

М И Ш Љ Е Њ Е

по захтјеву привредног субјекта ЈП Међународна зрачна лука-аеродром Мостар д.о.о.

**Сарајево,
Јануар, 2023. године**

Број: 01-26-7-010-11/22

Сарајево, 26.01.2023. године

Конкуренијски савјет Босне и Херцеговине, на основу члана 25. став (1) тачка ф) Закона о конкуренцији („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број 48/05, 76/07 и 80/09), а по Захтјеву за мишљење ЈП Међународна зрачна лука-аеродром Мостар д.о.о. Ортијеш бб, 88 000 Мостар Босна и Херцеговина, упућеног путем Агенције за јавне набавке Босне и Херцеговине, Филијала Мостар, Кнеза Домагоја, 88 000 Мостар, на 114. (стотинучетрнаестој) сједници одржаној дана 26.01.2023. године, донио је

МИШЉЕЊЕ

Конкуренијски савјет Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Конкуренијски савјет) је дана 26.04.2022. године, под бројем: 01-26-7-010-1/22, запримио Захтјев за давање мишљења (у даљем тексту: Захтјев), ЈП Међународна зрачна лука-аеродром Мостар д.о.о., Ортијеш бб, 88 000 Мостар, Босна и Херцеговина (у даљем тексту: Аеродром Мостар) којим се тражи оцјена да ли је тржиште зрачног авиотранспорта у Босни и Херцеговини, отворено за конкуренцију.

Дана 16.05.2022. године, Конкуренијски савјет је актом број: 01-26-7-010-2/22 обавијестио привредни субјекат Аеродром Мостар да захтјев за оцјену да ли је тржиште отворено за конкуренцију, сходно члану 5. став (3) Закона о јавним набавкама („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 39/14 и 59/22) (у даљем тексту: Закон о јавним набавкама) треба поднијети путем Агенције за јавне набавке Босне и Херцеговине.

Агенција за јавне набавке Босне и Херцеговине, Филијала Мостар, Кнеза Домагоја, 88 000 Мостар, Босна и Херцеговина (у даљем тексту: Агенција за јавне набавке БиХ) у складу са чланом 5. став (3) Закона о јавним набавкама је дана 26.09.2022. године доставила Конкуренијском савјету Захтјев на даље поступање.

Предметним Захтјевом се тражи мишљење да ли је тржиште авио транспорта у БиХ отворено за конкуренцију, што би у коначници привредним субјектима који обављају ову дјелатност, дало могућност да не буду у обавези да примјењују Закон о јавним набавкама приликом обављања своје дјелатности, из разлога јер је обављање ове дјелатности изложено тржишној конкуренцији. Истиче се и то како би Аеродром Мостар имао бољи пословни резултат да су поступци јавне набавке из претходног периода реализовани у складу са планом пословања. Већи број поступака јавних набавки значајно касни због жалбених послупака, неки од поступак по истом предмету се понављају и по двије године, а све из разлога јер међусобна конкуренција, користећи непотпуно дефинисање појединих одредби, злоупотребава институт жалбе.

Конкуренијски савјет је актом број: 01-26-7-010-5/22 од 14.10.2022. године, од Агенција за јавне набавке БиХ, затражио да појасни да ли анализира захтјеве за изузеће од примјене Закона о јавним набавкама у смислу члана 5. став (3) Закона о јавним набавкама на начин да утврди да подносилац захтјева потпада под секторски уговорни орган у смислу члан 5. став (1) и (2) Закона о јавним набавкама и који је то сектор; да ли се могу примијенити одредбе члана 5. став (3) Закона о јавним набавкама на Аеродром Мостар обзиром на члан 82. Закон о јавним набавкама; као и то да се предметни захтјев уреди тако што ће се навести претежна регистрована дјелатност подносиоца захтјева, како би се могло утврдити релевантно тржиште на ком дјелује Аеродром Мостар.

Агенција за јавне набавке БиХ је поднеском запримљеним дана 07.11.2022. године доставили одговор на тражене податке, гдје је поред осталог навела да Агенција нема надлежност да

утврђује да ли неку од дјелатности дефинисаних у члану 5. Закона о јавним набавкама обавља више привредних субјеката који нису обухваћени ст. (1) и (2) овог члана, нити да утврђује претежну регистровану дјелатност подносиоца захтјев, те слиједом тога не може захтјев уредити на начин како се захтјева.

