

BOSNA I HERCEGOVINA
Konkurencijsko vijeće



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
Конкуренцијски савјет

МИШЉЕЊЕ

по захтјеву привредног субјекта Предузеће за услуге у ваздушном саобраћају „Аеродроми
Републике Српске“ а.д. Бања Лука

**Сарајево,
јануар, 2023. године**



Број: 01-26-7-009-13/22

Сарајево, 26.01.2023. године

Конквенцијски 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 Предузећа за услуге у ваздушном саобраћају „Аеродроми Републике Српске“ а.д. Бања Лука, Маховљани бб, 78 250 Лакташи, Босна и Херцеговина, упућеног путем Агенције за јавне набавке Босне и Херцеговине, Филијала Мостар, Кнеза Домагоја, 88 000 Мостар, на 114. (стотинчетрнаестој) сједници одржаној дана 26.01.2023. године, донио је

МИШЉЕЊЕ

Конквенцијски савјет Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Конквенцијски савјет) је дана 21.04.2022. године, под бројем: 01-26-7-009-1/22, запримио Захтјев за давање мишљења (у даљем тексту: Захтјев), Предузећа за услуге у ваздушном саобраћају „Аеродроми Републике Српске“ а.д. Бања Лука, Маховљани бб, 78 250 Лакташи, Босна и Херцеговина (у даљем тексту: Аеродроми Републике Српске) којим се тражи оцјена да ли је тржиште зрачног саобраћаја у Босни и Херцеговини, отворено за конкуренцију.

Дана 26.04.2022. године, Конквенцијски савјет је актом број: 01-26-7-009-2/22 обавијестио привредни субјекат Аеродроми Републике Српске 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 10.05.2022. године доставила Конквенцијском савјету Захтјев на даље поступање.

Конквенцијски савјет је дописом број: 01-26-7-009-4/22 од 11.05.2022. године, од привредног субјекта Аеродроми Републике Српске затражио податке 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.

Дана 24.08.2022. године, Конквенцијски савјет је упутио привредном субјекту Аеродроми Републике Српске ургенцију за достављање података, након чега је исти дана 02.09.2022. године доставио тражене податке.

Конквенцијски савјет је дана 14.10.2022. године, упутио Агенцији за јавне набавке БиХ допис број: 01-26-7-009-7/22 којим су тражена додатна појашњења Захтјева, након чега је дана 07.11.2022.године запримио одговор Агенције за јавне набавке БиХ.

Конквенцијски савјет је дана 20.12.2022. године упутио захтјев за доставу података Дирекцији за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине у којем се тражена појашњења појмова битних за

релевантно тржиште на којем дјелују Аеродроми Републике Српске. Дирекција за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине је дана 30.12.2022. године доставила тражене податке. Дана 27.12.2022. године, Конкурентијски савјет је привредном субјекту Аеродроми Републике Српске упутило захтјев за доставу података и документације број: 01-26-7-009-10/22, након чега су Аеродроми Републике Српске доставили тражене податке и документацију дана 11.01.2023. године.

Према подацима из Захтјева у Босни и Херцеговини егзистирају четири међународна аеродрома, и то у Сарајеву, Тузли, Мостару и Бања Луци, а којим управљају слиједећи привредни субјекти: Аеродроми Републике Српске, Јавно предузеће Међународни аеродром „Сарајево“ д.о.о. Сарајево, Курта Шорка број 36, 71 000 Сарајево (у даљем тексту: ЈП Међународни аеродром Сарајево), Јавно предузеће „Међународни аеродром Тузла“ д.о.о., Горње Дубраве бб, 75 270 Живинице (у даљем тексту: ЈП Међународни аеродром Тузла) и Јавно предузеће „Међународна зрачна лука аеродром Мостар“ д.о.о. Мостар, Ортијеш бб, 88 000 Мостар (у даљем тексту: ЈП Међународна зрачна лука Мостар). Такође, за обављање сличних дјелатности су регистровани: Јавно предузеће „Аеродром Бихаћ“ д.о.о. Бихаћ, 5. корпуса број 4, 77 000 Бихаћ (у даљем тексту: ЈП Аеродром Бихаћ) и „Аеродром Требиње“ д.о.о. Требиње, Цара Лазара 12, 89 000 Требиње (најављена је изградња аеродрома у Требињу), при чему треба узети у обзир да се не ради о међународним аеродромима.

