

VENDIM
Nr. 802, datë 28.12.2023

**PËR MIRATIMIN E KËRKESAVE PËR DHËNIEN E LICENCËS SË OPERIMIT
PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE AJRORE, PROCEDURAT, KRITERET DHE
KUSHTET PËR REFUZIMIN, PEZULLIMIN APO REVOKIMIN E LICENCËS SË
OPERIMIT¹**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 20, pika 2, dhe 21, pika 5, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, me propozimin e zëvendëskryeministrit dhe ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Objekti

Ky vendim ka objekt përcaktimin e procedurave dhe të kriterëve për licencimin e transportuesve ajrorë civilë të Republikës së Shqipërisë për të kryer shërbime ajrore, si dhe përcaktimin e rregullave të vendosjes së çmimeve të shërbimeve ajrore.

Neni 2
Përkufizime

Për qëllime të këtij vendimi me termat e mëposhtëm nënkuptohet:

1. “Licencë operimi”, një autorizim i dhënë një sipërmarrjeje nga autoriteti kompetent licencues për të kryer transport ajror të pasagjerëve, të postës dhe/ose të ngarkesave, duke e lejuar atë të ofrojë shërbime ajrore, siç është përcaktuar në licencën e operimit.
2. “Autoriteti kompetent licencues”, Autoriteti i Aviacionit Civil, që ka të drejtë të japë, të refuzojë, të anulojë ose të pezullojë një licencë operimi në përputhje me kreun II, të këtij vendimi.
3. “Komision”, Komisioni i Dhënies së Licencave të Operimit, i cili është një strukturë e posaçme administrative që krijohet nga titullari i autoritetit kompetent licencues.
4. “Sipërmarrje”, çdo person fizik ose juridik, qoftë fitimprurës ose jo, apo çdo organ tjetër zyrtar, qoftë me personalitetin e vet juridik ose jo.
5. “Shërbim ajror”, një fluturim ose një seri fluturimesh me qëllim transportin e pasagjerëve, ngarkesës dhe/ose postës me pagesë dhe/ose me qira.
6. “Fluturim”, një nisje nga një aeroport i caktuar drejt një aeroporti të një destinacioni të caktuar.
7. “Fluturime lokale”, një fluturim që nuk përfshin transportin e pasagjerëve, postës dhe/ose ngarkesës ndërmjet aeroporteve të ndryshme ose pika të tjera të autorizuar uljeje.
8. “Aeroport”, çdo zonë e përshtatur, veçanërisht për shërbime ajrore.
9. “Certifikata e operimit ajror (AOC)”, një certifikatë e dhënë një sipërmarrjeje që provon se operatori ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në certifikatë.

¹ Ky vendim është përafshuar plotësisht me parashikimet e rregullores së Komisionit Evropian (EC) nr.1008/2008, datë 24 shtator 2008, “Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore në Komunitet” dhe amendimet e saj, rregullorja BE 2018/1139, e datës 4 korrik 2018, rregullorja BE 2019/2, e datës 11 dhjetor 2018, botuar në Fletoren Zyrtare 293, datë 31.10.2008, f. 3.

10. “Kontroll efektiv”, një marrëdhënie e përbërë nga të drejta, kontrata ose çdo mënyrë tjetër, e cila qoftë individualisht ose bashkërisht dhe, duke konsideruar faktet dhe legjislacionin jep mundësinë e ushtrimit direkt ose indirekt të një ndikimi në vendimmarrje për një sipërmarrje, veçanërisht nëpërmjet:

a) së drejtës për të përdorur të gjitha ose pjesë të aseteve të një sipërmarrjeje;

b) të drejtave ose kontratave që kanë ndikim në vendimet për përbërjen, votimin ose vendimet e organeve të një sipërmarrjeje ose ndryshe kanë ndikim në vendimet për funksionimin e biznesit të një sipërmarrjeje.

11. “Transportues ajror”, një sipërmarrje me një licencë të vlefshme operimi ose një licencë operimi ekuivalente.

11.a. “Transportuesi ajror i ZPEA-së”, një transportues ajror, i cili zotëron një licencë operimi të vlefshme, të lëshuar nga një autoritet kompetent licencues, në përputhje me parashikimet e marrëveshjes shumëpalëshe.

11.b. “Transportues ajror shqiptar”, një transportues ajror, i cili zotëron një licencë operimi të vlefshme, të lëshuar nga një autoritet kompetent licencues, në përputhje me kreun II, të këtij vendimi.

12. “Transportues ajror i huaj”, transportues ajror i vendeve të treta jashtë ZPEA-së, siç përcaktohet në marrëveshjen shumëpalëshe.

13. “Shërbime ajrore brenda komunitetit”, shërbime ajrore që operojnë brenda Komunitetit Evropian.

14. “Plan biznesi”, një përshkrim i hollësishëm i veprimtarive tregtare, të synuara nga transportuesi ajror për periudhën në fjalë, veçanërisht në lidhje me zhvillimin e pritshëm të tregut dhe investimet që do të kryhen, duke përfshirë implikimet financiare dhe ekonomike të këtyre veprimtarive.

15. “E drejta e trafikut”, e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve, me qëllim transportimin e pasagjerëve, mallrave dhe postës, për qëllime fitimi.

16. “Shitje vetëm e vendit”, shitja e vendeve të pasagjerëve pa ndonjë shërbim tjetër shtesë, direkt te publiku nga transportuesi ajror ose agjenti i tij i autorizuar apo dhe nga një marrës me qira (*charter*).

17. “Shërbim ajror i programuar”, një seri fluturimesh që kanë të gjitha karakteristikat e mëposhtme:

a) Në çdo fluturim vendet e pasagjerit dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku, direkt nga transportuesi ajror ose nga agjentët e tij të autorizuar;

b) Operohet në mënyrë që të kryhet lëvizja ndërmjet dy ose më shumë aeroporteve, ose:

- sipas orarit të publikuar; ose

- me fluturime aq të rregullta dhe të shpeshta, duke përbërë një seri sistematike fluturimesh, e cila njihet paraprakisht.

18. “Kapacitet”, numri i vendeve ose ngarkesa me fitim, e ofruar publikut të gjerë në një shërbim ajror të programuar për një periudhë të caktuar.

19. “Çmime ajrore”, çmimi i shprehur në lekë ose në euro, që iu paguhet transportuesve ajrorë ose agjentëve të tyre apo edhe shitësve të tjerë të biletave, me qëllim transportimin e pasagjerëve në shërbime ajrore dhe çdo kriter me të cilin aplikohen këto çmime, duke përfshirë pagesa dhe kushte të ofruara agjencisë dhe shërbime të tjera ndihmëse.

20. “Tarifat ajrore”, çmimi i shprehur në lekë ose në euro, që paguhet për transportimin e ngarkesave dhe kriteret me të cilat aplikohen këto çmime, duke përfshirë pagesa dhe kushte të ofruara agjencisë dhe shërbime të tjera ndihmëse.

21. “Bashkim urban”, një zonë urbane që përfshin një numër qytetesh ose qytezash, të cilat me rritjen dhe zgjerimin e popullsisë janë shkrirë në mënyrë të natyrshme për të formuar gradualisht një zonë të vazhdueshme.

22. “Llogaria e menaxhimit”, një pasqyrë e hollësishme e të ardhurave dhe kostove të një transportuesi ajror, duke përfshirë një ndarje midis aktiviteteve të lidhura me transportin ajror dhe aktiviteteve të tjera, si dhe midis elementeve financiare dhe jofinanciare.

23. “Marrëveshje shumëpalëshe”, (ZPEA) marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe protokollit i saj për krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, e ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe, ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, të Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit administrativ të përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, ‘Për krijimin e një zone të përbashkët të Aviacionit Evropian’”, në vijim, referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

24. “Ministri”, ministri përgjegjës për çështjet e transportit ajror.

25. “Shteti/et anëtar/et përkatës/e”, shteti/et anëtar/et i/e ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ndërmjet ose brenda të cilit operohet një shërbim ajror.

