

Pyetja 1: Përse nuk është marrë Vendimi për rishikimin me ulje të tarifave të Autoritetit të Aviacionit Civil kur rezultati financiar vitet e fundit është pozitiv?

(sqarim: Duke qenë se tarifat që mbledh Autoriteti i Aviacionit Civil nga qytetarët (jo operatorët) janë ajo e sigurisë dhe tarifa en route, pyetja lidhet me këto dy tarifa)

Në vijim të pyetjes Tuaj, përfshirë edhe sqarimin e dhënë po nga ju, sqarojmë:

Të ardhurat që ju i referoheni vijnë nga Neni 18 pika 2/a dhe 2/b i Ligjit 53/2022 "Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Aviacionit Civil".

Në lidhje me tarifën en- route, pika 2/a e ligjit në fjalë: Eurocontrol në dokumentin 20.60.01, datë 28 Nëntor 2019 (amendim) ka përcaktuar "parimet e përcaktimit të tarifës en –route, bazuar në kosto si dhe përlllogaritjen e njësisë së shërbimi" për të gjitha shtetet anëtare të Eurocontrol. Sipas kësaj metodologjie (1.3), opsionet për këtë përlllogaritje janë 1) Metoda e mbulimit total të kostove dhe 2) Metoda e përcaktimit të kostove. Ndryshimi midis këtyre dy metodave është vetëm cikli i rishikimit të kostove; sipas metodës së parë rishikohet çdo vit, ndërkohë sipas metodës së dytë rishikohet çdo 5 vite. Metoda e parë është më fleksibel pasi mundëson axhustimin e tarifave në bazë vjetore dhe jo 5-vjeçare. Po sipas kësaj metodologjie (1.4), kërkohet një konsultim me kompanitë ajrore. Shteti Shqiptar, si shtet anëtar, është pjesë e këtyre konsultimeve, të cilat zhvillohen 2 herë në vit, në Qershor dhe Nëntor në Eurocontrol, me përfaqësues të shteteve anëtare, kompanive ajrore dhe Eurocontrol. Janë kompanitë ajrore që i pranojnë këto tarifa. Shteti Shqiptar, nëpërmjet AAC-së, është pjesë e një procesi Evropian të përcaktimit të tarifave.

Tarifa e aplikuar nga Shqipëria është ulur ndër vite kështu: në vitin 2022 - 55.81 EUR, 2023 - 50.27 EUR dhe 2024 - 48.87 EUR. Tarifat en-route (aplikohen vetëm për fluturimet) janë ulur me 13.5% krahasuar me vitin 2022.

Në përlllogaritjen e tarifës, merren në konsideratë: numri i fluturimeve, koha e fluturimit dhe pesha e avionit, ku numri i fluturimeve është në përpjestim të zhdrejtë me tarifën, si rrjedhim, ulja e tarifës me 13.5%, ka ardhur si pasojë e rritjes së numrit të fluturimeve.

Në lidhje me tarifën e sigurisë (2b): kjo tarifë (e aplikuar vetëm për pasagjerë në nisje) është miratuar dhe sqarohet në shtojcën 44, të ligjit nr. 9312, datë 11.11.2004 "Për ratifikimin e marrëveshjes së koncesionit, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare "Tirana Airport Partners" sh.p.k., për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar "Nënë Tereza", Tiranë, dhe për dhënien e disa stimuljeve kësaj shoqërie koncesionare", i ndryshuar.

Në zbatim të ligjit, kjo tarifë mbledhet nga koncesionari me qëllim që të mbulojë shpenzimet për dhënien e shërbimit të sigurisë në aeroport. Shoqëria i detyrohet AAC-së 25% të kësaj tarife.

Përsa i përket rezultateve pozitive financiare, me ndryshimet ligjore të ndodhura në vitin 2022 me hyrjen në fuqi të Ligjit 53/2022, përkatësisht në Nenin 19, pika 2, përcaktohet që në vitet në vazhdim, të ardhurat e realizuara e të papërdorura deri në fund të vitit, mbarten dhe reflektohen në nivelin e shpenzimeve në vitet vijues dhe në fondin rezervë. Ky parashikim në ligj është vendosur për të kontrolluar rrezikun që vjen si pasojë e ngjarjeve të paparashikuara, sikurse ishte rasti i COVID 19, ku akoma aviacioni civil, në rang global, nuk është kthyer në nivelin e parapandemisë.

