

BOSNA I HERCEGOVINA
Konkurencijsko vijeće



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
Конкуренијски савјет

МИШЉЕЊЕ

по Захтјеву Јавног предузећа Међународни аеродром Сарајево

Сарајево
април, 2022. године



Број: 01-26-7-007-6/22
Сарајево, 29.04.2022. године

На основу члана 25. став (1) тачка ф) Закона о конкуренцији (“Службени гласник БиХ” 48/05, 76/07 и 80/09), а по Захтјеву Јавног предузећа Међународни аеродром Сарајево д.о.о. Сарајево ул. Курта Сцхорка бр. 36, Сарајево Илица, заступаног по Алмини Пилав адвокату из Сарајева, Тешањска 24а Сарајево, запримљеном од стране Конкyрeнцијског савјета дана 13.04.2022. године, под бројем 01-26-7-007-1/22, Конкyрeнцијски савјет, на 104. (стотинучетвртој) сједници одржаној дана 29.04. 2022. године, је донио

МИШЉЕЊЕ

Конкyрeнцијски савјет Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Конкyрeнцијски савјет) је, дана 13.04.2022. године под бројем: 01-26-7-007-1/22, запримио Захтјев за издавање мишљења (у даљем тексту: Захтјев) поднесен од Јавног предузећа Међународни аеродром Сарајево д.о.о. Сарајево ул. Kurta Schorka бр. 36, Сарајево Илица, (у даљем тексту: Међународни аеродром Сарајево или Подносилац захтјева) заступан по Алмини Пилав адвокату из Сарајева, Тешањска 24а Сарајево, а у складу са чланом 25. тачка ф) Закона о конкуренцији (“Службени гласник БиХ”, бр. 48/05, 76/07 и 80/09 – у даљем тексту: Закон о конкуренцији), којим се тражи оцјена да ли је тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини отворено за конкуренцију, у смислу члана 5. став 3. Закона о јавним набавкама („Службени гласник БиХ”, бр. 39/14) којим је прописано да у случају да неку од дјелатности утврђених у члану 5. Закона о јавним набавкама обавља више привредних друштава које нису обухваћена ставом 1.и 2. истог члана.

Конкyрeнцијски савјет је дописом број: 01-26-7-007-3/22 од 20.04.2022. године, од пуномоћника Подносиоца затражио допуну Захтјева информацијама о међусобном преклапању међународних зрачних линија које се обављају са аеродрома у Босни и Херцеговини и доставу важеће законске регулативе којом се прописују услови за отварање и пословање аеродрома у Босни и Херцеговини.

Подносилац је доставио тражену допуну дана 22.04.2022. године.

Такође, Конкуренцијски савјет је дана 27.04.2022. године запримио допис број 01-26-7-007-5/22 од Агенција за јавне набавке Босне и Херцеговине у којем се истиче да је Агенција дана 14.04.2022. године запримила захтјев од ЈП Међународног аеродома Сарајево д.о.о. Сарајево заступаног путем пуномоћника Алмине Пилав адвоката из Сарајева, у складу са чланом 5. став (3) Закона о јавним набавкама Босне и Херцеговине, те исто доставља Конкуренцијском савјету.

Подносилац захтјева је Јавно предузеће регистровано код Општинског суда у Сарајеву под Матичним бројем: 65-01-0419-11 чији је оснивач и власник Федерација Босне и Херцеговине са 100% учешћа у друштву.

Према подацима из Захтјева у Босни и Херцеговини егзистирају четири међународна аеродрома, и то у Сарајеву, Тузли, Мостару и Бања Луци, те локални аеродром малог капацитета у Бихаћу. Дјелатности зрачног превоза путника и робе обављају: Јавно предузеће Међународни аеродром „САРАЈЕВО“ друштво са ограниченом одговорношћу, Сарајево, сједиште: ул. Kurta Schorka бр. 36, Сарајево, Илица, Јавно предузеће „МЕЂУНАРОДНИ АЕРОДРОМ ТУЗЛА“ друштво са ограниченом одговорношћу Живинице, сједиште: Горње Дубраве бб, Живинице, Јавно предузеће „Међународна зрачна лука - аеродром Мостар“ друштво са ограниченом одговорношћу Мостар, сједиште: Ортијеш бб, Мостар, Предузеће за услуге у ваздушном саобраћају „Аеродроми Републике Српске“ а.д. Бања Лука, сједиште: Маховљани бб, Лакташи. Такодер, за обављање дјелатности зрачног превоза путника и робе регистрирани су: Јавно предузеће „АЕРОДРОМ БИХАЋ“ друштво саограниченом одговорношћу Бихаћ, сједиште: 5. корпуса број 4, Бихаћ и Привредно друштво „Аеродром Требиње“ друштво са ограниченом одговорношћу Требиње, сједиште: Цара Лазара 12, Требиње. У најави је градња аеродрома у Требињу.

