

PUT BEZ KRAJA



Duca

Četvrti izvještaj o izgradnji autoputa 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

Podrška:

Lazar Grdinić
Marijana Subotić

Izveštaj urađen uz podršku:

Green Home
CZIP – Centar za zaštitu i proučavanje ptica
Crnogorsko društvo ekologa (CDE)
Expeditio
Ekološki pokret "Ozon"

Štampa:

3M Makarije

Izdanje:

Septembar 2020. godine

Mreža za afirmaciju nevladinog sektora - MANS
Dalmatinska 188 Podgorica,

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

www.mans.co.me

mans@t-com.me

Sadržaj

	Sažetak	5
	Uvod	7
1	Kredit EXIM banke	8
2	Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije	14
3	Dodatni i naknadni radovi	20
4	Podizvođači	22
5	Subvencije	26
6	Zapošljavanje	31
7	Uticaj na životnu sredinu	36
8	Inspekcije	38
9	Pristup informacijama	40
10	Drugi veliki projekti	43



Sažetak

Kredit - Dosadašnji troškovi kredita kineske „Exim banke“ za prvu dionicu autoputa su bili najmanje 45 miliona eura. U toku sledeće godine prispieva prva rata od preko 40 miliona dolara. Ukoliko procijeni da je došlo do značajnih izmjena projekta ili da država može imati problema sa vraćanjem kredita, ta banka može odmah zatražiti isplatu kompletnog kredita sa kamatama. Završetak izgradnje prve dionice je više puta odlagan, a pandemija je dovela do dodatnog kašnjenja.

Troškovi - Troškovi izgradnje, eksproprijacije, nadzora i menadžmenta koji su isplaćeni od početka izgradnje autoputa do kraja avgusta 2020. su iznosili najmanje 690 miliona eura. CRBC-ju je isplaćeno preko 645 miliona eura, stranim konsultantima preko 20 miliona eura, za tri državne komisije oko šest miliona, a dio “Monteput”-a preko pet miliona. Dodatnih 18 miliona eura je potrošeno za eksproprijaciju zemljišta.

Dodatni radovi - Preko 100 miliona eura biće izdvojeno za dodatne i naknadne radove koji nisu bili predviđeni Ugovorom, a uključuju elektrifikaciju i vodosnadbijevanje autoputa, kao i radove na priključnim putevima i petlji Smokovac, Veruša i Mateševo.

Podizvođači - Podizvođači su ugovorili poslove vrijedne skoro 420 miliona eura, pa će njima biti isplaćeno više od pola ugovorene cijene gradnje prve dionice. Najveći dio poslova je dobio “Bemax” i to preko 240 miliona eura, više nego svi drugi podizvođači zajedno.

Subvencije - Preko 225 miliona eura subvencija je dato CRBC-ju i podizvođačima radova od početka izgradnje autoputa do kraja juna 2020. godine. U taj iznos nisu uključeni porezi i doprinosi na zarade koje se isplaćuju u Kini, niti vrijednost građevinskog kamena, jer o tome nema dostupnih podataka.



Sažetak

Zapošljavanje - Na izgradnji autoputa je u prosjeku radilo oko dvije hiljade radnika, a prošle godine je bilo angažovano oko 1,2 hiljade zaposlenih. Stranci čine dvije trećine zaposlenih u CRBC-ju, za njihove zarade se u posljednje četiri godine iz zemlje odlilo 295 miliona eura, a domaćim radnicima je isplaćeno oko pet miliona eura. Strani radnici su prošle godine u prosjeku imali šest puta veću platu od domaćih.

Ekologija - Dvije godine otkad je otkriveno da CRBC devastira rijeku Taru, područje pod posebnom zaštitom UNESCO programa „Čovjek i biosfera“, i dalje izostaje reakcija nadležnih institucija.

Inspekcije - Inspekcije su proglasile tajnama podatke o kontrolama izvođača i podizvođača i izrečenim kaznama, koji su ranije bili dostupni javnosti.

Transparentnost - Upravni sud je drastično promijenio praksu u predmetima koji se odnose na autoput, pa je još više informacija skriveno od javnosti.

Ostali projekti – Usvojen je Prostorno urbanistički plan Kotora, grada pod zaštitom UNESCO-a, koji sadrži rješenja suprotna preporukama te organizacije. Planovi za Skadarsko jezero i dalje sadrže sporna rješenja. Imovinska pitanja vezana za Ulcinjsku Solanu još uvijek nisu razriješena. Odustalo se od izgradnje drugog bloka Termoelektrane, a planovi za Buljaricu nisu realizovani.



Uvod

Vlada Crne Gore je 2014. godine sa kineskom kompanijom China Road and Bridge Corporation (CRBC) potpisala ugovor o projektovanju i izgradnji prve od tri planirane dionice auto-puta Bar-Boljare. Gradnja ove dionice se dominantno finansira iz kredita kineske EXIM banke kroz poseban program Vlade te države koji je opredijeljen za zemlje Centralne i Istočne Evrope.

Ovaj projekat je odobrila Skupština Crne Gore koja je usvojila poseban Zakon o autoputu Bar-Boljare i njime predvidjela niz subvencija tokom njegove realizacije.

Radovi na prvoj dionici započeli su u maju 2015. godine, a rok za završetak radova je bio četiri godine. Taj rok je produžen za godinu dana, pa je završetak radova očekivan u septembru 2020. godine. Radovi su dodatno odloženi zbog pandemije i novi rok nije poznat javnosti, niti ko će snositi posljedice zbog kašnjenja, koje povećava cijenu kredita i odlaže ekonomsku valorizaciju projekta.

U međuvremenu se ispostavilo da postoje brojni nepredviđeni i dodatni radovi koji su neophodni da bi ta dionica mogla biti stavljena u funkciju, pa je cijena jednog od najskupljih autoputeva na svijetu dodatno porasla.

U toku izgradnje autoputa devastirana je rijeka Tara koja je pod međunarodnom zaštitom. Evropski parlament, Evropska komisija, UNESCO i brojne međunarodne i lokalne organizacije su ukazale da problem devastacije rijeke Tare mora biti riješen.

Međutim, pomaka nema, a sve manje informacija o izgradnji ovog značajnog infrastrukturnog objekta je dostupno javnosti. Predstavnici izvršne vlasti i drugih institucija zaduženih za kontrolu i nadzor autoputa uporno ignorišu sve pozive civilnog društva na javni dijalog.

Ovaj dokument daje pregled javno dostupnih podataka o finansiranju izgradnje autoputa, državnim subvencijama koje su date izvođaču radova i podizvođačima, kao dodatnim i naknadnim radovima koji su do sada ugovoreni.

Posebno poglavlje sadrži podatke o crnogorskim kompanijama angažovanim na autoputu, kao i efektima koje taj projekat ima na zapošljavanje.

Problemi sa pristupom informacijama dokumentovani su kroz studije slučajeva koje pružaju i pregled sudske prakse.

U posljednjem dijelu dokumenta su date informacije o drugim velikim projektima koji imaju značajan uticaj na životnu sredinu, kao što je planirana izgradnja drugog bloka Termoelektrane, kao i gradnja u području ulcinjske Solane, Buljarice, Skadarskog jezera i zaštićenog područja Kotor.



Kredit EXIM banke

U toku grejs perioda po osnovu troškova kredita plaćeno najmanje 45 miliona eura na ime troškova kamata na povučeni iznos, kamata na nepovučena sredstva, provizije za obradu kredita, konverzije valute i bankarskih provizija.

U toku sledeće godine država će morati da plati 43,2 miliona dolara kineskoj „Exim banci“ za prvu ratu kredita za autoput.

Kineska državna banka može odmah zatražiti isplatu kompletnog kredita sa pripadajućim kamatama, ukoliko procijeni da je došlo do značajnih izmjena projekta ili da država može imati problema sa vraćanjem kredita. Završetak izgradnje prve dionice je više puta odlagan, a pandemija je dovela do dodatnog kašnjenja. Crnogorska Vlada je prihvatila da se ugovor tumači u skladu sa kineskim zakonima, te da se eventualna arbitraža vodi u Pekingu.

OTPLATA KREDITA

U toku sledeće godine država će morati da plati 43,2 miliona dolara kineskoj „Exim banci“ za prvu ratu kredita za autoput.

Plan otplate kredita [1] pokazuje da prva rata dospijeva 21. jula 2012. godine, a poslednja 21. januara 2035. godine. Svakih šest mjeseci plaćaćemo oko 33,7 miliona dolara za otplatu glavnice, uvećanu za iznos kamata.

Prema ugovoru između Vlade i Exim banke [2], za zajam od oko 940 miliona dolara platićemo preko milijardu i osamdeset miliona dolara [3] u 28 polugodišnjih rata. [4] Odnosno, samo za kamate platićemo oko 140 miliona dolara, ne računajući troškove konverzije valuta.

Ugovorom o kreditu je predviđeno da kineska državna banka može odmah zatražiti isplatu kompletnog kredita sa pripadajućim kamatama, ukoliko procijeni da je došlo do značajnih izmjena projekta ili da država može imati problema sa vraćanjem kredita.

Tim Ugovorom su predviđeni slučajevi u kojima se smatra da obaveze nisu izvršene. [5] U tom članu se, između ostalog, navodi da se pod neizvršenjem obaveza podrazumijevaju značajne izmjene projekta ili izmjene na strani Vlade Crne Gore koje, prema procjeni Exim banke, mogu imati negativan uticaj na sposobnost države da vraća kredit:

“značajne izmjene su nastupile vezano za Projekat ili Zajmoprimca, a koje, po mišljenju zajmodavca, mogu imati materijalno negativan uticaj na sposobnost Zajmoprimca da izvrši svoje obaveze po ovom Ugovoru”. [6]

[1] MANS je na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, tražio od Ministarstvu finansija kopiju amortizacionog plana za kredit kod kineske EXIM banke, broj zahtjeva 19/129027, od 19.09.2019.

[2] Ministarstvo finansija, u ime Vlade Crne Gore, i kineska “Exim banka” su 30. oktobra 2014. godine potpisali ugovor o preferencijalnom zajmu za projekat izgradnje autoputa Bar - Boljare, dionica Smokovac - Mateševo.

[3] Nisu uključeni troškovi koji se plaćaju u toku grejs perioda.

[4] Ugovorena kamatna stopa je 2%, provizija na nepovučena sredstva je 0,25%, kredit je dobijen sa grejs periodom od 72 mjeseca, pri čemu se tokom grejs perioda plaćaju kamate i provizija za nepovučena sredstva od 0,25%.

[5] Član 7 Ugovora o preferencijalnom zajmu za kupca za Projekat izgradnje autoputa Bar-Boljare, dionica Smokovac-Mateševo

[6] Ibid, tačka 7.1 (5)



Kredit EXIM banke

Ukoliko nastupi bilo koji od slučajeva navedenih u tom članu Ugovora, kineska državna banka može tražiti da joj odmah isplatimo kompletan iznos kredita sa kamatama i drugim troškovima:

“...prestati sa isplatom aranžmana, i/ili proglasiti cjelokupnu glavnica i obračunatu kamatu i sve duge iznose koji treba da se plate po ovom ugovoru trenutno dospjelim za plaćanje bez daljih zahtjeva obavještenja ili drugih pravnih formalnosti bilo koje vrste.” [7]

Crnogorska Vlada je prihvatila da se ugovor tumači u skladu sa kineskim zakonima, te da se eventualna arbitraža vodi u Pekingu.

U ugovoru o kreditu se navodi:

“Zajmoprimac se ovim neopozivo odriče imuniteta po osnovu suverenosti ili na drugi način za sebe ili svoju imovinu, osim imovine koja se odnosi na diplomatsko-konzularna predstavništva i vojne imovine u vezi sa bilo kojim arbitražnim postupkom u skladu sa članom 8.5 ovog Ugovora ili izvršenje bilo koje arbitražne odluke u skladu sa članom 8.5 ovog Ugovora.” [8]

“Ovaj Ugovor kao i prava i obaveze strana po ovom Ugovoru će se rukovoditi i tumačiti u skladu sa zakonima Kine.” [9]

Ugovorom je predviđeno da se arbitraža vodi u Pekingu, pred Međunarodnom privrednom i trgovinskom arbitražnom komisijom Kine (CIETAC). [10]

[7] Ibid, tačka 7.3

[8] Ibid. Tačka 8.1

[9] Ibid. Tačka 8.4

[10] Ibid. Član 8.5



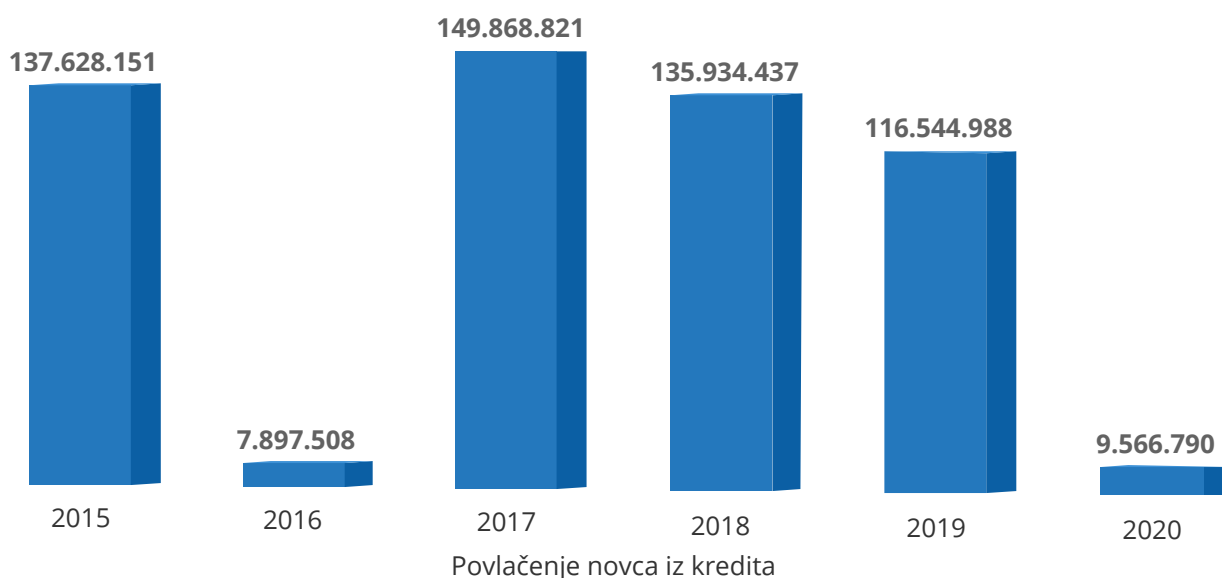
Kredit EXIM banke

DINAMIKA POVLAČENJA KREDITA

U prvoj polovini 2020. godine povučeno je četiri puta manje sredstava iz kredita Exim banke nego u istom periodu prošle godine.

Crna Gora je za potrebe izgradnje autoputa do kraja juna 2020. godine povukla oko 557 miliona eura kredita EXIM banke, odnosno skoro 765 miliona američkih dolara [11] (grafik 1 i slika 1). Ministarstvo finansija povlači novac iz ovog kredita dinamikom koju određuje izvođač radova. CRBC šalje zahtjev Ministarstvu finansija koje onda šalje zahtjev za povlačenje sredstava od EXIM banke.

Dinamika povlačenja sredstava iz kredita, po godinama (u eurima)



Grafik 1: Povlačenje novca iz kredita kod kineske EXIM banke po godinama. Izvor: Ministarstvo finansija.

U 2015. godini je povučeno skoro 140 miliona eura, a taj novac je korišten i u narednom periodu, pa je u 2016. uzeto samo oko 8 miliona eura. U toku 2017. povučeno je skoro 150 miliona eura, a u naredne dvije godine oko 136 i 116 miliona eura.

Do kraja juna 2020. godine povučeno je samo oko 9,5 miliona eura, dok je u prvih šest mjeseci prošle godine isplaćeno preko 43 miliona eura.

[11] Novac se isplaćuje u ugovorenom deviznom kursu EUR/USD 1,3718.



Kredit EXIM banke

THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA
TABLE OF DISBURSEMENTS
 (Concerning the Preferential Buyer Credit Loan Agreement
 No. (2014) 31TOTAL NO. (325))

(Amounts expressed in US\$)

Date of Disbursement	Amount Disbursed	Outstanding Balance	Remarks
2015-4-29	94,399,148.46	94,399,148.46	
2015-6-25	94,399,148.46	188,798,296.92	
2016-11-10	2,101,380.73	190,899,677.65	
2016-12-16	3,134,882.20	194,034,559.85	
2016-12-27	5,597,537.87	199,632,097.72	
2017-3-17	6,611,235.31	206,243,333.03	
2017-4-21	5,935,632.15	212,178,965.18	
2017-6-20	21,350,012.35	233,528,977.53	
2017-8-3	18,575,856.88	252,104,834.41	
2017-8-18	16,640,988.73	268,745,823.14	
2017-9-22	16,464,151.49	285,209,974.63	
2017-10-19	26,694,528.23	311,904,502.86	
2017-11-22	36,890,212.42	348,794,715.28	
2017-12-27	32,276,840.19	381,071,555.47	
2017-12-28	24,150,591.08	405,222,146.55	
2018-3-13	6,400,859.77	411,623,006.32	
2018-4-4	20,346,635.95	431,969,642.27	
2018-4-20	13,302,831.55	445,272,473.82	
2018-5-23	9,283,817.34	454,556,291.16	
2018-6-20	19,678,717.95	474,235,009.11	
2018-7-24	16,808,542.22	491,043,551.33	
2018-8-24	17,713,805.15	508,757,356.48	
2018-9-28	18,929,783.86	527,687,140.34	
2018-10-31	20,466,665.09	548,153,805.43	
2018-11-23	18,406,517.69	566,560,323.12	
2018-12-25	25,136,684.00	591,697,007.12	
2019-1-8	32,954,537.20	624,651,544.32	
2019-3-7	12,613,486.09	637,265,030.41	
2019-3-28	4,395,924.94	641,660,955.35	
2019-4-23	6,738,564.68	648,399,520.03	
2019-5-24	7,191,979.58	655,591,499.61	
2019-6-28	7,854,729.51	663,446,229.12	
2019-8-2	9,466,549.41	672,912,778.53	
2019-8-23	30,327,212.99	703,239,991.52	
2019-9-25	9,718,811.53	712,958,803.05	
2019-10-30	8,970,658.12	721,929,461.17	
2019-11-28	10,670,251.77	732,599,712.94	
2019-12-24	18,973,709.24	751,573,422.18	
2020-3-10	4,336,305.77	755,909,727.95	
2020-4-3	1,166,030.00	757,075,757.95	
2020-4-24	1,166,030.00	758,241,787.95	
2020-6-2	1,166,030.00	759,407,817.95	
2020-6-24	5,289,326.85	764,697,144.80	
Total:	764,697,144.80		

Slika 1: Povučene tranše kredita u dolarima, do kraja juna 2020. godine. Izvor: Ministarstvo finansija.



Kredit EXIM banke

TROŠKOVI U TOKU GREJS PERIODA

Najmanje 45 miliona eura je plaćeno po osnovu troškova kredita kod kineske Exim banke. Na ime troškova kamata na povučeni, a neotplaćeni iznos, do kraja jula 2020. je plaćeno oko 37 miliona, za troškove na nepovučena sredstva izdvojeno je preko 6 miliona, dok je za proviziju za obradu kredita plaćeno oko dva miliona eura.

