koju je predstavljalo Ministarstvo finansija, i Export Import Bank of China, na iznos od 943.991.500 američkih dolara.

3 "Program 12 mjera za podsticanje saradnje Kine i zemalja Centralne i Istočne Evrope", kojim je predviđeno finansiranje različitih infrastrukturnih projekata u tim zemljama, u ukupnom iznosu od 10 milijardi dolara pod uslovom da glavni izvođači radova budu kineske kompanije.

4 Država se odrekla prihoda po osnovu naplate carina, PDV-a na građevinski materijal, opremu i postrojenja koja se koriste za izgradnju dionice autoputa, poreza i doprinosa na zarade stranih državljana, naknade za eksploataciju kamena, a snižene su i akcije na motorno gorivo. Opširnije u Prvom izvještaju MANS-a o izgradnji auto puta Bar Boljare iz oktobra 2018. godine, <http://www.mans.co.me/tajni-putevi-novca/>



# IZGRADNJA PRVE DIONICE AUTOPUTA

Prva dionica autoputa će biti završena sa najmanje godinu i po zakašnjenja, a troškovi izgradnje će porasti za makar 200 miliona eura. Skoro polovinu ukupne cijene izgradnje platićemo podizvođačima, a četiri crnogorske kompanije dobiće preko 320 miliona eura. Od početka izgradnje autoputa, kineska kompanija je oslobođena plaćanja najmanje 140 miliona eura dažbina, i to ne računajući poreze i doprinose na strane radnike.

Aktuelna trasa autoputa je izabrana kao najpovoljnija, iako u obračun nisu uključeni troškovi zaštite životne sredine koji su ogromni. Devastirana je zaštićena rijeka Tara, kojoj je izmješteno korito i promijenjen tok, a zagađuju je deponije građevinskog otpada na njenim obalama, kao i neprečišćene otpadne vode sa gradilišta.

Takvu sliku ne vidi većina institucija, a inspekcije smatraju da ne postoji potreba za pojačanim kontrolama i svoje nalaze proglašavaju poslovnom tajnom. Mnoge informacije o finansijama i subvencijama su takođe tajna, kao i brojni podaci o stanju i mjerama zaštite životne sredine. Čak i planirana trasa autoputa je skrivena od javnosti.

Pripreme za drugu dionicu se odvijaju daleko od očiju javnosti, Vlada je već potpisala Memorandum o saradnji sa CRBC-jem, ali tvrdi da kineska firma time nije favorizovana i javno poziva sve zainteresovane da se prijave.

## DINAMIKA IZGRADNJE I POTROŠNJE KREDITA

**Intenzivna izgradnja autoputa je započela godinu i po nakon zvaničnog početka radova. Rok za završetak radova ističe za mjesec dana, a ni jedan objekat nije završen. Vlada najavljuje kašnjenja, ali precizan rok nije poznat.**

**Za nepune četiri godine od početka gradnje, kineskoj kompaniji CRBC je za izvođenje radova isplaćeno 488 miliona eura.**

## Kršenje rokova za završetak projekta

**Do kraja 2018. godine ni jedan od projektovanih objekata na dionici autoputa Smokovac Mateševo nije bio završen.**

Izgradnja prve dionice zvanično je počela u maju 2015. godine [5] i trebalo je da bude završena u roku od četiri godine. Međutim, većinu građevinskih dozvola izvođač radova, odnosno kineska kompanija CRBC dobila je tokom 2016., pa je u drugom dijelu te godine počela intenzivnija gradnja autoputa.

Zvaničnici Vlade Crne Gore počeli su krajem 2018. godine da najavljuju kašnjenje završetka radova od najmanje godinu [6], a ubrzo potom je dokumentom Ministarstva finansija nagoviještena mogućnost da to kašnjenje bude i duže od godinu [7]. Nakon resora finansija, i Ministarstvo saobraćaja je saopštilo da je „sada izvjesno da će se radovi na prioritarnoj dionici izvoditi i tokom 2020. godine“ [8].

5 Datum zvaničnog početka radova je 11. maj 2015. godine. Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je nešto ranije, odnosno 15. aprila iste godine Upravi za inspekcijske poslove prijavilo početak pripremnih radova većeg obima za izgradnju objekata od opšteg interesa - autoput Bar Boljare, dionica Smokovac-Uvač-Mateševo.

6 Izjava ministra saobraćaja i pomorstva Osmana Nurkovića od dana 19. oktobra 2018. godine, kada je najavio kašnjenje od godinu; članak u dnevnom listu „Dan“ pod nazivom „Autoput kasni godinu, Vlada krije sve podatke“; link: <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&datum=2018-10-20&clanak=667749>

7 Dokument „Program ekonomskih reformi Crne Gore 2019-2021“, u kojem se navodi da bi Projekat izgradnje dionice autoputa Smokovac Mateševo mogao da bude završen do kraja 2020. godine; link: [http://www.gov.me/naslovna/Program\\_ekonomskih\\_reformi\\_Crne\\_Gore/](http://www.gov.me/naslovna/Program_ekonomskih_reformi_Crne_Gore/)

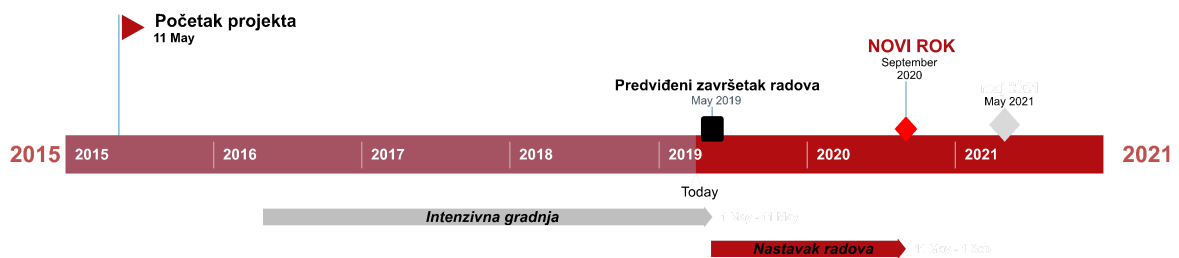
8 Izvještaj o radu Ministarstva saobraćaja i pomorstva za 2018. godinu, koji je razmatran na sjednici Vlade održanoj dana 14. marta 2019. godine, tačka broj 27; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/113](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/113)



# Dinamika izgradnje i potrošnje kredita

Glavnim projektom je ukupna dužina dionice od Smokovca do Mateševa projektovana na oko 41 kilometar, sa 16 tunela, 20 mostova i 4 petlje [9]. Na kraju oktobra 2018. godine predviđeni objekti bili su u različitim fazama izgradnje i ni jedan nije bio završen [10]. Jedan tunel bio je u fazi iskopa, a na nekoliko mostova su tek bili postavljeni stubovi, što su veoma rane faze radova, dok su ostali objekti bili u fazama veće izgrađenosti.

Prema ugovoru o izgradnji autoputa [11] maksimalni iznos za naknadu štete za kašnjenje radova je pet odsto od ugovorene cijene, što je 40 miliona eura [12].



Hronološki pregled početka, trajanja i produžetka radova na dionici autoputa Smokovac Mateševo

## Isplate troškova izgradnje

**Za nepune četiri godine od početka gradnje dionice Smokovac Mateševo, kineskoj kompaniji CRBC je za izvođenje radova isplaćeno 488 miliona.**

U periodu od 2015. do kraja 2018. godine, CRBC-u je isplaćeno nepunih 464 miliona eura, što je gotovo dvije trećine iznosa definisanog ugovorom o izgradnji, koji je zaključen na 809 miliona eura [13].

Prema podacima Ministarstva finansija dostavljenim MANS-u, u prvoj godini isplaćeno je 168,5 miliona eura i to se poklopilo sa obavezom Države Crne Gore da CRBC isplati avans za početak realizacije projekta. Međutim, u 2015. nije bilo značajnijih radova na izgradnji dionice autoputa, kao ni do sredine naredne godine u kojoj je isplaćeno samo 9,2 miliona eura za radove.

9 Prema informacijama objavljenim na sajtu državne firme „Monteput“, koja je jedan od upravljača Projektom autoputa Bar Boljare, navodi se sljedeće: „Uzevši u obzir činjenicu da su geomorfološke karakteristike terena duž cijele trase veoma složene i promjenjive, trasa je velikim svojim dijelom položena na objektima, kako tunelima, tako i mostovima, tako da je od ukupne dužine autoputa od cca 41 kilometra, oko 41,5 % otvorena trasa. Na dužini od oko 14 kilometara predviđena je traka za spora vozila, zbog uzdužnih nagiba koji prelaze 4 %. O složenosti same trase svjedoči i činjenica da autoput počinje na nadmorskoj visini od oko 60 metara i dostiže visinu preko 1100 metara u planinskom dijelu. Projektovane su dvije trake po smjeru, sa trakama za sporu vožnju na dionicama sa većim podužnim nagibima, kao i trake za prinudno zaustavljanje vozila“.

10 Na tunelima Suka, Vežešnik, Mrke, Klopot, Vilac, Vjeternik, Đurilovac, Kosman, Mala Trava, Vitanovice, Zečka, Pajkov Vir, Jabučki krš i Preslo bili su u toku radovi sekundarne obloge, tunel Mrki krš je bio u fazi iskopa i sekundarne obloge, a tunel Mateševo u fazi iskopa. Mostovi na glavnoj trasi na kojima se radila rasponska konstrukcija su bili Gornje Mrke, Moračica, Suvovara, Zagrade, Uvač 1, Uvač 2, Pajkov Vir, Preslo i Jabuka, na mostovima Đurićev Laz, Ratkov Laz, Lutovo, Mištica i Uvač 4 radili su se temelji, stubovi i rasponska konstrukcija, na mostu Čestogaz temelji, a na mostovima Krkor, Uvač 3, Tara 1, Tara 2 i Podovi stubovi. Na rampama petlji i devijacijama postojećih puteva Pelev Brijeg, Veruša 1, Veruša 2, Veruša 3, Veruša 4, Veruša 5, Mateševo 1 i Mateševo 2 bili su u toku radovi rasponskih konstrukcija, stubova i temelja. MANS je ove podatke dobio od „Monteputa“ na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, broj MANS-a 18/125387.

11 Ugovor o projektovanju i izgradnji autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Uvač-Mateševo, zaključen dana 26. februara 2014. godine između Vlade Crne Gore i kineske kompanije China Road and Bridge Corporation, koja je izvođač radova, dok se njena majka kompanija China Communications Construction Company u Ugovoru navodi kao glavni izvođač, sa kojim je zaključen Okvirni sporazum o realizaciji čitavog Projekta; potpisnik Ugovora u ime Vlade je tadašnji ministar saobraćaja Ivan Brajović, a u ime kineske kompanije potpredsjednik Du Fei.

12 Članom 8 FIDIC Opštih uslova (Početak, zastoji i obustava) propisano je više situacija kada Izvođač radova može tražiti produženje roka za završetak posla u slučaju da je došlo ili će doći do kašnjenja i to zbog: izmjena; nekog uzroka zastoja koji daje pravo na produženje roka; izuzetno nepovoljnih klimatskih uslova; nepredvidivog nedostatka radne snage ili robe usled epidemija ili mjera organa vlasti; zastoja, smetnji ili sprječivosti izazvanih od strane Investitora, osoblja Investitora ili ostalih Investitorovih izvođača gradilištu ili koji se mogu njima pripisati. Ako Izvođač radova smatra da ima pravo na produženje roka za završetak, on o tome obavještava Nadzorni organ. Ugovorom između Vlade i China Road and Bridge Corporation predviđeno je da će odobreni zahtjev za produženje roka za završetak radova biti formalizovan kroz aneks Ugovora.

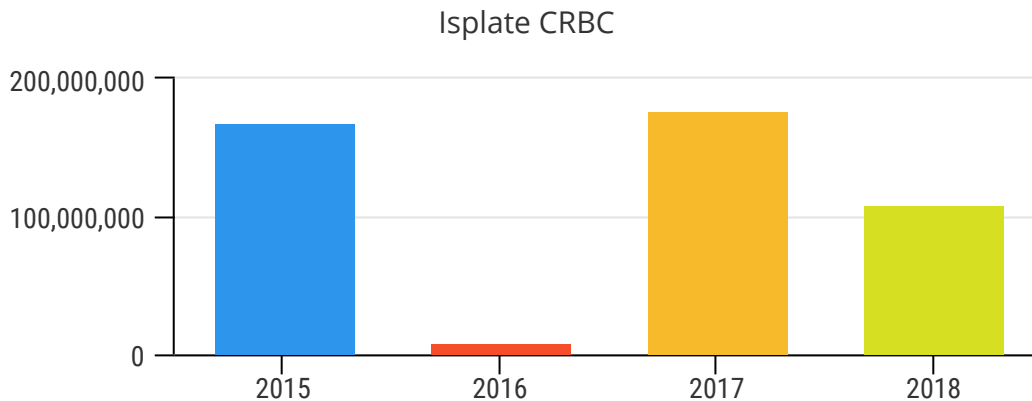
13 Odgovori Ministarstva finansija na zahtjeve MANS-a upućene na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, brojevi MANS-a 18/118030-118033, 18/119756, 18/121480, 18/123263-123264, 18/124049, 18/124299-124300, 18/124803, 18/124788-124789, 18/125286-125287.



# Dinamika izgradnje i potrošnje kredita

Do kraja 2016. godine CRBC je dobila većinu građevinskih dozvola, pa počinju intenzivniji radovi, koji su u najvećem obimu izvođeni tokom naredne dvije godine. Veću dinamiku posla pratile su i veće isplate za izvedene radove, pa je u 2017. isplaćeno 177,3 miliona, a godinu kasnije 108,8 miliona eura [14].

U januaru 2019. godine CRBC je za radove isplaćeno još 24 miliona eura [15], te je tako suma dostigla iznos od 488 miliona eura.



Grafik 1: Isplate CRBC za radove za četiri godine; izvor: Podaci Ministarstva finansija

Budžetom Crne Gore za 2019. godinu je planirano da za izgradnju autoputa u ovoj godini bude potrošeno ukupno 210 miliona eura [16]. Pored toga, oko 111 miliona će biti povučeno i tokom 2020. godine, a procjene Ministarstva finansija pokazuju da će projekat biti završen do kraja te godine [17].

14 Isplate za 2018. godinu izračunate su na osnovu zvaničnih podataka koje je Ministarstvo finansija dostavilo MANS-u na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama. Mediji su međutim prenijeli informaciju da su iz Ministarstva finansija saopštili da je u 2018. godini kineskoj CRBC bilo isplaćeno 164 miliona eura; link: <https://kodex.me/clanak/180975/crbc-iju-isplaceno-pola-milijarde-eura>  
15 Podaci iz SAP sistema za januar 2019. godine, koje je MANS dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, broj MANS-a 19/126234.  
16 Zakon o budžetu Crne Gore za 2018. godinu (Sl.list Crne Gore broj 87/18).  
17 Dokument Ministarstva finansija pod nazivom "Program ekonomskih reformi Crne Gore 2019-2021"; link: [http://www.gov.me/naslovna/Program\\_ekonomskih\\_reformi\\_Crne\\_Gore/](http://www.gov.me/naslovna/Program_ekonomskih_reformi_Crne_Gore/)



# Dodatni troškovi

Troškovi izgradnje dionice Smokovac Mateševo su u martu 2019. godine bili za najmanje četvrtinu veći nego kada su ugovoreni, odnosno za 203 miliona eura. Uvećanje je posledica dodatnih radova od 113 miliona i skupljeg kredita za 90 miliona.

## "ZABORAVLJENI" RADOVI

**Vlada je početkom 2019. godine priznala da će dodatni radovi na dionici Smokovac Mateševo biti uvećani za najmanje 113 miliona eura.**

Sporovi Vlade i kineske CRBC o dodatnim radovima, koji nijesu ugovoreni projektom za dionicu Smokovac Mateševo, počeli su još 2015. godine [18]. CRBC je pokrenula sporove, jer ugovorom nije obuhvaćena izgradnja Petlje Smokovac, regionalnih puteva na Veruši i Mateševu, kao ni izgradnja vodovodne i elektromreže na autoputu. To su sve radovi potrebni da bi se projekat autoputa priveo namjeni.

Vlada je sporove sa CRBC pune tri godine držala u tajnosti, a crnogorska javnost je tek na jesen 2017. godine saznala za spor o dodatnim radovima [19]. Iz Državne komisije za reviziju tehničke dokumentacije su godinu kasnije potvrdili da izgradnja Petlje Smokovac, vodovodne i elektromreže i pristupnih puteva nije ugovorena [20].

**Početkom 2019. godine Vlada je dio troškova za izgradnju autoputa izmjestila iz Budžeta, tako što je državnu kompaniju „Monteput“ ovlasila da se kreditno zaduži u iznosu od 32 miliona eura** kako bi se izgradio sistem za trajno napajanje električnom energijom dionice Smokovac Mateševo [21]. Izgrađenu elektro infrastrukturu u skladu sa dinamikom kredita kasnije će otkupiti državne energetske kompanije [22].

Vlada je u istom periodu Ministarstvu saobraćaja odobrila pripreme radove za gradnju Petlje Smokovac [23], dok je u martu **2019. godine prvi put saopšteno da će naknadni i nepredviđeni radovi koštati 10 odsto od vrijednosti ugovora, odnosno 81 milion eura** [24]. Međutim, Ugovorom o projektovanju i izgradnji autoputa postoje tri kategorije dodatnih radova, od kojih je za „nepredvidive“ i „naknadne radove“ [25] dozvoljeno povećanje od 10 odsto, ali nema gornje granice za „nepredviđene radove“.

Uz izdatak „Monteputa“ od 32 miliona, to znači da Vlada već sada priznaje uvećanje troška prve dionice autoputa za 113 miliona. Sa druge strane, kineska CRBC je u svom finansijskom izvještaju za 2017. procijenila prekoračenje troškova na čak 144 miliona [26], ali nije poznato na šta se prekoračenje tačno odnosi. Sve to ukazuje da bi trošak dodatnih radova mogao biti u rasponu najmanje od 113 do 144 miliona eura.