Подносилац истиче, да је тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини отворено за конкуренцију и има тенденцију даљег раста и развоја. Подносилац захтјева као јавно предузеће задовољава потребе од општег интереса, али послује на тржишним и комерцијалним принципима, а комерцијализација подразумјева постојање конкуренције, садржано у „борби за путнике“ који ће аеродром користити. Осим тога конкуренција постоји и у увјетима избора авиопревозника путем којег аеродрома ће обављати летове.

Према наводима Подносиоца уколико тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини посматрамо на темељу кључних показатеља који су дефинисани у земљама Европске Уније, реализираних међународних авиооперација на бх. аеродромима и садашње комерцијалне праксе, тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини у потпуности је отворено за конкуренцију.

У Захтјеву се даље истиче да законска регулатива у овој области гарантира слободан приступ тржишту, слободу оснивања, једнаке услове конкуренције и заједничка правила у области зрачног промета, сигурности и управљања, са

земљама у окружењу и државама Европске уније. Битно је напоменути да и Оквирна стратегија промета БиХ (2015. - 2030. године) промовира модернизацију и проширење аеродромске инфраструктуре и технолошких система у Босни и Херцеговини. Један од закључака Стратегије је и повећање конкурентности аеродрома насупрот осталим аеродромима у региону, те развој теретног промета кроз имплементацију повезаних инвестиција.

Према подацима АЦИ-ја (Међународног вијећа аеродрома), ЕНАЦ-а (водећег Универзитета за зракопловство у Европи) те Дирекције за цивилну авијацију БиХ, Међународни аеродром Сарајево у 2017. години реализовао је 12.773 авиооперације (957.969 путника), у 2018. години 13.432 авиооперације (1.045.417 путника), у 2019. години 13.671 авиооперација (1.143.680 путника), у 2020. години у којој је владала глобална пандемија Цовид 19, 5.896 авиооперација (249.642 путника), у 2021. години 11.467 авиооперација (767.134 путника) и у прва три мјесеца 2022. године, за период од 01.01.2022. -28.02.2022. године, укупно 1.578 авиооперација са 106.996 путника.

Међународни аеродром Тузла у 2017. години превезао је 535.596 путника, у 2018. години реализирао је 4.039 авиооперација (584.610 путника), у 2019. години 3.921 авиооперацију (593.050 путника), у 2020. години (пандемија Цовид 19) 2.282 авиооперације (228.603 путника), у 2021. години 2.893 авиооперације (299.031 путник) и у прва два мјесеца 2022. године за период 01.01.2022. - 28.02.2022. године 409 обављених авиооперација (37.998 путника).

Аеродром Бања Лука у 2018. години реализирао је 1.696 авиооперација (36.180 путника), у 2019. години 2.571 авиооперацију (136.606 путника), у 2020. години (пандемија Цовид 19) 1.458 авиооперација (43.181 путник), у 2021. години 2.530 авиооперација (139.815 путника) и у прва два мјесеца 2022. године за период 01.01.2022. - 28.02.2022. године 188 обављених авиооперација (10.897 путника).

Аеродром Мостар у 2018. години реализирао је 747 авиооперација (28.673 путника), у 2019. години 738 авиооперација (32.866 путника), у 2020. години (пандемија Цовид 19) 145 авиооперација (1.357 путника), у 2021. години 190 авиооперација (1.926 путника) и у прва два мјесеца 2022. године за период 01.01.2022. - 28.02.2022. године 28 обављених авиооперација (45 путника).

Према подацима из Захтјева Међународни аеродроми у Босни и Херцеговини, Сарајево, Тузла, Мостар и Бања Лука имају одређени број редовних авиолинија за исте дестинације које се налазе у Њемачкој, Француској, Аустрији, Хрватској, Србији, Шведској, Данској и Италији.

