



Broj:

Podgorica, 15.03.2024. godine

Savjet Agencije za zaštitu konkurencije, na osnovu člana 20f stav 1 tačka 10 Zakona o zaštiti konkurencije („Sl. list CG“, br. 44/12, 13/18 i 145/21) i člana 10 Zakona o kontroli državne pomoći („Sl. list CG“, br. 12/18), u postupku davanja mišljenja, po zahtjevu podnijetom od strane Ministarstva kapitalnih investicija (u momentu donošenja mišljenja: „Ministarstvo saobraćaja i pomorstva“), a na osnovu Predloga direktora Agencije za zaštitu konkurencije, na sjednici održanoj 15.03.2024. godine, donosi

MIŠLJENJE

I Dokapitalizacija društva Željeznička infrastruktura Crne Gore AD Podgorica, ne bi predstavljala državnu pomoć, shodno Zakonu o kontroli državne pomoći.

II Obezbijedena sredstva moraju biti direktno povezana sa djelatnošću upravljanja i ulaganja u željezničku infrastrukturu i ne mogu se koristiti za finansiranje drugih djelatnosti.

OBRAZLOŽENJE

Zahtjev

Ministarstvo kapitalnih investicija, (shodno Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave („Sl. list CG“ br. 98/23 i 102/23), njegov pravni sljedbenik Ministarstvo saobraćaja i pomorstva) podnijelo je Agenciji za zaštitu konkurencije (u daljem tekstu: „Agencija“) Zahtjev za davanje mišljenja br. 05-344/23-761/2 od 13.02.2023. godine, zaveden kod Agencije pod br. 05-430/23-130/1 od 14.02.2023. godine (u daljem tekstu: „Zahtjev“), u vezi sa dokapitalizacijom društva Željeznička infrastruktura Crne Gore AD Podgorica (u daljem tekstu: „ŽICG“). Uz Inicijalni akt, Ministarstvo je dostavilo Program dokapitalizacije ŽICG, broj: 816 od 26.01.2023. godine.

Agencija je dana 20.03.2023. godine, Aktom br. 05-430/23-130/2 tražila dopunu zahtjeva i obavijestila Ministarstvo o mogućnosti sprovođenja testa subjekta u tržišnoj ekonomiji (MEO test), na koji Ministarstvo nije odgovorilo.

Predlog dokapitalizacije ŽICG AD Podgorica

U Predlogu dokapitalizacije ŽICG AD Podgorica, između ostalog, navodi se da se u skladu sa Zakonom o privrednim društvima i članom 13 Statuta ŽICG osnovni kapital može povećati dodatnim ulozima postojećih i novih akcionara, konverzijom potraživanja i zamjenjivih hartija od vrijednosti akcija društva.

U predlogu se dalje navodi da konverzija potraživanja u osnovni kapital predstavlja zamjenu povjericovog potraživanja prema privrednom društvu u njegov ulog u tom društvu, što znači da društvo umjesto da svoje obaveze prema povjericima izmiri plaćanjem, iste izmiruje konverzijom tih potraživanja u akcijski kapital, dakle smanjuje obaveze a povećava kapital. Smanjenjem obaveza i povećanjem osnovnog kapitala poboljšava se finansijska struktura, povećaće se sopstvena sredstva u odnosu na tuđa i povećaće se dugoročni izvor sredstava u odnosu na kratkoročni.

Finansijski podaci za ŽICG na dan 30.09.2022. godine:

AKTIVA	600.199.406
PASIVA	
Osnovni kapital	439.663.127
Revalorizacione rezerve	108.597.618
Akumulirani gubitak	(34.576.848)
Rezervisanja za naknade i beneficije zaposl.	321.150
Dugoročni krediti	33.697.770
Ostale dugoročne obaveze	1.878.083
Dugoročni odloženi prihodi i donacije	41.379.050
Kratkoročna rezervisanja	312.932
Kratkoročne obaveze	7.770.040
Pasivna vremenska razgraničenja	1.156.484
Broj zaposlenih	776
Prosječna neto zarada	549

Dalje se predlogom navodi da bi program pretvaranja poreskog duga u akcijski kapital bio veoma važan kako bi ŽICG mogla da uloži opredijeljena budžetska sredstva za 2023. godinu, za neophodno održavanje željezničke infrastrukture.