26. “Shteti/et anëtar/e i përfshirë”, shteti/et anëtar/et në fjalë dhe shtetin/et anëtar, ku është/janë licencuar transportuesi/it ajror/ë që operojnë shërbimin ajror.

27. “Marrëveshje e qirasë së thatë (*dry lease*)”, një marrëveshje ndërmjet sipërmarrjeve, sipas së cilës avioni operohet nën AOC- në e qiramarrësit.

28. “Marrëveshje e qirasë së njomë (*wet lease*)”, një marrëveshje ndërmjet transportuesve ajrorë, sipas së cilës avioni operohet nën AOC-në e qiradhënësit.

29. “Vendi kryesor i biznesit”, zyrë qendrore ose zyra e regjistruar e një transportuesi ajror, ku ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operues, duke përfshirë menaxhimin e vazhdueshëm të gatishmërisë për punë të avionëve të transportuesit ajror shqiptar.

KREU II LICENCA E OPERIMIT

Neni 3 Licenca e operimit

1. Asnjë sipërmarrje e themeluar në Republikën e Shqipërisë nuk do të lejohet të transportojë në mënyrë ajrore pasagjerë, postë dhe/ose ngarkesë për pagesë dhe/ose qira, nëse nuk i është dhënë një licencë operimi. Çdo sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij kreu do të ketë të drejtë të marrë një licencë operimi.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent licencues, nuk do të japë licenca operimi ose nuk t’i mbajë ato në fuqi nëse ka ndonjë mospërputhje me kërkesat e këtij kreu.

3. Pa cenuar çdo dispozitë tjetër të zbatueshme të legjislacionit të brendshëm ose ndërkombëtar në fuqi, kategoritë e mëposhtme të shërbimeve ajrore nuk do t’i nënshtrohen kërkesës për të pasur një licencë të vlefshme operimi:

- a) Shërbimet ajrore të kryera nga avionë pa motor dhe/ose avionë ultra të lehtë me motor; dhe
- b) Fluturimet lokale.

Neni 4 Dhënia e licencës së operimit

1. Komisioni i Dhënies së Licencave të Operimit krijohet si strukturë e posaçme, me urdhër të titullarit të Autoritetit të Aviacionit Civil.

2. Komisioni ka autoritetin për shqyrtimin, miratimin, refuzimin, anulimin ose pezullimin e një licence operimi.

3. Në urdhrin e krijimit të komisionit përcaktohet përbërja, kohëzgjatja e ushtrimit të veprimtarisë, sipas kësaj përbërjeje, si dhe mënyra e informimit/raportimit të titullari i Autoritetit të Aviacionit Civil.

4. Komisioni kryen funksionet në përputhje me këtë vendim dhe aktet ligjore e nënligjore në fuqi.

Neni 5

Kushtet për dhënien e një licence operimi

Një sipërmarrjeje i jepet një licencë operimi nga autoriteti kompetent licencues nëse:

- a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë;
- b) zotëron një AOC të vlefshme, të lëshuar në përputhje me vendimin nr. 1095, datë 24.12.2020, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e kërkesave themelore në fushën e aviacionit civil”, nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose kur Shqipëria të jetë anëtare e ZPEA-së ose BE-së, në përputhje me rregulloren bazë të Bashkimit Evropian nr. 2018/1139, të lëshuar nga një autoritet kombëtar i një shteti anëtar të Bashkimit Evropian apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe apo nga disa autoritete kombëtare të shteteve anëtare të Bashkimit Evropian apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe ose nga Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit;
- c) ka një ose më shumë avionë në dispozicion përmes pronësisë ose marrëveshjes së qirasë së thatë – *dry lease*;
- ç) është i regjistruar në Qendrën Kombëtare të Biznesit, me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror ose transportin ajror të kombinuar me çdo operim tjetër tregtar të avionëve apo transportin ajror të kombinuar me riparim dhe mirëmbajtje avionësh;
- d) struktura organizative e saj mundëson autoritetin kompetent licencues të zbatojë dispozitat e këtij vendimi;
- dh) shteti shqiptar dhe/ose shtetas të saj kanë në pronësi më shumë se 50% të sipërmarrjes dhe e kontrollojnë efektivisht atë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë, nëpërmjet një ose më shumë sipërmarrjeve ndërmjetëse, përveçse kur është parashikuar ndryshe në një marrëveshje me një shtet tjetër, ku shteti shqiptar është palë, ose kur Shqipëria të jetë shtet i BE-së ose ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, shteti i ZPEA-së ose shtetasit e shteteve të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, zotërojnë dhe vazhdojnë të zotërojnë më shumë se 50% të sipërmarrjes dhe e kontrollojnë efektivisht atë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë, nëpërmjet një ose më shumë sipërmarrjeve ndërmjetëse, përveçse kur është parashikuar ndryshe në një marrëveshje me një shtet jashtë ZPEA-së, në të cilën shteti shqiptar ose Bashkimi Evropian është palë;
- e) plotëson kushtet financiare, të specifikuar në nenin 6, të këtij vendimi;
- ë) përputhet me kërkesat për sigurimin, të përcaktuara në ligjin nr. 32/2021, “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, dhe në ligjin nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- f) provon se është në përputhje me dispozitat për reputacion të mirë, siç specifikohet në nenin 8, të këtij vendimi.

Neni 6

Kushtet financiare për dhënien e një licence operimi

1. Autoriteti kompetent licencues do të vlerësojë nga afër, nëse një sipërmarrje që aplikon për herë të parë për një licencë operimi mund të demonstrojë që:

a) ajo mund të përmbushë në çdo kohë detyrimet e saj aktuale dhe potenciale të ngritura sipas parashikimeve realiste, për një periudhë prej 24 (njëzet e katër) muajsh nga fillimi i operimeve; dhe

b) ajo mund të ketë aftësi paguese për shpenzimet e saj fikse dhe operative, që lindin nga operimet sipas planit të saj të biznesit dhe që janë të ngritura sipas parashikimeve realiste, për një periudhë prej 3 (tre) muajsh nga fillimi i operacioneve, pa marrë parasysh ndonjë të ardhur nga operimet.

2. Për qëllimin e vlerësimit të përmendur në pikën 1, të këtij neni, çdo aplikant do të paraqesë një plan biznesi për të paktën 3 (tre) vjetët e operimit. Plani i biznesit gjithashtu do të përcaktojë hollësisht lidhjet financiare të aplikantit me çdo veprimtari tjetër tregtare, në të cilën aplikanti është i angazhuar ose direkt ose nëpërmjet sipërmarrjeve të lidhura me të. Aplikanti gjithashtu duhet të sigurojë të gjithë informacionin përkatës, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1, të aneksit I, bashkëlidhur këtij vendimi.

3. Pikat 1 dhe 2, të këtij neni, nuk do të zbatohen në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi, me qëllim mbulimin e operimeve me avion me më pak se 10 (dhjetë) tonë masë uljeje maksimumi (MTOM) dhe/ose më pak se 20 (njëzet) vende. Sipërmarrje të tilla do të tregojnë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 (njëqind mijë) euro ose do të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti kompetent licencues, të gjithë informacionin përkatës për qëllimin e vlerësimit të përmendur në pikën 1, veçanërisht, të dhënat e përmendura në pikën 1, të aneksit I, bashkëlidhur këtij vendimi.

Megjithatë, autoriteti kompetent licencues mund të zbatojë pikat 1 dhe 2, të këtij neni, në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi nën dispozitat e kësaj pike, që ka si qëllim të kryejë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja e së cilës i kalon 3 (tre) milionë euro në vit.

Neni 7

Certifikata e operatorit ajror (AOC)

1. Dhënia dhe vlefshmëria e një licence operimi do të varet nga zotërimi i një AOC-je të vlefshme, që specifikon aktivitetet e mbuluara nga ajo licencë operimi.