Међународне зрачне линије које се обављају са аеродрома у Босни и Херцеговини, а међусобно се преклапају, су следеће:

- ЗАГРЕБ (Хрватска): Међународни аеродром Сарајево и Зрачна лука Мостар;
- БЕОГРАД (Србија): Аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево;

- ДОРТМУНД (Њемачка): Међународни аеродром Тузла, Међународни аеродром Сарајево и Аеродром Бања Лука;
- КЕЛН (Њемачка): Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла;
- МЕМИНГЕН (Њемачка): Међународни аеродром Сарајево, Међународни аеродром Тузла и Међународни аеродром Бања Лука;
- ФРАНКФУРТ (Њемачка): Аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла;
- STUTGART (Њемачка): Зрачна лука Мостар и Међународни аеродром Сарајево;
- БЕРЛИН (Њемачка): Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла;
- ХАМБУРГ (Њемачка): Међународни аеродром Сарајево и Аеродром Бања Лука;
- НУРЕМБЕРГ (Њемачка): Аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Тузла;
- MULHOUSE (Француска): Међународни аеродром Тузла, Аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево;
- VIENNA (Аустрија): Аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла;
- МАЛМО (Шведска): Међународни аеродром Тузла, Аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево;
- STOCKHOLM (Шведска): Међународни аеродром Тузла, Међународни аеродром Сарајево и Аеродром Бања Лука;
- GOTHENBURG (Шведска): Међународни аеродром Сарајево, Међународни аеродром Тузла и Аеродром Бања Лука;
- BILLUND (Данска): Међународни аеродром Тузла и Међународни аеродром Сарајево;
- МИЛАН (Италија): Аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Тузла;

На захтјев Конкуренијског савјет подносилац је доставио важећу законску регулативу која се тиче отварања, односно пословања аеродрома у Босни и Херцеговини:

Релевантни прописи су:

- Закон о зракопловству Босне и Херцеговине („Службени гласник БиХ“ бр. 39/2009 и 25/2018);
- Правилник о условима и начину издавања потврде аеродромског оператора (“Службени гласник БиХ” бр. 28/2005, 20/2011 и 76/2014);
- Правилник о аеродромима (“Службени гласник БиХ” бр. 09/2011, 101/2015 и 47/2021);
- Правилник о утврђивању захтјева и управних поступака у вези са аеродромима (“Службени гласник БиХ” бр. 17/2021);
- Правилник о надзору у цивилном зракопловству (Службени гласник БиХ бр. 22/2016, 55/2018 и 5/2019);
- Правилник о одржавању и прегледању аеродрома и мјерама потребним за његову сигурну употребу (“Службени гласник БиХ” бр. 43/2006, 90/2010 и 49/2021);

- Правилник о мјерама сигурности зрачне пловидбе на аеродрому за операције на земљи (Службени гласник БиХ бр. 82/2007 и 100/2010);
- Правилник о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника и ствари на аеродрому ("Службени гласник БиХ", бр. 47/2007 и 85/2010)
- Правилник о стручном оспособљавању, потврдама и одобрењима стручног особља које обавља послове од значаја за сигурност зрачне пловидбе на аеродрому ("Службени гласник БиХ", бр. 27/2007; 90/2010 и 29/2015);
- Правилник о условима које мора да испуњава центар за обуку зракопловног стручног особља на аеродрому ("Службени гласник БиХ" бр. 27/2007, 108/2010 и 22/2015);
- Правилник о одобравању летова ("Службени гласник БиХ" бр. 53/2018);
- Конвенција о међународном цивилном зракопловству (Правилник о усклађивању Босне И Херцеговине са захтјевима међународне организације за цивилно зракопловство, Службени гласник БиХ број: 65/2018).

Законом о зракопловству Босне и Херцеговине („Службени гласник БиХ“ број 39/2009 и 25/2018) у члану 3. тачка а) регулирано је шта се сматра аеродромом. Аеродром је унапријед дефинисано подручје на копну или води (укључујући све објекте, инсталације и опрему) намијењено за слијетање, полијетање и кретање зракоплова у било којем дијелу или цјелини.

Одредбом члана 36. ставови 1. и 2. Закона прописано је сљедеће:

“(1) Право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима имају институције ентитета БиХ.

(2) Институције ентитета своје право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима могу пренијети на било које физичко и правно лице.”

Међународни и домаћи зрачни саобраћај унутар БиХ дозвољен је само на аеродромима чији оператери посједују потврду за аеродром коју је издала БХДЦА (Дирекција за цивилну авијацију БиХ), која води Регистар аеродрома.

