



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

AUTORITETI I KONKURENCËS
KOMISIONI I KONKURENCËS

Nr. 529/Prot.
51

Datë 25.02.2026

VENDIM

Nr. 1275, Datë 25.02.2026

“Për mbylljen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës me disa detyrime për ndërmarrjet që operojnë në treg dhe disa rekomandimeve për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë”

Komisioni i Konkurrencës me pjesëmarrjen e:

Z.	Denar BIBA	Kryetar
Znj.	Leida MATJA	Zv/Kryetar
Znj.	Rezana KONOMI	Anëtar
Znj.	Fatjola DELIJA	Anëtar
Z.	Durim KRAJA	Anëtar

Në mbledhjen e tij të datës 25.02.2026, shqyrtoi çështjen me:

Objekti: Shqyrtimi i Raportit “Mbi hetimin paraprak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës.

Baza Ligjore: Neni 4 dhe 9, neni 24, shkronja d), neni 26, neni 43 të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003, “Për Mbrojtjen e Konkurrencës” (Ligji nr. 9121/2003).

Komisioni i Konkurrencës, pas shqyrtimit të:

- Raportit mbi hetimin paraprak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës; dhe;
- Relacionit të Sekretarit të Përgjithshëm të Autoritetit të Konkurrencës mbi raportin e hetimit paraprak,

VËREN SE :

I. PROCEDURA E NDJEKUR

1. Sekretariati i Autoritetit të Konkurrencës në zbatim të nenit 28 të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, gjatë muajit Qershor 2025, ka zhvilluar procedurën e monitorimit të tregut të transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe portin e Vlorës, me qëllim evidentimin nëse ka apo jo shenja të kufizimit, shtrembërimit apo pengimit të konkurrencës në këtë treg.

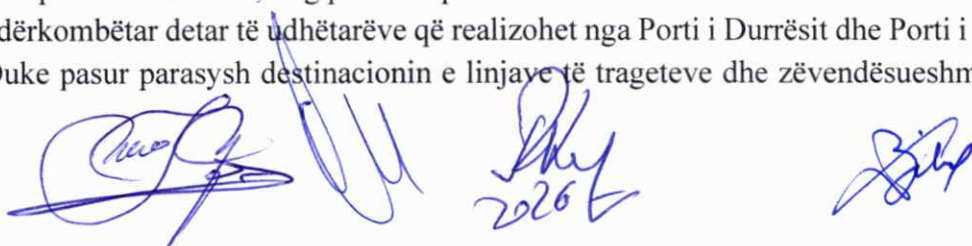
2026

2. Komisioni i Konkurrencës, në përfundim të këtij monitorimi, bazuar në nenin 42 pika 1, të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003, "Për mbrojtjen e konkurrencës", me Vendimin nr. 1194, datë 21.07.2025, "Për hapjen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës", të ndryshuar me VKK nr. 1245, datë 12.12.2025, vendosi hapjen e hetimit paraprak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës, për të vlerësuar nëse ka shenja të kufizimit të konkurrencës, sipas parashikimeve të nenit 4 dhe 9 të ligjit nr. 9121/2003. Hetimi paraprak përfshin periudhën kohore 1 Janar 2022 deri në 30 Qershor 2025.
3. Në zbatim të vendimit të mësipërm të Komisionit të Konkurrencës, bazuar në nenet 35 dhe 36 të ligjit nr. 9121/2003 dhe Autorizimit të Komisionit të Konkurrencës nr. 529/11, datë 21.07.2025 "Autorizim inspektorësh", Inspektorët e Autoritetit të Konkurrencës, gjatë periudhës së hetimit paraprak kryen inspektime pranë ndërmarrjeve që ushtrojnë veprimtari në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës.
4. Në vazhdim të procedurës, për mbledhjen e fakteve dhe të dhënave të nevojshme në lidhje me hetimin, bazuar në nenet 33 dhe 34 të ligjit nr. 9121/2003, "Për Mbrojtjen e Konkurrencës", gjatë periudhës së hetimit paraprak janë kërkuar të dhëna dhe informacion nga: Agjencitë Detare përfaqësuese të operatorëve të trageteve, që ushtrojnë veprimtari në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtoria Rajonale Tatimore Durrës, Autoriteti Portual Durrës dhe Portit Detar Vlorë SHA.