Привредни субјекат Аеродроми Републике Српске као јавно предузеће, задовољава потребе од општег интереса, али послује на тржишним и комерцијалним принципима, а комерцијализација подразумијева постојање конкуренције, садржане у „борби за путнике“ који ће аеродром користити. Поред тога, постоји конкуренција у условима избора авиокомпаније преко које ће се обављати летови.

Законодавство у овој области гарантује слободан приступ тржишту, слободу оснивања, једнаке услове и заједничка правила у областима зрачног саобраћаја, безбједности и управљања са сусједним земљама и земљама Европске уније. Оквирна стратегија саобраћај Босне и Херцеговине (2015. – 2030. године) промовише модернизацију и проширење аеродромске инфраструктуре и технолошких система у Босни и Херцеговини. Један од закључака из Оквирне стратегије саобраћаја Босне и Херцеговине је повећање конкурентности аеродрома у односу на друге аеродроме у региону, те развој теретног саобраћаја кроз реализацију повезаних инвестиција. У Захтјеву се наводи да су за област зрачног саобраћаја релевантни сљедећи правни прописи:

- Закон о зракопловству Босне и Херцеговине („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 39/09 и 25/18) (у даљем тексту: Закон о зракопловству БиХ);
- Правилник о условима и начину издавања потврде аеродромског оператора („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 28/05, 20/11 и 76/14) (у даљем тексту: Правилник о условима и начину издавања потврде аеродромског оператора);
- Правилник о аеродромима („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 09/11, 101/15 и 47/21) (у даљем тексту: Правилник о аеродромима);
- Правилник о утврђивању захтјева и управних поступака у вези са аеродромима („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 17/21) (у даљем тексту: Правилник о утврђивању захтјева и управних поступака у вези са аеродромима);
- Правилник о надзору у цивилном зракопловству („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 22/16, 55/18 и 5/19);
- Правилник о одржавању и прегледању аеродрома и мјерама потребним за његову сигурну употребу („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 43/06, 90/10 и 49/21);
- Правилник о мјерама сигурности зрачне пловидбе на аеродрому за операције на земљи („Службени гласник Босне и Херцеговине“ број 82/07 и 100/10);

- Правилник о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника и ствари на аеродрому („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 47/07 и 85/10) (у даљем тексту: Правилник о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника и ствари на аеродрому);
- Правилник о стручном оспособљавању, потврдама и одобрењима стручног особља које обавља послове од значаја за безбједност зрачне пловидбе на аеродрому („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 27/07, 90/10 и 29/15);
- Правилник о условима које мора да испуњава центар за обуку зракопловног стручног особља на аеродрому („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 27/07, 108/10 и 22/15);
- Правилник о одобравању летова („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 51/22) и
- Правилник о усклађивању Босне и Херцеговине са захтјевима међународне организације за цивилно зракопловство) („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 65/18).

Чланом 3. тачка а) Закона о зракопловству БиХ дефинисано је шта се сматра аеродромом. У складу са наведеном одредбом, 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 36. став (1) и (2) Закона о зракопловству БиХ 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 Босне и Херцеговине дозвољен је само на аеродромима чији оператери посједују потврду за аеродром коју је издала Дирекција за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине (у даљем тексту: БХДЦА) која води Регистар аеродрома.

Предуслови које одређени аеродром мора да испуни да би могао да буде отворен и да послује су прописани чланом 38. Закона о зракопловству БиХ:

"(1) За добијање потврде за аеродром, морају бити испуњени сљедећи услови:

а) да је подносилац захтјева оператер аеродрома или је овлаштен 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."

Правилником о условима и начину издавања потврде аеродромског оператера регулисан је поступак за добијање потврде аеродромског оператера, који обухвата услове за добијање и провођење поступка за издавање потврде, обавезе оператера аеродрома, сигурносне прописе, инспекције и тестирања, као и привремено одузимање, суспензију и поништење потврде за аеродром. 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 оператер/власник посједује потврду за аеродром, издату од стране БХДЦА.

Чланом 6. Правилника о условима и начину издавања потврде аеродромског оператера прописано је да међународни зрачни саобраћај унутар Босне и Херцеговине и обука професионалног летачког особља могу бити дозвољени само на аеродромима којим је издата потврда од стране БХДЦА у складу са Законом о зракопловству БиХ 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 БХДЦА. Процедура подношења захтјева и издавања потврде за пружање услуга у зрачном саобраћају на аеродрому је регулисана члановима 11. и 15. Правилника о условима и начину издавања потврде аеродромског оператера, док су члановима 32. и 33. поменутог правилника утврђени услови за добивање потврде за аеродромског оператера. Правилником о аеродромима детаљније су прописане грађевинске, техничке, сигурносне и друге референтне карактеристике које аеродроми требају испуњавати.

