



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KOMISIONI I PROKURIMIT PUBLIK

V E N D I M
K.P.P. 22/2021

Komisioni i Prokurimit Publik, i përbërë nga:

Enkeleda Bega	Nënkryetar
Vilma Zhupaj	Anëtar
Merita Zeqaj	Anëtar

Në mbledhjen e datës 15.01.2021 shqyrtoi ankesën me:

Objekt: Modifikimi i dokumentave të procedurës së konkurrimit “E hapur”, me objekt “Dhënie me koncesion/PPP për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit të Vlorës”, me nr. REF-46571-12-19-2019, me vlerë të parashikuar projekti 86,638,359 Euro (pa TVSH), parashikuar për tu zhvilluar në datën 23.12.2020, nga autoriteti kontraktues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ankimues: Operatori ekonomik “Global Technical Mechanics” sh.p.k.
Adresa: “Rruga e Kavajës”, Sheshi “Ali Kelmendi”, pranë Nj.A. nr.6, Tiranë.

Autoriteti kontraktues: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
Adresa: Blv. “Dëshmorët e Kombit”, Nr. 1001, Tiranë.

Baza Ligjore: Ligji nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, Ligji nr. 9643, datë 20.11.2006 “Për Prokurimin Publik”, i ndryshuar, VKM nr. 914, datë 29.12.2014 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, i ndryshuar, VKM nr. 575, datë 10.7.2013 “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me Koncesion/partneritet publik privat”, VKM nr. 469, datë 16.06.2010 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të hollësishme për procedurën e shqyrtimit të ankesave ndaj procedurave të koncesionit apo të vendimeve për përjashtim nga këto procedura”,

dhe për një ndryshim në vendimin nr. 27, datë 19.1.2007 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e rregullave të vlerësimit dhe të dhënies së koncesioneve”, Vendimi i Komisionit të Prokurimit Publik nr. 596/2018, datë 12.09.2018 “Për miratimin e rregullave “Për Organizimin dhe Funksionimin e Komisionit të Prokurimit Publik” Neni 4, i Vendimit të Komisionit të Prokurimit Publik nr. 500/2020 datë 5.11.2020 “Rregullore për Marrjen e Masave Organizative për Ushtrimin e Veprimtarisë së Institucionit të Komisionit të Prokurimit Publik gjatë gjendjes së pandemisë së shkaktuar nga COVID -19”..

Komisioni i Prokurimit Publik, pasi dëgjoi relatorin e çështjes shqyrtoi parashtrimet me shkrim të ankimuesit, dokumentacionin e paraqitur nga autoriteti 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 *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 20.12.2019 është publikuar në Sistemin e Prokurimeve Elektronike (S.P.E.) procedura e prokurimit “E hapur”, me objekt “Dhënie me koncesion/PPP për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit të Vlorës”, me nr. REF-46571-12-19-2019, me vlerë të parashikuar projekti 86,638,359 Euro (pa TVSH), parashikuar për tu

zhvilluar në datën 23.12.2020, nga autoriteti kontraktues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

II.2. Në datën 10.12.2020, autoriteti kontraktues ka publikuar në SPE, shtojcën për modifikimin e dokumentave standarte të koncensionit, duke ndryshuar kriteret e kualifikimit si më poshtë vijon:

“[...]Autoriteti kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë me synim nxitjen e konkurrencës mbështetur në parimet e transparencës, mosdiskriminimit, proporcionalitetit, efikasitetit, trajtimit të barabartë, duke vlerësuar situatën tepër të vështirë, të krijuar jo vetëm në vendin tonë por në mbarë botën nga gjendja epidemiologjike (sëmundja SarsCov2, virusi Covid-19), gjë e cila ka ndikuar në mënyrë të drejtpërdrejtë në veprimtarinë e subjekteve tregtare dhe më gjerë sidomos në fushën e Aviacionit, duke marrë shkas dhe nga kërkesat e operatorëve të ndryshëm, drejtuar AK për kriteret teknike të vendosura në Dokumentet Standarte të Koncensionit, vlerëson nevojën e ndryshimit si më poshtë, të një pjese të kriterëve, dhe një kohësisht të shtyrjes së afatit të dorëzimit të ofertave të procedurës me objekt “Dhënie me koncesion/PPP Për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës (VIA). REF-46571-12-19-2019

