



Crna Gora  
Agencija za zaštitu konkurencije  
Savjet

Adresa: ul Svetlane Kane Radević br. 3  
81000 Podgorica, Crna Gora  
tel: +382 20 239010  
fax: +382 20 239015  
[www.azzk.me](http://www.azzk.me)

Broj:

Podgorica, 28.10.2022. godine

Savjet Agencije za zaštitu konkurencije na osnovu čl. 20f st 1 t.10 Zakona o zaštiti konkurencije („Sl. list Crne Gore”, br. 33/12, 13/18 i 145/21) i člana 10 Zakona o kontroli državne pomoći („Sl. list Crne Gore”, br. 12/18), u postupku davanja mišljenja po zahtjevu Ministarstva kapitalnih investicija, a na osnovu prijedloga mišljenja vd direktora Agencije za zaštitu konkurencije, na sjednici održanoj 28.10.2022.godine donosi

## MIŠLJENJE

### Zahtjev

Ministarstvo kapitalnih investicija obratilo se Agenciji za zaštitu konkurencije (u daljem tekstu: „Agencija“) Zahtjevom br. 05-344/21-7579/5 od 24.09.2021. godine (zaveden u Agenciji pod br. UPI-05-430/21-114/1 od 30.09.2021. godine) za davanje mišljenja, u vezi sa izdavanjem državne garancije u iznosu od 11.000.000,00 eura (jedanaest miliona eura) Željezničkoj infrastrukturi AD - Podgorica (u daljem tekstu: „ŽICG“), a sve kroz kreditni aranžman sa Evropskom bankom za obnovu i razvoj (u daljem tekstu: „EBRD“). Namjena podizanja kredita jeste nabavka nove mehanizacije za održavanje infrastrukture i opreme za pomoćni voz koji će se koristiti za otklanjanje posljedica vanrednih događaja.

Agencija je Aktom broj: 05-430/21-113/4 od 27.10.2021. godine tražila dostavljanje uredne prijave državne pomoći. Ministarstvo kapitalnih investicija (u daljem tekstu: „Ministarstvo“) je dana 21.11.2021. godine, Aktom broj: 05-344/21-11938/2, dostavilo dopunu zahtjeva i tom prilikom dostavilo Obrazac prijave pomoći i dodatne informacije o zahtjevu.

Agencija je Aktom broj: 05-430/21-114/3 od 29.07.2022. godine tražila novu dopunu zahtjeva koja je obuhvatala dostavljanje ovjerene prijave državne pomoći, kao i ugovore o zajmu i garanciji. Ministarstvo je dana 19.08.2022. godine, Aktom broj: 05-344/22-9430/4, dostavilo dopunu zahtjeva i tom prilikom dostavilo dopunjeni Obrazac 1 – Prijavu za državnu pomoć, Predlog ugovora o zajmu i ugovora o garanciji, kao i akt ŽICG o namjenskom korišćenju sredstava predmetnog zajma.

Agencija je Aktom broj 05-430/21-114/4 od 30.08.2022. godine tražila novu dopunu dokumentacije, imajući u vidu da Predlozi ugovora o zajmu i Ugovora o garanciji nijesu ovjereni, te da su dostavljeni na engleskom jeziku. Istim aktom je tražen od Ministarstva Projekat nabavke, odnosno podatak od strane korisnika u koju namjenu će biti korišćena sredstva koja se pokušavaju obezbijediti kreditnim aranžmanom.

Ministarstvo je Aktom broj: 05-344/22-9430/7 od 28.09.2022. godine, dostavilo Predlog ugovora o zajmu i ugovora o garanciji, ovjerene i prevedene na maternji jezik, kao i Akt ŽICG broj: 13456 od 19.09.2022. godine o Spisku mehanizacije koja će se nabaviti iz predmetnog kredita.

## **Predlog Ugovora o zajmu**

Predlogom ugovora o zajmu, u bitnom je definisano da je Zajmodavac (EBRD) saglasan da pozajmi Zajmoprimcu (ŽICG) 11.000.000,00 eura.

