



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
KOMISIONI I PROKURIMIT PUBLIK

V E N D I M  
K.P.P. 117/2017

Komisioni i Prokurimit Publik, i përbërë nga:

Evis Shurdha	Kryetar
Leonard Gremshi	Zv/Kryetar
Hektor Balluku	Anëtar
Kleves Janku	Anëtar
Odise Moçka	Anëtar

Në mbledhjen e datës 08.03.2017 shqyrtoi ankesën me:

**Objekt:**

Modifikimi i dokumentave të procedurës konkurruese “E Hapur”, me objekt: “Financimi, rehabilitimi, operimi, mirëmbajtja dhe transferimit të së drejtës së operimit dhe pronësisë (forma ROT) e shërbimit të anijeve detare.”, me nr. REF-65608-01-23-2017, me vlerë totale të vlerësuar të projektit 191.800.000 lekë (pa TVSH) parashikuar për t’u zhvilluar në datën 24.02.2017, nga autoriteti kontraktues Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës.

**Ankimues:**

“Romano Port” sh.a  
Adresa: “Proto Romano: 500 metra në veri të hidrovorit  
Durrës

**Autoriteti Kontraktues:**

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës  
Aderesa Blv. “Deshmorët e Kombit” Nr. 2  
Tiranë

**Baza Ligjore:**

Ligji nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, VKM nr. 575, datë 10.7.2013 “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me Koncesion/partneritet publik privat”,

Komisioni i Prokurimit Publik, pasi dëgjoi relatorët e çështjes, shqyrtoi parashtrimet me shkrim të ankimuesit, dokumentacionin e paraqitur nga autoriteti, pretendimet e ankimuesit, dhe pasi diskutoi çështjen në tërësi,

## Vëren:

### I

#### *Vlerësimi paraprak*

I.1. Pas shqyrtimit paraprak të ankesës të mbështetur në dokumentacionin e dërguar nga operatori ekonomik ankimues, Komisioni i Prokurimit Publik konstatoi se ky i fundit ka pjesërisht *prima facie* interes në këtë procedurë koncensionare dhe për këtë arsye legjitimohet për të paraqitur ankesë në lidhje me të, bazuar në nenin 43 të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “*Për koncesionet dhe partneritetin publik privat*”.

I.2. Operatori ekonomik ka paraqitur ankesë, pranë Komisionit të Prokurimit Publik, si organi më i lartë në fushën e prokurimeve, që shqyrton ankesat për procedurat konkurruese, në përputhje me kërkesat e përcaktuara në ligjin nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “*Për koncesionet dhe partneritetin publik privat*”.

I.3. Ka respektuar afatet ligjore të paraqitjes së ankesës pranë Komisionit të Prokurimit Publik;

Në këto kushte Komisioni i Prokurimit Publik mori në shqyrtim në themel objektin e ankesës së operatorit ekonomik ankimues.

### II

#### *Rrethanat e çështjes*

II.1. Në datën 24.01.2017 është publikuar në Sistemin e Prokurimeve Elektronike, procedura konkurruese “*E Hapur*”, me objekt: “*Financimi, rehabilitimi, operimi, mirëmbajtja dhe transferimi të së drejtës së operimit dhe pronësisë (forma ROT) e shërbimit të anijeve detare.*”, me nr. REF-65608-01-23-2017, me vlerë totale të vlerësuar të projektit 191.800.000 lekë (pa TVSH) parashikuar për t’u zhvilluar në datën 24.02.2017, nga autoriteti kontraktues Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës.

II.2. Në datën 02.02.2017, operatori ekonomik ankimues “Romano Port” sh.a ka paraqitur ankesë pranë Komisionit të Prokurimit Publik, duke ngritur pretendimet si më poshtë vijon:

*[...] Shoqëria “Romano Port” sha me NIPT K516255010, ka si objekt të veprimtarisë së saj: Ndërtim dhe shfrytëzimi i portit të hidrokarbureve në zonën e Porto Romano Durrës. Gjithashtu shoqëria do të ketë si objekt aktiviteti të gjitha veprimtaritë e lidhura direkt ose tërthorazi me aktivitetin kryesor dhe të gjitha aktivitetet e miratuara më parë ndër vite.*

*Objekti i aktivitetit mund të shtohet ose të pakësohet sipas interesave tregtare të shoqërisë. Funksionimi i terminalit.*

*Administrimi i pontilit. Shërbimi i rimorkimit të tankerave (mjeteve portuale). Pilotimi. Ormexhimi. Pastrimi. Furnizimi me karburant. Furnizimi me ujë. Furnizimi teknik dhe i ushqimit, etj. Agjensi detare dhe spedicionere. Agjensi doganore.*

*Në datën 24.01.2017 Autoriteti Kontraktor Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës ka shpallur procedurën konkurruese “Procedura Koncesion-Shërbime, objekti i koncesionit “Dhënia me koncesion e disa shërbimeve detare”, Objekti i kontratës: Financim, rehabilitim, operimi, mirëmbajtja dhe transferimit të së drejtës së operimit dhe pronësisë ( forma ROT) e shërbimit të anijeve detare me vlerë të parashikuar të projektit 191,800,000 lekë. Sipas dokumenteve standarde të procedurës koncesionare të publikuar nga Autoriteti Kontraktor (autoriteti kontraktues) ka vendosur të implementojë projektin për disa shërbime detare në portin e Porti i Durrësit, Porti i Vlorës, Porti i Shëngjinit, Porti i Sarandës, Romano Port, Porti i Petroliferës. Përzgjedhja e ofertuesit fitues do të bëhet në bazë të një procedure konkurruese (lloji i procedurës) sipas kriterëve kualifikuese dhe vlerësuese të specializuara në këtë dokument. Kohëzgjatja e kontratës koncesionare/ppp 60 muaj ( 5 vjet) nga hyrja në fuqi e saj. Koncesionari duhet të shtrijë veprimtarinë e vet të shërbimit në të gjitha portet e hapura të Republikës së Shqipërisë që janë në veprimtari. Më poshtë paraqitet një analizë e hollësishme për të gjitha portet ku ofrohet shërbimi i rimorkimit në Republikën e Shqipërisë. Duke ju referuar Shtojcës 17 të DST-ve Projekt-Kontratë, neni 2 i saj parashikon: “Autoriteti Kontraktues nëpërmjet kësaj Kontrate dhe në përputhje me parashikimet e saj dhe Ligjet, i jep Koncesionarit të drejtën për të ofruar Shërbimet Detare të mëposhtme:*

*shërbimin e rimorkimit të anijeve gjatë operacionit të futjes e daljes nëpër porte, dhe akostimit në kalatat e porteve;*

*shërbimin e transportit të grupeve të praktikës së autoriteteve portuale gjatë marrjes së praktikave të lira në rada;*

*transportimin e ekuipazheve të anijeve nga rada në port dhe anasjelltas;*

*operacionet e ngarkim-shkarkimit të peshave të rënda në det”*

*Në bazë të nenit 43 të ligjit nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar në cilësinë e operatorit ekonomik, i cili rrezikon të dëmtohet nga vendimarrja e autoritetit kontraktor po paraqesim këtë ankesë , ku kërkojmë ndryshimin ose heqjen e disa pjesëve të kërkesave të dokumenteve të procedurës konkurruese pasi na cënojnë në të drejtat tona të fituara dhe të ratifikaura me ligj. Gjithashtu nga një vështrim i thjeshtë që i bëmë dokumentave standarde të procedurës vërejmë se ajo është në kundërshtim të hapur me ligjin 125/2013 dhe VKM nr.575 pasi nga hartimi i dokumentave vërejmë se dhe emri i personit dhe shoqërisë “fituese” e kanë publikuar në draft kontratën ( pjesën shoqëruese të DSK”. Më konkretisht pretendojmë se: Me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349 datë 01.06.2004 “Për fillimin e negociimit për dhënie me koncesion të zonës së Portoromanos, Durrës dhe për disa ndryshime në*

vendimin nr.30 datë 28.01.2002 të Këshillit të ministrave “Për kriteret e zgjedhjes dhe rregullimin e marrëdhënieve të shoqërive, që do të ndërtojnë dhe përdorin instalime bregdetare, për transportimin dhe depozitimin e naftës, gazit dhe të nënprodukteve të tyre”, është vendosur : “Fillimi i negociimit për dhënien me koncesion si propozim i pa kërkuar, sipas projektit të shoqërisë “Romano Port” sha për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të nafës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës, i miratuar me vendimin nr.21 datë 19.10.2001 të Këshillit të Rregullimit të Territorit të Republikës së Shqipërisë. Në vazhdim të procedurës së negociimit për dhënien me koncesion të zonës së PortoRomanos, në përfundim të të gjitha procedurave të kërkuara, me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes së Koncesionit,të formës BOT ( Ndërtim, Shfrytëzim, Transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës” është miratuar dhe ratifikuar nga Kuvendi i Shqipërisë “Marrëveshja e koncesionit e formës “BOT” (Ndërtim, Shfrytëzim, Transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”. Kjo kontratë është nënshkruar nga Organi Shtetëror i Autorizuar ( OSHA dhe shoqëria koncesionare “Romano Port” sha. Në këtë kontratë parashikohet si më poshtë: Ankesi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos:

Kryerja e shërbimit të përpunimit të tankerëve, të karburanteve e nënprodukteve të tyre dhe të GLN-se nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për të gjithë periudhën e koncesionit, konform rregullave dhe standardeve kombëtare e ndërkombëtare.

Funksionimi i terminalit

Administrimi i pontilit (Personeli teknik i drejtimit të aktivitetit në terminal)

Shërbimi i rimorkimit të tankerëve (mjeteve portuale)

Pilotimi

Onmerxhimi

Pastrimi

Furnizimi me karburant

Furnizimi me ujë

Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj.

Agjencitë detare

Agjencitë doganore

Bashkërendimi me autoritetet shtetërore

2.1 Kapitanerinë e pontilit

2.2 Policinë Kufitare

2.3 Doganën

2.4 Qendrën sanitare

2.5 Qendrën e sigurisë

2.6 Qendrën e mbrojtjes nga zjarri

2.7 Qendrën e mbrojtjes së mjedisit

2.8 Shërbimin e kontrollit të peshëmatjes dhe laboratorit i cilësisë së karburanteve GLN dhe të nënprodukteve të tyre.

Me ligjin nr.9578 datë 11.07.2006 u miratuan disa shtesa dhe ndryshime në "Marrëveshjen e koncesionit të formës "BOT" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës", ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004 sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji. Sipas këtyre shtesave dhe ndryshimeve përcaktohet si më poshtë:

Në nenin 3 paragrafi 2 ( faza e dytë) riformulohet: Programi i punimeve parashikohet në ankeset 1,2,3,4,5 bashkëlidhur kësaj marrëveshjeje të cilat janë pjesë përbërëse e saj dhe përmban kryesisht:

Punime për ndërtimin e pontilit dhe infrastrukturës portuale ) pontil, platformë objektet mbi platformë, pontile të mjeteve detare, rrugë, sheshe etj.)

Punime për thellimin e portit që përfshin kanalën hyrës.

Instalimet e paisjeve teknologjike si: tubacione shkarkimi dhe transportimi në terminal, pajisje navigacionale, zjarrëfikëse, sigurie, ndërlidhjeje, elektrike, hidraulike etj.

Koncesionari do të kryejë nëpërmjet pontilit vetëm veprimtarinë e ngarkim-shkarkimit të naftës, gazit të lëngshëm dhe nënprodukteve të saj dhe jo aktivitete të tjera tregëtare. Anijet që do të futen dhe do të dalin nga ky pontil do të paguajnë ato tarifa për kryerjen e shërbimeve nga koncesionari që janë të miratuara nga OSHA-ja.