Prema ugovoru sa Exim bankom, Vlada je dužna da plaća kamatu na povučeni i neotplaćeni iznos glavnice po ovom Ugovoru po stopi od 2% godišnje [12], kao i proviziju za angažovana sredstva, odnosno na nepovučeni i neotkazani saldo zajma od 0,25% godišnje. [13] Dodatno se plaća provizija za obradu i to po stopi od 0,25%. [14]

Za obradu kredita je 2015. godine plaćeno oko dva miliona eura. Od te godine počele su i polugodišnje isplate kamata i troškova na nepovučena sredstva praćene troškovima konverzije i provizije Centralne banke Crne Gore (CBCG), koji se plaćaju u polugodišnjim ratama.

Troškovi kamata na povučeni i neotplaćeni iznos glavnice su naglo rasli, pa je do kraja jula ove godine isplaćeno najmanje 37 miliona eura. Troškovi za nepovučena sredstva su padali od 2017. godine, a ukupno su iznosili oko 6,2 miliona eura. Po osnovu troškova konverzije plaćeno je oko 200 hiljada eura, a oko 90 hiljada je plaćeno za proviziju CBCG.

Ministarstvo finansija nije objavilo podatke o isplatama iz državnog budžeta u januaru ove godine, pa podaci o toj rati nisu javno dostupni, ali su napravljene konzervativne procjene iznosa na osnovu prethodnih isplata i ugovorenih kamatnih stopa.

Godina	Provizija za obradu kredita	Rata kamate	Troškovi za nepovučena sredstva	Konverzija valute	Provizija CBCG
2015.	2,088,515.98	527,489	354,482	10,400	5,924
2016.		3,504,486	1,745,628	26,184	10,474
2017.		3,663,358	1,698,464	26,809	10,724
2018.		6,335,231	1,212,163	37,737	15,095
2019.		10,549,043	788,662	56,689	22,675
2020.		13,000,000 *	400,000 *	65,000 *	25,000 *
UKUPNO	2,088,516	37,579,607	6,199,400	222,819	89,892

* Podaci za januar 2020. godine nisu dostupni, pa su date procjene.

Tabela 1: Pregled troškova kredita, po vrsti troškova, po godinama. Izvor: Ministarstvo finansija

[12] Tačke 2.2 i 4.2 Ugovora o preferencijalnom zajmu za kupca za Projekat izgradnje autoputa Bar-Boljare, dionica Smokovac-Mateševu

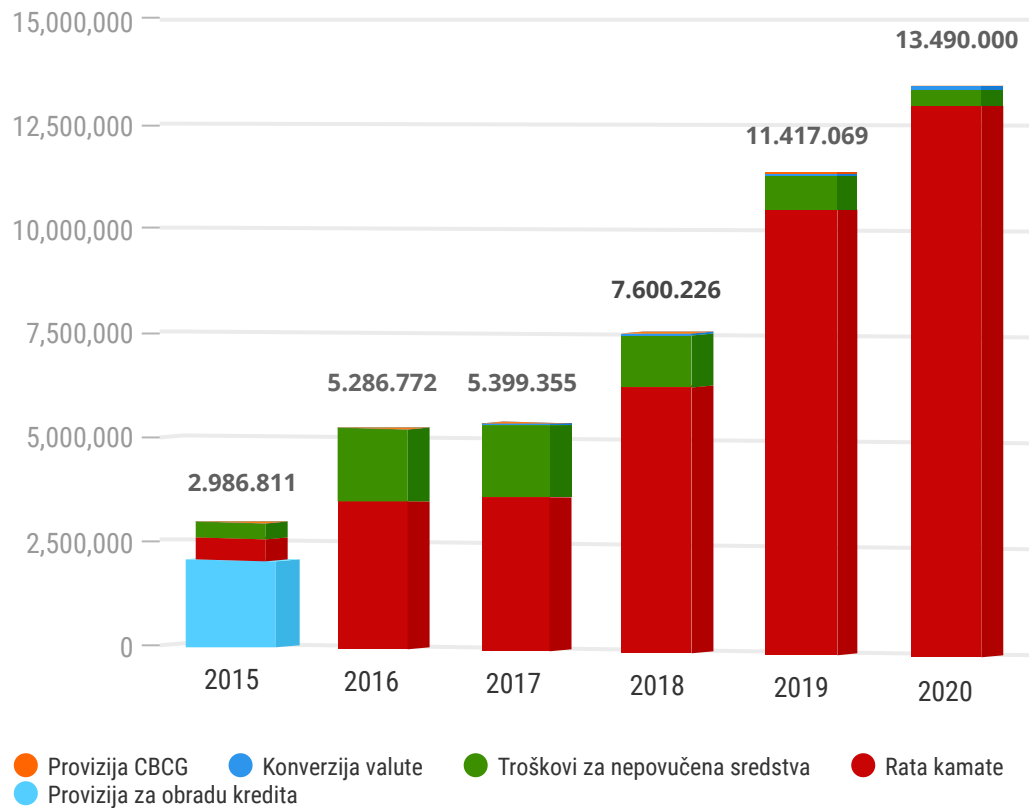
[13] Ibid. Tačke 2.2. i 2.7

[14] Ibid. Tačka 2.2.



Kredit EXIM banke

Plaćeni troškovi kredita, po vrstama, po godinama



Grafik 2: Plaćeni troškovi kredita do kraja jula 2020., po vrstama, u eurima. Izvor: Ministarstvo finansija

MANS je tražio od Centralne banke podatke o finansijskim institucijama kod kojih konvertuje novac, ali su ti podaci proglašeni bankarskom, odnosno, poslovnom tajnom. [15] Ministarstvo finansija tvrdi da nema informaciju gdje CBCG konvertuje novac i pod kojim uslovima. [16]

[15] Broj zahtjeva MANS - a 19/128331, datum zahtjeva 12.06.2019.
[16] Broj zahtjeva MANS - a 19/128763, datum zahtjeva 08.08.2019.



Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije

Troškovi izgradnje, eksproprijacije, nadzora i menadžmenta koji su isplaćeni od početka izgradnje autoputa do kraja avgusta 2020. su iznosili najmanje 690 miliona eura. CRBC-ju je isplaćeno preko 645 miliona eura, od čega 535 miliona iz kredita, a oko 110 miliona iz državnog budžeta.

Troškovi nadzora ugovoreni sa stranim konsultantima su preko 20 miliona eura, dok je za tri državne komisije potrošeno najmanje 6 miliona eura, a za rad dijela "Monteput"-a koji vrši nadzor preko 5 miliona eura. Preko 18 miliona eura je potrošeno za eksproprijaciju zemljišta za potrebe izgradnje autoputa.

Od 2014. do kraja avgusta 2020. godine, ukupni troškovi izgradnje, eksproprijacije, nadzora i menadžmenta su iznosili preko 690 miliona eura.

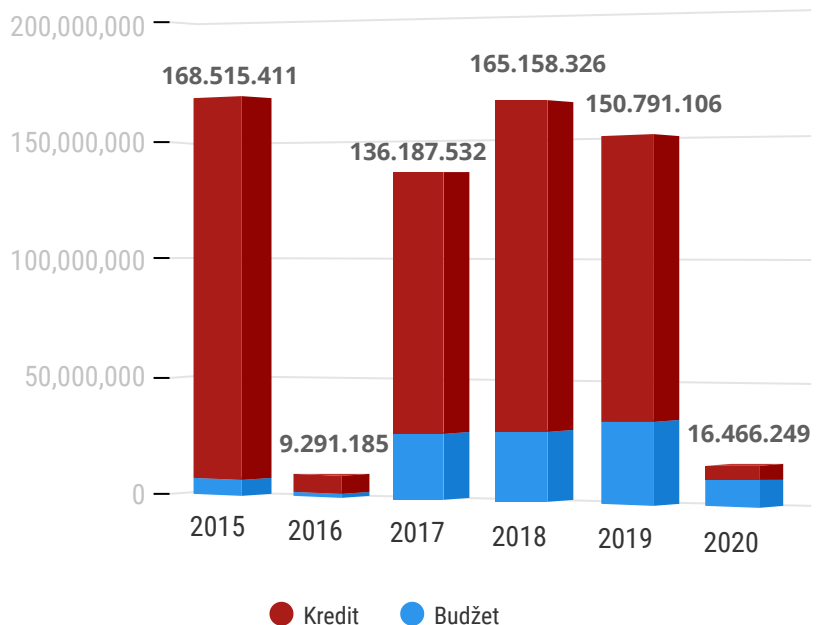
TROŠKOVI IZGRADNJE

Prema javno dostupnim podacima, od početka izgradnje prve dionice autoputa do kraja avgusta 2020. godine, CRBC-ju je isplaćeno oko 645 miliona eura. [17] Oko 535 miliona je plaćeno iz sredstava obezbijedenih kroz kredit, a oko 110 miliona iz državnog budžeta. [18]

Po podacima koje nam je dostavilo Ministarstvo finansija, u 2015. godini CRBC – u je isplaćeno najviše novca, oko 169 miliona eura, a u 2016. godini samo oko devet miliona eura. U 2017. godini je isplaćeno oko 136 miliona, u 2018. oko 165 miliona, a u 2019. oko 150 miliona.

Od februara do kraja avgusta [19] ove godine CRBC-ju je isplaćeno preko 16 miliona eura, dok je u istom periodu prošle godine toj firmi uplaćeno preko 100 miliona eura.

Isplate China Road and Bridge Corporation



Grafik 3: Isplate CRBC – ju, u eurima, po godinama, zaključno sa avgustom 2020. Izvor: Ministarstvo finansija

[17] Podaci su preuzeti iz odgovora Ministarstva finansija po zahtjevima za informacijama koji se odnose na kompletnu budžetsku potrošnju u periodu od 2015. godine do avgusta 2020., kao i posebnog zahtjeva za informacijama koji se odnosi na isplate CRBC-ju u januaru 2020. godine za koji nisu javno dostupne transakcije iz budžeta

[18] Izgradnja autoputa se finansira sa 85% sredstava iz kredita i 15% iz budžeta Crne Gore.

[19] Podaci za januar 2020. godine nisu dostupni



Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije

Međutim, javnosti je dostupan samo dio informacija o troškovima izgradnje, nadzora i menadžmenta, a institucije nerijetko objavljuju kontradiktorne podatke.

Na primjer, u odgovoru na poslaničko pitanje, Ministarstvo finansija je navelo da je do kraja aprila 2020. godine CRBC-ju uplaćeno 706,6 miliona eura, od čega su podizvođači dobili 459,5 miliona eura. [20]

U prethodnim izvještajima [21] je ukazano na kontradiktornosti u podacima koje je Ministarstvo finansija dostavljalo MANS-u na osnovu zahtjeva za informacijama. Na primjer, Ministarstvo je tvrdilo da u januaru 2019. godine uopšte nije bilo isplata CRBC-ju, iako su podaci o svim budžetskim isplatama pokazali da je u tom periodu toj firmi prebačeno preko 24 miliona eura. Takođe, podaci za 2017. su se razlikovali za 40 miliona, a za 60 miliona u 2018.

TROŠKOVI NADZORA

Strani konsultant

Sa stranim konsultantima su ugovoreni troškovi nadzora od oko 20 miliona eura, ali su poznate samo isplate kćerki kompaniji u Crnoj Gori od oko sedam miliona eura.

Nadzor nad sprovođenjem radova na autoputu vrši francusko - italijanski konzorcijum sa kojim je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva potpisalo ugovor vrijedan preko 20 miliona eura. [22] Konzorcijum je za potrebe projekta osnovao firmu u Crnoj Gori pod nazivom Ingerop MN DOO, kojoj za vrijeme projekta treba da bude isplaćeno oko 6,1 milion eura bez PDV - a, a preostalih 12,8 miliona, takođe bez PDV - a, će biti isplaćen firmi "Ingerop Conseil Et Ingenierie" baziranoj u Francuskoj. [23]

MANS je više puta pokušavao da dođe do informacija o isplatama iz budžeta ka "Ingerop Conseil Et Ingenierie", ali Ministarstvo finansija tvrdi da nema te informacije, dok Ministarstvo saobraćaja i pomorstva ne odgovara na naše zahtjeve. [24]

[20] <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/449587/za-auto-put-isplaceno-706-miliona-oprosteno-dazbina-225-miliona>

[21] Treći izvještaj o izgradnji autoputa Bar – Boljare – Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 2; <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>

[22] Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je 11. septembra 2014. potpisalo ugovor o pružanju konsultantskih usluga sa francusko - italijanskim konzorcijumom "Ingerop Conseil & Ingenierie - Geodata Engineering S.p.A.". Ovim ugovorom je predviđeno pružanje konsultantskih usluga za nadzor nad izradom projektne dokumentacije i izvođenjem radova na izgradnji autoputa Bar - Boljare, dionica Smokova - Uvač - Mateševo, na osnovu ugovora o projektovanju. Ugovorom je predviđena cijena usluga u visini od 22,6 miliona eura (bruto iznos), od čega je neto iznos približno 19 miliona eura, a PDV 3,6 miliona eura.

[23] Ugovor o pružanju konsultantskih usluga između Ministarstva saobraćaja i pomorstva i Ingerop Conseil & Ingenierie – Geodata Engineering S.p.A.

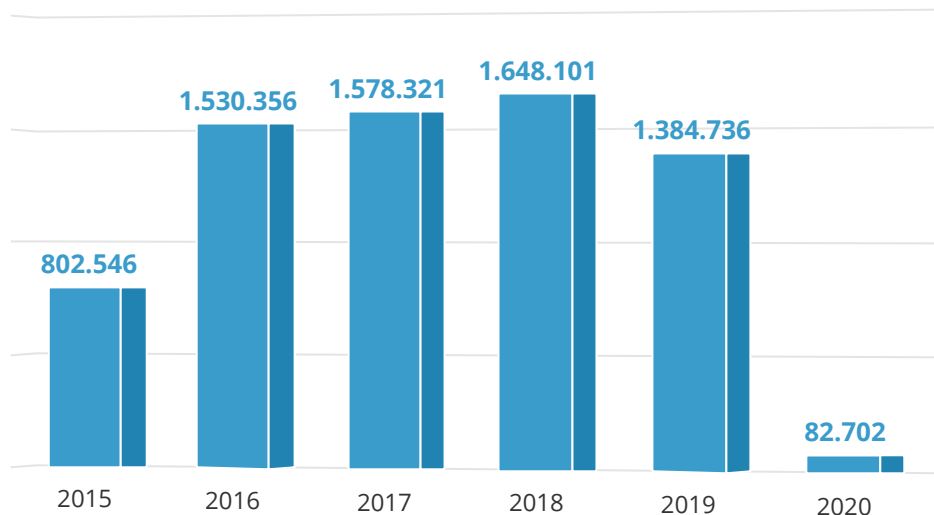
[24] Brojevi zahtjeva MANS - a: 18/118049-118051 (od 29.01.2018.), 18/118392 (od 09.02.2018.), 19/128987-128988 (od 29.07.2019.), 19/128997-128998 (od 29.07.2019.)



Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije

Poznate su samo isplate kćerki kompaniji u Crnoj Gori od oko sedam miliona eura, dok su isplate matičnoj firmi skrivene. [25]

Isplate Ingerop MN DOO, crnogorskoj kćerki firmi konsultanta



Grafik 4: Isplate Ingerop MN DOO, u eurima, po godinama, zaključno sa avgustom 2020.
Izvor: Ministarstvo finansija

U 2015. godini Ingeropu MN je isplaćeno oko 800 hiljada eura, u 2016. i 2017. po oko 1,5 milion, u 2018. oko 1,6 miliona, u 2019. skoro 1,4 miliona, a do kraja avgusta ove godine samo 82 hiljade.

Državne komisije

Formirane su i tri državne komisije za čiji rad je potrošeno najmanje 6 miliona eura.

Komisija za tehnički pregled radova na izgradnji autoputa Bar - Boljare, prioritetne dionice Smokovac - Uvač - Mateševo je osnovana 2015 - te godine i predviđeno je da se za njen rad iz budžeta izdvoji 2,8 miliona eura. [26] Članovima te komisije do kraja avgusta 2020. godine je isplaćeno **2,908,344 eura**. [27]

[25] Iz podataka o svim budžetskim transakcijama smo utvrdili da su isplate prema crnogorskoj kompaniji oko sedam miliona eura, ali u tim podacima nisu navedeni nazivi dobavljača iz inostranstva.

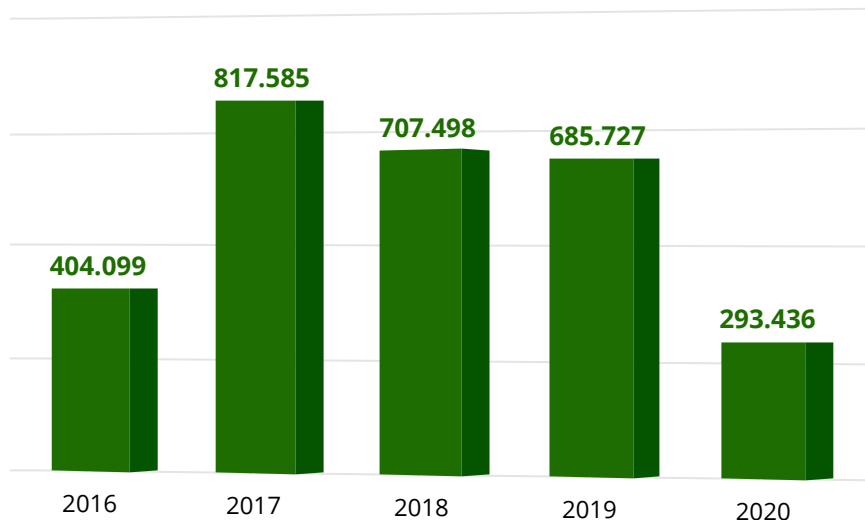
[26] Odluka o imenovanju Državne komisije za tehnički pregled radova na izgradnji autoputa Bar - Boljare, prioritetne dionice Smokovac - Uvač - Mateševo, član 10, glasi: Sredstva za rad Komisije obezbjeđuju se u budžetu Crne Gore. Ukupan iznos sredstava potreban za rad Komisije iznosi 0,35% od ugovorene cijene radova za projektovanje i izgradnju prioritetne dionice autoputa Bar - Boljare Smokovac - Uvač - Mateševo, što na osnovu ugovorene cijene od 809.577.356,14 eura iznosi 2.833.520,74 eura. Visina nadoknade za svakog člana Komisije određuje se proporcionalno učešću odnosno oblasti u ukupnom tehničkom pregledu, kao i na osnovu stvarnog obima angažmana na pregledu radova, na predlog predsjednika Komisije.

[27] Podaci o svim budžetskim isplatama od 2015 do kraja avgusta 2020. (SAP) dostavljeni od Ministarstva finansija na osnovu zahtjeva za informacijama



Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije

Isplate Državnoj komisiji za tehnički pregled radova na izgradnji autoputa



Grafik 5: Isplate članovima Državne komisije za tehnički pregled radova, u eurima, po godinama, zaključno sa avgustom 2020. Izvor: Ministarstvo finansija

Posebnom odlukom formirana je i Komisija za reviziju tehničke dokumentacije za koju je takođe predviđen budžet od 2,8 miliona eura. [28] Međutim, podaci o isplatama toj komisiji nisu javno dostupni, ali je ona morala okončati ili privesti kraju svoj rad, pa su ti troškovi morali biti isplaćeni u prethodnom periodu.