2. Çdo ndryshim i AOC-së së një transportuesi ajror shqiptar do të reflektohet, kur është e përshtatshme, në licencën e tij të operimit. Njësia kompetente për AOC-në do të informojë njësinë kompetente licencuese sa më shpejt të jetë e mundur për çdo ndryshim përkatës, të propozuar në AOC.

3. Njësia kompetente për AOC-në dhe njësia kompetente licencuese do të bien dakord për masat për të shkëmbyer në mënyrë aktive informacionin lidhur me vlerësimin dhe ruajtjen e AOC-së e të licencës së funksionimit.

Ky shkëmbim mund të përfshijë, pa u kufizuar, informacion në lidhje me marrëveshjet financiare, pronësore ose organizative të transportuesit ajror, që mund të ndikojë në sigurinë ose aftësinë paguese të operacioneve të tij, ose që mund të ndihmojë njësinë kompetente për AOC-në në kryerjen e mbikëqyrjes së tij të aktiviteteve, që lidhen me sigurinë në operim. Aty ku informacioni jepet në mirëbesim, duhet të merren masa për të siguruar që informacioni të mbrohet në mënyrë të përshtatshme.

4. Aty ku vlerësohet e nevojshme, njësia kompetente për AOC-në dhe autoriteti kompetent licencues do të konsultohen me njëri-tjetrin sa më shpejt të jetë e mundur, para se të ndërmarrin një veprim të tillë, si dhe të punojnë së bashku për të zgjidhur çështjet para se të ndërmerret veprimi. Aty ku ndërmerren veprime, njësia kompetente për AOC-në dhe autoriteti kompetent licencues do të njoftojnë njëri-tjetrin sa më shpejt të jetë e mundur për veprimin e ndërmarrë.

Neni 8

Prova e reputacionit të mirë

1. Në mënyrë që të pajisen me një licencë operimi, personat që do të menaxhojnë në mënyrë të vazhdueshme dhe efektive operacionet e sipërmarrjes, duhet të provojnë para autoritetit kompetent licencues se janë me reputacion të mirë ose se nuk janë shpallur të falimentuar.

Autoriteti kompetent licencues do të pranojë dokumentacionin që provon reputacionin e mirë ose mosshpalljen e falimentimit në lidhje me një shtetas shqiptar ose të një shteti anëtar të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, të lëshuar nga autoritetet kompetente në shtetin anëtar të origjinës ose shtetin anëtar ku personi ka vendbanimin e tij të përhershëm, i cili tregon se këto kërkesa janë përmbushur.

2. Kur shteti i origjinës ose shteti, ku personi ka vendbanimin e tij të përhershëm, nuk lëshon dokumentet e përmendura në pikën 1, të këtij neni, këto dokumente zëvendësohen me një deklaratë betimi ose në shtetet ku nuk ka asnjë dispozitë për deklarimin me betim me një deklaratë solemne të bërë nga personi i interesuar para një autoriteti kompetent gjyqësor ose administrativ ose, kur është e përshtatshme, një organi profesional noter ose të kualifikuar të shtetit të origjinës, ose shtetit ku personi ka vendbanimin e tij të përhershëm. Ky autoritet, noteri ose organi i kualifikuar profesional lëshon një certifikatë që vërteton vërtetësinë e deklaratës me betim ose deklaratë solemne.

3. Dokumentet dhe certifikatat e përmendura në pikat 1 dhe 2, të këtij neni, paraqiten në Autoritetin e Aviacionit Civil, jo më shumë se 3 (tre) muaj pas datës së lëshimit të tyre.

Neni 9

Vlefshmëria e licencës së operimit

1. Një licencë operimi do të jetë e vlefshme për sa kohë që transportuesi ajror përmbush kërkesat e këtij kreu.

Një transportues ajror duhet të jetë i aftë të demonstrojë në çdo kohë, me kërkesë të autoritetit kompetent licencues, se ai plotëson të gjitha kërkesat e këtij kreu.

2. Autoriteti kompetent licencues do të monitorojë nga afër përputhshmërinë me kërkesat e këtij kreu. Megjithatë, ai do të rishikojë përputhshmërinë me këto kërkesa në rastet e mëposhtme:

- a) 2 (dy) vjet pasi është dhënë një licencë e re operimi;
- b) kur dyshohet një problem i mundshëm; ose
- c) me kërkesë të çdo institucioni tjetër.

Në rast se njësisia kompetente licencuese dyshon se problemet financiare të një transportuesi ajror mund të cenojnë sigurinë e operimeve të tij, do të informojë menjëherë njësinë kompetente që ka lëshuar AOC-ja.

3. Licenca e operimit do të paraqitet përsëri për miratim, kur një transportues ajror:

- a) nuk ka filluar operimet brenda 6 (gjashtë) muajve nga dhënia e licencës së operimit;
- b) ka ndërprerë operimet e tij për më shumë se 6 (gjashtë) muaj; ose
- c) kur është licencuar në bazë të pikës 3, të nenit 6, të këtij vendimi, dhe synon të angazhohet në operime me avion mbi kufirin minimal, të specifikuar në pikën 3, të nenit 6, të këtij vendimi, ose nuk plotëson më kushtet financiare të vendosura në të.

4. Një transportues ajror do t'i vërë në dispozicion autoritetit kompetent licencues llogaritë e tij të audituara, jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj pas ditës së fundit të vitit financiar përkatës, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe në një akt tjetër ligjor. Gjatë 2 (dy) vjetëve të para të operimeve të një transportuesi ajror, të dhënat që përmenden në pikën 3, të aneksit I, bashkëlidhur këtij vendimi, do t'i vihen në dispozicion autoritetit kompetent licencues, sipas kërkesës së tij.

Autoriteti kompetent licencues mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror, të cilit ai i ka dhënë një licencë operimi, duke kërkuar informacionin përkatës. Si pjesë e një vlerësimi të tillë, transportuesi ajror në fjalë do të përditësojë të dhënat e përmendura në pikën 3, të aneksit I, dhe do t'ia vërë në dispozicion autoritetit kompetent licencues, sipas kërkesës së tij.

5. Një transportues ajror do të njoftojë autoritetin kompetent licencues:

- a) paraprakisht për çdo planifikim në lidhje me kryerjen e një shërbimi të ri ajror në një kontinent ose rajon të botës, që nuk është paraqitur më parë, ose për çdo ndryshim tjetër thelbësor në gamën

e aktiviteteve të tij, duke përfshirë, por jo kufizuar në ndryshime, në tipin ose numrin e avionëve të përdorur;

b) paraprakisht për çdo shkrimje ose blerje të synuar; dhe

c) brenda 14 (katërbëdhjetë) ditëve për çdo ndryshim në pronësi të çdo aksioni që përfaqëson 10% ose më shumë të aksioneve të përgjithshme të transportuesit ajror.

6. Nëse autoriteti kompetent licencues vlerëson se ndryshimet e njoftuara në pikën 5, të këtij neni, kanë një lidhje të rëndësishme me financat e transportuesit ajror, ai do të kërkojë paraqitjen e një plani biznesi të rishikuar, që përmban ndryshimet në fjalë dhe mbulon të paktën një periudhë prej 12 (dymbëdhjetë) muajsh nga data e implementimit të tij, si dhe të dhënat e përmendura në pikën 2, të aneksit I, dhe informacionin që duhet të sigurohet sipas pikës 4, të këtij neni.

Autoriteti kompetent licencues do të marrë një vendim për planin e rishikuar të biznesit, nëse transportuesi ajror mund të plotësojë detyrimet potenciale dhe ekzistuese gjatë asaj periudhe prej 12 (dymbëdhjetë) muajsh. Një vendim i tillë do të merret jo më vonë se 3 (tre) muaj pasi t'i jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm.

7. Autoriteti kompetent licencues në lidhje me transportuesit ajrorë të licencuar nga vetë ai do të vendosë nëse licenca e operimit duhet të paraqitet përsëri për miratim, në rast ndryshimi në një ose më shumë elemente që cenojnë statusin ligjor të tij dhe, në veçanti, në rastin e një shkrimjeje ose blerjeje të aksioneve.