II. ANALIZA E KONKURRENCËS

II.1 Tregu Përkatës

5. Përcaktimi i tregut përkatës është elementi kryesor i analizës së konkurrencës. Referuar nenit 3, pika 7, të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003, "Për Mbrojtjen e Konkurrencës", si dhe Udhëzimit nr. 76, datë 07.04.2008 "Për përcaktimin e tregut përkatës": "*Treg përkatës janë produktet që vlerësohen si të zëvendësueshme nga konsumatorët, ose klientët e tjerë, për sa u përket karakteristikave, çmimit dhe funksionit të tyre dhe që ofrohen, ose kërkohen nga ndërmarrjet në një zonë gjeografike me kushte të njëjta konkurrence, zonë kjo e cila veçohet nga zonat e tjera kufizuese*". Në zbatim të ligjit nr. 9121/2003, "Për Mbrojtjen e Konkurrencës", tregu përkatës përfshin tregun e produktit dhe tregun gjeografik.
6. Shërbimi i transportit detar në Shqipëri realizohet nëpërmjet portit të Durrësit në linjat me destinacion Bari dhe Ankona dhe nëpërmjet portit të Vlorës linjën me destinacion Brindisi.
7. Për qëllime të hetimit, treg përkatës produkti do të konsiderohet shërbimi i transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve që realizohet nga Porti i Durrësit dhe Porti i Vlorës. Duke pasur parasysh destinacionin e linjave të trageteve dhe zëvendësueshmërinë e



tyre nga ana e kërkesës dhe ofertës, tregu përkatës ndahet sipas nëntregjeve të mëposhtme:

- Nëntregu i shërbimit të transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve nga Porti i Durrësit në drejtim të Portit të Barit, Itali dhe anasjelltas;
- Nëntregu i shërbimit të transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve nga Porti i Durrësit në drejtim të Portit të Ankonës, Itali dhe anasjelltas;
- Nëntregu i shërbimit të transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve nga Porti i Vlorës në drejtim të Portit të Brindisit, Itali dhe anasjelltas.

8. Tregu përkatës gjeografik janë Portet e Durrësit dhe Vlorës ku kryhet transport detar i udhëtarëve.

II.2 Struktura e tregut dhe sjellja e ndërmarrjeve në treg

9. Në tregun përkatës, pra në tregun e shërbimit të transportit detar të udhëtarëve operojnë 4 operatorë të trageteve, të cilët ushtrojnë aktivitetin e tyre në portet e Republikës së Shqipërisë nëpërmjet Agjencive Detare përfaqësuese.

10. Në portin e Durrësit, në linjën Durrës - Bari - Durrës operojnë 3 operatorë konkretisht:

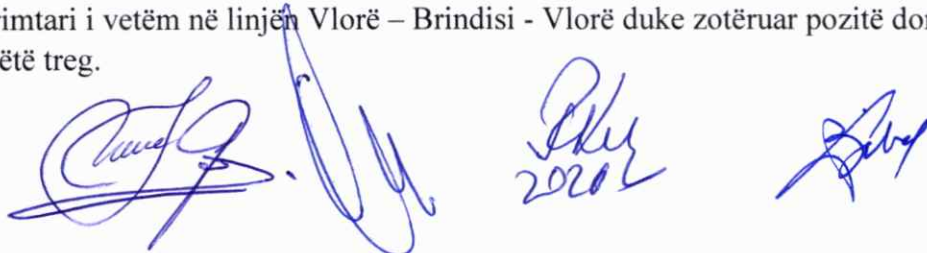
- Operatori Adria Ferries SPA, me seli në Ankona, Itali, i cili përfaqësohet në Shqipëri nga agjensia AF Agency SHPK, me qendër në Durrës, me numër NUIS: M31912504F;
- Operatori Nobel Maritime INC me seli në Pire, Greqi, kompania menaxhuese e trageteve të Ventouris Ferries, të cilët përfaqësohen në Shqipëri nga agjensia Duni Port Agency SHPK (Pelagio Agency SHPK), me qendër në Durrës, me numër NUIS: K32411501H;
- Operatori Grandi Navi Veloci SPA (GNV), me seli në Palermo, Itali, i cili përfaqësohet në Shqipëri nga agjensia Niki Mare SHPK, me qendër në Durrës, me numër NUIS: L51802506P;

ndërsa në linjën Durrës - Ankona - Durrës operon një operator Adria Ferries S.P.A/AF Agency SHPK, i cili nuk ka konkurrent të tjerë, duke zotëruar pozitë dominuese në këtë linjë.

