



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
KOMISIONI I KONKURENCËS

---

V E N D I M

Nr.308, datë 21.02.2014

**“Për disa rekomandime për rritjen e konkurrencës ne tregun e shërbimit të transportit ajror”**

Komisioni i Konkurrencës me pjesëmarrjen e:

|                          |            |
|--------------------------|------------|
| Znj. Lindita MILO (LATI) | Kryetar    |
| Znj. Rezana KONOMI       | Zv/Kryetar |
| Znj. Servete GRUDA       | Anëtar     |
| Z. Koço BROKA            | Anëtar     |
| Znj. Iva ZAJMI           | Anëtar     |

Në mbledhjen e tij të datës 21.02.2014 , shqyrtoi:

**Objekt:** Për disa rekomandime për rritjen e konkurrencës në tregun e shërbimit të transportit ajror.

**Baza ligjore:** Ligji nr. 9121, datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, neni 24, germa d) dhe neni 70.

Komisioni i Konkurrencës pas shqyrtimit të raportit të grupit të punës për monitorimin e tregut të transportit ajror të pasagjerëve të paraqitur nga Sekretariati,

**VËREN SE:**

**I. Rregullimi i tregut dhe analizë e përgjithshme**

1. Tregu i transportit ajror të pasagjerëve është i përbërë nga dy shërbime bazë të cilat janë plotësues/ ndërvarur të njëri tjetrit: shërbimi i ofruar nga aeroporti ose shërbimet aeroportuale dhe shërbimet e ofruara nga kompanitë ajrore, të cilat realizojnë lëvizjen e udhëtarëve. Këto shërbime rregullohen nga entet rregullatore sipas specifikave dhe detyrave përkatëse.
2. Shërbimet aeroportuale ofrohen për shoqëritë ajrore vetëm nga Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës kështu që TIA është i vetmi operator në tregun e shërbimeve aeroportuale, pra ka pozitë dominuese në këtë treg, dhe kompanitë

e fluturimeve ajrore nuk kanë mundësi tjetër zgjedhjeje për të përfituar këtë shërbim.

3. Kompanive “low cost” të njohura për ofrimin e shërbimeve më kosto të ulët nuk ju mundësohet ofrimi i shërbimit aeroportual nga një aeroport dytësor apo me kosto të ulët, shërbim që e synojnë kompanitë ajrore “low cost”.
4. Tarifat e aeroportit “Nene Tereza”, kanë ndryshuar për herë të fundit në vitin 2007, megjithëse sipas ligjit të koncensionit<sup>1</sup> tarifrat duhet të ndryshojnë çdo tre vjet, pra ka kaluar afati i ndryshimit të tarifave që duhet të kryhej në vitin 2010.
5. Për tarifrat që aplikon aeroporti nuk ka një metodologji apo rregullore të aprovuar nga OSHA. Tregu i shërbimeve aeroportuale, është treg ku operon vetëm një operator, dhe si i tillë duhet që rregullatori të ndikojë në rregullimin e tarifave duke i orientuar ato drejt koston, me qëllim që të parandalohet abuzimi me pozitën dominuese në këtë treg<sup>2</sup>.
6. Sipas nenit 11/4 të Kodit të Transportit Ajror, Autoriteti i Aviacionit Civil mer të gjitha masat e nevojshme për parandalimin e tarifave dhe praktikave diskriminuese, çmimeve abuzivisht të larta si rezultat i një pozite dominuese dhe çmimeve abuzivisht shumë të ulta.
7. Për vlerësimin e çmimeve/tarifave abuzivisht të larta si rezultat i një pozite dominuese dhe çmimeve abuzivisht shumë të ulta, Autoriteti i Konkurrencës vlerëson se është e domosdoshme një metodologji/rregullore e cila aktualisht mungon. AAC aprovon në mënyrë automatike tarifrat e kompanive të njoftuara në AAC, por pa patur një analizë kosto apo metodologji për vlerësimin e këtyre tarifave.
8. Gjithashtu ekziston rreziku tarifimit të dyfishtë, pra që të njëjtat shërbime mund të ngarkohen si nga kompanitë ajrore ashtu dhe nga tarifrat e aeroportit, të cilat reflektohen në biletat e pasagjerëve, pra vendosja e një metodologjie dhe aprovimi i tarifave në bazë të kësaj metodologjie do ta eliminojë këtë rrezikun e tarifimit të dyfishtë<sup>3</sup>.

