



## KOMISIJA ZA KONTROLU DRŽAVNE POMOĆI

Broj: 01-  
godine

Podgorica, 14.11.2011.

Na osnovu člana 10 stav 1, tačka 1, i člana 19 stav 3 Zakona o kontroli državne pomoći ("Službeni list CG", br. 74/09) i člana 196 ZUP-a ("Službeni list RCG", br. 60/03), Komisija za kontrolu državne pomoći na sjednici održanoj 2011. godine, donijela je

### R J E Š E N J E

Prijavljena državna pomoć Ministarstva saobraćaja i pomorstva po Programu obnove voznog parka crnogorskih prevoznika ekološki naprednijim vozilima, ocijenjena je kao usklađena sa Zakonom o kontroli državne pomoći.

### OBRAZLOŽENJE

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je svojim dopisom broj 01-4442/3 od 11.11.2011. godine podnijelo prijavu državne pomoći za Program obnove voznog parka crnogorskih prevoznika ekološki naprednijim vozilima.

### KORISNICI

Pravo na subvenciju po ovom Programu stiču licencirani prevoznici koji posjeduju licencu za prevoz putnika ili tereta najmanje dvije godine i koji najmanje dvije godine imaju u vlasništvu drumska motorna vozila (kamion, tegljač, autobus) sljedećih standarda: EURO 0, EURO 1, EURO 2 ili EURO 3, a koji tokom 2012. i 2013. godine sklope ugovor o nabavci vozila standarda EURO 5 ili više i izvrše zamjenu svog starog ekološki neprihvatljivog vozila (EURO 0, EURO 1, EURO 2 i EURO 3).

### PRAVNI OSNOV

Pravni osnov za subvencionisanje nabavke vozila standarda EURO 5 ili više sadržan je prije svega u **Zakonu o životnoj sredini** („Sl. list CG“, br. 48/08, 40/10 i 40/11) kojim se uređuju principi zaštite životne sredine i održivog razvoja, subjekti i instrumenti zaštite životne sredine, učešće javnosti o pitanjima životne sredine i druga pitanja od značaja za životnu sredinu; zatim **Zakonu o zaštiti vazduha** („Sl. list CG“, br. 25/10 i 40/11) kojim se uređuje način

praćenja kvaliteta vazduha, mjere zaštite, ocjenjivanje i poboljšanje kvaliteta vazduha, kao i planiranje i upravljanje kvalitetom vazduha; i **Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore** čiji su osnovni ciljevi:

1. poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti i očuvanja državnih sredstava;
2. integracija u Evropsku Uniju, kroz povezivanje na TEN-T i poboljšanje konkurentnosti domaće transportne privrede;
3. povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga;
4. stimulacija ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji transport;
5. minimiziranje negativnog uticaja razvoja transporta i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo ukupno.

Saglasno tome napravljen je i **Program obnove voznog parka crnogorskih prevoznika ekološki naprednijim vozilima**, čiji je osnovni cilj smanjenje emisije štetnih gasova i nivoa buke drumskih motornih vozila, uskladu sa ciljevima zaštite životne sredine.

## **TRAJANJE I IZVOR FINANSIRANJA**

Program će se realizovati u periodu od dvije godine, od dana njegovog stupanja na snagu.

## **OPIS ZAHTJEVA**

Transportni sektor jedan je od najvažnijih sektora današnjice, a ujedno i značajan nosilac i osnova privrednog i društvenog razvoja svake države. Budući da je to sistem bez kojeg pojedinac i društvo u cjelini ne mogu funkcionisati, kao takav predstavlja krovotok svake države, a time i osnovnu pretpostavku privrednih i drugih aktivnosti. Stepem razvijenosti transportnog sistema u korelaciji je sa nivom privrednog razvoja i kvalitetom uslova života.

Međutim, osim pozitivnog društveno-ekonomskog uticaja, saobraćaj kao neizostavna pratnja transporta, isto tako ima i svoju negativnu stranu. Njegova ekspanzija proizvela je niz negativnih faktora koji konstantno ugrožavaju kvalitet života, kao npr. zagađenje životne sredine (vazduha i vode) zbog velike emisije izduvnih gasova, stvaranje buke i vibracija, ali i neželjenih događaja (saobraćajne nezgode).