Kontratat dhe ankeset përkatëse përshkruajnë me hollësi të drejtat dhe detyrimet që ka marrë përsipër shoqëria koncesionare "Romano Port" sha për zbatimin e koncesionit të ratifikuar me ligj në zonën bregdetare të Porto Romanos. Në bazë të kontratës koncesionare dhe ligjeve të sipërcituar, OSHA ka miratuar Vendimin nr.01 datë 09.06.2014, ka ndryshuar tarifën ekzistuese të shërbimit, duke përcaktuar tarifa të reja për "Pilotimin" "Rimorkimin" "Agjencinë Detare". Me vendimin nr. 01 datë 15.07.2016, OSHA ka vendosur të miratojë sa më poshtë:

Të miratojë në parim fillimin e ndërtimit dhe vënien në funksion të linjës së karburanteve të avionëve.

-Të miratojë në parim zgjerimin e kapacitetit përpunues të impiantit të pastrimit dhe shtryjes së lëngut me azot, pa ndikim në tarifën aktuale të koncesionarit.

Në vazhdim të vendimit të OSHA nr.7 datë 23.12.2009 OSHA kërkon nga Koncesionari përfundimin e aplikimeve për marrjen e lejeve të nevojshme për ndërtimin e dallgëthyesit veri-perëndimor në portin e naftës Porto Romano. Koncesionari të paraqesë një plan të detajuar për fillimin dhe përfundimin e punimeve për ndërtimin e këtij dallgëthyesi.

-OSHA miraton në parimin vënien në funksion të kaldajës së avullit. Duke pasur parasysh që për rritjen e tarifës kërkohen të dhëna të detajuara, OSHA kërkon nga Koncesionari të paraqesë një analizë të argumentuar mbi bazën e së cilës do të merret vendimi në mbledhjen e ardhshme të OSHA.

-Me qëllim rritjen e nivelit të Sigurisë, OSHA miraton fillimin e procedurave për ngritjen dhe rrethimin e perimetrit të portit me një mur rrethues me blloqe.

-Bazuar në parashikimet e nenin 3, ankesi 2 dhe 3 të ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 OSHA rikonfirmon të drejtën e e koncesionarit për kryerjen e shërbimit të rimorkimit të



anijeve dhe kërkon nga Koncesionari fillimin e procedurave të aplikimit pranë organeve përkatëse për marrjen e kërkuar për ofrimin e shërbimit të rimorkimit. Koncesionari duhet të fillojë ofrimin e shërbimit të rimorkimit menjëherë mbas përfundimit të afatit të kontratës koncesionari nr.1623/2 të datës 03.04.2012

Pra siç shihet qartë të gjitha shërbimet për këtë port, pra të Porto Romanos, Durrës do të ofrohen dhe kryhen nga shoqëria koncesionare që gëzon të drejtën ta përdorë këtë port sipas kushteve të përcaktuara në kontratën koncesionare të ratifikuar me ligj dhe në vendimet përkatëse të OSHA. Në dokumentet standarde të procedurës koncesionare, zona e Porto Romanos është përfshirë në procedurë, sipas objektit të saj duke e konsideruar zonë apo port të hapur për konkurrin nga operatorët ekonomikë që do të marrin pjesë në këtë procedurë. Vetë Autoriteti kontraktor në DST pranon se:

1.7. Pozicionuar në bregun lindor të ulët të Adriatikut që mundëson pozicionimin si një qendër rajonale të transportit detar Shqipëria ka:

□ Katër porte kryesore tregtare dhe anijesh: Durrës, Vlorë, Shëngjin dhe Sarandë, që janë të gjithë nën pronësinë shtetërore.

□ Dy porte dhe rafineri të prodhimit të naftës dhe gazit: La Petrolifera dhe Porto Romano Albanese. Këto dy kompani janë themeluar dhe funksionojnë sipas një marrëveshjeje koncesionare, dhe janë të vetmet pikat hyrëse që ofrojnë këtë shërbim nëpërmjet rrugëve detare. Ato kanë shënuar një zhvillim të shpejtë në vitet e fundit.

Ndërkohë në pikën 1.8. të DST përcakton:

1.8. Analizë e vendodhjes së shërbimit të ofruar

Koncesionari duhet të shtrijë veprimtarinë e vet të shërbimit në të gjitha portet e hapura të Republikës së Shqipërisë që janë në veprimtari. Më poshtë paraqitet një analizë e hollësishme për të gjitha portet ku ofrohet shërbimi i rimorkimit në Republikën e Shqipërisë.

Dhe përsëri në pikën 1.9. referon:

1.9. Porte të reja ku shtrihet shërbimi detar

Në vitin 2007, qeveria nxori një vendim që i kushtëzonte importuesit të sillnin naftë dhe gaz përmes porteve të Shëngjinit, Durrësit, Vlorës dhe Sarandës por vetëm nëpërmjet dy pikave që ishin Porto Romano dhe Petrolifera pak km larg Durrësit dhe Vlorës. Të dyja zonat u miratuan me vendim qeverie dhe u cilësuan si porte të hapura posaçërisht vetëm për importimin, tregtimin dhe përpunimin e karburantëve, si naftë, benzinë, gaz, dhe nënprodukte të tjera.

Romano Port

Romano Port është ndërtuar 6.5 km në veri të qytetit të Durrësit. Koordinatat gjeografike janë:  $\Phi$  41° 15' 000'' dhe  $\lambda$  19° 22' 007''.

Gjatësia e portit është 1,100 m me thellësi në vendshkarkim 11.7 metra.

Terminali i Porto Romanos aktualisht ka mundësinë të ankorojë anije cistern të përmasave të vogla dhe të mesme pa pasur thellësinë dhe infrastrukturën e duhur për të prituri anije të përmasave të mëdha me tonazh që tejkalon 20,000 Ton. Rimorkimi i anijeve që do të përpunohen në këtë port është i detyrueshëm. Rimorkimi kryhet mbështetur në legjislacionin në fuqi për portet e Republikës së Shqipërisë.

*Pra në kundërshtim me çdo ligj të miratuar më parë dhe vetë kontratat koncesionare, Autoriteti Kontraktor e konsideron zonën e Porto Romanos të lirë për koncesionarin që do të fitojë këtë procedurë konkurruese pa marrë parasysh kontratat e mëparshme, të ratifikuara me ligj nga Kuvendi i Shqipërisë.*

*Të gjitha shërbimet që kërkohen të ofrohen në këtë procedurë konkurruese për Porto Romanon ofrohen tashmë në bazë të kontratës koncesionare të sipërcituar nga operatori ekonomik ( koncesionari) “Romano Port” sha deri në përfundim të kësaj kontrate koncesionare asnjë Autoritet Shtetëror nuk ka asnjë të drejtë t’ia japë këtë zonë shoqërive të tjera për të kryer shërbime apo punë pa marrë paraprakisht lejen e shoqërisë Koncesionare që aktualisht operon në atë zonë. Këto veprime të Autoritetit Kontraktor jo vetëm mund të çenojnë dhe dëmtojnë interesat e shoqërisë koncesionare “Romani Port” sha por nga ana tjetër mund t’i shkaktojnë shtetit shqitpar dëme të pallogarithshme financiare për dëmet e shkaktuara. Me përfshirjen e Porto Romanos në këtë procedurë konkurruese, Autoriteti Kontraktor po shfuqizon de faco ligji e miratuara nga Kuvendi i Shqipërisë për ratifikimin e kontratave koncesionare me Koncesionarin “Romano Port” sha. Duhet theksuar se Marrëveshja e Koncesionit të Formës “BOT” ( Ndërtim, Shfrytëzim, Transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdeare të Porto-Romanos, Durrës është nënshkruar nga pala shtetërore nga Organi Shtetëror i Autorizuar ( përbërë nga Ministri i Industrisë dhe Energjitikës, Ministri i Zhvillimit Urban, Ministri i Transportit dhe Infrastrukturës, Ministri i Mjedisit, Ministri i Zhvillimit Ekonomik dhe Sipërmarrjes) është i vetmi organ i cili mund të zgjidhë marrëveshjen e koncesionit kur konstaton shkelje të detyrimeve të koncesionarit ( neni 9 i Marrëveshjes Koncesionare). Gjithashtu, në nenin 11, i Marrëveshjes Koncesionare parashikon se “OSHA-ja garanton se gjithcka që është vendosur në Marrëveshjen në fjalë nuk mund të ndryshohet nga norma ligjore në të ardhmen” pra palët kanë rënë dakord për sigurinë ligjore e ekonomike të aktivitetit që do të kryejë koncesionari. Në bazë të nenit 6 të Marrëveshjes Koncesionare, periudha e koncesionit është 30 vjeçare me të drejtë ripërtëritje. Pra çdo marrëdhënie ligjore apo funksionale e shoqërisë koncesionare është nëpërmjet OSHA dhe jo Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës. Është e çuditshme se si kjo Ministri, duke qenë vetë pjesë e OSHA shpall një procedurë koncesionare, ku përfshin në të një objekt koncesioni, e cila është pjesë e një marrëveshje koncesionare të nënshkruar nga vetë kjo Ministri në cilësinë e anëtarit të OSHA dhe të ratifikuar me ligj. Neni 2 i ligjit nr. 125/2013 përcakton: Objekti i ligjit. Ky ligj rregullon kompetencat e autoriteteve kontraktuese për të hyrë në marrëveshje koncesionesh/partneritetesh publike private, për investime të bazuara në koncesione/partneritete publike private, procedurat për dhënien e kontratave të tilla, si nënshkrimi, ndërprerja dhe ndryshimet e marrëveshjeve të koncesionit/partneritetit publik privat, çështjet që kanë të bëjnë me rregullimet financiare dhe mbështetjen, në lidhje me koncesionet/partneritetet publike private, politikën e këtyre koncesioneve e autoritetin për zbatimin e tyre, si dhe çështje të tjera që lidhen me*

koncesionet/partneritetet publike private. Neni 9 i po këtij ligji parashikon: Procedura për dhënien e koncesioneve/partneriteteve publike private zbatohet në përputhje me parimet e transparencës, mosdiskriminimit, proporcionalitetit, efikasitetit, trajtimit të barabartë, reciprocitetit dhe të sigurisë ligjore.

Në rastin konkret me shpalljen e kësaj procedure për zonën e Porto Romanos çenohet rëndë parimi i sigurisë juridike, pasi të drejtat dhe detyrimet që do ti kalojnë koncesionarit të ri në bazë të kësaj procedure konkurruese janë të drejta të fituara nga një operator tjetër, i cili po i ushtron ato në bazë të një Marrëveshje Koncesionare të ratifikuar me ligj. Asnjë autoritet kontraktor në mënyrë të njëanshme nuk mund të shfuqizojë de facto një ligj të miratuar në Kuvendin e Shqipërisë dhe madje as të zgjidhë në mënyrë të njëanshme kontratën koncesionare pasi nuk ka asnjë kompetencë për të kryer një veprim të tillë dhe kjo është shkelje flagrante e Kushtetutës së Shqipërisë dhe legjislacionit të saj. Siç kuptohet nga publikimi i njoftimit për këtë koncesion, Autoriteti Kontraktor nuk ka zbatuar asnjë nga kushtet që kërkon VKM nr.575 datë 10.07.2013 e ndryshuar për Studimin e Fizibilitetit ( neni 4), Analizën Teknike ( neni 5) apo Analizën ekonomike dhe financiare ( neni 7). Bazuar në gjithë argumentimin ligjor e teknik, kërkojmë modifikimin e kësaj procedure duke e hequr zonën e Porto Romanos nga objekti i kësaj kontrate koncesionare.

ii. Në dokumentet standarde të koncesionit, në Shtojcën 10 “Kriteret e Veçanta të Kualifikimit” sipas “Kapacitetit Teknik” Autoriteti Kontraktues ka kërkuar: “Sipas ligjit me Nr 9251, datë 08.07.2004, Neni 10 duhet të disponojë certifikatat e regjistrimit të mjeteve në Regjistrin Shqiptar të Mjeteve Lundrues” E kundërshtojmë me forcë këtë kriter, pasi është diskriminues. Sipas këtij kriteri në garë mund të marrin pjesë vetëm operatorë që disponojnë certifikatat e regjistrimit të mjeteve në Regjistrin Shqiptar të Mjeteve Lundruese, ndërkohë që për një shoqëri të huaj ky kriter e ndalon pjesëmarrjen në garë. Sqarojmë gjithashtu se kjo është një procedurë burokratike e cila kryhet pasi fitohet gara e paraqiten mjetet dhe nuk mund të përbëjë kusht paraprak kualifikimi.

iii. Në dokumentet standarde të koncesionit në shtojcën 10 “Kriteret e Veçanta të Kualifikimit”, pika “Kapaciteti Teknik” Autoriteti Kontraktues ka kërkuar: “Njëri nga rimorkiatorët të jetë i tipit Azimuth Propeller System”. Ky kriter është në kundërshtim të plotë me parashikimet e nenit 23, pika 5 të LPP ( ligji për koncesionet të referon tek Ligji për Prokurimet përse nuk parashikohet në të) “Specifikimet Teknike” ku përcaktohet se “Specifikimet teknike nuk duhet të kenë asnjë kërkesë apo referencë të ndonjë markë apo emër i veçantë, patentë, vizatim ose tip, origjinë specifike, prodhues ose sipërmarrës shërbimi, përveç rasteve kur nuk ekziston një mënyrë e mjaftueshme, e saktë apo e kuptueshme, e përshkrimit të kërkesave, me kusht që fjalët “ose ekuivalent” të përfshihen detyrimisht në këto specifikime.” Nga shqyrtimi i kriterit të sipërcituar ku është përcaktuar tipi i rimorkiatorit, me keqardhje vërejmë se autoriteti kontraktues ka “harruar” të shtojë dhe emrin e shoqërisë që e posedon atë. Bazuar në sa më sipër kërkojmë modifikimin e këtij kriteri.



iv. Në dokumentat standarde të koncesionit në Shtojcën 11 “Kriteret e Vlerësimit” Autoriteti Kontraktues ka kërkuar si Kriter Vlerësimi : Vlerësimi sipas formularit të përvojës në ujërat Shqiptare- 10 Pikë.