Zajmoprimac (ŽICG) se u bitnom obavezuje da:

- u roku od šest mjeseci od zaključenja ugovora imenovati odgovarajuće kvalifikovane konsultante prema projektnim zadacima prihvatljivim za banku kako bi obezbijedili podršku i nadzor implementaciji projekta kao što su evaluacija plana nabavki, priprema i evaluacija tendera, dodjela ugovora, finansijska kontrola, upravljanje projektom i izvještavanje;
- u roku koji nije još određen, da imenuju konsultante koji će pomoći zajmoprimcu u ažuriranju obaveze javne usluge koju treba potpisati sa Garantom. Obaveza javne usluge uključuje potpunu nadoknadu operativnih troškova i servisiranje duga i biće u skladu sa najboljom međunarodnom praksom;
- najkasnije u roku od 12 mjeseci od potpisivanja ugovora o zajmu da dogovori sa Bankom i Garantom konačni obim obaveze javne usluge i potpiše ga nakasnije 24 mjeseca od datuma ovog dogovora;
- da će vratiti pozajmicu u 24 rate, na svakih šest mjeseci 30. Maja i 30. Novembra, počev od 30. Novembra 2025. godine i zaključno sa 30. Novembrom 2037. godine;
- oformi poseban tim stručnih ljudi koji će pratiti implementaciju projekta;

kao i da neće bez prethodne saglasnosti Zajmodavca:

- sklapati bilo kakve ugovore o partnerstvu, podijeli profita ili tantijema ili ući u bilo kakav sličan aranžman po kome bi prihod ili profit zajmoprimca bio ili mogao biti podijeljen sa bilo kojim drugim licima;
- izvršiti bilo kakvu privremenu otplatu ili otkup bilo kakvog duga;
- prodati, prenijeti, dati u zakup ili na drugi način otuđiti svu ili značajan dio svoje imovine;
- preuzeti ili dozvoliti bilo kakvo spajanje, konsolidaciju ili reorganizaciju.

## **Predlog ugovora o garanciji**

Predlogom ugovora o garanciji, u bitnom su definisane sljedeće obaveze Države Crne Gore – Garanta:

- u odjeljku 2.01. definisano je da Garant bezuslovno garantuje, kao primarni dužnik, a ne samo kao jemstvo, za dospjelo i pravovremeno plaćanje svih iznosa koji dospijevaju po ugovoru o zajmu, sve kako je navedeno ugovorom o zajmu;
- Dalje je u odjeljku 2.02. definisano da će, kad god postoji razuman razlog da se vjeruje da će sredstva na raspolaganju Zajmoprimcu, biti neadekvatna da pokriju procijenjene troškove potrebne za izvođenje Projekta, Garant će odmah preduzeti mjere koje su zadovoljavajuće za Banku da obezbijedi Zajmoprimcu, ili će učiniti da bude obezbijeden Zajmoprimac, sredstva koja su potrebna da se ispune takvi rashodi i zahtjevi;

- U odjeljku 2.03. se navodi, pod tačkama, kako slijedi:
  - a), da će garant podržati i omogućiti zajmoprimcu da ispuni sve svoje obaveze prema Ugovoru o kreditu;
  - b) da će Zajmoprimac biti oslobođen svih primjenjivih poreza na bilo koju i svu robu i usluge koje je Zajmoprimac nabavio u svrhu Projekta i finansiranje iz sredstava Kredita;
  - c) preduzeti sve neophodne mjere da obezbijedi da nadležni organi Garanta odobre Akcioni plan korporativnog upravljanja Zajmoprimac
  - f) u pogledu onih djelova Akcionog plana korporativnog upravljanja za koje je Garant u boljoj poziciji da preuzme odgovornost, preuzeti sve neophodne radnje u cilju njihovog sprovođenja;
  - g) obezbijediti da relevantna tijela Garanta pruže svu potrebnu pomoć, kako bi se potpisala Obaveza pružanja javne usluge („PSO“) sa Zajmoprimcem najkasnije u roku od 24 mjeseca od datuma Ugovora o kreditu;
  - h) obezbijediti adekvatnu državnu budžetsku podršku za Zajmoprimca u skladu sa obimom putničkih željezničkih operacija dogovorenih sa Garantom i u skladu sa ugovorom o kreditu kako bi se ispunili finansijski uslovi dogovoreni do potpisivanja PSO, a zatim u skladu sa uslovima potpisanog PSO-a;
  - i) obezbijediti završetak Projekta i pokriti sve potencijalne nedostatke finansijskih sredstava neophodnih za završetak Projekta.