Kjo masë ndërmerret në mbështetje të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” të ndryshuar, ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” të ndryshuar, si dhe pikë s 2.3.1 të Dokumenteve Standarte “Ndryshimet në Dokumentet e Procedurës Konkurese”

Sa më sipër:

Pika 2.3, nënpika 1: Kapaciteti Teknik:

ISHTE:

Ofertuesit duhet të plotësojnë kërkesat teknike për kualifikim dhe të dorëzojnë sa më poshtë:

1. Certifikim nga EASA/ICAO për secilin aktivitet të kërkuar brenda 15 viteve të fundit, në kuadër të kësaj procedure, për: - Operator i Aeroportit - Përpunimi i Avionëve - Siguria - SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri)

Ofertuesit do të deklarojnë dhe parashtrojnë certifikimin e duhur për – të paktën – 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët [Joint Venture], konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive [në tokë e ajër]) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 10 (dhjetë) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje;: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri).

BËHET:

1. Certifikate nga Autoriteti i Aviacionit Civil i vendit ku operon ofertuesi, ku të deshmohet eksperience gjate 15 viteve te fundit ne vendet të cilat janë anetarë të ICAO (International Civil Aviation Organization) dhe ndjekin dhe zbatojnë ICAO SARPS (Standard and Recommended Practices) për: Operator i Aeroportit, Përpunim i Avioneve, Siguria, Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri.

Ofertuesit do të deklarojnë dhe parashtrojnë certifikimin e duhur për – të paktën – 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një

ndërmarrje të përbashkët [Joint Venture], konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive [në tokë e ajër]) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje;: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri).

Pika 2.3, nënpika 4

ISHTE:

4. Përvoja Kontraktore – Ndërtimi

Ofertuesi do të provojë aftësinë dhe kapacitetin e nevojshëm në projekte ndërtimore dhe / ose renovime gjatë 10 (dhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport të Kategorisë 4E, me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë.

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, një prej Pjesëtarëve duhet në provojë kapacitetin teknik sa i përket:

- a. Renovimit të 10 (dhjetë) pistave gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.
- b. Ndërtimit të të paktën 2 (dy) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.
- c. Renovimit / zgjerimit të 10 (dhjetë) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.
- d. Ndërtimit të – të paktën – 2 Kullave të Trafikut Ajror gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit

BËHET:

Ofertuesi do të provojë aftësinë dhe kapacitetin e nevojshëm në projekte ndërtimore dhe / ose renovime gjatë 15 (pesë mbë dhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport të Kategorisë 4E, me kapacitet jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë.

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, një prej Pjesëtarëve duhet në provojë kapacitetin teknik sa i përket:

- a. Renovimit të 10 (dhjetë) pistave gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.
- b. Ndërtimit të të paktën 2 (dy) Terminaleve gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit.
- c. Renovimit / zgjerimit të 10 (dhjetë) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.
- d. Ndërtimit i të paktën 1 (një) Kulle të Trafikut Ajror gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit

Pika 2.3, pika 5, gërma a:

ISHTE:

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

- a. Përvojë në: (a) zhvillim, dizain, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 5 (pesë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë dhe 1 (një) aeroport me kapacitet deri në 5 (pesë) milion pasagjerë

BËHET:

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

- a. Përvojë në: (a) zhvillim, dizain, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë.