U decembru 2018. godine formirana je treća, Državna komisija za reviziju idejnog projekta za dionicu Mateševo-Andrijevića i idejnog projekta za dionicu Smokovac-Farmacija autoputa Bar-Boljare. Ta komisija je istog sastava kao i Komisija za reviziju tehničke dokumentacije, a za njen rad je opredijeljeno oko 600 hiljada eura iz kapitalnog budžeta Ministarstva saobraćaja i pomorstva. [29]

[28] Odluka o imenovanju državne komisije za reviziju tehničke dokumentacije, član 8.

[29] Član 8 Odluke o imenovanju Državne komisije za reviziju idejnog projekta za dionicu Mateševo-Andrijevića i idejnog projekta za dionicu Smokovac-Farmacija autoputa Bar-Boljare. Ukupan iznos sredstava potreban za rad Komisije iznosi 11% od ukupne cijene izrade idejnog projekta za dionicu Mateševo-Andrijevića i dionicu Smokovac-Farmacija autoputa Bar-Boljare, što na osnovu ukupne cijene od 5.490.000,00 eura iznosi 603.900,00 eura.



Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije

Monteput

Kontrolu realizacije izgradnje prve dionice autoputa vrši i državno preduzeće "Monteput" koje je po tom osnovu do kraja prošle godine potrošilo oko 5,2 miliona eura.

Monteput je za potrebe kontrole izgradnje autoputa osnovao Posebnu jedinicu autoput Bar - Boljare [30] za koju je od 2014. do kraja 2019. godine izdvojeno oko **4,9 miliona eura**. [31]

Pored ulaganja u finansiranje redovnih radnih procesa i obaveza, „Monte put“ d.o.o, ima i direktna ulaganja na izgradnji autoputa, kroz finansiranje određenih projekata, geoloških i geodetskih istraživanja, kao i finansiranje kompletnog rada „PJ Autoput Bar-Boljare“, koja prati

5

realizaciju implementacije projekta autoputa Bar-Boljare. Samo po ovom osnovu je od datuma osnivanja PJ 07.08.2014. do 31.12.2019.g uloženo **4.878.962 eura**.

Slika 2: Izvod iz Godišnjeg izvještaja menadžmenta za 2019. godinu za DOO „Monteput“

Dodatno, Monteput je u toku 2019. godine formirao posebnu službu za nadzor radova na napajanju autoputa električnom energijom [32], koja je u toj godini koštala **293.606 eura**. [33] Dakle, ukupni troškovi Monteputa po osnovu autoputa do kraja 2019. godine su bili 5,172,568 eura.

[30] Odluka o osnivanju Poslovne jedinice za upravljanje Projektom izgradnje autoputa Bar - Boljare (Sl. list Crne Gore broj 35/14).

[31] Rashodi Poslovne jedinice autoput Bar - Boljare, su iskazani u planovima rada i izvještajima o radu "Monteputa" usvojenim na sjednicama Vlade Crne Gore.

[32] Detaljnije informacije su date u Trećem izvještaju o izgradnji autoputa Bar - Boljare - Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 3 - Dodatni i naknadni radovi; <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>

[33] Godišnji izvještaj menadžmenta za 2019. godinu za DOO „Monteput“



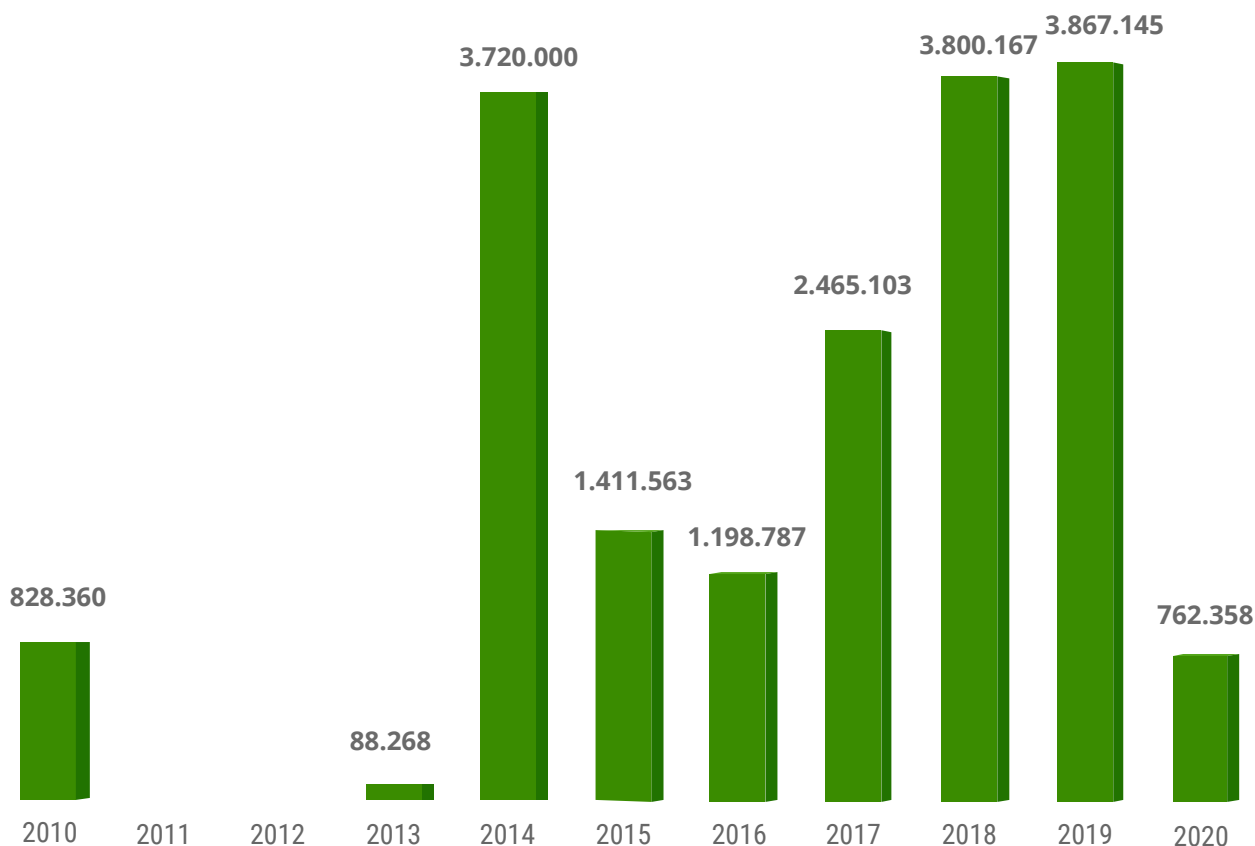
Troškovi izgradnje, nadzora i eksproprijacije

TROŠKOVI EKSPROPRIJACIJE

Preko 18 miliona eura je potrošeno za eksproprijaciju zemljišta za potrebe izgradnje autoputa.

Iako je izgradnja autoputa ugovorena 2014 - te godine, eksproprijacija zemljišta je počela dosta ranije. Po informacijama koje su u posjedu MANS - a [34], isplate na osnovu eksproprijacije za autoput Bar - Boljare su počele još u 2010 - toj godini. [35]

Isplate za eksproprijaciju



Grafik 6: Isplate za eksproprijaciju, po godinama, u eurima. Izvor: Ministarstvo finansija

Najviše sredstava za eksproprijaciju je isplaćeno u toku 2014. i 2018. godine, po oko 3,8 miliona eura, a prošle godine je potrošeno skoro četiri miliona. U prvih osam mjeseci tekuće godine za ove namjene je isplaćeno manje od miliona eura.

[34] Informacije o trošku eksproprijacije smo preuzeli iz SAP - a, budžet Ministarstva saobraćaja i pomorstva, program Autoput Bar - Boljare
[35] Ovo se može objasniti kroz prvobitno planirani početak radova na autoputu Bar - Boljare, pošto je vrpca presječena još 2009 - te godine.



Dodatni i naknadni radovi

Preko 100 miliona eura biće izdvojeno za dodatne i naknadne radove koji nisu bili predviđeni Ugovorom, a uključuju elektrifikaciju i vodosnadbijevanje autoputa, kao i radove na priključnim putevima i petlji Smokovac, Veruša i Mateševo.

Na sjednici Vlade Crne Gore održanoj sredinom septembra ove godine, Vlada je donijela zaključak [36] kojim je državnom preduzeću "Monteput" odobreno dva miliona eura za rekonstrukciju 1,4 kilometra puta od petlje "Mateševo" do istoimenog mjesta. Novac za ove dodatne radove je obezbjeđen iz Budžeta Crne Gore, sa programa Uprave za saobraćaj – Rekonstrukcija regionalnih i magistralnih puteva u Crnoj Gori.

Ukupna vrijednost rekonstrukcije pomenutih 1,4 kilometra regionalnog puta je procijenjena na 5,55 miliona eura, kako se navodi u Kapitalnom budžetu za 2020. godinu. [37] Još uvijek nije poznat ukupan iznos sredstava koji će biti opredijeljen za izgradnju i rekonstrukciju ostalih priključnih puteva.

Crna Gora
VLADA CRNE GORE
Broj:07-4140
Podgorica, 17. septembar 2020. godine

Na osnovu člana 10 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG“, br. 80/08, 14/17 i 28/18), Vlada Crne Gore je, 11. septembra 2020. godine, bez održavanja sjednice, na osnovu pribavljenih saglasnosti većine članova Vlade odlučila o Informaciji o rekonstrukciji regionalnog puta R-13 Bioče – Mateševo – Kolašin (od petlje Mateševo do naselja Mateševo), koju je dostavilo Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.

S tim u vezi, Vlada je donijela sljedeće

ZAKLJUČKE

1. Vlada je usvojila Informaciju o rekonstrukciji regionalnog puta R-13 Bioče – Mateševo – Kolašin (od petlje Mateševo do naselja Mateševo).
2. Zadužuje se Monteput d. o. o. Podgorica da izvrši rekonstrukciju dijela regionalnog puta R-13 Bioče – Mateševo – Kolašin, u skladu s Glavnim projektom rekonstrukcije regionalnog puta R-13 **od petlje Mateševo autoputa Bar – Boljare do naselja Mateševo.**
3. Zadužuje se Uprava za saobraćaj da nakon rekonstrukcije regionalnog puta R-13 Bioče – Mateševo – Kolašin od petlje Mateševo do naselja Mateševo, isti preuzme na održavanje u skladu sa Zakonom o putevima.
4. Zadužuju se Uprava za saobraćaj i Monteput d. o. o. da zaključe Ugovor o prenosu sredstava po ispostavljenim situacijama od strane preduzeća Monteput d. o. o. Podgorica Upravi za saobraćaj, sa projekta: 761 – Rekonstrukcija regionalnih i magistralnih puteva u Crnoj Gori, sa izdatka: 4411 – Izdaci za infrastrukturu opšteg značaja, za projekat rekonstrukcije dionice regionalnog puta R-13 Bioče – Mateševo – Kolašin (od petlje Mateševo do naselja Mateševo) **u iznosu od 2 mil. eura.**
5. Zadužuje se Ministarstvo finansija da u okviru Kapitalnog budžeta za 2021. godinu definiše izvore nedostajućih sredstava za finansiranje rekonstrukcije regionalnog puta R-13 Bioče – Mateševo – Kolašin od petlje Mateševo do naselja Mateševo, a koja će biti preusmjerena kompaniji Monteput d. o. o. Podgorica radi realizacije projekta rekonstrukcije.

Slika 3: Zaključak sa sjednice Vlade Crne Gore iz septembra 2020.

Kod Uprave za saobraćaj u okviru planiranih sredstava opredjeljuju se sredstva u iznosu od 2,00 mil.€ na projektu 761–Rekonstrukcija regionalnih i magistralnih puteva u Crnoj Gori za novi projekat rekonstrukcije dionice regionalnog puta R-13 Bioče - Mateševo - Kolašin od petlje Mateševo do naselja Mateševo u dužini cca 1,4km. Projektantska vrijednost projekta je **5.546.046,05 eura**. Pored sredstava opredijeljenih Kapitalnim budžetom, sredstva potrebna za realizaciju projekta mogu biti obezbjeđena iz sredstava preduzeća Monteput d.o.o Podgorica. Projekat je višegodišnji. Projekat realizuje preduzeće Monteput d.o.o Podgorica, a međusobni odnosi, kao i način finansiranja i prenosa sredstava, će biti regulisani ugovorom između Uprave za saobraćaj, preduzeća Monteput d.o.o. Podgorica i Ministarstva saobraćaja i pomorstva.

[36] Zaključak Vlade Crne Gore

<https://www.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rId=415741&rType=2>

[37] Rebalans Budžeta Crne Gore iz juna 2020. godine

<http://zakoni.skupstina.me/zakoni/web/dokumenta/zakoni-i-drugi-akti/998/2298-13530-33-20-3.pdf>



Dodatni i naknadni radovi

Time je premašen iznos od 100 miliona eura koji će biti izdvojeni za dodatne i naknadne radove na prvoj fazi dionice autoputa, a koji nisu bili predviđeni Ugovorom. Ugovorom o izgradnji prve dionice autoputa planirani su radovi od oko 810 miliona eura i predviđeno je da se taj iznos može povećati za 10 % po osnovu nepredvidivih i naknadnih radova. [38]

Preko 100 miliona eura biće izdvojeno za dodatne i naknadne radove na prvoj fazi dionice autoputa koji nisu bili predviđeni Ugovorom, a uključuju elektrifikaciju i vodosnadbijevanje autoputa, kao i radove na priključnim putevima i petlji Smokovac, Veruša i Mateševo.

Opis radova	Vrsta radova	Izvođač i status radova	Vrijednost (u eurima)
Privremeno napajanje električnom energijom za potrebe izgradnje autoputa	Dodatni	CRBC završeni radovi	10,999,900
I faza petlje Smokovac	Naknadni	CRBC radovi u toku	30,456,569
Sistem vodosnadbijevanja	Naknadni	CRBC radovi u toku	14,203,431
Postavljanje kablovske kanalizacije na otvorenoj trasi i mostu Moračica (radi trajnog napajanja električnom energijom)	Naknadni	CRBC radovi u toku	4,830,000
Elektrifikacija autoputa	Dodatni	Novi Volvox i Electro Team radovi u toku	38,232,454 (+ kamata)
Regionalni putevi na Veruši i Mateševu	Dodatni	Nije poznato Nisu početi	5,546,046 za 1.4 km
Ukupno			104, 268,400

Tabela 2: Radovi koji se dodatno plaćaju (u eurima).

Vlada i CRBC su se složili da izgradnja prve faze petlje Smokovac, kao i radovi na sistemu vodosnadbijevanja autoputa i prvoj fazi elektrifikacije, vrijedni oko 50 miliona eura, predstavljaju naknadne radove, koji ulaze u projektovanih 10% povećanja ugovorenog iznosa.

Međutim, dodatnih 50 miliona eura je do sada opredijeljeno za izvođenje radova koji uopšte nisu bili predviđeni Ugovorom o projektovanju i izgradnji autoputa. [39] Od toga je CRBC-ju plaćeno skoro 11 miliona eura za privremeno napajanje autoputa električnom energijom, dok je preko 38 miliona dato domaćim kompanijama za elektrifikaciju autoputa.

[38] Podklauzula 13.9 u kojoj se navodi da vrijednost okvirnih suma nepredvidivih i naknadnih radova ne može biti veća od 10% maksimalne garantovane cijene iz stava 1, Člana 4 Okvirnog sporazuma.

[39] Pod ovim radovima podrazumijevamo sve radove koji su izvedeni ili će biti izvedeni, a njihovo plaćanje je nezavisno od maksimalno garantovane cijene od 809,577,356.14 eura.



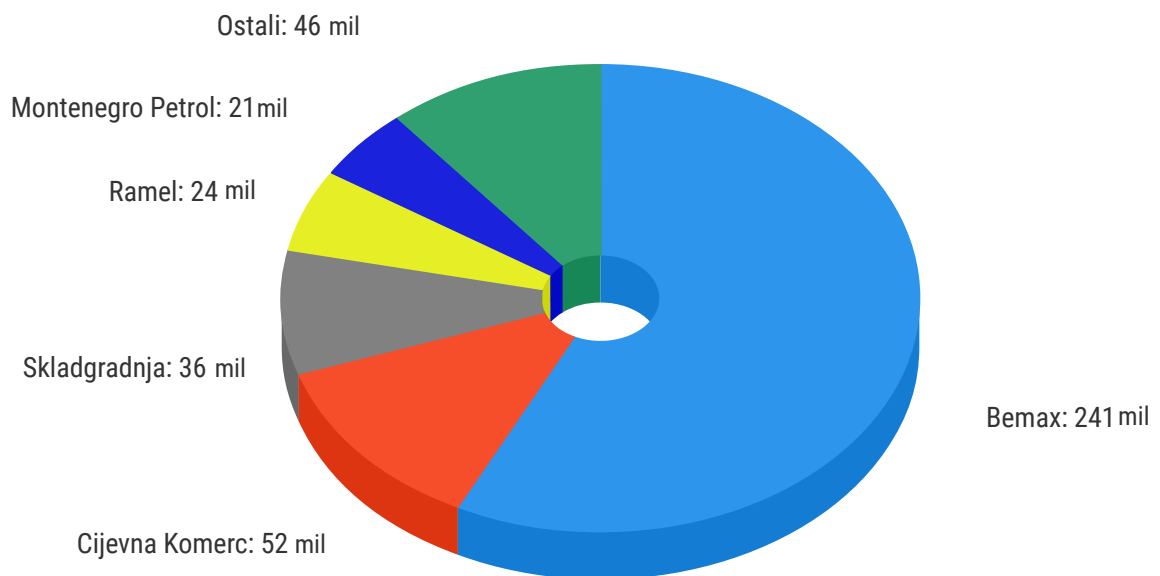
Podizvođači

Podizvođači su ugovorili poslove vrijedne skoro 420 miliona eura, pa će njima biti isplaćeno više od pola ugovorene cijene gradnje prve dionice.

CRBC se Ugovorom obavezaao da će makar trećinu radova prepustiti podizvođačima. [40] Kako je prvobitna vrijednost ove dionice bila procijenjena na oko 810 miliona eura, podizvođači su trebali da dobiju najmanje oko 240 miliona eura.

Međutim, po podacima dobijenim preko slobodnog pristupa informacijama [41], CRBC je sklopio ugovore sa podizvođačima vrijedne 419.848.635 eura.

Vrijednost ugovorenih poslova podizvođača (u milionima eura)



Grafik 7: Vrijednost ugovorenih poslova podizvođača na autoputu, dionica Smokovac Mateševo. Izvor: Monteput

Najveći dio poslova je dobio "Bemax" i to preko 240 miliona eura, odnosno, više nego svi drugi podizvođači zajedno. Sledeća je "Cijevna Komerc" koja je ugovorila radove u visini od oko 52 miliona eura. Nakon njih slijedi hrvatska "Skladgradnja" sa nepunih 36 miliona eura i "Ramel" sa oko 24 miliona eura, dok je "Montenegro Petrol" ugovorio poslove od preko 20 miliona eura.