Značaj sektora transporta potvrđuje činjenica da je njegovo učešće u ukupnom BDP-u Evropske Unije 7%, 40% investicija Evropske Unije usmjereno je u ovaj sektor, a 30% je učešće transporta u ukupnoj energetskej potrošnji. Potražnja za transportnim uslugama konstantno raste u posljednjih 20 godina po prosječnoj stopi od 2,3% godišnje za prevoz tereta i 3,1% za prevoz putnika.

Sadašnje učešće drumskog transporta u Crnoj Gori se kreće u evropskim okvirima, iako se zbog različitog modela prikupljanja statističkih podataka, ne raspolaže sa pouzdanim pokazateljima (na osnovu statističkih podataka MONSTAT-a učešće saobraćaja, skladištenja i veza u BDP-u Crne Gore za 2010- godinu iznosi 9,6%).

Saobraćajni sektor, koji predstavlja jedan od osnovnih činioca ekonomskog rasta i kvaliteta života stanovnika, jedan je i od najvećih zagađivača životne sredine, u prvom redu zbog velike emisije štetnih gasova prevoznih sredstava. Pored zagađenja vazduha, vode i zemljišta, saobraćajni sektor je i značajan uzročnik buke, vibracija, promjene klime, osiromašenja biološke raznovrsnosti, promjene prostora, kao i vandrednih događaja (saobraćajne nezgode).

Ekološka šteta uzrokovana saobraćajem konstantno raste. Zbog toga se postavlja pitanje kako obezbjediti razvoj mobilnosti u kontinuitetu, a u isto vrijeme zaštititi životnu sredinu, odnosno smanjiti emisiju štetnih gasova i nivo buke, kao i saobraćajne nezgode. Eksterni troškovi saobraćaja su veliki, a procjenjuje se da u EU iznose 8 % BDP-a.

Međutim, nijesu sve saobraćajne grane jednaki zagađivači. *Drumski saobraćaj, prema količini štetnih gasova koje emituju drumska vozila, daleko prednjači pred ostalim granama, odnosno uzrokuje 90 % ukupnih eksternih troškova.*

Zagađenje vazduha, kao negativni eksterni učinak saobraćaja, veliki je problem, budući da utiče na mnoge sfere ljudskog života. Najveća prijetnja je konstantni porast emisije tzv. gasova sa efektom staklene bašte, koji se javljaju u prirodi, a doprinose globalnom zagrijavanju.

Samo u posljednjih 100 godina nivo prosječne globalne temperature povećao se za 0,6°C, dok to povećanje na području EU iznosi čak 1,2°C. Osim toga, period od 1990. godine do 2000. godine bio je najtopliji u posljednjih 150 godina. Ovakvo zagrijavanje uveliko doprinosi klimatskim promjenama, a time i negativnom uticaju na ljudsko zdravlje. Procjene Svjetske zdravstvene organizacije WHO iz 1997. godine su da će svake godine u svijetu od posljedica zagađenja vazduha smrtno stradati 2,7 ili 3 miliona ljudi (dva scenarija). Prema WHO taj iznos je 6% od ukupnog broja smrtnih slučajeva. Kako bi se smanjila emisija gasova sa efektom staklene bašte i njihov uticaj na promjenu klime, definisane su granice dozvoljene emisije.

Takođe je bitno spomenuti i buku. Dozvoljen nivo buke iznosi 50 dB, a već nivo od 60 dB može znatno uticati na psihičko i psihološko zdravlje ljudi. Zbog konstantnog povećanja saobraćajnog sektora, naročito vazdušnog i drumskog, nivo buke preko 55 dB izloženo je preko 120 miliona ljudi u državama EU.

Porast emisije gasova sa efektom staklene bašte najteže je ograničiti u saobraćaju, budući da implementacija mjera vrlo sporo djeluje (u automobilske industriji zahtjeve regulative treba najaviti 5-10 godina unaprijed, a zatim zamjena voznog parka traje i do 20 godine), a one se u najvećoj mjeri odnose na napredak u tehničkim karakteristikama motornih vozila. Motori sa unutrašnjim sagorijevanjem emituju niz različitih štetnih materija, a te emisije direktno su zavisne od tehnologije vozila, odnosno motora i karakteristika goriva. S obzirom da napredak tehnika za smanjenje emisije na vozilima zavisi i od kvaliteta goriva, mjere moraju obuhvatiti uz standarde za vozila odnosno motore i standarde za gorivo.