18 Informacija o aktivnostima na realizaciji Projekta autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Uvač-Mateševo, o kojoj je Vlada Crne Gore raspravljala na sjednici održanoj dana 12. maja 2016. godine, a koju je MANS dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, broj MANS-a 16/92681.

19 Članak na Portalu Vijesti od dana 29. septembra 2017. godine, pod naslovom „Zaboravljena petlja koštaće nas još 30 miliona“; link: <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/zaboravljena-petlja-kostace-nas-jos-30-miliona>

20 Izjava predsjednika Državne komisije za reviziju tehničke dokumentacije profesora Mladena Ulićevića, koji je na okruglom stolu MANS-a o Projektu izgradnje autoputa Bar Boljare, održanom dana 19. oktobra 2018. godine u Podgorici, između ostalog izjavio da je projektovanje petlje dio ugovora sa CRBC, a „zašto nije predviđena i njena izgradnja nije pitanje za mene“.

21 Plan rada i finansijski izvještaj „Monteputa“ za 2019. godinu, koji je usvojen na sjednici Vlade održanoj dana 14. februara 2019. godine, tačka 10; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/109](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/109)

22 Informacija o povjeravanju poslova kompaniji „Monteput“ doo Podgorica, koja je usvojena na sjednici Vlade održanoj dana 28. februara 2019. godine, tačka 31.1; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/111](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/111)

23 Predlog za davanje saglasnosti za izvođenje pripremnih radova za građenje složenog inženjerskog objekta – izgradnja I faze Petlje Smokovac, koji je usvojen na sjednici Vlade održanoj dana 17. januara 2019. godine, tačka 29.1; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/105](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/105)

24 Izjava crnogorskog premijera Duška Markovića u crnogorskom parlamentu dana 20. marta 2019. godine: „Ugovorom predviđena suma od 10% za naknadne i nepredviđene radove iznosi 81 milion eura, i predstavlja sredstva iz kojih će se isplatiti izgradnja prve faze radova na Smokovcu, izgradnja sistema za vodosnabdijevanje lokalnog stanovništva i izgradnja sistema za napajanje električnom energijom“, rekao je Marković; link: <http://www.gov.me/vijesti/197419/Predsjednik-Markovic-na-Premijerskom-satu-Za-izgradnju-autoputa-necemo-platiti-ni-euro-vise-od-ugovorenog.html>

25 Nepredvidivi radovi su vezani za promjenu geoloških, hidroloških i ekoloških uslova, a naknadni radovi su oni koji nijesu obuhvaćeni Glavnim projektom, ali Vlada kao investitor zahtijeva da se izvedu.

26 Dokument „Napomene uz finansijske iskaze“ kompanije China Road and Bridge Corporation za 2017. godinu, koji su objavljeni na Portalu Poreske uprave, strana 18 dokumenta.



# Dodatni troškovi

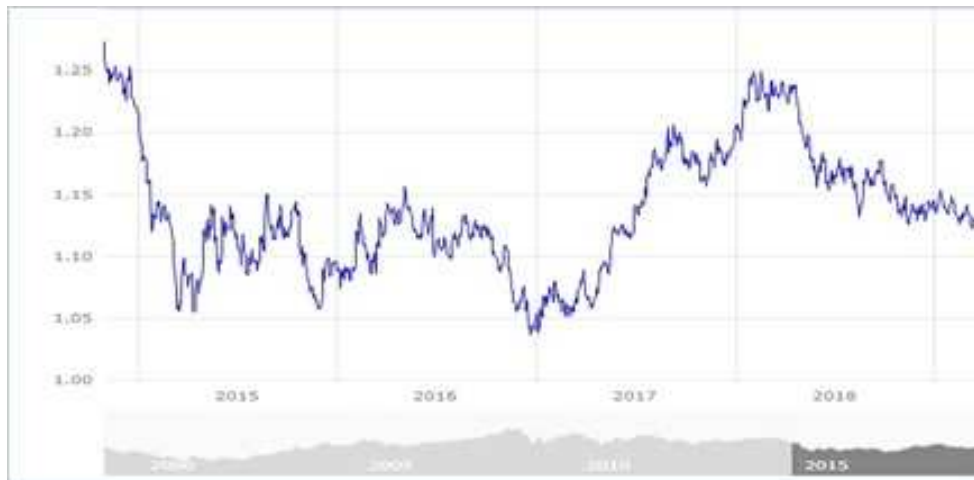
## DODATNI TROŠKOVI KREDITA

Četiri godine od početka realizacije Projekta izgradnje autoputa troškovi kineskog kredita su zbog kursnih razlika bili veći za 90 miliona eura.

U periodu od prvih četiri godine po osnovu kineskog kredita Država Crna Gora je već platila 26,8 miliona eura.

## Naknade i isplaćene kamate

**Najveći rizik od uvećanja cijene prve dionice autoputa jeste kineski kredit koji je uzet u američkim dolarima i bez osiguranja od kreditnog rizika.** Kada je zaključen krajem oktobra 2014. na iznos od 944 miliona dolara, kredit je u eurima vrijedio oko 750 miliona [27]. U međuvremenu je dolar znatno jačao, a euro padao, pa je rekordno niska vrijednost zabilježena krajem 2016. kada je cijena kredita porasla na čak 906 miliona eura ili 156 miliona više nego kada je ugovoren.



Grafik 2: Kurs eura i dolara za period 30. oktobar 2014 – 01. april 2019; izvor: Evropska centralna banka

U međuvremenu je dolar oslabio, a euro ojačao, pa je cijena kineskog kredita oko 840 miliona eura, što je 90 miliona više nego kada je ugovoren [28]. To znači da je **četiri godine od početka realizacije Projekta izgradnje autoputa njegova vrijednost uvećana za 90 miliona po osnovu kursne razlike između eura i dolara.**

Vrijednost kredita	Iznos (u mil. eura)	Povećanje (u mil. eura)
Na dan potpisivanja	750	-
Krajem 2016. godine	906	156
Mart 2018.	840	90

Tabela 1: Rast kineskog kredita

27 Euro je na dan 30. oktobar 2014. godine, kada je i zaključen Ugovor o kreditu sa Exim bankom, prema kursu Evropske centralne banke prosječno iznosio 1,2598.

28 Vrijednost eura je krajem marta 2019. godine prema kursu Evropske centralne banke prosječno iznosila 1,1235.





# Dodatni troškovi

Do početka februara 2019. godine Vlada je po osnovu kineskog kredita povukla iznos od 624,6 miliona dolara [29], ali uprkos ogromnom valutnom riziku do tog perioda još nije sprovela hedžing aranžman kako bi smanjila rizik kredita uzetog u američkim dolarima.

Još u aprilu 2015. godine Vlada je razmatrala izloženost javnih finansija kursnim promjenama po osnovu kineskog kredita [30]. Tada je Vlada konstatovala da nepredvidivost kursa između eura i dolara ukazuje na jako osjetljivo tržište, sa visokom mogućnošću nekontrolisanih promjena, ukoliko se ne primijene mjere zaštite.

Vlada je tada ocijenila da je realizaciju hedžinga, odnosno zaštite od valutnog rizika moguće realizovati na period od najduže 10 godina, čemu bi se pristupilo prije isplate glavnica kineskog kredita, koje počinju od 2021. godine [31].

Ipak, do kraja 2018. godine Vlada nije realizovala ovaj aranžman, a iz Ministarstva finansija su u decembru iste godine saopštili da pregovaraju sa četiri osiguravajuće kuće oko zaključenja hedžinga [32]. Iz Vlade nikada nijesu saopštili koliko procjenjuju da bi koštao hedžing aranžman.

## Uticaj promjena valutnog odnosa na iznos kredita

Kredit kineske EXIM banke, koji je ugovoren u iznosu od nepunih 944 miliona dolara [33], odobren je uz grejs period od šest godina, što znači da isplata glavnice počinje od 2021. godine. Međutim, **u periodu od prvih četiri godine po osnovu različitih kreditnih troškova Država Crna Gora je već platila 26,8 miliona eura** [34].

Obrada kredita	2.368.494,26
Kamata	18.832.096,53
Provizija na nepovučena sredstva	5.464.749,45
Konvertovanje valute	117.074,37
Nadoknada CBCG	48.593,69
UKUPNO:	26.831.008,30

Tabela 2: Trošak kineskog kredita 26,8 miliona za period od 2015-2018

Tako je obrada kredita iznosila 2,3 miliona eura i plaćena je u februaru 2015. godine [35]. Za kamatu je za četiri godine plaćeno 18,8 miliona eura, a za proviziju na nepovučena sredstva još 5,4 miliona. Nije poznato koliki je procenat za ovu proviziju.

29 Tačan iznos je 624.651.544,32 dolara; MANS je ove podatke dobio od Ministarstva finansija po osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, broj MANS-a 19/126201-126202.

30 Informacija Ministarstva finansija broj 06-57/1 od dana 29. aprila 2015. godine.

31 Ibid.

32 Izjava ministra finansija Darka Radunovića u Skupštini Crne Gore tokom rasprave o Budžetu Crne Gore za 2019. godinu; link: <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/ne-mozemo-se-vise-zaduzivati-ni-za-autoput-nastavak-grade-privatnici>

33 Ugovor o preferencijalnom zajmu za kupca za Projekat izgradnje autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Mateševo, zaključen dana oktobra 2014. godine između Vlade Crne Gore, kao zajmodavca, koju je predstavljalo Ministarstvo finansija, i Export Import Bank of China, kao zajmodavca; potpisnik Ugovora u ime Vlade je tadašnji ministar finansija Radoje Žugić, a u ime kineske banke potpredsjednik Li Ruogu.

34 Izvor su podaci Ministarstva finansija koje je MANS dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama.

35 Izvor: Informacija o aktivnostima na realizaciji Projekta autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Uvač-Mateševo, o kojoj je Vlada raspravljala na sjednici održanoj dana 12. maja 2016. godine, a koju je MANS dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, broj MANS-a 16/92681.

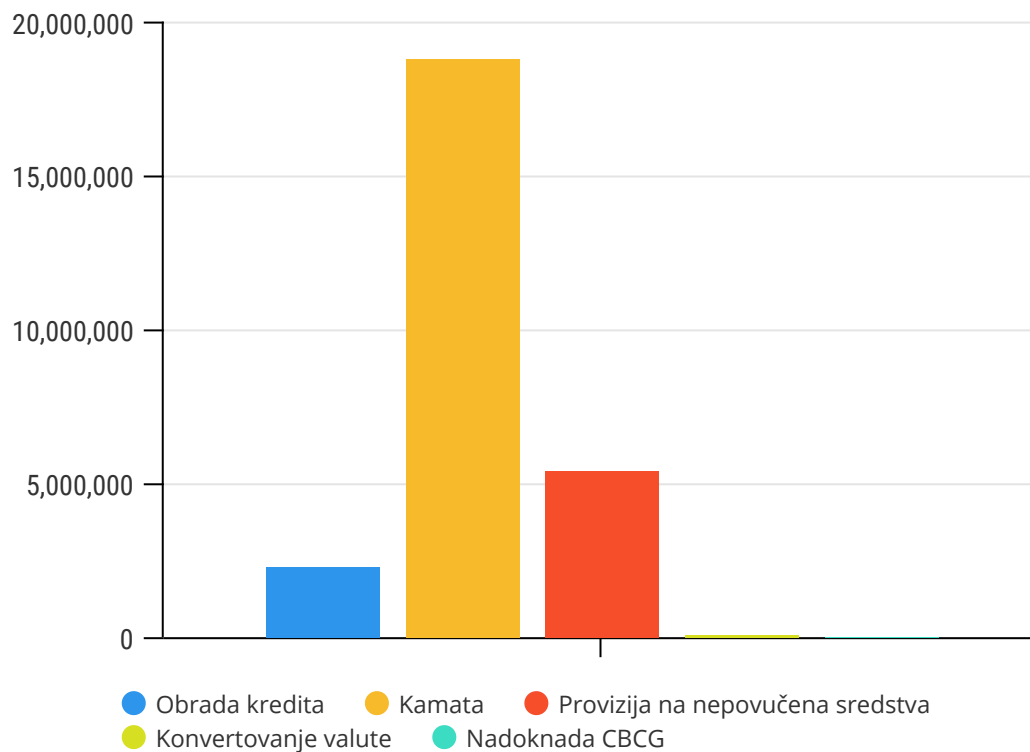




# Dodatni troškovi

Troškovi konvertovanja valute iznosili su 117 hiljada eura, a nadoknada Centralnoj banci Crne Gore 48,5 hiljada eura.

## Trošak kineskog kredita/EUR



Grafik 3: Najviše plaćeno za kamate; izvor: podaci Ministarstva finansija



# Dodatni troškovi

## TROŠKOVI UPRAVLJANJA I NADZORA

Na osnovu informacija u posjedu MANS-a i pretpostavljenih podataka troškovi upravljanja Projektom za nepune četiri godine iznose najmanje 15,2 miliona eura.

Troškovi upravljanja uključuju izdatke za Inžinjera kao Nadzornog organa, za dvije državne komisije zadužene za reviziju dokumentacije i kontrolu radova, kao i za Posebnu organizacionu jedinicu u okviru državne firme „Montepuť“.

Troškovi ne uključuju dodatne izdatke za Ministarstvo saobraćaja, koje je nadležno za realizaciju Projekta izgradnje autoputa, kao ni za postupanje inspeksijskih organa.

## Konsultantski ugovor

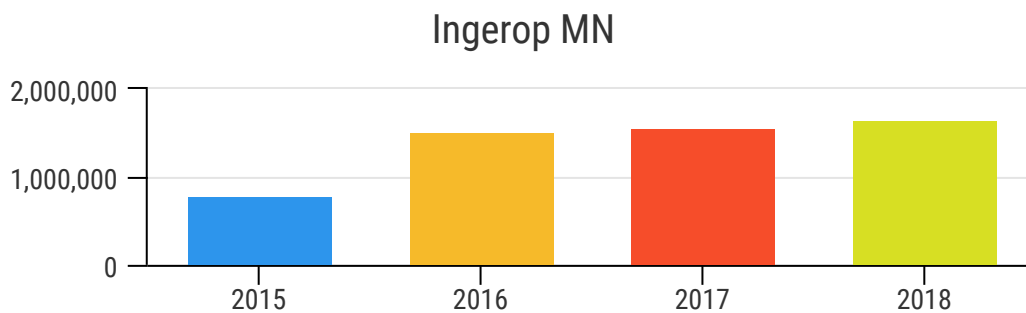
Nadzorni organ, odnosno Inžinjer koji u ime Vlade kao investitora kontroliše rad izvođača radova, tj kineske CRBC je francusko-italijanski konzorcijum Ingerop Conseil & Ingenierie – Geodata Engineering, koji je u Crnoj Gori osnovao firmu “Ingerop MN” [36].

Ugovor o pružanju konsultantskih usluga zaključen je za fiksnu cijenu od 22,6 miliona eura, od čega je 19 miliona cijena usluga, a 3,6 miliona je PDV [37]. Naknade za direktora projekta i osam ključnih eksperata u periodu od četiri godine iznose nešto preko 6 miliona eura [38], dok ostalih 40 eksperata košta dodatnih 10,5 miliona eura [39]. Istovremeno, ostali paušalni troškovi, poput mobilizacije osoblja, kupovine opreme i vozila, komunikacije ili prevođenja, ugovoreni su na nepunih dva i po miliona eura [40].

U prihvaćenoj finansijskoj ponudi francusko-italijanski konzorcijum je naveo da namjerava da u Crnoj Gori otvori zavisno preduzeće preko kojeg bi prometovao iznos od 6,1 miliona eura, dok će ostatak prometa od 12,8 miliona eura naplatiti firma Ingerop Conseil Et Ingenierie, bazirana u Francuskoj.

Prema podacima MANS-a dobijenim od Ministarstva finansija, za četiri godine firmi „Ingerop MN“ je isplaćeno 5,5 miliona eura. Od toga je u 2015. plaćeno 800 hiljada, u dvije naredne godine po oko milion i po, a 2018. godine 1,6 miliona eura.

MANS nije u posjedu podataka koliko je za četiri godine isplaćeno firmi Ingerop Conseil Et Ingenierie u Francuskoj.



Grifik 4: Isplate "Ingerop MN" po godinama; izvor: Podaci Ministarstva finansija

36 FIDIC pravila, po kojima je zaključen ugovor o izgradnji prve dionice autoputa Bar Boljare, predviđaju imenovanje nezavisnog Nadzornog organa-Inžinjera koji će u ime Investitora kontrolisati rad Izvođača radova, a koji se sastoji od inžinjera odgovarajućih profila i ostalih stručnjaka koji su osposobljeni za izvršavanje takvih obaveza.

37 Ugovor o pružanju konsultantskih usluga za nadzor nad izradom projektne dokumentacije i izvođenjem radova na izgradnji autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Uvač-Mateševo, na osnovu Ugovora o projektovanju i izgradnji, koji je zaključen dana 11. septembra 2014. godine za ukupnu cijenu od 22.639.988 eura u bruto iznosu; potpisnik ugovora u ime Vlade Crne Gore je tadašnji ministar saobraćaja i pomorstva Ivan Brajović.

38 Tačan iznos je 6.068.529 eura.

39 Tačan iznos je 10.484.262 eura.

40 Tačan iznos je 2.472.409 eura.



# Dodatni troškovi

## Državne komisije i Monteput

Osim Nadzornog organa, kontrolu realizacije Projekta izgradnje prve dionice autoputa sprovode i dvije ekspertske komisije formirane od Vlade, a zadužene za reviziju tehničke dokumentacije i tehnički pregled radova [41], kao i državna firma „Monteput“ koja ima posebna ovlaštenja za upravljanje Projektom [42].

Prema podacima u posjedu MANS-a, **rad Komisije za tehnički pregled radova za tri godine koštao je 1,6 miliona eura**, od ukupno 2,8 miliona. Od toga je u 2016. isplaćeno 400 hiljada, godinu kasnije 570 hiljada, a u 2018. godini 638 hiljada eura [43].