Будући да је предметни Захтјев везан за дјелокруг послова које обавља Дирекција за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине, Конкурентски савјет је дана 23.12.2022. године, актом број: 01-26-7-010-7/22 упутио захтјев за достављање података како слиједи: дефинисање дјелатности коју обавља привредни субјекат Аеродром Мостар; списак регистрованих аеродрома у Босни и Херцеговини, за сваки појединачно у чијем је власништву и за коју дјелатност су регистровани, односно коју врсту услуга пружају; појашњење шта се подразумијева под појмом авиотранспорт, те који привредни субјекти у Босни и Херцеговини пружају услуге авиотранспорта; либерализације авио саобраћаја у БиХ започет процес и на које дјелатности се односи; услови под којима институције ентитета своје право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима могу пренијети на физичко и правно лице, и да ли је у пракси било тих ситуација; постоји ли законска могућност да физичко и правно лице региструје аеродром у БиХ, а да то не буде пренесено право институција ентитета, те да ли су имали ту врсту захтјева и како се по истој поступило;

Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине је поднеском за примљеним дана 30.12.2022. године под бројем: 01-26-7-010-9/22 доставила Одговор на захтјев за достављање података како слиједи:

Дјелатност Ј.П. Међународна зрачна лука - аеродром Мостар д.о.о. је прихват и отпрема ваздухоплова, путника, пртљага, поште и терета у ваздушном саобраћају. Осим Ј.П. Међународна зрачна лука - аеродром Мостар д.о.о, истом дјелатношћу баве се још три међународна аеродрома у БиХ, и то: Ј.П. Међународни аеродром Сарајево д.о.о, Ј.П. Међународни аеродром Тузла д.о.о, Ј.П. Аеродроми Републике Српске А.Д.

Списак регистрованих аеродрома у Босни и Херцеговини са власничком структуром је представљен у Табели 1. како слиједи:

Табела бр.1

Назив аеродрома	Власник
Ј.П. Међународни аеродром Сарајево д.о.о.	Федерација БиХ
Аеродроми Републике Српске А.Д.	Република Српска
Ј.П. Међународна зрачна лука - аеродром Мостар д.о.о.	Град Мостар и "Зрачна лука Загреб"
Ј.П. Међународни аеродром Тузла д.о.о.	Кантон Тузла

Појам ваздушни саобраћај (Air Traffic) подразумијева све ваздухоплове у лету или који се крећу по маневарским површинама аеродрома. Појам авио-транспорт подразумијева превоз путника, робе, пртљага и поште ваздухом. На основу члана 3. тачка ц) Закона о ваздухопловству БиХ авио-превозник је предузеће за ваздушни саобраћај са важећом дозволом за рад и важећим АОС (Air Operator Certificate). Тренутно, у БиХ важећи АОС који је издала БХДЦА има компанија Јаг Air".

У Босни и Херцеговини се у погледу либерализације услуга ваздушног саобраћаја примјењује Мултилатерани споразум о успостављању заједничке европске ваздухопловне области (ЕСАА). Циљ овог споразума је стварање европске заједничке ваздухопловне области. ЕСАА се заснива на слободном приступу тржишту, слободи оснивања, једнаким условима конкуренције и заједничким правилима - укључујући она у области безбједности летења (safety), ваздухопловне безбједности (security), управљања ваздушним саобраћајем и заштити животне средине. У ту сврху ЕСАА поставља правила примјењива међу уговорним странама по условима садржаним у ЕСАА споразуму. Тим споразумом Босна и Херцеговина се обавезала да ће се у односу на

компаније и фирме које су регистроване у Европској унији и које имају главно мјесто пословања у Европској унији односити без било какве дискриминације и обратно, а све у складу са прописима ЕУ који су садржани у Анексу I ЕСАА споразума.

Либерализација тржишта обухвата:

- a) Слободне руте и капацитети за авио-компаније,
- b) Ваздушне слободе за авио-компаније,
- c) Путничке тарифе,
- d) Државну помоћ,
- e) Апокацију слотова на аеродромима без дискриминације по авио-компаније,
- f) Опслуживање на земљи за аеродроме преко 2 милиона путника, односно 50.000 операција,
- g) Кодекс понашања за компјутерске системе за резервације.