Jedan od osnovnih ciljeva evropske politike održivog transporta, jeste zadovoljavanje ekoloških kriterijuma koji podrazumijevaju niz mjera uključujući tehnološka poboljšanja vozila, alternativne izvore energije, poresku politiku, subvencije, definisanje ekoloških standarda itd. Tako zakonodavstvo EU u području tehnologije i bezbjednosti propisuje najveće dozvoljene mase i dimenzije drumskih vozila, licenciranje vozača, utvrđuje procedure za tehnički pregled vozila, tehničke zahtjeve za drumska vozila, kao i područje bezbjednosti i ekološka odgovarajuća motorna vozila.

Standardi emisije za vozila zadaju se u obliku grama emitovane materije po pređenom kilometru puta, prosječno za tipični ciklus vožnje. Emisija vozila reguliše se za laka vozila (putnički automobili i laka komercijalna vozila) i teška teretna vozila (kamioni i autobusi), a prema EU regulativi skraćeno se označava sa (EURO 1, EURO 2, EURO 3, EURO 4 i EURO 5). Standardima se ograničava emisija ugljen monoksid (CO), ugljikovodika (HC), azot dioksid (NOx) i čestica (PM). Radi uporednog prikaza, jedno vozilo kategorije EURO 1 ima emisiju kao tri vozila EURO 4, jedan kamion kao desetak putničkih automobila.

Razlike u troškovima zagađenja pojedinih vozila zavisno o njihovoj nosivosti i euro standardu:

- vozilo standarda EURO 0 ima troškove zagađenja 5,5 puta veće u odnosu na vozilo standarda EURO 5,

- vozilo standarda EURO 1 ima troškove zagađenja 3,9 puta veće u odnosu na vozilo standarda EURO 5,
- vozilo standarda EURO 2 ima troškove zagađenja 3,5 puta veće u odnosu na vozilo standarda EURO 5,
- vozilo standarda EURO 3 ima troškove zagađenja 2,8 puta veće u odnosu na vozilo standarda EURO 5,
- vozilo standarda EURO 4 ima troškove zagađenja 1,6 puta veće u odnosu na vozilo standarda EURO 5.

Ako se navedeni odnosi troškova vozila pojedinih euro standarda iskažu kroz finansijsku prizmu, uz pretpostavku da vozilo u godini dana pređe u prosjeku 100.000 km, u trogodišnjem periodu trošak zagađenja vozila standarda EURO 5 iznosi 8.400€, dok za iste uslove trošak vozila standarda EURO 4 iznosi minimalno 13.800€, standarda EURO 3 iznosi 23.100€, standarda EURO 2 iznosi 29.400€, standarda EURO 1 iznosi 32.700 €, standarda EURO 0 iznosi 45.900€.

Prema tome, sa pretpostavkom zamjene vozila nižih euro standarda vozilom standarda EURO 5, ušteda vozila standarda EURO 5 u odnosu na EURO 4 iznosi 5.400€, u odnosu na EURO 3 iznosi 14.700€, u odnosu na EURO 2 iznosi 21.000€, u odnosu na EURO 1 iznosi 24.300€, a u odnosu na EURO 0 iznosi 37.500€.

## **CILJEVI PROGRAMA**

Cilj transportne politike Evropske Unije, kao i transportne politike Crne Gore ja da promoviše drumski prevoz koji obezbjeđuje mobilnost koja je efikasna, bezbijedna, sigurna i ekološki prihvatljiva. Transportna politika pored efikasnog prevoza putnika i tereta, ima za cilj da stvori uslove za fer konkurenciju, da promoviše i uskladi bezbijednije i ekološki naprednije tehničke standarde, kako bi se obezbijedio određeni stepen fiskalne i socijalne harmonizacije i da garantuje da se pravila u drumskom saobraćaju primjenjuju efikasno i bez diskriminacije.

U Crnoj Gori, na dan 01. oktobar 2011. licencirano je ukupno 430 prevoznika za prevoz putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćajusa i ukupno posjeduju 3244 vozila, od kojih je 1243(38,3%) crnih, 709 (21,84%) standarda EURO 1, 526 (16,21%) standarda EURO 2, 399 (12,29 %) standarda EURO 3, 365(11,24%) standarda EURO 4 i 2 (0,06%) standarda EURO 5.

S obzirom da je u Crnoj Gori još uvijek prisutan značajan broj drumskih vozila koji ne zadovoljavaju trenutni standard EURO 5, neophodno je preduzeti mjere kojim bi se promijenilo postojeće stanje u smislu smanjenja broja ekološki neprihvatljivih vozila, a sa tendencijom njihovog potpunog povlačenja iz saobraćaja.