MANS nije u posjedu preciznih podataka koliko je koštao rad Komisije za reviziju tehničke dokumentacije [44], ali je poznato da su isplate ovoj Komisiji počele još 2015. godine.

Imajući u vidu da je četvorogodišnji budžet za ovu Komisiju 2,8 miliona [45] i da je ona završila preko 90 odsto revizije Glavnog projekta dionice autoputa Smokovac Mateševo [46], to se može pretpostaviti da joj je isplaćeno 2,5 miliona eura.

Kada je riječ o kompaniji „Monteput“, pretpostavljeni trošak Posebne jedinice zadužene za Projekat autoputa za četiri godine je 5,6 miliona eura, a zvanični podaci nijesu dostupni [47], uprkos tome što je Odlukom o osnivanju ove Posebne jedinice [48] propisano da plan rada i finansijski plan mora posebno iskazati u okviru plana rada i finansijskog plana „Monteputa“.

41 Ove dvije komisije sastavljene su od ukupno 51 domaćeg stručnjaka ili predstavnika državnih institucija i direktno su odgovorne Ministarstvu saobraćaja i Ministarstvu održivog razvoja i turizma (Sl.list Crne Gore brojevi 20/15, 30/15 i 44/17).

42 Ugovor o obavljanju poslova upravljanja Projektom izgradnje autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Mateševo, broj 01-6099/1 od 12. novembra 2014. godine, zaključen između tadašnjeg ministra saobraćaja i pomorstva Ivana Brajovića i tadašnjeg izvršnog direktora „Monteput“ Podgorica Osmana Nurkovića, koji je sada ministar saobraćaja.

43 Izvor su podaci iz SAP sistema po kojem se elektronski vode rashodi iz Državnog budžeta za 2016. godinu, 2017. godinu i 2018. godinu. Podaci su prikazani kod budžetske jedinice Ministarstvo održivog razvoja i turizma, na programu: Komisija za tehnički pregled radova. MANS je ove podatke dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama.

44 MANS je podatke o isplatama za sve četiri godine zatražio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama od Ministarstva finansija i Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Ministarstvo finansija je odbilo zahtjev, tvrdeći da nije u posjedu informacija i uz obrazloženje da se „Državnom trezoru dostavljaju zahtjevi za plaćanje koje kreira resorno Ministarstvo bez izvorne dokumentacije na osnovu koje su nastali zahtjevi za plaćanje“. Ministarstvo saobraćaja i pomorstva nije odgovorilo na zahtjeve MANS-a, pa je u toku pravni postupak zbog „ćutanja administracije“.

45 Prema Pravilniku o raspodjeli sredstava za rad Državne komisije za reviziju tehničke dokumentacije za izgradnju autoputa Bar Boljare, prioriteta dionica Smokovac-Uvač-Mateševo, broj 01-2744/1 od dana 26. juna 2015. godine, iznos sredstava potreban za rad pomenute Komisije iznosi 2.833.520,74 eura. Isplatu sredstava članovima Državne komisije vrši Investitor, na osnovu Troškovnika koji mu dostavlja predsjednik Komisije, a naknada za rad članova Komisije određuje se proporcionalno učešću odnosno oblasti u ukupnom projektu, odnosno na osnovu stvarnog obima angažovanja svakog člana. Pravilnik su potpisali predsjednik Komisije prof.dr Mladen Ulićević, a u ime investitora tadašnji ministar pomorstva i saobraćaja Ivan Brajović.

46 Plan rada i finansijski izvještaj „Monteputa“ za 2019. godinu, koji je usvojen na sjednici Vlade održanoj dana 14. februara 2019. godine, tačka 10; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/109](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/109)

47 U finansijskom izvještaju „Monteputa“ za 2017. godinu je jedino posebno prikazan trošak Posebne jedinice zadužene za Projekat autoputa Bar Boljare u iznosu od 1,4 miliona eura, pa je pretpostavljeni trošak obračunat na osnovu raspoloživih podataka za tu godinu.

48 Odluka o osnivanju Društva sa ograničenom odgovornošću „Monteput“ Podgorica (Sl.list Crne Gore brojevi 76/05, 68/09 i 33/14) i Odluka o osnivanju Poslovne jedinice za upravljanje Projektom izgradnje autoputa Bar Boljare (Sl.list Crne Gore broj 35/14).



# Dodatni troškovi

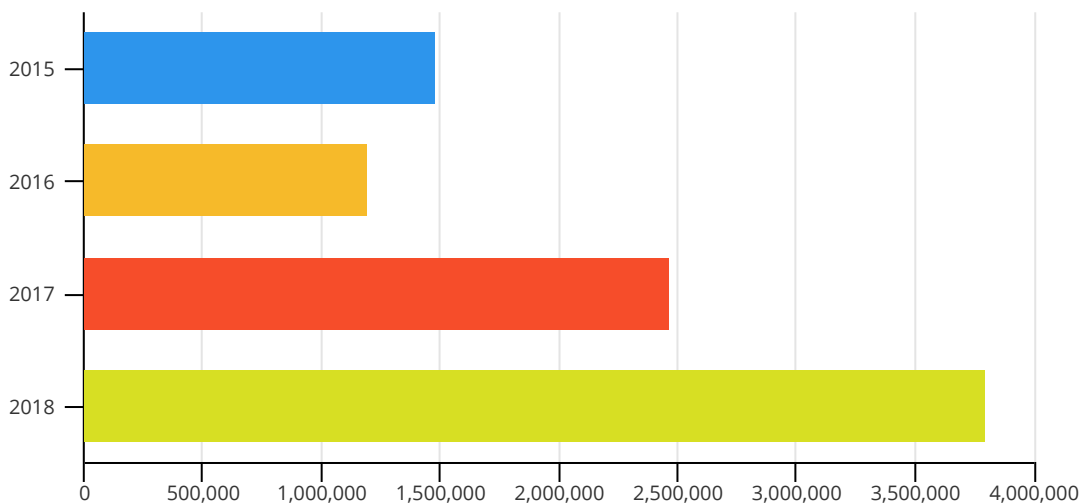
Troškovi upravljanja	Predviđeni iznos	Isplaćeni iznos
Inženjer - Konsultant	19 miliona	5,5 miliona [49]
Državna komisija za reviziju tehničke dokumentacije	2,8 miliona	2,5 miliona [50]
Državna komisija za tehnički pregled radova	2,8 miliona	1,6 miliona
PJ Monteput	5,6 miliona [51]	5,6 miliona [52]
UKUPNO	30,2 miliona	15,2 miliona [53]

Tabela 3: Troškovi upravljanja projektom najmanje 15,2 miliona

## TROŠKOVI EKSPROPRIJACIJE

Iz Državnog budžeta je za četiri godine za isplatu eksproprijacije, odnosno naknade građanima kojima je oduzeto zemljište preko kojeg prolazi trasa budućeg autoputa, isplaćeno gotovo devet miliona eura [54].

### Eksproprijacija



Grafik 5: Za eksproprijaciju plaćeno gotovo devet miliona; izvor: Podaci Ministarstva finansija

Tako je u 2015. isplaćeno oko 1,5 miliona, godinu kasnije 1,2 miliona, već 2017. je plaćeno 2,4 miliona, a u toku 2018. godine ta suma je iznosila 3,8 miliona eura.

49 Ova suma je isplaćena firmi „Ingerop MN“ u Crnoj Gori, ali nije poznato koliko je isplaćeno Konzorcijumu u Francuskoj.

50 Pretpostavljeni iznos koji je obračunat na osnovu raspoloživih podataka o završenom poslu u obimu od najmanje 90 odsto ugovorene cijene.

51 Pretpostavljeni iznos koji je obračunat na osnovu raspoloživih podataka.

52 Ibid.

53 Ova suma ne uključuje isplate u Francuskoj Konzorcijumu zaduženom za nadzor Projekta autoputa.

54 Izvor su podaci iz SAP sistema po kojem se elektronski vode rashodi iz Državnog budžeta za 2015. godinu, 2016. godinu, 2017. godinu i 2018. godinu. Podaci su prikazani kod budžetske jedinice Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, na programu: Projekat autoput Bar Boljare. MANS je ove podatke dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama.



# Podizvođači

Skoro polovinu novca za izgradnju prve dionice autoputa, ili nepunih 400 miliona eura dobiće podizvođači. Samo jedna domaća kompanija, „Bemax“, ugovorila je poslove vrijedne trećinu ugovorene cijene prve dionice ili 235 miliona eura.

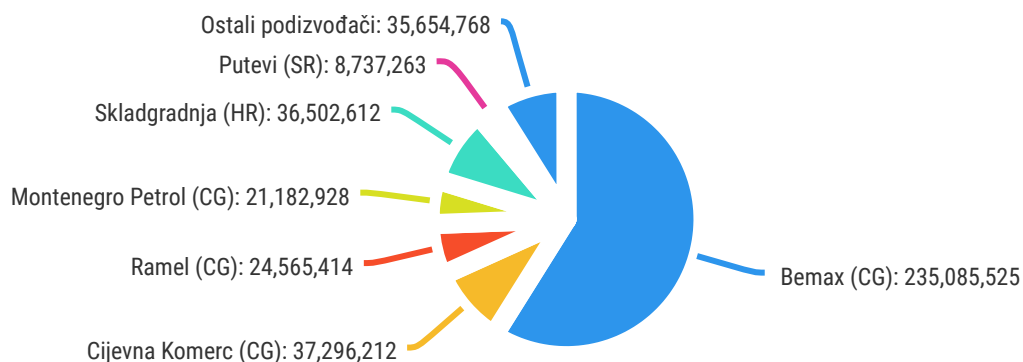
Četiri crnogorske firme na koje se odnosi 80% podizvođačkih ugovora, su oslobođene od 25 do 30 miliona eura PDV-a na robu i usluge vezane za izgradnju prve dionice. Precizna računica nije moguća jer su detaljnije informacije proglašene tajnom.

## Vrijednost ugovora sa podizvođačima

Obaveza CRBC-a je bila da podizvođačima povjeri najmanje trećinu poslova na izgradnji prve dionice, ali je do kraja 2018. godine ugovorila izvođenje radova vrijednih skoro polovinu ukupne cijene ili nepunih 400 miliona eura. Većinu novca je dobila samo jedna kompanija – Bemaks, koja je sklopila ugovore vrijedne trećinu ili preko 235 miliona eura.

Ugovorom o izgradnji prve dionice propisano je da će CRBC angažovati domaće kompanije kao podizvođače, u obimu od najmanje 30 odsto od ugovorene cijene ili 242 miliona eura [55].

Prema zvaničnim podacima, vrijednost podizvođačkih ugovora je do kraja 2018. godine iznosila 399 miliona eura, što je gotovo polovina ugovorene cijene prve dionice autoputa [56]. Čak 91 odsto ili 363 miliona od te sume ugovoreno je sa šest podizvođača.



Grafik 6: Vrijednosti ugovorenih poslova sa podizvođačima; izvor: podaci „Monteputa“

Najveću ugovorenu vrijednost poslova ima podgorička kompanija „Bemax“ sa kojom je CRBC zaključio podizvođačke ugovore za cijenu od 235 miliona eura, što je 29 odsto u odnosu na ukupnu cijenu ugovora za prvu dionicu, ili 59 odsto od vrijednosti svih podizvođačkih ugovora.

Na drugom mjestu je podgorička „Cijevna Komerc“ sa 37,2 miliona eura, na trećem „Skladgradnja“ iz Splita sa 36,5 miliona, a zatim slijedi nikšički „Ramel“ sa ugovorenom vrijednošću radova od 24,5 miliona. Na petom mjestu po vrijednosti podizvođačkih ugovora je „Montenegro Petrol“ iz Podgorice sa 21,1 miliona eura, a na šestom firma „Putevi“ iz Užica sa 8,7 miliona eura.

Kineska kompanija CRBC plaća direktno podizvođačima za izvedene radove, ali MANS nije u posjedu podataka o tim isplatama [57].

55 Ta obaveza propisana je kaluzulom 4.4 Ugovora o projektovanju i izgradnji autoputa Bar Boljare, dionica Smokovac-Uvač-Mateševo, koji je zaključen po Opštim uslovima FIDIC Žuta knjiga. Prema proceduri, kineska CRBC odredi podizvođača, a zatim traži saglasnost Ministarstva saobraćaja. Kada dobije saglasnost, onda može da pristupi zaključenju podizvođačkog ugovora.

56 Ovi podaci obračunati su na osnovu apstrakata ugovora koje državna kompanija „Monteput“ dostavlja MANS-u na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama. To su kratke forme ili siže ugovora sa svega četiri odredbe, kojima se definišu potpisnici ugovora, cijena i opis posla, kao i rok završetka. U odnosu na Prvi izvještaj MANS-a o Projektu izgradnje autoputa Bar Boljare, koji je objavljen u oktobru 2018. godine, vrijednost podizvođačkih ugovora je smanjena za oko pet miliona eura, najviše zahvaljujući činjenici da je CRBC vrijednost jednog od ranijih ugovora sa splitskom kompanijom „Skladgradnja“ umanjila za otprilike toliki iznos.

57 Državna firma „Monteput“ tvrdi da ne posjeduje ove podatke, a Ministarstvo saobraćaja i pomorstva ih je proglasilo tajnim podacima.



# Podizvođači

## Oslobađanje podizvođača od PDV-a

Četiri najveća domaća podizvođača su oslobođena od 25 do 30 miliona eura PDV-a na robu i usluge vezane za izgradnju prve dionice, ali precizna računica nije moguća jer su detaljnije informacije proglašene tajnom.

Prema zvaničnim podacima [58], četiri domaće kompanije „Bemax“, „Cijevna Komerc“, „Montenegro Petrol“ i „Ramel“ su za četiri godine ostvarile promet robe i usluga koji je oslobođen od plaćanja PDV-a u iznosu od oko 151 miliona eura.

Ukupan promet koji je prikazan kroz zvanične podatke koji se dostavljaju Poreskoj upravi, odnosno kroz mjesečne izvještaje o upotrijebljenim kontrolnim markicama kineske CRBC, prikazan je u iznosu od 424 miliona eura, pa proizilazi da su pomenute četiri domaće kompanije ostvarile nešto manje od trećine ukupnog prometa, odnosno 36 odsto.

Kompanija	Iznos u milionima
Bemax	84,4
Cijevna Komerc	36,2
Montenegro Petrol	22,6
Ramel	8
UKUPNO	151 milion

Najviše je prometovao „Bemax“, skoro 85 miliona eura prometa, „Cijevna Komerc“ 36 miliona, „Montenegro Petrol“ nepuna 23 miliona, a „Ramel“ oko 8 miliona eura.

Detaljni podaci o prometu i vrstama usluga nijesu poznati, jer je Poreska uprava ovu vrstu informacija proglasila poreskom tajnom [59].

Zato nije moguće precizno izračunati iznos PDV-a koji nije naplaćen, jer na različite robe i usluge se primjenjuju različite stope PDV-a. Ukoliko bi na kompletan iznos bila primijenjena ista stopa PDV-a od 19% koja je važila do početka 2018. godine, kada je porasla na 21%, država je ovim kompanijama oprostila preko 28 miliona eura.

58 Mjesečni izvještaji o upotrijebljenim kontrolnim markicama kineske kompanije China Road and Bridge Corporation, koje dostavlja Poreskoj upravi, a koje je MANS dobio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama.

59 MANS na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama kontinuirano traži rješenja o oslobađanju PDV-a u odnosu na projekat izgradnje prve dionice, ali Poreska uprava tu vrstu informacija proglašava poreskom tajnom.



# Subvencije

Od početka izgradnje autoputa, CRBC je oslobođen plaćanja dažbina u iznosu od najmanje 140 miliona eura od čega se preko 100 miliona odnosi na PDV, 36 miliona na carinu, a oko pet miliona na akcize na gorivo. Ukupan iznos je znatno veći, jer ovaj obračun ne uključuje sve subvencije, pošto državne institucije i dalje kriju mnoge podatke.

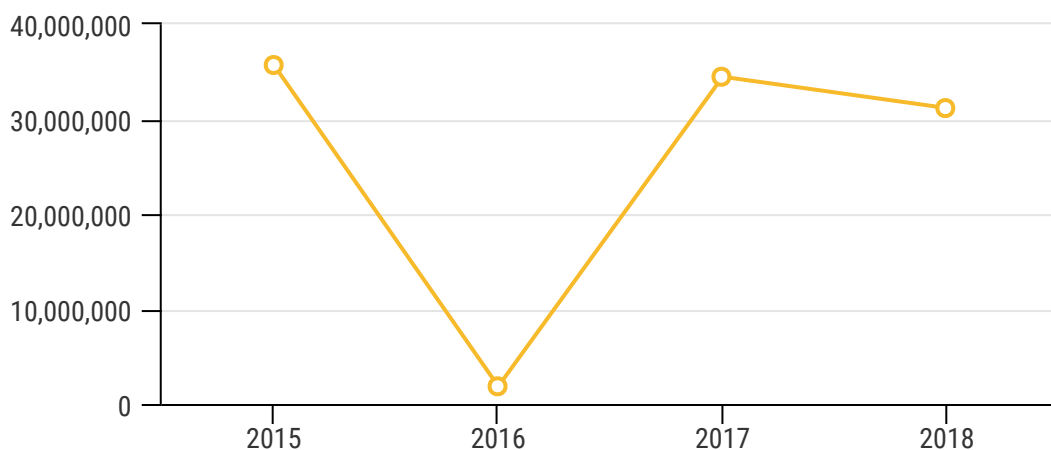
Za realizaciju projekta izgradnje autoputa ne plaćaju se PDV na promet roba i usluga koje su u vezi realizacije autoputa [60], carine za građevinski materijal, opremu i postrojenja za autoput [61] i naknade za tehničko građevinski kamen [62]. Pored toga, izvođačima se vrši i povraćaj dijela akciza na gorivo [63], dok je CRBC oslobođena i plaćanja poreza i doprinosa na zarade stranaca, koje angažuje na projektu [64].