E kundërshtojmë me forcë këtë kriter pasi është totalisht diskriminues e cënon rëndë parimin e trajtimit të barabartë të operatorëve ekonomikë të parashikuar në nenin 1 të LPP. Është fakt i njohur botërisht e jo më i njohur për Autoritetin Kontraktor, se : Në Republikën e Shqipërisë ka operuar që prej vitit 2012 ( vit i dhënies së koncesionit të parë e të vetëm me këtë objekt) shoqëria koncesionare ekzistuese Anijet e Shërbimit Detar sha. Kjo kontratë mbaron në mars 2017. Si mund të ketë përvojë në Territorin Shqiptar një shoqëri tjetër ndërkohë që prej vitit 2012 kjo shoqëri e ka ekskluziv për Territorin Shqiptar këtë lloj shërbimi? Ky kriter diskriminues e con pabarazi e paligjshmëri këtë garë, e ndaj ne kërkojmë heqjen e tij.

v. Në dokumentet standarde të koncesionit në Shtojcën 17 “Draft Kontratë” “Për dhënie me koncesion të disa shërbimeve detare” në pikën 18.4 “Njoftimet” Autoriteti Kontraktues parashikuar se:

Adresat për njoftime dhe komunikime sipas kësaj Kontrate janë:

Autoriteti Kontraktues:

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

Sheshi Skenderbej, Nr. 5

Tiranë, Shqipëri

Në vëmendje të: Shkëlqesisë së Tij, Ministrit

Konçesionari:

Anijet e Shërbimit Detar Sh.A.

Në vëmendje të Administratorit Z. Bujar Hoti

Mesa duket Autoriteti Kontraktues e ka përcaktuar tashmë fituesin, i cili do të jetë Konesionari Aktual dhe natyrshëm Njoftimet do ti drejtohen administratorit të këtij koncesionari. Po natyrshëm dhe neve na lind pyetja: Po pse bën garë Autoriteti Kontraktues kur e ka përcaktuar kontraktorin? Le ta lidhin kontratën në mënyrë të drejtpërdrejtë. Sa më sipër kërkojmë ndryshimin e dokumentave standarde duke mos parashikuar cudira në to.

vi. Në vazhdim, sqarojmë se duke qartë që Autoriteti Kontraktor e ka shpallur këtë procedurë “ me shpejtësi” pa u kujdesur as për normat dhe kushtet më të thjeshta procedurale të shpalljes së një procedure konkurruese të koncesionit.

Pika 4.3.e DST përcakton:

Afati kohor për dorëzimin e ofertave ose kërkesave për pjesëmarrje:

Data: 24/02/2017 (dd/mm/vvvv) Ora: 16.30

Vendi: vvvvvv.app.gov.al

Pika 4.4 e DST përcakton:

Afati kohor për hapjen e ofertave ose kërkesave për pjesëmarrje:

Data: 23/02/2017 (dd/mm/vvvv) Ora: 16.30

Vendi: [www.app.gov.al](http://www.app.gov.al)

*Pra sipas AK, hapja e ofertave do të bëhet përpara dorëzimit të dokumentacionit dhe ofertave nga operatorët ekonomikë pjesëmarrës në këtë procedurë. Vendosja e një kushti të tillë, krijon konfuzion dhe paqartësi tek operatorët ekonomikë, për të mos thënë se krijon dyshime për abuzivizëm dhe favorizim të operatorëve të caktuar ekonomikë. Përcaktimi i kushteve dhe kriterëve në DST duhet të jetë i qartë për të mos krijuar konfuzion tek operatorët ekonomikë pjesëmarrës dhe për ti vendosur ata në kushte të barabarta pjesëmarrjeje dhe konkurrence. [...]*

II.3. Në datën 09.02.2017, me anë të shkresës me nr. 720/1 prot., datë 08.02.2017, me objekt: “Kthim përgjigje”, është depozituar në Komisionin e Prokurimit Publik informacioni i autoritetit kontraktues lidhur me ankesën e operatorit ekonomik ankimues.

II.3.1. Në informacionin dorëzuar pranë Komisionit të Prokurimit Publik, autoriteti kontraktues, argumenton ndër të tjera në mënyrë të përmbledhur si më poshtë vijon: “ [...] Përsa i përket ankesës së paraqitur nga “Romano Port” sha ju informojmë se: Kontrata koncesionare për dhënie me koncesion “Për disa shërbime detare” është lidhur më datë 19.03.2012 ndërmjet MPPT dhe subjektit koncesionar “Anijet e Shërbimit Detar” sha për një periudhë 5 vjeçare. Afati i kësaj kontrate përfundon në datë 18.03.2017. Në kushtet kur Ministria nuk ka mundësi të kryejë vetë këto shërbime vendosi që ti japë me koncesion përsëri. Gjatë viteve që koncesionari ka operuar në këto shërbime nuk kemi patur asnjë problem apo ankesë në lidhje me veprimtarinë e tij. Objekti i kontratës, vendodhja dhe shërbimet siç mund të konstatohet janë të njëjta me ato të kontratës së mëparshme. Në vitin 2012 kur është lidhur kontrata e parë e koncesionit nuk ka patur asnjë pretendim nga Romano Port Sha mbi kryerjen e këtyre shërbimeve. Në ankesën e depozituar pranë KPP, koncesionari Romano Port Sha pretendon të drejtën e rimorkimit të tankërave ( mjete portuale), të cituar në ankesin 2 të kontratës koncesionare për zonën e Porto Romanos, gjë të cilën nuk e ka pretenduar më parë kur kjo veprimtari ju dha me koncesion në vitin 2012 nga ish MPPT Anijeve të Shërbimit Detar. Përsa i përket pretendimit të dytë se Autoriteti e konsideron zonën e Porto Romanos të lirë duke mos njohur kështu Kontratën Koncesionare të Romano Port ju shpjegoj se ky është një intepretim i gabuar i qëllimshëm pasi në Dokumentet Standarde të kësaj procedure Autoriteti Kontraktor ka vendosur që shërbimet do të shtrihen në të gjitha portet e hapura të Shqipërisë. Porto Romano është një port i hapur edhe pse është dhënë me koncesion, koncesionari nuk mund të pengojë kryerjen e shërbimeve detare që nuk mund ti kryejë vetë ndaj mjeteve lundruese që akostohen në portet shqiptare. Për të kryer këto shërbime në Kodin Detar janë përcaktuar disa kushte që duhet të plotësojë një operator për të operuar në Republikën e Shqipërisë. Shoqëria Romano Port sha pretendon të kryejë këtë shërbim që nga data që do të përfundojë kontrata e koncesionit “Për disa shërbime detare”. Ndërkohë që ka mbetur vetëm një muaj nga përfundimi i kësaj kontrate përveç vendimit të OSHA dhe kundërshtimeve të koncesionarit të shpallur nga

*Ministria e Transporteve dhe Infrastrukturës subjekti nuk ka paraqitur asnjë nga kushtet e nevojshme për kryerjen e këtij shërbimi. Nëse ky subjekt nuk arrin të plotësojë kushtet e vendosura në Kodin Detar për kryerjen e rimorkimit pretendon të përjashtojë Romano Port nga koncesioni për shërbimet detare kjo zonë do të mbetet pa shërbim rimorkimi. Kriteri që kundërshton shoqëria Romano Port sha dhe që kemi vendosur në Dokumentet Standarde është parashikim i Kodit Detar në nenin 10, pra nuk është një kriter i vendosur arbitrarisht si pretendohet, por një kusht i parashikuar në ligj. Gjithashtu, pretendimi se ky kriter përjashton anijet apo subjektet e huaja për ta kryer këtë shërbim nuk qëndron pasi si parashikohet dhe në VKM me nr. 462 datë 09.07.2014 “Për miratimin e rregullores për regjistrimin e mjeteve lundruese në Republikën e Shqipërisë” neni 7 në Regjistrin e mjeteve lundruese mund të regjistrohen mjetet lundruese të subjekteve anëtare të BE ose jo. Pra pretendimi se ky ishte një kriter diskriminues nuk qëndron, pasi ky kriter nuk ndalon regjistrimin e mjeteve lundruese të subjekteve të huaja. Përsa i përket specifikimit “azimuth propeller system” për shkak të nevojave për kryerjen e shërbimeve është bërë specifikimi i llojit të sistemit të helikave që duhet të ketë rimorkiatori. Ndryshe nga sa pretendon ankuesi, specifikimi është në përputhje të plotë me parashikimet e nenit 23 të LPP, pasi “azimuth propeller system” është një sistem konfigurimi i helikave detare i vendosur në akse që mund të rrotullohen në çdo kënd horizontal ( azimuth). Ky konfigurim i jep rimorkiatorit manovrueshmërinë e domosdoshme për kryerjen e shërbimit. Theksojmë se “azimuth propeller system” nuk është markë tregtare, por thjesht specifikim sistemi operimi. Në lidhje me formularin e përvojës Autoriteti Kontraktues vlerëson se një kompani që ka eksperiencë në ujërat shqiptare do të fillonte kryerjen e shërbimit në mënyrë më efikase dhe për këtë ka vendosur të vlerësojë këtë kriter. Vlerësimi i këtij kriteri është i ulët, vetëm 10 pikë dhe nuk ka ndikim të madh në vlerësimin e përgjithshëm, ndërsa eksperiencia në ujërat shqiptare vlen shumë në funksion të njohjes së legjislacionit dhe praktikave lokale. Sqarojmë se eksperiencia vlen për të gjitha shërbimet e parashikuara nga Kodi Detar, prandaj ky kriter nuk është diskriminues dhe nuk favorizon askënd.*

*Si e shpjeguar dhe më sipër këto shërbime në pamundësi për ti kryer vetë shteti shqiptar lind e nevoja për ti dhënë me koncesion. Shërbimi i kryer në kontratën e parë në pesë vitet e operimit ka qenë i kryer sipas kushteve kontraktuale dhe nuk ka patur ankesa për të. Kontrata e hedhur në sistem si u shprehëm dhe më sipër është e njëjta me kontratën e parë për të cilën Romano Port sha nuk ka patur asnjë pretendim për ndërhyrjen në të drejtat e tij koncesionare. Mos fshirja e emrit në fund ishte vetëm një gabim njerëzor pasi si mund të verifikohet është i njëjti që ka qenë në kontratën e parë. Qëllimi i Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës është që këto shërbime të kryhen në mënyrë më efikase dhe që subjekti që do të shpallet fitues të jetë ai që do ti kryejë në mënyrën më të mirë të mundshme këto shërbime, sigurisht brenda të gjithë normave ligjore. Çdo koment i pavend në lidhje me fituesin e mundshëm që mund të ketë subjekti ankues është i pamotivuar. [...]*

### **III Komisioni i Prokurimit Publik**

pas shqyrtimit të ankesës, dokumentacionit bashkëngjitur, dokumentave të dërguara nga autoriteti kontraktues,

### **Arsyeton**

III.1. Lidhur me pretendimin e operatorit ekonomik ankimues mbi modifikimin e dokumenteve të procedurës konkurruese të dhënies së koncesionit/ppp objekt ankimi në drejtim të përfshirjes së zonës/portit/terminalit të Porto Romanos nga kjo procedurë konkurruese”, Komisioni i Prokurimit Publik vëren se:

III.1.1. Me anë të Vendimit nr. 349 datë 1.06.2004 “Për fillimin e negocimit për dhënien me koncesion të zonës së Portoromanos, Durrës dhe për disa ndryshime në vendimin nr.30 datë 28.01.2002 të Këshillit të ministrave “Për kriteret e zgjedhjes dhe rregullimin e marrëdhënieve të shoqërive, që do të ndërtojnë dhe përdorin instalime bregdetare, për transportimin dhe depozitimin e naftës, gazit dhe të nënprodukteve të tyre”, është vendosur: “ 1.Fillimin e negocimit për dhënien me koncesion, si propozim i pakërkuar, sipas projektit të shoqërisë Romano Port sh.a., për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës, i miratuar me vendimin nr.21, datë 19.10.2001 të Këshillit të Rregullimit të Territorit të Republikës së Shqipërisë. 2. Procedura për administrimin e infrastrukturës portuale detare të kryhet në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi.