Për më tepër, Neni 19, pika 4. i Ligjit 53/2022, mundëson që nëse ky fond rezerve është mbushur dhe AAC nuk absorbon më të ardhura, tepricat i kthehen buxhetit të shtetit.

Në funksion të Investigimit tuaj, do të këshillojmë të konsideroni efektin boomerang që ulja pa kontroll e tarifës en – route mund të krijojë në sigurinë në operime. Një rast i tillë ka ndodhur në një shtet anëtar të BE-së përgjatë fillimit të viteve 2000.

Pyetja 2: A janë marrë masa për të kontrolluar sistemin e të dhënave lidhur me tarifën e sigurisë që raporton dhe mbledh si agjent tatimor koncesionari i Aeroportit të Tiranës?

(sqarim: Në bazë të rekomandimeve që ka lënë grupi I audituesve të pasqyrave financiare lidhur me evidencat e TIA që shërben për të llogaritjen e të ardhurave nga tarifa e sigurisë së aviacionit, ku konstatohet se nuk i janë nënshtruar procedurës së verifikimit për saktësinë e të dhënave, a janë bërë korrigjime në bazë të këtyre konstatimeve dhe çfarë masash janë marrë)

Ne vijim të pyetjes Tuaj si dhe sqarimit të dhënë, po nga ju sqarojmë:

1. KLSH ka lënë një rekomandim, ashtu sikurse Ju i referoheni. Në vijim të përmbushjes se këtij rekomandimi, nga ana e AAC-së janë ndërmarrë hapat e mëposhtëm;
2. Më 20 Dhjetor 2021 (Nr. Prot. 2294) i është kërkuar informacion TIA-s për metodologjinë e përdorur nga ana tyre në lidhje me regjistrimin, përpunimin dhe raportimin e pasagjerëve;
3. Në datën 25 Janar 2022 u krye në ambientet e AAC-së takimi me përfaqësuesit e Aeroportit në lidhje me çështjen në fjale (Proces-verbal i takimit datë 7 Shkurt 2022 (Nr. Prot. 67/2);
4. Në datën 7 Shkurt 2022 (Nr. Prot. 67/1) njoftohet Drejtori Ekzekutiv në lidhje me takimin me TIA-n;
5. Në 25 Shkurt 2022, doli Urdhri i Brendshëm (UB 75, datë 25 Shkurt 2022) i Drejtorit Ekzekutiv, për kryerjen e inspektimit në TIA, në lidhje me regjistrat e numrit të pasagjerëve dhe tarifës së sigurisë të mbledhur nga TIA (Nr. Prot. 358);
6. Në datën 28 Shkurt 2022, personat e ngarkuar nga UB 75, kryen procesin e inspektimit me objektin sipas pikës 4 më sipër;
7. Në datën 30 Mars 2022 (Nr. Prot. 358/1), personat e autorizuar sipas UB 75 informojnë Drejtorin Ekzekutiv mbi inspektimin. Sipas këtij informacioni “Ne përfundim u konkludua që numri i lëvizjes së udhëtarëve në TIA mbahet në regjistra elektronikë dhe raportohet me saktësi në AAC”.

Pyetja 3: Ku bazohet dhe si argumentohet dyfishimi i shpenzimeve gjatë vitit 2023 (në raport me atë paraardhës)?

Shqipëria, në kuadër të Aviacionit Civil, është plotësisht e integruar në Organizatat Ndërkombëtare të kësaj industrie. Shqipëria është anëtare e ICAO, Eurocontrol, ECAC dhe nëpërmjet marrëveshjes ECAC (Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit) është përfshirë në transpozimin dhe implementimin e legjislacionit Evropian në fushën e Aviacionit Civil.

Duke qenë anëtare e këtyre Organizatave dhe duke qenë pjesë e Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil, Republika e Shqipërisë, nëpërmjet AAC-së, është subjekt Auditimi nga këto Organizata për të vlerësuar nivelin e implementimit të këtyre standardeve.