Да би одређени аеродром могао да буде отворен и да послује потребно је да испуњава увјете из члана 38. Закона о зракопловству:

“(1) За добијање потврде за аеродром, морају бити испуњени сљедећи увјети:

а) да је подносилац захтјева оператер аеродрома или је овлашћен од оператера за руковођење аеродромом и буде носилац Потврде за аеродром која ће бити издата;

б) да физичке карактеристике аеродрома и његова визуелна средства, као и околни терен, зграде, објекти и њихове ознаке, испуњавају ИЦАО стандарде и прописе ЕУ, за категорије зракоплова које су предвиђене да користе аеродром;

- ц) да су навигациона средства и уређаји за слијетање као и други телекомуникациони уређаји и системи напајања електричном енергијом на аеродрому адекватни за предвиђене операције аеродрома;*
- д) да је ниво услуга у зрачној пловидби, које су осигуране на аеродрому, у складу са овим законом;*
- е) да су на аеродрому осигуране метеоролошке услуге на задовољавајућем нивоу;*
- ф) да је програм сигурности аеродрома у складу са овим законом;*
- г) да су израђени прихватљиви планови за ванредне околности на аеродрому и да ће бити ажурирани;*
- х) да су успостављене одговарајуће ватрогасне и спасилачке службе с адекватним бројем одговарајућег искусног и обученог особља;*
- и) да постоји унутрашња административна организација и управа аеродрома; и*
- ј) да је успостављена контрола, у сарадњи са локалним властима, с циљем ограничавања градње у близини аеродрома и у заштићеним зонама аеродрома, дефинисана посебним споразумом.*

(2) Приликом издавања потврда за аеродром, БХДЦА ће узети у обзир и сљедеће аспекте:

- а) могући утицај аеродрома на околину укључујући очување околине и урбани развој и*
- б) да се спроводе процедуре за заштиту од буке зракоплова.”*

Оператери аеродрома, који су добили потврду за аеродроме, дужни су у сарадњи са надлежним институцијама БиХ осигурати обављање послова имиграционе контроле, царинске политике и других који су у надлежности БиХ (члан 44. Закона).

Подносилац напомиње да је овај Закон усклађен са Чикашком конвенцијом, стандардима, препорученом праксом и процедурама издатим у складу са поменутом конвенцијом, као и прописима Европске уније који су садржани у Мултилатералном споразуму о оснивању заједничке европске зракопловне области (ЕЦАА).

Правилник о условима и начину издавања потврде аеродромског оператора (“Службени гласник БиХ” бр. 28/2005, 20/2011 и 76/2014) регулира поступак за добијање потврде аеродромског оператора, који обухвата услове за добијање и провођење поступка за издавање, обавезе оператора аеродрома, сигурносне прописе, инспекције и тестирања, као и привремено одузимање, суспензију и поништење потврде за аеродром.

Одредбом члана 4. овог Правилника прописано је да потврду за аеродром морају имати аеродроми који се користе за операције полијетања и слијетања таксативно одређених типова авиона. Међународни и домаћи зрачни саобраћај, као и спортско летење и летење за сопствене потребе, у Босни и Херцеговини дозвољено је само на међународним аеродромима, летјелиштима и хелидромима чији оператор/власник посједује потврду за аеродром, издату од стране Дирекције за цивилну авијацију.

Што се тиче врста потврда, оне су прописане чланом 5. Правилника и могу бити потврде за аеродром за јавну употребу (PUBLIC USE), за обичну (ORDINARY) и привремену (TEMPORARY). Одредбом члана 6. Правилника прописано је:

“Међународни зрачни транспорт унутар Босне и Херцеговине и обука професионалног летачког особља може бити дозвољен само на аеродромима којим је издата потврда од стране Дирекције за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине у складу са Законом о зракопловству Босне и Херцеговине и одредбама овога правилника.

Ниједна особа не може руководити аеродромом нити дозволити његово кориштење за међународни или унутрашњи зрачни саобраћај унутар Босне и Херцеговине ако не посједује важећу потврду за аеродром, издату од стране Дирекције за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине.”

Битно је напоменути да аеродроми који поднесу захтјеве и доказе у складу са Законом о зракопловству БиХ, као важећим подзаконским актима, могу добити потврде за рад. У вези с тим наводимо одредбе чланова 11. и 15. Правилника о о условима и начину издавања потврде аеродромског оператора:

“Члан 11.