3. Dhënia me koncesion, për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit në funksion të depozitave bregdetare të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, sipas përcaktimeve të pikave 1 e 2 të këtij vendimi, të jetë e formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, transferim). 4. Organi Shtetëror i Autorizuar për negocimin (OSHA) të jenë Ministri i Industrisë dhe i Energjetikës, Ministri i Ekonomisë, Ministri i Transportit dhe i Telekomunikacionit, Ministri i Mjedisit dhe Ministri i Rregullimit të Territorit dhe i Turizmit, të cilët të ngrenë grupin e negocimit për marrëveshjen koncesionare përkatëse. 5. Përpara realizimit të marrëveshjes koncesionare të bëhet rakordimi i projektit të propozuar, ndërmjet shoqërisë koncesionare dhe Qendrës Kombëtare Shkencore të Hidrokarbureve e Institutit të Kërkimeve të Transportit, në përputhje me kushtet e përcaktuara në nenin 7 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995 “Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike apo infrastrukturë”

III.1.2. Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se më datë 08.09.2004 është lidhur marrëveshja koncesionare e formës “BOT” me objekt “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” mes shoqërisë “Romano Port” sha ( operatori ekonomik ankimues) si edhe Organi Shtetëror i Autorizuar ( këtu e në vijim OSHA).

III.1.3. Në datën 28.10.2004 me anë të ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, transferim) për ndërtimin



*dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”, është ratifikuar marrëveshja e mësipërme.*

III.1.3.1. Në nenin 2 “Objekti i Marrëveshjes”, bashkëlidhur ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”, i ndryshuar parashikohet se: “ *Objekti i kësaj Marrëveshjeje është dhënia me koncesion e zonës bregdetare të Porto-Romanos, Durrës, të miratuar me vendimin nr.21, datë 19.10.2001 të Këshillit të Rregullimit të Territorit të Shqipërisë për ndërtimin e pontilit dhe të infrastrukturës portuale, në funksion të depozitave bregdetare të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, sipas përcaktimeve të pikave 1 e 2 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004, të jete e formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim, transferim), së bashku me instalimet teknologjike të sigurisë, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për përpunimin e tankerëve që transportojnë në linje detare nënproduktet e naftës dhe të GLN-se, sipas projektit të miratuar.*”

III.1.3.1. Në Aneksin 2, “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”, bashkëlidhur ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”, parashikohet se:

*“Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”*

*Kryerja e shërbimit të përpunimit të tankerëve, të karburanteve e nënprodukteve të tyre dhe të GLN-se nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për të gjithë periudhën e koncesionit, konform rregullave dhe standardeve kombëtare e ndërkombëtare.*

*Funksionimi i terminalit*

*Administrimi i pontilit (Personeli teknik i drejtimit të aktivitetit në terminal)*

*Shërbimi i rimorkimit të tankerëve (mjeteve portuale)*

*Pilotimi*

*Onmerxhimi*

*Pastrimi*

*Furnizimi me karburant*

*Furnizimi me ujë*

*Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj.*

*Agjencitë detare*

*Agjencitë doganore*

*Bashkërendimi me autoritetet shtetërore*

*2.1 Kapitanerinë e pontilit*

*2.2 Policinë Kufitare*



2.3 Doganën

2.4 Qendrën sanitare

2.5 Qendrën e sigurisë

2.6 Qendrën e mbrojtjes nga zjarri

2.7 Qendrën e mbrojtjes së mjedisit

2.8 Shërbimin e kontrollit të peshëmatjes dhe laboratorit të cilësisë së karburanteve GLN dhe të nënprodukteve të tyre.”

III.1.4. Me anë të ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “ Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004 janë miratuar disa ndryshime në marrëveshjen koncesionare.

III.1.4.1. Referuar ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004” në nenin 4 “Detyrimet e koncesionarit” bëhen ndryshimet si më poshtë vijon: “ Neni 4 “Detyrimet e koncesionarit”, shtohen dy paragrafë me këtë përmbajtje: Me shpenzimet e veta, të bëjë sigurimin “All risk” të të gjithë objektit të koncesionit me kohëzgjatje për të gjithë periudhën e koncesionit. Të mos lejojë përdorimin e portit nga subjekte të palicencuara, përveç rasteve kur kjo është kërkesë eksplicite e OSHA-së. Në bashkëpunim me autoritetet portuale të marrë të gjitha masat e nevojshme, në respektim të kushteve të sigurisë teknike, për parandalimin e ndotjeve dhe të përdorimit të lëndëve kimike për pastrimin e ndotjeve në rastet e derdhjes së karburanteve në det. Për këtë koncesionari duhet t’u kërkojë anijeve që të kenë, si masë mbrojtëse, sasi të lëndës kimike të nevojshme. Neni 4, në paragrafin 12 shtohet: Tarifat dhe çmimet e aplikueshme për shërbimin do të rishikohen çdo vit. Tarifat e reja të rishikuara do të shpallen nga OSHA dhe koncesionari 30 ditë përpara datës së hyrjes së tyre në fuqi. Deri në atë moment do të vazhdojnë të aplikohen tarifat dhe çmimet e mëparshme. Neni 4, pas paragrafit të fundit shtohet ky paragraf:

*Menaxhimi i portit*

*Menaxhimi i pontilit të kryhet për dy vitet e para nga një kompani e huaj ose përfaqësues të saj me eksperiencë të ngjashme në menaxhime të tilla, për të cilat koncesionari do t’i japë OSHA- së*

*argumentet e veta. Nëse OSHA-ja e shikon të arsyeshme, ky afat mund të shtyhet deri dhe në dy vjet të tjera.*

*Në nenin 4 nëntitulli “Koncesionari ka të drejtë” riformulohet:*

*Palët janë të ndërgjegjshme se: Pontili me infrastrukturën e tij është projektuar dhe do të funksionojë si një port shërbimesh të pavarura, i hapur për të gjithë operatorët e kualifikuar*

*në industrinë e naftës e nënprodukteve të saj dhe do të sigurojë, për rrjedhojë, një bazë logjistike të një niveli shumë të lartë për të gjithë operatorët e licencuar në Shqipëri.*

*Koncesionari do të kryejë nëpërmjet pontilit vetëm veprimtarinë e ngarkim-shkarkimit të naftës, gazit të lëngshëm dhe nënprodukteve të saj dhe jo aktivitete të tjera tregtare. Anijet që do të futen dhe do të dalin nga ky pontil, do të paguajnë ato tarifa për kryerjen e shërbimeve nga koncesionari që janë të miratuara nga OSHA-ja. ”*

III.1.4.2. Referuar ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “ Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004” është bashkëlidhur edhe Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos” me përmbajtje si më poshtë vijon:

*“[...]Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”*

*Kryerja e shërbimit të përpunimit të tankerave të karburanteve e nënprodukteve të tyre dhe të GLN nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për të gjithë periudhën e koncesionit, konform rregullave dhe standardeve kombëtare e ndërkombëtare.*

*Funksionimi i terminalit*

*Administrimi i pontilit (personeli teknik i drejtimit të aktivitetit në terminale);*

*Shërbimi i rimorkimit të tankerave (mjete portuale);*

*Pilotimi;*

*Onmerxhimi;*

*Pastrimi;*

*Furnizimi me karburant;*

*Furnizimi me ujë;*

*Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj;*

*Agjencitë detare;*

*Agjencitë doganore.*

*Bashkërendimi me autoritetet shtetërore*

*2.1 Kapitenerinë e pontilit;*

*2.2 Policinë kufitare;*

*2.3 Doganën;*

*2.4 Qendrën sanitare;*

*2.5 Qendrën e sigurisë;*

*2.6 Qendrën e mbrojtjes nga zjarri;*

*2.7 Qendrën e mbrojtjes së mjedisit;*

2.8 Shërbimin e kontrollit të peshëmatjes dhe laboratorit i cilësisë së karburanteve, GLN dhe të nënprodukteve të tyre. [...]"

III.1.5. Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se kontrata koncesionare e lidhur mes palëve dhe ratifikuar me anë të ligjit nr . 9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” është ndryshuar edhe në vitin 2009 me anë të ligjit nr. 10108 datë 2.04.2009 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “ Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004” Me anë të ligjit të mësipërm nuk janë pasqyruar ndryshime në drejtim të objektit të koncesionit apo ndryshime të Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”

III.1.6. Në shtojcën 17 “Projekt Kontrata” e dokumenteve të procedurës së dhënies së koncesionit/ppp, autoriteti kontraktor ka publikuar “Draft Kontratën” “Për dhënien me koncesion të disa shërbimeve detare”. Në nenin 2 “Konçesioni”, pika 2.1. “Objekti i Koncesionit”, të draft kontratës së mësipërme është parashikuar sa më poshtë vijon:

#### **“2.1 Objekti i Konçesionit**

*Autoriteti Kontraktues nëpërmjet kësaj Kontrate dhe në përputhje me parashikimet e saj dhe Ligjet, i jep Konçesionarit të drejtën për të ofruar Shërbimet Detare të mëposhtme:*

*shërbimin e rimorkimit të anijeve gjatë operacionit të futjes e daljes nëpër porte, dhe akostimit në kalatat e porteve;*

*shërbimin e transportit të grupeve të praktikës së autoriteteve portuale gjatë marrjes së praktikave të lira në rada;*

*transportimin e ekuipazheve të anijeve nga rada në port dhe anasjelltas;*

*operacionet e ngarkim-shkarkimit të peshave të rënda në det.”*

III.1.7. Para shqyrtimit në themel të pretendimeve të operatorit ekonomik ankimues (*thema decicendum*), në zbatim të nenit 43 pika 7 të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar në të cilën parashikohet se “Procedura e rishikimit administrativ dhe vendimmarrja e KPP-së, në përfundim të shqyrtimit të ankesës, bëhen në përputhje me parashikimet përkatëse në legjislacionin e prokurimit publik.”, si një dispozitë referuese në ligjin nr.9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik”, të ndryshuar, si edhe bazuar në nenin 64 pika 3 të ligjit nr.9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” të ndryshuar, parashikohet se: “3. Përpara lidhjes së kontratës, Komisioni i Prokurimit Publik, kur gjykon se një vendim apo veprim i autoritetit kontraktor ka shkelur ndonjë nga dispozitat e këtij ligji, ka të drejtë:

të nxjerrë një interpretim për rregullat ose parimet ligjore, që duhet të zbatohen për objektin e ankesës;

të anulojë, plotësisht ose pjesërisht, një veprim ose vendim të autoritetit kontraktor, të nxjerrë në kundërshtim me ligjin. Kjo përfshin edhe të drejtën për të hequr të gjitha ato specifikime teknike ose llojet e tjera të specifikimeve që bien ndesh me këtë ligj;

të udhëzojë autoritetin kontraktor të korrigojë shkeljet dhe më pas të vazhdojë me procedurën e prokurimit të kontratës;

ç) të urdhërojë anulimin e procedurave për shpalljen e kontratës fituese.”