Shtojca 11, pika 6

ISHTE:

Rritja e Nr. Pasagjerëve dhe përvoja e rrjetit

Ofertuesi duhet të ofrojë prova specifike që dëshmojnë për aftësimin e provuar dhe rezultatet përkatëse për rritjen e numrit të pasagjerëve përmes zhvillimit të rrugëve ajrore dhe marketingut, gjatë 3 (tre) viteve të fundit në 3 (tre) aeroporte rajonalë të administruar nga Ofertuesi. Ofertuesit do të detajojnë eksperiencën e tyre në operim, menaxhim dhe mirëmbajtje të një grupi aeroportesh (me kompetenca të qenësishme për trafikun ajror) në pronësi apo me qira nga i njëjti entitet, i lidhur me kontratë, qoftë në formën e një kontrate menaxhimi / O & M, kontrate qiraje apo një marrëveshje koncesioni afat-gjatë, për 3 (tre) vjet rresht në 10 (dhjetë) viteve të fundit.

Ofertuesi me rezultatet me të mira për rritjen e numrit të pasagjerëve, përvojën e rrjetit dhe nivelin me te ulet te tarifave te shërbimit te propozuara do të vlerësohet me pikët maksimale të kriterit.

BËHET:

Rritja e Nr. Pasagjerëve dhe përvoja e rrjetit

Ofertuesi duhet të ofrojë prova specifike që dëshmojnë për aftësimin e provuar dhe rezultatet përkatëse për rritjen e numrit të pasagjerëve përmes zhvillimit të rrugëve ajrore dhe marketingut, gjatë 3 (tre) viteve të fundit në 3 (tre) aeroporte rajonalë të administruar nga Ofertuesi. Ofertuesit do të detajojnë eksperiencën e tyre në operim, menaxhim dhe mirëmbajtje të një grupi aeroportesh (me kompetenca të qenësishme për trafikun ajror) në pronësi apo me qira nga i njëjti entitet, ose i lidhur me kontratë, qoftë në formën e një kontrate menaxhimi / O & M, kontrate qiraje apo një marrëveshje koncesioni afat-gjatë, për 3 (tre) vjet rresht në 10 (dhjetë) viteve të fundit.

Ofertuesi me rezultatet me të mira për rritjen e numrit të pasagjerëve, përvojën e rrjetit dhe nivelin me te ulet te tarifave te shërbimit te propozuara do të vlerësohet me pikët maksimale të kriterit.

PIKA 4.2 AFATI PËR DORËZIMIN E OFERTAVE

ISHTE:

Brenda dhe jo me vonë se: Data: 14.12.2020 Ora: 13:00 Oferta kërkohet të paraqitet me mjete elektronike operatorët ekonomike duhet të dorëzojnë ofertën në mënyrë elektronike në faqen zyrtare të APP-së, [www .app.gov.al](http://www.app.gov.al)

BËHET:

Brenda dhe jo me vonë se: Data: 23/12/2020 Ora: 12:00 Oferta kërkohet të paraqitet me mjete elektronike operatorët ekonomike duhet të dorëzojnë ofertën në mënyrë elektronike në faqen zyrtare të APP-së, [www .app.gov.al](http://www.app.gov.al) [...]”

II.3. Në datën 21.12.2020, operatori ekonomik ankimues “Global Technical Mechanics” sh.p.k., ka paraqitur ankesë pranë Komisionit të Prokurimit Publik, duke kërkuar modifikimin e dokumentave të procedurës së mësipërme të konkurrimit, të ndryshuara me shtojcën e datës 10.12.2020, me argumentin si më poshtë vijon:

“[...]Ankesa e shoqërisë tonë lidhet mbi shtojcën e modifikimit të dokumenteve të garës, e cila është publikuar në faqen zyrtare të Agjencisë së Prokurimit Publik në datën 10.12.2020, për rrjedhje afati i ankimit nis nga dita e nësërme, datë 11.12.2020 dhe përfundon në ditën e djelë datë 20.12.2020 (ditë pushimi zyrtar) e cila referuar edhe nenit 56 pika 4 të ligjit nr 45/2015 “Kodi i Procedurave Administrative” parashikohet se: 4. Të shtunat, të dielat dhe ditët e festave zyrtare nuk pengojnë fillimin dhe kohëzgjatjen e afateve. Kur dita e fundit e një afati bie e shtunë, e diel ose një ditë feste zyrtare, afati mbaron në ditën e punës që vjen pas saj.” Pra afati përfundon sot më datë 21.12.2020.