8. Pikat 4, 5 dhe 6, të këtij neni, nuk do të zbatohen për transportuesit ajrorë të angazhuar me avionë më pak se 10 (dhjetë) tonë MTOM dhe/ose më pak se 20 (njëzet) vende. Transportues të tillë ajrorë duhet të jenë të aftë të demonstrojnë në çdo kohë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 (njëqind mijë) euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti kompetent licencues, informacionin përkatës për qëllimet e vlerësimit të përmendur në pikën 2, të nenit 10, të këtij vendimi.

Megjithatë, autoriteti kompetent licencues mund të zbatojë pikat 4, 5 dhe 6, të këtij neni, për transportuesit ajrorë të licencuar nga vetë ai, që kryejnë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja financiare e të cilëve kalon 3 (tre) milionë euro në vit.

Neni 10

Pezullimi dhe revokimi i licencës së operimit

1. Autoriteti kompetent licencues mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror që ai ka licencuar. Në bazë të këtij vlerësimi, autoriteti kompetent licencues merr vendim për pezullimin ose revokimin e licencës së operimit, nëse ai nuk është më i bindur që ky transportues ajror mund të përmbushë detyrimet e tij potenciale dhe aktuale për një periudhë prej 12 (dymbëdhjetë) muajsh.

Megjithatë, autoriteti kompetent licencues mund të japë një licencë të përkohshme, që nuk i kalon 12 (dymbëdhjetë) muaj, në pritje të riorganizimit financiar të një transportuesi ajror, me kusht që siguria në operim të mos jetë në rrezik dhe të ekzistojë një perspektivë reale për një përmirësim të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe kohore. Kjo licencë e përkohshme pasqyron, kur duhet, çdo ndryshim në AOC.

2. Kur ka tregues të qartë se ekzistojnë probleme financiare ose janë hapur procese procedurale të lidhura me paaftësinë paguese, ose procese të ngjashme kundrejt një transportuesi ajror të licencuar, autoriteti kompetent licencues do të kryejë pa vonesë një vlerësim të hollësishëm të situatës financiare dhe në bazë të rezultateve të tij do të rishikojë statusin e licencës së operimit në përputhje me këtë nen, brenda një periudhe kohe prej 3 (tre) muajsh.

Autoriteti kompetent licencues do të marrë masa të njoftojë komitetin e përbashkët të ZPEA-së për vendimet e tij që kanë të bëjnë me statusin e licencës së operimit.

3. Kur llogaritë e audituara të përmendura në pikën 4, të nenit 9, të këtij vendimi, nuk janë paraqitur brenda afatit të parashikuar në po këtë nen, autoriteti kompetent licencues ka të drejtë t'i kërkojë transportuesit ajror paraqitjen e llogarive të audituara pa vonesa të panevojshme.

Nëse llogaritë e audituara nuk paraqiten brenda një muaji, licenca e operimit mund të revokohet ose të pezullohet.

4. Autoriteti kompetent licencues do të pezullojë ose do të revokojë licencën e operimit nëse transportuesi ajror, me dashje ose nga pakujdesia, i jep autoritetit kompetent licencues informacion të rremë për një çështje të rëndësishme.

5. Në rast se AOC-ja e një transportuesi ajror pezullohet ose anulohet, autoriteti kompetent licencues do të pezullojë ose do të revokojë menjëherë licencën e operimit të transportuesit ajror. Njësia kompetente për AOC-në merr masa të njoftojë menjëherë njësinë kompetente për licencën e transportuesit ajror.

6. Autoriteti kompetent licencues mund të pezullojë ose të revokojë licencën e operimit të një transportuesi ajror, nëse transportuesi ajror nuk plotëson më kërkesat në lidhje me reputacionin e mirë, të përcaktuara në nenin 7, të këtij vendimi.

Neni 11

Vendime për licencën e operimit

1. Autoriteti kompetent licencues do të marrë një vendim për një aplikim sa më shpejt të jetë e mundur dhe jo më vonë se 3 (tre) muaj pasi të jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm, duke marrë parasysh të gjitha provat e disponueshme. Vendimi do t'i njoftohet aplikantit. Në rastin e refuzimit, paraqiten arsyet përkatëse në lidhje me të.

2. Procedura e brendshme e detajuar për dhënien, pezullimin dhe anulimin e licencave të operimit do publikohet nga autoriteti kompetent licencues dhe, njëkohësisht, ai do të informojë ministrin, sipas përcaktimeve të ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë".

3. Vendimet lidhur me dhënien, pezullimin apo anulimin e licencave të operimit do të publikohen në faqen zyrtare të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Neni 12

Kërkesat e sigurimit

Pavarësisht nga parashikimet e ligjit nr. 32/2021, "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit", një transportues ajror do të jetë i siguruar për të mbuluar detyrimin në raste aksidentesh në lidhje me postën.

Neni 13

Regjistrimi

1. Avionët e përdorur nga një transportues ajror, i licencuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, do të regjistrohen sipas zgjedhjes së Autoritetit të Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent që lëshon licencën e operimit ose në Qendrën Kombëtare të Biznesit, ose në regjistrin kombëtar të një shteti tjetër anëtar, kur Republika e Shqipërisë të jetë pjesë e ZPEA-së.

Megjithatë, kur përdoret nën një qira të thatë (*dry lease*) ose një marrëveshje qiraje të njomë (*wet lease*), në përputhje me nenin 14, të këtij vendimi, avionë të tillë mund të regjistrohen në regjistrin kombëtar ose të çdo shteti tjetër.

2. Në përputhje me pikën 1, të këtij neni, Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me legjislacionin në fuqi, do të pranojë në Qendrën Kombëtare të Biznesit, pa asnjë tarifë diskriminuese dhe pa vonesë, avionë në pronësi të shtetasve të shteteve të tjera anëtare, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe dhe transferime nga regjistrat e avionëve të shteteve

të tjera anëtare. Asnjë tarifë nuk do të aplikohet për transferimet e avionëve, përveç tarifës normale të regjistrimit.

Neni 14

Qiraja

1. Pa cenuar, shkronjën “c”, të nenit 5, të këtij vendimi, një transportues ajror mund të ketë një ose më shumë avionë në dispozicion të tij nga marrëveshja e qirasë së avionit të thatë ose të njomë (*dry/ wet lease*). Transportuesit ajrorë shqiptarë, ashtu si dhe ata të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, mund të operojnë lirisht avionë të marrë me qira të njomë (*wet lease*), të regjistruar përkatësisht brenda Republikës së Shqipërisë ose ZPEA-së, me kusht që kjo të mos çojë në cenimin e sigurisë ajrore. Autoriteti i Aviacionit Civil do të garantojë se implementimi i një dispozite të tillë është i arsyeshëm dhe proporcional, si dhe i bazuar në faktorët e sigurisë.

2. Marrëveshja e qirasë së thatë të avionit (*dry lease*), në të cilën një transportues ajror është palë, ose një marrëveshje e qirasë së njomë të avionit, në të cilën transportuesi ajror është qiramarrësi i avionit i marrë me qira të njomë, do t'i nënshtrohet një miratimi paraprak, në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm për sigurinë në operim.