Оператор аеродрома који поднесе захтјев и доказе о испуњености увјета за издавање потврде за аеродром, а након проведег поступка о испуњености увјета за издавање у складу са члановима 32. и 33. овог правилника добиће потврду за аеродром.”

.....

Члан 15.

Оператору аеродрома који поднесе доказе о испуњености увјета за пружање услуга у зрачном саобраћају на аеродрому, Дирекција за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине ће издати потврду за аеродром.”

Испуњеност услова за издавање потврде за аеродром, утврђује комисија коју именује БХ ДЦА (Дирекција за цивилну авијацију). Потврда ће бити издата након што Дирекција утврди да су испуњени увјети наведени у захтјеву за издавање потврде за аеродроме, да су задовољавајући резултати комисијског извјештаја обављених прегледа, инспекције и тестирања, те испуњени захтјеви члана 38. Закона о зракопловству БиХ и одбрани потребни документи.

Чланом 34. став 1. Правилника прописано је:

“ (1) Када БХ ДЦА утврди да су испуњени увјети из члана 32. и 33. за издавање потврде за аеродром, аеродромском оператору издат ће рјешење, потврду за аеродром, спецификацију услова за коришћење аеродрома и одобрење аеродромског приручника.”

Правилником о аеродромима (“Службени гласник БиХ” број 09/2011, 101/2015 и 47/2021) детаљније су прописане грађевинске, техничке, сигурносне и друге референтне карактеристике које аеродроми требају испуњавати. Чланом 8. Правилника одређени су општи захтјеви:

“(1) Грађевински и инфраструктурни захтјеви, усмјерени на оптимално провођење сигурносних и заштитних мјера у међународном цивилном зракопловству, биће имплементирани током:

а) пројектовања и изградње нових објеката, те

б) реконструкције постојећих објеката и оперативне површине на аеродрому.

(2) Током пројектовања аеродрома такође ће се узети у обзир, тамо гдје је то могуће:

а) просторни планови којима је дефинисана намјена терена у непосредној околини аеродрома и

б) мјере заштите околине.

(3) На достављену локацијску или техничку документацију (главни пројекат, идејно рјешење, студије, елаборати итд.) везану за изградњу, доградњу, реконструкцију аеродрома, објеката на аеродрому и маневарских површина Дирекција за цивилно зракопловство БиХ издаје сагласност на исте.”

Надаље, Правилником о утврђивању захтјева и управних поступака у вези са аеродромима (“Службени гласник БиХ бр. 17/2021) у члану 5. утврђена је обавеза сертификације. То подразумијева, као што је напријед речено, да је за рад аеродрома потребна потврда. Том потврдом обухвата се аеродром и његова опрема повезана са сигурношћу. Потврда се издаје када је подносилац захтјева доказао да је аеродром у складу са овим правилником и другим прописима.

Подносилац истиче да је на темељу важеће законске и подзаконске регулативе у области авиотранспорта, очигледно да не постоје законска ограничења или запрете оснивању/отварању аеродрома у Босни и Херцеговини, те да субјекти који их оснивају односно управљају аеродромима, могу добити дозволе и потврде након испуњења законом прописаних услова.

На основу свега наведеног, узимајући у обзир различите карактеристике и показатеље о промету путника и дестинацијама, евидентно је постојање могућности замјенских услуга авиопревоза, стварно и потенцијално присуство конкуренције, као и могућности уласка нових конкурената на тржиште. Посматрајући тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини као једно тржиште, очигледно је да је релевантно тржиште авиотранспортних услуга отворено за конкуренцију.

Конкуренција међу аеродромима утврђује се на темељу „catchment area“, подручја удаљености од два до четири сата возње аутомобилом. Аеродромима је изузетно важно утврђивање подручја обухвата, од којег зависи број путника којима пружају услуге. Дакле, што је већи број становника на подручју обухвата, то је већа база путника који могу користити услуге одређеног аеродрома. Аеродромски оператори, у правилу, утврђују подручје обухвата на удаљености унутар које путници могу, користећи јавни превоз или властити аутомобил, доћи за два до четири сата од мјеста пребивалишта до аеродрома. Конкуренција међу аеродромима постоји ако се аеродроми налазе у истом подручју обухвата.

Тако у уже подручје Међународног аеродрома Сарајево улази подручје Међународног аеродрома Тузла, Међународног аеродрома Мостар и Међународног аеродрома Бања Лука. Шире подручје, пак, обухвата подручје међународних аеродрома у Загребу, Београду, Сплиту и Дубровнику.