## Opraštanje poreza na dodatu vrijednost

Prema informaciji Poreske uprave dostavljenoj MANS-u može se zaključiti **da je iznos oslobođenog PDV-a za realizaciju projekta izgradnje dionice autoputa do decembra 2018. godine dostigao sumu od 103,2 miliona eura.**

Poreska uprava je MANS-u dostavila tabelarni prikaz u kojem su za kinesku kompaniju CRBC na mjesečnim nivoima prikazane ukupne novčane sume, na koje je iskazana poreska stopa od 0% [65].

Za tri godine i jedanaest mjeseci stopa PDV-a od nula odsto prikazana je na ukupnu sumu od 527,5 miliona eura. Kada se na tu brojku primijeni stopa PDV-a, koja je do početka 2018. godine u Crnoj Gori iznosila 19 odsto, a od te godine je uvećana na 21 odsto, proizilazi da je iznos oslobođenog PDV-a 103,2 miliona eura.



Grafik 7: Iznos nenaplaćenog PDV-a po godinama; izvor: podaci Poreske uprave

60 Članom 16 Zakona o autoputu Bar Boljare propisano je da se porez na dodatu vrijednost plaća po stopi od 0 % na promet proizvoda i usluga namijenjenih za izgradnju autoputa koje realizuje izvođač radova, ili se to realizuje za račun izvođača radova na izgradnji autoputa.

61 Članom 42 Zakona o autoputu Bar Boljare propisano je da su oslobođeni od plaćanja carine: 1) građevinski materijal namijenjen za izgradnju autoputa; 2) oprema namijenjena za ugradnju u objekte autoputa i za izgradnju autoputa; 3) postrojenja namijenjena za ugradnju u objekte autoputa i za izgradnju autoputa koje uvozi u Crnu Goru izvođač radova za izgradnju autoputa.

62 Članovima 14 i 15 Zakona o autoputu Bar Boljare propisano je da izvođač radova koji je angažovan na izgradnji autoputa može koristiti tehničko-građevinski kamen do kojeg dođe u postupku izvođenja radova na izgradnji autoputa i vršiti proizvodnju tehničko-građevinskog kamena isključivo za potrebe izgradnje autoputa, bez naknade; potrebne količine tehničko-građevinskog kamena i pozajmišta sa kojih će se vršiti proizvodnja, utvrdiće se glavnim projektom izgradnje autoputa; na postupak korišćenja i proizvodnje tehničko-građevinskog kamena koji je u državnoj svojini, ne primjenjuju se odredbe zakona kojim su uređene koncesije.

63 Prema članu 30 Zakona o akcizama prilikom nabavke gasnih ulja koja se koriste kao motorno gorivo za industrijske i komercijalne svrhe, izvođač radova koji ta ulja koristi za izvođenje radova na Projektu autoputa Bar-Boljare, ostvaruje povraćaj dijela akcize iznad iznosa od 169 eura na 1000 litara, a podizvođač ostvaruje pravo na povraćaj dijela akcize iznad iznosa od 259 eura na 1000 litara; iznos ostvarenog prava na povraćaj za podizvođače ne može preći iznos do 1,5 % ostvarenog prometa u toku godine po tom osnovu.

64 Članom 10 Zakona o porezu na dohodak fizičkih lica propisano je da poreska stopa na dohodak iznosi 9 odsto od poreske osnovice, a izuzetno na lična primanja koja su iznad iznosa prosječne bruto zarade ostvarene u prethodnoj godini u Crnoj Gori prema podacima organa nadležnog za poslove statistike (prosječna zarada), stopa poreza na dohodak iznosi 11 %, na iznos primanja iznad prosječne zarade.

65 MANS je na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama od Poreske uprave tražio ukupne iznose oslobođenja PDV-a po osnovu Zakona o autoputu pojedinačno po mjesecima za 2015. godinu, 2016. godinu, 2017. godinu i 2018. godinu; brojevi MANS-a 18/124919-124922 i 19/125768.



# Subvencije

## Oslobađanje od carina na uvoz opreme

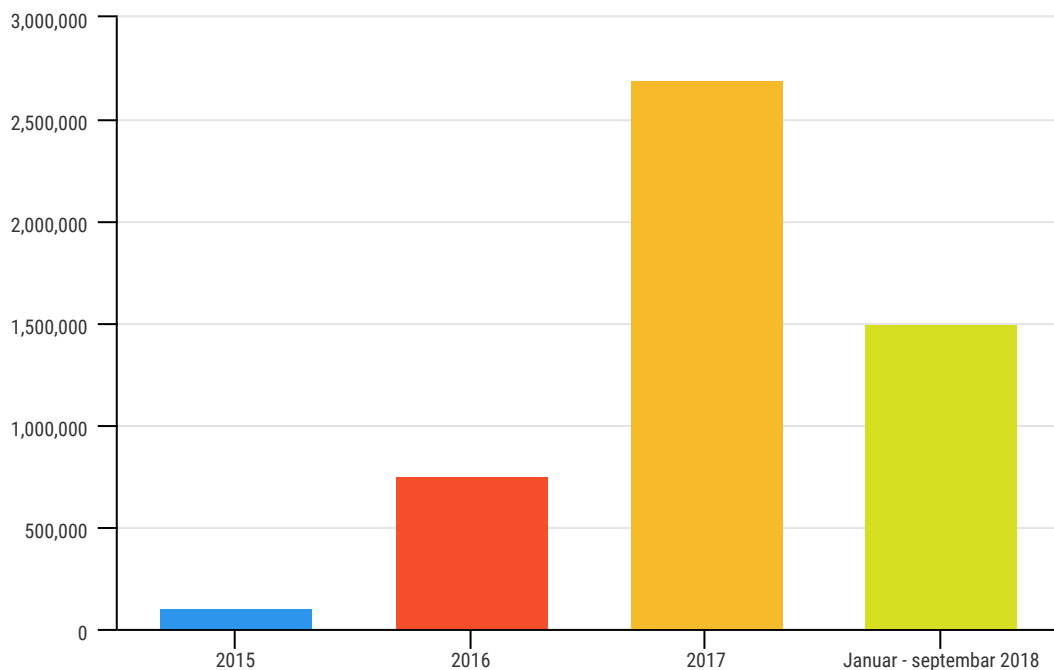
Uprava carina odbija da dostavi podatke kolika je vrijednost oslobađanja carina za realizaciju projekta izgradnje dionice autoputa, a prema javno dostupnim informacijama do decembra 2018. godine oslobodađanja od carinskih izdataka iznosila su oko 36 miliona eura [66].

Te informacije saopštio je ministar finansija u crnogorskom parlamentu, na pitanje poslanika. U 2015. godini oslobodađanja su iznosila 9,48 miliona, godinu kasnije 5 miliona, u 2017. godini su iznosila 11,8 miliona, a u 2018. do početka decembra 10,3 miliona eura [67].

## Povraćaj akciza na gorivo

Prema zvaničnim podacima, **za tri godine i devet mjeseci**, odnosno od početka 2015. do oktobra 2018. godine, **kineskoj kompaniji CRBC i domaćim podizvođačima je vraćeno oko pet miliona eura [68] za plaćene akcize na gorivo [69].**

U 2015. je vraćeno 109 hiljada eura, godinu kasnije 750 hiljada, u 2017. suma je dostigla iznos od 2,7 miliona, a za prvih devet mjeseci 2018. godine povraćaj akciza na gorivo je iznosio oko 1,5 miliona eura. Pored toga, **u prvom kvartalu 2018. izvođači radova potraživali su dodatnih 800 hiljada eura i ti zahtjevi su bili u obradi [70].** MANS ne raspolaže podacima o iznosu vraćenih akciza u posljednjem kvartalu 2018. godine [71].



Grafik 8: Povraćaj akciza po godinama; izvor: Podaci Uprave carina

66 Članak u dnevnom listu „Dan“ od dana 14. decembra 2018. godine, pod naslovom „Podizvođače oslobodili 112 miliona PDV-a i carine“; link: <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&clanak=675202&najdatum=2018-12-13&datum=2018-12-14>

67 Ibid.

68 Tačna suma je 5.056.442,10 eura, a do ovih podataka MANS je došao na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama koje su tražene od Uprave carina, broj MANS-a 18/125480-125484.

69 Prema članu 30 Zakona o akcizama prilikom nabavke gasnih ulja koja se koriste kao motorno gorivo za industrijske i komercijalne svrhe, izvođač radova koji ta ulja koristi za izvođenje radova na Projektu autoputa Bar-Boljare, ostvaruje povraćaj dijela akcize iznad iznosa od 169 eura na 1000 litara, a podizvođač ostvaruje pravo na povraćaj dijela akcize iznad iznosa od 259 eura na 1000 litara; iznos ostvarenog prava na povraćaj za podizvođače ne može preći iznos do 1,5 % ostvarenog prometa u toku godine po tom osnovu.

70 Tačan iznos je 803.127,18 eura, a do ovih podataka MANS je došao na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama koje su tražene od Uprave carina, broj MANS-a 18/125480-125484.

71 MANS je ove informacije zatražio od Uprave carina na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, ali u momentu izrade ovog izvještaja oni nijesu bili dostavljeni.

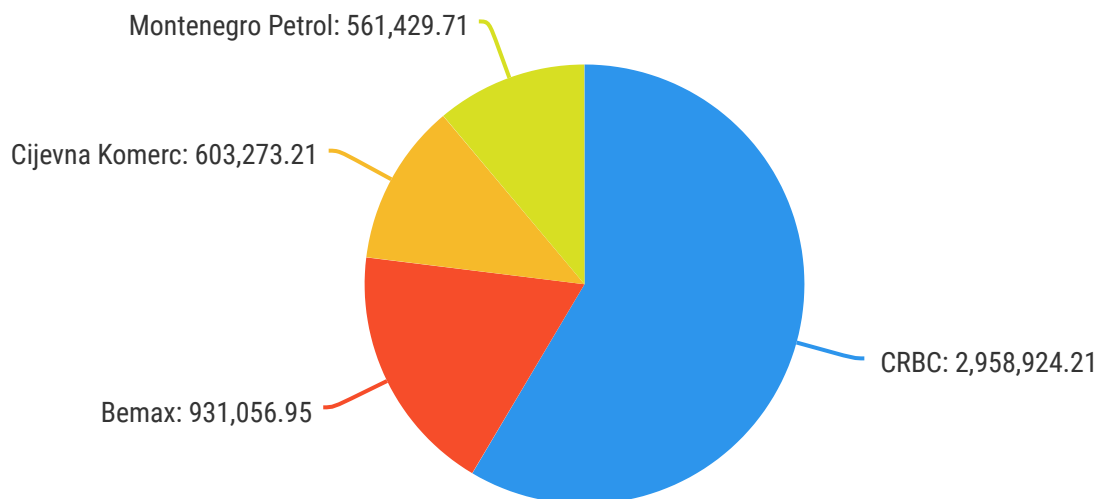




# Subvencije

Kada je riječ o pojedinačnim firmama, CRBC-ju je vraćeno gotovo tri miliona eura, što je oko dvije trećine povraćaja akciza. Podizvođaču „Bemax“ iz Podgorice je vraćena 931 hiljada ili petina iznosa, podgoričkoj „Cijevni Komerc“ 603 hiljade eura, a „Montenegro Petrolu“ iz Podgorice 561 hiljada. Još dvije kompanije su imale zanemarljive iznose povraćaja akciza na gorivo [72].

Kompanija CRBC je u trećem kvartalu 2018. godine potraživala dodatnih oko 580 hiljada eura za povraćaj akciza, a „Bemax“ 220 hiljada. MANS još nije u posjedu informacija da li je Uprava carina odobrila te zahtjeve.



Grafik 9: Prikaz najvećih kompanija koje su ostvarile povrat akciza



# Uticaj na životnu sredinu

Prije početka izgradnje autoputa nije urađena adekvatna procjena stanja biljnog i životinjskog svijeta, uključujući i neke zaštićene vrste. Mnoge mjere zaštite životne sredine propisane strateškim dokumentima nisu adekvatne, a neke važne smjernice su ukinute naknadnim odlukama Vlade. Kao najpovoljnija izabrana je aktualna trasa autoputa, a da u obračun nisu uključeni troškovi zaštite životne sredine.

Praksa pokazuje da su ti troškovi ogromni. Izgradnja autoputa je imala veoma negativan uticaj na zaštićenu rijeku Taru. Potpuno je izmjenjen pejzaž, izmješteno je korito i tok rijeke. U koritu se grade djelovi ceste budućeg autoputa i brojne stope privremenih i trajnih mostova. Dio građevinskog otpada je deponovan na samoj obali rijeke koju na nekim lokacijama zagađuju i neprečišćene otpadne vode sa gradilišta.

Sve to je imalo veoma negativan uticaj na biljne i životinjske vrste, proces obnavljanja će trajati dugo, a šteta je možda i nepopravljiva.

## Analiza planske i strateške dokumentacije

Analiza planske i strateške dokumentacije pokazuje da nema neophodnih podataka o stanju biljnog i životinjskog svijeta, uključujući i neke zaštićene vrste, jer prije izrade tih dokumenata nije urađena adekvatna procjena. Trasa autoputa je izabrana kao najpovoljnija jer u obračun nisu uključeni troškovi zaštite i saniranja posljedica po životnu sredinu. Neke važne mjere za zaštitu životne sredine iz strateških dokumenta su promijenjene planskim dokumentima i odlukama Ministarstva održivog razvoja i turizma.

Javno dostupna strateška i planska dokumentacija auto-puta Bar – Boljare pokazuje da će projekat povećati ekološko opterećenje, naročito kada je u pitanju: zagađivanje zemljišta i voda, povišenost nivoa buke, negativni uticaji na faunu i floru i zagađivanje vazduha [73].

Stvarni intenzitet i vrstu uticaja na životnu sredinu, teško je utvrditi jer **ne postoji javno dostupna strateška procjena uticaja (SEA) za Detaljni prostorni plan (DPP) auto puta**. Kako SEA daje smjernice za dalje postupanje bilo je neophodno da se svi dokumenti, počevši od Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu (EIA) pa dalje, usklade sa njom.

Elaborat procjene uticaja sadrži kontradiktorne informacije [74] i urađen je samo na osnovu literaturnih podataka od kojih su neki stariji od pola vijeka. Iz njega se vidi da nije urađeno ili nije javno dostupno nulto stanje za: vodena staništa, kvalitet i resurse podzemnih voda, vegetaciju, stanje šume, faunu vodozemaca i gmizavaca, faunu riba, faunu ptica i migratorne ptice, socio-ekonomska analiza, zdravlje ljudi i bezbjednost i kulturno-istorijska dobra.

Kako bi se stekla jasna slika uticaju izgradnje autoputa, neophodno je precizno utvrditi postojeće stanje i sprovoditi stalni godišnji monitoring vegetacije, krupnih sisara [75], migratornih ptica, vodozemaca i gmizavaca, riba, fito- i zoobentosa – u toku i nakon izgradnje autoputa. Takođe je neophodno je utvrditi stanje populacija 25 taksona koji imaju status nacionalne zaštite.

Pored toga, potrebno je sprovoditi kontinuirani monitoring kanalisnog prikupljanja i odvođenje zagađenih atmosferskih voda sa kolovozne površine, prečišćavanje prikupljenih atmosferskih voda od suspendovanih čvrstih čestica ulja, goriva i drugih taloženih zagađenja.

Pripremni radovi na izgradnji autoputa nijesu predmet ovog elaborata. Time je dovedena u pitanje svrha izrade jednog takvog dokumenta čiji je cilj ocjena uticaja cijelog projekta na životnu sredinu, a ne samo jednog dijela projekta.

73 Izvod iz Analize planske i strateška dokumentacija autoputa Bar – Boljare – Uticaj na životnu sredinu (CZIP, mart 2019. godine) i Analize Elaborata o procjeni uticaja autoputa na životnu sredinu - dionica Smokovac – Mateševo (Crnogorsko društvo ekologa – CDE, decembar 2018. godine)

74 U dijelu „Opis lokacije“ u Elaboratu se navodi da nema značajnih vrsta, nacionalno i međunarodno zaštićenih, dok se u dijelu „opis mogućih značajnih uticaja projekta za životnu sredinu“ ukazuje da će doći do trajne devastacije međunarodno značajnih staništa.

75 Monitoring krupnih sisara / divljači – u toku i nakon izgradnje autoputa s obzirom na to da nijesu planirani eko-koridori duž trase auto-puta



# Uticaj na životnu sredinu

Konačno, **trasa definisana projektom ocijenjena je kao najbolja opcija** zato što u obračun nisu uključeni troškovi mjera koje treba da budu sprovedene da bi se životna sredina vratila u normalu nakon završetka projekta, kao i da bi se održavala na zadovoljavajućem nivou u fazi eksploatacije. Planiranje na ekološki način od samog početka samo bi blago povećalo cijenu, ali je svakako dugoročno bila ekonomski mnogo isplativija opcija.

Svi ovi nedostaci Elaborata i problemi koji iz njih proističu dodatno su zaobiđeni tako što je sama izgradnja autoputa započeta u maju 2015. godine, prije nego što je data saglasnost na elaborat, u decembru 2015. godine. Time je prekršen Zakon o procjeni uticaja na životnu sredinu koji definiše da se izvođenju radova ne može pristupiti saglasnosti na elaborat koji čini sastavni dio dokumentacije na osnovu koje se izdaje odobrenje za gradnju [76].

**Sa druge strane, neke odrednice iz Elaborata nisu ispoštovane u drugim dokumentima, ili postupanjima institucija.** Na primjer, Elaborat predviđa da je zabranjeno mijenjati riječni tok, dok u Glavnom projektu razrađuju projekat regulacije korita rijeke Tare.

Takođe, Elaborat predviđa da je u slučaju izrade riječnih prelaza (Tara, Morača) neohodno preduzeti sve mjere za sprečavanje zamuljivanja i zagađenja voda. Ministarstvo održivog razvoja i turizma je izdalo građevinsku dozvolu za izgradnju auto-puta sa EIA koji nije odgovarao stvarnom stanju na terenu. Dopuna Elaborata ili uklapanje Glavnog projekta u smjernice Elaborata nije zatražena.