III.1.7.1. Referuar parashtrimeve me shkrim të operatorit ekonomik ankimues, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se ankimuesi pretendon se procedura e konkurruese e dhënies së koncesionit/ppp “Për ofrimin e disa shërbimeve detare” çënon të drejtat e tij, në cilësinë e koncesionarit, të fituar me anë të marrëveshjes koncesionare të lidhur më datë 08.09.2004 me Organin Shtetëror të Autorizuar e ratifikuar më pas me ligj të veçantë, ligjin nr.9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës. Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se marrëveshja e mësipërme koncesionare është ndryshuar në vitin 2006 dhe në vitin 2009 dhe pasqyruar dhe me ndryshimet në ligjin ratifikues, ndryshime të pasqyruara me anë të ligjit nr 9578, datë 11.7.2006 “Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” dhe ligjit nr. 9298 datë 28.10.2004 Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”. Për një shqyrtim të drejtë të pretendimeve të operatorit ekonomik ankimues, Komisioni i Prokurimit Publik, në zbatim të nenit 64 pika 3 gërma “a” të *lex specialis*, ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për Prokurimin Publik” të ndryshuar, gjykon të ndalet në analizë të thelluar krahasimore midis të drejtave të fituara nga ana e koncesionarit, rregulluar me marrëveshje dhe ligj të veçantë duke u ndalur kyresisht por jo vetëm në objektin e koncesionit dhe natyrën e shërbimeve të ofruara, *vis-à-vis* me natyrën e shërbimeve të procedurës konkurruese të dhënies së koncesionit/ppp të dhëna nga autoriteti kontraktues Ministria e Transporteve dhe Infrastrukturës me anë të procedurës konkurruese objekt ankimi, analiza e të cilave përbëjnë dhe *ratio decidendi* të çështjes në fjalë.

III.1.8. Referuar dokumentacionit të administruar në fashikullin e shqyrtimit administrativ, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se autoriteti kontraktues, në dokumentet e procedurës konkurruese të dhënies së koncesionit/ppp nuk ka parashikuar Terma Reference të natyrës së shërbimit të kërkuar, por në shtojcën 17 “Projekt Kontrata” e dokumenteve të procedurës së dhënies së koncesionit/ppp, autoriteti kontraktor ka publikuar “Draft

*Kontratën” “Për dhënien me koncesion të disa shërbimeve detare”., ku në nenin 2 “Konçesioni”, pika 2.1. “Objekti i Koncesionit”, të draft kontratës së mësipërme është parashikuar edhe natyra e shërbimeve të dhëna me koncesion. Konkretisht, KPP konstaton se me anë të procedurës së mësipërme konkurruese, autoriteti kontraktues synon të japë me koncesion/ppp katër shërbime në të cilën përfshihen: “shërbimin e rimorkimit të anijeve gjatë operacionit të futjes e daljes nëpër porte, dhe akostimit në kalatat e porteve; shërbimin e transportit të grupeve të praktikës së autoriteteve portuale gjatë marrjes së praktikave të lira në rada; transportimin e ekuipazheve të anijeve nga rada në port dhe anasjelltas; operacionet e ngarkim-shkarkimit të peshave të rënda në det.” Në seksionin 1.7 të dokumenteve të garës konkurruese, autoriteti kontraktor ka sqaruar edhe statusin juridik të porteve, si vende në të cilat do të ofrohet shërbimi i synuar, duke sqaruar se cilat prej porteve janë nën administrim publik dhe në cilat prej tyre administrohen nga subjekte juridikë privatë, të drejta të fituara me anë të kontratave të koncesionit. Konkretisht autoriteti kontraktues ka sqaruar se “1.7. Pozicionuar në bregun lindor të ulët të Adriatikut që mundëson pozicionimin si një qendër rajonale të transportit detar Shqipëria ka:*

*Katër porte kryesore tregtare dhe anijesh: Durrës, Vlorë, Shëngjin dhe Sarandë, që janë të gjithë nën pronësinë shtetërore.*

*Dy porte dhe rafineri të prodhimit të naftës dhe gazit: La Petrolifera dhe Porto Romano Albanese. Këto dy kompani janë themeluar dhe funksionojnë sipas një marrëveshjeje koncesionare, dhe janë të vetmet pikat hyrëse që ofrojnë këtë shërbim nëpërmjet rrugëve detare. Ato kanë shënuar një zhvillim të shpejtë në vitet e fundit” ....Omiss.... “Në vijën e bregdetit të Republikës së Shqipërisë aktualisht janë në operim 7 porte të hapura për trafikun ndërkombëtar detar me gjatësi të përgjithshme kalatë 3000 ml, Konkretisht porti i Durrës, Vlorë, Sarandë, Shëngjin, “Romano Port”, Vlora -1 (Petrolifera), Himarë, Raguzë (si port rifuxho dhe një sërë pontilesh, si ai i Kakomesë, Bunecit, Rradhimës etj. Nga të gjitha portet vetëm porti i Vlorës është i hapur. Portet e tjera janë portet e mbyllura dhe që kërkojnë patjetër shërbimin e rimorkimit”.*

III.1.8.1. Gjithashtu, në seksionin 1.8. të dokumenteve të garës konkurruese, autoriteti kontraktor ka sqaruar ndër të tjera edhe analizën e vendodhjes së shërbimit të ofruar si më poshtë: “[...] 1.8. Analizë e vendodhjes së shërbimit të ofruar. Koncesionari duhet të shtrijë veprimtarinë e vet të shërbimit në të gjitha portet e hapura të Republikës së Shqipërisë që janë në veprimtari. Më poshtë paraqitet një analizë e hollësishme për të gjitha portet ku ofrohet shërbimi i rimorkimit në Republikën e Shqipërisë” [...]” [...] Në vitin 2007, qeveria nxori një vendim që i kushtëzonte importuesit të sillnin naftë dhe gaz përmes porteve të Shëngjinit, Durrësit, Vlorës dhe Sarandës por vetëm nëpërmjet dy pikave që ishin Porto Romano dhe Petrolifera pak km larg Durrësit dhe Vlorës. Të dyja zonat u miratuan me vendim qeverie dhe u cilësuan si porte të hapura posaçërisht vetëm për importimin, tregtimin dhe përpunimin e karburantëve, si naftë, benzinë, gaz, dhe nënprodukte të tjera. Romano Port është ndërtuar 6.5 km në veri të qytetit të Durrësit. Koordinatat gjeografike janë:  $\Phi 41^{\circ} 15' 000''$  dhe  $\lambda 19^{\circ} 22' 007''$ .



*Gjatësia e portit është 1,100 ml me thellësi në vendshkarkim 11.7 metra. Terminali i Porto Romanos aktualisht ka mundësinë të ankorojë anije cistern të përmasave të vogla dhe të mesme pa pasur thellësinë dhe infrastrukturën e duhur për të pritur anije të përmasave të medha me tonazh që tejkalojnë 20,000 Ton. Rimorkimi i anijeve që do të përpunohen në këtë port është i detyrueshëm. Rimorkimi kryhet mbështetur në legjislacionin në fuqi për portet e Republikës së Shqipërisë. [...]*

III.1.9. Referuar materialeve të administruara në fashikullin e shqyrtimit administrativ, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se autoriteti kontraktor ka synuar dhënien e katër shërbimeve të mësipërme në formën e koncesionit në të gjithë “Portet e Hapura” të Republikës së Shqipërisë, në kuptim të nenit 18 pika 4 të ligjit nr. 9251 datë 08.07.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, i cili parashikon se “4. Portet detare ndahen në: porte të hapura për trafikun ndërkombëtar; porte kombëtare për veprimtari të subjekteve shqiptare në fushën e detarisë, brenda ujërave territoriale shqiptare, ose të subjekteve të huaja për veprimtari jotregtare.” Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se autoriteti kontraktues në përzgjedhjen e porteve për ofrimin e shërbimit të kërkuar në asnjë rast nuk ka diferencuar mbi ofrimin e shërbimit në portet e hapura në administrim të vetë shtetit dhe porteve të administruara nga subjekte juridikë privatë, të drejta të fituara me anë të kontratave të koncesionit.

III.1.9. Në lidhje me natyrën dhe të drejtat e fituara nga ana e koncesionarit, rregulluar me marrëveshje dhe ligj të veçantë, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se në nenin 2 “Objekti i Marrëveshjes”, bashkëlidhur ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”, i ndryshuar parashikohet se: “Objekti i kësaj Marrëveshjeje është dhënia me koncesion e zonës bregdetare të Porto-Romanos, Durrës, të miratuar me vendimin nr.21, datë 19.10.2001 të Këshillit të Rregullimit të Territorit të Shqipërisë për ndërtimin e pontilit dhe të infrastrukturës portuale, në funksion të depozitave bregdetare të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, sipas përcaktimeve të pikave 1 e 2 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004, të jeteve të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), së bashku me instalimet teknologjike të sigurisë, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për përpunimin e tankerëve që transportojnë në linje detare nënproduktet e naftës dhe të GLN-se, sipas projektit të miratuar.”

III.1.9.1. Gjithashtu, referuar ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004” është bashkëlidhur edhe Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos” me përmbajtje si më poshtë vijon:

[...]

Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”

Kryerja e shërbimit të përpunimit të tankerave të karburanteve e nënprodukteve të tyre dhe të GLN nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për të gjithë periudhën e koncesionit, konform rregullave dhe standardeve kombëtare e ndërkombëtare.

Funksionimi i terminalit

Administrimi i pontilit (personeli teknik i drejtimit të aktivitetit në terminale);

Shërbimi i rimorkimit të tankerave (mjete portuale);

Pilotimi;

Onmerxhimi;

Pastrimi;

Furnizimi me karburant;

Furnizimi me ujë;

Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj;

Agjencitë detare;

Agjencitë doganore.

Bashkërendimi me autoritetet shtetërore

2.1 Kapitenerinë e pontilit;

2.2 Policinë kufitare;

2.3 Doganën;

2.4 Qendrën sanitare;

2.5 Qendrën e sigurisë;

2.6 Qendrën e mbrojtjes nga zjarri;

2.7 Qendrën e mbrojtjes së mjedisit;

2.8 Shërbimin e kontrollit të peshëmatjes dhe laboratorit të cilësisë së karburanteve, GLN dhe të nënprodukteve të tyre.

[...]

III.1.9.2. Referuar sa më sipër, Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se me anë të marrëveshjes koncesionare të ratifikuar me ligj të veçantë, operatori ekonomik ankimues “Romano Port” sha ka fituar të drejtat që rrjedhin nga marrëveshja koncesionare e tipit “BOT” për ndërtimin e pontilit dhe të infrastrukturës portuale, në funksion të depozitave bregdetare të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre. Referuar Aneksit 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos” të marrëveshjes koncesionare të ratifikuar me ligj dhe të ndryshuar, janë parashikuar në mënyrë shteruese dhe shërbimet e dhëna me koncesion për realizimin e objektit të kontratës koncesionare, duke listuar 10 shërbime të cilat lidhen me funksionimin e terminalit si edhe 8 shërbime të lidhura në bashkërendim me autoritetet shtetërore.