Подносилац истиче да што се тиче праксе у Европској Унији авиопревозници егзистирају у условима слободног тржишног натјечања, са слободним приступом рутама и самосталношћу у утврђивању цијена. У циљу побољшања квалитета услуге и смањења цијена земаљских услуга, односно развоја конкуренције на тржишту, Савјет ЕУ донио је Директиву Савјета 96/67 о приступу тржишту земаљских услуга на аеродромима. На основу ове Директиве државе чланице донијеле су проводбене прописе, па је и Босна и Херцеговина 2013. године либерализирала приступ тржишту земаљских услуга усвајањем Правилника о пружању земаљских услуга („Службени гласник БиХ бр. 13/13).

Практична посљедица либерализације приступа тржишту земаљских услуга јесте да се аеродромски оператори „такмиче“ са трећим пружатељима услуга. У стратегији Европа 2020. („ЕУ 2020.“) наглашава се важност прометне инфраструктуре, као дијела стратегије одрживог развоја у наредној деценији. Европска Комисија је у својој бијелој књизи о будућности транспорта у раздобљу до 2050. године, „План за јединствени европски прометни простор“, посебно истакла важност стварања заједничког транспортног тржишта, његово отварање и

слободу пружања услуга. Стварање јединственог европског прометног простора, уклањањем преосталих препрека између врста превоза и националних оквира, те олакшавање поступка интеграције и развоја мултинационалних оператора, један је од главних циљева.

Поступно обликовање унутарњег тржишта довело је до уклањања комерцијалних ограничења за авиопревознике који лете унутар ЕУ, попут ограничења зрачних линија или броја летова и одређивања цијена карата, те ограничења за пружање земаљских услуга. Европски суд за људска права у предметима 209- 213/84 *Nouvelles Frontieres*, одлучио је да се правила конкуренције примјењују у транспорту, а што укључује и аеродроме. Иако су још увијек претежно у јавном власништву и управи, аеродроми у Европској унији тренутно свједоче већем укључивању приватних предузећа. У посљедњој деценији створена су нова тржишта дјелимичном приватизацијом одређених аеродрома, као и конкуренцијом у управљању аеродромима у јавном власништву, укључујући регионалне аеродроме. Све напријед наведено, натјерало је аеродромске операторе да упућују захтјеве за изузећем од примјене закона о јавним набавкама.

Европска комисија изузела је Међународни аеродром Беч и друге аеродроме у Републици Аустрији, у дијелу међународног превоза терета, од примјене Директиве 2014/25/ЕУ Европског Парламента и Вијећа о набавкама субјеката који дјелују у сектору водне привреде, енергетском и прометном сектору, те сектору поштанских услуга и стављају ван снаге Директиве 2004/17/ЕЗ. Разлог за ову одлуку био је слободан приступ тржишту и чињеница да је конкуренција између субјеката доказана. У такмичарски орјентираној средини, провођење јавних позива чини субјекте неконкурентним. Регулаторна ограничења за посљедицу имају кашњења у реализацији инфраструктурних пројеката. *(Закон о јавним набавкама не примјењује се у погледу додјељивања простора који ће користити пружатељи земаљских услуга - пресуда Европског суда правде - С 701/15 <https://www.bpv-huegel.com/en/newspost/bpv-huegel-beraet-wiener-flughafen-bei-fi'eisteiliing-vom-vergaberecht/29/>)*

Такође Подносилац истиче и примјере отворености и конкурентности на тржишту авиотранспорта у нашем непосредном окружењу. Аеродроми у Загребу и Београду, налазе се под концесијама. Међународна Зрачна лука Загреб је под концесијом од 2012. године, на основу уговора којег је државна влада склопила са француским конзорцијем ZAIC (*Zagreb Airport International Sotrapu*). Аеродром Никола Тесла у Београду додијељен је на концесију од 2018. године на основу уговора између VINCI Airports и Владе Републике Србије.

Подносилац на крају захтјева истиче да је очигледно да и Међународни аеродром Сарајево дјелује у потпуно тржишним условима у либерализираном тржишту земаљских услуга, слободе избора кориштења аеродрома и авиопревозника, те да су тиме испуњени услови из члана 5. став 3. Закона о јавним набавкама (Службени гласник БиХ бр. 39/14) којим је прописано да ће у случају да неку од дјелатности утврђених у члану 5. обавља више привредних друштава која нису обухваћена

ставом 1. и 2. истог члана, Конкуренцијски савјет оцијенити да ли је релевантно тржиште за дату дјелатност отворено за конкуренцију.