**Spisak mehanizacije za potrebe ŽICG koji je predložen za nabavku realizacijom kredita:**

1. Šinska vozila za održavanje na željeznici:
  - Mašina za regulisanje kolosjeka – univerzalna linijsko-skretnička podbijačica;
  - Teška motorna drezina za održavanje kolosjeka sa platformom;
  - Teška motorna drezina za održavanje kontaktne mreže;
  - Šinsko dvoputno vozilo (bager) sa priključcima;
  - Otvorena prikolica za MPV niskog poda.
2. Pomoćna oprema za mehanizaciju:
  - Električni Set za podbijanje kolosjeka;
  - Mašina za zavijanje i odvijanje kolosiječnog pribora;
  - Mašina za bušenje pragova;
  - Mašina za bušenje šina;
  - Mašina za siječenje šina sa reznim diskom;
  - Uređaj za mehaničko podešavanje širine kolosjeka;
  - Kranovi za manipulaciju šinama;
  - Hidraulička dizalica za podizanje kolosjeka i
  - Zavojna mehanička dizalica za podizanje kolosjeka.

## Ocjena

Članom 2 Zakona o kontroli državne pomoći („Sl. list CG“, br. 12/18) (u daljem tekstu: „Zakon“), propisano je da je državna pomoć:

- 1) finansijska pomoć koja se direktno ili indirektno dodjeljuje iz državnog budžeta, odlukom Vlade Crne Gore, budžeta opštine, odlukom nadležnog organa opštine, uključujući fondove Evropske unije i druge javne fondove;
- 2) pomoć koja se dodjeljuje korisnicima koji obavljaju privrednu djelatnost, čime se dovode u povoljniji položaj u odnosu na druge učesnike na tržištu;
- 3) finansijska pomoć koja se ne pruža privrednim društvima pod istim uslovima, ili se pruža selektivno privrednim društvima na osnovu veličine privrednog društva, mjesta poslovanja ili mjesta registracije, ili je namijenjena jednom privrednom društvu;
- 4) pomoć koja ugrožava konkurenciju i utiče na trgovinu između Crne Gore i drugih država suprotno potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Da bi mjera predstavljala državnu pomoć moraju kumulativno biti ispunjena četiri uslova iz člana 2 Zakona.

Članom 2 stav 1 Zakona o željeznici („Sl. list“ CG br. 27/13 i 43/13) propisano je da je, infrastruktura, osim industrijske željeznice, dobro u opštoj upotrebi u državnoj svojini. Dalje, članom 9 istog Zakona propisano je da je **upravljanje infrastrukturom djelatnost od javnog interesa**.

Konačno shodno odredbi člana 52 Zakona o željeznici, finansiranje izgradnje, održavanja, rekonstrukcije i modernizacije infrastrukture, kao i upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja obezbjeđuje se, između ostalog, i iz budžeta Crne Gore prema Godišnjem programu iz člana 7 ovog Zakona.

S obzirom na namjenu kreditnog aranžmana i izdavanje državne garancije kao sredstva obezbijedenja, Agencija je Predlog ugovora cijenila kroz odredbe Obavještenja Komisije (EU) o pojmu državne pomoći iz člana 107 stav 1 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije (2016/C 262/01) (u daljem tekstu: „Obavještenje“), koje se u Crnoj Gori primjenjuje kao Prilog 2f Pravilnika o listi pravila državne pomoći („Sl. list CG“, br. 35/14, ... 52/22) (u daljem tekstu: „Pravilnik“).