Održavanje željezničke infrastrukture vrši se po godišnjem Programu izgradnje, održavanja, rekonstrukcije i modernizacije infrastrukture. Sredstva za tekuće održavanje su planirana za radove tekućeg održavanja građevinske i elektrotehničke infrastrukture i finansiranje upravljanja i regulisanja saobraćaja, sa osnovnim ciljem da se podignu brzine saobraćanja vozova, sa što manje uvedenih laganih vožnji i održanim planiranim redom vožnje. Kako iznos ostalih prihoda ŽICG takođe određuje Država (izdavanje trasa operaterima i izdavanja optičkih kablova), kroz cijene ovih usluga država utiče i na rezultat poslovanja društva, u čijem je većinskom vlasništvu.

Dugogodišnja praksa nedovoljnog finansiranja održavanja željezničke infrastrukture, dovela je do gomilanja dugova, prvenstveno prema Upravi prihoda i carina (iznos od 3.836.420,49 eura dug bez kamate, a 4.156.808,43 eura dug sa kamatom, na dan 31.12.2022. godine), a nastavkom istog i za 2022. godinu, ŽICG nije imala nikakvih mogućnosti izmirivanja tekućeg duga.

Sredstva koja su opredjeljivana budžetima posljednjih deceniju, uz sve prihoda nijesu bila dovoljna kako ni za isplatu zarada zaposlenima, tako ni za nabavku materijala i rezervnih djelova, održavanje kompleksnog sistema, pruga i postrojenja. Predlogom se navodi da je pretvaranje poreskog duga u akcijski kapital važno i iz razloga statusa imovine ŽICG.

Ukupan kapital društva upisan u CKDD iznosi 439.663.125,6936 eura, podijeljen na 157.638.774 akcija

nominalne vrijednosti 2.789.054,46 eura.

Struktura kapitala u slučaju uspješne emisije 1.490.400 akcija u korist Države Crne Gore, za pokrivanje poreskog duga od 4.156.808,43 eura.

NAZIV AKCIONARA	BROJ AKCIJA	PROCENAT AKCIJA %
Država Crna Gora	115.691.601	72.70
Fond PIO	4.596.154	2.89
ZZZCG	1.832.729	1.15
OIF Moneta	3.141.051	1.97
OIF Trend	7.501.080	4.71
Ostali akcionari	26.366.559	16.57
Ukupno	159.129.174	100 %

U skladu sa naprijed navedenim, može se zaključiti da društvo nije u mogućnosti da samostalno riješi poreske obaveze i dođe na bijelu listu poreskih obaveza, jer je neophodno da opredijeljena budžetska sredstva utroši za neophodno održavanje željezničke infrastrukture kako bi se održavala neophodna bezbjednost saobraćaja. Konačni zaključak dostavljenog Predloga jeste, da pretvaranjem poreskog u akcijski kapital države stvorila bi se zdrava osnova za dugoročnu održivost društva.

Ocjena

U skladu sa Ugovorom o funkcionisanju Evropske unije, član 107. (1), definisano je da osim ako Ugovorima nije drugačije određeno, svaka pomoć koja je dodijeljena od strane države članice ili putem državnih resursa u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti konkurenciju dovođenjem u povoljniji položaj određenih preduzeća ili proizvodnju određene robe, u mjeri u kojoj utiče na trgovinu između država članica, nespojiva je sa unutrašnjim tržištem.

Saglasno članu 2 Zakona o kontroli državne pomoći, utvrđeno 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.