Ово нарочито из разлога што кашњења у имплементацији инфраструктурних инвестиција, чине ово предузеће неконкурентним у односу на друге аеродроме, како у БиХ, тако и у регији. Дуготрајни жалбени поступци утицали су на остварење прихода Међународног аеродрома „САРАЈЕВО“, који би имао бољи пословни резултат да су поступци набавке реализирани у складу са планираним роковима. Примјерице, два инфраструктурно најзначајнија поступка јавне набавке у последње три године значајно су каснила због жалбених поступака, од којих један чак 18 мјесеци.

На основу изнесеног, подносиатељ Захтјева, Јавно предузеће Медународни аеродром „САРАЈЕВО“ предлаже Конкуренцијском савјету Босне и Херцеговине да, у складу са одредбом члана 25. став 1. тачка ф) Закона о конкуренцији, донесе мишљење којим утврђује да је тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини отворено за конкуренцију.

Конкуренцијски савјет надлежан је да, у складу са чланом 25. став (1) под ф) даје мишљења и препоруке о било којем аспекту конкуренције, по службеној дужности или на захтјев државног органа, привредног субјекта или друштва.

С обзиром на податке и документацију достављену уз Захтјев, видљиво је да на тржишту авиотранспорта у Босни и Херцеговини егзистирају четири међународна аеродрома, и то у Сарајеву, Тузли, Мостару и Бања Луци, те локални аеродром малог капацитета у Бихаћу.

***Број путника на међународним аеродромима у БиХ:
Табела.1***

Број путника						
Година		2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Међународни аеродром "Сарајево"		957.969	1.045.417	1.143.680	249.642	767.134
Међународни аеродром Тузла		535.596	584.610	593.050	228.603	299.031
Зрачна лука Мостар		н.а	28.673	32.866	1.357	1.926
Аеродром Бања Лука		н.а	36.180	139.606	43.181	139.815

Извор: Захтјев

Преглед редовних авиокомпанија и дестинација за 2022. годину:

Међународни аеродром Сарајево: Табела 2.

Авиокомпанија	Дестинација
Turkish Airlines	Istanbul, Istanbul-S.Gokcen
Austrian Airlines	Vienna
Pegasus Airlines	Istanbul-S.Gokcen

Flydubai	Dubai
Lufthansa	Frankfurt am Main
Croatia Airlines	Zagreb
Eurowings	Cologne, Stuttgart
Air Serbia	Belgrade
Wizz Air	Dortmund, Memmingen, Copehhagen, Eindhoven, Bale/Mulhouse, Hamburg, Cologne, Gothenburg, Stockholm-Nykoping, Charleroi, Beauvais/Tille, Frankfurt-Hahn, Malmo, Billund, Sandefjord-Torp
Wizz Air Abu Dhabi	Abu Dhabi
Swiss Intl. Air lines LTD	Zurich
Flynas	Jeddah, Riyadh

Међународни аеродром Тузла

Табела 3.

Авиокомпанија	Дестинација
Wizz Air	Dortmund, Cologne, Memmingen, Basel Mulhouse, Frankfurt-Hahn, Vienna, Brudenburg, Malmo, Gothenburg, Karlsruhe/Baden -Baden, Fridrichshafen, Milan, Stockholm, Billund, Berlin, Nuremberg

Међународни аеродром Мостар

Табела 4.

Авиокомпанија	Дестинација
n.a	Zagreb, Dusseldorf, Stuttgart, Beirut

Међународни аеродром Бања Лука

Табела 5.

Авиокомпанија	Дестинација
Ryanair	Vienna, Milan, Brussels, Frankfurt, Stockholm, Gothenburg, Memmingen, Nuremberg
Air Serbia	Belgrade
Wizz Air	Dortmund, Stockholm, Basel, Malmo, Hamburg,

Извор: Захтјев

На основу презентираних података из Табеле 1. видљиво је да у Босни и Херцеговини постоји значајан проток и флукуација путника на постојећим аеродромима.

Такође према подацима који су презентирани у Табелама 2. 3. 4. и 5. Међународни аеродроми у Босни и Херцеговини имају одређени број редовних авиолинија за исте дестинације које се налазе у Њемачкој, Француској, Аустрији, Хрватској, Србији, Шведској, Данској и Италији, чиме долази до преклапања тих међународних линија.