U EIA za autoput se navodi da predviđene lokacije za deponije nijesu prihvatljive jer su predviđene u koritima potoka. Iako nije odobrena u Saglasnosti na EIA, Ministarstvo održivog razvoja i turizma je izdalo građevinsku dozvolu za deponiju III-13, koja je po Elaboratu površine 27.825 m<sup>2</sup> i veličine 330.000m<sup>3</sup>.

## Uticaj na životnu sredinu

Izgradnja autoputa je imala veoma negativan uticaj na rijeku Taru koja je pod posebnim režimom zaštite zbog svojih prirodnih ljepota. Potpuno je izmjenjen pejzaž, izmješteno je korito i tok rijeke. Tara i neke njene pritoke su zagađene otpadnim vodama sa gradilišta, a dio građevinskog otpada je deponovan u koritu i na obalama rijeke.

Rijeka Tara je, kao prirodno dobro od posebnih vrijednosti svjetskog značaja, dvostruko upisana u Listu svjetske baštine UNESCO-a. Konvencijom o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine zaštićen je kanjon rijeke Tare, dok je bazen rijeke Tare upisan je u mrežu objekata biosfere u okviru programa UNESCO-a "čovjek i biosfera" (MAB). Rijeka Tara je posebno zaštićena i Deklaracijom Skupštine Crne Gore iz 2005. godine kojom se trajno zabranjuju bilo kakvi zahvati ili radovi u kanjonu ove rijeke. Na tom prostoru se nalazi značajna koncentracija endemičnih vrsta biljaka i insekata, a u samom kanjonu nalazi se preko 80 poznatih pećina koje dosad nisu detaljno istražene. Kanjon i rijeka Tara su ispunili čak tri uslova da bi postali dio svjetske baštine prirodnih dobara UNESCO-a, a to su geološki, hidrološki i biološki fenomen.

Elaborat procjene uticaja autoputa na životnu sredinu propisivao je da Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i CRBC moraju kvartalno ispitivati kvalitet voda koji dolaze u dodir sa izgradnjom autoputa, kao i da te informacije podijele sa javnošću, što nije rađeno [77].

**Umjesto toga informacije o uticaju na životnu sredinu u toku prošle godine davale su gotovo isključivo nevladine organizacije [78], dok je Ministarstvo mnoga dokumenta proglašavalo tajnim [79].**

76 Zakon o procjeni uticaja na životnu sredinu, član 6: „Nosilac projekta za koji je obavezna procjena uticaja na životnu sredinu ili projekta za koji je donijeta odluka o potrebi procjene uticaja na životnu sredinu ili odluka da nije potrebna procjena uticaja na životnu sredinu, ne može pristupiti izvođenju projekta bez saglasnosti nadležnog organa na elaborat o procjeni uticaja ili odluke da nije potrebna procjena uticaja na životnu sredinu" i stav 2. člana 18: „Elaborat i saglasnost na elaborat je sastavni dio dokumentacije potrebne za pribavljanje dozvole, odobrenja ili saglasnosti za početak izvođenja projekta ili pribavljanja upotrebne dozvole" Zakona o procjeni uticaja na životnu sredinu.

77 str. 388 Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu za izgradnju autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Mateševo od avgusta 2015. godine

78 MANS i ekološke organizacije, Green Home, Centar za zaštitu i proučavanje ptica, OZON, Breznica i Centar za razvoj Durmitora, su pratile uticaj izgradnje autoputa na rijeku Taru i područje koje je pod posebnom zaštitom UNECSO programa "čovjek i biosfera".

79 Detaljnije u poglavlju A.7. Pristup informacijama



# Uticaj na životnu sredinu

## Izmještanje korita rijeke Tare

U koritu rijeke Tare se grade djelovi ceste budućeg autoputa i brojne stope privremenih i trajnih mostova. U gornjem toku rijeka je izmijenjena do neprepoznatljivosti, a obaveze zaštite ovog dijela rijeke definisane programom UNESCO-a "Čovjek i biosfera" su drastično prekršene. Zvanični podaci pokazuju da su intervencije u koritu rađene isključivo za potrebe izgradnje mostova, a ne zaštite mještana i njihove imovine od poplava.

Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu za prioritetnu dionicu autoputa [80] i Strateška procjena uticaja na životnu sredinu koja je rađena rađena za Detaljni prostorni plan za autoput Bar – Boljare [81], izričito zabranjuju mijenjanje riječnog toka Tare zbog njenog statusa zaštićenog područja.

Uprkos tome, u toku izvođenja radova na mostovima "Tara 1" i "Tara 2", otvorenoj trasi i budućoj petlji Mateševo, devastirano je korito rijeke Tare [82]. Snimci koji su napravljeni svjedoče o tome da je korito kanalisano, prekopano, suženo, sa neprepoznatljivim obalama i deponovanim građevinskim otpadom, u dužini od nešto više od osam kilometara. Satelitski snimci pokazuju da je riječni tok promijenjen u odnosu na stanje prije otpočinjanja radova.

Pojedini djelovi ceste budućeg autoputa se grade u samom koritu rijeke nasipanjem ogromne količine pijeska i kamena, a u koritu se nalaze i stubovi mostova i buduće petlje Mateševo.



Izmještanje korita i riječnog toka Tare

I pored kontinuiranog uvjeravanja zvaničnika iz ministarstva održivog razvoja i turizma da se ne radi o izmještanju korita, već samo o njegovoj regulaciji kako bi se lokalno stanovništvo i imovina zaštitila od bujičnog toka i izlivanja rijeke Tare, zvanična dokumentacija to demantuje. U Glavnom projektu regulacije rijeke Tare [83] koji je izradio CRBC se navodi je regulacija rijeke potrebna radi smanjena pritiska koji bujični tok vrši na stubove mostova "Tara 1 i 2", te stubove buduće petlje Mateševo.

Precizna trasa prioritetne dionice Smokovac – Mateševo je definisana Glavnim projektom za tu dionicu, dok je izgradnja mostova na Tari i petlje Mateševo određena Glavnim projektom za poddionicu 4.4.1.

Ova dokumenta Ministarstvo održivog razvoja i turizma je proglasilo poslovnom tajnom, pa nije moguće utvrditi da li su izvedeni radovi u skladu sa planovima, ili je izvođač radova prekršio previđena ograničenja.

U Elaboratu procjene uticaja na životnu sredinu se navodi da dio trase autoputa od Veruše do Mateševa prolazi upravo kroz područje sliva rijeke Tare koje je zaštićeno UNESCO programom "Čovjek i biosfera" čime se krši Konvencija o zaštiti Svjetske prirodne kulturne baštine [84].

80 <http://barboljare.me/wp-content/uploads/2018/03/Elaborat-procjene-uticaja-na-zivotnu-sredinu.pdf>

81 <http://barboljare.me/wp-content/uploads/2017/09/Predlog-DPP-autoputa-Bar-Boljare-15.10.2008-za-Sluzbeni.pdf>

82 Video snimak dronom je dostupan na: <https://www.youtube.com/watch?v=MfAwRSCjaQI>

83 <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/BBC150OD104GL03.pdf>

84 Članak na Portalu Slobodna Evropa objavljen dana 29. oktobra 2018. godine; link: <https://www.slobodnaevropa.org/a/autoputem-kroz-korito-tare/29570412.html>





# Uticaj na životnu sredinu

## Neadekvatno deponovanje građevinskog otpada

Na samoj obali rijeke Tare nalazi se niz deponija građevinskog otpada, iako je to bilo strogo zabranjeno Elaboratom procjene uticaja na životnu sredinu. Ministarstvo zaštite životne sredine je odlučilo da taj materijal bude iskorišten za regulaciju korita Tare i legalizovalo odlaganje otpada koje je kineska kompanija započela i prije te odluke.

Uzvodno od Jabuke, na lijevoj obali rijeke Tare, nalazi se niz od pet ili više deponija koje prelaze visinu od šest metara u odnosu na lokalni put i korito rijeke [85].



Nelegalno deponovanje građevinskog otpada na obalama rijeke Tare

Pored toga, izvorišta pritoke Tare, rijeke Lijevorečice i potoka na Pajkovom viru, su bila ugrožena teškim građevinskim radovima i miniranjem. U slučaju rijeke Lijevorečice teška mehanizacija je u blizini vršila probijanje trase i u gornjem toku korito je bilo zatrpano kamenom, građevinskim i ostalim vrstama otpada.



Devastacija Lijevorečice i potoka na Pajkovom viru (mart 2019.)

Sastav deponovanih materijala je iskop iz tunela i vezanih radova odnosno šljunak, glina, zemlja, drobljeni kamen, koji su neprihvatljivi za deponovanje, nasipanje ili bilo kakvu regulaciju sa aspekta zaštite biodiverziteta obzirom da je sastav i struktura materijala dramatično različita od postojeće (prirodne).

Mješanje deponovanog građevinskog otpada sa zemljanim iskopom nije dozvoljeno Zakonom o vodama i Zakonom o otpadu, a upravo takav materijal prekriva cijelu obalu rijeke, u nekim slučajevima i dužinom većom od 20 metara.

Elaboratom procjene uticaja na životnu sredinu za izgradnju autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Mateševo je bilo strogo zabranjeno „odlagati višak materijala iz iskopa u korita rijeka, obale rijeka i na poljoprivredno zemljište.“ [86] Prema istom dokumentu, za to je bilo predviđeno 14 lokacija, na kojima su se trebale otvoriti posebne deponije – odlagališta.

85 Snimak deponija: <http://www.mans.co.me/deponije-ili-regulacija-tare/>

86 str. 355 Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu za izgradnju autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Mateševo





# Uticaj na životnu sredinu

U blizini rijeke Tare, trebalo je da postoje dvije deponije, i to na lokacijama Trebišnjica i Jabuka [87]. Osim elaboratom, odvoz i deponovanje iskopa iz tunela na tim lokacijama predviđao je i Plan upravljanja građevinskim otpadom, koji je 2015. godine izradila kompanija CRBC [88].

Međutim, te dvije deponije nikada nisu otvorene [89]. Takvu praksu Ministarstvo održivog razvoja i turizma pravdalo je potrebom da se reguliše korito rijeke Tare, iako je pomenuti elaborat izričito zabranjivao odlaganje iskopanog materijala na obale rijeke.

U skladu sa time donešen je i Plan regulacije rijeke Tare, u septembru 2016. godine, koji predviđa osiguravanje riječnog korita kako voda kasnije ne bi ugrožavala izgrađene stubove mostova Tara 1 i Tara 2 [90]. Ovaj dokument bio je u potpunosti suprotnosti sa Elaboratom.

U oktobru 2018. godine Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore usvojilo je novi Plan upravljanja građevinskim otpadom, u kojem se više nisu spominjale opisane deponije pod tehničkim nazivom „IV-17“ i „IV-18“, i gdje se napominje da će sav materijal koji je trebalo da se odloži na tim deponijama, biti iskorišten za regulaciju Tare [91].

Ipak, snimci sa Google Earth platforme pokazali su da je CRBC odlagao iskopani materijal na obale Tare već u avgustu 2018. godine, prije nego što je to predvidio novi Plan upravljanja otpadom.



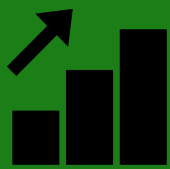
Pozicija planirane deponije u odnosu na "regulaciju korita"

Na osnovu toga otvorilo se pitanje da li je MORT ovakvim postupanjem izašao u susret CRBC-u, čime je kineska kompanija uštedjela tako što nije odvozila materijal na predviđene lokacije, gradila i obezbjeđivala deponije i pristupne puteve, za šta je regulacija poslužila kao opravdanje.



Pozicija planirane deponije u odnosu na "regulaciju korita"

87 str. 197 Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu za izgradnju autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Mateševo  
88 Plan upravljanja građevinskim otpadom br. ET/008-02/2015-V7 od 18.06.2015. godine  
89 Snimke pogledati na: <https://www.youtube.com/watch?v=Q1ZZTvt5G4>, <https://www.youtube.com/watch?v=kM65LjHzp6c>  
90 Plan regulacije rijeke Tare iz septembra 2016. godine  
91 Plan upravljanja građevinskim otpadom iz septembra 2018. godine, na koji je Agencija za zaštitu prirode i životne sredine dala saglasnost UPI-101/2-03-84/2 od 07.11.2018. godine, str. 19



# Uticaj na životnu sredinu

## Izlivanje otpadnih voda

**Na nekim lokacijama u toku 2018. godine otpadne vode sa gradilišta su se odlivale u rijeku Taru i njene pritoke bez bilo kakvog prečišćavanja.**



Lokacija na kojoj su se otpadne vode ulivale u Taru (kamp Jabuka, novembar 2018.)

Na primjer, krajem 2018. godine otpadne vode sa gradilišta tunela Jabučki krš neprečišćene su odlazile direktno u Taru.

Iako su pored gradilišta bile postavljene cijevi za odvod otpadnih voda do separata za prečišćavanje, snimci su pokazali da je voda kojom su ispirane mješalice od betona odlazila direktno u rijeku [92].

Da se nije radilo o izolovanom incidentu pokazali su i izvještaji Instituta za javno zdravlje i Zavoda za hidrometeorologiju i seizmologiju.

Prema tim izvještajima tokom 2017. i 2018. godine uzorak vode na ovoj lokaciji je čak 26 puta bio neispravan. Pored Jabučkog potoka, ispitivanja su vršena i na drugom lokacijama, a neka od njih pokazala su da postoji problem i sa tretmanom otpadnih voda kroz instalirane kolektore za prečišćavanje



Zamućenje Tare otpadnim vodama sa gradilišta (Jabučki potok, novembar 2018.)

## Uticaj izgradnje na biodiverzitet i kvalitet voda

**Izgradnja autoputa je imala veoma negativan uticaj na pastrmske vrste i živi svijet dna rijeke Tare, pokazala su istraživanja za potrebe projekta "Natura 2000". Proces obnavljanja će trajati dugo, a teško je očekivati da se vrati u prvobitno stanje.**

Ihtiološka istraživanja za potrebe projekta "Natura 2000" su rađena u julu 2018. godine. U njihovom izvještaju se navodi da su u nizvodnom dijelu Tare, zbog zamućenja voda u kontinuitetu, desetkovane pastrmske i druge autohtone riblje vrste, a da istovremeno u istraživanom dijelu nije bilo riblje mlađi [93].

Potvrđene su i pretpostavke o kritičnom ugrožavanju i potpunom brisanju faune dna na pregledanim dijelovima toka kroz Izvještaj o ocjeni biološkog monitoringa nultog stanja na vodenom ekosistemu rijeke Tare sa monitoringom za period 2017. i 2018. Rezultati izvještaja su pokazali da je brojnost jedinki makroinvertebratske zajednice (faune dna rijeke) u 2017. godini u iznosila je 924 ind/m<sup>2</sup>, dok je u 2018. brojnost opala na ispod 50 ind/m<sup>2</sup>.

Izvještaj takođe potvrđuje da je značajno smanjen i diverzitet, te da najveći broj grupa vrsta uopšte nije registrovan istraživanjem u 2018. godini. U podzemnoj fauni nisu evidentirane nikakve jedinke, što pokazuje da je uticaj radova alarmantan i da će proces obnavljanja trajati 10 i više godina, a teško je očekivati da se vrati u prvobitno stanje.

Nulto stanje ili monitoring ugroženih akvatičnih vrsta (riba, živog svijeta dna) nije rađen, dok se u stručnim krugovima pretpostavlja da je njihov broj značajno smanjen zbog njihove izuzetne osjetljivosti na promjenu prirodnih uslova.

92 Snimak ulivanja otpadnih voda u Taru <https://www.youtube.com/watch?v=IN9QaqtWRw>

93 Izvještaj o monitoringu sa terenske misije u okviru projekta Ustanovljavanje Natura 2000 mreže u Crnoj Gori (autor: mr Danilo Mrdak, 2018. godina)



# Kontrola i nadzor

Državna komisija za tehnički pregled radova je ukazala na niz propusta i kršenja procedura prilikom izgradnje, ali nema informacija o odgovornosti izvođača radova za takvo postupanje.

Inspekcije su rijetko sprovodile kontrole, i nisu primjećivale kršenja zakona u toku izgradnje autoputa, čak i kada su druge državne institucije na istim lokacijama konstatovale nepravilnosti.

Kontrolno saslušanje u Skupštini Crne Gore nije dovelo do unapređenja, a iz tužilaštva nije bilo odgovora na krivičnu prijavu zbog devastacije rijeke Tare.

## Tehnički pregled radova

**Državna komisija za tehnički pregled radova je ukazala na niz propusta i kršenja procedura prilikom izgradnje mostova i više drugih objekata u sklopu autoputa, ali nema informacija o posljedicama koje su snosili izvođači radova.**

Vlada Crne Gore je sredinom 2015. godine imenovala ekspertsku Državnu komisiju za tehnički pregled radova na izgradnji autoputa Bar-Boljare, odnosno prioritetne dionice Smokovac – Mateševo. Mandat komisije, koja ima 27 članova, je da vrši tehnički pregled radova na pomenutoj dionici, o tome sačinjava izvještaje i o svojim nalazima obavještava Ministarstvo održivog razvoja i turizma, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i Monteput – Poslovnu jedinicu za upravljanje projektom izgradnje autoputa Bar – Boljare.

Tokom prošle godine ta Državna komisija konstatovala je da pri građenju mostova „Tara 1“ i „Tara 2“ i više objekata na petlji Mateševo, kompanija CRBC nije poštovala građevinske procedure.

„Projekat betona [94] i metodologija izvođenja za izgradnju i stubova mosta Tara 2 nije zvanično usvojen – odobren od strane Inženjera/Nadzora, iako su radovi na izgradnji stubova u toku.“, navodi se u jednom od izvještaja komisije iz septembra 2018. godine.