1. Javni izvori

Imajući u vidu da je inicijalni zahtjev usmjeren na dokapitalizaciju ŽICG, na način što bi se ovo društvo oslobodilo dugova za poreze i doprinose Upravi carina i prihoda, Agencija je utvrdila da se radi o javnim sredstvima, koji bi se na indirektnan način dodijelili iz budžeta države, tako što bi država ostala bez prihoda na koje inače ima pravo. Zakon o kontroli državne pomoći u članu 8 navodi da se, između

ostalog, državna pomoć može dodijeliti kao fiskalna olakšica (porez, doprinos i drugi javni prihodi) i kao otpis duga prema državi, opštini ili pravnom licu koje upravlja i raspolaže sredstvima javnih prihoda u državnom imovinom.

Iz dostavljene dokumentacije se zaključuje da Ministarstvo smatra da se dokapitalizacijom vrši proces investiranja države u ŽICG, što ne odgovara stvarnoj situaciji. Iz dostavljene dokumentacije nije moguće utvrditi koji bi finansijski benefit država ostvarila dokapitalizacijom, odnosno otpisom dugova ŽICG-u. U dokumentaciji se čak i navodi da je glavni benefit - oslobađanje dugova ŽICG-a, što znači da je zahtjev zapravo usmjeren na otpis dugova ovom društvu, a ne na investiciono ulaganje. Konačno, Ministarstvo nije odgovorilo na zahtjeve Agencije za dopunu dokumentacije, u smislu ispunjenosti MEO testa, koji bi u konačnom dokazao interes države za ulaganjem u ŽICG. Imajući u vidu da Ministarstvo nije dostavilo akte koji bi dokazali opravdanost dokapitalizacije, kao investicije, onda se predmetni zahtjev cijeni kao otpis duga, a ne kao investicija.

2. Prednost za preduzetnika

Prednost u smislu člana 107 stav 1 EFEU je svaka ekonomska korist koju preduzetnik ne bi ostvario uobičajenim tržišnim uslovima, odnosno bez intervencije države.¹ Važan je jedino učinak mjere na preduzetnika, a ne uzrok ni cilj intervencije države². U ovom slučaju država Crna Gora će faktički otpisati dugove u iznosu 4.156.808,43 eura koji su direktno povezani sa poslovanjem ŽICG. Ministarstvo nije dostavilo podatke kojim bi se dokazalo da li bi razuman subjekat u privrednom poslovanju svoje potraživanje konvertovao u akcijski kapital društva kao što je ŽICG (MEO test). Agencija zaključuje da ovo društvo ne bi ostvarilo ovu vrstu prednosti u uobičajenim tržišnim uslovima. Nije realno očekivati da bi razuman subjekat u privrednom poslovanju uložio 4.156.808,43 eura u kompaniju radi povećanja udjela u kompaniji sa 72,4448% na 72,7%, dodatno uzimajući u obzir finansijsko stanje ŽICG i neprofitabilnost željezničkog saobraćaja. Shodno navedenom, ova dokapitalizacija se ne može posmatrati kroz MEO test, zbog čega se smatra da bi bila ostvarena prednost na tržištu za ŽICG, u slučaju realizovanja predmetne dokapitalizacije. Navedeno ukazuje da bi se predmetnom dokapitalizacijom ostvarila prednost za ŽICG.

3. Selektivnost mjere

Član 7 stav 1 Ugovora definiše da se mjera smatra pomoći ukoliko stavlja određene preduzetnike ili proizvodnju robe u povoljniji položaj. Predmetni zahtjev se odnosi na ŽICG, stoga je mjera selektivna.

4. Ugrožavanje konkurencije i trgovine

Agencija je analizirala ugrožava li ova mjera ili prijeti da ugrozi konkurenciju. Pretpostavlja se da narušavanje konkurencije u smislu člana 2 stav 4 Zakoa o kontroli državne pomoći, nastupa čim država dodijeli finansijsku prednost nekom preduzetniku u liberalizovanom sektoru u kojem postoji ili bi mogla postojati konkurencija. U oblasti prevoza u željezničkom saobraćaju, Crna Gora je načelno otvorila tržište 01.01.2005. godine, stupanjem na snagu tadašnjeg Zakona o željeznici („Sl. list RCG“ br. 21/04). U periodu do 2005. godine, željeznički prevoz je obavljalo javno željezničko transportno preduzeće, koje se bavilo i održavanjem svih željezničkih sredstava, kao i upravljanjem željezničke infrastrukture. U svojstvu upravljača infrastrukture, kao javnog dobra u opštoj upotrebi i vlasništvu države Crne Gore, Željeznička infrastruktura izgrađuje i investira u željezničku infrastrukturu, brine se