Протоколом II Анекса V ЕСАА споразума утврђене су транзиционе фазе. Тако је, у односу на либерализацију тржишта, утврђено да ће Босна и Херцеговина до краја прве транзиционе фазе:

- примијенити регулативу 2409/92 (о цијенама и стопама за ваздушне услуге), која је у међувремену стављена ван снаге регулативом 1008/2008, и коју је БХДЦА дјелимично транспоновала у своје законодавство,
- директиву 96/67 (опслуживање на земљи), коју је БХДЦА транспоновала у своје законодавство
- направити довољно напретка у имплементирању правила о државној помоћи и конкуренцији укључених у Споразум споменут у члану 14(1) главног Споразума или у Анексу лил овог споразума, које год од ово двоје се може примијенити (Државна помоћ није у надлежности БХДЦА).

Европска комисија још увијек није потврдила да је Босна и Херцеговина завршила прву транзициону фазу.

Анексом V Протокола II утврђени су и услови за другу транзициону фазу, као и права ваздушних превозника, међутим, како БиХ још увијек нема званичну потврду да су испуњени услови из прве транзиционе фазе, истим се у овом тренутку нећемо бавити.

Анексом I ЕСАА споразума утврђени су ЕУ прописи које је БиХ дужна транспоновати у своје законодавство, а који поред осталог обухватају и прописе у вези са приступом тржишту. Ти прописи се односе на лиценцирање ваздушних превозника, додјелу слотова, приступ тржишту опслуживања на земљи на аеродромима, осигурање ваздушних превозника и оператора ваздухоплова, кодекс понашања за компјутеризоване системе резервација, о цијенама и стопама за ваздушне услуге (ваздушни превозници).

У складу са чланом 36. став (1) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине („Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима имају институције ентитета БиХ. У складу са ставом (2) истог члана ентитетске институције могу пренијети своје право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима на било које физичко и правно лице. Начин и услови под којим ентитетске институције своје право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима могу пренијети на физичко и правно лице прописују ентитетски закони.

Оснивање аеродрома у БиХ је у складу са уставима ентитета искључива надлежност ентитета. У принципу, аеродроми у БиХ се оснивају као јавна предузећа у складу са ентитетским законима. На основу ентитетских закона о концесијама право на управљање концесијом, која поред осталог може бити и аеродром, у складу са ентитетским законима могу бити додијељена концесионару (домаћем или страном инвеститору) под условима који су утврђени тим законима.

Детаљнија појашњења по питању могућности оснивања аеродрома у БиХ, у контексту привредних/јавних предузећа од стране физичких и правних лица, без претходно пренесених

права од ентитетских институција, сматрамо да је потребно да затражите од надлежних ентитетских институција, с обзиром да је то питање у искључивој надлежности ентитета.

Издавање Потврде за аеродром је у надлежности БХДЦА. Потврда за аеродром се издаје аеродромском оператору да би могао обављати домаћи и међународни промет. У том смислу, да би била издата Потврда за аеродром, потребно је да буду испуњени технички услови.

Дана 23.12.2022. године, Конкуренцијски савјет је упутио привредном субјекту Аеродром Мостар захтјев за достављање података, који је поднеском запримљеним 03.01.2023. године доставио одговор како слиједи:

1. Правни оквир:

Закон о привредним Друштвима (Службене новине Ф БиХ, бр. 81/15 и 75/21)

Закон о јавним предузећима (Службене новине Ф БиХ, 8/05, 81/08, 22/09 и 109/129)

Закон о регистрацији пословних субјеката у Федерацији БиХ (Службене новине Ф БиХ, бр 27/05 и 68/05 и 63/14, 32/19)

Инструкција о провјери аеродромског земаљског освјетљења из зракоплова у лету („Службени гласник БиХ“ број 11/15)

Правилник о аеродромима („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 09/11, 101/15 и 47/21)

Правилник о пружању земаљски услуга на аеродромима у БиХ („Службени гласник БиХ“ бр 13/13 и 70/16)

Правилник о условима и начину издавања потврде аеродромског оператора („Службени гласник БиХ“ бр 28/05, 20/11 и 76/14)

Правилник о надзору у цивилном зракопловству („Службени гласник БиХ“ бр 22/16, 55/18, 05/19 и 49/22)

Правилник о одржавању и прегледању аеродрома и мјерама потребним за његову сигурну употребу („Службени гласник БиХ“ бр 43/06, 90/10 и 49/21)

Правилник о хелиодромима („Службени гласник БиХ“ број 85/13)