Agencija je uzela u obzir odredbe Obavještenja koje se odnose na infrastrukturu i uputstvo u vezi sa pojmom državne pomoći koje se odnosi na javno finansiranje infrastrukture koja se koristi u ekonomske svrhe, kao i bilo koje drugo javno finansiranje koje favorizuje privrednu djelatnost.<sup>1</sup> Međutim, imajući u vidu strateški značaj javnog finansiranja infrastrukture, ne samo za promociju rasta, kao i pitanja koja se u vezi sa tim mogu javiti, Agencija je analizirala da li se daje prednost i ima li uticaj na konkurenciju i na trgovinu između Crne Gore i država članica (uslov iz člana 2 stav 1 tačka 4 Zakona), posebno zbog toga što infrastrukturni projekti često uključuju nekoliko kategorija aktera i angažovana državna pomoć može se potencijalno koristiti za izgradnju (uključujući i proširenja ili poboljšanja), rad ili upotrebu infrastrukture<sup>2</sup>. Dakle, Agencija pravi razliku između graditelja i/ili prvog vlasnika („graditelj/vlasnik“<sup>3</sup>) infrastrukture, operatora

---

<sup>1</sup> „Javno finansiranje infrastrukture“ ima za cilj da obuhvati sve oblike opredjeljivanja državnih sredstava za izgradnju, sticanje ili rad infrastrukture.

<sup>2</sup> Ovaj odsjek se ne odnosi na potencijalnu pomoć izvođačima koji su uključeni u izgradnju infrastrukture.

<sup>3</sup> „Vlasnik“ podrazumijeva bilo koje lice koje ostvaruje efektivna prava vlasništva nad infrastrukturom i od nje uživa ekonomske koristi. Na primjer, u slučaju da vlasnik delegira svoja vlasnička prava posebnom subjektu (na primjer lučkoj upravi) koji upravlja infrastrukturom u ime vlasnika, to se može posmatrati kao zamjena vlasnika u svrhu kontrole državne pomoći.

(tj. preduzeća koja direktno koriste infrastrukturu za pružanje usluga krajnjim korisnicima, uključujući preduzeća koja dobiju infrastrukturu od graditelja/vlasnika da je komercijalno koriste ili koja dobiju koncesiju ili zakup za korišćenje i upravljanje infrastrukturom), i krajnjih korisnika infrastrukture, iako ove funkcije u nekim slučajevima mogu da se preklapaju.

Agencija ukazuje da ako se privredni subjekt bavi privrednim i neprivrednim djelatnostima, davalac državne pomoći - podnosilac prijave mora da saglasno tački 206. Obavještenja, obezbijedi da se javno finansiranje predviđeno za nekomercijalne djelatnosti ne može koristiti za unakrsno subvencioniranje privrednih djelatnosti. Ovo može naročito da se obezbijedi ograničavanjem javnog finansiranja na neto troškove (uključujući i troškove kapitala) nekomercijalne djelatnosti, koji se identifikuju na osnovu jasnog razdvajanja računa.

Agencija je zaključila da, kao što je Sud pravde i potvrdio u svojoj presudi *Leipzig / Halle*, da izgradnja infrastrukture, odnosno njenog dijela, može da spada u vršenje javnih ovlašćenja države<sup>4</sup> i da u tom slučaju javno finansiranje infrastrukture (ili odgovarajućeg dijela infrastrukture) ne podliježe pravilima o državnoj pomoći. Naime, s obzirom na posebne okolnosti slučaja, ocjenjuje se da izgradnja infrastrukture ima samo lokalni uticaj, a time nema uticaj na trgovinu između Crne Gore i država članica, jer se isporučuje roba i/ili usluge u ograničenom prostoru unutar države, što znači da neće imati više od marginalnog uticaja na uslove prekograničnih investicija ili osnivanja.

Ipak, Agencija je analizirala i mogućnost određenog javnog finansiranja infrastrukture, naročito lokalne ili opštinske infrastrukture, čak i ako se komercijalno eksploatiše. Jedna značajna karakteristika takvih slučajeva je, shodno tački 196 Obavještenja, da su uglavnom lokalnog karaktera, kao i da je očigledno malo vjerovatno da će uticati na prekograničnu investiciju više nego marginalno.

Dodatno, u Crnoj Gori je evidentno odsustvo direktne konkurencije između sveobuhvatne mreže infrastrukture, je je privatno finansiranje za izgradnju infrastrukture isključeno, ili potpuno nezatno.<sup>5</sup> U mrežnoj infrastrukturi Crne Gore različiti elementi mreže međusobno se dopunjuju, ali se ne takmiče jedni sa drugima i čine prirodni monopol, a za takvu mrežnu infrastrukturu ponavljanje bi bilo neracionalno.