Referuar shtojcës mbi ndryshimin e dokumenteve të procedurës konkurruese, vërejmë se është argumentuar se, autoriteti kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë me synim nxitjen e konkurrencës mbështetur në parimet e transparencës, mosdiskriminimit, proporcionalitetit, efikasitetit, trajtimit të barabartë, duke vlerësuar situatën tepër të vështirë, të krijuar jo vetëm në vendin tonë por në mbarë botën nga gjendja epidemiologjike (sëmundja SarsCov2, virusi Covid-19), gjë e cila ka ndikuar në mënyrë të drejtpërdrejtë në veprimtarinë e subjekteve tregtare dhe më gjerë sidomos në fushën e Aviacionit, duke marrë shkas dhe nga kërkesat e operatorëve të ndryshëm, drejtuar AK për kriteret teknike të vendosura në Dokumentet Standarte të Konkensionit, vlerëson nevojën e ndryshimit si më poshtë, të një pjese të kriterëve, dhe një kohësisht të shtyrjes së afatit të dorëzimit të ofertave të procedurës me objekt “Dhënie me koncesion/PPP Për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit Nderkombëtar të Vlorës (VIA). REF-46571-12-19-2019.

Në pikën 2.3, pika 5, gërma a të Kriterëve të Vecanta të Kualifikimit të procedurës konkurruese ishte parashikuar se:

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisë, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

Përvojë në: (a) zhvillim, dizajn, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 5 (pesë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë dhe 1 (një) aeroport me kapacitet deri në 5 (pesë) milion pasagjerë

Ndërkohë, referuar ndryshimeve të dokumenteve të procedurës është parashikuar se:

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisë, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

a. Përvojë në: (a) zhvillim, dizajn, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë.

Vlerësojmë se kërkesa e disponueshmërisë së dëshmisë së përvojës në drejtim të zhvillimit, dizajn, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit në të paktën 1 aeroport gjatë 15 viteve të fundit me kapacitet jo më pak se 2 milion pasagjerë është një kërkesë jo proporcionale të cilën po e sqarojmë shkurtimisht si më poshtë vijon:

Në rradhë të parë në periudhën 15 vjecare të fundit, ju keni përfshirë njëherazi edhe vitin 2020, ku referuar të dhënave stauistikore të IATA, në vitin 2020 sistemi aviacionit pati një goditje të fortë ekonomike me humbje në 84.3 Bilion Dollar, me një ulje në mbi -54 % të numrit të

pasagjerëve nga të cilat mbi 21.5 bilion dollar amerikan i përkasin humbjeve vetëm në Evropë, aviacioni në të cilën pati mbi -56.4 % ulje të numrit të pasagjerëve, duke shndërruar këtë krizë në krizën më të rëndë dhe të pa rikuperueshme të sektorit të aviacionit civil. Kështu, kërkesa Juaj vlerësojmë se nuk është në përputhje me situatën e krijuar si edhe me nenin 46 pika 1 gërma “b” e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 Për prokurimin publik të ndryshuar, i cili parashikon se : Operatorët ekonomikë, për të marrë pjesë në procedurat e prokurimit, duhet të kualifikohen, pasi të kenë permbushur të gjitha kriteret e mëposhtme, që autoriteti kontraktor i vlerëson të nevojshme, për sa kohë që ato janë në përpjesëtim me natyrën dhe përmasat e kontratës që do të prokurohet dhe jodiskriminuese: b) aftësia teknike: operatorët ekonomikë vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, makineritë, pajisjet e asete të tjera fizike, aftësitë organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, si dhe personelin e nevojshëm, për të zbatuar kontratën, siç është përshkruar nga autoriteti kontraktor në njoftimin e objektit të kontratës,”