3. Një transportues ajror, i cili merr me qira të njomë një avion (*wet lease*), të regjistruar në një shtet të huaj, nga një sipërmarrje tjetër, duhet të marrë miratim të mëparshëm për operim nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të japë një miratim, nëse:

a) transportuesi ajror provon se përmbush të gjitha standardet e sigurisë në operim, të barasvlershme me ato të përcaktuara në legjislacionin shqiptar; dhe

b) për sa kohë nuk parashikohet ndryshe në një marrëveshje ndërkombëtare mbi qiranë e njomë, të nënshkruar nga Republika e Shqipërisë, e cila bazohet në një marrëveshje të transportit ajror, në të cilën Shqipëria është palë, një nga kushtet e mëposhtme përmbushet:

i. transportuesi ajror justifikon një marrje me qira të tillë, në bazë të nevojave të jashtëzakonshme, që në këtë rast, mund të jepet miratim për një periudhë deri në 7 (shtatë) muaj që mund të rinovohet një herë për një periudhë të mëtejshme deri në 7 (shtatë) muaj;

ii. transportuesi ajror demonstroi se marrja me qira është e nevojshme për të plotësuar nevojat e kapacitetit sezonal, që nuk mund të plotësohet në mënyrë të arsyeshme nga avionë të regjistruar brenda Republikës së Shqipërisë apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, rast në të cilin miratimi mund të rinovohet; ose

iii. transportuesi ajror demonstroi se marrja me qira është e nevojshme për të kapërcyer vështirësitë e operimit dhe nuk është e mundur ose e arsyeshme të jepet me qira ndonjë avion i regjistruar brenda Republikës së Shqipërisë apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, rast në të cilin miratimi do të jetë me një kohëzgjatje të kufizuar, për aq sa është e nevojshme për kapërcimin e vështirësive.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil mund t'i bashkëngjisë kushte miratimit. Këto kushte do të jenë pjesë e marrëveshjes së qirasë së njomë të avionit.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të refuzojë të japë një miratim, nëse nuk ka reciprocitet për sa i përket marrëveshjes së qirasë së njomë, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe vendit të tretë, ku është regjistruar avioni i dhënë me qira të njomë.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të informojë shtetet e interesuara të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, për një miratim që ai ka dhënë për avion të dhënë me qira të njomë, të regjistruar në një vend të tretë.

Neni 15

E drejta për t'u dëgjuar

Autoriteti kompetent licencues, kur vendos pezullimin apo anulimin e licencës së operimit të transportuesit ajror, duhet të garantojë të drejtën e transportuesit për t'u dëgjuar e për të dhënë shpjegime për çështjen, objekt shqyrtimi, duke marrë parasysh nevojën në disa raste për një procedurë shqyrtimi urgjent.

KREU III AKSESI NË ITINERARE

Neni 16

Ofrimi i shërbimeve ajrore

1. Transportuesit ajrorë të Republikës së Shqipërisë mund të operojnë shërbime ajrore brenda komunitetit, sipas përcaktimeve dhe kushteve të marrëveshjes shumëpalëshe.

2. Shtetet anëtare nuk i nënshtrohen asnjë lejeje ose autorizimi për operimin e shërbimeve ajrore brenda komunitetit nga një transportues ajror i komunitetit. Shtetet anëtare nuk do t'u kërkojnë transportuesve ajrorë të komunitetit të ofrojnë ndonjë dokument ose informacion, që ata ia kanë dorëzuar tashmë autoritetit kompetent licencues, me kusht që informacioni përkatës të merret nga autoriteti kompetent licencues në kohën e duhur.

3. Gjatë operimit të shërbimeve ajrore, transportuesit ajrorë shqiptarë do të lejohen të kombinojnë shërbime ajrore dhe të lidhin marrëveshje për ndarjen e kodit të shoqërisë ajrore, pa cenuar rregullat e konkurrencës së aplikueshme për sipërmarrjet në Republikën e Shqipërisë.

Çdo kufizim i lirisë së transportuesve ajrorë shqiptarë dhe të huaj për të kryer shërbime ajrore do të bëhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me rregulloren e miratuar nga ministri, në zbatim të pikës 2, të nenit 24, të ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë".

4. Duke iu nënshtuar rregullave të konkurrencës të zbatueshme për sipërmarrjet, transportuesit ajrorë do të lejohen të kombinojnë shërbime ajrore dhe të lidhin marrëveshje për ndarjen e kodit të shoqërisë ajrore me çdo transportues ajror për shërbime ajrore për nga ose nëpërmjet çdo aeroporti shqiptar ose në çdo pikë/a në vende të tjera.

Në kuadrin e marrëveshjes dypalëshe të shërbimit ajror me një vend tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë kufizime në marrëveshjet e ndarjes së kodit ndërmjet transportuesve ajrorë shqiptarë dhe transportuesve ajrorë të një vendi, veçanërisht, nëse vendi në fjalë nuk i lejon mundësi të ngjashme tregtare transportuesve ajrorë shqiptarë që operojnë në Republikën e Shqipërisë. Duke bërë kështu, garantohet se kufizimet e vendosura sipas këtyre marrëveshjeve nuk kufizojnë konkurrencën dhe se ato nuk janë më kufizuese sesa është e nevojshme.

Neni 17

Parime të përgjithshme për detyrimet e shërbimit publik

1. Një shtet anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, pas konsultimeve me shtetet e tjera anëtare të interesuara dhe pasi të ketë informuar Komisionin Evropian, aeroportet përkatëse, si dhe transportuesit ajrorë, që operojnë në itinerarin në fjalë, mund të vendosë një detyrim të shërbimit publik në lidhje me shërbimet ajrore të skeduluara midis një aeroporti të ZPEA-së dhe një aeroporti në periferi, apo në një zonë në zhvillim ose në një itinerar me mbulim të kufizuar në territorin e tij, ose në një itinerar, i cili konsiderohet jetik për zhvillimin ekonomik dhe shoqëror të rajonit në të cilin aeroporti shërben.

Ky detyrim do të vendoset vetëm në masën e nevojshme për të siguruar në atë itinerar ofrimin minimal të shërbimeve të skeduluara ajrore, që përmbushin standardet fikse të vazhdimësisë, rregullsisë, çmimit ose kapacitetit minimal, të cilat transportuesit ajrorë nuk do të merrnin përsipër po të konsideronin vetëm interesin e tyre tregtar. Standardet fikse të vendosura në itinerarin që i

nënshtrohet atij detyrimi të shërbimit publik do të vendosen në mënyrë transparente dhe jodiskriminuese.

2. Në rastet kur mjete të tjera transporti nuk mund të sigurojnë një shërbim të pandërprerë, me të paktën një shpeshësi dyditore, shteti anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, mund të përfshijë në detyrimin e shërbimit publik kërkesën që çdo transportues ajror që synon të operojë itinerarin të japë një garanci që ai do të operojë itinerarin për një periudhë të caktuar, që do të përcaktohet në përputhje me kushtet e tjera të detyrimit të shërbimit publik.

3. Nevoja dhe përshtatshmëria e një detyrimi të shërbimit publik të parashikuar do të vlerësohet në lidhje me:

a) proporcionalitetin ndërmjet detyrimit të parashikuar dhe nevojave për zhvillim ekonomik të rajonit në fjalë;

b) mundësinë për të pasur mbështetje në mjetet e tjera të transportit dhe aftësinë e këtyre mjeteve për të plotësuar nevojat e transportit nën shqyrtim, veçanërisht kur shërbimet ekzistuese hekurudhore kryhen në itinerarin e parashikuar me një kohë udhëtimi, prej më pak se 3 (tri) orësh dhe me shpeshësi, lidhje të mjaftueshme dhe koordinime të përshtatshme;

c) çmimet ajrore dhe kushtet që mund t'u caktohen përdoruesve;

ç) efektin e kombinuar të të gjithë transportuesve ajrorë që operojnë ose synojnë të operojnë në itinerar.

4. Në rast të vendosjes së detyrimit të shërbimit publik, teksti i vendosjes së parashikuar të detyrimit të shërbimit publik do t'i komunikohet autoriteteve kompetente të huaja të përfshira, aeroporteve në fjalë dhe transportuesve ajrorë, që operojnë itinerarin në fjalë.

Në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian do të publikohet një njoftim:

a) duke identifikuar dy aeroportet e lidhura nga itinerari në fjalë dhe pikën/at e mundshme të ndërmjetme të ndalimit;

b) duke përmendur datën e hyrjes në fuqi të detyrimit të shërbimit publik; dhe

c) duke ofruar çdo informacion përkatës dhe/ose dokumentacion në lidhje me detyrimin e shërbimit publik, i cili do të bëhet i disponueshëm, pa vonesë dhe pa pagesë.