11. Në portin e Vlorës, deri në datë 04.10.2024, kanë ushtruar aktivitet në tregun e shërbimit të transportit detar të udhëtarëve dy operatorë:

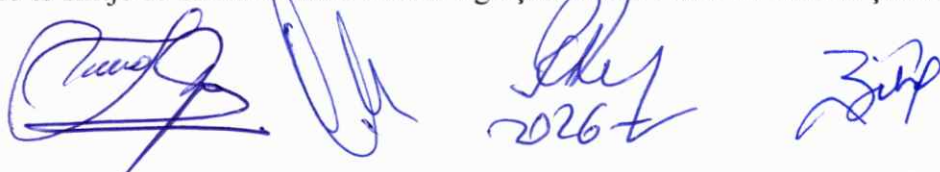
- Operatori Tnitsea Shipping LDA, me seli në Madeira, Portugali, e cila përfaqësohet në Shqipëri nga agjensia Euroferries SHPK, me qendër në Vlorë, me NUIS: L17324201O;
- A-Ships Management SA, me seli në Athin, Greqi, e përfaqësuar nga agjensia detare Gerverni Sea Lines SHPK, me NUIS: L97123203E, operator i cili e ka ndërprerë në mënyrë të njëanshme shërbimin dhe ka pezulluar aktivitetin që nga janari 2025.

Nga data 04.10.2024 operatori Tnitsea Shipping LDA/Euroferries SHPK ushtron veprimtari i vetëm në linjën Vlorë – Brindisi - Vlorë duke zotëruar pozitë dominuese në këtë treg.



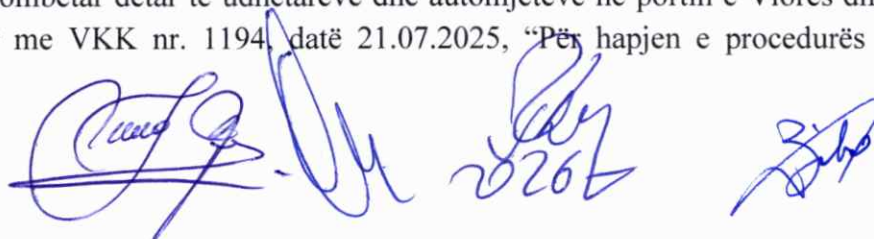
12. Lidhur me metodologjinë e përcaktimit të çmimeve të aplikuara nga operatorët, një nga faktoret përcaktues, i cili pasqyrohet në çmimin final të biletave, janë edhe tarifave portuale, të përcaktuara në udhëzimin e përbashkët të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Ministrisë së Financave, me nr. 4, datë 11.6.2021, “Për përcaktimin e tarifave të shërbimeve portuale në Autoritetin Portual Durrës për vitin 2021”, si dhe Urdhërin e përbashkët nr. 3069, datë 14.6.2016, “Për përcaktimin e tarifave të shërbimeve portuale në Portet Detare Vlorë, Sarandë dhe Shëngjin”, të ndryshuar.
13. Për linjën Durrës-Bari-Durrës, operatori Adria Ferries S.P.A/AF Agency SHPK, gjatë periudhës hetimore zë rreth 50% të pjesës së tregut sipas numrit të pasagjerëve për vitin 2022, 50% gjatë vitit 2023, dhe në rënie për vitin 2024 dhe gjashtë mujorin e parë të 2025 me përkatsisht rreth 50% dhe 70% të tregut. Kjo rënie verëhet pas hyrjes së operatorit të ri GNV, i cili për vitin 2024 ka zënë rreth 30% të tregut sipas numrit të pasagjerëve dhe për periudhën janar – gusht rreth 10% të numrit të pasagjerëve.
14. Nobel Maritime INC/Duni Port Agency SHPK për vitet 2022 dhe 2023 zotëron mbi 50% të tregut sipas numrit të pasagjerëve, ndërsa pas hyrjes së operatorit të ri GNV në këtë linjë, pjesa e tregut të Nobel Maritime INC paraqitet mbi 10% e cila vazhdon edhe për 6 mujorin e parë të vitit 2025.
15. Për periudhën hetimore, të ardhurat e operatorëve janë në nivele të qëndrueshme të cilat gjenerojnë dhe norma fitimi pozitive. Nga sa vërehet ndërmarrja Nobel Maritime INC e cila operon vetëm në linjën Durrës-Brindizi rezulton me norma fitimi relativisht të larta nga 2020 për periudhën hetimore.
16. Indeksi i përqendrimit HHI sipas nëntregjeve, tregon se të gjitha nëntregjet e shërbimit të transportit detar të udhëtarëve për linjën Durrës-Bari-Durrës është shumë i përqendruar. Ndërsa për linjën Durrës-Ankona-Durrës dhe Vlorë – Brindisi –Vlorë operatorët përkatës në treg zotërojnë 100% të tregut duke rezultuar në HHI me vlerë maximale.
17. Nga të dhënat e pasqyrave financiare për vitet 2022, 2023 dhe 2024 të ndërmarrjeve nën hetim, vërejmë se gjatë tre viteve të fundit kanë patur norma pozitive fitimi dhe relativisht të larta.
18. Duke patur parasysh kriteret kryesore për të vlerësuar pozitën dominuese në treg bazuar në nenin 8 të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2013, “Për mbrojtjen e konkurrencës”, si pjesët e tregut, treguesit të përqendrimit, fuqinë ekonomike dhe financiare të ndërmarrjeve, barrierat e hyrjes në treg, konkurrencën potenciale, transparencën e tregut etj., konstatohet se:
- Ndërmarrja AF Agency SPA/Adria Ferries SHPK ka pozitë dominuese në nëntregun e shërbimit të transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve nga Porti i Durrësit drejt Portit të Ankonës;