U tabeli su date informacije o kompanijama koje su sklopile ugovore o ustupanju radova sa CRBC-jem i ukupnim iznosima poslova koje su ugovorili, a za koje su dobili saglasnost nadležnih organa. Informacije o isplatama podizvođača od strane CRBC-ja, kao i kompanijama koje su glavni podizvođači angažovali na izvođenju radova nisu dostupne javnosti.

[40] Ugovor o projektovanju i izgradnji autoputa Bar - Boljare, dionica Smokovac - Mateševo, podklauzula 4.4

[41] Sve iznose koje smo naveli o ugovorenim poslovima podizvođača smo izvukli iz apstrakata ugovora koje je CRBC zaključio sa podizvođačima. MANS je na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama dobio kopije ovih apstrakata od državne kompanije "Monteput".



Podizvođači

Naziv firme	Ugovoreni iznos
Bemax	240,519,522
Cijevna Komerc	52,482,331
Skladgradnja	35,502,614
Ramel	24,475,520
Montenegro Petrol	21,182,929
Putevi Užice ad	8,737,264
Dinarik doo	6,240,000
GP ZGP dd	3,146,939
Geoprojekt d.o.o.	2,976,679
Novi Pazar put doo	2,096,943
Kodar Energomontaža	2,063,848
Hidrocop d.o.o.	1,581,407
Vektor - Integra doo	1,348,688
Montesino doo i Hidrocop doo	1,260,000
Ergas doo	1,173,331
Menadžer doo	1,063,543
Indel Inženjering d.o.o.	970,181
Geo Max Group d.o.o.	962,507
Građevinarstvo i Savjetovanje doo	935,425
Jaha Montenegro doo Podgorica i Poliex AD Berane	930,000
Čelebić i Frame Projekt	900,000
Čelebić	790,000
Putevi Bijelo Polje	582,484
Kirchberger	579,035
ZG Projekt	502,242
Televex	402,914
Geoprom, M Projekt, Nik Com Engineering, Cepting, Proinspect ++	354,463
Novi Volvox d.o.o.	340,321
E3 d.o.o. i Medix d.o.o.	338,205
Kodar inženjering	326,718
Inženjering Put d.o.o.	318,157



Podizvođači

Naziv firme	Ugovoreni iznos
7. Avgust d.o.o.	311,572
Bi Kod doo Podgorica	274,624
Art Beton doo i doo Delta Inženjering	264,455
Ening d.o.o.	262,081
Mikromont doo	250,057
Gratom L d.o.o.	247,198
Energomontaža ad	246,784
Putna izgradnja Rožaje doo	232,994
Jawel Crna Gora d.o.o.	218,368
Ilija Novaković Ico doo	179,289
Rocc Rand-M&V	177,884
Magus d.o.o. i Inženjering Put d.o.o.	154,302
Toškovići d.o.o.	140,000
Beton Montenegro d.o.o.	135,471
IVP TEAM d.o.o	132,799
Nik Com d.o.o.	119,963
Ingenium doo	117,000
Bastion doo	115,000
Carinvest doo	97,655
Kojo group i Intermost doo	94,400
Indel Inženjering d.o.o. i Civil Engineer d.o.o.	77,048
Geoprom doo Podgorica	74,189
Institut Sigurnost I.t.d.	73,560
Geotehnika d.o.o. Bijelo Polje	69,815
Zeković company doo	62,638
Toroagro	60,726
MI Inženjering doo	59,150
Inter Project d.o.o.	49,000
Skladgradnja doo Hrvatska i Institut IGH dd Hrvatska	47,280
Batara I.t.d.	44,000
Geotehnika plus doo	42,402



Podizvođači

Naziv firme	Ugovoreni iznos
Civil Engineer d.o.o.	41,760
Geosonda Konsolidacija	35,000
Pro Inspect doo	28,920
Planplus doo	28,829
Entasis d.o.o.	21,000
J.U. Institut za razvoj i istraživanja u oblasti zaštite na radu	15,233
Putin doo	15,030
Exploring d.o.o.	14,300
Flaming doo	13,492
Lines doo i Watt doo	12,250
Proinspect ++ doo	11,959
Eminent doo	11,300
Skladgradnja doo i Frame project doo	10,948
Paming doo	10,810
Via Ing doo	9,648
Ground Engineering	9,500
Focus project	9,436
BK Elektro grupa doo	8,787
Pro Imel doo	6,704
Urbi Pro doo	6,000
Decom Montenegro doo	4,824
Cema doo	4,800
Nik Com Engineering doo	2,192
UKUPNO	419,848,636

Tabela 3: Ukupne vrijednosti ugovorenih poslova podizvođača na prvoj dionici autoputa. Izvor: Monteput



Subvencije

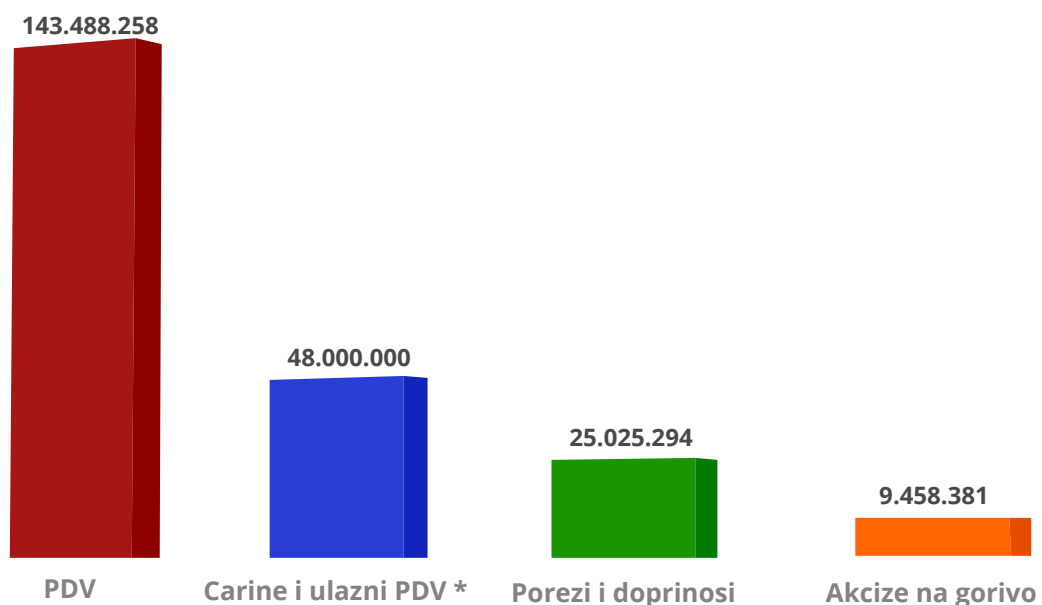
Preko 225 miliona eura subvencija je dato CRBC-ju i podizvođačima radova od početka izgradnje autoputa do kraja juna 2020. godine. U taj iznos nisu uključeni porezi i doprinosi na zarade koje se isplaćuju u Kini, niti vrijednost građevinskog kamena, jer o tome nema dostupnih podataka.

Izvođač radova na autoputu, kineska kompanija CRBC je oslobođena plaćanja: PDV - a, carine za uvoz građevinskog materijala, opreme i postrojenja, poreza i doprinosa za zaposlenja stranih lica, poreza na dobit, kao i naknade za eksploataciju kamenoloma, odnosno korišćenje tehničko građevinskog kamena. [42] Iz Vlade su naveli da se na taj način smanjuje cijena izgradnje ove dionice autoputa, a time i kredit, odnosno kamate. Međutim, ne postoji jasan pregled iznosa tih subvencija, a državne institucije daju potpuno različite podatke.

U ovom poglavlju su predstavljeni zvanični podaci o subvencijama koje je MANS prikupio na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, kao i informacije objavljene u medijima.

Ukupan iznos oslobođenja od plaćanja PDV - a je bio preko 143 miliona eura, carinske subvencije iznosile su oko 48 miliona, a oslobođenje od plaćanje akciza oko 9,5 miliona. Neplaćeni porezi i doprinosi za strane radnike kojima se zarada isplaćuje u Crnoj Gori iznose preko 25 miliona.

Oslobađanje od plaćanja PDV-a izvođača radova i podizvođača



* Precizni podaci o iznosu carina i ulaznog PDV-a nisu dostupni

Grafik 8: Iznosi subvencija na izgradnji autoputa, po godinama, u eurima, period od 2015 – jun 2020. godine.
Izvori: Poreska uprava i Uprava carina

[42] Zakon o autoputu Bar - Boljare, član 14, član 16, član 17, član 18, član 19 i član 21. Ugovor o projektovanju i izgradnji autoputa Bar - Boljare, dionica Smokovac - Uvač - Mateševo, podklauzula 1.15.



Subvencije

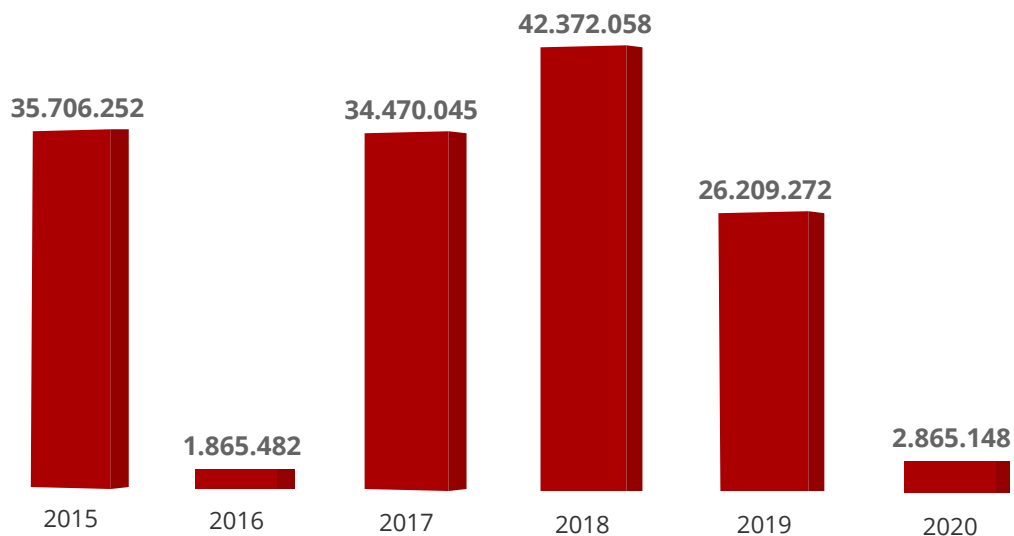
POREZ NA DODATU VRIJEDNOST

Ukupan iznos PDV subvencije za izgradnju prve dionice autoputa, zaključno sa junom 2020. godine, iznosi preko 143 miliona eura.

Izvođač radova i podizvođači su oslobođeni plaćanja poreza na dodatu vrijednost na promet proizvoda i usluga namijenjenih za izgradnju autoputa. [43]

Prema informacijama Poreske uprave [44] najveći iznosi PDV subvencije od skoro 42 miliona eura je zabilježen u 2018. godini, dok su 2015. godine iznosile oko 35 miliona eura. U toku 2017. oprošteno je oko 34 miliona, a oko 26 u prošloj godini. Do kraja jula ove godine izvođač i podizvođači su oslobođeni PDV-a od nepunih tri miliona eura, a samo 2016. su subvencije po tom osnovu bile manje i iznosile nepunih dva miliona.

Oslobađanje od plaćanja PDV-a izvođača radova i podizvođača



Grafik 9: Oslobođenje od plaćanja poreza na dodatu vrijednost, po godinama, u eurima. Izvor: Poreska uprava

Poreska uprava nam nije dostavila odvojene informacije o PDV subvenciji za CRBC i podizvođače radova, pa su na grafiku prikazani zbirni podaci.

[43] Zakon o autoputu Bar - Boljare, član 16: Porez na dodatu vrijednost plaća se po stopi od 0% na promet proizvoda i usluga namijenjenih za izgradnju autoputa koje realizuje izvođač radova, ili se ta realizacija realizuje za račun izvođača radova na izgradnji autoputa.

[44] MANS je na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama tražio od Poreske uprave iznose oslobođenja PDV - a, po osnovu Zakona o autoputu. Brojevi MANS - a 18/124919-124922 (od 26.11.2018), 19/125768 (od 11.02.2019.), 19/127536-127537 (od 10.05.2019.), 19/127756 (od 24.06.2019.) i 19/128911 (09.09.2019.)



Subvencije

CARINE

Od 2015. do juna 2020. subvencije za carine i PDV pri uvozu su bile ukupno 48 miliona eura [45], ali pouzdani i precizni podaci nisu javno dostupni.

Od početka izgradnje autoputa, MANS je više puta pokušavao da dobije precizne podatke o oslobađanju izvođača radova od plaćanja carine.

Samo jednom, krajem 2016. godine, Uprava carina je objavila carinske deklaracije i kontrolne markice za autoput podnijete u drugom dijelu te godine. [46] Odmah nakon toga, ta institucija je promijenila praksu i iste te podatke proglasila službenom tajnom. [47]

Nakon toga smo pokušavali da dođemo do osnovnih statističkih podataka o subvencijama za carine, ali je Uprava carina uporno tvrdila da te informacije ne posjeduje.

U maju 2019. godine Uprava carina je dala podatke dnevnom listu "Dan" u kome je navedeno da je CRBC od početka radova **oslobođen od plaćanja carina u iznosu od preko 20 miliona eura.** [48]

Kada smo zatražili da nam ta institucija dostavi iste podatke koje je dala toj dnevnoj novini, odgovorili su nam da je CRBC do kraja 2019. godine oslobođen od plaćanja carina u iznosu od nepunih **dva miliona eura.** [49]

Kasnije je Ministarstvo finansija objavilo podatke u okviru odgovora na poslaničko pitanje i navelo da je od početka izgradnje do kraja novembra 2018., oslobodjenje prilikom uvoza, koje predstavlja zbir PDV – a i carina, iznosilo oko 34 miliona eura. [50]

Na isti način su objavljene i poslednje dostupne informacije, da je od 2015. do juna ove 2020. godine CRBC oslobođena plaćanja carine i PDV-a pri uvozu u ukupnom iznosu od 48 miliona eura. [51]

[45] Izvođač radova je oslobođen plaćanja carine kao i PDV-a na uvoz proizvoda i usluga koje nabavlja za izgradnju autoputa.

<https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/449587/za-auto-put-isplaceno-706-miliona-oprosteno-dazbina-225-miliona>

[46] Detaljnije informacije su date u Trećem izvještaju o izgradnji autoputa Bar – Boljare – Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 5 – Subvencije, Carine;

<http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>

[47] Ibid.

[48] <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Vijest%20dana&datum=2019-05-24&clanak=697388>

[49] Detaljnije informacije su date u Trećem izvještaju o izgradnji autoputa Bar – Boljare – Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 5 – Subvencije, Carine;

<http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>

[50] Ibid.

[51] <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/449587/za-auto-put-isplaceno-706-miliona-oprosteno-dazbina-225-miliona>



Subvencije

SUBVENCije ZA AKCIZE NA GORIVO

Subvencije za akcize na gorivo su bile oko 9,5 miliona eura, CRBC-ju je vraćano 27 centi po litru, a podizvođačima po 18 centi. [52]

U Ugovoru o projektovanju i izgradnji autoputa Bar - Boljare, dionica Smokovac - Uvač - Mateševo, se navodi da izvođač radova ima pravo na povraćaj plaćene akcize na gorivo iznad iznosa od 169 eura na hiljadu litara. [53] Zakon o akcizama propisuje da i podizvođač ostvaruje pravo povraćaja plaćene akcize iznad iznosa od 259 eura na hiljadu litara. [54]

Za šest mjeseci ove godine [55], CRBC i njegovi podizvođači su imali subvencije od oko 1,3 miliona eura, a prethodnih godina su dobijale po oko dva miliona. Najveće su bile u 2017. godini, kada je isplaćeno oko 2,7 miliona eura. U toku 2016. godine po tom osnovu je isplaćeno oko 750 hiljada, a 2015. oko 100 hiljada eura.



Grafik 10: Subvencije za akcize na gorivo, po godinama, u eurima. Izvor: Uprava carina

Međutim, Uprava Carina je u prethodnom periodu objavljivala potpuno različite podatke o povraćaju novca za akcize na gorivo, pa ni ove informacije nisu pouzdane. [56]

Ta institucija nam nije dostavila posebne podatke za CRBC i podizvođače, već samo ukupne iznose. Međutim, u odgovoru na poslaničko pitanje Ministarstvo finansija je navelo da je do kraja marta 2020. godine CRBC-u vraćeno 5,6 miliona za akcize, Bemaxu 1,8 miliona, Cijevni komerc oko 890 hiljada, Montenegro petroliu oko 650 hiljada, Ramelu 2,9 i Kodaru hiljadu eura. [57]

[52] Po članu 52 Zakona o akcizama, visina akciza na motorna goriva iznosi 440 eura na hiljadu litara, pa se izvođaču radova vraća 271 euro na hiljadu litara, odnosno 27,1 centi po litru. U slučaju podizvođača, njima se vrši povraćaj od 181 euro na hiljadu litara, odnosno 18,1 centi po litru.

[53] Podklauzula 1.15

[54] Zakon o akcizama, član 30; (7) 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 plaćene akcize iznad iznosa od 169 eura na 1000 litara, a podizvođač ostvaruje pravo na povraćaj dijela plaćene akcize iznad iznosa od 259 eura na 1000 litara.

[55] Podaci dostavljeni MANS-u posredstvom Zakona o slobodnom pristupu informacijama za period od februara do kraja juna 2020. godine, za januar 2020. se navodi da nije bilo povraćaja dijela plaćene akcize na gorivo. Brojevi zahtjeva: 130619 (od 25.02.2020.), 130799 (od 01.04.2020.), 131052 (od 15.05.2020.), 131144 (od 29.05.2020.), 131560 (od 01.07.2020.) i 131630 (od 20.07.2020.)