S obzirom na to da je željeznička infrastruktura tipičan slučaj prirodnog monopola, u mjeri u kojoj je stavljena na raspolaganje potencijalnim korisnicima pod jednakim i nediskriminatorskim uslovima (a da je privatno finansiranje za njegovu izgradnju nezatno, pri tom, stanje relevantno za nezatno privatno finansiranje željezničke infrastrukture mora se procijeniti na nivou dotične države članice, a ne na regionalnom ili lokalnom nivou), javno finansiranje izgradnje željezničke infrastrukture ne utiče na trgovinu između država članica i Crne Gore, niti narušava konkurenciju. Ista pravila važe i za ulaganja u željezničke mostove, željezničke tunele, koji se smatraju dijelom željezničke infrastrukture, kao i infrastrukturu lokalnog saobraćaja.

---

<sup>4</sup> Presuda Suda pravde od 19. decembra 2012. godine, aerodrom *Mitteldeutsche Flughafen AG* i aerodrom *Leipzig-Halle GmbH* protiv Komisije C-288/11 P ECLI:EU:C:2012:821, stav 47.

<sup>5</sup> Pitanje da li postoji samo nezatno tržišno finansiranje u datom sektoru mora da se procijeni na nivou države članice prije nego na regionalnom ili lokalnom nivou, slično kao i procjena postojanja tržišta u državi članici (vidjeti, na primjer, presudu Opšteg suda od 26. novembra 2015. godine, *Španija protiv Komisije* T-461/13, ECLI:EU:T:2015:891, stav 44).

Dakle, u skladu sa tačkom 211. Obavještenja, Agencija smatra da su uticaj na trgovinu između država članica i Crne Gore i narušavanje konkurencije obično isključeni što se tiče izgradnje infrastrukture u slučajevima kada u isto vrijeme:

- (i) infrastruktura se obično ne suočava sa direktnom konkurencijom,
- (ii) privatno finansiranje je neznatno u sektoru i predmetnoj državi članici i
- (iii) infrastruktura nije projektovana da selektivno favorizuje posebno preduzeće ili sektor, ali može biti od koristi za društvo u cjelini.

Suprotno tome, rad željezničke infrastrukture, na primjer od strane internog transportnog operatera lokalne vlasti ili treće strane, u mnogim slučajevima predstavlja ekonomsku aktivnost na koju se primjenjuju pravila o državnoj pomoći.

Dakle, iako upravljanje željezničkom infrastrukturom (kao što su pruge i željezničke stanice), može da predstavlja privrednu djelatnost<sup>6</sup>, izgradnja željezničke infrastrukture koja je stavljena na raspolaganje potencijalnim korisnicima po jednakim i nediskriminatornim uslovima (za razliku od upravljanja infrastrukturom) - ne utiče na trgovinu između država članica i Crne Gore i ne narušava konkurenciju. Kao što je prethodno navedeno, da bi se osiguralo da ukupno finansiranje datog projekta ne podliježe pravilima o državnoj pomoći, moraju se obezbijediti uslovi da ne dođe do unakrsnog subvencionisanja ili indirektnog subvencionisanja drugih privrednih djelatnosti, što važi i za ulaganja u željezničke mostove, željezničke tunele i urbanu saobraćajnu infrastrukturu.<sup>7</sup>

Agencija ukazuje i da operatori koji za pružanje usluga krajnjim korisnicima koriste infrastrukturu finansiranu iz državne pomoći imaju prednost ako korišćenjem infrastrukture ostvaruju ekonomske koristi koje ne bi ostvarili u uobičajenim tržišnim uslovima. Ovo obično važi ako je naknada koju plaćaju za pravo na eksploataciju infrastrukture manja od iznosa koji bi platili za uporedivu infrastrukturu u uobičajenim tržišnim uslovima. U skladu sa tim članom, Agencija smatra da ekonomska prednost za operatera može posebno biti isključena ako se koncesija za upravljanje infrastrukturom (ili njenim djelovima) dodjeljuje za pozitivnu cijenu kroz tender koji zadovoljava sve relevantne uslove testa subjekta u tržišnoj ekonomiji. Tenderski postupak mora biti konkurentski, transparentan i nediskriminišući za sve ponuđače.