- Ndërmarrja Tnitsea Shipping LDA/Euroferries SHPK ka pozitë dominuese në nëntregun e shërbimit të transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve nga Porti i Vlorës drejt Portit të Brindisit.
19. Nga analiza e çmimeve mesatare mujore të biletave të shitura për linjën Durrës-Ankona-Durrës për vitin 2022 vërehet një rritje e konsiderueshme e çmimit të shitjes së biletave në sezonet e pikut. Përgjatë vitit çmimet e biletave variojnë më e ulta rreth 15 euro dhe çmimi më i lartë 190 euro. Për vitin 2023 çmimet e shitjes së biletave për linjën Durrës-Ankona variojnë nga çmimi më i ulët rreth 7.5 euro dhe çmimi më i lartë 200 euro. Çmimet e shitjes së biletave përgjatë vitit 2024 variojnë nga çmimi më i ulët rreth 10 euro dhe çmimi më i lartë 240 euro ndërsa për periudhën janar-qershor 2025 variojnë nga çmimi më i ulët rreth 15 euro dhe çmimi më i lartë 266 euro.
 20. Nga analiza e çmimeve mesatare të aplikuara nga operatori Adria Ferries SPA/AF Agency SHPK vërehet se çmimet e aplikuara për të gjitha kategoritë janë nën nivelin maksimal të miratuar nga Ministria.
 21. Gjatë hetimit paraprak u kërkua nga ndërmarrjet edhe struktura e kostos. Nga përgjigjet e ndërmarrjeve edhe gjatë inspektimeve por edhe gjatë përgjigjes shkresore, nuk rezulton të kenë informacion të detajuar për çdo zë të kostove fikse apo variabël, pasi sipat tyre çmimet e biletave përcaktohen nga ndërmarrjet e huaja pronare/menaxhuese të anijeve dhe jo nga agjentët detarë që operojnë në shqipëri.
 22. Duke qënë se operatori Adria Ferries SPA është një ndërmarrje me pozitë dominuese në nëntregun e shërbimit të transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve me nisje nga porti i Durrësit drejt portit të Ankonës, nga vlerësimi i sjelljes kontraktore të këtij Operatori dhe Agjentit të tij AF Agency SHPK, nën këndvështrimin e nenit 9 të ligjit nr. 9121/2003, rezulton se, në marrëdhëniet juridike që ato krijojnë ndërmjet tyre dhe me të tretët, në të drejtat dhe detyrimet e vendosura për palët, operojnë duke ju përmbajtur kushteve të përgjithshme të kontratave, në respekt të detyrimeve ligjore dhe kontraktore, duke mos aplikuar forma kufizuese që mund të bien ndesh me nenin 9, të ligjit nr. 9121/2023 “Për mbrojtjen e konkurrencës”.
 23. Nga analiza e sjelljes së ndërmarrjes AF Agency SPA, me pozitë dominuese në nëntregun e shërbimit të transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve për linjën Durrës – Ankona – Durrës dhe anasjelltas, nga krahasimi i tarifave të aplikuara dhe trendit të tyre gjatë periudhës hetimore, Benchmark-ut rajonal dhe krahasimit të çmimeve të biletave të aplikuara me tarifata si dhe kontratave të operatorit, rezulton se nuk vërehen shenja të abuzimit me pozitën dominuese, sipas nenit 9 të ligjit nr. 9121 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”, nga ndërmarrja AF Agency SPA në nëntregun përkatës për periudhën nën hetim.
 24. Nga analiza e çmimeve mesatare mujore të biletave të shitura për linjën Vlorë – Brindisi - Vlorë për vitin 2022 çmimet e aplikuara variojnë sipas kategorive nga më i ulti 7 euro deri te më i larti 95 euro. Për vitin 2023, çmimi mesatar mujor i biletave varion nga më i ulti 7 euro te më i larti 125 euro. Edhe për vitin 2024 çmimet mesatare mujore të shitje së biletave kanë variuar nga çmimi më i ulët 15 euro te çmimi më i