### **I.1. Aktorët kryesorë të tregut të shërbimit të transportit ajror të pasagjerëve janë:**

---

<sup>1</sup> ne piken 19 "Pagesat për Shërbimet e Aeroportit dhe Vlerësimi i pavarur Ekonomik" nenpika 19. 2, germa (a), të Kontrates së Koncesionit thuhet "Organi i Autorizuar Shtetëror dhe Shoqëria do të rishikojnë Pagesat për Shërbimet e Aeroportit çdo tre vjet...".

<sup>2</sup> Bazuar në manualin e ICAO paragrafi 2.25 "...Korniza për kontroll ekonomik që qeverite mund të vendosin për të mbrojtur përdoruesit nga abuzimet potenciale të monopolit, nderkohe që sigurojnë kostot e një kontrolli të tillë mbahen në minimumin e nevojshëm, mund të marrin formë të ndryshme duke u varur, për shembull, nga nese do të aplikohet për shoqëritë private apo publike dhe nga shkalla e fuqisë së tregut të këtyre shoqërive...."

<sup>3</sup> GENERAL PRINCIPLES, Position Paper on Airport Charges, Association of European Airlines (AEA), June 2007

9. Kompanitë ajrore të fluturimit më kryesore janë Austria Airline 1 destinacion, Lufthansa(Munih), Alitalia 2 destinacione, Airone 2 destinacione dhe Turkish Airline 1 destinacion.
10. Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (TIA), i cili është i vetmi aeroport në të cilin realizohen fluturimet e kompanive ajrore. Aeroporti “Nënë Tereza” operon si një kompani ajrore e dhënë me koncension, në bazë të një marrëveshje koncensionare për një periudhë 20 vjeç are. Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës, duke filluar nga prilli 2005, është drejtuar nga kompania private Tirana International Airport SHPK. Aeroporti Ndërkombëtar Nene Tereza (TIA) është aeroporti i vetëm në Republikën e Shqipërisë me anë të cilit operojnë shoqëritë ajrore të fluturimit të licensuara për realizimin e transportit ajror të pasagjerëve.
11. Në Shqipëri ekzistojnë edhe disa aeroporte në faza të ndryshme të ndërtimit si Aeroporti i Kukësit, Aeroporti i Sarandës, por që nuk kanë ende infrastrukturën e nevojshme për të realizuar fluturime ndërkombëtare (apo qoftë edhe kombëtare). Arsyja kryesore e mosfunksionimit/moslejimit apo e mosvënies në punë të këtyre aeroporteteve për të realizuar fluturime ndërkombëtare është kontrata koncensionare e aeroportit Nene Tereza (TIA) e cila i ka dhënë ekskluzivitetin e fluturimeve ndërkombëtare kompanisë koncensionare. Sipas Nenit 2.3, pika c, të marrëveshjes së koncesionit, Qeveria Shqiptare nuk mund të licencoje, autorizojë apo operojë asnjë aeroport tjetër ndërkombëtar tregtare (kargo dhe pasagjere).

## **I.2. Aktorët rregullatorë të tregut të transportit ajror të pasagjerëve janë:**

12. **Autoriteti i Aviacionit Civil** ka për mision ofrim shërbimesh aviacioni efikase, të sigurta, dhe të parrezikshme. Krijimin e nje sistemi transporti ajror te pershtatshem me zhvillimet e reja dhe me kerkesat ekonomike te Shqiperise. Vizioni i tij është zhvillimi i një rrjeti aeroportesh që do të permbushë pjesën më të madhe të kërkesave të komunitetit të aviacionit në Shqipëri si edhe të publikut në përgjithësi; duke e arritur kete ne nje menyre e cila te jete efikase, te ofroje siguri, dhe te jete ekonomikisht e dobishme.<sup>4</sup>
13. **Agjencia Nacionale e Trafikut Ajror** – ANTA- ka për mision të ofrojë Shërbimin Navigacional duke mundësuar fluturimin e avionëve në Hapësirën e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me standartet ndërkombëtare të parrezikshmerisë dhe cilësisë. ANTA, në përputhje me rekomandimet e ICAO-s dhe rregulloret e Komisionit Evropian, për funksionimin e ofruesve të shërbimit të navigimit ajror, është në procesin e implementimit të sistemit të integruar të menaxhimit.
14. **OSHA**-Ministria e Ekonomisë dhe Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, janë organe shtetërore të autorizuar, në mbështetje të legjislacionit në fuqi dhe të kushteve të kontratës së koncesionit, të ngarkuara

---

<sup>4</sup> Referuar faqes së ëeb [www.aac.gov.al](http://www.aac.gov.al)

për zbatimin e kësaj kontrate, në emër dhe për llogari të Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë.