To je bio samo jedan od slučajeva koje je Komisija zabilježila u toku prošle godine, kada je u periodu od marta do novembra donijela ukupno 54 izvještaja u vezi sa radovima na izgradnji te poddionice autoputa.

Problem sa betonom koji se ugrađuje se ponavljao u više izvještaja komisije u kojima se navodi da kompanija CRBC nije prezentovala projekat betona, da nema rezultata tekućih ispitivanja betona i armature, kao i da na gradilištu ne postoje dokazi o porijeklu materijala koji su ugradili.

Komisija je u samo nekoliko izvještaja konstatovala da se gradi u skladu sa procedurama, a na tom dijelu trase autoputa izvođač radova je CRBC, a podizvođač splitska „Skladgradnja“. Radi se o dionici autoputa čija je izgradnja i ranije problematizovana zbog uticaja na rijeku Taru.

Jedna od najčešćih primjedbi komisije bila je da im CRBC nije prezentovao rješenja o odabiru glavnog inženjera, kao ni rješenja o odabiru odgovornih inženjera za pojedinačne faze izgradnje. Podaci komisije pokazuju da geološke izvještaje nije potpisivao nadzorni inženjer, već lice koje nije imalo to ovlaštenje, zbog čega su članovi komisije više puta skretali pažnju da se ta praksa mora promijeniti.

94 Projekat betonske konstrukcije, prema važećem pravilniku Ministarstva održivog razvoja i turizma, sadrži tehnički opis, proračun nosivosti i upotrebljivosti betonske konstrukcije i program kontrole i osiguranja kvaliteta. U slučajevima kada je građevinski proizvod isporučen bez izjave o svojstvima i oznake u skladu sa posebnim propisom, on se ne može ugraditi u betonsku konstrukciju.





# Kontrola i nadzor

Državna komisija je donosila i negativne nalaze u vezi sa građevinskim radovima u blizini Tare. Tako je, u nekoliko navrata, izvođaču radova sugerisano da mora izvršiti ponovno sabijanje materijala u okviru izgradnje rampe na petlji Mateševo, jer ispitivanja nisu zadovoljila zahtijevane rezultate.

Nema informacija o tome da li je i kakve mjere preduzelo Ministarstvo saobraćaja i pomorstva kao investitor kako bi sankcionisalo izvođača radova, kinesku kompaniju CRBC.

## Poštovanje radnih prava

**Inspekcija rada je utvrdila da jedan od većih podizvođača ne isplaćuje zarade, poreze i doprinose, ali tek nakon podnijete prijave, kada je uprava kompanije već napustila zemlju.**

Jedna od kompanija koja je radila kao podizvođač na spornoj poddionici autoputa gdje je zabilježena devastacija rijeke Tare, je "Skladgradnja" iz Splita [95]. Do momenta povlačenja iz posla izgradnje autoputa ova kompanija je sa CRBC-em potpisala podizvođačke ugovore vrijedne čak 42 miliona eura, ali nije poznato koliko im je konačno i isplaćeno jer je sva dokumentacija o tim isplatama proglašena tajnom.

I pored značajnih sredstava koje je ova kompanija prihodovala učešćem u izgradnji prioritetne dionice autoputa, zaposleni u ovoj kompaniji su se tokom prošle godine žalili da "Skladgradnja" mjesecima ne isplaćuje zarade i ne uplaćuje poreze i doprinose. MANS je zbog toga uputio inicijativu inspekciji rada i predložio da se izvrši nadzor nad primjenom Zakona o radu, te preduzmu sve zakonom propisane radnje u cilju da se eventualno utvrđene nepravilnosti otklone i poslovanje "Skladgradnje" uskladi sa propisima.

Kontrola inspekcije rada je potvrdila da ova kompanija krši zakone i propise, da više ne izvodi radove na autoputu, te da je uprava kompanije napustila zemlju.

I pored obećanja da će ispuniti zakonske obaveze, još uvijek nema potvrde o tome, kao ni da li je inspekcija rada na bilo koji način sankcionisala vlasnika ove kompanije.

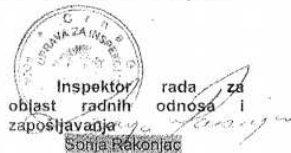
**Predmet kontrole:** isplata zarada poreza i doprinosa  
**Pregled izvršio/la:** Sonja Rakonjac

**Pregledu prisutan-na:**

Zapisnik se sačinjava na licu mjesta u kontrolisanom objektu.

**Pregledom konstatovano:**

Dana 9.11.2018. godine u 13:00h izlaskom na lice mjesta konstatovano je da su poslovne prostorije DOO SKLADGRADNJA MONTENEGRO koje se nalaze u Kolašinu na adresi Trg borca bb zatvorene. Poslodavci se na dan inspekciskog nadzora nalazio u Hrvatskoj. Od Zorice Milašinović koja je obavljala poslove administrativne radnice dobila sam broj telefona direktora u Hrvatskoj Slavena Žužu kojeg sam telefonskim putem pozvala i dobila informaciju da trenutno ne izvode radove na Auto putu, da će poreza i doprinosa izmiriti iz poreskog kredita, a obaveze prema zaposlenima do kraja mjeseca o čemu će obavijestiti inspektoriku kako bi sačinila zapisnik.



Nalaz inspekcije rada o kontroli DOO Skladgradnja



# Kontrola i nadzor

## Zaštita životne sredine

**Uprkos očiglednim dokazima negativnih uticaja na životnu sredinu, Ekološka i Inspekcija za vode tvrde da izvođač radova postupa u skladu sa projektom i izdatim saglasnostima. Ove inspekcije nisu primijetile zamućenja vode tokom izlaska na teren, iako je Institut za javno zdravlje naveo da postoji konstantno zagađenje otpadnim vodama sa gradilišta na nekim lokacijama.**

Kao rezultat terenskog monitoringa, MANS i partnerske organizacije su podnijele više inicijativa ekološkoj inspekciji i inspekciji za vode zbog registrovane devastacije prostora. Tako su inicijative podnijete zbog devastacije riječnog korita Tare, te ispuštanja otpadnih voda sa gradilišta direktno u riječni tok kod građevinskog kampa Jabuka.

Od inspekcije za vode je dobijen samo odgovor da se “radovi izvode u skladu sa Glavnim projektom”, a taj dokument su institucije proglasile tajnom.

Kada je u pitanju ekološka inspekcija, odgovor na inicijativu kojom je prijavljena devastacija korita rijeke Tare je bio da izvođač radova postupa u skladu sa izdatim saglasnostima, te da tokom izlaska na teren nije primjećeno zamućenje rijeke, niti njenih pritoka.

Sa druge strane, izvještaji Instituta za javno zdravlje o periodičnom mjerenju zagađenosti Tare u dijelu gdje se ostvaruje kontakt sa gradilištem autoputa su pokazali da postoji kontinuirano zagađenje otpadnim vodama sa gradilišta, te da uzorci u većini slučajeva ne zadovoljavaju zakonom propisane vrijednosti.

Nije poznato da li je bilo koja inspekcija postupala tragom tih izvještaja jer je njihov rad na kontroli izgradnje autoputa proglašen poslovnom tajnom [96].

Osim prijave devastacije prostora na Jabuci, partnerske organizacije su početkom ove godine nadležnim inspekcijama prijavile i devastaciju i zagađenje izvora rijeke Lijevorečice i potoka na Pajkovom viru, kao i deponovanje različitog građevinskog i drugog otpada van deponija.

Do momenta zaključenja ove publikacije, nadležne inspekcije nisu podnosiocima obavjestile da li je izvršen inspekcijski nadzor na pomenutim lokacijama.



# Kontrola i nadzor

## Poreska kontrola

Od početka izgradnje autoputa, Poreska uprava je samo jednom kontrolisala izvođača radova CRBC, i navela da ne sprovodi poseban inspeksijski nadzor nad podizvođačima.

Za četiri godine sprovedena je samo jedna poreska kontrola u odnosu na glavnog izvođača radova kinesku kompaniju CRBC, ali je podatke o izvršenom inspeksijskom nadzoru Poreska uprava proglasila tajnom. Istovremeno, Poreska uprava nije kontrolisala ni podizvođače.

Projekat izgradnje dionice autoputa zvanično počeo je u maju 2015. godine, a Poreska uprava je tek godinu kasnije sprovedla inspeksijski nadzor poslovanja glavnog izvođača CRBC, koji je obuhvatio period od početka aprila 2015., pa do kraja 2016. godine.

U 2017. i 2018., kada je izgradnja autoputa bila najintenzivnija, a time i obim finansijskog prometa najveći, Poreska uprava nije sprovodila nikakav nadzor [97].

Poreska uprava je zapisnik o izvršenom inspeksijskom nadzoru iz 2016. godine proglasila poreskom tajnom, tako da nije poznato šta su bili nalazi sprovedenog inspeksijskog postupanja, odnosno da li je poslovanje CRBC bilo zakonito.

Poreska uprava je navela da ne sprovodi posebne inspeksijske nadzore u odnosu na kompanije angažovane na izgradnji autoputa [98].

Ovo je posebno važno imajući u vidu niz subvencija koje uživaju te kompanije, koje pored posla na autoputu sprovode i više drugih velikih projekata.



Odgovor Poreske uprave o broju sprovedenih kontrola



Odgovor Poreske uprave u odnosu na kontrolu jednog od podizvođača angažovanih na autoputu

97 Odgovor Poreske uprave na zahtjev MANS-a na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama  
98 MANS je od Poreske uprave tražio podatke o sprovedenim kontrolama u odnosu na domaće podizvođače „Bemax“, „Cijevna Komerc“, Montenegro Petrol“ i „Ramel“.



# Kontrola i nadzor

## Kontrolna funkcija Skupštine

**Kontrolno saslušanje u Skupštini Crne Gore nije dovelo do unapređenja bilo kog pitanja vezanog za izgradnju autoputa.**

Partnerske ekološke organizacije Ozon, Breznica, Green Home, Centar za zaštitu i proučavanje ptica, podnijele su zbog devastacije Tare Skupštinskom odboru za turizam, poljoprivredu, ekologiju i prostorno planiranje inicijativu za kontrolno saslušanje Ministara održivog razvoja i turizma i ministra saobraćaja i pomorstva. Na kontrolnom saslušanju se ipak nisu pojavili ministri već ovlašćeni predstavnici njihovih ministarstava.

Tokom saslušanja predstavnici državnih organa su priznali da izgradnja autoputa ima uticaj na životnu sredinu, ali i ostali pri ranijim tvrdnjama da je takva vrsta radova predviđena projektom, te da će mjere remedijacije uspješno sanirati sve posljednice na terenu.

## Tužilaštvo

**Iz tužilaštva nije bilo odgovora na krivičnu prijavu zbog devastacije rijeke Tare.**

Krajem oktobra prošle godine MANS i partnerske ekološke organizacije su Vrhovnom državnom tužiocu podnijele krivičnu prijavu protiv odgovornih lica u Ministarstvu pomorstva i saobraćaja, Ministarstvu održivog razvoja i turizma, ekološkoj inspekciji i inspekciji za vode, te članova Komisije za nadzor raodva na autoputu i samog CRBC-a.

Prijava je podnijeta zbog registrovane devastacije rijeke Tare, a prijavljeni se sumnjiče da su zloupotrijebili službeni položaj, nesavjesno vršili dužnost nadzora, te izazvali zagađenje životne sredine.

Uz prijavu, tužilaštvu su dostavljeni svi do tada napravljeni snimci koji svjedoče o razmjeri devastacije Tare. Do zaključenja ove publikacije nije bilo javno dostupnih informacija da je tužilaštvo preduzelo bilo kakve aktivnosti na procesuiranju odgovornih za devastacije rijeke Tare.



# Pristup informacijama

Vlada Crne Gore i Ministarstvo saobraćaja od početka pregovora sa Vladom u Pekingu i kompanijom CRBC, odbijaju da dostave većinu osnovnih informacija u vezi izgradnje i finansiranja autoputa. Brojne informacije o isplatama, subvencijama, poštovanju rokova i kontroli, su proglašene poslovnom tajnom na osnovu rješenja Ministarstva saobraćaja i pomorstva [99].

Nakon objavljivanja podataka o devastaciji rijeke Tare, institucije su počele da proglašavaju poslovnom tajnom čak i podatke o stanju i mjerama zaštite životne sredine, iako je Crna Gora ratifikovala Arhusku konvenciju koja građanima garantuje pravo na pristup takvim informacijama.

Podaci o inspekcijskom nadzoru i utvrđenim kršenjima zakona su proglašeni tajnom jer bi njihovo objavljivanje "prouzrokovalo štetne posljedice koje su veće nego interes javnosti". Zato javnost ne može da zna, kako se, na primjer, sprovode mjere zaštite životne sredine na rijeci Tari.

Prema tumačenju institucija, tajan je čak i projekat autoputa, jer se tako štiti bezbjednost, pa samo rijetki znaju kuda tačno prolazi trasa i šta je zaista predviđeno, a šta predstavlja nezakonito uništavanje životne sredine zaštićenog područja rijeke Tare.

## Tajni podaci o životnoj sredini

Monteput je odbio više zahtjeva koje je MANS uputio krajem 2018. godine godine, obrazlažući odluku time da na traženim informacijama postoji oznaka tajnosti Interno, određena rješenjem.

Monteput je odbio da dostavi sve mjesečne izvještaje kompanije CRBC u vezi sa žalbama lokalnog stanovništva predviđenih Elaboratom procjene uticaja na životnu sredinu dionica Smokovac-Mateševo. Tajnom je proglašen i Program sa mjerama ublažavanja uticaja na rijeku Taru tokom izgradnje, a koje se odnose na sakupljanje i tretman sanitarnih otpadnih voda na predmetnom području, koji je izradio CRBC na zahtjev Ekološke inspekcije.

Nijesu dostavili ni Akcioni plan zaštite Tare, kao ni Idejno rješenje regulacije rijeke Tare na potezu Uvač-Mateševo, sa osvrtom na stabilizaciju kosina korišćenjem materijala iz iskopa sa dionica Smokovac-Mateševo.

Takođe, odbijen je zahtjev za dostavljanjem svih izvještaja kompanije CRBC u vezi sa radovima na izgradnji poddionice 4.4.1 autoputa Bar-Boljare, dionice Smokovac-Mateševo, izvještaja o sprovođenju mjera zaštite životne sredine na rijeci Tari, kao i izvještaja Monteputa i konzorcijuma Ingerop-Geodata vezi sa radovima na toj poddionici.

99 Detaljnije informacije su date u Prvom izvještaju MANS-a o izgradnji autoputa, <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2018/10/IzvjestajAutoputMN1.pdf>



# Pristup informacijama

## Tajni inspekcijski nadzor

Uprkos zakonskim propisima koji definišu da je inspekcijski nadzor javan [100], Uprava za inspekcijske poslove odbila je više zahtjeva koje je MANS uputio krajem prošle godine, pozivajući se na poslovnu tajnu i štetne posljedice koje bi, kako tvrde, bile veće nego što je interes javnosti da zna.

Tako je odbijen pristup kopijama svih akata koje su inspekcije u okviru Uprave donijele u vezi sa izgradnjom poddionice autoputa koja se proteže uz korito rijeke Tare. Takođe, Uprava je odbila da dostavi kopije svih zapisnika koje su inspekcije donijele u vezi sa izgradnjom te poddionice, navodeći da objavljivanje prije završetka projekta ne bi bilo u skladu sa važećim propisima i zakonima kojima je projekat proglašen za poslovnu tajnu.

U odgovoru je navedeno i da bi objava tražene informacije prouzrokovala štetne posljedice koje su veće nego interes javnosti.

Odbijen je i pristup kopijama izvještaja o sprovođenju mjera zaštite životne sredine na rijeci Tari, gdje se izvode radovi na poddionici 4.4.1 i svih zaključaka o izricanju novčane kazne koje je konstatovala ekološka inspekcija tokom inspekcijskih nadzora na tom gradilištu.

Uprava tvrdi da bi, osim što bi imalo štetne posljedice, objavljivanje tih izvještaja prije okončanja postupaka bilo nezakonito.

Isto objašnjenje Uprava je imala i za nedostavljanje kopija svih zahtjeva za prekršaje koje su inspektori za vode i ekološki inspektori podnijeli nadležnim sudovima na osnovu utvrđenih nepravilnosti na gradilištu poddionice 4.4.1

## Tajni projekat autoputa

Ministarstvo održivog razvoja i turizma odbilo je u februaru ove godine da MANS-u dostavi kopije **glavnih projekata** svih poddionica autoputa Bar-Boljare.

Obrazložili su da na taj način osiguravaju zaštitu bezbjednosti autoputa, jer bi objavljivanjem nastale štetne posljedice koje bi bile veće nego što je interes javnosti da zna.

Ministarstvo odbija da objavi i **Glavni projekat autoputa**, koji MANS nekoliko puta tražio, zbog čega je u toku postupak pred Upravnim sudom.

Glavni projekat definiše kako samu trasu autoputa, tako i karakteristike pojedinih objekata koji direktno utiču na životnu sredinu, a posebno rijeku Taru. U svim slučajevima kada je devastacija bila očigledna, institucije su tvrdile da se radovi odijaju u skladu sa projektom [101] koji se krije od očiju javnosti.

100 "Inspekcijski nadzor je javan. Kada je u pitanju zaštita života i zdravlja fizičkih lica ili teže narušavanje javnog interesa, inspekcijski organ je dužan da obavijesti javnost o činjeničnom stanju i nepravilnostima utvrđenim u postupku inspekcijskog nadzora", član 8 Zakona o inspekcijskom nadzoru.

101 Detaljnije u poglavlju A.6. Kontrola i nadzor



# Planovi za novu dionicu

U toku su pripreme za drugu dionicu autoputa, formiran je ekspertsko-pregovarački tim Vlade, već je sklopljen Memorandum o saradnji sa kineskom kompanijom koja radi prvu dionicu, a nakon najave Vlade da će taj projekat sprovesti na principu privatno-javnog partnerstva, iz CRBC-ja su saopštili da su spremni da podnesu takvu ponudu. Vlada, ipak, tvrdi da kineska firma nije favorizovana i da javno pozivaju sve zainteresovane da se prijave.