Agencija je cijenila podnijetu prijavu državne pomoći i kroz, eventualnu pomoć krajnjim korisnicima, jer ako je operater infrastrukture dobio državnu pomoć ili ako njegova sredstva čine državna sredstva, on je u poziciji da odobri prednost korisnicima infrastrukture (ako su preduzeća) ukoliko su uslovi korišćenja u skladu sa testom za operatere tržišne ekonomije, odnosno ako je infrastruktura dostupna korisnicima po tržišnim uslovima. U tom smislu, u skladu sa opštim principima, prednost korisnicima u takvim slučajevima može se isključiti ako su naknade za korišćenje infrastrukture utvrđene kroz tender koji zadovoljava sve relevantne uslove. Transakcija u skladu sa tržišnim uslovima može se procijeniti u svjetlu uslova pod kojim se upotreba uporedive infrastrukture dodeljuje sličnim privatnim operaterima u sličnim situacijama (mjerila), ako je takvo poređenje moguće.

---

<sup>6</sup> Ovo zapažanje ne dovodi u pitanje da li sve prednosti odobrene operatoru infrastrukture od strane države čine državnu pomoć. Na primjer, ako je rad infrastrukture predmet pravnog monopola i ako je isključena konkurencija na tržištu za upravljanje infrastrukturom, prednost dodeljena operatoru infrastrukture od strane države ne može da naruši konkurenciju i prema tome ne predstavlja državnu pomoć. Vidjeti stav 188 ovog saopštenja i odluku Komisije od 17.7.2002. godine o državnoj pomoći N 356/2002 - Željeznička mreža Velike Britanije i Odluku Komisije od 2.5.2013. godine o državnoj pomoći 35948 - Češka Republika - Produženje šeme interoperabilnosti u željezničkom saobraćaju. Kao što je objašnjeno u stavu 188, ako je vlasnik ili operater aktivan na drugom liberalizovanom tržištu, treba, kako bi se spriječilo unakrsno subvencionisanje, da vodi odvojene račune, dodijeli troškove i prihode na odgovarajući način i osigura da se javno finansiranje ne koristi za ostale djelatnosti.

<sup>7</sup> Kao što je pruga za tramvaje ili podzemni javni prevoz.

Ako se ni jedan od navedenih kriterijuma za ocjenjivanje ne može primijeniti, činjenica da je transakcija u skladu sa tržišnim uslovima može se utvrditi na osnovu opšte prihvaćene, standardne metodologije procjene. Komisija smatra da test za operatera tržišne ekonomije može biti zadovoljen za javno finansiranje otvorenih infrastruktura koje nisu namijenjene konkretnim korisnicima, gdje njihovi korisnici postepeno doprinose, sa *ex ante* tačke gledišta, profitabilnosti projekta/operatera. Ovo je slučaj kada operater infrastrukture uspostavlja komercijalne aranžmane sa pojedinačnim korisnicima koji omogućavaju pokrivanje svih troškova koji proizilaze iz takvih aranžmana, uključujući prihvatljivu profitnu maržu na osnovu dobrih srednjeročnih izgleda. Ova procjena treba da uzme u obzir sve postepene prihode i očekivane troškove koje je imao operater u odnosu na djelatnost određenog korisnika<sup>8</sup>.

## Zaključak

Cijeneći dokumentaciju iz spisa predmeta, s obzirom na to da se u isto vrijeme:

- (i) infrastruktura ne suočava sa direktnom konkurencijom,
- (ii) privatno finansiranje iste je beznačajno u dotičnom sektoru i u Crne Gore i
- (iii) infrastruktura nije dizajnirana tako da selektivno favorizuje određeno preduzeće ili sektor, kako je propisano tačkom 211. Obavještenja, već pruža koristi za društvo u cjelini, **Agencija nalazi da se izdavanje državne garancije povodom Ugovora o zajmu između Željezničke infrastrukture i Evropske banke za obnovu i razvoj, a u svrhu izgradnje željezničke infrastrukture ne odnosi se na državnu pomoć.**