5. Pavarësisht nga dispozitat e pikës 4, të këtij vendimi, në lidhje me itineraret, kur numri i pasagjerëve që pritet të përdorë shërbimin ajror është më pak se 10 000 (dhjetë mijë) në vit, njoftimi i informacionit për një detyrim të shërbimit publik do të publikohet në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian.

6. Data e hyrjes në fuqi e një detyrimi të shërbimit publik nuk do të jetë më e hershme sesa data e publikimit të njoftimit të informacionit, të përmendur në paragrafin e dytë, të pikës 4, të këtij neni.

7. Kur një detyrim i shërbimit publik është vendosur në përputhje me pikat 1 dhe 2, të këtij neni, transportuesit ajrorë do të jenë të aftë të ofrojnë shitje vetëm të vendeve, me kusht që shërbimi ajror në fjalë të plotësojë të gjithë kërkesat e detyrimit të shërbimit publik. Rrjedhimisht, ai shërbim ajror do të konsiderohet si shërbim ajror i programuar.

8. Kur një detyrim i shërbimit publik është vendosur në përputhje me pikat 1 dhe 2, të këtij neni, çdo transportues tjetër ajror do të lejohet në çdo kohë të fillojë shërbime ajrore të programuara, që plotësojnë të gjitha kërkesat e detyrimit të shërbimit publik, duke përfshirë periudhën e operimit që mund të kërkohet në përputhje me pikën 2, të këtij neni.

9. Pavarësisht nga pika 8, e këtij neni, nëse asnjë transportues ajror nuk ka filluar ose nuk mund të demonstrojë se është gati për të filluar shërbime ajrore të programuara, të vërtetueshme në një itinerar, në përputhje me detyrimin e shërbimit publik, i cili është vendosur në atë itinerar, aksesit në shërbimet ajrore të programuara në atë itinerar mund të kufizohet vetëm në një transportues ajror për një periudhë deri në 4 (katër) vjet, pas së cilës situata do të rishikohet.

10. E drejta për të kryer shërbimet e përmendura në pikën 9, të këtij neni, do të ofrohet me procedurë konkurruese përzgjedhëse, në përputhje me nenin 18, të këtij vendimi, ose veçmas/vetëm ose, në rastet kur justifikohet për arsye të efikasitetit operativ për një grup itinaresh të tillë për çdo transportues ajror që ka të drejtë të kryejë shërbime të tilla publike. Për

arsye të efikasitetit administrativ mund të ofrohet një ftesë e vetme për procedurën konkurruese, e cila mund të mbulojë itinerare të ndryshme.

11. Një detyrim i shërbimit publik do të çmohet se ka skaduar, nëse asnjë shërbim ajror i programuar nuk është kryer gjatë një periudhe prej 12 (dymbëdhjetë) muajsh në itinerarin që i nënshtrohet një detyrimi të tillë.

12. Në rast të një ndërprerjeje të papritur të shërbimit nga transportuesi ajror, i zgjedhur në përputhje me nenin 18, të këtij vendimi, në rast emergjence, një tjetër transportues ajror mund të zgjidhet për të kryer detyrimin e shërbimit publik, për një periudhë deri në 7 (shtatë) muaj, të parinovueshme me kushtet e mëposhtme:

- a) Çdo kompensim i paguar duhet të bëhet në përputhje me pikën 8, të nenit 18;
- b) Zgjedhja do të bëhet ndërmjet transportuesve ajrorë shqiptarë e të huaj, në përputhje me parimet e transparencës dhe mosdiskriminimit;
- c) Do të paraqesë një kërkesë të re për procedurë konkurruese/prokurim publik.

Një informacion për procedurën e emergjencës dhe për arsyet e saj do të publikohet në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Neni 18

Procedura konkurruese për detyrimin e shërbimit publik

1. Procedura konkurruese, e kërkuar në pikën 10, të nenit 17, të këtij vendimi, do të kryhet sipas procedurës së vendosur në pikat 2 deri në 10, të këtij neni.

2. Shteti anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, i komunikon Komisionit Evropian të gjithë tekstin e ftesës për procedurën konkurruese, përveç rasteve kur ai ka bërë të njohur detyrimin e shërbimit publik nëpërmjet publikimit të një njoftimi në fletoren e tij zyrtare kombëtare. Në këtë rast, procedura konkurruese do të publikohet sipas legjislacionit në fuqi.

3. Ftesa për të marrë pjesë në procedurën konkurruese dhe kontrata pasuese do të mbulojnë, ndër të tjera, pikat e mëposhtme:

- a) Standardet e kërkuara nga detyrimi i shërbimit publik;
- b) Rregullat në lidhje me amendimin dhe përfundimin e kontratës, veçanërisht, për të marrë parasysh ndryshimet e paparashikueshme;
- c) Periudhën e vlefshmërisë së kontratës;
- ç) Sanksionet në rastin e dështimit për të përmbushur kontratën;
- d) Parametrat objektivë dhe transparentë, në bazë të të cilëve do të llogaritet kompensimi, nëse ka, për shlyerjen e detyrimit të shërbimit publik.

4. Komisioni Evropian e bën të njohur ftesën për procedurën konkurruese nëpërmjet një njoftimi informues të botuar në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian. Afati i fundit për dorëzimin e ofertave nuk do të jetë më herët se 2 (dy) muaj pas ditës së publikimit të një njoftimi të tillë informues. Në rast se procedura konkurruese ka të bëjë me një itinerar, në të cilin aksesi ishte kufizuar tashmë për një transportues, në përputhje me pikën 9, të nenit 17, ftesa për të marrë pjesë në procedurën konkurruese do të publikohet të paktën 6 (gjashtë) muaj përpara dhënies së miratimit për të vlerësuar nevoja të vazhdueshme e aksesit të kufizuar.

5. Njoftimi informues duhet të sigurojë informacionin e mëposhtëm:

- a) Shteti/et anëtar/e në fjalë;
- b) Rrugë ajrore në fjalë;
- c) Periudhën e vlefshmërisë së kontratës;
- ç) Adresën e plotë, ku teksti i ftesës për tender dhe çdo informacion dhe/ose dokumentacion përkatës në lidhje me procedurën konkurruese dhe detyrimin e shërbimit publik do të vihen në dispozicion nga shteti anëtar në fjalë;
- d) Afatin e fundit për dorëzimin e ofertave.

6. Në rast se procedurat konkurruese i përkasin një itinerari, për të cilin aksesit është kufizuar tashmë në një transportues, në përputhje me pikën 9, të nenit 17, ftesa do të publikohet të paktën gjashtë muaj para fillimit të koncesionit të ri për të vlerësuar nevojën e vazhdueshme të aksesit të kufizuar.

7. Çdo informacion përkatës dhe dokumente të kërkuara nga një palë e interesuar për procedurat konkurruese do të sigurohen pa pagesë dhe falas.

8. Përzgjedhja do të bëhet sa më shpejt të jetë e mundur duke marrë në konsideratë përshatshmërinë e shërbimit, duke përfshirë çmimet dhe kushtet që mund t'u caktohen përdoruesve dhe koston e kompensimit të kërkuar nga shteti/et anëtar/e në fjalë, nëse ka.

9. Transportuesi ajror i përzgjedhur, sipas pikës 6, të këtij neni, mund të kompensohet për t'iu përmbajtur standardeve të kërkuara nga një detyrim i shërbimit publik, i vendosur sipas nenit 17, të këtij vendimi. Një kompensim i tillë nuk mund të kalojë shumën e kërkuar për të mbuluar shpenzimet neto, që lindin për shlyerjen e çdo detyrimi të shërbimit publik, duke marrë parasysh të ardhurat në lidhje me to të mbajtura nga transportuesi ajror dhe një përfitim të arsyeshëm.