Правилник о условима и начину кориштења летишта („Службени гласник БиХ“ бр. 24/07, 82/10, 21/14 и 54/21)

Правилник о мјерама сигурности зрачне пловидбе на аеродрому за операцију на земљи („Службени гласник БиХ“ бр 82/07 и 100/10)

Правилник о медицинској служби на аеродрому („Службени гласник БиХ“ бр. 47/07 и 20/11)

Правилник о спасичачко-ватрогасној служби на аеродрому („Службени гласник БиХ“ бр. 47/07, 85/10, 101/10 и 95/11)

Правилник о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника, ствари на аеродрому („Службени гласник БиХ“ бр. 47/07 и 85/10)

Правилник о стручном оспособљавању, потврдама и одобрењима стручног особља које обавља послове значајне за сигурност зрачне пловидбе на аеродромима („Службени гласник БиХ“ бр. 27/07, 90/10 и 29/15)

Правилник о условима које мора да испуњава центар за обуку зракопловног стручног особља на аеродрому („Службени гласник БиХ“ бр. 27/07, 108/10 и 22/15)

Правилник о одобравању летова („Службени гласник БиХ“ број 51/22)

2. Тржиште авиотранспорта

Цивилно зракопловство је у складу са чланом III.ј. Устава Босне и Херцеговине искључива надлежност Босне и Херцеговине. С тим у вези, искључиво је Босна и Херцеговина овлашћена да потписује и ратифицира међународне споразуме. Тржиште авиотранспорта састоји се од: Авиопријевозника, Аеродромских оператора, Пружаоца земаљских услуга и Пружаоца услуга контроле лета.

Сви наведени субјекти су саставни и нераздвојни дио система авиотранспорта. Међународни аеродроми Сарајево, Зрачна лука Мостар, Међународни аеродром Тузла и Међународни

аеродром Бања Лука су и аеродромски оператор и пружатељ земаљских услуга послују у условима конкуренције.

3. Либерализација тржишта приступа тржишту авиопревозницима

Конкуренција између авиопријевозника, аеродромских оператора и пружатеља земаљских услуга се у Босни и Херцеговини везује за ратификацију Мултилатералног споразум о успостављању заједничке европске зракопловне области - Службени гласник БиХ, број 10/07 - Међународни уговори.

Захтјев либерализације тржишта земаљских услуга проведен је усвајањем Правилника о пружању земаљских услуга ("Службени гласник БиХ" бр: 13/13 и 70/16). Захтјев либерализације авиопријевоза везан је за омогућавање примјене свих девет зрачних слобода и у БиХ, тј. могућност да авиопријевозници ЕУ са аеродрома у БиХ обављају несметано све авио операције ка било којој чланици ЕУ.

Либерализација тржишта авиопријевоза и конкуренције између авиопријевозника за последицу има: повећање авиотранспорта, несметан приступ тржишту авиотранспорта, уклањање ограничења у погледу капацитета, смањење зрачног превоза, отварање нових рута, уклањање ограничења фреквенције летова, смањење цијене зрачног превоза, отварање нових рута, уклањање ограничења фреквенције летова, изједначавање правног регулирања редовног и повремениг зрачног пријевоза и побољшање квалитета услуге. У Босни и Херцеговини не постоји државни авиопревозник, будући да је 2016. године отворен стечајни поступак једином државном превознику Ј.П. ВН Airleas д.о.о. Сарајево.