¹ Presuda Suda SFEI i dr. protiv La Poste i dr., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285.60

² Presuda Suda Italija protiv Komisije EZ C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, tačka 13

o njenoj modernizaciji i održavanju, osigurava pristup i dodjeljuje infrastrukturne kapacitete svim zainteresovanim željezničkim prevoznicima, koji ispunjavaju zakonske uslove, određuje naknade za korišćenje infrastrukturnih kapaciteta, izrađuje i objavljuje red vožnje, organizuje i reguliše željeznički saobraćaj.

Usluge od opšteg ekonomskog interesa

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije u članu 14 (raniji član 16 UEZ) definiše da se Unija i države članice, svaka u granicama svojih nadležnosti i u okviru područja primjene ugovora, staraju da se te usluge od opšteg ekonomskog interesa vrše na osnovu načela i pod uslovima, naročito ekonomskim i finansijskim, koji im omogućavaju da ispune svoje zadatke. Evropski parlament i Savjet, regulativama u redovnom zakonodavnom postupku, utvrđuju navedena načela i uslove ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica da, u skladu sa ugovorima, pružaju, naručuju i finansiraju te usluge.

Dalje, koncept usluga od opšteg ekonomskog interesa se pojavljuje u članovima 14 i 106(2) UFEU-a i u Protokolu br. 26 uz UFEU, ali nije definisan u UFEU-u niti u podzakonskim aktima. Komisija je pojasnila da su usluge opšteg ekonomskog interesa, ekonomske aktivnosti koje daju rezultate u ukupnom javnom dobru koje tržište ne bi isporučivalo (ili bi se isporučivalo pod različitim uslovima u smislu objektivnog kvaliteta, sigurnosti, pristupačnosti, jednakog tretmana ili univerzalnog pristupa) bez javne intervencije. Obavljanja javnih usluga se nameće pružaocu putem povjeravanja i na osnovu kriterijuma opšteg interesa koji osigurava da se usluga pruža pod uslovima koji mu omogućavaju da ispuni svoju misiju. Sud je utvrdio da ove usluge pokazuju posebne karakteristike u poređenju sa onima drugih privrednih djelatnosti. Koncept se može primijeniti na različite situacije i termine, u zavisnosti od države članice i pravo EU ne stvara nikakvu obavezu da se službeno odredi zadatak ili usluga kao od opšteg ekonomskog interesa, osim kada je takva obaveza propisana zakonodavstvom Unije (npr. univerzalna usluga u poštanskom i telekomunikacijskom sektoru). Ako je sadržaj ovih usluga – tj. obaveze javne usluge – jasno identifikovan, nije potrebno da se dotična usluga označi kao 'usluga od opšteg ekonomskog interesa'. Isto važi i za koncept socijalnih usluga od opšteg interesa koje su ekonomske prirode.

Imajući navedeno u vidu, javna tijela u državama članicama, bilo na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou, zavisno o raspodjeli nadležnosti između njih prema nacionalnom zakonu, imaju značajnu diskreciju kada je u pitanju definisanje šta oni smatraju uslugama od opšteg ekonomskog interesa. Jedina ograničenja su ona koja nameće pravo EU i očigledna greška u procjeni. Shodno navedenom, zaključuje se da država ima diskreciono pravo da odluči koje su to usluge od opšteg ekonomskog interesa za državu. Što se tiče željezničke infrastrukture i njenog održavanja, država Crna Gora je u svom pravnom sistemu na više mjesta definisala opšti interes, i to:

Zakon o željeznici („Sl. list CG“ br. 27/13 i 43/13) odredbom člana 2 definiše infrastrukturu (osim industrijske željeznice), dobrom u opštoj upotrebi, u državnoj svojini. Dalje, odredbom člana 9 isto zakona se navodi da je upravljanje infrastrukturom djelatnost od javnog interesa. 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. Imajući u vidu navedeno, evidentno je da država trenutno tretira usluge koje pruža ŽICG kao usluge od opšteg ekonomskog interesa, uprkos tome što nije postupak dodjele usluge na način predviđen uslovima postavljenim od strane Suda Pravde za ovu vrstu usluga u presudi u predmetu C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (u daljem tekstu: „Altmark“).³

Sredstva namijenjena upravljanju infrastrukturom

Pitanje pomoći u oblasti infrastrukture definisano je članom 212. iz Obavještenja Komisije Evropske unije o pojmu državnih pomoći iz člana 107. stav 1. Ugovora o funkcionisanju Evropske unije (2016/C 262/01) (u daljem tekstu: „Obavještenje“), koje je sastavni dio Pravilnika o listi pravila državne pomoći - Aneks 2f, ("Sl. list CG" br. 35/14...115/23) koje definiše da se državne pomoći u infrastrukturi ne mogu koristiti za unakrsno subvencionisanje drugih privrednih djelatnosti, uključujući upravljanje infrastrukturom. Na ovaj način se ne dovodi u pitanje da li bilo koja prednost koja je data operateru infrastrukture od strane Države predstavljala državnu pomoć. Na primjer, ako je upravljanje infrastrukturom podložno zakonskom monopolu i ako je konkurencija za tržište upravljanja infrastrukturom isključena, prednost data operateru infrastrukture od strane Države ne može izobličiti konkurenciju i stoga ne predstavlja državnu pomoć.⁴

Od momenta restrukturiranja Željeznice Crne Gore 2008. godine, ŽICG je jedina upravljala željezničkom infrastrukturom u Crnoj Gori. Međutim, članom 9 stav 3 Zakona o željeznici definisano je da djelatnost upravljanja infrastrukturom na mreži ili dijelu mreže mogu obavljati više upravljača infrastrukture koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim Zakonom. Ova norma ukazuje da je željeznički sektor u Crnoj Gori formalno-pravno liberalizovan, odnosno da ne postoji pravni monopol – u dijelu upravljanja infrastrukturom.

Stoga, kako u Crnoj Gori ne postoji pravni monopol u ovoj oblasti, ulaganje u upravljanje željezničkom infrastrukturom (izuzev naknade koja se na godišnjem nivou dodjeljuje iz budžeta shodno članu 9 stav 5 Zakona o željeznici) načelno bi predstavljalo državnu pomoć. Sa druge strane, ulaganje u željezničku infrastrukturu ne predstavlja državnu pomoć⁵.

Međutim, poseban status operatora željezničke infrastrukture može biti pokazan na primjeru SA.35948 (2012/N) – Češka Republika - Produženje interoperabilnosti u željezničkom transportu (ex N 469/2008). Mjera se odnosi na pomoć za SŽDC, državnu organizaciju, koja je zadužena za upravljanje željezničkom infrastrukturom i nacionalnom i regionalnom željezničkom mrežom koja pripada Češkoj Republici. SŽDC obavlja funkcije vlasnika željezničke infrastrukture, obezbjeđujući operaciju, operativnost, modernizaciju i razvoj češke željezničke infrastrukture.

