

# **Izvještaj o analitičkom pregledu usklađenosti zakonodavstva Crne Gore**

## **Poglavlje 21 – Trans-evropske mreže**

**Datumi održavanja sastanaka analitičkog pregleda:**

Eksplanatorni sastanak: 22-25. april 2013.

Bilateralni sastanak: 27-30. maj 2013.

## I. SADRŽAJ POGLAVLJA

Politika Evropske unije koja se odnosi na Trans-evropske mreže za saobraćaj (TEN-T) i energetiku (TEN-E) zasniva se na tri kamena temeljca: pravnoj osnovi za Trans-evropske mreže, članovima 170 – 172 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije, Regulativi (EU) 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj Trans-evropske mreže u saobraćaju i energetici, kao i Regulativi (EU) 1316/2013 o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Evrope, kojom se mijenja i dopunjuje Regulativa (EU) 913/2010 i stavljaju van snage Regulative (EZ) 680/2007 i (EZ) 67/2010. Ovaj okvir postavlja ciljeve politike EU za politiku Trans-evropske mreže, koja obuhvata saobraćajnu i energetska mrežu i koja je usmjerena na prilagođavanje i razvoj mreža, kao i obezbjeđivanje njihove međusobne povezanosti i interoperabilnosti. Politike vezane za Trans-evropske mreže za saobraćaj i energetiku prošle su značajnu reviziju. Novi instrument za finansiranje Trans-evropskih mreža – Instrument za povezivanje Evrope, kao i revidirane smjernice vezane za Trans-evropske mreže za saobraćaj i energetiku su stupili na snagu 1. januara 2014. Cilj uspostavljanja i razvoja Trans-evropskih mreža i promovisanje pogodnije međupovezanosti i interoperabilnosti nacionalnih mreža jeste potpuno iskorišćavanje unutrašnjeg tržišta i davanje doprinosa ekonomskom rastu i stvaranju novih radnih mjesta u EU.

Što se **saobraćajnih mreža** tiče, Trans-evropska mreža doprinosi održivom i multimodalnom razvoju saobraćaja i eliminaciji uskih grla. U tom smislu, saobraćajne mreže igraju značajnu ulogu u osiguranju održive mobilnosti, kroz kombinovanje evropske konkurentnosti i dobrobiti njenih građana tokom obezbjeđivanja prevoza roba i putnika u Evropi.

Da bi se osigurao najbolji razvoj Trans-evropske saobraćajne mreže, novim smjernicama se predviđa dvoslojna struktura koju čine sveobuhvatna mreža i osnovna mreža zasnovana na zajedničkoj i transparentnoj metodologiji, slojevima koji predstavljaju najviši nivo infrastrukturnog planiranja. Sveobuhvatna mreža, koja će se razviti do 2050, je mreža koja se proteže širom Evrope i koja obezbjeđuje pristupnost i povezanost sa svim regionima EU i sa susjednim zemljama. Osnovnu mrežu čine oni djelovi sveobuhvatne mreže koji imaju najveću stratešku važnost za razvoj Trans-evropske mreže za saobraćaj; do 2030. treba preduzeti odgovarajuće mjere za njen razvoj. Mape osnovne i sveobuhvatne mreže su uključene u Aneks I Regulative (EU) 1315/2013.

S obzirom na nivo ulaganja koji je neophodan za kompletiranje i rast Trans-evropske mreže za saobraćaj i, imajući u vidu procijenjeni rast saobraćaja između država članica, koridor pristup se koristi kao instrument za koordinaciju različitih projekata na trans-nacionalnoj osnovi i za sinhronizaciju razvoja koridora, čime se maksimiziraju povoljnosti mreže. Koridori osnovne mreže su definisani kroz unaprijed određene projekte navedene u I dijelu Aneksa Regulative (EU) 1316/2013, koji će predstavljati prioritet za kofinansiranje u okviru Instrumenta za povezivanje Evrope.

Trans-evropske **energetske mreže** obuhvataju objekte za transport i skladištenje gasa, kao i prenos električne energije i značajno doprinose tržištu gasa i električne energije. Trans-evropske energetske mreže odgovaraju rastućem značaju sigurnog i diversifikovanog snabdijevanja EU energijom, kroz inkorporaciju energetskih mreža država članica i država kandidata i obezbjeđivanje koordinisanog rada energetskih mreža Evropske unije i susjednih zemalja. Sigurnost snabdijevanja energijom, završetak energetske izolacije i funkcionisanje unutrašnjeg energetskog tržišta su glavni ciljevi politike. Ovo se odražava u smjernicama za Trans-evropske energetske mreže za 2013. koje su usmjerene na blagovremeni razvoj i interoperabilnost prioritarnih koridora i oblasti Trans-evropskih

energetskih mreža. U tom cilju je definisano dvanaest prioriternih koridora i oblasti energetske infrastrukture.