4. Либерализација тржишта земаљских услуга

Потписивањем и ратификацијом ЕЦАА споразума БиХ ће прије него што постане чланица ЕУ, транспонирати европско зрачно право у правни систем ЕУ. До либерализације приступа тржишта земаљских услуга које је извршено 2013. године, аеродромски оператори у БиХ су имали монополистички положај на тржишту и кумулацији прихода по основу аеродромских наканада и земаљски услуга. Са друге стране, авиопревозници ЕУ у БиХ су егзистирали у условима слободне тржишне конкуренције са слободним приступом рутама и слободом утврђивања цијена, док су аеродромски оператори имали монополски положај на тржишту. Такво стање било је правно и економски неприхватљиво, јер услјед недостатка конкуренције на тржишту, аеродромски оператори су могли утврђивати високе цијене земаљских услуга. У циљу побољшања квалитета услуга и мијењања цијена земаљских услуга било је потребно створити правне услове за конкуренцију на тржишту земаљских услуга. С тим у вези, ЕУ је усвојила Директиву 96/67 о приступу тржишту земаљских услуга на аеродромима ЕУ. Последица усвајања Директиве 96/67 је било доношење провредбеног прописа сваке државе чланице. Практична консеквенца либерализације приступа тржишту земаљских услуга је да се аеродромски оператори такмиче са трећим пружаоцима земаљских услуга. Међутим монополстички положај аеродромског оператора и непостојање конкуренције на тржишту земаљских услуга не значи да ће аеродром остварити добит. Чак 47% аеродрома у свијету остварује губитке, од тога 76% аеродрома са зрачним прометом мањим од милион путника. У циљу смањења властитих трошкова, авиопревозницима омогућено је самостално пружање земаљских услуга. Директива ЕУ 96/67 о пружању земаљских услуга на аеродромима ЕУ примјењује се на аеродромске операторе који пружају земаљске услуге, авио превознике који самостално обављају земаљске услуге и треће пружатеље земаљских услуга. Под земаљским услугама подразумјева се: земаљска администрација и надзор, прихват и отпрема путника, прихват и отпрема пртљага, прихват и отпрема терета и поште, опслуга на платформи, опслуживање зракоплова, опслуживање зракоплова горивом и мазивом, одржавање зракоплова, зрачне операције, копнени превоз и услуге ceteringa (припремање готових оброка за путнике). Земаљске услуге могу пружати аеродромски оператори, самостални пружаоци земаљских услуга и трећи пружаоци земаљских услуга. Из наведеног произилази да је тржиште земаљских услуга

у БиХ либерализовано и да аеродромски оператори као пружаоци земаљских услуга дјелују у условима конкуренције.

Горе наведене земљске услуге пружа Међународни аеродром Мостар, Међународни аеродром Тузла, Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево.

5. Конкуренција аеродромских оператора

Усљед потпуне либерализације авиотранспорта и увођења свих девет слобода за авиопревознике ЕУ, појавио се проблем монополистичког правног положаја аеродрома у ЕУ и БиХ. аеродроми у БиХ имају двоструку позицију и то позицију аеродромског оператора и пружаоца земаљских услуга.

Под улогом аеродромског оператора подразумјева се да је основна улога сваког аеродрома да омогући инфраструктуру за зрачне операције, прије свега полетно слетну стазу, рулнице, платформу, паркинг позиције и кориштење аеродромских терминалне зграде. Кориштење аеродромске инфраструктуре подразумјева плаћање одређене накнаде која се назива аеродромска наканда. Комерцијализација аеродрома подразумјева пословања аеродрома на тржишним основама. Аеродромски оператори у БиХ и ЕУ послују у условима конкуренције на тржишту. Конкуренција између аеродромских оператора се посматра из више углова, као што су:

- конкуренција између аеродромских оператора у погледу конкуренције за путнике
- конкуренција између аеродромских оператора у погледу конкуренције за авиопријевознике: детерминирајући фактори за избор аеродрома из угла путника и авиопријевозника, фактори за избор аеродрома-путници превозници, дестинација лета, подручја које покрива аеродром, цијена превоза, доступност слотова, доступност лета и вријеме могућности раста аеродрома, имиџ и поузданост превозника, други аеродромски трошкови, аеродромске накнаде и доступност попушта, маркетинг подршка, алијансе превозника и Frequent fly програм, Трошкови паркинга (гориво, handling), Објекти за одржавање зракоплова, копнена доступност и цијена еколошког ограничења, доступност трансфера конекције.

Избор аеродрома од стране путника превасходно зависи од подручја обухвата- catchment area, те се сматра да сви аеродроми у подручју од четири сата возње аутомобилом дјелују у условима конкуренције, те аеродромски оператори рачунају traffic leakage- губитак путника усљед бољих услова за путовање које пружају други аеродромски оператори. Такођер се утврђује тзв reverse traffic leakage који подразумјева губитак путника усљед лоших временских услова (магла, вјетар и сл.). Аеродром Мостар послује у условима конкуренције са међународним аеродромима Сплит, Дубровник, Сарајево и Тузла.

Све наведено указује да аеродроми у БиХ који су и аеродромски оператори и пружаоци земаљских услуга дјелују у условима конкуренције, а све наведено је последица либерализације тржишта авиотранспорта, и то у почетној фази либерализације тржишта авио превоза, па либерализација тржишта земаљских услуга и усљед либерализације тржишта земаљских услуга и либерализација приступа тржишта за авиопријевознике дошло је до значајне конкуренције између аеродромских оператора која је усљед губитка аеродрома као последицу имали појаву приватизације аеродрома.