[56] Na primjer, Uprava Carina nam je dostavila informaciju da je u januaru 2019. godine kompanijama vraćeno 165 hiljada eura, dok je drugom odgovoru, u tabelarnom prikazu navela da je u tom mjesecu CRBC-u vraćeno 580 hiljada eura, a domaćim kompanijama ukupno oko 165 hiljada eura. Podaci za mart i april se takođe razlikuju, a za maj su potpuno neuporedivi. Detaljnije informacije su date u Trećem izvještaju o izgradnji autoputa Bar - Boljare - Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 5 - Subvencije;

<http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>

[57] <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/449587/za-auto-put-isplaceno-706-miliona-oprosteno-dazbina-225-miliona>



Subvencije

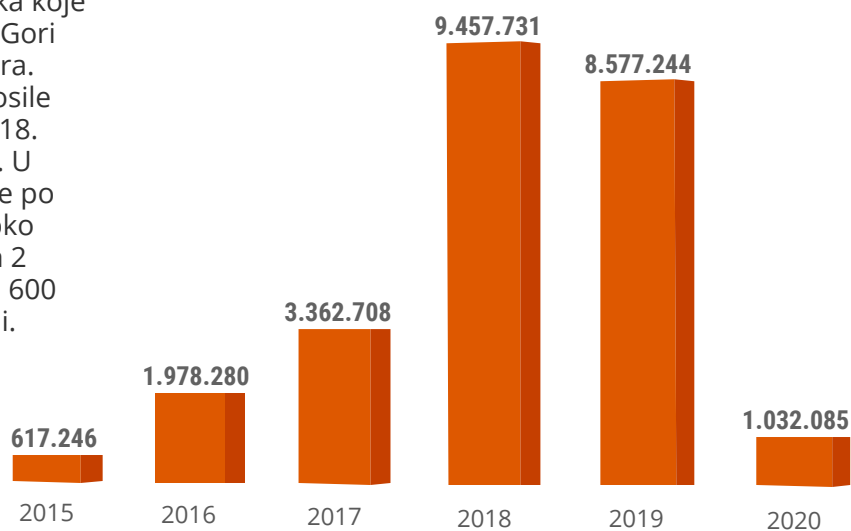
POREZI I DOPRINOSI NA ZARADE STRANIH RADNIKA

Prema podacima Poreske uprave CRBC je oslobođen plaćanja oko 25 miliona eura po osnovu poreza i doprinosa na zarade stranih radnika. Međutim, ukupan iznos oslobođenja po ovom osnovu nije poznat, jer u zvanični obračun ulazi samo onaj dio zarada koje se isplaćuju u Crnoj Gori. [58]

Izvođač radova je oslobođen plaćanja poreza na dohodak, kao i doprinosa za obavezno socijalno osiguranje, za sve radnike koji nemaju crnogorsko državljanstvo ili nemaju prebivalište u Crnoj Gori. [59]

Subvencije za poreze i doprinose na zarade stranih radnika

Od februara do kraja juna 2020. godine subvencije za poreze i doprinose na zarade stranih radnika koje su isplaćene u Crnoj Gori su bile oko milion eura. Prošle godine su iznosile oko 8,5 miliona, a 2018. oko 9,5 miliona eura. U toku 2017. subvencije po tom osnovu su bile oko 3,3 miliona, nepunih 2 miliona u 2016. i oko 600 hiljada u 2015. godini.



Grafik 11: Oslobođenje od plaćanja poreza i doprinosa na zarade stranih radnika, po godinama, u eurima.
Izvor: Poreska uprava

I u ovoj oblasti Ministarstvo finansija i Poreska uprava objavljuju različite podatke. Naime, prema podacima koje je Ministarstvo finansija objavilo kao odgovor na poslaničko pitanje, do kraja juna 2020. godine dato je ukupno 27,3 miliona eura subvencija za poreze i doprinose na zarade stranih radnika. [60]

[58] Detaljnije informacije o iznosima zarada su date u poglavlju 6 Zapošljavanje

[59] Zakon o autoputu Bar - Boljare, član 17: Porez na dohodak fizičkih lica koji je ostvaren u Crnoj Gori, ne plaćaju lica zaposlena kod izvođača radova, a koja nijesu državljani Crne Gore, ili nemaju prebivalište u Crnoj Gori, a koja dohodak ostvaruju radom na izgradnji autoputa. Član 18: Strani državljanin zaposlen kod izvođača radova, a koji je angažovan na izgradnji autoputa, oslobađa se plaćanja doprinosa za obavezno socijalno osiguranje.

[60] <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/449587/za-auto-put-isplaceno-706-miliona-oprosteno-dazbina-225-miliona>



Zapošljavanje

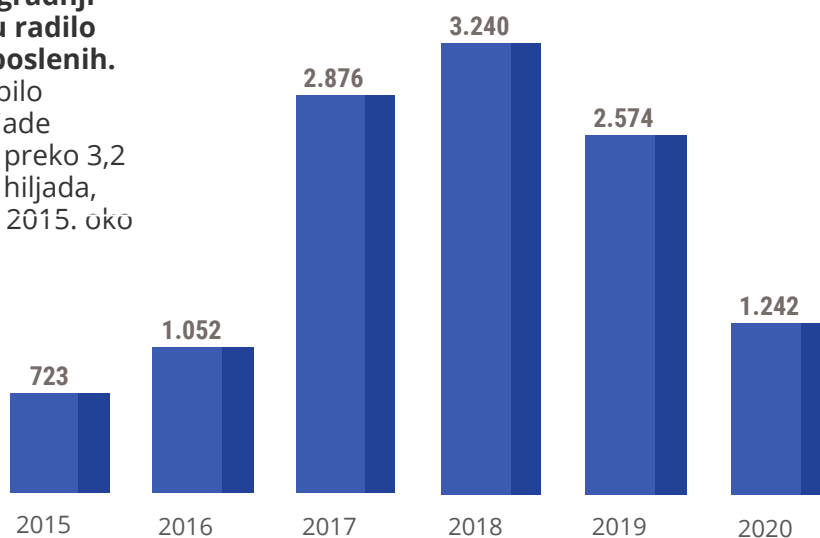
Na izgradnji autoputa je u prosjeku radilo oko dvije hiljade radnika, a prošle godine je bilo angažovano oko 1,2 hiljade zaposlenih.

Skoro dvije trećine radnika su stranci, za čije zarade se u posljednje četiri godine iz zemlje odlilo 295 miliona eura, dok je domaćim radnicima CRBC isplatio oko pet miliona eura. Strani radnici su prošle godine u prosjeku imali šest puta veću platu od domaćih, koja je četiri puta veća od prosječne zarade u Kini.

BROJ ZAPOSLENIH NA IZGRADNJI AUTOPUTA

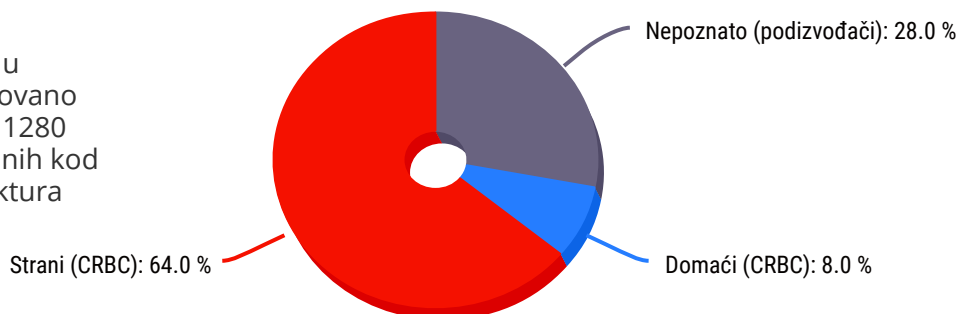
Prosječan broj zaposlenih na izgradnji autoputa

Podaci Monteputa [61] pokazuju da je na izgradnji autoputa u prosjeku radilo oko dvije hiljade zaposlenih. [62] Prošle godine je bilo zaposleno oko 1,2 hiljade radnika, u toku 2018. preko 3,2 hiljade, 2017. oko 2,9 hiljada, 2016. oko hiljadu, a u 2015. oko 720 radnika.



Grafik 12: Prosječan broj radnika na izgradnji autoputa, po godinama Izvor: Monteput

Na izgradnji autoputa u prosjeku je bilo angažovano 165 domaćih radnika, 1280 stranaca i 560 zaposlenih kod podizvođača, čija struktura nije poznata.



Grafik 13: Prosječan broj radnika na izgradnji autoputa, po strukturi, po godinama Izvor: Monteput

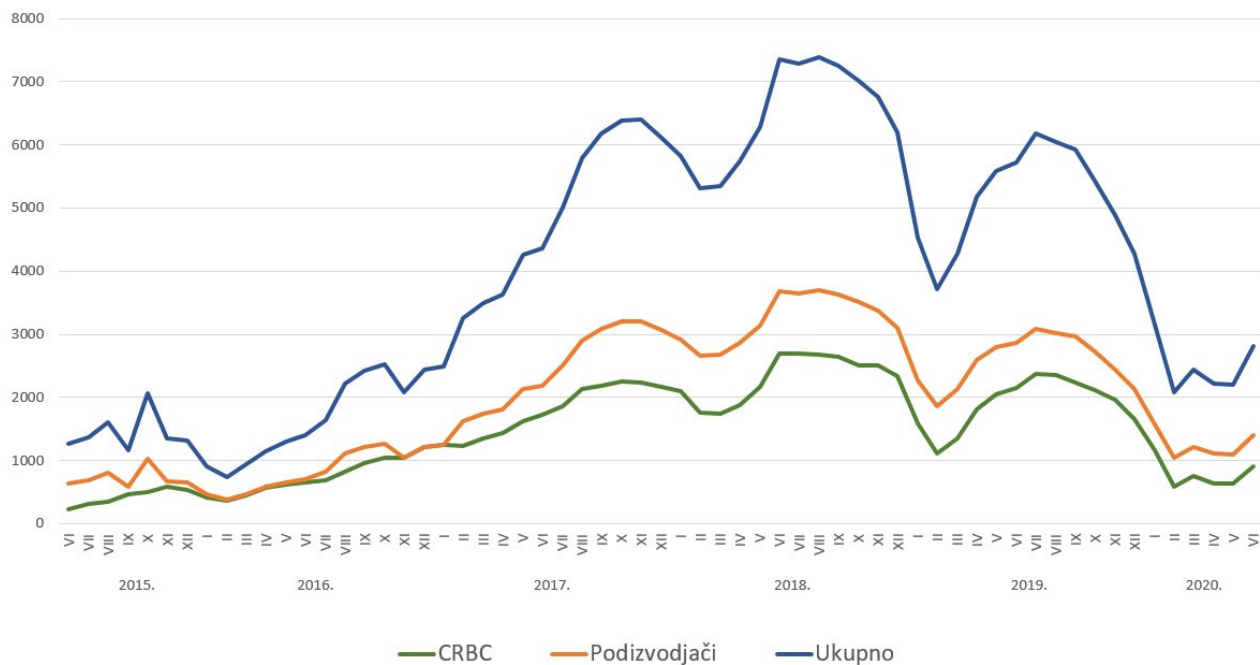
[61] MANS je na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama dobio informacije od "Monteput doo Podgorica" o broju zaposlenih na projektu autoput Bar - Boljare.

[62] Monteput nam nije dostavio podatke o broju zaposlenih kod podizvođača u u novembru i decembru 2016. i januaru 2017. godine.



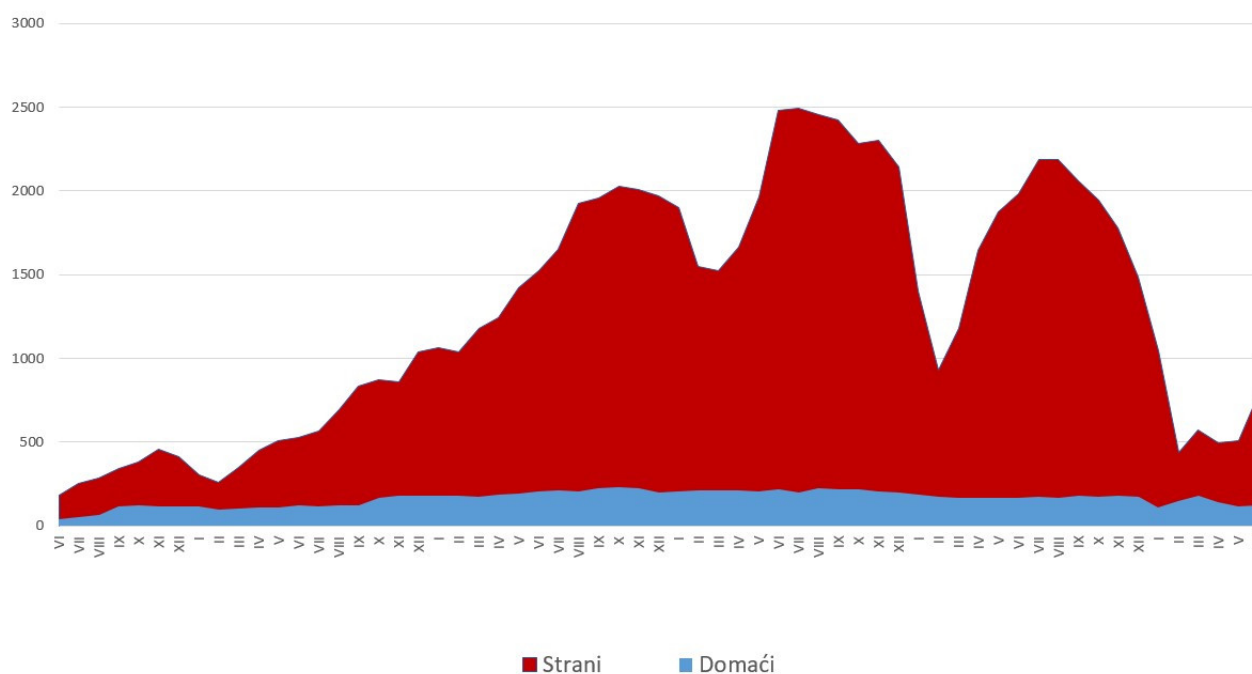
Zapošljavanje

Ukupan broj zaposlenih na autoputu, broj zaposlenih u CRBC-ju i kod podizvođača, po mjesecima



Grafik 14: Ukupan broj zaposlenih na autoputu, broj zaposlenih u CRBC-ju i kod podizvođača, po mjesecima. Izvor: Monteput

Struktura zaposlenih u CRBC-ju, po mjesecima



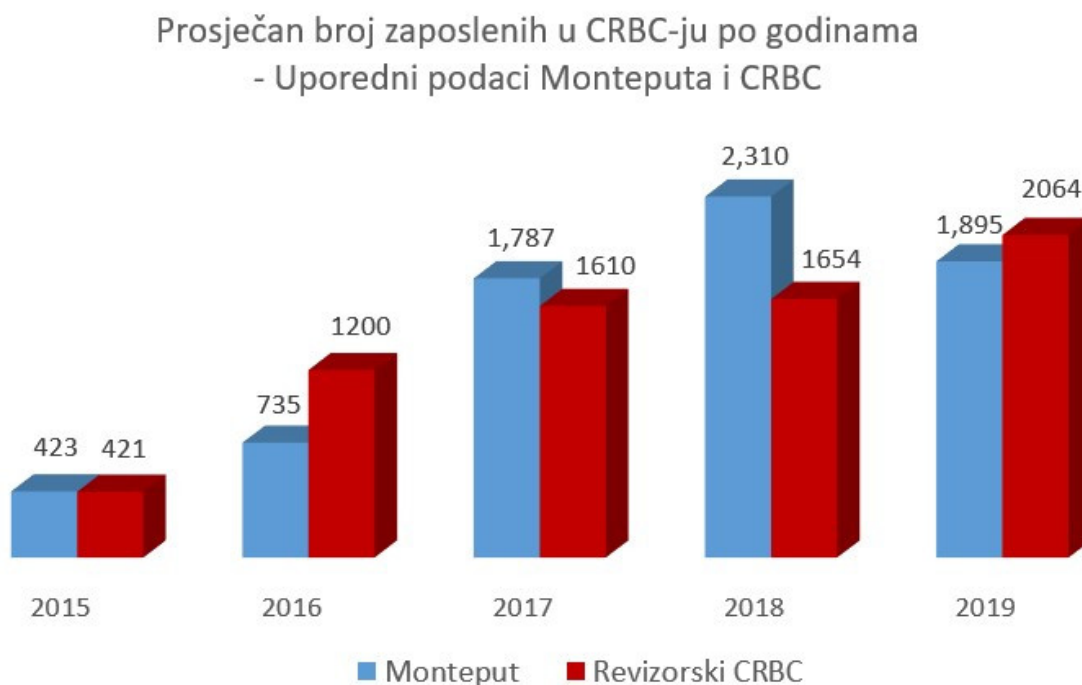
Grafik 15: Ukupan broj zaposlenih na autoputu, broj zaposlenih u CRBC-ju i kod podizvođača, po mjesecima. Izvor: Monteput



Zapošljavanje

NESLAGANJA ZVANIČNIH PODATAKA

Prema podacima iz finansijskih izvještaja CRBC-a [63], ta kompanija je prošle godine imala skoro 300 zaposlenih više nego što to pokazuje dokumentacija Monteputa, koji je zadužen da u ime države upravlja kompletnim projektom izgradnje autoputa Bar – Boljare. [64]



Grafik 16: Usporedni podaci o prosječnom broju zaposlenih u CRBC. Izvor: Monteput, Finansijski izvještaji CRBC

Podaci o prosječnom broju zaposlenih u toku 2019. godine iz statističkog aneksa koji je sastavni dio finansijskih izvještaja CRBC-ja, i zvanične informacije Monteputa se razlikuju. Slično je bilo i u prethodnim godinama na šta smo detaljnije ukazali u prošlom izvještaju.

Tako je za 2018. godinu CRBC naveo da je imao 650 zaposlenih manje nego što to pokazuju zvanični podaci Monteputa. Štaviše, prema podacima Monteputa, u svakom mjesecu te godine broj zaposlenih u CRBC-u je bio veći od prosjeka koji je ta kompanija prijavila u svojim finansijskim izvještajima. [65]

Nešto manje razlike postoje i u 2017. godini, a u 2016. je prema podacima CRBC-ja u toj firmi radilo 465 radnika više nego što to pokazuju podaci Monteputa.

[63] Podaci su preuzeti iz statističkih aneksa ove firme, koje smo preuzeli sa Taxis portala Poreske uprave.

[64] Monteput je osnovao poslovnu jedinicu za upravljanje projektom izgradnje autoputa Bar – Boljare (SI 35/14).

[65] Detaljnije info su date u Trećem izvještaju o izgradnji autoputa Bar – Boljare – Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 6; <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>



Zapošljavanje

ZARADE ZAPOSLENIH U CRBC-JU

Prema zvaničnim podacima [66], CRBC je od 2016. do kraja 2019. isplatila skoro 300 miliona eura za zarade. [67] Od toga je 295 miliona isplaćeno stranim radnicima, dok su domaći za četiri godine dobili samo pet miliona eura. Prošle godine prosječna zarada stranih radnika je bila oko šest puta veća od prosječnih mjesečnih primanja domaćih radnika.

CRBC je u 2016. godini imala trošak zarada i naknada od oko 40 miliona eura, u 2017. skoro 70 miliona, u 2018. blizu 110 miliona, a u 2019. oko 79 miliona eura. [68]

Ta kompanija dijelu stranih radnika isplaćuje mjesečna primanja u Crnoj Gori, ali mnogo veći dio zarada isplaćuje direktno u Kini. Tako se najmanje 225 miliona eura odlilo iz zemlje po osnovu isplate zarada stranim radnicima u toj državi, a dodatnih 70 miliona je isplaćeno strancima u Crnoj Gori. Strani državljani zaposleni kod izvođača radova ne plaćaju porez na dohodak, niti doprinose za obavezno socijalno osiguranje. [69]

Godina	Bruto zarade stranim radnicima – isplate u Kini	Bruto zarade stranim radnicima – isplate u CG	Bruto zarade domaćih radnika
2016.	29,031,403	12,110,223	1,151,865
2017.	56,656,753	10,509,444	1,347,996
2018.	86,998,613	21,505,974	1,395,496
2019.	52,537,171	25,358,588	1,137,772
Ukupno	225,223,940	69,484,229	5,033,129

Tabela 4: Trošak bruto zarada domaćih stranih radnika koji se isplaćuju u Kini i Crnoj Gori, po godinama, u eurima.
Izvor: Finansijski izvještaji CRBC - ja.