## **II. USKLADENOST ZEMLJE I KAPACITETI ZA SPROVOĐENJE**

U ovom dijelu su sažete informacije koje je dala Crna Gora na diskusiji tokom sastanka analitičkog pregleda. Predstavnici Crne Gore su istakli da Crna Gora može da prihvati pravnu tekovinu vezanu za Trans-evropske mreže za saobraćaj i energetiku, kao i da se ne očekuju nikakve poteškoće u sprovođenju pravne tekovine do pristupanja.

### **II.a. Saobraćajne mreže**

Crnogorsku mrežu drumskog saobraćaja čini 5 097 kilometara asfaltiranog puta, a nijedan od njih do sad nije izgrađen po standardima za autoputeve. Željeznička mreža Crne Gore je dugačka 326 kilometara, a čine je željezničke pruge Bar – Vrbnica – granica sa Srbijom (167 km, elektrificirana), željeznička pruga Podgorica – Tuzi – granica s Albanijom, (24 km, nije elektrificirana) i željeznička pruga Nikšić – Podgorica, (56 km, elektrificirana). Željeznička pruga Bar - Vrbnica, koja je dio međunarodne željezničke pruge Beograd - Bar (SEETO Ruta 4) povezuje Luku Bar s Trans-evropskim koridorima VII i X (Mapa 2010-2014) i predstavlja najvažniju saobraćajnu rutu za privredu Crne Gore zajedno s Lukom. Crnogorski upravljač željezničkom infrastrukturom ŽICG je u potpunosti nezavisan od dva željeznička operatera za prevoz putnika (ŽPCG) i tereta (Montecargo). Direkcija za željeznicu je uspostavljena 2010. godine, dok je 2011. subjekat koji se bavi održavanjem željezničkog voznog parka odvojen od Željezničkog prevoza Crne Gore. Postoje dva međunarodna aerodroma: Podgorica i Tivat. Luke u Crnoj Gori koje su otvorene za međunarodni saobraćaj su Bar, Kotor, Zelenika, Budva i Tivat - Porto Montenegro. Budva je otvorena samo tokom turističke sezone.

Crna Gora aktivno učestvuje u radu Upravnog odbora Transportne opservatorije za Jugoistočnu Evropu za sprovođenje Memoranduma o razumijevanju za razvoj Regionalne sveobuhvatne saobraćajne mreže. Memorandum o razumijevanju su 11. juna 2004. potpisale Vlade Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, BJR Makedonije, Crne Gore, Srbije, Misije Ujedinjenih nacija na Kosovu<sup>1</sup> i Evropska komisija.

Crna Gora je izjavila da Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, koja je usvojena u julu 2008, predviđa sljedeće osnovne ciljeve strategijskog razvoja crnogorskog saobraćajnog sistema: poboljšanje bezbjednosti i sigurnosti, integracija u saobraćajni sistem EU kroz povezivanje Trans-evropske mreže za saobraćaj, poboljšanje konkurentnosti nacionalne saobraćajne privrede, poboljšanje kvaliteta saobraćajnih usluga, stimulacije privrednog rasta kroz efikasniji i manje skup saobraćaj i minimalizacija negativnih uticaja razvoja saobraćaja i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo uopšte. Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave („Službeni list Crne Gore” br. 5/2012, 25/2012 i 61/2012) se uspostavljaju organi u okviru Ministarstva saobraćaja i pomorstva koji su odgovorni za saobraćajnu politiku, a to su: Lučka uprava, Uprava pomorske sigurnosti, Direkcija za saobraćaj i Direkcija za željeznice.

---

<sup>1</sup> Ovo određenje ne dovodi u pitanje stavove o statusu i u skladu je s Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244/1999 i Mišljenjem Međunarodnog suda pravde o Deklaraciji o nezavisnosti Kosova

Crna Gora je izjavila da je identifikovan određeni broj projekata za saobraćajnu infrastrukturu koji su od velike važnosti. Što se tiče *drumskog saobraćaja*, Crna Gora je lansirala projekat za izgradnju autoputa Bar-Boljare kao dio programa za rekonstrukciju raskrsnica na državnim putevima.

Kad je riječ o *željezničkoj infrastrukturi*, Vlada Crne Gore je izdvojila budžet od 7,225 miliona eura za 2012, za održavanje željezničke infrastrukture i sprovodi zajam od Evropske banke za obnovu i razvoj u iznosu od 15 miliona eura za hitnu obnovu željezničke infrastrukture od kojih je 11,6 miliona eura predviđeno za trasu II Nikšić – Podgorica, o ostatak sprovođenja se očekuje u 2013. i 2014.