Ulaganje države u dobra u opštoj upotrebi ne može predstavljati državnu pomoć jer država na taj način vrši svoja javna ovlaštenja. U prilog ovoj tvrdnji idu relevantne norme Zakona o željeznici (Sl. list CG“ br. 27/13 i 43/13). Država je takođe, članom 52 Zakona o željeznici, propisala da se finansiranje izgradnje, održavanja, rekonstrukcije i modernizacije infrastrukture, kao i upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja obezbjeđuje, između ostalog, i iz budžeta Crne Gore prema Godišnjem programu iz člana 7 ovog zakona, naglasivši na taj način javni interes države u ovoj oblasti, s obzirom na to da nije za očekivati da će se željeznička infrastruktura duplirati ili barem ne u bližem roku.

Da bi ukupan iznos javnog finansiranja datog projekta bio izvan pravila o državnoj pomoći, mora se osigurati da se sredstva predviđena za izgradnju infrastrukture ne mogu koristiti za unakrsno subvencionisanje ili indirektno subvencionisanje drugih privrednih djelatnosti, uključujući upravljanje infrastrukturom, shodno tački 206. Obavještenja. **Agencija ukazuje da bi postupanje suprotno ovom stavu značilo nenamjensko trošenje javnih sredstava, što podliježe povraćaju cjelokupnog iznosa, uvećanog za zakonsku zakonksu kamatu počev od dana dodijele tih sredstava, pa do dana povraćaja, saglasno članu 5 stav 4 Zakona, koje mora da prati ministarstvo nadležno sa sektor željezničkog saobraćaja.**

Agencija ukazuje da se unakrsno subvencionisanje može isključiti tako što će se osigurati da se vlasnik infrastrukture ne angažuje u bilo kojoj drugoj privrednoj djelatnosti ili - ako je vlasnik infrastrukture angažovan u drugoj privrednoj djelatnosti - vođenjem odvojenih knjigovodstvenih računa - dvojno knjigovodstvo, dodjeljivanjem troškova i prihoda na odgovarajući način i obezbjeđivanjem da javno finansiranje ne koriste druge djelatnosti. Slijedom iznijetog, sredstva predviđena za izgradnju infrastrukture

---

<sup>8</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 1.10.2014. godine o državnoj pomoći 36147, navodna pomoć za infrastrukturu Propapiera. Vidjeti takođe Smjernice o državnoj pomoći aerodromima i avio-kompanijama, Sl.list C 99 , 4.4.2014, str. 3, uvodna izjava 61 do 64.

ne mogu se koristiti za unakrsno subvencionisanje ili indirektno subvencionisanje drugih privrednih djelatnosti, uključujući upravljanje infrastrukturom.

Željeznička infrastruktura je Aktom broj: 12346 od 15.08.2022. godine dostavila izjavu kojom potvrđuje namjensko korišćenju sredstava iz pozajmice od strane EBRD, kojim je ispunjen i navedeni uslov.

Dalje, Agencija ukazuje da je korisniku u poteškoćama moguće dodijeliti jedino državnu pomoć za sanaciju i/ili restrukturiranje, saglasno Smjernicama za spašavanje i restrukturiranje (2014/C 249/01), te da bi korišćenje sredstava namijenjenih za izgradnju infrastrukture **u druge svrhe** imalo izuzetno štetan uticaj po konkurenciju, zbog čega posebno zadužuje ministarstvo naležno sa sektor željezničkog saobraćaja da obezbijedi djelotvorne mehanizme kontrole trošenja predmetnih sredstava isključivo u cilju izgradnje, odnosno održavanja infrastrukture.

Konačno, Agencija nije cijnila fiskalne efekte izdavanje garancije, kao ni zaključenja ugovora o kreditu, već je isključivo, primjenom pravila za dodijelu državne pomoći razmatrala uticaj na konkurenciju i trgovinu između Crne Gore i država članica, jer ne predstavlja državnu pomoć .

**PREDSJEDNIK SAVJETA**

Dragan Damjanović

Dostavljeno:

- Ministarstvu kapitalnih investicija, Rimski trg 46, Podgorica
- u spise predmeta,
- arhivi