U posljednje dvije godine u CRBC-ju je bilo zaposleno deset puta manje domaćih radnika, nego stranaca, ali su njihove zarade bile 70 do 80 puta manje. U 2017. su zarade bile 50 puta manje, za osam puta manji broj radnika, dok je u 2016. domaćim radnicima isplaćen 35 puta manji iznos zarada nego strancima kojih je bilo pet puta više.

[66] Podaci iz revizorskih izvještaja, napomena uz finansijske izvještaje i izvještaja o radu menadžmenta CRBC - ja. MANS je na osnovu Zakona o slobodnom pristupu informacijama, dobio od Poreske uprave revizorske izvještaje CRBC - ja za 2016. i 2017. godinu. Broj zahtjeva 19/128260, datum odgovora 04.09.2019.

[67] Izabrali smo period od 2016. do kraja 2018. godine, jer za ovaj period raspoložemo podacima o trošku zarada za domaće i strane radnike. Inače ukupan trošak zarada sa 2015 - tom godinom iznosi 232,1 miliona eura.

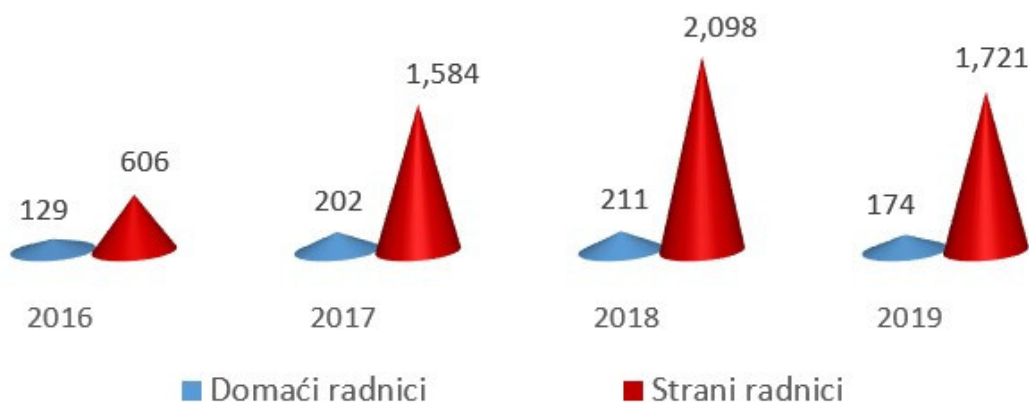
[68] U ovom dijelu analize u troškove zarada domaćih radnika zaposlenih u CRBC, pored bruto zarada uključili smo i troškove poreza i doprinosa na zarade i naknade zarada na teret poslodavca. Takođe smo troškove doprinosa za zarade koji se plaćaju u Kini uključili u troškove zarada stranim radnicima.

[69] Članovi 17 i 18 Zakona o autoputu Bar-Boljare



Zapošljavanje

Prosječan broj stranih i domaćih radnika u CRBC-ju, po godinama



Grafik 17: Usporedni podaci o broju domaćih i stranih zaposlenih u CRBC. Izvor: Monteput

Imajući u vidu broj zaposlenih domaćih i stranih radnika u kompaniji CRBC koje nam je dostavio Monteput, i zvanične podatke iz finansijskih izvještaja te firme, **prosječna zarada domaćeg radnika u prošloj godini bila oko 550 eura, zarada kineskih radnika je u prosjeku iznosila po 3,7 hiljada eura mjesečno.** Pošto je CRBC oslobođen plaćanja poreza i doprinosa na zdravstveno osiguranje izdaci koje plaćaju po osnovu dažbina za zaposlene su minimalni. [70]

Godina	Domaći radnici				Strani radnici			
	Ukupne bruto zarade	Prosječan broj	Prosječna godišnja zarada	Prosječna mjesečna zarada	Ukupne bruto zarade	Prosječan broj	Prosječna godišnja zarada	Prosječna mjesečna zarada
2016.	1,151,865	129	8,947	745	41,141,626	606	67,881	5,657
2017.	1,347,996	202	6,660	555	67,166,197	1,584	42,398	3,533
2018.	1,395,496	211	6,606	550	108,504,587	2,098	51,710	4,309
2019.	1,137,772	174	6,526	544	77,895,759	1,721	45,262	3,772

Tabela 5: Ukupne bruto zarade domaćih i stranih radnika, prosječan broj stranih radnika, njihova prosječna godišnja i mjesečna zarada. Izvori: Revizorski izvještaji CRBC i Monteput.

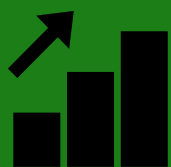
Prema raspoloživim podacima, prosječna mjesečna plata u Kini se kreće od 800 do 1200 eura, u zavisnosti od regiona. [71] **Postavlja se pitanje zašto je prosječan kineski radnik na našem autoputu plaćen tri do četiri puta više od prosječne plate u njegovoj državi.**

[70] Na primjer, prema podacima iz revizorskog izvještaja, u 2019. godini CRBC je platio ukupno 472 hiljade eura za doprinose na zarade radnika koje su iznosile oko 79 miliona eura.

[71] <https://internshipschina.com/average-salary-in-china/>

<https://www.chinadaily.com.cn/a/201907/04/WS5d1d63cfa3105895c2e7ba4d.html>

<https://checkinprice.com/average-minimum-salary-beijing-china/>



Uticaj na životnu sredinu

Dvije godine otkad je otkriveno da CRBC devastira rijeku Taru, područje pod posebnom zaštitom UNESCO programa „Čovjek i biosfera“, i dalje izostaje reakcija nadležnih institucija.

Tokom 2020. godine, NVO MANS je organizovao više terenskih obilazaka pomenute podsekcije tokom kojih je konstatovano da se na obalama rijeke Tare i dalje nalaze deponije građevinskog otpada i šuta, da se nastavilo sa odlaganjem građevinskog materijala u koritu rijeke, te da se njen vodotok po potrebi pomjera.



Ovo je u potpunoj suprotnosti sa preporukama i zahtjevima koje su tokom 2019. godine upućene Vladi Crne Gore i Ministarstvu saobraćaja i pomorstva kao formalnom investitoru projekta od strane Evropske komisije kroz nalaze iz izvještaja o napretku, te Evropskog parlamenta u posebnoj rezoluciji o Crnoj Gori, te konačno i zaključcima sa sastanka UNESCO komiteta.

Deponije koje su na više mjesta formirane na obalama i u samoj Tari, do sada su pravdane takozvanom regulacijom bujičnog toka rijeke, što je kompaniji CRBC poslužilo kao izgovor da ne otvori dvije deponije građevinskog materijala koje su bile predviđene na toj podsekciji.



Ove deponije bile su predviđene i Elaboratom strateške procjene uticaja na životnu sredinu, ali Ministarstvo održivog razvoja i turizma i Agencija za zaštitu životne sredine, uprkos zakonskoj obavezi, nikada nisu pristupili reviziji tog dokumenta kako bi se prepoznalo stanje na terenu i propisale odgovarajuće mjere za njegovo saniranje.

Iako su nalazi monitoring misije UNESCO-a potvrdili devastaciju Tare, koja je u pojedinim oblastima definisana i kao „nepopravljiva“, još uvijek ne postoji jasan plan za saniranje šteta koje su pričinjenje u tom dijelu rijeke.

Sa druge strane, inspeksijski nadzor koji je pokretan po službenoj dužnosti i po inicijativama NVO MANS i partnera na projektu još uvijek nije dao rezultate koji bi imali održivi uticaj na stanje u kome se rijeka Tara danas nalazi.

Na većinu prijava koje su podnijete, poput onih koje se odnose na kontinuirano deponovanje građevinskog materijala na obalama Tare i formiranje nelegalnih deponija u zaštićenom području, kao i nepravilne regulacije korita rijeke, inspektori nisu konstatovali kršenje zakona koje podliježe mjerama u okviru njihovih nadležnosti.



Uticaj na životnu sredinu

Tokom obilazaka terena u 2020. godini registrovana je dokumentovana eksploatacija šljunka u blizini gradilišta u mjestu Uvač, ali nakon podnijetih prijava nadležnim inspekcijama i tužilaštvu, još uvijek nema informacije o njihovom ishodu.

Time je nastavljena praksa ćutanja institucija na očiglednu devastaciju rijeke Tare, koje su u posljednjih par godina konstatovali i Evropski parlament, Evropska komisija i UNESCO, što je obrađivano u prethodnim monitoring izvještajima.



Tzv. regulacija korita rijeke Tare nastavlja da bude isplativ način da CRBC odlaže svoj otpad, čime se trajno urušava životna sredina rijeka, za sada bez poznatih posljedica. U krajnjem, činjenica da i za svega nekoliko nepravilnosti koje su tokom godina procesuirane od strane inspekcija ka tužilaštvu, javnost nema nikakvu dodatnu informaciju, posebno zabrinjava.



Inspekcije

Inspekcije su proglasile tajnama podatke o kontrolama izvođača i podizvođača i izrečenim kaznama, koji su ranije bili dostupni javnosti.

Nakon objavljivanja prethodnog izvještaja MANS-a, sa podacima o broju kontrola, kazni i njihovom iznosu, institucije su promijenile praksu i iste te podatke počele proglašavati tajnom.

Na primjer, Uprava za inspeksijske poslove je proglasila tajnom informacije o ukupnom broju izvršenih kontrola, ukupnom broju izrečenih kazni i ukupnom novčanom iznosu izrečenih kazni od strane Odsjeka za ekološku inspekciju, u vezi sa izgradnjom autoputa u periodu od juna 2019. godine do maja 2020.

Uprava je obrazložila da su statistički podaci o radu ekološke inspekcije tajni jer bi njihovo objavljivanje „ugrozilo planiranje i dalje vršenje inspeksijskog nadzora“, kao i da „prijevremenim objelodanjivanjem traženih informacija postoji mogućnost dovođenja zaključka, te prejudiciranja eventualne odgovornosti prije izvršene kontrole i okončanja inspeksijskog nadzora.“

Zakona o slobodnom pristupu informacijama, prema kojim odredbama organ vlasti može ograničiti pristup informaciji ili dijelu informacije, ako je to u interesu vršenja službene dužnosti, radi zaštite od objelodanjivanja podataka koji se odnose na planiranja inspeksijske kontrole i nadzora od strane organa vlasti, iz razloga što bi objavljivanje tražene informacije prije završetka projekta izgradnje autoputa Bar-Boljare ugrozilo planiranje i dalje vršenje inspeksijskog nadzora. Prijevremenim objelodanjivanjem traženih informacija postoji mogućnost dovođenja zaključka, te prejudiciranja eventualne odgovornosti prije izvršene kontrole i okončanja inspeksijskog nadzora

Sa izloženog, a na osnovu člana 29 stav 1 tačka 3 Zakona o slobodnom pristupu informacijama ("Službeni list Crne Gore", br. 044/12 od 09.08.2012, 030/17 od 09.05.2017), Uprava za inspeksijske poslove je odbila zahtjev.

PRAVNA POUKA: Protiv ovog rješenja može se izjaviti žalba Agenciji za zaštitu podataka o ličnosti i pristup informacijama u roku od 15 dana od dana prijema rješenja, neposredno ili preko Uprave za inspeksijske poslove.



Prilog:
Test štetnosti

Dostavljeno:
NVO Mans – Dalmatinska 188, Podgorica
A/A

Slika 4: Izvod iz odgovora Uprave za inspeksijske poslove od 25.05.2020. godine, broj 131081

Iste te podatke o radu Ekološke inspekcije Uprava nam je dostavila u junu 2019. godine, i oni su objavljeni u prethodnom izvještaju. [72]



RJEŠENJE

1. Usvaja se zahtjev za dostavljanje informacija Mreže za afirmaciju nevladinog sektora MANS. (evidentan u pisarnici Uprave za inspeksijske poslove pod br. UP 0801-03/2019-39, od 03.06.2019. godine i dozvoljava pristup informaciji:

- Informacije o ukupnom broju izvršenih kontrola, ukupnom broju izrečenih kazni i ukupnom novčanom iznosu izrečenih kazni Ekološke inspekcije, vezanih za izgradnju Autoputa Bar- Boljare, dionica Smokovac- Uvac-Mateševo, od početka izgradnje

2. Pristup traženoj informaciji, iz tačke 1 dispozitiva ovog rješenja, ostvariće se poštanskom dostavom fotokopije informacije podnosiocu zahtjeva, od strane organa vlasti. Troškovi kopiranja se ne naplaćuju iz razloga ekonomičnosti.

3. Žalba na rješenje ne odlaže izvršenje ovog rješenja.

Slika 5: Izvod iz odgovora Uprave za inspeksijske poslove od 13.06.2019. godine, broj 128080

RJEŠENJE

1. Odbija se zahtjev za Slobodan pristup informacijama NVO MANS broj: UP 0801-03-037/20-48 od 20.05.2020.godine kojim se traži Kopija informacije o ukupnom broju izvršenih kontrola, ukupnom broju izrečenih kazni i ukupnom novčanom iznosu izrečenih kazni Odsjek za ekološku inspekciju, u vezi sa izgradnjom autoputa Bar-Boljare, dionica Smokovac – Mateševo, a koja se odnosi na period od juna 2019.godine do danas, kao neosnovan, te se ograničava pristup traženoj informaciji u skladu sa zakonom.

Slika 6: Izvod iz odgovora Uprave za inspeksijske poslove od 25.05.2020. godine, broj 131081

[72] Treći izvještaj o izgradnji autoputa Bar – Boljare – Put u dužničko ropstvo, Poglavlje 7; <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/12/Treci-izvjestaj-o-izgradnji-autoputa.pdf>



Inspekcije

U prethodnom izvještaju MANS-a su navedeni podaci koji ukazuju da su za četiri godine, koliko traje izgradnja autoputa koji je devastirao rijeku Taru, ekološki inspektori više od 60 puta posjetili gradilište i podnijeli više zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka, ali su nadležni kaznili kinesku kompaniju CRBC i podizvođače sa manje od 20.000 eura. [73]

Ta uprava je u aprilu 2020. godine proglasila tajnom podatke o kontrolama i kaznama koje je izrekla Inspekcija rada u toku 2016., tvrdeći da bi njihovim objavljivanjem bilo ugroženo planiranje i dalje vršenje inspeksijskog nadzora.

Prije objavljivanja prethodnog izvještaja, Uprava za inspeksijske poslove nam je dostavila iste te podatke, kumulativno za četiri godine.



Crna Gora
Uprava za inspeksijske poslove

Adresa: Oktobarske revolucije, br.130
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 234 421
fax: +382 234 406
www.uip.gov.me

Broj : UP 0801-03/2019-60/11

Podgorica, 27.04.2020. godine

Uprava za inspeksijske poslove rješavajući po zahtjevu za slobodan pristup informacijama NVO Mans br.128406, a na osnovu člana 29 stav 1 tačka 3 Zakona o slobodnom pristupu informacijama ("Službeni list Crne Gore", br. 044/12 od 09.08.2012, 030/17 od 09.05.2017), postupajući po rješenju Agencije za zaštitu ličnih podataka i slobodan pristup informacijama broj UPII 07-30-2529-2/19 od 02.04.2020.godine, donosi

RJEŠENJE

1.Odbija se zahtjev za Slobodan pristup informacijama advokata NVO Mans kojim se traži Kopija informacija o ukupnom broju izvršenih kontrola, ukupnom broju izrečenih kazni I ukupnom novčanom iznosu izrečenih kazni Inspekcije rada u 2016.godini, vezanih za izgradnju Autoputa Bar – Boljare kao neosnovan, te se ograničava pristup traženoj informaciji u skladu sa zakonom.

Obrazloženje

Dana 07.08.2019. godine NVO Mans podnijela je Upravi za inspeksijske poslove zahtjev br. 128406 u kojem je zatražen pristup: Kopiju informacija o ukupnom broju izvršenih kontrola, ukupnom broju izrečenih kazni I ukupnom novčanom iznosu izrečenih kazni Inspekcije rada u 2016.godini, vezanih za izgradnju Autoputa Bar – Boljare.

Postupajući po predmetnom zahtjevu Uprava za inspeksijske poslove donijela je rješenje broj: UP 0801-03/2019-60/5 od 14.08.2019.godine. Na donešeno rješenje NVO Mans podnio je žalbu Agenciji za zaštitu ličnih podataka i slobodan pristup informacijama, koja je rješenjem UPII 07-30-2529-2/19 od 02.04.2020.godine predmet dostavila prvostepenom organu na ponovni postupak i odlučivanje.

Rješavajući po predmetnom zahtjevu Uprava za inspeksijske poslove je utvrdila da posjeduje tražene informacije.

U skladu sa članom 16 Zakona o slobodnom pristupu informacijama ("Službeni list Crne Gore", br. 044/12 od 09.08.2012, 030/17 od 09.05.2017), ova uprava je izvršila test

Slika 7: Izvod iz odgovora Uprave za inspeksijske poslove od 27.04.2020. godine, broj 128406



CRNA GORA
VLADA CRNE GORE
UPRAVA ZA INSPEKCIJSKE POSLOVE
Odsjek za inspekciju rada



Broj: 0204/1-176/1
Podgorica 06.06.2019.godine

MREŽA ZA AFIRMACIJU NEVLADINOG SEKTORA – MANS
Vanja Čalović Marković, izvršna direktorica

PODGORICA
Dalmatinska 188

PREDMET: Obavještenje u vezi sa zahtjevom o slobodnom pristupu informacijama od 03.06.2019.godine

Povodom predmetnog zahtjeva, dostavljenog elektronskom poštom 03.06.2019.godine (zaveden u Upravi za inspeksijske poslove pod br. UP-0801-03/2019-37 od 03.06.2019.godine, a u Odsjeku za inspekciju rada pod br.0204/1-176 od 06.06.2019.godine), kojim tražite, shodno Zakonu o slobodnom pristupu informacijama, da dostavimo kopiju informacije o ukupnom broju izvršenih kontrola, ukupnom broju izrečenih kazni i ukupnom novčanom iznosu izrečenih kazni Inspekcije rada, vezanih za izgradnju Autoputa Bar-Boljare, od početka izgradnje, obavještavam Vas:

- izvršeno je preko 100 kontrola iz oblasti radnih odnosa i zapošljavanja i oblasti zaštite i zdravlja na radu
- donijeto je 35 ukazivanja za otklanjanje nepravilnosti u primjereno ostavljenom roku
- donijeto je 6 rješenja za otklanjanje nepravilnosti u primjereno ostavljenom roku
- izdata su 42 prekršajna naloga u ukupnom iznosu od 13.060,00€

S poštovanjem,

GLAVNA INSPEKTORKA RADA
Angešna Medvedović



Slika 8: Izvod iz odgovora Uprave za inspeksijske poslove od 06.06.2019. godine, broj 128083

Ostale inspekcije nakon objave našeg prethodnog izvještaja nisu odgovarali na zahtjeve za informacijama.



Pristup informacijama

Upravni sud je drastično promijenio praksu u predmetima koji se odnose na autoput, pa je još više informacija skriveno od javnosti.

Taj sud je prethodno utvrdio da su rješenja Ministarstva saobraćaja i pomorstva kojima su brojne kategorije podataka o autoputu unaprijed proglašene tajnom, suprotna zakonu. Po tom osnovu poništene su mnoge odluke institucija da razne informacije proglase poslovnim tajnama.