Së dyti, referuar studimit të fizibilitetit në seksionin 8.2. të tij në faqen 169 është parashikuar se Shumica e trafikut të planifikuar pritet të konsistojë, si në terma afat të shkurtër e afat mesëm, në avione me madhësi dhe kapacitete të mesme (149 vende Boeing 737/700). Referuar studimit të fizibilitetit si edhe skenarin optimist të tij, në 10 vjecarin e parë të vënies në operim të plotë është parashikuar një fluks pasagjerësh prej 822,567, studim i kryer në vitin 2019 dhe para fillimit të krizës. Megjithatë, ne jemi të ndërgjegjshëm që kontrata koncesionare është 35 vjecare, por duke qenë se eksperiencë është marrë në konsideratë në 15 vitet e fundit, atëherë për analogji po ti referohemi edhe studimit të fizibilitetit të hartuar nga vetë autoriteti kontraktues, vlerësojmë se kërkesa që aeroporti si dëshmi e eksperiencës së ngjashme të ketë një kapacitet prej 2 milion pasagjerësh është jo proporcional. Ndaj, vlerësojmë se kjo kërkesë duhet të ulet në proporcion me natyrën dhe volumin e kontratës, ku kurrësesi vlerësojmë se një kërkesë më e madhe se 1.6 milion pasagjerësh do të jetë jo proporcionale.

Gjithashtu, kërkojmë sqarime ose përcaktime në lidhje me kategorinë e aeroportit i cili do të pranohet. Sqarojmë se ekzistojnë mbi 6 Kode aeroportesh, IA, 2B, 4C, 4D, 4E, 4F. Kërkojmë të përcaktohet ose sqarohet edhe niveli i aeroportit i pranueshëm.

2. Gjithashtu në shtojcën mbi modifikimin e dokumenteve të garës është parashikuar se:

Ofertuesi do të provojë aftësinë dhe kapacitetin e nevojshëm në projekte ndërtimore dhe / ose renovime gjatë 15 (pesë mbë dhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport të Kategorisë 4E, me kapacitet jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë.

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, një prej Pjesëtarëve duhet në provojë kapacitetin teknik sa i përket:

a. Renovimit të 10 (dhjetë) pistave gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.

b. Ndërtimit të të paktën 2 (dy) Terminaleve gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit.

c. Renovimit / zgjerimit të 10 (dhjetë) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.

d. Ndërtimit i të paktën 1 (një) Kulle të Trafikut Ajror gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit

Së pari, konstatojmë se përsa i përket operimit autoriteti kontraktor ka unifikuar kriteret duke iu referuar periudhës 15 vjecarë të fundit dhe ndaj kërkojmë të njëjtin nivel parashikimi edhe në lidhje me eksperiencës mbi rinovimin e pistave. Në rradhë të parë në periudhën 10 vjecare të fundit, ju keni përfshirë njëherazi edhe vitin 2020, ku referuar të dhënave statistikore të IATA, në vitin 2020 sistemi aviacionit pati një goditje të fortë ekonomike me humbje në 84.3 Bilion Dollar,

e për rrjedhojë, asnjë investim nuk është kryer përfshirë edhe rinovimin e pistave. Pra, kërkesa Juaj vlerësojmë se nuk është në përputhje me situatën e krijuar si edhe me nenin 46 pika 1 gërma “b” e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik të ndryshuar, i cili parashikon se :1. Operatorët ekonomikë, për të marrë pjesë në procedurat e prokurimit, duhet të kualifikohen, pasi të kenë përmbushur të gjitha kriteret e mëposhtme, që autoriteti kontraktor i vlerëson të nevojshme, për sa kohë që ato janë në përpjesëtim me natyrën dhe përmasat e kontratës që do të prokurohet dhe jodiskriminuese: b) aftësia teknike: operatorët ekonomikë vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, makineritë, pajisjet e asete të tjera fizike, aftësitë organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, si dhe personelin e nevojshëm, për të zbatuar kontratën, siç është përshkruar nga autoriteti kontraktor në njoftimin e objektit të kontratës.

Gjithashtu në lidhje me rinovimin e pistave, kërkojmë të na vihen në dispozicion edhe sqarime se mbi sa metra duhet të jenë pistat rinovuara, nën 2200 m apo mbi 2200 m, ose në rast se nuk përbën dallim, nëse do të konsiderohen vetëm rinovimet e pistave të aeroporteve të kategorive 4E apo të cdo lloj kategorie.