10. Rezultatet e procedurës konkurruese do të publikohen zyrtarisht, duke përfshirë informacionet e mëposhtme:

- Elementet operative në përmbajtje të ofertave;
- Kompensimi i kërkuar në oferta;
- Emri i fituesit të zgjedhur.

11. Me kërkesë të një shteti anëtar ose me iniciativën e tij, Komisioni Evropian mund t'u kërkojë shteteve anëtare të komunikojnë, brenda 1 (një) muaji, të gjitha dokumentet përkatëse në lidhje me përzgjedhjen e një transportuesi ajror për operimin e një detyrimi shërbimi publik. Në rast se dokumentet e kërkuara nuk komunikohen brenda afatit, Komisioni Evropian mund të vendosë të pezullojë procedurën konkurruese, në përputhje me rregullat në fuqi.

Neni 19

Shqyrtimi i detyrimeve të shërbimit publik

1. Çdo vendim i marrë sipas neneve 17 dhe 18, të këtij vendimi, mund të rishikohet efektivisht dhe në veçanti, sa më shpejt të jetë e mundur, në zbatim të legjislacionit për prokurimet publike.

Transportuesit ajrorë kanë të drejtë të informohen për:

a) një dokument që justifikon nevojën për detyrim të shërbimit publik dhe në përputhje me kriteret e përmendura në nenin 17, të këtij vendimi;

b) një analizë të ekonomisë në rajon;

c) një analizë të proporcionalitetit, ndërmjet detyrimeve të parashikuara dhe objektivave të zhvillimit ekonomik;

ç) një analizë të shërbimeve ajrore ekzistuese, nëse ka, dhe mjeteve të tjera të transportit të disponueshme, që mund të konsiderohen si zëvendësues për taksat e parashikuara.

Shtetet anëtare marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që çdo vendim i marrë sipas neneve 17 dhe 18, të këtij vendimi, të mund të rishikohet në mënyrë efektive dhe, veçanërisht, sa më shpejt të jetë e mundur, me arsyetimin se vendime të tilla kanë shkelur ligjin komunitar ose rregullat kombëtare që zbatojnë ligjin komunitar.

Në veçanti, me kërkesë të një shteti anëtar ose me iniciativën e tij, komisioni mund t'u kërkojë shteteve anëtare të komunikojnë brenda 2 (dy) muajve:

a) një dokument që justifikon nevojën për detyrimin e shërbimit publik dhe përputhjen e tij me kriteret e përmendura në nenin 17, të këtij vendimi;

b) një analizë të ekonomisë në rajon;

c) një analizë të proporcionalitetit ndërmjet detyrimeve të parashikuara dhe objektivave të zhvillimit ekonomik;

ç) një analizë të shërbimeve ekzistuese ajrore, nëse ka, dhe të mënyrave të tjera të transportit në dispozicion, të cilat mund të konsiderohen si zëvendësim për imponimin e parashikuar.

2. Me kërkesën e një shteti anëtar, që konsideron se zhvillimi i një itinerari kufizohet në mënyrë të padrejtë nga kushtet e neneve 16 dhe 17, të këtij vendimi, ose me iniciativën e tij komisioni do të kryejë një hetim dhe, brenda 6 (gjashtë) muajve nga marrja të kërkesës dhe në përputhje me procedurat në fuqi do të marrë një vendim në bazë të të gjithë faktorëve përkatës, nëse nenet 16 dhe 17 do të vazhdojnë të zbatohen në lidhje me itinerarin në fjalë.

3. Në rastin kur kërkohet që rregullat në shërbimin publik, referuar neneve 16,17,18, të këtij vendimi, zbatohen në Republikën e Shqipërisë, ministri mund të nxjerrë një akt të posaçëm për rregullimin në fjalë.

Neni 20

Shpërndarja e trafikut ndërmjet aeroporteve dhe ushtrimi i të drejtave të trafikut

1. Ushtrimi i të drejtave të trafikut do t'i nënshtrohet rregullave të parashikuara në marrëveshjen shumëpalëshe dhe ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", si dhe akteve nënligjore të dala në bazë e për zbatim të tij dhe që lidhen me sigurinë, ruajtjen, mbrojtjen e mjedisit dhe caktimin e intervaleve kohore.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil, në zbatim të rregullave transparente, asnjansë dhe jodiskriminuese, pas konsultimit me palët e interesuara, përfshirë transportuesit ajrorë dhe aeroportet, si dhe në zbatim të parashikimeve të ligjit nr. 96/202, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", dhe të akteve nënligjore, të dala në bazë e për zbatim të tij, pa diskriminim midis destinacioneve ose në bazë të shtetësisë, ose identitetit të transportuesve ajrorë, mund të rregullojë shpërndarjen e trafikut ajror ndërmjet aeroporteve që plotësojnë kushtet e mëposhtme:

a) Aeroportet operojnë në të njëjtin qytet ose bashkim urban;

b) Aeroportet operohen nga një infrastrukturë e mjaftueshme transporti, duke siguruar sa më shumë të jetë e mundur një lidhje direkte, duke bërë të mundur të arrihet në aeroport brenda 90 (nëntëdhjetë) minutash, duke përfshirë, ku është e nevojshme, mbi baza ndërkuftare;

c) Aeroportet janë të lidhura me njëri-tjetrin dhe me qytetin ose bashkimin urban që ato operojnë me shërbime transporti publik të shpeshtë, të besueshëm dhe efikas; dhe

ç) Aeroportet u ofrojnë shërbime të nevojshme transportuesve ajrorë dhe nuk i cenojnë padrejtësisht mundësitë e tyre tregtare.

Çdo vendim për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ndërmjet aeroporteve do të respektojë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës, dhe do të bazohet në kritere objektive.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil informon ministrin për qëllimin e tij për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ose për të ndryshuar një rregull ekzistues të shpërndarjes së trafikut.

4. Ministri do të shqyrtojë zbatimin e pikave 1 dhe 2, të këtij neni, dhe, brenda 6 (gjashtë) muajve nga marrja e informacionit nga Autoriteti i Aviacionit Civil, dhe në përputhje me procedurat në fuqi, do të vendosë nëse Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zbatojë masat.

Masat nuk do të zbatohen përpara se ministri të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil për vendimin e tij.

Neni 21

Masat mjedisore

1. Kur ekzistojnë probleme serioze mjedisore, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kufizojë ose të refuzojë ushtrimin e të drejtave të trafikut, veçanërisht, kur mjete të tjera transporti sigurojnë nivele të përshtatshme shërbimi. Masa do të jetë jodiskriminuese, nuk do të kufizojë konkurrencën ndërmjet transportuesve ajrorë, nuk do të jetë më shumë kufizuese sesa është e nevojshme për të lehtësuar problemet dhe do të ketë një periudhë të caktuar vlefshmërie, që nuk i kalon 3 (tri) vjetët, pas së cilës do të rishikohet.

2. Kur Autoriteti i Aviacionit Civil konsideron se veprimi sipas pikës 1, të këtij neni, është i nevojshëm, të paktën 3 (tre) muaj para hyrjes në fuqi të veprimit, do të informojë ministrin

përgjegjës për transportin dhe do të marrë masa të informojë komitetin e përbashkët të marrëveshjes shumëpalëshe, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, duke siguruar arsyetimin e duhur për veprimin. Veprimi mund të zbatohet nëse, brenda 1 (një) muaji nga marrja e informacionit, ministri nuk kundërshton veprimin në përputhje me pikën 3, të këtij neni, dhe nuk e merr atë për shqyrtim të mëtejshëm.

3. Ministri mund të pezullojë masat nëse ato nuk plotësojnë kërkesat e pikës 1, të këtij neni, ose janë në kundërshtim me legjislacionin në fuqi.