Правилником о утврђивању захтјева и управних поступака у вези са аеродромима 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 безбједношћу. Потврда се издаје када је подносилац захтјева доказао да је аеродром у складу са овим правилником и другим прописима.

Према расположивим подацима АЦИ-ја (Међународног савјета аеродрома), ЕНАЦ-а (Универзитет за ваздухопловство у Европи), те БХДЦА, на Међународном аеродрому Бања Лука у 2018. години реализовао је 1.652 авиооперације (35.803 путника), у 2019. години 2.578 авиооперација (149.996 путника), у 2020. години (пандемија COVID-19 вируса), у 2021. години 2.702 авиооперације (139.882 путника), у 2022. години за период 01.01.2022-31-03.2022. године 476 авиооперација (27.694 путника).

У 2018. години, на Међународном аеродрому Сарајево реализовано је 13.432 авиооперације (1.045.417 путника), у 2019. години 13.671 авиооперација (1.143.680 путника), у 2020. години у којој је владала пандемија COVID-19 вируса 5.896 авиооперација (249.603 путника), у 2021. години 11.467 авиооперације (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.

На Међународном аеродрому Тузла је у 2018. години реализовао 4.039 авиооперација (584.610 путника), у 2019. години 3.921 авиооперација (593.050 путника), у 2020. години (пандемија COVID-19 вируса) 1.458 авиооперација (1.357 путника), у 2021. години 2.893 авиооперације (299.031 путника) и у периоду 01.01.2022. - 28.02.2022. године је обављено 409 авиооперација (37.998 путника).

У 2018. години, на Међународном аеродрому Мостар је реализовао 747 авиооперација (28.673 путника), у 2019. години 738 авиооперација (32.866 путника), у 2020. години (пандемија COVID-19 вируса) 145 авиооперација (1.357 путника), у 2021. години 190 авиооперација (1.926 путника) и у периоду 01.01.2022.-28.02.2022. године обављено је 28 авиооперација (45 путника).

Према подацима којим располаже привредни субјекат Аеродроми Републике Српске, међународне зрачне линије које се обављају са аеродрома у Босни и Херцеговини, а међусобно се преклапају, су сљедеће:

Табела 1.

Дестинација		Аеродроми
1.	Београд (Србија)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево
2.	Дортмунд (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
3.	Меминген (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
4.	Берлин (Њемачка)	Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла, Међународни аеродром Бања Лука од почетка зимске сезоне 2022/2023
5.	Хамбург (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево
6.	Nuremberg (Њемачка)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Тузла
7.	Mulhouse (Француска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
8.	Беч (Аустрија)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
9.	Малмо (Шведска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла,
10.	Stockholm (Шведска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
11.	Gothenburg (Шведска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
12.	Милано (Италија)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Тузла
13.	Antalya (Турска)	Међународни аеродром Бања Лука, Међународни аеродром Сарајево и Међународни аеродром Тузла
14.	Хургада (Египат)	Међународни аеродром Бања Лука и Међународни аеродром Сарајево

Имајући у виду различите карактеристике и показатеље путничког саобраћаја и дестинација, Аеродроми Републике Српске истичу да је евидентно постојање алтернативних услуга зрачног саобраћаја, стварно и потенцијално присуство конкуренције.

Конкуренција између аеродрома се одређује на основу „catchment area“, површине од два до четири сата вожње аутомобилом. За аеродроме је изузетно важно да одреде подручје покривености, од чега зависи број путника којима пружају услуге. Дакле, што је већи број

становника у зони покривања, већа је и база путника који могу да користе услуге одређеног аеродрома. Оператери аеродрома, по правилу, одређују подручје покривености на удаљености унутар које путници могу, јавним пријевозом или сопственим аутомобилом, да стигну до аеродрома за два до четири сата од мјеста становања. Конкуренција између аеродрома постоји ако се аеродроми налазе у истом подручју покривености. Тако у уже подручје Међународног аеродрома Бања Лука улази подручје Међународног аеродрома Мостар, Међународног аеродрома Сарајево и Међународног аеродрома Тузла. Шире подручје, с друге стране, обухвата подручје међународних аеродрома у Загребу, Београду, Сплиту и Дубровнику.