Auditimet në fjale mbulojnë 8 fusha si më poshtë:

1. Elementi Kritik 1 (CE1) – Legjislacioni Primar (ai legjislacion qe është i aplikueshëm për industrinë në tërësi);
2. Elementi Kritik 2 (CE2) – Legjislacioni specifik (legjislacioni i dedikuar për fusha specifike të Aviacionit Civil);
3. Elementi Kritik 3 (CE3) – Kapacitetet Organizative të AAC-së për të implementuar standardet;
4. Elementi Kritik 4 (CE4) – Kompetenca e stafeve të AAC-së, veçanërisht të atyre stafeve që kanë funksione mbikëqyrëse në përputhje me fushat e auditimit;
5. Elementi Kritik 5 (CE5) – Pajisjet, sistemet dhe ambientet e punës në përdorim nga stafet e AAC, në funksion të kryerjes së aktiviteteve, përfshirë edhe mbikëqyrjen;
6. Elementi Kritik 6 (CE6) – Aftësia e AAC-së për të certifikuar/licencuar aktivitetet, shërbimet apo organizatat që kryejnë aktivitet në fushën e aviacionit civil ;
7. Elementi Kritik 7 (CE7) – Aftësia e AAC-së për të mbikëqyrur shërbimet, aktivitetet, organizatat apo individët që janë licencuar dhe kryejnë aktivitet në fushën e aviacionit civil;
8. Elementi Kritik 8 (CE8) – Aftësia e AAC-së që të zgjidhë problemet e sigurisë në operim, për të siguruar përputhshmërinë.

Nga data 6 – 18 Korrik 2022, AAC është audituar nga ICAO në lidhje me Legjislacionin (LEG), Aeroportet (AGA), Navigimin Ajror (ANS), Operimet në fluturim (OPS), Vlefshmërinë Ajrore (AIR), Licencimin e Personelit (PEL), Investigimet në rastin e Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore (AIG) dhe Organizimin (ORG).

Në përfundim të Auditimit, në Dhjetor të vitit 2022, raporti u dorëzua në AAC.

Në 16 Shkurt 2023, AAC dorëzoi në ICAO planin e veprimit për të përmirësuar nivelin e implementimit të standardeve. AAC filloi implementimin e planit të veprimit të miratuar nga ICAO.

Për më tepër, dokumenti DOC 9734 "Safety Oversight Manual i ICAO-s ka parashikimet e mëposhtme në lidhje me stafin:

3.4.2 Staffing requirements

3.4.2.1 To effectively fulfil its responsibilities, the State civil aviation system must be properly organized and staffed with qualified personnel capable of accomplishing the required wide range of technical duties involved in safety oversight. Furthermore, they should also enjoy conditions of service and remuneration consistent with their education, technical knowledge and experience and comparable to the operator's staff whose activities they will inspect and supervise.

3.4.2.2 All State technical personnel authorized to ensure the maintenance of competency and to conduct a surveillance or safety oversight function, as applicable, must possess appropriate credentials identifying them as technical experts employed by the State authorities, with the right to unhindered access to inspect aircraft, documents, aerodromes, air traffic services and other relevant facilities, as well as normally restricted civil aviation-related sites.

3.4.2.3 The cost of recruiting and retaining qualified technical personnel who satisfactorily meet the requirements of the profession represents a significant financial commitment and may require revisions to long-standing policies and regulations regarding remuneration for qualified technical personnel. In order to recruit and retain appropriately qualified personnel who combine professionalism and integrity, it is essential that the State authorities become a competitive employer. Furthermore, States should have appropriate recruitment policies, terms of employment and practices in place.

Bazuar në sa më sipër, referuar pyetjes tuaj për rritjen e shpenzimeve përgjatë vitit 2023 përkundrejt vitit paraardhës, ato kanë ardhur si pasojë:

1. E plotësimit të vendeve vakante sipas kërkesave të kërkuara (27.8%);
2. Rritjes së të ardhurave të stafit të aviacionit civil;
3. Rritjes së numrit të trajnimeve (përgjatë vitit 2023 janë kryer 782 ditë trajnimi përkundrejt 85 në vitin 2022);
4. Rritjes së pjesëmarrjes së AAC-së në aktivitete ndërkombëtare (mospërputhshmëri e evidentuar nga ICAO në lidhje me CE-8) .

Përgjatë vitit 2024, AAC do të auditohet si më poshtë:

1. Auditim për Implementimin e fazës 1 të marrëveshjes ECAA nga Komisioni Evropian 5-8 Shkurt 2024 (Statusi: në pritje të raportit);
2. Auditim për Implementimin e Rregullores UM 91/2019 dhe UM 193/2022 nga EASA 4-6 Qershor 2024;
3. Auditimi për Sigurinë në Aviacion nga ICAO (18 – 28 Qershor 2024);
4. Auditim “follow up” nga ICAO (ICVM) – 11-18 Dhjetor 2024.

AAC është i disponueshëm për çdo pyetje apo sqarim shtesë.