III.1.10. Nga analiza krahasimore e natyrës së shërbimeve të synuara për dhënien e koncesionit/ppp nga ana e autoritetit kontraktues me anë të garës konkurruese objekt ankimi dhe natyrës së shërbimeve të cilat janë parashikuar për t'u ofruar nga ana e koncesionarit dhe një herazi ankimuesit, në ankesin 2 të kontratës koncesionare të ndryshuar, KPP konstaton se *prima facia* kemi të bëjmë me dy natyra të ndryshme shërbimesh. KPP konstaton se parakushti *sine qua non* që me anë të kontratës së dhënies së koncesionit/ppp të cënohen të drejta të fituara me anë të një kontrate të mëparshme të ankimuesit lidhet *stricto sensu* me faktin se të drejtat dhe natyra e shërbimit të dhënë me kontratën e re të prekë njëherazi natyrën dhe të drejtat e koncesionarit ekzistues. KPP konstaton se shërbimet e synuara të dhënies me koncesion nga ana e autoritetit kontraktues si: operacionet e ngarkim-shkarkimit të peshave të rënda në det; shërbimin e transportit të grupeve të praktikës së autoriteteve portuale gjatë marrjes së praktikave të lira në rada; transportimin e ekuipazheve të anijeve nga rada në port dhe anasjelltas; shërbimin e rimorkimit të anijeve gjatë operacionit të futjes e daljes nëpër porte, dhe akostimit në kalatat e porteve, janë të një natyre të ndryshme me shërbimet dhe të drejtat e koncesionarit “Romano Port” sha, referuar *Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”*. Në thelb, ky fakt pranohet edhe nga vetë ankimuesi, i cili, referuar parashtrimeve me shkrim pranë Komisionit të Prokurimit Publik paraqet argumente se me anë të kontratës së mësipërme të dhënies së koncesionit/ ppp autoriteti kontraktues cënon të drejtat e tij të fundit vetëm në drejtim të shërbimin e rimorkimit të anijeve gjatë operacionit të futjes e daljes nëpër porte, dhe akostimit në kalatat e porteve duke mos ngritur në asnjë rast pretendime për tre shërbimet e tjera të synuara për dhënien me koncesion /ppp.

III.1.11. Në lidhje me ofrimin e shërbimit të rimorkimit të anijeve gjatë operacionit të futjes e daljes nëpër porte, dhe akostimit në kalatat e porteve, për të cilat ankimuesi ngren pretendime se cënohen të drejtat e fituara në cilësinë e koncesionarit, Komisioni i Prokurimit Publik konsaton se ankimuesi, në parashtrimet me shkrim ka paraqitur deklarime kontradiktore dhe konfuzë në lidhje me kryerjen aktualisht të shërbimit të mësipërm. Konkretisht, referuar ankesës dorëzuar pranë KPP, ankimuesi *inter allia* ka ngritur pretendimet se “*Të gjitha shërbimet që kërkohen të ofrohen në këtë procedurë konkurruese për Porto Romanon ofrohen tashmë në bazë të kontratës koncesionare të sipërcituar nga operatori ekonomik ( koncesionari) “Romano Port” sha deri në përfundim të kësaj kontrate koncesionare asnjë Autoritet Shtetëror nuk ka asnjë të drejtë t’ia japë këtë zonë shoqërive të tjera për të kryer shërbime apo punë pa marrë paraprakisht lejen e shoqërisë koncesionare që aktualisht operon në atë zonë.*” Nga ana tjetër ankimuesi parashtron pretendime se referuar Vendimit nr.01 datë 09.06.2014 të OSHA-së gëzon të drejtën për kryerjen e shërbimit të rimorkimit të anijeve pas përfundimit të afatit të kontratës koncesionare nr.1623/2 të datës 03.04.2012. Në datën 09.02.2017, me anë të shkresës me nr. 720/1 prot., datë 08.02.2014, me objekt: “*Kthim përgjigje*”, është depozituar në Komisionin e Prokurimit Publik informacioni i autoritetit kontraktues lidhur me ankesën e operatorit ekonomik ankimues. Në informacionin dorëzuar pranë Komisionit të Prokurimit Publik, autoriteti kontraktues, *inter allia* argumenton se: “

[...] Përsa i përket ankesës së paraqitur nga “Romano Port” sha ju informojmë se: Kontrata koncesionare për dhënien me koncesion “Për disa shërbime detare” është lidhur më datë 19.03.2012 ndërmjet MPPT dhe subjektit koncesionar “Anijet e Shërbimit Detar” sha për një periudhë 5 vjeçare. Afati i kësaj kontrate përfundon në datë 18.03.2017. Në kushtet kur Ministria nuk ka mundësi të kryejë vetë këto shërbime vendosi që ti japë me koncesion përsëri. Gjatë viteve që koncesionari ka operuar në këto shërbime nuk kemi patur asnjë problem apo ankesë në lidhje me veprimtarinë e tij. Objekti i kontratës, vendodhja dhe shërbimet siç mund të konstatohet janë të njëjta me ato të kontratës së mëparshme. Në vitin 2012 kur është lidhur kontrata e parë e koncesionit nuk ka patur asnjë pretendim nga Romano Port Sha mbi kryerjen e këtyre shërbimeve. Në aneksën e depozituar pranë KPP, koncesionari Romano Port Sha pretendon të drejtën e rimorkimit të tankërave ( mjete portuale), të cituar në aneksin 2 të kontratës koncesionare për zonën e Porto Romanos, gjë të cilën nuk e ka pretenduar më parë kur kjo veprimtari ju dha me koncesion në vitin 2012 nga ish MPPT Anijeve të Shërbimit Detar [...]”

III.1.11.1. Nga verifikimet e kryera në Regjistrin e Koncesioneve në faqen zyrtare të Agjencisë së Trajtimit të Koncesioneve/ PPP , KPP konstaton se në datën 19.03.2012 është lidhur kontrata koncesionare midis Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit dhe një subjekti juridik privat. KPP konstaton se objekti i kontratës së mësipërme të koncesionit ( në fuqi në momentin e shqyrtimit të ankimit administrativ të ankimuesit) është i ngjashëm me objektin e kontratës së dhënies së koncesionit/ppp objekt ankimi. Gjithashtu, KPP konstaton se referuar seksionit 2.3. *Vendi i ofrimit të shërbimeve detare*, parashikohet se “*Shërbimet detare do të ofrohen në të gjithë portet e hapura në Republikën e Shqipërisë*”. Sa më sipër, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se, referuar edhe informacionit të dorëzuar nga autoriteti kontraktues, në momentin e shqyrtimit administrativ të ankesës së operatorit ekonomik ankimues është në fuqi një marrëveshje koncesionare e lidhur në vitin 2012 me anë të së cilës ofrohen shërbime të ngjashme me shërbimet e kontratës së procedurës konkurruese objekt ankimi, në të cilin përfshihet edhe “*Porto Romano*” në cilësinë e “*portit të hapur*” në kuptim të Kodit Detar të RSh. Referuar informacionit të dorëzuar nga autoriteti kontraktues, si edhe parashtrimeve me shkrim të ankimuesit, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se në asnjë rast ankimuesi, në cilësinë e koncesionarit të “*Porto Romanos*” nuk ka kundërshtuar në rrugë administrative apo në rrugë gjyqësore vendimin e autoritetit kontraktues të vitit 2012 për dhënien me koncesion të shërbimeve të ngjashme me ato të procedurës konkurruese objekt ankimi (aktualisht), megjithëse *Vendi i ofrimit të shërbimeve detare* përfshin edhe zonën e “*Porto Romanos*”. Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se në momentin e lidhjes së kontratës së parë koncesionare para 5 viteve me të njëjtin objekt me kontratën për të cilën ankimuesi parashtron pretendime, marrëveshja koncesionare e lidhur mes ankimuesit dhe OSHA dhe e ratifikuar me ligj të ndryshuar në vitin 2006 dhe 2009 ka qenë në fuqi sëbashku me pjesët integrale të saj, *Aneksi 2 Aneksi 2 “Shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, në zonën bregdetare të Porto-Romanos”*.



III.1.11.2. Gjithashtu, referuar parashtrimeve me shkrim pranë KPP, ankimuesi ka ngritur ndër të tjera dhe pretendimin se : “ [...] Në bazë të kontratës koncesionare dhe ligjeve të sipërcituar, OSHA ka miratuar Vendimin nr.01 datë 09.06.2014, ka ndryshuar tarifat ekzistuese të shërbimit, duke përcaktuar tarifa të reja për “Pilotimin” “Rimorkimin” “Agjencinë Detare”. Me vendimin nr. 01 datë 15.07.2016, OSHA ka vendosur të miratojë sa më poshtë:...Omississ... Bazuar në parashikimet e nenin 3, ankesi 2 dhe 3 të ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 OSHA rikonfirmon të drejtën e e koncesionarit për kryerjen e shërbimit të rimorkimit të anijeve dhe kërkon nga Koncesionari fillimin e procedurave të aplikimit pranë organeve përkatëse për marrjen e kërkuar për ofrimin e shërbimit të rimorkimit. Koncesionari duhet të fillojë ofrimin e shërbimit të rimorkimit menjëherë mbas përfundimit të afatit të kontratës, Koncesionari nr.1623/2 të datës 03.04.2012 [...]”

Në nenin 82 pika 1 të ligjit 44/2015 “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë” parashikohet se “1.Në procedurat administrative, të filluara me kërkesë të palës që inicion procedurën, barra e provës për faktet e pretenduara bie mbi këtë palë, pavarësisht nga detyrimi i organit publik për të vënë në dispozicion të palëve provat e zotëruara prej saj 3. Në mënyrë që të mbështesin pretendimet e tyre, palët mund t'i bashkëlidhin kërkesës për fillimin e procedurës administrative dokumente ose fakte të ndryshme.” Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se procedura administrative e shqyrtimit të ankesës së ankimuesit është një procedurë e filluar me kërkesë të palës dhe si e tillë barra e provës për kërkimet, i përket ankimuesit, kjo referuar edhe parimit juridik *onus probandi incumbit actori* ( barra e provës i bie kërkuarit, -latinisht). Në ankesën administruar pranë KPP, ankimuesi në asnjë rast nuk ka dorëzuar dokumentacion shtesë provues ( Vendimin e pretenduar të OSHA-së) dhe/ose dokumentacion tjetër provues në lidhje me parashtrimet e tij. Në zbatim të nenit 43 pika 7 të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar në të cilën parashikohet se “Procedura e rishikimit administrativ dhe vendimmarrja e KPP-së, në përfundim të shqyrtimit të ankesës, bëhen në përputhje me parashikimet përkatëse në legjislacionin e prokurimit publik.”, si një dispozitë referuese në ligjin nr.9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik”, të ndryshuar. Në nenin 17 pika 3 gërma “a” të Vendimit nr. 184, datë 17.03.2010 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e rregullores “Për organizimin dhe funksionimin e Komisionit të Prokurimit Publik”, i ndryshuar parashikohet se “Ankesa, sipas rastit, mund të shoqërohet edhe me: a) provat dokumentare, të cilat ankimuesi kërkon të shqyrtohen nga Komisioni”. Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se është detyrë e ankimuesit që sëbashku me dorëzimin e ankesës të dorëzojë edhe prova dokumentare mbi të cilat mbështet kërkimet e tij. K.P.P. thekson faktin se vendimmarrja e Komisionit të Prokurimit Publik i referohet parimeve të së drejtës *Judicis est judicare secundum allegata et probate* ( organi administrativ vendos në bazë të provave dhe fakteve të administruara në proces) . Gjithashtu, ankimuesi, në ankesë ka dorëzuar vetëm parashtrime me shkrim në lidhje me vendimin e OSHA-së të pretenduar. Gjithashtu, KPP konstaton, se edhe në vendimin e mësipërm të pretenduar se “Bazuar në parashikimet e nenin 3, ankesi 2 dhe 3 të ligjit nr.9298 datë 28.10.2004 OSHA rikonfirmon të drejtën e e koncesionarit për kryerjen e shërbimit të rimorkimit të anijeve dhe kërkon nga



Koncesionari fillimin e procedurave të aplikimit pranë organeve përkatëse për marrjen e kërkuar për ofrimin e shërbimit të rimorkimit. Koncesionari duhet të fillojë ofrimin e shërbimit të rimorkimit menjëherë mbas përfundimit të afatit të kontratës koncesionari nr.1623/2 të datës 03.04.2012” në asnjë rast nuk shprehet qartësisht natyra e shërbimit të cilën do të ofrojë ankimuesi pas përfundimit të kontratës së datës 03.04.2012, dhe në rast se kontrata e mësipërme koncesionare cënon të drejtat që gëzon ankimuesi ( “Romano Port” sha).