Ideja ovog Programa je putem državne pomoći subvencionirati licenciranim prevoznicima (koji posjeduju teretna motorna vozila i autobuse nižih ekoloških standarda od EURO 4) dio opravdanih troškova prilikom nabavke novog vozila, isključivo standarda EURO 5, pod uslovom da svoje staro vozilo zbrinu na jedan od predviđenih načina (recikliranje ili izvoz).

## **Opravdani troškovi i sopstveno učešće**

Opravdani troškovi obuhvataju iznos subvencije licenciranom prevozniku za nabavku novih prevoznih sredstava za drumski saobraćaj koji ispunjavaju standarde zaštite životne sredine, pod uslovom da se kupovina vrši prije stupanja na snagu tih standarda u Crnoj Gori.

U 2012.godini ukupna sredstva koja će se opredijeliti za ovaj Program iznose 500.000,00€.

Za drugu godinu, iznos će biti naknadno utvrđen u zavisnosti od raspoloživih sredstava, ali neće preći iznos od 500.000,00€.

Iznos subvencije je fiksna i iznosi 10.000,00 eura po vozilu. Pri tome, svaki licencirani prevoznik može maksimalno godišnje podnijeti zahtjev za zamjenu ukupno pet vozila, a najviše deset tokom ukupnog trajanja Programa, ali s tim da ne može preći intenzitet od 70% za mala, 60% za srednja i 50% za velika privredna društva opravdanih troškova.

Program je u skladu sa članom 18 stav 9 Uredbe o o izmjenama i dopuni uredbe o bližim kriterijumima, uslovima i načinu dodjele državne pomoći ("Sl. list CG", broj 27/10 i 34/11) kojim je propisano da se državna pomoć za postizanje višeg stepena nivoa-standarda zaštite životne sredine od standarda u Crnoj Gori, može dodijeliti privrednim društvima za projekte u iznosu opravdanih troškova do 70% malim, do 60% srednjim i do 50% velikim privrednim društvima; odnosno da se državna pomoć može dodijeliti za nabavku novih prevoznih sredstava za drumski, željeznički i pomorski saobraćaj koji ispunjavaju standarde zaštite životne sredine, pod uslovom da se kupovina vrši prije stupanja na snagu tih standarda u Crnoj Gori.

### **VISINA DRŽAVNE POMOĆI**

Sredstva za realizaciju ovog Programa iznose 500.000,00 eura za 2012., odnosno 500.000,00 eura za 2013.godinu, u zavisnosti od raspoloživih sredstava.

**Svaka izmjena i dopuna ovog Programa mora se nakanadno prijaviti Komisiji za kontrolu državne pomoći, na ocjenu o usklađenosti sa Zakonom o kontroli državne pomoći.**

### **POSTOJANJE POMOĆI**

Komisija za kontrolu državne pomoći je ustanovila da su sredstva za finansiranje „Programa obnove voznog parka crnogorskih prevoznika ekološki naprednijim vozilima“ javna sredstva, jer se realizuju iz sredstava budžeta Crne Gore i ispunjavaju kriterijume iz člana 2 Zakona o kontroli državne pomoći, što znači da je ovaj Program predstavlja državnu pomoć.

### **ZAKONITOST POMOĆI**

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva (davalac državne pomoći) je podnošenjem ovog Programa prije njegove realizacije ispunio svoje obaveze iz člana 16 Zakona o kontroli državne pomoći.

### **USAGLAŠENOST POMOĆI**

Na osnovu gore navedenog Komisija je zaključila da su mjere sadržane u Programu državne pomoći Ministarstva saobraćaja i pomorstva u skladu članom 18 Uredbe o izmjenama i dopuni uredbe o bližim kriterijumima, uslovima i načinu dodjele državne pomoći („Sl. List CG“ br. 27/10 i 34/11).

Imajući u vidu navedeno odlučeno je kao u dispozitivu rješenja.

**PRAVNA POUKA:** Ovo Rješenje je konačno u upravnom postupku i protiv njega nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor tužbom kod Upravnog suda u roku od 30 dana od dana prijema rješenja.

KOMISIJE,

PREDSJEDNIK

Mitar Bajčeta

Dostavljeno:

- Ministarstvu sobračaja i pomorstva
- Komisiji za kontrolu državne pomoći
- a/a