**Pregovori se odvijaju iza zatvorenih vrata, Vlada ne pokazuje ni najmanju namjeru da konsultuje javnost o načinu i uslovima izgradnje druge dionice, a mnogi važni podaci su dostupni samo Vladi i CRBC-ju, jer su proglašeni poslovnom tajnom.**

Početkom marta 2018. godine Vlada je odlučila da formira ekspertsko-pregovarački tim, sačinjen od 16 stručnjaka i predstavnika državnih organa, koji je zadužen za pripremu nastavka gradnje autoputa Bar Boljare [102].

Nastavak izgradnje autoputa obuhvata dionicu Mataševo-Andrijevića i obilaznicu oko Podgorice [103], a Vlada je aplicirala kod Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF) za dodjeljivanje bespovratnih sredstava za pripremu idejnih projekata i elaborata procjene uticaja na životnu sredinu.

U nastavku je prikazana tabela etapne realizacije Projekta izgradnje autoputa Bar Boljare, koju je prikazala Vlada, pozivajući se na Detaljni prostorni plan za autoput.

I faza	Smokovac - Mateševo
II faza	Mateševo - Andrijevića i obilaznica na potezu Smokovac - Tološi - Farmaci
III faza	Andrijevića - Boljare
IV faza	Podgorica - Đurmani

Desetak dana nakon usvajanja ove informacije, Vlada i kineska CRBC potpisali su Memorandum o saradnji za nastavak izgradnje druge dionice autoputa Bar Boljare na principima privatno-javnog partnerstva [104]. Dokumentom su dvije strane iskazale interesovanje za gradnju dionice Mateševo-Andrijevića i dionice Andrijevića-Boljare i dogovorile formiranje zajedničke grupe, koja bi usaglasila zajedničke aktivnosti.

Memorandumom se potencira da CRBC ima veliko iskustvo i resurse za realizaciju infrastrukturnih projekata na osnovu privatno-javnog partnerstva i da je posvećena opsežnoj saradnji sa lokalnim građevinskim i drugim kompanijama. Uprkos tome što se navodi da interesovanje kineske kompanije ne sprječava i ograničava ostale zainteresovane subjekte da iskažu svoj interes za projekat druge dionice, stiče se utisak da se Memorandumom CRBC favorizuje, posebno imajući u vidu da već gradi prvu dionicu i da bi mogla doći do određenih informacija koje se odnose na kompletni projekat autoputa Bar Boljare, koji obuhvata izgradnju tri odvojene dionice [105].

U novembru 2018. godine Vlada je objavila procjenu da će dio druge dionice od Mateševa do Andrijevice koštati 273 miliona eura i najavila da će aplicirati za dio sredstava od nepunih 55 miliona eura kod Evropske Unije, kako bi ih dobila kao bespovratna sredstva [106].

102 Informacija o potrebi formiranja Ekspertsko-pregovaračkog tima u vezi sa nastavkom realizacije projekta autoputa Bar Boljare, koja je bila na sjednici Vlade Crne Gore održanoj dana 08. marta 2018. godine, tačka 38.2; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/67103](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/67103) Potez Smokovac-Tološi-Farmaci.

104 Memorandum o razumijevanju i saradnji za Projekat izgradnje autoputa Bar Boljare na principima privatno-javnog partnerstva, zaključen dana 23. marta 2018. godine između Vlade Crne Gore, koju predstavlja Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, i China Road and Bridge Corporation; Memorandum je u ime Vlade potpisao ministar saobraćaja Osman Nurković, a u ime kineske kompanije njen tehnički direktor Sun Yaoguo.

105 To se posebno odnosi na plansku dokumentaciju za ostale dionice Projekta autoputa Bar Boljare.

106 Informacija sa sjednice Nacionalne investicione komisije Vlade Crne Gore koja je održana dana 21. novembra 2018. godine; link: <http://www.gov.me/vijesti/193913/Nacionalna-investiciona-komisija-dala-saglasnost-na-aplikaciju-da-ii-dionica-Autoputa-bude-sufinansirana-sredstvima-EU.html>



# Planovi za novu dionicu

Prema objašnjenju Ministarstva saobraćaja [107], osnovno nastojanje Vlade jeste da priprema novu etapu autoputa, dok istovremeno traje izgradnja prve dionice Smokovac Mateševo. Odmah po završetku prve dionice, počela bi izgradnja trase Mateševo Andrijevica.

Međutim, indikativno je da Vlada sa Srbijom još nije usaglasila kontaktnu tačku za projekat autoputa, odnosno mjesto koje bi bilo tačka završetka autoputa u Crnoj Gori i tačka početka autoputa u Srbiji. U tom smislu, u julu 2018. ministarstva saobraćaja Crne Gore i Srbije potpisali su Memorandum o saradnji u infrastrukturnim projektima [108], na bazi kojeg treba da bude usaglašena kontaktna tačka autoputa između dvije zemlje.

Do početka 2019. godine domaća javnost nije upoznata da li je bilo koja kompanija, osim CRBC, izrazila interesovanje za gradnju nastavka autoputa ka Andrijevici.

Iako su iz Ministarstva saobraćaja [109] saopštili da su svi zainteresovani subjekti javno pozvani da ispolje svoje interesovanje i predlože svoje uslove i modele za realizaciju ostalih dionica autoputa Bar Boljare, na principima privatno-javnog partnerstva, i uz poštovanje principa jednakog tretmana, slobodne konkurencije i nediskriminacije, stiče se utisak da će ovaj posao dobiti CRBC. U prilog tome govori i posjeta delegacije CRBC crnogorskim zvaničnicima u martu 2019. godine, kada su saopštili da su spremni da ponude finansiranje dionice ka Andrijevici po modelu javno-privatnog partnerstva [110].

Nedugo nakon te posjete, crnogorski mediji prenijeli su saznanja da je jedna od mogućih varijanti partnerstva sa CRBC za gradnju nastavka autoputa da na 20 godina dobiju pravo naplate putarine na obje dionice [111]. Prema tim navodima, cijena putarine mogla bi sa PDV-om iznositi oko četiri eura, a Vlada bi kompaniji CRBC garantovala da će od putarine naplatiti trošak izgradnje, razumljivu kamatu i troškove održavanja i upravljanja auto-putem. Moguće su i druge varijante poput monopola na benzinske pumpe, restorane i odmaralište uz autoput.

107 Izvještaj o radu Ministarstva saobraćaja za 2018. godinu, koji je bio na sjednici Vlade održanoj dana 14. marta 2019. godine, tačka 27; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/113](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/113)

108 Memorandum o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Srbije, kojeg su u Podgorici dana 23. jula 2018. godine potpisali ministri saobraćaja Crne Gore i Srbije Osman Nurković i Zorana Mihajlović; odluka o objavljivanju Memoranduma objavljena je u Službenom listu Crne Gore – Međunarodni ugovori broj 10/18 oda dana 11. oktobra 2018. godine.

109 Izvještaj o radu Ministarstva saobraćaja za 2018. godinu, koji je bio na sjednici Vlade održanoj dana 14. marta 2019. godine, tačka 27; link: [http://www.gov.me/sjednice\\_vlade\\_2016/113](http://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/113)

110 Članak na Portalu Vijesti od dana 08. mart 2019. godine pod naslovom „Đukanović zadovoljan dosadašnjom dinamikom radova na gradnji autoputa“; link: <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/dukanovic-zadovoljan-dinamikom-dosadasnjih-radova-na-gradnji-autoputa>

111 Članak na Portalu Vijesti od dana 26. marta 2019. godine pod naslovom „Kinezima naplatne rampe ako izgrade i drugu fazu autoputa“; link: <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/kinezima-naplatne-rampe-ako-izgrade-i-drugu-fazu-auto-puta>





# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

U toku 2018. godine nisu okončani postupci zaštite nekoliko lokacija od međunarodnog značaja, kao što su Područje Kotor, ulcinjska Solana, Skadarsko jezero i Buljarica, što doprinosi njihovoj daljoj devastaciji i ugrožavanju zaštićenog statusa.

Vlada je uvrstila projekat izgradnje hidroelektrana na Morači u listu infrastrukturnih prioriteta, a potom dobila konkretnu ponudu jedne kineske kompanije. Taj projekat su kritikovale brojne međunarodne organizacije i eksperti, ali je interesovanje Vlade za njegovu realizaciju povećano i zbog mogućnosti da se proizvedena struja izvozi u Italiju preko podmorskog kabla.

Stiče se utisak da je Vlada, bar za sada, odustala od izgradnje drugog bloka Termoelektrane u Pljevljima i umjesto toga pristupilo se rekonstrukciji postojećih kapaciteta, kako bi se produžio njihov vijek trajanja.

## UGROŽENE OBLASTI OD POSEBNOG ZNAČAJA

Vlada i druge institucije nisu usvojile planska i druga dokumenta od ključnog značaja za zaštitu ugroženih oblasti Područja Kotor, ulcinjske Solane, Skadarskog jezera i Buljarice. U svim tim slučajevima odlaganje rješavanja problema suštinski znači čekanje da devastacija tih područja dođe do nivoa kada se više nema šta zaštititi.

## Zaštićeno područje Kotor

Još uvijek nisu usvojena i ažurirana ključna planska dokumenta kojim treba da budu riješeni problemi zbog kojih područje Kotor može biti skinuto sa Liste svjetske baštine UNESCO-a. Koncepti planova koji su do sada bili dostupni javnosti su izuzetno lošeg kvaliteta, a procjena uticaja na baštinu je urađena prije nego što je usvojena regulativa i propisani standardi u ovoj oblasti.

**Prirodno i kulturno-istorijsko područje Kotor** se nalazi na UNESCO-voj Listi Svjetske baštine od 1979. godine. UNESCO-ov Komitet za Svjetsku baštinu kroz odluke koje donosi još od 2003. upozorava na rizik koji prekomjerna i nekontrolisana urbanizacija mogu imati na izuzetnu univerzalnu vrijednost područja Kotor, posebno kroz odluke donijete od 2014. do 2018. godine.

### Procjena uticaja na baštinu (Heritage Impact Assessment – HIA)

Na osnovu odluka Komiteta za Svjetsku baštinu [112] od Crne Gore je zahtijevano da uradi sveobuhvatnu HIA [113] studiju za cijelo područje Kotor i HIA za most na Verigama i Glavate i da ih dostavi Centru za Svjetsku baštinu do 1. decembra 2017. Izradu HIA za područje Kotor vodio je Arhitektonski fakultet, i taj dokument je usvojila Vlada 10. novembra 2017. godine. Arhitektonski fakultet nije imao adekvatnu dozvolu za izradu Studije procjene uticaja na baštinu i Prirodno i kulturno istorijsko područje Kotor (HIA), kojom Vlada nastoji da spriječi Organizaciju za obrazovanje, nauku i kulturu Ujedinjenih nacija (UNESCO) da skine ovaj grad sa liste svjetske kulturne i prirodne baštine [114].

112 <http://whc.unesco.org/en/decisions/6719>

113 Studija o procjeni uticaja na svjetsku kulturnu baštinu. Procjene uticaja na svjetsku – kulturnu baštinu su obavezujuće za sve planske dokumente i infrastrukturne i građevinske projekte, odnosno sve intervencije u prostoru koje bi mogle ugroziti univerzalnu vrijednost svjetskog prirodnog i kulturno istorijskog područja.

114 EXPEDITIO i MANS su sproveli istraživanje vezano za zakonitost procesa izrade HIA za područje Kotor. [www.vijesti.me/vijesti/arhitektonski-fakultet-bez-konzervatorske-dozvole-procjenjivao-kotor](http://www.vijesti.me/vijesti/arhitektonski-fakultet-bez-konzervatorske-dozvole-procjenjivao-kotor)



# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

Kada se počelo sa izradom HIA u crnogorskim zakonima nismo imali prepoznatu tu vrstu dokumenta, jer je HIA relativno novi instrument, a smjernice koje smo trebali da pratimo su međunarodne smjernice ICOMOS-a. HIA je kod nas uvedena tek krajem februara 2018. godine Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o zaštiti prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora [115], ali njime nije jasno definisano ko može da radi HIA.

## **Reaktivna monitoring misija Centra za svjetsku baštinu UNESCO-a /ICOMOS-a**

Od 29. oktobra do 2. novembra 2018. godine u Crnoj Gori je boravila Zajednička reaktivna monitoring misija Centra za svjetsku baštinu UNESCO-a /ICOMOS-a, koja je trebalo da sagleda stanje Područja Kotora i da preporuke za dalje aktivnosti. Tokom boravka misije organizovan je niz sastanaka sa institucijama i predstavnicima nevladinog sektora [116].

Izveštaj Reaktivne monitoring misije dostavljen je svima koji su se sreli sa članovima misije krajem februara 2019. godine od strane Crnogorske nacionalne komisije za UNESCO. Pošto ovaj dokument nije još uvijek zvanično postavljen na UNESCO-ov sajt [117], EXPEDITIO se obratio Centru za svjetsku baštinu UNESCO sa molbom da se dozvoli postavljanje Izveštaja na našem sajtu i time dokument učini dostupan javnosti.

## **Prostorno-urbanistički plan Opštine Kotor**

Vlada Crne Gore je na sjednici od 20. decembra 2018. godine, donijela Odluku o izradi Prostorno-urbanističkog plana Opštine Kotor [118]. **Ministarstvo održivog razvoja i turizma** [119] je organizovalo **prethodno učešće javnosti** u periodu od 24. januara do 24. februara 2019. godine. Koncept PUP-a Opštine Kotor, objavljen je na internetu [120].

Taj koncept ne predstavlja osnovu za kvalitetan razvoj Opštine Kotor, koja u velikom dijelu obuhvata i područje Svjetske baštine. Koncept plana ima previše metodoloških i sadržajnih propusta, predstavlja skup nekonzistentnih stavova, nekritički preuzetih izvoda iz ostalih dokumenata i planova koji zajedno čine jednu nefunkcionalnu cjelinu [121].

Nacrt PUP-a Opštine Kotor je urađen [122], i bio je dat na mišljenje institucijama. Kada Vlada usvoji taj dokument, poslaće ga UNESCO-u, a nakon toga će organizovati javnu raspravu [123].

## **Menadžment plan Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora**

Na osnovu Zakona o zaštiti Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora, područjem Kotora se upravlja u skladu sa Menadžment planom Kotora, a radi koordinacije vršenja poslova zaštite, očuvanja i upravljanja, Vlada obrazuje Savjet za upravljanje područjem Kotora.

115 "Službeni list Crne Gore, broj 13/2018" od 28.02.2018.

116 Sastanku sa predstavnicima nevladinog sektora, koji je bio organizovan 31.10.2018. godine, prisustvovali su predstavnici EXPEDITIO i Društva prijatelja bokeške baštine, koji su iznijeli viđenje o svim problemima vezano za zaštitu područja Kotora.

117 <http://whc.unesco.org/en/list/125>

118 "Službeni list CG" broj 82/18, Vlada je donijela i Odluku o određivanju rukovodioca izrade Prostorno-urbanističkog plana Opštine Kotor i visini naknade za rukovodioca i stručni tim za izradu prostorno-urbanističkog plana.

119 Na osnovu člana 27 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list CG", broj 64/17,44/18 i 63/18)

120 [http://www.mrt.gov.me/rubrike/javna\\_rasprava/195552/Prethodno-ucesce-javnosti-sa-ciljevima-i-svrhom-izrade-Prostorno-urbanistickog-plana-Opstine-Kotor.html](http://www.mrt.gov.me/rubrike/javna_rasprava/195552/Prethodno-ucesce-javnosti-sa-ciljevima-i-svrhom-izrade-Prostorno-urbanistickog-plana-Opstine-Kotor.html)

121 Komentari NVO Expeditio na Koncept Prostorno-urbanističkog plana Opštine Kotor [http://www.expeditio.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1993:komentari-na-koncept-pup-a-opstine-kotor&catid=81:novosti&Itemid=410&lang=sr](http://www.expeditio.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1993:komentari-na-koncept-pup-a-opstine-kotor&catid=81:novosti&Itemid=410&lang=sr)

122 Prema informacijama koje smo dobili na sjednici Savjeta za upravljanje područjem Kotora

123 Planirano je da se okrugli sto o PUP-u organizuje u okviru te javne rasprave, što će vjerujemo biti do ljeta.



# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

Menadžment plan Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora [124] usvojila je Vlada u decembru 2011. godine. Rađen za period od 15 godina, uz obavezu da se njegova revizija vrši svake tri godine. Međutim, revizija Menadžment plana do sada nije sprovedena, i konačno je planirana u ovoj godini.

Novi Savjet za upravljanje područjem Kotora imenovan je 14. septembra 2017. godine [125]. Savjet je na Sjednici [126] održanoj 22. februara 2019. godine donio odluku o formiranju tima za izradu Menadžment plana, koji treba da koordinira ovaj proces [127].

124 Menadžment plan je strateški dokument čiji je cilj da osigura djelotvornu zaštitu i poboljša značaj područja Svjetske baštine, putem ustanovljenja sveobuhvatnog mehanizma upravljanja.

125 Predstavnicu EXPEDITIO je članica ovog Savjeta.

126 Prema članu 10 Zakona o zaštiti Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora (2018), među nadležnostima Savjeta su i koordinacija izrade, revizije i sprovođenja Menadžment plana.

127 U sastavu radnog tima biće i predstavnicu EXPEDITIO, tako da će se ovaj proces propratiti i organizovaće se okrugli sto vezano za Menadžment plan u narednom periodu.



# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

## Ulcinjaska "Solana"

**Još uvijek nije zaokružen pravni okvir neophodan da ulcinjska „Solana“ bude zaštićena, iako su usvojena važna planska dokumenta koja na tom prostoru ne predviđaju izgradnju turističkih kapaciteta. Pitanje vlasništva nad zemljištem „Solane“ još uvijek nije riješeno, a raspisan je novi tender za prodaju imovine te kompanije, uključujući i dio državnog zemljišta.**

U Izvještaju Evropske komisije za Crnu Goru koji je objavljen 17. aprila 2018. godine [128], zaštita ulcinjske „Solane“ još jednom je ponovljena kao urgentna mjera koja se mora ispuniti u okviru Poglavlja 27 i daljeg pristupanja i nastavka pregovora u oblasti zaštite životne sredine.