U oktobru 2012, Crna Gora je potpisala novi ugovor o zajmu s Evropskom bankom za obnovu i razvoj u vrijednosti od 10 miliona eura za poslove remonta, popravke tunela i drugih projekata na pruzi Vrbnica-Bar. Takođe je potpisan ugovor o zajmu s češkom Export Bank, u iznosu od 59,4 miliona eura u sklopu projekta „Obnova i elektrifikacija pruge Nikšić-Podgorica”. U okviru IPA 2010, 3,985 miliona eura je opredijeljeno za obnovu dionice Mojkovac-Mijatovo kolo, i iznos u vrijednosti od 1,015 miliona eura za poslove na stanici Trebješica. U oblasti *pomorskog saobraćaja*, revitalizacija crnogorske flote od dva broda: *Kotor* i *21. maj* je osigurana zajmovima od kineske Izvozno-uvodne banke. Strategija restrukturiranja željeznice Crne Gore predviđa izgradnju terminala za kombinovani saobraćaj na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje kako bi se omogućio kombinovani drumski i željeznički saobraćaj na najvažnijim saobraćajnim pravcima, otvorile nove mogućnosti za tranzitni Roll-On-Roll off (Ro-RO) saobraćaj ili da se željezničkim saobraćajem povežu trajektne linije s Kosovom. Crna Gora je naglasila da trenutno postoje ograničeni izgledi za javno-privatno partnerstvo za razvoj ovih terminala zbog nedostatka komercijalnog interesa.

Crna Gora je informisala da trenutno ne postoji poseban propis za Trans-evropske saobraćajne mreže: nadležni organi Crne Gore su naveli da nijesu predviđene poteškoće u budućoj primjeni pravne tekovine za Trans-evropske saobraćajne mreže, te da će svi administrativni kapaciteti i strukture neophodne za sprovođenje pravne tekovine koja se odnosi na program Trans-evropske saobraćajne mreže biti uspostavljeni do dana pristupanja.

## **II. b. Energetske mreže**

Nadležni organi Crne Gore su naveli da njen energetska profil nije neuobičajen za region: za ukupnu potrošnju od 30 petadžula, što je pad u odnosu na najviši nivo od preko 35 u 2008. Otprilike 36,9% od ovoj broja je potrošeno od strane domaćinstava, poslovnih subjekata i državnih organa, 39% od strane saobraćajnog sektora i 24,1% od strane industrije. Udio koji koristi industrija je u opadanju: 1990. bio je 56,5%, a 2007. 42,9%. Najveći dio potrošnje energije i goriva Crne Gore (38,8% u 2010.) je dolazilo od uglja. Nafta i naftni derivati činili su dodatnih 34%, dok je hidroenergija sljedeći najveći izvor (22%). Nafta i naftni derivati su 100% uvezeni. Crna Gora u velikoj mjeri zavisi od uglja i uvezene energije. Što se tiče snabdijevanja električnom energijom, 33,7% je u 2010. došlo od postrojenja za sagorijevanje uglja, a ostatak uglavnom od hidroelektrana. Tri najveće proizvodne jedinice (dvije hidroelektrane i termoelektrana) obezbjeđuju 86% crnogorske proizvodnje električne energije. Uvoz električne energije, koji je dostigao 54,7% u 2007. sveden je na nulu do 2010. Nadležni organi Crne Gore su naveli da ona trenutno nema infrastrukturu za gas, ali da aktivno učestvuje u regionalnim inicijativama koje su osmišljene za poboljšanje snabdijevanja gasom za Zapadni Balkan.

Crna Gora je navela da trenutno ne sprovodi relevantno zakonodavstvo o Trans-evropskim energetske mrežama. Iz Crne Gore je potvrđeno da će ona uskladiti svoje zakonodavstvo u pogledu energetske mreže tek danom pristupanja. Nadležni organi Crne Gore su ukazali da kada pristupanjem bude usklađeno, sprovođenje ovog zakonodavstva neće prouzrokovati nikakve poteškoće.

### **PROJEKTI OD INTERESA ZA ENERGETSKU ZAJEDNICU (PECI)**

Energetska strategija Energetske zajednice je usvojena od strane Savjeta ministara Energetske zajednice u oktobru 2012. Ciljevi Strategije obuhvataju: privlačenje investicija u energetici, stvaranje integrisanog i konkurentnog energetske tržišta i obezbjeđivanje sigurnog i održivog snabdijevanja potrošača energijom. Crna Gora je izjavila da su nakon otvorenog poziva za prijedloge, prijave za PECE bile predmet javnih konsultacija umartu i aprilu 2013. Dostavljeni projekti su ocijenjeni od strane konsultanta prema unaprijed definisanom nizu kriterijuma i rangirani. Stalna grupa na visokom nivou je početkom jula odobrila predloženu listu PECE, koja je naknadno odobrena od Savjeta ministara Energetske zajednice 24. oktobra 2013. Usvojena lista PECE sadrži tri projekta gdje je Crna Gora ugovorna strana: Hidroelektrane na rijeci Lim, 400 kV Dalekovod Bajina Bašta (RS) – Pljevlja (CG) – Višegrad (BiH) 400 kV Dalekovod Pljevlja - Lastva i Jadransko-jonski gasovod.