lartë 165 euro. Në këtë vit vihet re një rritje e çmimeve sipas kategorive por mbeten brenda kufirit të miratuar nga Ministria. Edhe për 6 mujorin e 2025 çmimet e biletave variojnë nga 15 euro cmimi më i ulët te 165 euro cmimi më i lartë.

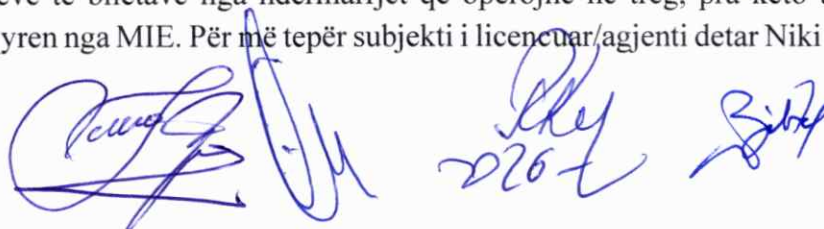
25. Nga vlerësimi i kontratave të administruara gjatë hetimit, të ndërmarrjeve Tnitsea Shipping LDA përfaqësuar nga agjencia Euroferries SHPK, në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve në portin Vlorë, në marrëdhëniet juridike që këto ndërmarrje krijojnë ndërmjet tyre dhe me të tretët, në të drejtat dhe detyrimet e palëve, përgjithësisht operojnë duke ju përmbajtur kushteve të përgjithshme të kontratave, në respekt të detyrimeve ligjore dhe kontraktore, duke mos aplikuar forma kufizuese që mund të bien ndesh me nenin 9, të ligjit 9121/2023 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”.
26. Si konkluzion, referuar analizës së sjelljes së ndërmarrjes Tnitsea Shpiping LDA, me pozitë dominuese në nëntregun e shërbimit të transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve për linjën Vlorë – Brindizi – Vlorë, nga krahasimi i tarifave të miratuara nga Ministria me çmimet mesatare mujore të shitjes së biletave si dhe benchmark rajonal si dhe kontratave të operatorit rezulton se nuk vërehen shenja të abuzimit me pozitën dominuese, sipas nenit 9 të ligjit nr. 9121 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”, nga ndërmarrja Tnitsea Shpiping LDA në nëntregun përkatës të shërbimit të transportit detar në linjën Vlorë – Brindisi - Vlorë për periudhën nën hetim.
27. Tarifat e aplikuara nga operoret AF Agency SPA/Adria Ferries SHPK dhe Nobel Maritime INC/Duni Port Agency SHPK, nuk janë të njëjta, pra nuk vërehen shenja të bashkërendimit ndërmjet operatorëve edhe për sa i përket rradhës së nisjeve/mbërritjes të trageteve nga Porti për linjën Durrës – Bari nuk vërehet një rregull i caktuar për hyrje - daljet e trageteve pra nuk vërtetohet një koordinim në sjelljen e operoreve lidhur me një ndarje të mundshme tregu, apo elementë që tregojnë për ekzistencë të një marrëveshjeje apo praktike të bashkërenduar në kuptim të nenit 4 të ligjit nr. 9121/2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”.
28. Tregu i shërbimit të transportit detar ndërkombëtar të automjeteve dhe/ose udhëtarëve ka qenë objekt monitorimi, hetimi dhe vendimmarrjeje nga ana e Autoritetit të Konkurrencës edhe më parë. Përkatësisht, me VKK nr. 248, datë 11/10/2012, “Për mbylljen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e shërbimit të transportit detar ndërkombëtar të automjeteve dhe/ose udhëtarëve në qytetin e Vlorës”; VKK nr. 349, datë 19/02/2015, “Për masat rregulluese dhe rekomandimet në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve”; VKK nr. 369, datë 2.07. 2015 “Për disa masa detyruese në tregun e shërbimit të transportit ndërkombëtar detar në Portin e Vlorës”; si dhe VKK nr. 467, datë 04.07.2017, “Për marrjen e disa masave për rregullimin e konkurrencës në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve në portin e Vlorës dhe mbylljen e procedurës së hetimit paraprak.”
29. Lidhur me rekomandimet e mësipërme, nga hetimi paraprak në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve në portin e Vlorës dhe Durrësit, hapur me VKK nr. 1194, datë 21.07.2025, “Për hapjen e procedurës së hetimit