U odluci Evropske komisije se navodi da nema konkurencije na tržištu za operaciju i upravljanje nacionalnom željezničkom mrežom (tačka 18) jer je to tržište efektivno zatvoreno za konkurenciju (tačka 21). Komisija je ranije smatrala da je operacija i upravljanje glavnim nacionalnim željezničkim infrastrukturnim mrežama unutar EU ograničeno na teritoriju jedne članice⁶. Štaviše, imajući u vidu "priroda osnovnih resursa" glavne željezničke infrastrukturne mreže, za koje bi visoki troškovi investicija učinili njeno replikovanje neprofitabilnim, operacija i upravljanje bilo kojom integrisanom željezničkom infrastrukturnom mrežom mogu se karakterisati kao "prirodni monopol" unutar ove teritorije. **Iz toga slijedi da nema konkurencije na tržištu za operaciju i upravljanje nacionalnom željezničkom mrežom.**

U konkretnom slučaju, SŽDC je osnovan nakon usvajanja Zakona br.77/2002 Coll. o transformaciji

³ Podnosilac prijave državne pomoći mora dokazati da je četvrti uslov ispunjen (Presuda Suda od 16.02.16., Njemačka protiv Komisije, C-446/14 P, ECLI:EU:C:2016:97, st. 38.), te je teret dokazivanja ispunjenosti četvrtog kriterijuma na podnosiocu prijave državne pomoći.

⁴ Stav 188 ovog Obavještenja i Odluku Komisije od 17.07.02. godine o državnoj pomoći N 356/02 — UK Network Rail i Odluku Komisije od 02.05.13. godine SA.35948 - Češka Republika - Produženje interoperabilnosti u željezničkom transportu.

⁵ Mišljenje Agencije za zaštitu konkurencije - Izdavanje garancije željezničkoj infrastrukturi - [Ministarstvo-kapitalnih-investicija-Zeljeznicka-infrastruktura-28.10.22..pdf \(azzk.me\)](#)

⁶ Odluka Komisije od 17. 07.2002. godine u slučaju N 356/02 - UK - Network Rail; Sl. list C 232, 28.9.02, str. 2

Čeških željeznica, državne organizacije. Od 31. decembra 2002. godine, Češke željeznice, kao državna kompanija, prestale su da postoje, zamijenjene su sa dva nasljednika: Češke željeznice, akcionarsko društvo, i SŽDC, državna organizacija kojoj je povjereno upravljanje željezničkom infrastrukturom. SŽDC obavlja funkcije vlasnika željezničke infrastrukture, obezbjeđujući operaciju, operativnost, modernizaciju i razvoj češke željezničke infrastrukture. Ona dodjeljuje kapacitet putanje i, od 1. jula 2008. godine, postala je i operator nacionalne i regionalne željezničke mreže koja pripada Češkoj Republici. Sredstva koja su dostupna SŽDC-u mogu se koristiti samo za svrhe koje su direktno povezane sa upravljanjem i operacijom glavne željezničke infrastrukturne mreže Češke Republike i ne mogu se prenijeti na bilo koje drugo tržište. Pošto je ovo tržište efektivno zatvoreno za konkurenciju, ova mjera ne može izobličiti konkurenciju ili uticati na trgovinu između članica. Iz navedene Odluke Evropske komisije se vidi sličnost u istorijatu i organizaciji operatera željezničke infrastrukture Češke Republike i Crne Gore.

Zaključak

Imajući u vidu navedeno, može se zaključiti da finansiranje operacija željeznice ne predstavlja državnu pomoć u smislu relevantnih pravila EU. S obzirom da bi visoki troškovi investicija učinili njeno replikovanje neprofitabilnim, operacija i upravljanje bilo kojom integrisanom željezničkom infrastrukturnom mrežom može se karakterisati kao "prirodni monopol" unutar Crne Gore.

Posledično, kako u oblasti upravljanja željezničkom infrastrukturom nema efektivne konkurencije, nije ispunjen uslov iz člana 2 stav 4 Zakona o kontroli državne pomoći, stoga se prenos sredstava u slučaju predmetne dokapitalizacije ne odnosi na pitanja državne pomoći.

Obezbijedena sredstva moraju biti direktno povezana sa djelatnošću upravljanja i ulaganja u željezničku infrastrukturu i ne mogu se koristiti za finansiranje drugih djelatnosti.

PREDSJEDNIK SAVJETA

Dragan Damjanović

Dostavljeno:

- Ministarstvu saobraćaja i pomorstva, Rimski trg 46, 81000 Podgorica, Crna Gora,
- u spise predmeta,
- a/a.