III.1.12. Sa më sipër, Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se referuar analizës të thelluar krahasimore sa më sipër arsyetuar, midis të drejtave të fiturara nga ana e koncesionarit, rregulluar me marrëveshje dhe ligj të veçantë *vis-à-vis* me natyrën e shërbimeve të procedurës konkurruese të dhënies së koncesionit/ppp të dhëna nga autoriteti kontraktues Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës me anë të procedurës konkurruese, konstaton se kemi të bëjmë me dy shërbime të ndryshme të cilat nuk preken në sferën e veprimtarisë së palës ankimuese (koncesionarit të Porto Romanos). Gjithashtu, Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se në momentin e shqyrtimit administrativ të aneksës së ankimuesit është në fuqi një marrëveshje koncesionare e lidhur në vitin 2012 me anë të së cilës ofrohen shërbime të ngjashme me shërbimet e kontratës së procedurës konkurruese objekt ankimi, në të cilin përfshihet edhe “*Porto Romano*” në cilësinë e “*portit të hapur*” në kuptim të Kodit Detar të RSh, kontratë për të cilën ankimuesi në asnjë rast nuk ka ngritur kundërshtime. Gjithashtu, KPP konstaton se referuar ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “ Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004” në nenin 4 “Detyrimet e koncesionarit” bëhen ndryshimet si më poshtë vijon: “ *...Omissis....* Në nenin 4 nëntitulli “koncesionari ka të drejtë” riformulohet: Palët janë të ndërgjegjshme se: Pontili me infrastrukturën e tij është projektuar dhe do të funksionojë si një port shërbimesh të pavarura, i hapur për të gjithë operatorët e kualifikuar në industrinë e naftës e nënprodukteve të saj dhe do të sigurojë, për rrjedhojë, një bazë logjistike të një niveli shumë të lartë për të gjithë operatorët e licencuar në Shqipëri. “Koncesionari do të kryejë nëpërmjet pontilit vetëm veprimtarinë e ngarkim-shkarkimit të naftës, gazit të lëngshëm dhe nënprodukteve të saj dhe jo aktivitete të tjera tregtare. Anijet që do të futen dhe do të dalin nga ky pontil, do të paguajnë ato tarifa për kryerjen e shërbimeve nga koncesionari që janë të miratuara nga OSHA-ja.” Sa më sipër, KPP gjykon se ankimuesi nuk mund të parashtrojë pretendime për ushtrimin e aktivitetit tregëtar të ndryshëm nga objekti i veprimtarisë së kontratës së koncesionit , për sa kohë që ekzistojnë edhe kufizime ligjore dhe kontraktuale.

Sa më sipër pretendimi i palës ankimuese nuk qëndron.

III.2. Referuar materialeve të administruara në fashikullin e shqyrtimit administrativ, KPP konstaton se ankimuesi ka parashtruar kërkesa edhe në lidhje me kriteret kualifikuese të procedurës së dhënies së koncesionit/pppm objekt ankimi. Para shqyrtimit në themel të

pretendimeve të operatorit ekonomik ankimues (*thema decicendum*), në zbatim të nenit 43 pika 7 të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar në të cilën parashikohet se “*Procedura e rishikimit administrativ dhe vendimmarrja e KPP-së, në përfundim të shqyrtimit të ankesës, bëhen në përputhje me parashikimet përkatëse në legjislacionin e prokurimit publik.*”, si një dispozitë referuese në ligjin nr.9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik”, të ndryshuar, si edhe bazuar në nenin 64 pika 3 të ligjit nr.9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” të ndryshuar, parashikohet se: “3. Përpara lidhjes së kontratës, Komisioni i Prokurimit Publik, kur gjykon se një vendim apo veprim i autoritetit kontraktor ka shkelur ndonjë nga dispozitat e këtij ligji, ka të drejtë:

*të nxjerrë një interpretim për rregullat ose parimet ligjore, që duhet të zbatohen për objektin e ankesës;*

*të anulojë, plotësisht ose pjesërisht, një veprim ose vendim të autoritetit kontraktor, të nxjerrë në kundërshtim me ligjin. Kjo përfshin edhe të drejtën për të hequr të gjitha ato specifikime teknike ose llojet e tjera të specifikimeve që bien ndesh me këtë ligj;*

*të udhëzojë autoritetin kontraktor të korrigjojë shkeljet dhe më pas të vazhdojë me procedurën e prokurimit të kontratës;*

*ç) të urdhërojë anulimin e procedurave për shpalljen e kontratës fituese.”*

Komisioni i Prokurimit Publik gjykon të ndalet fillimisht në shqyrtimin paraprak të anës formale të ankesës administruar pranë këtij të fundit nga ana e operatorit ekonomik ankimues “Romano Port” sha në drejtim të legjitimitimit për paraqitjen e kundërshtimeve mbi kriteret kualifikuese të garës koncesionare pranë KPP.

III.2.1. Në nenin 43 pika 1 dhe pika 3 të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar parashikohet se:

*“1. Çdo operator ekonomik, i cili ka ose ka pasur interes në një procedurë konkurruese dhe kur është dëmtuar ose rrezikohet të dëmtohet nga vendimmarrja e autoritetit kontraktor të koncesionit/partneritetit publik privat, për të cilin pretendon se është marrë në kundërshtim me këtë ligj, ka të drejtë të ankimojë në Komisionin e Prokurimit Publik.*

*2. Në rastin e ankesave për dokumentet e procedurës konkurruese, operatorët ekonomikë kanë të drejtë të ankimojnë brenda 10 ditëve nga dita e nesërme e publikimit të njoftimit të kontratës në faqen zyrtare të Agjencisë së Prokurimit Publik.”*

III.2.2. Në nenin 19/6, pika 4 të ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” të ndryshuar parashikohet se “*Rregullat e hollësishme të organizimit dhe funksionimit të Komisionit të Prokurimit Publik miratohen nga Këshilli i Ministrave*”. Në nenin 23 pika 1 gërma “a” të Vendimit nr. 184, datë 17.03.2010 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e rregullores “Për organizimin dhe funksionimin e Komisionit të Prokurimit Publik”, i

ndryshuar parashikohet se “Komisioni zhvillon mbledhjen e tij të parë brenda 3 ditëve nga regjistrimi i

ankesës me qëllim shqyrtimin paraprak të ankesës nga ana formale, në të cilën verifikon:

juridiksionin administrativ dhe kompetencën lëndore të Komisionit;

legjitimitimin e ankuesit;

respektimin e afateve ligjore për ankimin;

elementet e domosdoshme të ankesës të parashikuara në nenin 17 pika 2 të kësaj rregulloreje.”

III.2.3. Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se ankimuesi gëzon legjitimitet aktiv të paraqesë ankesë në lidhje me pretendimin e parë të shqyrtuar në paragrafin III.1. e vijues të këtij vendimi, pasi *prima facie* justifikon interesin e tij të ligjshëm duke pretenduar për shkelje të të drejtave të fituara nga një kontratë e mëparshme koncesionare. Në lidhje me legjitimitimin e ankimuesit për të kundërshtuar vendimin e autoritetit kontraktor (Komisionit të Dhënies së Koncesionit) në drejtim të hartimit të kriterëve kualifikuese të garës, si edhe sistemit të vlerësimit, KPP gjykon të ndalet në një interpretim të zgjeruar të nenit 43 pika 1 të ligjit nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar.

III.2.4. Bazuar në Nenin 19/1 pika 2 e ligjit Nr. 9643 dt.20.11.2006 “Për Prokurimin Publik” i ndryshuar, përcaktohet se “Komisioni i Prokurimit Publik, në përfundim të shqyrtimit të ankesave, merr vendime, të cilat janë administrativisht përfundimtare.” Në nenin 43 pika 1 dhe pika 3 të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar parashikohet se: “1. Çdo operator ekonomik, i cili ka ose ka pasur interes në një procedurë konkurruese dhe kur është dëmtuar ose rrezikohet të dëmtohet nga vendimmarrja e autoritetit kontraktor të koncesionit/partneritetit publik privat, për të cilin pretendon se është marrë në kundërshtim me këtë ligj, ka të drejtë të ankimojë në Komisionin e Prokurimit Publik.” Normativa e mësipërme rregullon të drejtën e personave të interesuar në një procedurë konkurruese të dhënies së koncesionit /ppp për të paraqitur ankesë në KPP, në kuadrin e rishikimit administrativ të kësaj procedure, e thënë ndryshe, legjitimitimin për të vënë në lëvizje KPP. Procedura përpara KPP ka natyrën e procedurave të nxitura (lat.-jurisdicion voluntari) pasi KPP nuk mund të bëhet vet-iniciatore e fillimit të procedurave (ex officio). Si rregull, investimi i KPP është i bazuar (faktikisht i kufizuar) nga ankimet e sjella pranë saj vetëm nga subjekte të legjitimuar. Sa më sipër, me synim vërtetimin e *ratio legis* (kuptimi i drejtë i normës juridike), KPP gjykon t’i drejtohet interpretimit teleologjik të nenit 43 pika 1 të *lex specialis*. Në interpretim teleologjik (*greqishtja e vjetër: telos d.m.th fund/qëllim/objektiv dhe logos d.m.th shkencë/studi*) qëllimi i normës juridike është paraqitja e ankimit administrativ pranë Komisionit të Prokurimit Publik vetëm nga subjekte të legjitimuar, të cilët justifikojnë interesin e tyre të ligjshëm dhe njëherazi është dëmtuar ose rrezikohet të dëmtohet nga vendimmarrja e autoritetit kontraktues nga një vendim i marrë në kundërshtim me ligjin.

III.2.5. Formula ligjore e parashikuar nga Neni 43, pika 1, e Ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” (i ndryshuar) përcakton në mënyrë përfundimtare elementët e testit të legjitimitetit në një procedurë ankimi përpara KPP. Këto elementë janë interesi i ankuesit, dëmi real ose potencial i pritshëm dhe ekzistenca e një vendimi të një autoriteti kontraktor i marrë në kundërshtim me ligjin. Në kuptim të nenit 63, pika 7 e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik”, të ndryshuar Komisioni i Prokurimit Publik e shqyrton ankesën në përputhje me këtë ligj, Kodin e Procedurave Administrative dhe rregullat e prokurimit publik. KPP gjykon se subjektet që ushtrojnë të drejtën për të parqitur ankim administrativ pranë këtij të fundit kanë detyrimin që të provojnë legjitimitetin e tyre. Në këtë kuptim, mbi to qëndron barra e provës për të provuar lidhjen e drejtpërdrejtë midis të drejtës ose interesit të pretenduar si të cënuar dhe aktit apo veprimit administrativ të kundërshtuar si i nxjerrë në kundërshtim me ligjin.