Neni 22

Masat e emergjencës

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të refuzojë, të kufizojë ose të vendosë kushte për ushtrimin e të drejtave të trafikut, që trajtojnë probleme të papritura me kohëzgjatje të shkurtër, që rrjedhin nga rrethana të paparashikueshme dhe të pashmangshme. Akte të tilla do të respektojnë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës, dhe do të bazohen në kriteret objektive dhe jodiskriminuese.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të informojë pa vonesë ministrin përgjegjës për transportin dhe komitetin e përbashkët të marrëveshjes shumëpalëshe, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe për një veprim të tillë me arsyetimin e tij të duhur. Nëse problemet që kërkojnë një veprim të tillë vazhdojnë të ekzistojnë për më shumë se 14 (katërmëdhjetë) ditë, Autoriteti i Aviacionit Civil informon ministrin dhe komitetin e përbashkët të marrëveshjes shumëpalëshe, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, në përputhje me rrethanat dhe mundet me dakordësinë përkatëse ta zgjasë veprimin për periudha të tjera deri në 14 (katërmëdhjetë) ditë.

3. Ministri mund të pezullojë këtë veprim nëse nuk i plotëson kërkesat e pikës 1, të këtij neni, ose është në kundërshtim me legjislacionin në fuqi.

KREU IV

DISPOZITA PËR VENDOSJEN E ÇMIMEVE

Neni 23

Liria e vendosjes së çmimeve

1. Pa cenuar nenin 16, të kreut III, të këtij vendimi, si dhe në zbatim të parashikimeve të ligjit nr. 96/2020, “Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë”, dhe të akteve nënligjore për këtë qëllim, transportuesit ajrorë shqiptarë dhe mbi bazë reciprociteti, transportues ajrorë të huaj do të vendosin lirisht çmimet dhe tarifat e transportit ajror për shërbimet ajrore.

2. Pavarësisht nga dispozitat e marrëveshjeve bilaterale midis shtetit shqiptar dhe një shteti tjetër, asnjë transportues ajror nuk mund të diskriminohet për shkak të shtetësisë ose identitetit të transportuesve ajrorë, duke lejuar transportuesit ajrorë të një vendi tjetër të vendosin tarifa për shërbimet ajrore midis territorit të tyre dhe një vendi të tretë.

Çdo kufizim i mbetur mbi çmimet, përfshirë në lidhje me itineraret drejt vendeve të treta, që rrjedhin nga marrëveshjet dypalëshe, do të zëvendësohen në këtë mënyrë.

Neni 24

Informacioni dhe mosdiskriminimi

1. Çmimet dhe tarifat për shërbime ajrore të disponueshme për publikun e gjerë do të përfshijnë kushtet e zbatueshme kur ofrohen ose publikohen në çdo formë, duke përfshirë ato në internet. Çmimi përfundimtar që duhet të paguhet do të tregohet gjithmonë dhe do të përfshijë çmimin ajror ose tarifën ajrore të zbatueshme, si dhe të gjitha taksat dhe tatimet, shtesat e çmimit dhe tarifat e zbatueshme, të cilat janë të pashmangshme dhe të parashikueshme në momentin e publikimit. Përveç tregimit të çmimit përfundimtar do të specifikohen të paktën, sa më poshtë:

a) çmimi ajror ose tarifa ajrore;

b) taksat;

c) tatimet e aeroportit; dhe

ç) tatime, shtesa çmimi ose tarifa, si ato të lidhura me sigurinë ose lëndën djegëse,

ku zërat e përmendur në shkronjat “b”, “c” dhe “ç” i janë shtuar çmimeve ajrore dhe tarifave ajrore. Shtesat opsionale në çmim do të njoftohen në mënyrë të qartë dhe transparente në fillim të procesit të rezervimit të biletës dhe pranimi i tyre nga klienti do të jetë për një bazë shprehjeje miratimi “pro”.

2. Pa cenuar nenin 16, të kreut III, të këtij vendimi, aksesit në çmime dhe tarifa ajrore për shërbimet ajrore, i disponueshëm për publikun e gjerë, do të jepet pa asnjë dallim në bazë të shtetësisë ose vendit të banimit të klientit, ose të vendit të themelimit të agjentit të transportuesit ajror ose të shitësit tjetër të biletave, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë ose ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe.

Neni 25

Sanksione

Sanksionet që do të aplikohen në rast të shkeljes së rregullave, të parashikuara në këtë vendim, kanë karakter efektiv, proporcional dhe rregullues. Ato bazohen në nenin 160, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”.

KREU V

DISPOZITA TË FUNDIT

Neni 26

Bashkëpunimi dhe e drejta për të marrë informacion

Për zbatimin e detyrimeve të këtij vendimi, do të merren masa për mbledhjen e të gjithë informacionit të nevojshëm nga shtetet anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, të cilat do të lehtësojnë gjithashtu, dhënien e informacionit nga transportuesit ajrorë të licencuar nga autoritetet e tyre kompetente të licencimit.

Në përputhje me legjislacionin e brendshëm, do të merren të gjitha masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur të informacionit të marrë prej tyre në përputhje me këtë vendim.

Neni 27

Nenet 17, 18 dhe 19, të kreut III, do të zbatohen kur Republika e Shqipërisë do të jetë pjesë Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, ZPEA-së.

Neni 28

Institucionet që ngarkohen

Ngarkohen ministri përgjegjës për transportin dhe Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij vendimi.

Neni 29

Hyrja në fuqi

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTËR

Edi Rama

ANEKSI I INFORMACIONI QË DUHET TË JEPET SIPAS NENEVE 5 DHE 8

1. Informacioni që duhet të jepet nga një aplikant për herë të parë nga pikëpamja e përshtatshmërisë financiare:

1.1 Llogaritë e brendshme më të fundit të menaxhimit dhe, nëse disponohen, llogaritë e audituara për vitin e mëparshëm financiar.

1.2 Një bilanc të planifikuar, përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për tre vitet e ardhshme.

1.3 Bazën për shpenzimet e planifikuara dhe shifrat e të ardhurave për zëra të tilla, si: lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhajtjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

1.4 Detaje të shpenzimeve të ndezjes/nisjes që kanë ndodhur në periudhën nga paraqitja e një aplikimi për fillimin e operimeve dhe një shpjegim se si propozohet të financohen këto shpenzime.

1.5 Detaje të burimeve financiare ekzistuese dhe të planifikuara.

1.6 Detaje të aksionarëve, duke përfshirë shtetësinë dhe tipin e aksioneve që zotërohen dhe statutin e shoqërisë. Nëse është pjesë e një grupi sipërmarrjesh, informacion për marrëdhëniet ndërmjet tyre.

1.7 Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për 3 (tri) vjetët e para të operimit.

1.8 Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

2. Informacioni që duhet të jepet për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve të licencës ekzistuese, që planifikojnë një ndryshim në strukturën ose aktivitetin e tyre me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre:

2.1 Nëse nevojitet, bilanci i brendshëm i shoqërisë ajrore dhe llogaritë me audit për vitin e kaluar financiar.

2.2 Detaje të sakta të të gjitha ndryshimeve të propozuara p. sh. ndryshime të tipit të shërbimit, blerja e sipërmarrjes ose shkrirja e propozuar, modifikime në kapitalin aksionar, ndryshime në aksionarë etj.

2.3 Një bilanc i planifikuar, me një llogari fitimi dhe humbjeje për vitin aktual financiar, duke përfshirë të gjithë ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.4 Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash, për zëra të tilla, si: lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhajtjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

2.5 Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për vitin e ardhshëm, duke përfshirë të gjitha ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.6 Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

3. Informacioni që duhet dhënë për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve ekzistues të licencës:

3.1 Llogaritë e audituara, jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj nga dita e fundit e vitit financiar përkatës, vetëm nëse parashikohet ndryshe në ligjin kombëtar, nëse është e nevojshme, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit.

3.2 Një bilanc i planifikuar, duke përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për vitin e ardhshëm.

3.3 Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara, dhe shifra të ardhurash për zëra të tilla, si: lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhajtjet e kursit të këmbimit, tatimet

e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

3.4 Deklarata të qarkullimit të likuiditetit dhe planet e likuiditetit për vitin pasues.