## **II. Analiza e konkurrencës**

Analiza e konkurrencës së tregut ajror të pasagjerëve fokusohet në kushtet e tregut përkatës.

15. Në kuptim të nenit 3, pika 7 të ligjit 9121 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, treg përkatës janë produktet që vlerësohen si të zëvendësueshme nga konsumatorët ose klientët e tjerë, përsa u përketa karakteristikave të cmimit dhe funksionimit të tyre dhe që ofrohen ose kërkohen nga ndërmarrjet në një zonë gjeografike me kushte të njejta konkurruese, zonë e cila vecohet nga zonat e tjera kufizuese.
16. Në përcaktimin e tregut përkatës në rastin e M.4439 RYANAIR/AER LINGUS, Komisioni Europian ka përcaktuar ndër të tjera si shërbime zëvendësuese të ofruar nga dy aeroporte kur largësia mes tyre është deri në 100 km ose rreth 1 ore udhëtim me makinë. Ky përcaktim mund të merret në konsideratë nga Ministria e transporteve në rastet e përcaktimit të teritorit gjeografik, (tregut përkatës gjeografik) në dhënien ose rishikimin e të drejtave ekskluzive për një ose disa aeroporte.
17. Në analizën e tregut të transportit ajror të pasagjerë do të ndahen nëntregjet plotësues dhe të lidhura domosdoshmërisht me njëri tjetrin, nëntregu i shërbimit të fluturimit të transportit ajror të pasagjerëve (aviacioni civil) dhe ai i shërbimeve aeroportuale.
18. Aeroporti “Nënë Tereza” ofron shërbimin ground handling, parkimin e avionëve, shërbimin e ndricimit me kushtet përkatëse për veprimtarinë e avionëve, shërbimet për ulje dhe ngritje të avionëve etj.
19. Përsa i përket tarifave me anë të të cilave operon TIA për shërbimet që u ofron kompanive ajrore ato janë të përcaktuara në kontratën koncensionare. Në pikën 19 të kontratës koncensionare përcaktohen pagesat për shërbimet e aeroportit, vlerësimi periodik i tyre, rishikimi në periudha të ndërmjetme i pjesës së miratuar të kostos së operimit dhe rishikimi i pavarur në të mendohet se është e nevojshme. Tarifat për shërbimet e ofruara nga TIA, përgatiten nga shoqëria koncensionare dhe miratohen nga OSHA. Pra, në bazë të marrëveshjes koncensionare TIA është i vetmi aeroport që ofron shërbimin dhe infrastrukturën e nevojshme për shoqëritë ajrore të licensuara për ofrimin e shërbimit të transportit ajror të pasagjerëve me tarifatat përkatëse.

20. Siç është përshkruar edhe më sipër TIA është i vetmi aeroport i licensuar që mundëson kompanitë ajrore të kryejnë ulje dhe ngritje për fluturime ndërkombëtare. Në bazë të ligjit për dhënien më koncension, nuk duhet të lejohet operimi i avionëve të shoqërive ajrore në ndonjë aeroport tjetër, gjatë gjithë periudhës së marrëveshjes së koncensionit. Përvec rasteve të emergjencës apo për qëllime ushtarake. Pra, TIA mbetet i vetmi aeroport kryesor kombëtar, që ofron shërbimet aeroportuale për kompanitë ajrore që operojnë në Republikën e Shqipërisë.
21. Gjatë periudhës së monitorimit të Autoritetit të Konkurrencës nuk ishin publikuar në faqen e internetit të AAC kushtet dhe kriteret e licensimit të operatorëve në fushën e transportit ajror të pasagjerëve por kohët e fundit këto kritere janë të publikuara në faqen e internetit të AAC duke reflektuar rekomandimet paraprake të Autoritetit të Konkurrencës.