paraparak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës”, rezulton se, rekomandimet e dhëna nga Komisioni i Konkurrencës me anë të Vendimit nr. 349, datë 19/02/2015 “Për masat rregulluese dhe rekomandimet në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve” janë reflektuar në nenin 10 të Udhëzimit të MIE nr. 883, datë 21.12.2018, “Për përcaktimin e kushteve, procedurave dhe afateve të vlefshmërisë së licencave për ushtrimin e veprimtarisë së transportit kombëtar dhe ndërkombëtar detar për automjete dhe/ose udhëtarë dhe shkaqet e procedurat e pezullimit apo revokimit të tyre”, (i cili ka shfuqizuar Udhëzimin e MTI nr. 4, datë 21.5.2015 "Mbi përcaktimin e kushteve, procedurave dhe afateve të vlefshmërisë së licencave për ushtrimin e veprimtarisë së transportit ndërkombëtar detar për automjete dhe/ose udhëtarë dhe shkaqet e procedurat e pezullimit apo revokimit të tyre", të ndryshuar).

30. Mbi zbatimin e pikave të nenit 10 të Udhëzimit, është kërkuar informacion nga Porti Detar Vlorë SHA, Autoriteti Portual Durrës dhe MIE. Sa i përket zbatimit të detyrimit mbi depozitimin e detajuar të të gjitha kostove reale për shërbimin që ofrojnë subjektet e licencuara, si pjesë e kontratës së lidhur me portin/terminalin portual, Porti Detar Vlorë SH.A në shkresën e tij nr. 529/46 prot. AK, datë 15.01.2026, “Kthim përgjigje”, shprehet se: “.. ky udhëzim është praktikisht jo korrekt, sepse kur tarifat janë deklaruar në autoritetet përkatëse dhe është marrë dhe leja e aktivitetit, atëherë ska asnjë rol paraqitja e kostove për lidhjen e kontratës”. Mos zbatimi në praktik i detyrimeve të reflektuara në nenin 10 të udhëzimit të mësipërme, rezulton edhe nga shqyrtimi dhe vlerësimi i përmbajtjes së kontratave të lidhura midis agjentëve detar dhe Portit/Autoritetit portual. Konkretisht është konstatuar se në këto kontrata mungojnë dispozitat përkatëse lidhur me detyrimin e operatorëve për depozitimin e kostove reale për shërbimin që ofrojnë, ashtu dhe mbajtjen e të dhënave ditore për tarifat e aplikuara për çdo biletë të shitur, dhe mbajtjen e rekordeve të shitjeve të biletave nga ndërmarrjet që operojnë në treg. Mungesa e depozitimit të kostove reale për shërbimet e ofruara, ka sjellë për pasojë në mungesën e një metodologjie, bazuar në kostot reale, për përcaktimin e nivelit të tarifave maksimale për shërbimin e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve dhe automjeteve, në zbatim të rekomandimeve të dhëna MIE me VKK nr. 349, datë 19/02/2015.