Međutim, u toku 2020. godine, isti taj sud je cijenio kao zakonite iste takve odluke institucija u kojima su se pozivale na rješenja Ministarstva za koja je sud ranije utvrdio da nisu u skladu sa zakonom.

U presudi Upravnog suda donešenoj 2019. godine [74] je navedeno:

„Sud je ispitivao i rješenja Ministarstva saobraćaja i pomorstva, broj 34-451/2016-1 od 01.08.2016.godine i broj 34/17-01-2229/1 od 07.04.2017.godine, pa je našao da se iz tih rješenja ne može utvrditi da li su njima obuhvaćene sve informacije koje su predmet zahtjeva, jer se ne može sa sigurnošću zaključiti da su traženi mjesečni izvještaji navedeni u tim rješenjima, a u obrazloženju rješenja nijesu data nikakva pojašnjenja u odnosu na ovu činjenicu. Nadalje, nejasno je iz kojih razloga je predmetnim informacijama određen stepen tajnosti „INTERNO“. U skladu sa članom 10 Zakona o tajnosti podataka (”Sl.list CG, br.14/08...48/15), podatak se može označiti tajnim ako je to neophodno u demokratskom društvu i ako je interes iz člana 3 stav 1 ovog zakona (bezbjednost i odbrana, vanjska, monetarna i ekonomska politika Crne Gore), značajniji od interesa za slobodnim pristupom informacijama. Članom 12 istog zakona propisano je da se stepen "INTERNO" određuje za podatke čijim bi otkrivanjem nastupile štetne posljedice za ostvarivanje funkcije organa, a u citiranim rješenjima nema ni jednog navoda o funkciji, niti o eventualnim štetnim posljedicama po funkciju organa koji je odredio stepen tajnosti ovim podacima. Razlozi iz navedenih rješenja, takođe su, po mišljenju Suda, proizvoljni, nejasni i neodređeni, jer se navode ekonomski interesi investitora, te njegova intelektualna svojina, odnosno poslovna tajna, a koji razlozi su u krajnjem neprihvatljivi, s obzirom da skup prava intelektualne svojine, u smislu Zakona o primjeni propisa kojima se uređuje zaštita prava intelektualne svojine (”Sl.list RCG”, br.45/05...42/16), čine: autorsko i srodna prava, žig, geografske oznake porijekla, dizajn, patent i topografija integrisanih kola, dok informacija koja je poslovna tajna, kao takva, mora biti propisana posebnim zakonom (član 14 stav 1 tačka 6 Zakona o slobodnom pristupu informacijama), što, u konkretnom, nije slučaj, pa slijedi da traženim informacijama nije na zakonit način određen stepen tajnosti.

Iz svih navedenih razloga, Sud je pobijano rješenje ocijenio kao nezakonito, zbog čega je isto moralo biti poništeno.“

[74] U. br.1723/18 Od 16.10. 2019. koja se odnosila na zahtjev kojim je tražen pristup informacijama koje se odnose na: program radova (I verzija) od 08.06.2015.godine, kao i kasnije ažurirane verzije, koje je kompanija CRBC dostavila u vezi izgradnje autoputa Bar-Boljare, dionica Smokovac-Mateševo; početni izvještaj za period decembar 2014. godine do 31. jul 2015. godine, koji je Poslovna jedinica za upravljanje projektom izgradnje autoputa Bar-Boljare, dostavila Ministarstvu saobraćaja i pomorstva; mjesečni izvještaj za avgust, septembar, oktobar, novembar i decembar 2015. godine, koje je Poslovna jedinica za upravljanje projektom izgradnje autoputa Bar-Boljare dostavila Ministarstvu saobraćaja i pomorstva



Pristup informacijama

zaštitu konkurencije i poslovnu tajnu u vezi sa pravom intelektualne svojine, a navedena dokumenta predstavljaju intelektualnu svojinu investitora, kao i u interesu vršenja službene dužnosti, posebno u vezi sa konsultacijama unutar i između organa vlasti u vezi sa utvrđivanjem stavova, izrade službenih dokumenata i predlaganja rješenja nekog predmeta. Dostavljen je i test štetnosti broj 34/17-01-1007/1 od 23.02.2017.godine i broj 34/17-01-2229/2 od 07.04.2017.godine, kojima je, od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva, u odnosu na konkretni Program radova procijenjeno, da bi njegovo objavljivanje prije završetka radova moglo dovesti do pogrešnog tumačenja sadržaja informacija.

Sud nalazi da osporeno rješenje ne sadrži prihvatljive i jasne razloge zbog čega je odbijen pristup traženim informacijama, budući da su razlozi kojima se rukovodi tuženi, a koji se uglavnom svode na konstataciju da tražene informacije nose oznaku "INTERNO"; da predstavljaju promjenljive kategorije i utiču na trenutne ugovorne pozicije ugovornih strana; da se radi o informacijama koje nastaju u postupku pripreme i usaglašavanja stavova i mišljenja između subjekata koji su uključeni u proces praćenja realizacije projekta, zbog čega bi njihovo objavljivanje prije završetka radova moglo dovesti do pogrešnog tumačenja sadržaja informacije i ozbiljno ugroziti sam proces donošenja odluka, po nalaženju Suda, sasvim paušalni, neodređeni i nepotkrijepljeni nijednim dokazom, niti materijalnim propisom. Prema tome, posve je nerazumljivo na koji način i na kakve trenutne pozicije bi ovakve informacije mogle uticati, te je potpuno nejasan i zaključak tuženog o mogućnosti pogrešnog tumačenja sadržaja informacija, te na koji način i čime bi se to ozbiljno ugrozio sam proces donošenja odluka, kao i koje su to odluke.

Kako se tuženi pozvao na odredbu člana 14 stav 1 tačka 2 Zakona o slobodnom pristupu informacijama, kojom je propisano da organ vlasti može ograničiti pristup informaciji ili dijelu informacije, ako je to u interesu bezbjednosti, odbrane, spoljne, monetarne i ekonomske politike Crne Gore, u skladu sa propisima kojima se uređuje tajnost podataka, označenih stepenom tajnosti, Sud je ispitivao i rješenja Ministarstva saobraćaja i pomorstva, broj 34-451/2016-1 od 01.08.2016.godine i broj 34/17-01-2229/1 od 07.04.2017.godine, pa je našao da se iz tih rješenja ne može utvrditi da li su njima obuhvaćene sve informacije koje su predmet zahtjeva, jer se ne može sa sigurnošću zaključiti da su traženi mjesečni izvještaji navedeni u tim rješenjima, a u obrazloženju rješenja nijesu data nikakva pojašnjenja u odnosu na ovu činjenicu. Nadalje, nejasno je iz kojih razloga je predmetnim informacijama određen stepen tajnosti „INTERNO“. U skladu sa članom 10 Zakona o tajnosti podataka ("Sl.list CG, br.14/08...48/15), podatak se može označiti tajnim ako je to neophodno u demokratskom društvu i ako je interes iz člana 3 stav 1 ovog zakona (bezbjednost i odbrana, vanjska, monetarna i ekonomska politika Crne Gore), značajniji od interesa za slobodnim pristupom informacijama. Članom 12 istog zakona propisano je da se stepen "INTERNO" određuje za podatke čijim bi otkrivanjem nastupile štetne posljedice za ostvarivanje funkcije organa, a u citiranim rješenjima nema ni jednog navoda o funkciji, niti o eventualnim štetnim posljedicama po funkciju organa koji je odredio stepen tajnosti ovim podacima. Razlozi iz navedenih rješenja, takođe su, po mišljenju Suda, proizvoljni, nejasni i neodređeni, jer se navode ekonomski interesi investitora, te njegova intelektualna svojina, odnosno poslovna tajna, a koji razlozi su u krajnjem neprihvatljivi, s obzirom da skup prava intelektualne svojine, u smislu Zakona o primjeni propisa kojima se uređuje zaštita prava intelektualne svojine ("Sl.list RCG"

br.45/05...42/16), čine: autorsko i srodna prava, žig, geografske oznake porijekla, dizajn, patent i topografija integrisanih kola, dok informacija koja je poslovna tajna, kao takva, mora biti propisana posebnim zakonom (član 14 stav 1 tačka 6 Zakona o slobodnom pristupu informacijama), što, u konkretnom, nije slučaj, pa slijedi da traženim informacijama nije na zakonit način određen stepen tajnosti.

Iz svih navedenih razloga, Sud je pobijano rješenje ocijenio kao nezakonito, zbog čega je isto moralo biti poništeno.

Odredbom člana 7 Zakona o slobodnom pristupu informacijama, propisano je da je pristup informacijama od javnog interesa, dok je odredbom člana 13 istog zakona predviđeno da je organ vlasti dužan da fizičkom i pravnom licu koje traži pristup informaciji omogući pristup informaciji ili njenom dijelu koju posjeduje, osim u slučajevima predviđenim ovim zakonom. Kako je jedan od glavnih ciljeva izgradnje autoputa Bar – Boljare, zadovoljenje potreba korisnika, što su, u prvom redu, građani Crne Gore, dok su neki od strateških ciljeva siguran i bezbjedan saobraćaj u cilju očuvanja ljudskih života i materijalnih vrijednosti; minimiziranje negativnih uticaja saobraćaja na životnu sredinu, te fiskalna održivost finansijskog sistema Crne Gore, to je nesporan interes javnosti da zna da li je u konkretnom slučaju na adekvatan način zaštićen javni interes, a sve u smislu člana 5 Zakona o slobodnom pristupu informacijama, te, kako je utvrđeno da ne postoji ni jedan od interesa iz člana 14 Zakona, zbog čije zaštite bi bio ograničen pristup traženim informacijama, Sud je usvojio zahtjev tužioca broj 16/84625-84630 od 24.03.2016.godine, i dozvolio pristup informaciji, na način i u roku propisanom članom 32 istog zakona, a kako je precizirano stavom 3 izreke presude.

Sud je cijenio prigovor nedostatka pasivne legitimacije, pa je našao da je isti neosnovan iz razloga što, u smislu člana 56 Zakona o tajnosti podataka, organi i organizacije iz člana 2 Zakona, koji od ovlaštenog lica koje je odredilo stepen tajnosti podatka dobiju na korišćenje tajni podatak, ne smiju ga bez saglasnosti tog lica davati drugim korisnicima, osim u slučajevima utvrđenim ovim zakonom i propisima donijetim na osnovu ovog zakona. U konkretnom slučaju, nema mjesta primjeni ove odredbe, budući da se ne radi o tajnim podacima koji su od strane Ministarstva dostavljeni tuženom.

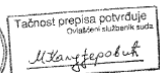
Na osnovu svega izloženog, Sud je, u skladu sa članom 36 Zakona o upravnom sporu („Sl.list CG“, br.54/16), odlučio kao u izreci presude.

Odluka o troškovima spora, zasnovana je na odredbi člana 152 stav 1 Zakona o parničnom postupku, u vezi člana 39 stav 2 Zakona o upravnom sporu, a troškovi se odnose na sastav tužbe i prisustvo punomoćnika tužioca na usmenoj raspravi u iznosu od po 200,00 € u skladu sa AT-om, uz uvećanje za PDV.

UPRAVNI SUD CRNE GORE
Podgorica, 16.10. 2019. Godine

Zapisničar,
Dragana Paunović,s.r.

PREDSJEDNIK VIJEĆA,
Muzafer Hadžajić,s.r.



Slika 9: Izvod iz presude Upravnog suda broj 1723/18 Od 16.10. 2019.

Uprkos ocjeni suda da rješenja Ministarstva nisu zakonita, institucije su nastavile da se pozivaju na njih kao osnov za proglašavanje podataka tajnim.

U toku ove godine promijenila se i praksa suda, koji se više uopšte nije upuštao u ocjenu zakonitosti akata na osnovu kojih se informacije proglašavaju tajnom. [75]

Upravni sud se u presudi poziva na rješenje Ministarstva broj 34/17-01-2229/1 od 07.04.2017. kao osnov za proglašavanje podataka tajnim. Za isto to rješenje taj sud je prethodno utvrdio da nije donešeno u skladu sa zakonom. Međutim, u ovom i sličnim predmetima presuđenim u 2020. godini, taj sud se uopšte ne upušta u ocjenu zakonitosti rješenja na osnovu kojih se informacije skrivaju od javnosti.

[75] Zahtjevom za pristup informacijama smo tražili sve izvještaje izvođača radova China Road and Bridge Corporation o napredovanju radova po osnovu Ugovora o projektovanju i izgradnji autoputa Bar -Boljare, dionica Smokovac -Mateševo, a koji se odnose na februar 2018. godine, i Izvještaje Upravljača projektom o napretku i realizaciji projekta za februar 2018. godine, a u vezi Ugovora o projektovanju i izgradnji autoputa Bar -Boljare, dionica Smokovac -Mateševo.



Pristup informacijama

Iz spisa predmeta se utvrđuje da je tužilac dana 09.03. 2018. godine, tuženom organu podnio zahtjev za dostavljanje kopija svih izvještaja izvođača radova China Road and Bridge Corporation o napredovanju radova po osnovu Ugovora o projektovanju i izgradnji autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Mateševo, a koji se odnose na februar 2018.godine, te Izvještaja Upravljača projektom o napretku u realizaciji prijekta za februar 2018. godine, a u vezi Ugovora o projektovanju i izgradnji autoputa bar – Boliare dionica Smokovac – Mateševo.

Rješenjem tuženog organa broj 34/17-01-2229/1 od 07.04.2017. godine, u skladu sa Zakonom o tajnosti podataka, tražene informacije su označene stepenom tajnosti "INTERNO", pa u konkretnom nijesu ispunjeni zakonski uslovi za omogućavanje slobodnog pristupa istim. Pored iznijetog, urađen je i test štetnosti br. 34/17-01-2229/2 od 07.04.2017. godine, kojim je procijenjeno i jasno objašnjeno da bi se objelodanivanjem traženih informacija značajno ugrozili interesi iz člana 14 Zakona o slobodnom pristupu informacijama, jer je evidentno da bi njihovim objelodanivanjem moglo doći do nastupanja štetnih posledica koje su od većeg značaja od interesa javnosti da zna predmetne podatke.

Članom 17 Zakona o slobodnom pristupu informacijama je propisano da je organ dužan da omogući pristup informaciji iz člana 14 istog zakona kada postoji provlađujući javni interes, ali u konkretnom slučaju nema ni jedne činjenice koja bi osnovano ukazivala na postojanje bilo kojeg razloga iz navedene zakonske odredbe.

Kod ovako utvrđenog činjeničnog stanja i citiranih odredaba, Sud nalazi da je osporeno rješenje zakonito i da nije prekršen član 6 stav 1 Evropske konvencije za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda.

Sud je cijenio i ostale navode tužioca, ali je našao da su isti bez uticaja za drugačiju odluku u ovoj pravnoj stvari.

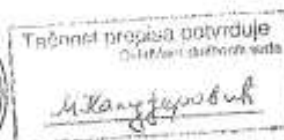
Odluka o troškovima spora, zasnovana je na odredbi člana 152 Zakona o parničnom postupku, u vezi člana 39 stav 2 Zakona o upravnom sporu („Sl.list CG”, br.54/16), s obzirom da tužilac nije uspio u sporu.

Iz iznijetih razloga, a na osnovu odredbe člana 35 stav 1 Zakona o upravnom sporu, odlučeno je kao u izreci.

UPRAVNI SUD CRNE GORE
Podgorica, 06.07.2020.godine

Zapisničarka
Rajka Milović, s.r.

PREDSJEDNICA VIJEĆA
Biserka Bukvić, s.r.



Slika 10: Izvod iz presude Upravnog suda broj 2953/18 od 06.07.2020.



Drugi veliki projekti

Globalna pandemija virusa COVID-19 je značajno usporila planove Vlade Crne Gore kada su u pitanju veliki infrastrukturni projekti, te investicije u posebno zaštićenim područjima. Ipak, MANS je u saradnji sa partnerima na projektu držao javnost informisanu o svim relevantnim pitanjima, zalažući se za maksimalno poštovanje relevantnih međunarodnih standarda prilikom sprovođenja takve vrste investicija.

U Buljarici je lokalnom stanovništvu približen novi Zakon o eksproprijaciji, te na koji način će nova zakonska rješenja uticati na njihova imovinska prava, ali i na sveobuhvatan razvoj područja u kojem žive, lokalnu ekonomiju i stanje životne sredine. Poseban akcenat je stavljen na prezentaciju mogućih alternativa pukoj „betonizaciji“ i tog dijela crnogorske obale, te kakve koristi lokalna zajednica može imati od modela održivog korišćenja posebnog resursa kakav je područje Buljarice.

Nakon stavljanja područja ulcinjske Solane pod poseban režim zaštite i upisa na Ramsar listu, napravljen je i sljedeći korak kako bi taj status dobio i konkretne rezultate. Partneri na ovom projektu su postali članovi međuresorske radne grupe koja bi trebala u narednom periodu da radi na pronalaženju najboljeg modela upravljanja ovim područjem. Ipak, do kraja nerazjašnjeni imovinski odnosi sa bivšim vlasnikom kompanije koja je vršila eksploataciju soli i dalje predstavljaju jednu od najvećih prepreka za uspostavljanje zaokruženog sistema zaštite ulcinjske Solane.

Civilni sektor je u Pljevljima nastavio borbu za čistije izvore energije, čemu bi trebala da doprinese i najavljena ekološka rekonstrukcija Termoelektrane u tom gradu. Nakon što je Vlada Crne Gore pod pritiskom javnosti i nepovoljne finansijske situacije odustala od izgradnje drugog bloka termoelektane, partnerske ekološke organizacije su nastavile da insistiraju na poštovanju međunarodnih standarda prilikom planirane rekonstrukcije postojećeg bloka, ali i na konačnom prekidu proizvodnje energije iz takozvanih prljavih izvora.

Problem gradnje u zaštićenom području nacionalnog parka „Skadarsko jezero“ je ponovo internacionalizovano nakon što je na zasijedanju Bernske konvencije, kao stalnog tijela Savjeta Evrope konstatovano da je Vlada Crne Gore samo djelimično usvojila ranije preporuke, te da su određeni djelovi nacionalnog parka u planovima i dalje izloženi mogućoj devastaciji kroz izgradnju objekata.

Tokom 2020. godine u izradi i na javnoj raspravi je bio i Prostorno urbanistički plan Kotora, grada pod posebnom zaštitom UNESCO programa svjetske baštine. I pored konkretnih mjera i upozorenja civilnog sektora, usvojeni plan i dalje sadrži rješenja koja su u koliziji sa preporukama samog UNESCO-a.



Drugi veliki projekti

BULJARICA

2020. godina nije donijela značajnije pomake kada su u pitanju planovi Vlade Crne Gore za valorizaciju prostora Buljarice. Sa druge strane, partner na projektu - Crnogorsko društvo ekologa (CDE), organizacijom događaja i izradom analiza nastojao je da mještane i cjelokupnu javnost informiše o posljedicama donošenja novog Zakona o eksproprijaciji [76], kao i da ponudi alternativne pravce za razvoj Buljarice.