## **II. Konkluzionet**

### *II.1. Lidhur me shërbimet aeroportuale*

22. Përsa i përket tarifave për shërbimet e ofruara nga TIA për shoqëritë ajrore ato janë të përcaktuara në marrëveshjen koncensionare por me mundësi rishikimi në çdo tre vjet, por pa përcaktuar/aprovuar një metodologji. Tarifat e aeroportit në baze të ligjit të koncensionit duhet të ndryshojnë në çdo tre vjet, ndërkohë ka ndodhur një ndryshim që në vitin 2007, ndërsa deri tani ende nuk ka ndryshime.
23. Referuar të dhënave të portalit zyrtar i TIA-s, kriteri për përcaktimin e tarifave sa i takon uljeve dhe ngritjeve të avionëve (Landing and take-off), përpunimit në tokë (base ground handling), parkimi për 24 orë dhe ai i ndriçimit është pesha e avionit. I njëjti kriter përdoret edhe nga aeroportet e tjerë të vendeve të rajonit. Por, nga krahasimi i tarifave për shërbimet respektive që ofrohen nga aeroportet e vendeve të rajonit rezulton se tarifat për shërbimet e ofruara nga TIA janë më të larta. Në se e krahasojmë numrin e aeroporteve me vendet e rajonit rezulton se vetëm Shqipëria dhe Kosova kanë nga një aeroport. Ndërsa Bosnja&Hercegovina ka 3 aeroporte, Kroacia 8 aeroporte, Maqedonia, Mali i Zi dhe Serbi kanë 2 aeroporte.
24. Në këto kushte të gjitha kompanitë që duan të operojnë në Republikën e Shqipërisë i ofrohen shërbimet aeroportuale vetëm nga Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (TIA) me tarifat e përcaktuara nga TIA. Nga të dhënat nuk rezulton të ketë një metodologji për përcaktimin e tarifave për shërbimet që TIA ofron për

shoqëritë ajrore dhe të jetë e aprovuar nga OSHA ose autoritet e tjera rregullatore.

25. Në këndvështrimin e konkurrencës, - TIA ka pozicion monopol në ofrimin e shërbimeve aeroportuale. Ligji i konkensionit e pengon hyrjen në treg të një operatori tjetër i cili do të shërbejë si aeroport dytësor dhe të jetë si një mundësi zgjedhjeje për kompanitë ajrore që kërkojnë një shërbim ndryshe nga aeroporti kryesor kombëtar apo nga kompanitë të cilat konsiderohen “low cost”. - **Tarifat e aeroportit TIA janë të më larta se të njejtat tarifa të krahasuara me vendet e rajonit** - Autoritetet rregullatore duhet të miratojnë një metodologji apo rregullore për përcaktimin e tarifave, me qëllim që kompania e vetme që ofron këtë shërbim të ketë tarifa të orientuara drejt kostos.

### *II.2. Lidhur me metodologjinë e miratimit të tarifave*

26. Për vlerësimin e çmimeve/tarifave abuzivisht të larta si rezultat i një pozite dominuese dhe çmimeve abuzivisht shumë të ulta Autoriteti i Konkurrencës vlerëson se është e domosdoshme një metodologji/rregullore e cila aktualisht mungon. AAC aprovon në mënyrë automatike tarifën e kompanive të njoftuara në AAC por pa patur një analizë kosto apo metodologji për vlerësimin e këtyre tarifave.

## **PËR KËTO ARSYE**

Komisioni i Konkurrencës, në bazë të nenit 24 germa d, dhe nenit 70, të Ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003 “Për Mbrotjtjen e Konkurrencës” me propozim të Sekerretariatit:

## **VENDOSI:**

- 1) T'i rekomandojë OSHA;
  - a. Në zbatim të pikës 19. 2, germa (a), të Kontrates se Koncesionit të Aeroportit Ndërkombëtar në cilësinë e Organit të Autorizuar Shtetëror dhe në bashkëpunim me shoqërinë koncensionare të rishikojnë Pagesat për Shërbimet e Aeroportit siç parashikohet çdo tre vjet.
  - b. Për shkak të pozicionit të kompanisë koncensionari si i vetmi ofrues i shërbimeve ndërkombëtare të transportit të pasagjerëve, OSHA të hartojë dhe aprovon një metodologji/rregullore për vendosjen e tarifave të aeroportit, si edhe tarifën të jenë të orientuara drejt kostos.

2) Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm i Autoritetit të Konkurrencës për njoftimin e vendimit për Organin Shtetëror të Autorizuar, Autoritetin e Aviacionit Civil dhe palëve të interesuara.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

### **KOMISIONI I KONKURRENCËS**

**Servete GRUDA**

( \_\_\_\_\_ )  
**Anëtar**

**Koço BROKA**

( \_\_\_\_\_ )  
**Anëtar**

**Iva ZAJMI**

( \_\_\_\_\_ )  
**Anëtar**

**Rezana KONOMI**

( \_\_\_\_\_ )  
**Zv. Kryetar**

**Lindita MILO (LATI)**

\_\_\_\_\_  
**KRYETAR**