Gjithashtu, në lidhje me numrin e pistave kërkojmë uljen e tyre nga 10 në të paktën 8 pista.

3. Në shtojcën mbi modifikimin e dokumenteve të garës është parashikuar se:

1. Certifikate nga Autoriteti i Aviacionit Civil i vendit ku operon ofertuesi, ku të deshmohet eksperience gjate 15 viteve te fundit ne vendet të cilat janë anetarë të ICAO (International Civil Aviation Organization) dhe ndjekin dhe zbatojnë ICAO SARPS (Standard and Recommended Practices) për: Operator i Aeroportit, Përpunim i Avioneve, Siguria, Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri.

Ofertuesit do të deklarojnë dhe parashitrojnë certifikimin e duhur për – të paktën – 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët [Joint Venture], konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive [në tokë e ajër]) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje;: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri).

Vlerësojmë se kërkesa e disponueshmërisë së dëshmisë së përvojës së në drejtim të certifikimin e duhur për të paktën 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët (Joint Venture), konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive (në tokë e ajër) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 2 dy milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri). Nuk është një kërkesë proporcionale. Në rradhë të parë në periudhën 5 vjecare të fundit, ju keni përfshirë njëherazi edhe vitin 2020, ku referuar të dhënave statistikore të IATA, në vitin 2020 sistemi aviacionit pati një goditje të fortë ekonomike me humbje në 84.3 Bilion Dollar, me një ulje në mbi -54 % të numrit të pasagjerëve nga të cilat mbi 21.5 bilion dollar amerikan i përkasin humbjeve vetëm në Evropë, aviacioni në të cilën pati mbi -56.4 % ulje të numrit të pasagjerëve, duke shndërruar këtë krizë në krizën më të rëndë dhe të pa rikuperueshme të sektorit të aviacionit civil. Kështu, kërkesa Juaj vlerësojmë se nuk është se përputhje me situatën e krijuar si edhe me nenin 46 pika 1 gërma “b” e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për

prokurimin publik të ndryshuar, i cili parashikon se :2. Operatorët ekonomikë, për të marrë pjesë në procedurat e prokurimit, duhet të kualifikohen, pasi të kenë përmbushur të gjitha kriteret e mëposhtme, që autoriteti kontraktor i vlerëson të nevojshme, për sa kohë që ato janë në përpjesëtim me natyrën dhe përmasat e kontratës që do të prokurohet dhe jodiskriminuese: b) aftësia teknike: operatorët ekonomikë vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, makineritë, pajisjet e asete të tjera fizike, aftësitë organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, si dhe personelin e nevojshëm, për të zbatuar kontratën, siç është përshkruar nga autoriteti kontraktor në njoftimin e objektit të kontratës,

Së dyti, referuar studimit të fizibilitetit në seksionin 8.2. të tij në faqen 169 është parashikuar se Shumica e trafikut të planifikuar pritet të konsistojë, si në terma afat të shkurtër e afat mesëm, në avione me madhësi dhe kapacitete të mesme (149 vende Boeing 737/700). Referuar studimit të fizibilitetit si edhe skenarit optimist të tij, në 10 vjeçarim e parë të vënies në operim të plotë është parashikuar një fluks pasagjerësh prej 822,567, studim i kryer në vitin 2019 dhe para fillimit të krizës. Megjithatë, ne jemi të ndërgjegjshëm që kontrata koncesionare është 35 vjeçare, por duke qenë se eksperiencia është marrë në konsideratë në 5 vitet e fundit, atëherë për analogji po ti referohemi edhe studimit të fizibilitetit të hartuar nga vetë autoriteti kontraktues, vlerësojmë se kërkesa që aeroporti si dëshmi e eksperiencës së ngjashme të ketë një kapacitet prej 2 milion pasagjerësh është jo proporcional. Ndaj, vlerësojmë se kjo kërkesë duhet të ulet në proporcion me natyrën dhe volumin e kontratës, ku kurrësesi vlerësojmë se një kërkesë më e madhe se 1.6 milion pasagjerësh do të jetë jo proporcionale.