### **III. PROCJENA STEPENA USKLAĐENOSTI I KAPACITETA ZA SPROVOĐENJE**

Sveukupno posmatrano, Crna Gora još uvijek nije uskladila svoje zakonodavstvo s pravnom tekovinom u oblasti Trans-evropskih saobraćajnih mreža, ali je dostigla zadovoljavajući nivo spremnosti u pogledu strateškog razvoja saobraćajnih i energetske mreže u skladu s koncepcijom i ciljevima Trans-evropskih saobraćajnih mreža i Trans-evropskih energetske mreže. Obje politike su pretrpjele značajnu reviziju na nivou EU, uključujući pravnu tekovinu za sprovođenje Programa Trans-evropskih saobraćajnih mreža i Trans-evropskih energetske mreže. Oba Programa se mogu sprovesti u praksi jedino pristupanjem. U toku pregovora na ovom poglavlju Crna Gora mora osigurati usklađenost s odgovarajućim odredbama novog zakonskog okvira. Biće neophodno ojačati administrativne kapacitete za djelotvornu primjenu ove dvije politike EU.

#### **III. a. Saobraćajne mreže**

Neophodni su konkretniji koraci da bi se zajednički razvijali projekti od regionalnog interesa sa zemljama iz susjedstva. Kada je u pitanju trenutno stanje mreže u Crnoj Gori, neophodno je unaprijediti i drumske i željezničke veze. Na napore da se unaprijedi saobraćajna mreža utiču planinski predio, ograničeni finansijski kapacitet i mala gustina saobraćaja. Predloženi projekat koji se tiče autoputa Bar – Boljare, kojim će se obraditi prioritarna dionica Smokovac – Mateševo, je neophodno sprovesti kroz najekonomičnije tehničko rješenje. Održavanje saobraćajne infrastrukture nije u potpunosti obezbjeđeno, uglavnom zbog nedostatka finansijskih sredstava. To prvenstveno utiče na sekundarnu mrežu, otežavajući povezivanje udaljenih ruralnih oblasti i osnovne mreže. Takođe je neophodno unaprijediti Luku Bar, koja je jedna od najdubljih vodnih luka u regionu i jedina komercijalna luka u Crnoj Gori. Isto tako je neophodno razmotriti unapređenje dva glavna aerodroma (Podgorica i Tivat).

### **III. b. Energetske mreže**

Biće neophodno dalje jačanje administrativnih kapaciteta kako bi se djelotvorno sprovodila pravna tekovina u budućnosti.

Trans-evropske energetske mreže (TEN-E) imaju ključnu ulogu u snabdijevanju Crne Gore električnom energijom. Crnogorske elektroenergetske mreže su dobro povezane s elektroenergetskim sistemima Srbije, Bosne i Hercegovine i Albanije, ali su iste zastarjele što uzrokuje nestabilnost u snabdijevanju. Nedovoljan kapacitet visokonaponskih mreža utiče na njihovu pouzdanost, što može uzrokovati pad sistema. Crnogorska prenosna mreža uglavnom ima radijalnu strukturu i njena 110 kV mreža nije povezana na cijeloj teritoriji Crne Gore. Kako bi se obezbijedilo pouzdanije snabdijevanje, operator prenosnog sistema vrši proširenje nekoliko trafostanica i izgrađuje nove nacionalne dalekovode. Prioritetni projekat za unapređenje interkonekcije s Albanijom do 400 kV je dobro napredovao. Crna Gora je potpisala sporazum s Italijom za izgradnju podvodne interkonekcije između dvije države. Sva infrastruktura će biti javna (u vlasništvu operatora prenosnog sistema), a pravila nacionalnih regulatora će važiti za ovu infrastrukturu. Predviđena je izgradnja makar jednog 400 kV dalekovoda prema Srbiji ili Bosni i Hercegovini. Crna Gora u ovom trenutku nema nacionalnu gasnu mrežu; međutim, postoje planovi za razvoj domaće proizvodnje u podmorju, te za pridruživanje regionalnim projektima za gasnu infrastrukturu. Bilo je predviđeno učešće u razvoju regionalnog gasovoda, Jadransko-jonskog gasovoda, ali to nije ostvareno. Crna Gora prvenstveno treba da preduzme konkretne korake, u koordinaciji s ostalim državama članicama Energetske zajednice u regionu, ka izgradnji gasovoda i interkonektora u skladu s konceptom „Gasnog prstena” Energetske zajednice.