Конкуренцијски савјет је у складу са чланом 25. став (1) тачка ф) Закона надлежан да даје мишљење и препоруке о било ком аспекту конкуренције, по службеној дужности или на захтјев државног органа, привредног субјекта или друштва. Према подацима достављеним уз предметни захтјев, као и подацима и информацијама прикупљеним приликом поступања по захтјеву за давање мишљења, утврђено је сљедеће:

Привредни субјекат Аеродром Мостар је регистрован у судском регистру Општинског суда у Мостару Рјешењем број У/И-542/94 и након првог уписа вршена су усклађивања уписа у судском регистру. Оснивачи Друштва су Град Мостар са учешћем у капиталу од 7.933.064 КМ или 85,0351% и Зрачна лука Загреб д.о.о. РХ од 1.396.096 КМ или 14,9649%. Основна регистрована

дјелатност Аеродрома Мостар је услужне дјелатности у вези са зрачним пријевозом (52.23 шифра дјелатности по Класификацији дјелатности БиХ 2010).

На основу члана 2. тачка д) Правилника о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника и ствари на аеродрому, предузеће за аеродромске услуге подразумијева оператера аеродрома који дјелимично или потпуно обавља послове прихвата и опреме зракоплова, путника, ствари (пртљаге), поште и терета у зрачном саобраћају, односно подразумијева друге овлаштене организације и предузећа који ове послове обављају дјелимично или потпуно по уговору или за сопствене потребе.

Према члану 3. тачка а) Закона о зракопловству БиХ, 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.

Такође, чланом 82. Закон о јавним набавкама привредни субјекат Аеродром Мостар је дефинисан као секторски уговорни орган који обавља дјелатности зрачне луке што се односи на искориштавање географског подручја у сврху стављања на располагање зрачне луке превозницима у зрачном пријевозу.

Чланом 5. Правилника о условима и начину издавања потврде зрачног оператера („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 51/04) (у даљем тексту: Правилник о условима и начину издавања потврде зрачног оператера) дефинисан је појам зрачни саобраћај као процес премјештања, односно превоза лица и/или ствари зрачном пловидбом, те било која друга употреба или дјеловање у зрачном простору. Редован зрачни превоз је редовни комерцијални превоз лица и/или ствари, који је доступан свима под једнаким условима, а обавља се унапријед утврђеним линијама, према унапријед утврђеном реду летења и по објављеним цијенама и општим условима превоза. Чланом 3. тачка ц) Закона о зракопловству БиХ дефинисано је да услуге зрачног саобраћаја обављају авиопревозници са важећом дозволом за рад и важећим АОЦ (Air Operator Certificate). У складу са чланом 2. тачка г) Правилника о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника и ствари на аеродрому, авиопријевозник је предузеће у зрачном промету које обавља јавни пријевоз путника и ствари.

Привредни субјекат Аеродром Мостар је је поднио захтјев којим се тражи оцјена да ли је тржиште зрачног авиотранспорта у Босни и Херцеговини, отворено за конкуренцију, међутим имајући у виду претежну дјелатности коју обавља привредни субјекат Аеродрома Мостар, као горе цитиране позитивне правне прописе, Конкуренцијски савјет је утврдио да привредни субјекат Аеродром Мостар дјелује на тржишту пружања услужних дјелатности којима се аеродроми стављају на располагање авиопријевозницима и путницима у Босни и Херцеговини

У складу са чланом 36. став (1) Закона о зракопловству БиХ, институцијама ентитета Босне и Херцеговине дато је право за изградњу и управљање аеродромима у Босни и Херцеговини, међутим став (2) истог члана пружа могућност ентитетским институцијама да своје право и одговорност за изградњу и управљање аеродромима могу пренијети на било које физичко и правно лице. У члану 7. Правилника о условима и начину издавања потврде аеродромског оператера се наводи да се потврда за аеродром може издати физичкој или правној особи (компанији, предузећу, или другим установама) која испуњавају услове за издавање потврде, у складу са чланом 32. и 33. овог правилника. Анализирајући релевантну законску регулативу, Конкуренцијски савјет је утврдио да не постоје законске баријере када је у питању оснивање и пословање аеродрома у Босни и Херцеговини, односно да се изградња и управљање аеродромом може пренијети на привредне и физичке особе које задовољавају услове из правних прописа којима је регулисана ова област. Надаље, утврђено је да се Регистар аеродрома у Босни и Херцеговини води код БХДЦА, те да субјекти који их оснивају односно управљају аеродромима, могу добити потребне дозволе и потврде након испуњења законом прописаних услова и бити уписани у Регистар, те да не постоје административне баријере за улазак на тржиште.