31. Si konkluzion, sa i përket zbatimit në praktikë të rekomandimeve të dhëna me VKK nr. 349, datë 19/02/2015 “Për masat rregulluese dhe rekomandimet në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve”, si dhe me VKK nr. 467, datë 04.07.2017, “Për marrjen e disa masave për rregullimin e konkurrencës në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve në portin e Vlorës dhe mbylljen e procedurës së hetimit paraparak”, rezulton se edhe gjatë kësaj periudhe hetimore këto rekomandime nuk janë zbatuar në praktikë, pasi në kontratat e operatorëve me Portin mungojnë dispozitat përkatëse lidhur me detyrimin e operatorëve për depozitimin e kostove reale për shërbimin që ofrojnë, mbajtjen e të dhënave ditore për tarifat e aplikuara për çdo biletë të shitur, dhe mbajtjen e rekordeve të shitjeve të biletave nga ndërmarrjet që operojnë në treg, pra këto të dhëna nuk mbikëqyren nga MIE. Për më tepër subjekti i licencuar/agjenti detar Niki Mare SHPK,



nuk ka lidhur një kontratë me portin, në zbatim të nenit 10 të Udhëzimit nr. 883, datë 21.12.2018, kontratë e cila duhet të përmbajë të gjitha kriteret e përcaktuara në këtë nen, i cili reflekton reklomandimet e dhëna nga Autoriteti i Konkurrencës.

32. Në një situatë të tillë të tregut vlerësojmë se, hartimi dhe zbatimi i një metodologjie të brendshme për përcaktimin e çmimeve, nga ana e ndërmarrjeve që ushtrojnë veprimtarinë e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve, metodologji e cila të bazohet në kostot reale të shërbimit dhe të sigurojë transparencë, objektivitet dhe mosdiskriminim në aplikimin e tarifave, do të mundësonte krijimin e kushteve për funksionimin efektiv dhe transparent të tregut, parandalimin e praktikave të mundshme antikonkurruese dhe mbrojtjen e interesave të konsumatorëve.
33. Duke qenë se ndërmarrjet pronare të mjeteve lundruese, të cilat ushtrojnë veprimtarinë e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve nëpërmjet përfaqësuesve të tyre/Agjencive Detare në territorin e Republikës së Shqipërisë, janë subjekte të huaja të cilat ushtrojnë veprimtari ndërkombëtare, përshfirë edhe territorin e RSH-së, duke sjellë pasoja drejtpërdrejt në tregun e brendshëm, Autoriteti i Konkurrencës, referuar nenit 71, “Këmbimi i të dhënave me autoritetet simotra” të ligjit nr. 9121/2003, në kuadër të Memorandumeve të Mirëkuptimit me Autoritetet Simotra, si dhe Udhëzuesit “Për fuqizimin e Autoritetit të Konkurrencës për të qenë sa më i efektshëm në zbatueshmërinë e Ligjit 9121/2003 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”, i ndryshuar dhe për të siguruar funksionimin e duhur të tregut” (Direktiva e BE-së 2019/1, ECN +) Kapitulli VII, në bazë të një kërkesë, mund të kërkojë kryerjen e hetimeve në bashkëpunim me autoritetet simotra me kusht ruajtjen e reciprocitetit dhe respektimin e rregullave të sekretit tregtar.

PËR KËTO ARSYE:

Komisioni i Konkurrencës, bazuar në nenin 24, shkronja d), nenin 26, nenin 43, pika 5, dhe nenin 70 të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003, “Për mbrojtjen e konkurrencës”,

VENDOSI:

- I. Mbyllet e procedurës së hetimit paraprak në tregun e transportit detar ndërkombëtar të udhëtarëve në portin e Durrësit dhe Vlorës.
- II. Detyrimin e ndërmarrjeve që operojnë në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve që, brenda 3 (tre) muajve nga marrja e këtij vendimi, të hartojnë dhe zbatojnë një metodologji për përcaktimin e çmimeve, të bazuar në kostot reale të shërbimit, e cila të garantojë transparencë, objektivitet dhe mosdiskriminim në aplikimin e çmimeve.
- III. Metodologjia e përcaktimit të çmimeve, sipas pikës II, duhet të përfshijë, ndër të tjera:



- a) identifikimin, përlllogaritjen dhe dokumentimin e detajuar të të gjitha kostove reale, direkte dhe indirekte, të lidhura me ofrimin e shërbimit të transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve;
- b) ndarjen e kostove dhe tarifave sipas kategorive të shërbimit dhe llojeve të biletave, në mënyrë që tarifat e aplikuara të reflektojnë strukturën reale të kostove për çdo kategori udhëtimi;
- c) përcaktimin e një marzhi fitimi të arsyeshëm dhe ekonomikisht të justifikuar, në përputhje me parimet e konkurrencës efektive;
- d) diferencimin sezonal të çmimeve, kur aplikohet, mbi baza objektive dhe të verifikueshme;
- e) dokumentimin dhe ruajtjen e metodologjisë dhe të dhënave përkatëse, duke garantuar aksesueshmërinë e tyre në çdo kohë për institucionet licencuese dhe mbikëqyrëse;
- f) rishikimin periodik të metodologjisë dhe nivelit të çmimeve, në funksion të ndryshimeve të kostove reale dhe kushteve të tregut.

IV. Ndërmarrjet, në përfundim të afatit 3 (tre) mujor, duhet të raportojnë pranë Autoritetit të Konkurrencës mbi hartimin dhe zbatimin e metodologjise së përcaktimit të çmimeve si më sipër.

Në çdo rast, Autoriteti Shqiptar i Konkurrencës rezervon të drejtën e bashkëpunimit me autoritetet simotra, në zbatim të nenit 71 të ligjit nr. 9121/2003, Memorandumeve përkatëse të Mirëkuptimit dhe Udhëzuesit të AK, "Për fuqizimin e Autoritetit të Konkurrencës për të qenë sa më i efektshëm në zbatueshmërinë e Ligjit nr. 9121/2003 "Për Mbrojtjen e Konkurrencës", i ndryshuar dhe për të siguruar funksionimin e duhur të tregut" (Direktiva e BE-së 2019/1, ECN +).

V. T'i rekomandojë Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë që në zbatim të rekomandimeve të dhëna nga Komisioni i Konkurrencës ndër vite, të realizojë:

- a) Monitorimin e zbatimit të tarifave sipas njoftimeve dhe miratimit të MIE-së për secilin traget/linjë kryesisht gjatë sezonit të lartë;
- b) Sigurimin e të dhënave të detajuara mbi të gjitha kostot reale për shërbimin që ofrojnë operatorët;
- c) Monitorimin e mbajtjes së të dhënave ditore për tarifat e aplikuara për çdo biletë të shitur, si dhe mbajtjes së rekordeve të shitjeve të biletave nga ndërmarrjet që operojnë në treg;
- d) Ndërmarrjen e masave të nevojshme rregullatore për ta bërë të detyrueshëm për ndërmarrjet që operojnë në tregun e transportit ndërkombëtar detar të udhëtarëve dhe automjeteve, hartimin dhe zbatimin e një metodologjie bazuar në kostot reale për përcaktimin e nivelit të tarifave maksimale për shërbimet e ofruara.

VI. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm për njoftimin e këtij vendimi palëve të interesuara.

VII. Kundër këtij vendimi mund të bëhet ankim pranë Gjykatës Administrative të Shkallës së Parë, Tiranë, brenda 30 ditëve nga data e marrjes së njoftimit për vendimin.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

KOMISIONI I KONKURENCËS

Leida MATJA

()
Zv/Kryetar

Rezana KONOMI

()
Anëtar

Fatjola DELIJA

()
Anëtar

Durim KRAJA

()
Anëtar

Denar BIBA

()
Kryetar



REPUBLICA E SHQIPËRISË
AUTORITETI I KONKURENCËS

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry should be supported by a valid receipt or invoice. This not only helps in tracking expenses but also ensures compliance with tax regulations.

In the second section, the author outlines the various methods used to collect and analyze data. This includes both primary and secondary research techniques. The primary research involves direct observation and interviews, while secondary research involves analyzing existing data sources.

The third section focuses on the statistical analysis of the collected data. It describes the use of various statistical tests to determine the significance of the findings. The results indicate a strong correlation between the variables studied, suggesting that the initial hypothesis was supported.

Finally, the document concludes with a summary of the key findings and their implications. It suggests that the results could be used to inform future research and to develop more effective strategies in the field. The author also acknowledges the limitations of the study and offers suggestions for further investigation.