III.2.6. Një person fizik apo juridik, kur dorëzon një ankim, duhet të paraqesë (argumentojë) se të drejtat e tij të mbrojtura nga legjislati janë dëmtuar si rezultat i një vendimi, mase apo të ndonjë veprimi tjetër zyrtar nga ana e një autoriteti kontraktor. Nëse ai dështon në sa më sipër, atëherë ankimi në KPP është i papranueshëm. Neni 43, pika 1 kërkon shprehimisht që ankimuesi, jo vetëm të ketë interes, por edhe të jetë dëmtuar realisht apo të rrezikohet të dëmtohet nga vendimi që ka marrë autoriteti kontraktor. Një ankimues do të konsiderohet i dëmtuar apo disavantazhuar, kur ai ka vuajtur apo rrezikon dukshëm (e jo thjesht në mënyrë imagjinare) të vuajë personalisht një pasojë të ardhur drejtpërdrejtë nga veprimi i autoritetit kontraktor dhe kjo mund të kurohet (rregullohet) përmes ankimit në KPP. Gjithashtu, akti i pretenduar duhet të ketë ndodhur në hapësirën e të drejtave të tij ligjore në kuadrin e një procedure prokurimi publik. Në kuptimin strict (*stricto sensu*) interesi për të paraqitur një kërkesë është *causa preendi*, arsyeja e kërkesës. Në paraqitjen e kërkesës për modifikimin e dokumenteve të procedurës së dhënies së koncesionit/ppp, i vetmi interes i ligjshëm, që mund të ketë një operator ekonomik i dëmtuar nga një vendim i një autoriteti kontraktor, i dhënë në kuadrin e një procedure është që, përmes ankimit në KPP, ai të modifikojë dokumentet e garës duke i dhënë mundësinë të marrë pjesë në garën koncesionare veçmas si operator ekonomik pjesëmarrës ose në cilësinë e anëtarit në një bashkim operatorësh ekonomikë pjesëmarrës me synimin final të fitimit të kontratës. Nga ana tjetër, KPP gjykon se pjesëmarrja në një garë konkurruese lidhet fillimisht me *pranueshmërinë e ofertuesit*, thënë ndryshe plotësimi i kapacitetit ligjor për të marrë pjesë në garën koncesionare. Sa më sipër, KPP nënvizon se një ofertues që të marrë pjesë në procedurat e dhënies së koncesionit, krahas plotësimit të kriterëve kualifikuese duhet të dëshmojë se plotëson kapacitetin ligjor dhe se objekti i veprimtarisë së tij përfshin njëherazi edhe objektin e shërbimeve/punëve të kontratës në të cilën ai merr pjesë si edhe nuk ka asnjë pengesë ligjore të kryejë shërbimin e kërkuar në rast të fitimit të kontratës.

III.2.7. Në rastin konkret, Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se ankimuesi, subjekti “Romano Port” Sha është themeluar më datë 27/10/2003 dhe regjistruar në regjistrin tregëtar më datë 19.04.2005 me emrin tregëtar “Romano Port” sha (shoqëri aksionere) me Nr. NIPT



K516255010 me objekt veprimtarie *Ndërtim dhe shfrytëzimi i portit të hidrokarbureve në zonën e Porto Romano Durrës*. Gjithashtu shoqëria do të ketë si objekt aktiviteti të gjitha veprimtaritë e lidhura direkt ose tërthorazi me aktivitetin kryesor dhe të gjitha aktivitetet e miratuara më parë ndër vite. Objekti i aktivitetit mund të shtohet ose të pakësohet sipas interesave tregtare të shoqërisë. Funksionimi i terminalit. Administrimi i pontilit. Shërbimi i rimorkimit të tankerave (mjeteve portuale). Pilotimi. Ormexhimi. Pastrimi. Furnizimi me karburant. Furnizimi me ujë. Furnizimi teknik dhe i ushqimit, etj. Agjensi detare dhe spedicionere. Agjensi doganore”. Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se shoqëria “Romano Port” sha ushtron veprimtarinë e saj në përputhje me ligjin nr. 9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”, të ndryshuar. Referuar ligjit nr. 9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “ Marrëveshje koncesioni e formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës”, të ndryshuar. Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se shoqëria “Romano Port” sha ka lidhur kontratën e koncesionit të tipit "BOT" (ndërtim, shfrytëzim, transferim), referuar ligjit të koncesionit në fuqi ligjit nr. 7973, date 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat ne shërbimet publike dhe infrastrukture", i ndryshuar. KPP gjykon se ligji material dhe ai procedural kanë elemente referimi të ndryshëm për sa i përket zbatimit të tyre. Zbatimi i ligjit material lidhet me momentin kur ka ndodhur shkelja, kufizimi apo lindja e së drejtës. Për këtë arsye, si rregull, në rastet kur në fillim apo vijim të procesit administrativ ndryshon ligji material, do të vazhdojë të zbatohet ligji i mëparshëm. Përgjashtim bëjnë rastet kur vetë ligji i ri ka parashikuar fuqinë prapavepruese të tij. Sa më sipër, KPP vlerëson ti drejtohet ligjit material në fuqi në momentin e nënshkrimit të kontratës koncesionare mes shoqërisë “Romano Port” sha dhe OSHA në rast se parashikon ndalime në lidhje me objektin e veprimtarisë së kësaj të fundit.

III.2.8. KPP gjykon se referuar ligjit nr. 9298 datë 28.10.2004, shoqëria “Romano Port” sha shfaqet në cilësinë e kompanisë “koncesionare”, në kuptim të nenit 2 “Përkufizime”, pika 10 e ligjit nr. 7973, date 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat ne shërbimet publike dhe infrastrukture", i ndryshuar. Në nenin 2 “Përkufizime”, pika 9 dhe 10 e ligjit nr. 7973, date 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat ne shërbimet publike dhe infrastrukture", i ndryshuar parashikohet se: “Kompani koncesionare”. Shiko "Kompani BOT". 9. Kompani BOT" është një kompani me kapital privat, vendas a të huaj, e themeluar sipas ligjeve në fuqi për të zbatuar një kontratë BOT, një koncesion ose një projekt partneriteti shtet -privat.” Sa më sipër, KPP konstaton se shoqëria “Romano Port” sha në cilësinë e një kompanie “BOT” është një kompani me kapital privat, vendas e themeluar sipas ligjeve në fuqi, e cila e ka objektin e saj të veprimtarisë së kufizuar *stricto sensu* vetëm për për të zbatuar një kontratë BOT, në rastin konkret projektin për “ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të

Porto Romanos, Durrës” . Sa më sipër, KPP gjykon se objekti i veprimtarisë së shoqërisë është i kufizuar vetëm në ushtrimin e aktivitetit tregëtar për të cilin është krijuar.

III.2.9. Referuar ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “ Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” ( ndërtim, shfrytëzim, Transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romanos, Durrës” ratifikuar me ligjin nr.9298 datë 28.10.2004” në nenin 4 “Detyrimet e koncesionarit” bëhen ndryshimet si më poshtë vijon: “ ...*Omissis*.... Në nenin 4 nëntitulli “koncesionari ka të drejtë” riformulohet: Palët janë të ndërgjegjshme se: Pontili me infrastrukturën e tij është projektuar dhe do të funksionojë si një port shërbimesh të pavarura, i hapur për të gjithë operatorët e kualifikuar në industrinë e naftës e nënprodukteve të saj dhe do të sigurojë, për rrjedhojë, një bazë logjistike të një niveli shumë të lartë për të gjithë operatorët e licencuar në Shqipëri. “Koncesionari do të kryejë nëpërmjet pontilit vetëm veprimtarinë e ngarkim-shkarkimit të naftës, gazit të lëngshëm dhe nënprodukteve të saj dhe jo aktivitete të tjera tregtare. Anijet që do të futen dhe do të dalin nga ky pontil, do të paguajnë ato tarifa për kryerjen e shërbimeve nga koncesionari që janë të miratuara nga OSHA-ja. ”

III.2.10. Sa më sipër, Komisioni i Prokurimit Publik nënvizon se objekti i veprimtarisë së ankimuesit “Romano Port” sha shtë i kufizuar vetëm në ushtrimin e aktivitetit tregëtar nëpërmjet pontilit vetëm veprimtarinë e ngarkim-shkarkimit të naftës, gazit të lëngshëm dhe nënprodukteve të saj dhe jo aktivitete të tjera tregtare. Gjithashtu, kufizime në lidhje me ushtrimin e objektit të veprimtarisë së shoqërisë koncesionare shfaqen edhe në ligjin material në fuqi në kohën e nënshkrimit të marrëveshjes koncesionare ligji 7973, date 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe infrastrukture", i ndryshuar i cili parashikon se një kompani BOT është krijuar për të zbatuar vetëm një projekt të vetëm dhe gjatë periudhës koncesionare veprimtaria e saj është e kufizuar vetëm për projektin për të cilin është krijuar. Gjithashtu, nga verifikimet e kryera në Ekstraktin e Regjistrimit Tregëtar të shoqërisë “Romano Port” sha figuron se shoqëria ka për objekt veprimtarie “Ndërtim dhe shfrytëzimi i portit të hidrokarbureve në zonën e Porto Romano Durrës. Gjithashtu shoqëria do të ketë si objekt aktiviteti të gjitha veprimtaritë e lidhura direkt ose tërthorazi me aktivitetin kryesor dhe të gjitha aktivitetet e miratuara më parë ndër vite. Objekti i aktivitetit mund të shtohet ose të pakësohet sipas interesave tregtare të shoqërisë. Funksionimi i terminalit. Administrimi i pontilit. Shërbimi i rimorkimit të tankerave (mjeteve portuale). Pilotimi. Ormexhimi. Pastrimi. Furnizimi me karburant. Furnizimi me ujë. Furnizimi teknik dhe i ushqimit, etj. Agjensi detare dhe spedicionere. Agjensi doganore”. Sa më sipër, KPP gjykon se edhe në objektin e veprimtarisë së pasqyruar në regjistrin tregëtar të shoqërisë, rezulton se veprimtaria është e kufizuar vetëm me të drejtat dhe detyrimet që rrjedhin nga kontrata koncesionare, për ndërtimin dhe shfrytëzimin e portit të hidrokarbureve në zonën e Porto Romano Durrës, ( referuar kontratës koncesionare dhe ankeseve të saj) dhe në asnjë rast nuk mund të kryejë aktivitete tregëtar të ndryshëm nga objekti i veprimtarisë.

III.2.11. Sa më sipër, Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se shoqëria “Romano Port” sha nuk legjitimohet të paraqesë ankesë për kriteret e procedurës së dhënies së koncesionit/ppp “Për ofrimin e disa shërbimeve detare” pasi objekti i veprimtarisë së saj nuk përfshin objektin e veprimtarisë së procedurës objekt ankimi. Në këtë mënyrë, KPP gjykon se me paraqitjen e ankesës pranë KPP, ankimuesi nuk justifikon interesin e tij të ligjshëm, duke dështuar të kalojë testin e legjitimitit, në respekt të nenit 43, pika 1, e Ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” (i ndryshuar). Në kushtet kur ankimuesi nuk mund të jetë një ofertues/pjesëmarrës i mundshëm në garën e dhënies së koncesionit objekt ankimi, ekzistenca e vendimit të autoritetit kontraktues ( Komisionit të Dhënies së Koncesionit/ppp) për hartimin e kriterëve kualifikuese dhe sistemit të vlerësimit nuk mund të dëmtojë ose rrezikojë të dëmtojë interesat e këtij të fundit ( ankimuesit), për sa kohë që mungon interesi i ligjshëm dhe mundësia ligjore për të marrë pjesë në garën koncesionare.Sa më sipër, ankimuesi nuk legjitimohet *locus standi* të investojë Komisionin e Prokurimit Publik mbi themelin e kërkimeve të tij.

Përsa më sipër, në mbështetje të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, VKM nr. 184, datë 17.03.2010 “Për miratimin e rregullores “Për organizimin dhe funksionimin e Komisionit të Prokurimit Publik”, i ndryshuar, Komisioni i Prokurimit Publik, njëzëri

#### **Vendos**

1. Të mos pranojë ankesën e paraqitur nga operatori ekonomik “Romano Port” sh.a për procedurën konkurruese “E Hapur”, me objekt: “Financimi, rehabilitimi, operimi, mirëmbajtja dhe transferimit të së drejtës se operimit dhe pronësisë (forma ROT) e shërbimit te anijeve detare.”, me nr. REF-65608-01-23-2017, me vlerë totale të vlerësuar të projektit 191.800.000 lekë (pa TVSH) parashikuar për t’u zhvilluar në datën 24.02.2017, nga autoriteti kontraktues Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës.
2. Autoriteti kontraktues lejohet të vijojë me hapat e mëtejshëm të procedurës konkurruese.
3. Kundër këtij vendimi, mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative të Shkallës së Parë, Tiranë.
4. Kopje e këtij vendimi i dërgohet për njoftim Agjencisë së Prokurimit Publik.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

**Nr. 160 Protokoli,**

**Datë 02.02.2017**

### **KOMISIONI I PROKURIMIT PUBLIK**

**Zv/Kryetar**  
**Leonard Gremshi**

**Anëtar**  
**Hektor Balluku**

**Anëtar**  
**Kleves Janku**

**Anëtar**  
**Odise Moçka**

**Kryetar**  
**Evis Shurdha**