У Босни и Херцеговини егзистирају четири међународна аеродрома, и то у Сарајеву, Тузли, Мостару и Бања Луци, а којим управљају слиједећи привредни субјекти: Аеродром Мостар, Јавно предузеће Међународни аеродром „Сарајево“ д.о.о. Сарајево, Курта Шорка број 36, 71 000 Сарајево, Јавно предузеће „Међународни аеродром Тузла“ д.о.о., Горње Дубраве бб, 75 270 Живинице и Аеродроми Републике Српске" а.д. Бања Лука, Маховљани бб, 78 250 Лакташи.

Конкурenciјски савјет је у сврху анализе преклапања међународних зрачних линија које се обављају са аеродрома у Босни и Херцеговини, користио податке запримљене по Захтјеву за мишљење број: 01-26-7-009-1/22 који су представљени у табели како слиједи:

Табела бр.2

Дестинација	Аеродроми
Београд (Србија)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево
Дортмунд (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Меминген (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Берлин (Њемачка)	Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла, Међународни аеродром Бања Лука од почетка зимске сезоне 2022/2023
Хамбург (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево
Nuremberg (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Тузла
Mulhouse (Француска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Беч (Аустрија)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Малмо (Шведска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла,
Stockholm (Шведска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Gothenburg (Шведска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Милано (Италија)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Тузла
Antalya (Турска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
Hurgada (Египат)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево

Извор: захтјев за мишљење број:01-26-7-009-1/22

Из Табеле 2. је евидентно да се наведене међународне линије преклапају, при чему се сва четири аеродрома налазе унутар два до четири сата војње цестовним превозом (аутобусом) или путничким аутомобилом, што имплицира да се налазе у истом подручју покривености. Обзиром на чињеницу да избор аеродрома од стране путника превасходно зависи од подручја обухвата-цаццмента ара, сматра се да сви аеродроми у подручју од четири сата војње аутомобилом дјелују у условима конкуренције.

Конкурenciјски савјет сматра да са аспекта Закона о конкуренцији учесници који пружају услужне дјелатности којима се аеродроми стављају на располагање авиопревозницима и путницима у Босни и Херцеговини, својим корисницима, тј. путницима нуде замјенске производе, односно услуге, које као такве корисници сматрају међусобно замјењивим под прихватљивим

условима, узимајући у обзир њихове битне карактеристике, квалитет, уобичајену намјену, начин употребе и услове продаје, што имплицира постојање тржишне конкуренције међу учесницима на поменутом тржишту, односно постојање тржишне утакмице која се огледа у привлачењу што већег броја путника и авиопријевозника.

Конкурентијски савјет сматра да на тржишту услужних дјелатности којима се аеродроми стављају на располагање авиопревозницима и путницима у Босни и Херцеговини постоји ефективна конкуренција, те у складу са чланом 25. став (1) под ф) Закона о конкуренцији, Конкурентијски савјет даје Мишљење да је тржиште услужних дјелатности којима се аеродроми стављају на располагање авиопријевозницима и путницима у Босни и Херцеговини отворено за конкуренцију.

Ово мишљење је дато искључиво на основу јавно доступних података, података прикупљених од стране привредног субјекта Аеродром Мостар, те уколико дати подаци одступају од стварног чињеничног стања ово мишљење се не може примијенити.

Цијенимо да смо вам доставили довољно података о отворености релевантног тржишта предметног поступка са аспекта Закона о конкуренцији, не улазећи при томе у питања изузећа од примјене Закона о јавним набавкама.

Сходно наведеном, ово мишљење је дато на темељу навода из Захтјева, издаје се на основу Закона о конкуренцији те не даје одговор на питање примјене Закона о јавним набавкама.

Предсједник

Небојша Попић

Достављено:

- Агенција за јавне набавке Босне и Херцеговине, Филијала Мостар
- у спис