Привредни субјекат Аеродроми Републике Српске наводи да авиокомпаније у Европској унији постоје у условима слободне конкуренције, са слободним приступом линијама и самосталношћу у одређивању цијена. У циљу побољшања квалитета услуге и смањења цијена земаљских услуга, односно развоја конкуренције на тржишту, Савјет Европске уније је усвојио Директиву Савјета 96/67/ЕЗ од 15. октобра 1996. о приступу тржишту земаљских услуга у зрачним лукама Заједнице, те су основу поменуте Директиве, државе чланице донијеле проведбене прописе, па је Босна и Херцеговина 2013. године либерализирала приступ тржишту земаљских услуга. Конкуренција између авиопријевозника, аеродромских оператора и пружалаца земаљских услуга у Босни и Херцеговини се везује за ратификацију Мултилатералног споразума о успостављању заједничке европске зракопловне области (ЕЦАА) („Службени гласник Босне и Херцеговине" број 10/07-Међународни уговори), што је резултирало доношењем Правилника о пружању земаљских услуга („Службени гласник Босне и Херцеговине, број 13/13 и 70/16). Аеродроми у Босни и Херцеговини имају двоструку правну позицију, и то позицију аеродромског оператора и пружаоца земаљских услуга. Позиција аеродромског оператора подразумијева да је основни задатак сваког аеродрома да омогући инфраструктуру за одвијање зракопловних операција. Под земаљским услугама подразумијевају се: земаљска администрација и надзор, прихват и отпрема путника, прихват и отпрема пртљага, прихват и отпрема терета и поште, распоређивање зракоплова при доласку и одласку, помоћ при паркирању зракоплова и осигуравање одговарајућих средстава, одржавање зракоплова, омогућавање пуњења горива и мазива за зракоплове, зракопловне операције, копнени пријевоз и услуге кетеринга (припремање готових оброка за путнике).

Практична посљедица либерализације приступа тржишту земаљских услуга је да се оператери аеродрома „такмиче" са пружаоцима услуга трећих страна. Стратегија Европа 2020. наглашава значај саобраћајне инфраструктуре, као дијела стратегије одрживог развоја за наредну деценију. Европска комисија у својој бијелој књизи о будућности транспорта до 2050. године, „План јединственог европског транспортног простора", истакла је важност стварања заједничког транспортног тржишта, његовог отварања и слободе пружања услуга. Стварање јединственог европског транспортног подручја, уклањање преосталих баријера између видова транспорта и националних оквира и олакшавање процеса интеграције и развоја мултинационалних оператора један је од главних циљева.

Постепено стварање унутрашњег тржишта довело је до уклањања комерцијалних ограничења за авиокомпаније које лете унутар Европске уније, као што су ограничења за авиокомпаније или број летова и цијена карата, као и ограничења у пружању земаљских услуга. Европски суд за људска права, одлучио да се правила конкуренције примењују на транспорт, укључујући и аеродроме. Иако су и даље претежно у јавном власништву и којима управљају, аеродроми у Европској унији тренутно су свједоци већег учешћа приватних компанија. У посљедњој деценији, дјелимичном приватизацијом појединих аеродрома, као и конкуренцијом у управљању аеродромима у јавном власништву, укључујући и регионалне аеродроме, створена су нова тржишта. Све наведено је приморало оператере аеродрома да поднесу захтјеве за изузеће од примјене закона о јавним набавкама.

Европска комисија је изузела Међународни аеродром Беч и друге аеродроме у Републици Аустрији од примјене Директиве 2014/25/ЕУ Европског парламента и Савјета од 26. фебруара 2014. о набави субјеката који дјелују у сектору водне привреде, енергетском и прометном сектору

те сектору поштанских услуга и стављању изван снаге Директиве 2004/17/ЕЗ Текст значајан за ЕПП. Разлог за ову одлуку је био слободан приступ тржишту и доказана конкуренција између субјеката. У конкурентском окружењу, спровођење јавних позива чини субјекте неконкурентним. Регулаторна ограничења резултирају кашњењем у реализацији инфраструктурних пројеката. Конкурентност на тржишту између аеродрома постоји и у непосредном окружењу. Под концесијама су аеродроми у Загребу и Београду. Међународни аеродром Загреб је под концесијом од 2012. године, на основу уговора који је потписала државна влада са француским конзорцијумом ZAIC (Zagreb Airport International Sotrapu). Аеродром Никола Тесла у Београду добија концесију од 2018. године на основу уговора VINCI - Airports и Владе Републике Србије.