Dan kasnije, na konferenciji CZIP-a [129], ministar održivog razvoja i turizma se obavezao da će podnijeti studiju zaštite na dalju proceduru Opštini Ulcinj u roku od mjesec dana [130].

Studija zaštite ulcinjske „Solane“ koja je izrađena tokom jeseni 2017 godine, konačno je usvojena na sjednici Vlade u oktobru 2018. godine, da bi nakon toga bila prosljeđena Opštini Ulcinj na dalje postupanje.

Opština je 31. januara 2019. godine organizovala centralnu javnu raspravu i izradila akt o proglašenju, te odluku prosljedila Ministarstvu i Privrednom sudu na davanje saglasnosti prije izglasavanja odluke u lokalnom parlamentu. Iako je proces zaštite u konačnoj fazi još uvijek nije poznato kada će biti zakazana sjednica parlamenta Opštine Ulcinj. Izglasavanje ove odluke u ulcinjskom parlamentu će predstavljati značajno opterećenje za lokalni budžet u smislu finansiranja zaštite područja solane.

Prethodno je Ministarstvo održivog razvoja i turizma organizovalo raspravu o Prostornom planu posebne namjene za obalno područje [131]. Tokom predstavljanja plana potvrđeno je da neće biti promjena u odnosu na sadržaj Lokalnog Prostornog Urbanističkog Plana koji prepoznaje „Solanu“ kao buduće zaštićeno područje. Prvi nacrt ovog prostornog plana sadržao je vrlo problematičnu odrednicu: 1500 ležajeva na prostoru ulcinjske „Solane“.

Skupština Crne Gore zvanično je usvojila Prostorni plan posebne namjene za obalno područje 27. jula 2018. godine. Ovim planom osigurana je dalja zaštita „Solane“ i predviđeno da taj prostor bude iskorišten za industrijsku zonu, park prirode i buduće Ramsar područje, močvarno stanište od međunarodnog značaja, čime je eliminisana mogućnost gradnje.

Poglavlje 27 zvanično je otvoreno 10. decembra 2018. godine, a zaštita ulcinjske „Solane“ postavljena kao završno mjerilo i uslov pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

Sredinom marta ove godine stečajna uprava je raspisala novi, 15. po redu javni poziv za prodaju stečajne imovine kompanije „Bajo Sekulić“, uključujući i 15 miliona kvadratnih metara zemljišta koje nije u vlasništvu te kompanije. Time je ponovljena praksa da se na prodaju oglašava i ona imovina koju je ta kompanija imala samo na korišćenje dok su bile aktivne koncesije za eksploataciju soli.

Podaci u državnom katastru pokazuju da je jedini vlasnik tog zemljišta Država Crna Gora, zbog čega su MANS i partnerske ekološke organizacije podnijele krivičnu prijavu protiv stečajnog upravnika kompanije „Bajo Sekulić“.

128 [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/country\\_report\\_montenegro\\_2018.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/country_report_montenegro_2018.pdf)

129 4. Međunarodna konferencija o zaštiti „Solane“ Ulcinj, održana je 18. aprila 2018. godine sa 100 učesnika, predstavnika, međunarodnih organizacija, civilnog sektora i relevantnih institucija od značaja za dalji proces zaštite. Konferenciji su prisustvovali predstavnici ambasade Njemačke, Austrije, Grčke, Italije, Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Sjeverne Makedonije.

130 [https://www.euronatur.org/fileadmin/docs/projekte/Saline\\_Ulcinj/Conclusions\\_4th\\_Conference\\_Salina\\_Ulcinj.pdf](https://www.euronatur.org/fileadmin/docs/projekte/Saline_Ulcinj/Conclusions_4th_Conference_Salina_Ulcinj.pdf)

131 Rasprava u opštini Ulcinj je održana 29. maja 2018. godine



# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

## Skadarsko jezero

**Krajem septembra 2018. godine, Vlada je povukla predlog Plana za Skadarsko jezero iz skupštinske procedure nakon žalbi nevladinog sektora da će se predviđenim rješenjima uništiti taj zaštićeni lokalitet. Ipak, planovi nižeg reda na osnovu kojih je donijeta odluka da se gradi veliki turistički kompleks u srcu nacionalnog parka, su i dalje na snazi.**

U septembru prošle godine Vlada Crne Gore je Skupštini na usvajanje poslala predlog plana za Nacionalni park Skadarsko jezero koji je u svojim rješenjima i dalje ostavljao mogućnost da dio nacionalnog parka bude devastiran urbanizacijom. Više ekoloških nevladinih organizacija se žalilo Bernskom sekretarijatu nakon čega je preporukama Bernske konvencije [132] nedvosmisleno pozvana crnogorska Vlada da obustavi dalji razvoj turističkog kompleksa Porto Skadar lake i Bijelog sela (turističko naselje "Mihailovići"), odnosno zaliva Biški rep na kojima su planirani veliki turistički kompleksi [133].



Planirani kompleks Skadar Lake

Od Ministarstva održivog razvoja je traženo odlaganje procesa usvajanja prostornog plana sve dok se ne izrade detaljne karte staništa za zonu "Mihailovići", Poseljski Zaliv, Biški Rep, ušće Rijeke Crnojevića, Bazagurske matice i ostrva Liponjak i Galići, i klasifikuju tipovi staništa na jezeru u skladu sa EUNIS klasifikacijom staništa i NATURA 2000 lokalitetima sa fokusom na staništa močvarnih područja.

Preporukama je tražena revizija Nacrta Prostornog plana za Nacionalni park Skadarsko jezero tako da područje Biškog repa, Rijeke Crnojevića, Liponjaka i Galića označi kao pripadajuće područje Zone I, odnosno uključi u režim stroge zaštite bez aktivnosti gradnje. U tu zonu treba uključiti i pojas širine 300 m oko ostrva i podvodnih izvora.

Vlada Crne Gore je krajem septembra prošle godine i zvanično povukla predlog plana za Nacionalni park Skadarsko jezero iz skupštinske procedure. Ipak, planovi nižeg reda (Državna studija lokacije „Mihailovići“) na osnovu kojih je dato zeleno svjetlo za projekat Porto Skadar Lake su i dalje na snazi.

132 Bernska konvencija - Konvencija o očuvanju divljih i migratornih vrsta kroz koju se utvrđuju EMERALD lokaliteti, većina prelaze i u NATURA 2000 staništa koja podrazumijevaju implementaciju strogog i pravno obavezujućeg režima u EU. O predatoj žalbi Green Home i neformalnog Udruženja građana Virpazara Bernskom Sekretarijatu odlučeno je 30. novembra 2018. na 38. zasjedanju stalnog odbora u Strazburu. Zvanične preporuke Bernske konvencije dostupne su na: <https://rm.coe.int/recommendation-on-the-development-of-a-commercial-project-in-skadar-la/native/16808e95c7>

133 Izveštaj ekspertske misije urađen od strane predstavnika Bernske i RAMSARske Konvencije o razvoju u Nacionalnom parku Skadarsko jezero, nakon posjeta lokaciji u junu 2018. godine, dostupan je na <https://rm.coe.int/on-the-spot-appraisal-for-the-possible-file-development-of-a-commercial/16808e95de>



# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

## Buljarica

**U toku 2018. godine usvojeno je novo zakonsko rješenje koje omogućava Vladi da proda ili iznajmi i zemljište koje pripada privatnim vlasnicima. Upravo to je bila ključna prepreka u ranijim pokušajima Vlade da valorizuje lokalitet Buljarice.**

Nakon što je 2016. godine propao tender za prodaju i izdavanje zemljišta na Buljarici, Vlada zvanično nije ozbiljnije razmatrala raspisivanje novog tendera.

Jedan od ključnih razloga za poništavanje posljednjeg tendera su bili neriješeni imovinsko-pravni odnosi na lokalitetu Buljarice, te otpor privatnih vlasnika da svoje zemljište prodaju po cijeni koju bi formirala Vlada, a ne slobodno tržište.

Međutim, krajem 2018. godine usvojen je Zakon o eksproprijaciji koji omogućava Vladi da otuđi privatnu imovinu i stavi je na raspolaganje trećem licu, bez obzira na to da li je vlasnik imovine zadovoljan naknadom za zemljište koju je odredila Vlada [134]. Isti zakon predviđa da građanin pravnu zaštitu može tražiti pred sudskim organima, ali da to ne odlaže odluku o stupanju države u njegov posjed.

Vlada je još 2015. godine predložila sličan zakon, ali ga je povukla nakon snažnih kritika iz međunarodne zajednice, pa čak i nekih crnogorskih institucija. Tri godine kasnije poslanici vladajuće partije su predložili skoro isti tekst zakona, ali je na taj način izbjegnuta javna rasprava koju bi Vlada, kao predlagač, imala obavezu da organizuje [135].

Ovakvo zakonsko rješenje može ponovo pokrenuti interesovanje za valorizaciju lokaliteta Buljarica, jer Vlada sada može na prodaju ili zakup ponuditi i zemljište koje pripada privatnim vlasnicima.

134 Vijesti, Predložen zakon kojim želje investitora postaju javni interes, 27. oktobar 2018 <https://www.vijesti.me/vijesti/predlozen-zakon-kojim-zelje-investitora-postaju-javni-interes>

135 Ibid



# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

## VELIKI ENERGETSKI PROJEKTI

Tokom 2018. godine Vlada nije preduzimala nikakve aktivnosti u vezi godinama najavljanog Projekta izgradnje Drugog bloka Termoelektrane u Pljevljima, već se fokusirala na rekonstrukciju postojećeg Prvog bloka.

Uprkos snažnim kritikama relevantnih međunarodnih organizacija i eksperata, pitanje izgradnje hidroelektrana na Morači je ponovo aktuelizovano početkom ove godine, kada je Vlada taj projekat uvrstila u prioritete, a ubrzo nakon toga dobila i konkretnu ponudu jedne kineske kompanije.

## Termoelektrana Pljevlja

Vlada je godinama zagovarala izgradnju Drugog bloka Termoelektrane u Pljevljima, uprkos oštrim kritikama civilnog sektora i dijela stručne javnosti da je ekonomski neisplativ i sa dalekosežnim negativnim posledicama po zdravlje ljudi i životnu sredinu. Ipak, čini se da je 2018. donijela „zatišje“ na tom planu, pa su Vlada i EPCG pojačale aktivnosti u vezi rekonstrukcije postojećeg Prvog bloka.

Agencija za zaštitu prirode i životne sredine izdala je u martu 2018. godine integrisanu dozvolu za rad Prvog bloka Termoelektrane [136]. Dozvolom je rad Termoelektrane ograničen na ukupno 20 hiljada radnih sati i na period od pet godina [137].

U tom periodu Elektroprivreda planira da realizuje projekat ekološke rekonstrukcije, nakon čega bi postrojenje radilo u skladu sa evropskim direktivama [138]. EPCG je projektovala rad postojeće Termoelektrane do 2043. godine, kada bi počela njenu demontažu [139].

EPCG je planirala da potroši preko 40 miliona eura za rekonstrukciju Prvog bloka, i dodatnih 19 miliona za nastavak korišćenja i faznu rekultivaciju deponije Maljevac.

**U istom mjesecu u kojem je dobila integrisanu dozvolu za rad Prvog bloka Termoelektrane, EPCG je sa njemačkom kompanijom Steag Energy Services zaključila ugovor o izradi Idejnog projekta ekološke rekonstrukcije [140], koji treba da bude osnov za izradu glavnog projekta i izvođenje radova [141].**

Ugovorom se njemačka kompanija obavezala da će u roku od sedam mjeseci, odnosno do kraja oktobra 2018. godine izraditi Idejni projekat rekonstrukcije Prvog bloka, Elaborat o procjeni uticaja na životnu sredinu i pripremiti tendersku dokumentaciju za glavni projekat i izvođenje radova. Do kraja prošle godine taj posao nije bio završen.

U međuvremenu je iz EPCG otkriveno da je njemačkoj kompaniji dat zadatak da projektuje ekološka postrojenja na pun pogon od 300 MW [142], nakon što je prethodno od iste kompanije zatraženo da utvrdi tačan kapacitet kotlovskog postrojenja.

136 Rješenje o izdavanju integrisane dozvole za rad cjelokupnog postrojenja TE Pljevlja i obavljanje aktivnosti proizvodnje električne i toplotne energije na lokaciji Kalušići u Pljevljima, izdato od Agencije za zaštitu životne sredine 22. marta 2018. godine; [epa.org.me/wp-content/uploads/2018/04/Rje%C5%A1enje-o-izdavanju-integrisane-dozvole.pdf](http://epa.org.me/wp-content/uploads/2018/04/Rje%C5%A1enje-o-izdavanju-integrisane-dozvole.pdf)  
137 Ograničenje je donijeto shodno Odluci Ministarskog savjeta Energetske zajednice broj 2016/19/MC-ENC o odobravanju izuzeća postrojenja od usklađenosti sa graničnim vrijednostima emisija utvrđenim Direktivom 2001/80/EC Evropskog parlamenta i Vijeća, koju je usvojila Vlada Crne Gore zaključkom broj 07-3236 dana 02. novembra 2017. godine.  
138 Direktiva o industrijskim emisijama 2010/75 Evropske Unije.  
139 Podaci EPCG dostavljeni Agenciji za zaštitu prirode i životne sredine 03. oktobra 2017. godine, broj UPI-101-1556/1-02-2231/6.  
140 Ugovor o javnoj nabavci o izradi Idejnog projekta ekološke rekonstrukcije Termoelektrane "Pljevlja" I, broj 1277 od 27. marta 2018. godine, zaključen između Elektroprivrede Crne Gore AD Nikšić i Steag Energy Services GmbH; zaključen na iznos od 664.290 eura.  
141 Elektroprivreda Crne Gore je tender za izradu Idejnog projekta ekološke rekonstrukcije Termoelektrane pokrenula 25. decembra 2017. godine.  
142 Izjava direktora "Termoelektrane" Pljevlja Vladimira Šestovića, objavljena u listu "Elektroprivreda" broj 386, decembar 2018. godine, link: [www.epcg.com/sites/epcg.com/files/multimedia/gallery/files/2014/04/386\\_web.pdf](http://www.epcg.com/sites/epcg.com/files/multimedia/gallery/files/2014/04/386_web.pdf)





# DRUGI ZNAČAJNI PROJEKTI

## Hidroelektrane na Morači

**Uprkos oštrim kritikama na račun planirane izgradnje hidroelektrana na Morači, početkom godine Vlada je taj projekat ponovo stavila na listu infrastrukturnih prioriteta. Ubrzo nakon toga pristigla je i nova ponuda jedne kineske kompanije koja je i ranije izražavala interesovanje za taj projekat.**

Početkom ove godine, Plan izgradnje hidroelektrana na Morači stavljen je na listu prioriternih infrastrukturnih projekata Sekretarijata za razvojne projekte, uprkos preporukama renomiranih međunarodnih organizacija da Vlada odustane od toga projekta [143].

Dvije najveće ekološke organizacije iz Evrope, Riwerwatch i EuroNatur, objavile su pred kraj prošle godine publikaciju Eko-masterplan za rijeke Balkana [144], u kojoj, preporučuju da se na Morači ne grade hidroelektrane zbog njenih hidroloških i bioloških vrijednosti.

**„Morača je među važnijim rijekama Balkana, ali ono što je čini još više jedinstvenom jeste njena povezanost sa Skadarskim jezerom, najvećim prirodnim jezerom na Balkanskom poluostrvu. U tom sistemu rijeke i jezera žive oko 33 ugrožene vrste riba, a čak i jezerske vrste zavise od funkcionisanja i slobodnog toka Morače“ - navodi se u tom dokumentu.**

Vrijednost projekta izgradnje HE na Morači, kako se navodi u dokumentu Sekretarijata za razvojne projekte, iznosi oko pola milijarde eura. Vlada taj projekat forsira i zbog činjenice da se proizvodnja iz tih hidroelektrana može izvoziti u Italiju preko podmorskog kabla.

Prema pisanju medija [145], nekoliko dana uoči zaključenja ovog izvještaja, kineska kompanija „Norinco“ dostavila je Vladi tehničku i komercijalnu ponudu za izgradnju osam kaskadnih hidroelektrana, od kojih pet na glavnom toku rijeke Morače i tri na njenim pritokama.

Ta kompanija je još prije četiri godine poslala tehničku ponudu za gradnju elektrana. Tada je bila aktuelna češka ponuda za izgradnju drugog bloka TE u Pljevljima, koja je u međuvremenu otpala, kao i ideja da se hidroelektrane grade u saradnji sa italijanskom firmom A2A koja je bila vlasnik Elektroprivrede.

Ranije su iz Direktorata za energetiku navodili da je pored kineske kompanije „Norinco“, interesovanje je pokazao i turski „Beretek“, slovenačko-turski konzorcijum, kao i još jedna kompanija iz Kine, „Power China“ [146].

Još u decembru 2016. godine osnovana je Komisija za ocjenu tehničkih ponuda za HE na Morači, ali javnost nema informacija o njenom radu.

143 Članak na Portalu Vijesti objavljen dana 19. januara 2019. godine; link: <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/vlada-ne-odustaje-od-he-na-moraci>

144 <https://balkanrivers.net/sites/default/files/Eco-Masterplan%20for%20Balkan%20Rivers-PRESS-REVISION%201-2018%20November%2026-WEB.pdf>

145 Članak na Portalu Analitika objavljen dana 12. marta 2019. godine; link: <https://portalanalitika.me/clanak/328394/norinco-bi-da-gradi-osam-elektrana-na-moraci-vrijednost-projekta-makar-pola-milijarde-eura>

146 Članak na Portalu Radio Slobodna Evropa objavljen dana 05. maja 2016. godine; link: <https://www.slobodnaevropa.org/a/misteriozni-plan-za-potapanje-moraca/27717710.html>