Kao što je konstatovano u prethodnim izveštajima, novo zakonsko rješenje za eksproprijaciju u Crnoj Gori problematično je sa više aspekata, naročito sa aspekta zaštite privatnog vlasništva – imajući u vidu da novi zakon omogućava državi da otuđi imovinu i u slučaju da njen vlasnik nije saglasan sa tim, odnosno da omogućava izvršenje rješenja o eksproprijaciji i prije eventualno sprovedenog sudskog spora u vezi sa istim i njegove pravosnažnosti. [77]

Tako je u martu 2020. godine održana javna debata na temu „Eksproprijacija zemljišta i razvoj Buljarice“, gdje se diskutovalo o mogućnostima zaštite prava vlasnika nepokretnosti i prethodnim pokušajima prodaje zemljišta u Buljarici, odnosno njene „ekonomske valorizacije“. [78] U prisustvu velikog broja mještana i drugih zainteresovanih građana rasprava je otvorila niz pitanja i pokušala da pruži odgovore u vezi sa zaštitom imovinskih prava mještana, kao i oko zajedničkog i budućeg pravca djelovanja.



Epidemija virusa Covid-19 otežala je tada tekuću pripremu okruglog stola na temu „Buljarica: biser Paštrovića ili trpeza za povlašćene“. Ipak, analiza koja je izrađena u okviru pripreme događaja objavljena je na sajtu CDE-a i time učinjena dostupnom za sve građane. [79] Analiza tretira područje Buljarice sa aspekta prava, ekologije i turizma, nastojeći da prepozna aktuelne probleme i prepreke za razvoj tog mjesta, ali i da pruži konkretne preporuke za konkretnu i održivu valorizaciju kompletnog područja.

Dodatno, konkretna izlaganja stručnjaka koji su se bavili Buljaricom snimljena su i objavljena na Youtube platformi, a prethodno promovisana na društvenim mrežama, kako bi se građanima učinili dostupnim u uslovima epidemije, i na taj način pospješila društvena diskusija o potencijalu Buljarice“. [80]

[76] Zakon o eksproprijaciji (Službeni list RCG br. 55/2000, 12/2002 – odluka US i 28/2006 i Službeni list Crne Gore br. 21/2008, 30/2017 i 75/2018); [1] Zakon o eksproprijaciji (Službeni list RCG br. 55/2000, 12/2002 – odluka US i 28/2006 i Službeni list Crne Gore br. 21/2008, 30/2017 i 75/2018);

[77] Čl. 29 Zakona o eksproprijaciji (Službeni list RCG br. 55/2000, 12/2002 – odluka US i 28/2006 i Službeni list Crne Gore br. 21/2008, 30/2017 i 75/2018

[78] <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/424538/vujovic-dok-je-ovakve-vlasti-niciji-zivot-sloboda-i-imovina-nisu-garantovani-Buljarica>

[79] <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2020/10/Buljarica-Blago-Pastrovica-na-tajkunskoj-trpezi.pdf>

[80] <https://www.youtube.com/watch?v=TyfowNiBezI&t=172s> i <https://www.youtube.com/watch?v=82BkXOjb0KI&t=2s>



Drugi veliki projekti

SOLANA

Nakon što je područje Solane „Bajo Sekulić“ Ulcinj u junu 2019. godine proglašeno za Park prirode [81] a potom u septembru iste godine uvršteno na Ramsar listu močvarnih područja, i to kao močvara od međunarodnog značaja [82] u narednih godinu dana nije urađeno mnogo po pitanju preduzimanja konkretnih mjera za zaštitu područja.

Naime, u decembru 2019. godine Opština Ulcinj formirala je Radnu grupu za izradu Plana upravljanja Solanom, čiji član je i predstavnik Centra za zaštitu i proučavanje ptica (CZIP), partnerske organizacije na projektu. [83]



Radnu grupu takođe čine predstavnici Nacionalnih parkova Crne Gore, Ministarstva održivog razvoja i turizma (MORT) i Agencije za zaštitu prirode i životne sredine, a sve sa ciljem izrade nacrtu Plana upravljanja područjem. Grupa je održala četiri sastanka, nakon čega je Nacrt plana upućen na javnu raspravu u julu ove godine. Međutim, zbog loše epidemiološke situacije javna rasprava je odložena, a u međuvremenu nije bilo informacije kada će biti održana. [84] Sa druge strane, Nacionalni parkovi Crne Gore će i naredne godine upravljati Solanom, sve do avgusta 2021. [85]

Sa druge strane, nakon formalizovanja zaštite ovog vrijednog ekosistema, njegova suštinska zaštita i dalje ostaje u rukama Savjeta za privatizaciju i kapitalne projekte Crne Gore, od koga se godinama čeka da da mišljenje u vezi sa time da li je u procesu privatizacije kompanije kupljeno i zemljište koje je ona koristila. To je još 2013. godine od Savjeta zatražio Privredni sud Crne Gore, pred kojim se vodi spor sa fondom „Eurofond“, vlasnikom kompanije. Pitanje rješavanja vlasništva nad zemljištem Solane i problematiku oko istog prepoznaje i Evropska komisija, koja u svom izvještaju o napretku Crne Gore za 2020. godinu isto označava kao ključno pitanje.

Stav NVO sektora, medija i pravnih eksperata je da zemljište koje je koristilo preduzeće po osnovu koncesije za eksploataciju soli, ni na koji način ne može biti u vlasništvu Eurofond-a, imajući u vidu da je koncesija izgubljena kada je kompanija otišla u stečaj.

[81] <http://www.ul-gov.me/Aktuelnosti/4482/Skupstina-Opstine-Ulcinj-izglasala-odluku-o.shtml>

[82] <https://www.ramsar.org/news/montenegro-names-ulcinj-salina-as-a-ramsar-site>

[83] Rješenje Opštine Ulcinj br. 01-441/19 od 26.12.2019

[84] <http://www.ul-gov.me/Javne-rasprave-i-objave/5004/Objavjeste-nje-Glavna-javna-rasprava-za-Plan.shtml>

[85] <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/435419/opstina-ulcinj-spremna-za-solanu-parkovi-bi-novi-zakup>



Drugi veliki projekti

TERMoeLEKTRANA PLJEVLJA

U junu ove godine, Elektroprivreda Crne Gore (EPCG) je sa konzorcijumom koji čine kompanije „Bemax“, „BB Solar“, „Permonte“ i „Dec International“, potpisala ugovor o ekološkoj rekonstrukciji bloka Termoelektrane u Pljevljima, vrijedan 54 miliona eura. [86]

Kompanija „BB Solar“, koja je dio konzorcijuma, u vlasništvu je Blaža Đukanovića, sina predsjednika Crne Gore Mila Đukanovića.



Prethodno, NVO Green Home, partnerska organizacija na projektu, organizovala je dva okrugla stola u susret zaključenju ugovora, i svojevrsnoj energetske tranziciji koja se sada događa u Pljevljima. Prvi događaj održan je u decembru 2019. godine, na temu „Izazovi ekološke rekonstrukcije prvog bloka Termoelektrane i toplifikacije Pljevalja“. [87]

Uz učešće domaćih i regionalnih eksperata, lokalnih funkcionera i predstavnika Termoelektrane, ali i građana, sa skupa je poručeno da ekološka rekonstrukcija mora ispuniti zahtjeve u dijelu poboljšanja kvaliteta vazduha, ali i da se mora planirati budućnost bez fosilnih goriva i prekidanje zavisnosti od uglja, što će doprinijeti održivoj ekonomiji i zdravijoj životnoj sredini. [88]

Dodatno, Green Home je u saradnji sa ekspertima iz organizacije CEKOR iz Srbije, Rudnika uglja i lokalnim stanovništvom, radio i na izradi „Analize o pravednoj tranziciji energetskog sektora u Pljevljima“. U tom duhu je u februaru 2020. godine održan i drugi okrugli sto u organizaciji Green Home-a. [89]

Tada je, uz učešće predstavnika Ministarstva ekonomije, Opštine Pljevlja, regionalnih eksperata i građana, na skupu rečeno da će Opština Pljevlja doprinijeti pravednoj tranziciji u energetskom sektoru na lokalnom nivou, ali i podržati sve aktivnosti u stvaranju održive budućnosti za njene građane.



Nakon pripreme nacrtu pomenute analize, ista je poslata na komentarisane svim relevantnim institucijama – uključujući EPCG, TE Pljevlja, Rudnik uglja, ali i predstavnicima NVO sektora i zainteresovanim građanima, nakon čega je pripremljena finalna verzija analize. [90]

[86] <https://www.epcg.com/media-centar/saopstenja-za-javnost/potpisan-ugovor-za-ekolosku-rekonstrukciju-te-pljevlja>

[87] <http://www.greenhome.co.me/index.php?IDSP=1202&jezik=lat>

[88] <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&clanak=726617&najdatum=2019-12-22&datum=2019-12-23>

[89] <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/422328/pravedna-tranzicija-za-razvoj-odrzivih-ekonomija-i-novih-radnih-mjesta>

[90] http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2020/10/Green-Home_Zeleni-plan-za-Pljevlja_finalna-verzija.pdf



Drugi veliki projekti

SKADARSKO JEZERO

Na 39. zasjedanju Stalnog odbora Bernske konvencije u Strazburu, koje je održano od 3. do 6. decembra 2019. godine, to tijelo Savjeta Evrope otvorilo je slučaj izgradnje kritikovanih turističkih kompleksa „White Village“ i Porto Skadar Lake u srcu Skadarskog jezera, a sve nakon višegodišnjih napora ekoloških organizacija i dijela građana da se isti obustave i spriječe. [91]



Odlukama Sekretarijata Bernske konvencije konstatuje se da Crna Gora nije u dovoljnoj mjeri ispunila prethodne preporuke tog tijela, kojima su institucije već bile pozvane da obustave dalji razvoj turističkih kompleksa u okviru Skadarskog jezera. Dodatno, navedeno je da će sekretarijat kroz otvaranje slučaja posebno pratiti revidiranje Prostornog plana posebne namjene za Nacionalni park Skadarsko jezero, od kojeg se očekuje da kvalitetnije tretira zone zaštite i mapiranje staništa zaštićenih vrsta. [92]

Sekretarijat je na onlajn zasjedanju održanom u aprilu 2020. godine pozdravio određene mjere koje su sprovedene, poput mapiranja lica mjesta, kreiranja liste staništa, kao i povlačenja plana za izgradnju komercijalnog projekta. Ipak, tijelo Savjeta Evrope je izrazilo zabrinutost povodom najavljene izgradnje ceste u blizini Rijeke Crnojevića, izgradnje putne infrastrukture i novih turističkih sadržaja i marina, koje nisu u saglasju sa ranijim preporukama. [93]

Green Home je krajem jula poslao izvještaj Sekretarijatu Bernske konvencije, kada je navedeno da nema suštinskog napretka u primjeni mjera datih u decembru prošle godine. U prilog tome, poslani su dokazi o izgradnji nove putne infrastrukture koja je u suprotnosti od spomenutih preporuka. Dodatno, problematizuje se najava izdavanje koncesije za turističku valorizaciju tvrđave Besac iz 15. vijeka, kao i izgradnja novog puta i graničnog prelaza u blizini sela Ckla. [94]

[91] <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Drustvo&clanak=724441&datum=2019-12-06>

[92] <https://www.coe.int/en/web/bern-convention/2019-en>

[93] <https://rm.coe.int/report-of-the-bureau-meeting-7-8-april-2020/16809e4c1c>

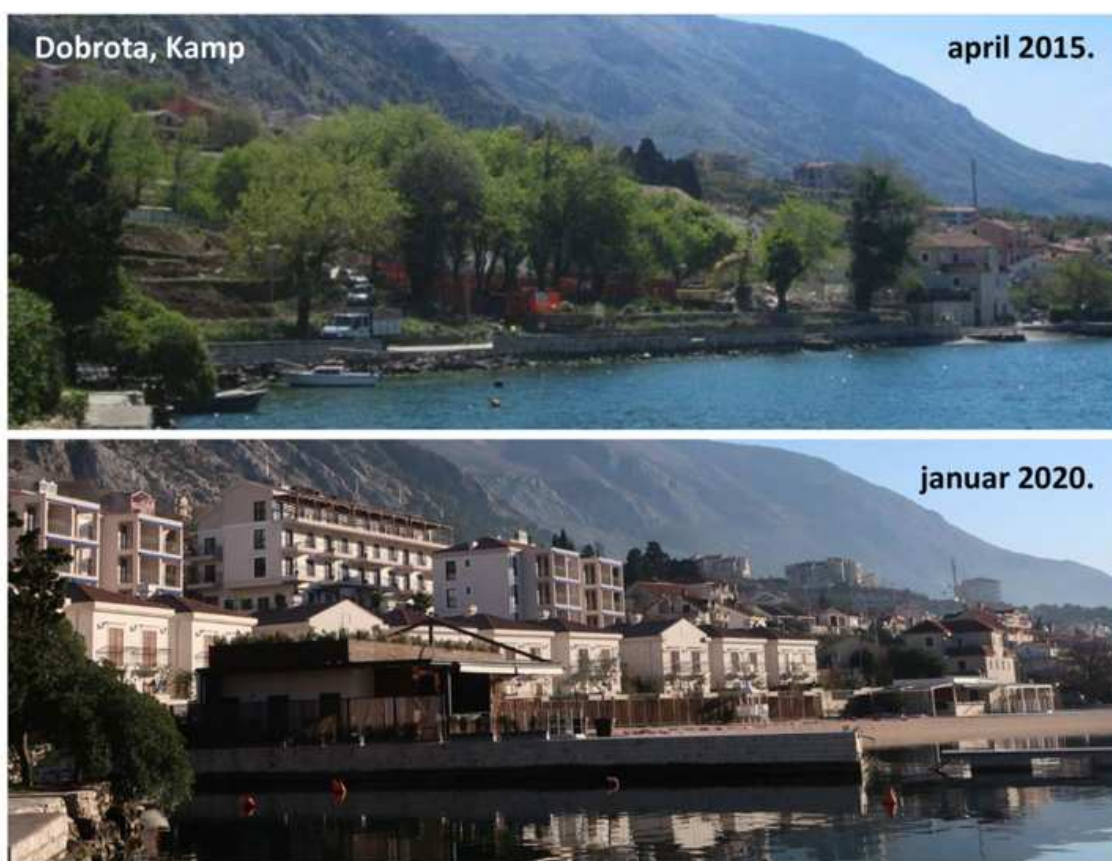
[94] <https://www.gov.me/naslovna/vijesti-iz-ministarstava/224802/JAVNI-POZIV-za-sprovođenje-Javne-rasprave-o-Nacrtu-koncesionog-akta-u-postupku-davanja-koncesije-za-valorizaciju-nepokretnog-kul.html>



Drugi veliki projekti

ZAŠTIĆENO PODRUČJE KOTORA

NVO Exeditio, partner na projektu, organizovao je 14. februara 2020. godine okrugli sto o stanju Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora [95], koje se nalazi na UNESCO-voj Listi Svjetske baštine. [96] Događaj je trebalo da doprinese javnom dijalogu na temu stanja i statusa područja Kotora na pomenutoj listi, kao i da pruži priliku da se sagledaju neophodni koraci za izlazak iz trenutne situacije, kako bi se dugoročno obezbijedila zaštita izuzetne univerzalne vrijednosti područja.



Na događaju su učestvovali i predstavnici Ministarstva kulture, Crnogorske nacionalne komisije za UNESCO, Opštine Kotor (Sekretarijata za zaštitu prirodne i kulturne baštine i Sekretarijata za urbanizam, građevinarstvo i prostorno planiranje), Uprave za zaštitu kulturnih dobara - područne jedinice Kotor, Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom, NVO Društvo prijatelja bokeške baštine kao i eksperti iz oblasti arhitekture, prostornog planiranja i zaštite kulturne baštine. Fokus je bio na trenutnom stanju u području Kotora, prostornom planiranju, sistemu upravljanja i reviziji Menadžment plana, čija problematika je obrađena u prethodnim monitoring izvještajima. [97]

[95] <https://radiokotor.info/clanak/drustvo/kapetanovi%C4%86:-okrugli-sto-prilika-za-javni-dijalog-na-temu-stanja-i-statusa-podru%C4%8Cja-kotora-na-listi-svjetske-ba%C5%A0tine-/0>

[96] <https://whc.unesco.org/en/list/125>

[97] http://www.exeditio.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2027:izvjestaj-sa-okruglog-stola-o-stanju-prirodnog-i-kulturno-istorijskog-podrucja-kotora&catid=81:novosti&lang=sr&Itemid=569



Drugi veliki projekti

PROSTORNO-URBANISTIČKI PLAN OPŠTINE KOTOR

Nakon prve javne rasprave koja je organizovana u periodu od aprila do jula 2019. godine i na osnovu komentara koje je dao Centar za Svjetsku baštinu UNESCO-a, u februaru ove godine je ažuriran Nacrt Prostorno-urbanističkog plana Opštine Kotor.

Ponovna javna rasprava o Nacrtu PUP-a Opštine Kotor i Nacrtu Izvještaja o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu, koju je sproveo Ministarstvo održivog razvoja i turizma, održana je u periodu od 4. do 24. marta 2020. godine. [98]

Nevladine organizacije EXPEDITIO i Društvo prijatelja bokeške baštine dostavile su 24. marta 2020. godine primjedbe i komentare na ažurirani nacrt PUP-a. Stav organizacija bio je da u nacrtu nisu ispoštovane preporuke UNESCO-vog Komiteta za Svjetsku baštinu. Dodatno, opet je problematizovano planiranje zaobilaznice Škaljari – Kotor – Dobrota, kao i ostavljanje mogućnosti za gradnju u uvali Glavati. [99]

PUP za Opštinu Kotor usvojen je na sjednici Vlade Crne Gore od 13. avgusta 2020. godine. [100] Iako i dalje od strane Expeditia okarakterisan kao veoma loš dokument, ključne primjedbe u vidu planiranja zaobilaznice u Škaljarima i mogućnosti za gradnju u uvali Glavati ipak su uvažene.

Expeditio je u okviru projekta, a zbog uslova izazvanim pandemijom virusa Covid-19, održao i javnu debatu koju je prenosio na svojoj Facebook stranici, i to 29. jula 2020. godine. [101] U okviru debate održana je prezentacija o trenutnom stanju Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora, sa osvrtom na ključne probleme u vezi sa zaštitom, planiranjem i upravljanjem prostorom Svjetske baštine. Dodatno, predstavljen je i prilog koji su Expeditio i Društvo prijatelja bokeške baštine priredili za World Heritage Watch izvještaj za 2020. godinu. [102]

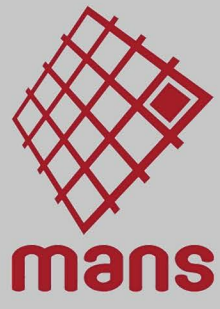
[98] <https://mrt.gov.me/ministarstvo/222325/Ponovna-javna-rasprava-o-Nacrtu-Prostorno-urbanistickog-plana-Opstine-Kotor-i-o-Nacrtu-Izvjestaja-o-strateskoj-procjeni-uticaja.html>

[99] http://www.expeditio.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2033:primjedbe-i-komentari-na-nacrt-prostorno-urbanistickog-plana-opstine-kotor-iz-februara-2020&catid=81:novosti&lang=sr&Itemid=569

[100] https://www.gov.me/sjednice_vlade_2016/187

[101] <https://www.facebook.com/184411208424347/videos/966851220430827>

[102] <https://world-heritage-watch.org/wp-content/uploads/2020/06/WHW-Report-2020.pdf>



www.mans.co.me