Привредни субјекат Аеродроми Републике Српске истиче да Међународни аеродром Бања Лука послује у потпуно тржишним условима, на либерализованом тржишту услуга, слободи избора кориштења аеродрома и авиокомпанија. Имајући у виду наведено, Аеродроми Републике Српске сматрају да су испуњени услови из члана 5. став (3) Закона о јавним набавкама којим је прописано да у случају да неки од послова из члана 5. обавља више предузећа која нису обухваћена чл. ст. 1. и 2. истог члана Закона о јавним набавкама, Конкурентијски савјет оцјењује да ли је релевантно тржиште на којем дјелују Аеродроми Републике Српске отворено за конкуренцију. Ово посебно из разлога што кашњења у реализацији инфраструктурних инвестиција чине ово предузеће неконкурентном у односу на друге аеродроме, како у Босни и Херцеговини, тако и у региону. Дуготрајни жалбени поступци утицали су на остваривање прихода Међународног аеродрома Бања Лука, који би имао бољи пословни резултат да су поступци набавке реализовани у складу са планираним роковима. На примјер, поступак јавне набавке горива, тј. Керозина ЈЕТА1 је због учесталих жалбених поступака трајао преко годину дана, па је Међународни аеродром Бања Лука остао без горива, а тиме су авиокомпаније одбијале да слете на Међународни аеродром Бања Лука.

Конкурентијски савјет је у складу са чланом 25. став (1) тачка ф) Закона о конкуренцији („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број 48/05, 76/07 и 80/09) (у даљем тексту: Закон о конкуренцији) надлежан да даје мишљење и препоруке о било ком аспекту конкуренције, по службеној дужности или на захтјев државног органа, привредног субјекта или друштва.

Привредни субјекат Аеродроми Републике Српске је регистрован у судском регистру код Округног привредног суда у Бања Луци под матичним бројем уписа: 1-2513-00. Основне регистроване дјелатности Аеродрома Републике Српске су услужне дјелатности у вези са зрачним пријевозом (сагласно класификацији дјелатности у Републици Српској 52.23. услужне дјелатности у зракопловном саобраћају, 52.21 - услужне дјелатности у копненом саобраћају, 52.10 - складиштење робе, 52.24 - претовар терета, 56.21 - дјелатности кетеринга, итд.).

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.

У складу са чланом 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 Аеродроми Републике Српске 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 пријевозницима 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 особа и/или ствари зрачном пловидбом, те било која друга употреба или дјеловање у зрачном простору. Редован зрачни пријевоз је редовни комерцијални превоз особа 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 авиопријевозници са важећом дозволом за рад и важећим АОС (Air Operator Certificate). У складу са чланом 2. тачка г) Правилника о служби прихвата и отпреме зракоплова, путника и ствари на аеродрому, авиопревозник је предузеће у зрачном промету које обавља јавни пријевоз путника и ствари.

У Захтјеву је тражена оцјена отворености тржишта зрачног саобраћаја за конкуренцију у Босни и Херцеговини, међутим имајући у виду претежне дјелатности које обавља привредни субјекат Аеродроми Републике Српске, као и као горе цитиране позитивне правне прописе, Конкурenciјски савјет је утврдио да привредни субјекат Аеродроми Републике Српске дјелује на тржишту пружања услужних дјелатности којима се аеродроми стављају на располагање авиопревозницима 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 физичком или правном лицу (компанији, предузећу, или другим установама) која испуњавају услове за издавање потврде, у складу са чланом 32. и 33. овог правилника. Анализирајући релевантну законску регулативу, Конкурenciјски 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 привредна и физичка лица која 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.

Подаци о броју авиооперација, као и о броју путника које су примили аеродроми су показатељи постојања ефективне тржишне конкуренције између међународних аеродрома. Из Табеле 1. је евидентно да се наведене међународне линије преклапају, при чему се сва четири аеродрома налазе унутар два до четири сата вожње цестовним превозом (аутобусом) или путничким аутомобилом, што сугерише да се налазе у истом подручју покривености.

Конкурenciјски савјет сматра да са аспекта Закона о конкуренцији судионици 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 авиопревозника.

Конкурenciјски 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, Конкурenciјски савјет даје Мишљење да је тржиште услужних дјелатности којима се аеродроми

стављају на располагање авиопревозницима 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 Аеродрома Републике Српске, те уколико дати подаци одступају од стварног чињеничног стања ово мишљење се не може примијенити.

Предсједник

Небојша Попић