Конкуренијски савјет сматра да с обзиром да се наведене међународне линије из приказаних Табела преклапају, са аспекта Закона о конкуренцији исте представљају замјенске релевантне производе, односно услуге, које као такве

потрошачи и/или корисници сматрају међусобно замјењивим под прихватљивим условима, имајући у виду посебно њихове битне карактеристике, квалитет, уобичајену намјену, начин употребе услове продаје и цијене, а што имплицира постојање тржишне конкуренције међу истим, односно постојање тржишне утакмице која се огледа у привлачењу што већег броја путника, односно авиопревозника.

Међународни аеродром Сарајево послује на географском тржишту Босне и Херцеговине којем административно-правно припада, и на којем су му конкуренти остали аеродроми у Босни и Херцеговини, међутим значајну конкуренцију представљају и регионални аеродроми који се налазе у сусједним земљама, као што су аеродроми у Загребу, Београду, Сплиту и Дубровнику.

Конкурenciјски савјет истиче да аеродроми имају значајан економски утицај на развој регије у којој су смјештени. У том контексту, савремени трендови либерализације у индустрији авиопрмета једно су од кључних питања прометне и економске политике развијених земаља.

Такође, Конкурenciјски савјет напомиње да је Европска комисија усвојила „Директиву заједнице за финансирање аеродрома и потпора за започињање пословања авио пријевозника који лете са регионалних аеродрома“ (2005/Ц 312/01) у којој је између осталог уопштено прихваћено да аеродроми могу имати утицај на успјех локалних привреда и на одржавање локалних услуга као што су образовање и здравство. Они такође имају велику улогу у интеграцији најудаљенијих регија Европе. Услуге пријевоза путника и терета могу бити кључне за конкурентност и развој у неким регијама.

Босна и Херцеговина такође препознаје такве трендове па у Оквирној стратегија промета БиХ (2015. - 2030. године) истиче да је потребно израдити стратегију развоја мреже аеродрома у Босни и Херцеговини у којој за сваки аеродром треба сагледати улогу и перспективу с циљем дефинисања развојог програма и самоодрживог финансирања, укључујући, по потреби, и приватизацију, давање у концесију и друге моделе партнерства ради растерећења буџета њихових власника.

Конкурenciјски савјет сматра да на релевантном тржишту авиотранспорта у Босни и Херцеговини постоји значајна конкуренција, те да с обзиром на специфичности предметног тржишта, конкурентно окружење, односно релевантно географско тржиште предметних услуга авиопрмета представља и шире регионално тржиште укључујући аеродроме у сусједним земљама, који додатно повећавају конкурентски „притисак“ на домаће аеродроме.

Такође, Конкурenciјски савјет истиче да власничка, односно организациона структура Међународног аеродрома Сарајево, као ни осталих аеродрома у Босни и Херцеговини, као Јавних предузећа са већинским државним капиталом, не утиче на карактер тржишта у смислу његове отворености за конкуренцију и пословање наведених субјеката по реалним економским правила пословања.

Анализирајући релевантну законску регулативу Конкуренцијски савјет је утврдио да не постоје никакве правне, односно законске баријере када је у питању оснивање, односно пословање аеродрома у Босни и Херцеговини.

Такође, утврђено је да се Регистар аеродрома у Босни и Херцеговини води код Дирекције за цивилну авијацију Босне и Херцеговине БХДЦА, те да субјекти који их оснивају односно управљају аеродромима, могу добити потребне дозволе и потврде након испуњења законом прописаних увјета и бити уписани у Регистар.

С обзиром на све наведено, а у складу са чланом 25. став (1) под ф) Закона о конкуренцији Конкуренцијски савјет даје Мишљење да је тржиште авиотранспорта у Босни и Херцеговини отворено за конкуренцију.

Ово мишљење је дато искључиво на основу података наведених у Захтјеву, те уколико дати подаци одступају од стварног чињеничног стања ово мишљење се не може примијенити.

Предсједник

Др сци. Амир Каралић

Достављено:

- Агенција за јавне набавке Босне и Херцеговине, М.Тита 9а/І, Сарајево
- Јавно предузеће Међународни аеродром Сарајево, заступано по Алмини Пилав адвокату из Сарајева, Тешањска 24а Сарајево
- у спис