Gjithashtu, kërkojmë sqarime ose përcaktime në lidhje me kategorinë e aeroportit i cili do të pranohet. Sqarojmë se ekzistojnë mbi 6 Kode aeroportesh, IA, 2B, 4C, 4D, 4E, 4F. Kërkojmë të përcaktohet ose sqarohet edhe niveli i aeroportit i pranueshëm.[...]

II.4. Në datën 29.12.2020, nëpërmjet shkresës me nr.8957/1prot., datë 28.12.2020, është depozituar në Komisionin e Prokurimit Publik, informacioni i autoritetit kontraktues lidhur me ankesën e operatorit ekonomik ankimes.

III

Komisioni i Prokurimit Publik

pas shqyrtimit të ankesës, informacionit dhe dokumentave të dërguara nga autoriteti kontraktor,

Arsyeton

III.1. Lidhur me pretendimet e operatorit ekonomik ankimes “Global Technical Mechanics” sh.p.k. për modifikimin e dokumentave të procedurës së konkurrimit objekt shqyrtimi, të ndryshuara me shtojcën e datës 10.12.2020, me argumentin: “[...]Vlerësojmë se kërkesa e disponueshmërisë së dëshmisë së përvojës në drejtim të zhvillimit, dizajn, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit në të paktën 1 aeroport gjatë 15 viteve të fundit me kapacitet jo më pak se 2 milion pasagjerësh është një kërkesë jo proporcionale të cilën po e sqarojmë shkurtimisht si më poshtë vijon:

Në rradhë të parë në periudhën 15 vjecare të fundit, ju keni përfshirë njëherazi edhe vitin 2020, ku referuar të dhënave stauistikore të IATA, në vitin 2020 sistemi aviacionit pati një goditje të fortë ekonomike me humbje në 84.3 Bilion Dollar, me një ulje në mbi -54 % të numrit të pasagjerëve nga të cilat mbi 21.5 bilion dollar amerikan i përkasin humbjeve vetëm në Evropë, aviacioni në të cilën pati mbi -56.4 % ulje të numrit të pasagjerëve, duke shndërruar këtë krizë në krizën më të rëndë dhe të pa rikuperueshme të sektorit të aviacionit civil. Kështu, kërkesa Juaj vlerësojmë se nuk është në përputhje me situatën e krijuar si edhe me nenin 46 pika 1 gërma “b” e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 Për prokurimin publik të ndryshuar, i cili parashikon se : Operatorët ekonomikë, për të marrë pjesë në procedurat e prokurimit, duhet të kualifikohen, pasi të kenë permbushur të gjitha kriteret e mëposhtme, që autoriteti kontraktor i vlerëson të nevojshme, për sa kohë që ato janë në përpjesëtim me natyrën dhe përmasat e kontratës që do të prokurohet dhe jodiskriminuese: b) aftësia teknike: operatorët ekonomikë vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, makineritë, pajisjet e asete të tjera fizike, aftësitë organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, si dhe personelin e nevojshëm, për te zbatuar kontratën, siç është përshkruar nga autoriteti kontraktor në njoftimin e objektit të kontratës,”

Së dyti, referuar studimit të fizibilitetit në seksionin 8.2. të tij në faqen 169 është parashikuar se Shumica e trafikut të planifikuar pritet të konsistoje, si ne terma afat të shkurter e afat mesem, ne avione me madhesi dhe kapacitete te mesme (149 vende Boeing 737/700). Referuar studimit të fizibilitetit si edhe skenarit optimist të tij, në 10 vjecarin e parë të vënies në operim të plotë është parashikuar një fluks pasagjerësh prej 822,567, studim i kryer në vitin 2019 dhe para fillimit të krizës. Megjithatë, ne jemi të ndërgjegjshëm që kontrata koncesionare është 35 vjecare, por duke qenë se eksperiencia është marrë në konsideratë në 15 vitet e fundit, atëherë për analogji po ti referohemi edhe studimit të fizibilitetit të hartuar nga vetë autoriteti kontraktues, vlerësojmë se kërkesa që aeroporti si dëshmi e eksperiencës së ngjashme të ketë një kapacitet prej 2 milion pasagjerës është jo proporcional. Ndaj, vlerësojmë se kjo kërkesë duhet të ulet në proporcion me natyrën dhe volumin e kontratës, ku kurrësesi vlerësojmë se një kërkesë më e madhe se 1.6 milion pasagjerës do të jetë jo proporcionale.[...]”, Komisioni i Prokurimit Publik vëren se:

III.1.1. Në shtojcën nr.9, pika 2.3.5 gërma “a” “Kapaciteti teknik”, të dokumentave të konkurrimit objekt shqyrtimi, autoriteti kontraktor ka kërkuar, si më poshtë vijon:

“Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

a. Përvojë në: (a) zhvillim, dizain, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 5 (pesë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë dhe 1 (një) aeroport me kapacitet deri në 5 (pesë) milion pasagjerë”

III.1.2. Me anë të shtojcës për modifikimin e dokumentave standarte të koncensionit të procedurës së konkurrimit objekt shqyrtimi, autoriteti kontraktues ka ndryshuar kriterin e mësipërm, si më poshtë vijon:

“ISHTE:

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

a. Përvojë në: (a) zhvillim, dizain, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 5 (pesë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë dhe 1 (një) aeroport me kapacitet deri në 5 (pesë) milion pasagjerë

BËHET:

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, Operator i Aeroportit, do të provojë përmes renditjes së aeroporteve respektive:

a. Përvojë në: (a) zhvillim, dizain, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje dhe (b) menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë”

III.1.3. Në shtojcën “Termet e Referencës”, pika 3, autoriteti kontraktues ka përcaktuar si më poshtë vijon:

“Koncesionari do të garantojë që gjatë Fazës së parë të operimit Terminalit, do të mbaje standartet e shërbimeve të IATA, për nivelin e shërbimit i cili në çdo kohë nuk do të bjerë nën nivelin C, në lidhje me trafikun e njëanshëm të pasagjerëve. Koncesionari do të sigurohet që Terminali të planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të Aeroportit në 3 milion pasagjerë në vit.”

III.1.4. Në nenin 19, pika 5, të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, parashikohet se: “5. Studimi i fizibilitetit të koncesionit/partneritetit publik privat apo analiza e përmbledhur e dhënies me koncesion përmban:

a) përcaktimin e llojit dhe objektin e koncesionit/partneritetit publik privat;

b) vlerësimin e risqeve të drejtpërdrejta financiare dhe ndikimin në buxhetin e qeverisë qendrore dhe vendore;

c) vlerën e parashikuar të kontratës;

ç) vlerësimet në lidhje me kriteret e zgjedhjes dhe të dhënies së koncesionit/partneritetit publik privat;

d) kohëzgjatjen e propozuar të kontratës, si edhe çdo informacion tjetër të nevojshëm për përgatitjen e dokumentacionit të tenderit.”

III.1.5. Në nenin 23, të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, parashikohet se: “1. Kriter vlerësimi për dhënien e kontratës së koncesionit/partneritetit publik privat është oferta ekonomikisht më e favorshme, bazuar në kriteret e ndryshme, të lidhura me objektin e koncesionit /partneritetit publik privat në fjalë, që përfshijnë cilësinë, meritat teknike, karakteristikat estetike, funksionale e të mjedisit, kostot e drejtimit, kosto të efektivitetit, ofrimin e shërbimeve pas dorëzimit të produkteve dhe asistencën teknike, datën e dorëzimit dhe periudhën e dërgesës ose periudhën e përfundimit të punimeve, çmimin e shërbimit për përfituesit fundorë, shumën e tarifës së koncesionit

2. Komisioni i dhënies së koncesionit specifikon në dokumentet e tenderit dhe në njoftimin e kontratës koeficientët relativë, që ai i jep secilit prej kriterëve të zgjedhura për të përcaktuar ofertën ekonomikisht më të favorshme. Këta koeficientë mund të shprehën duke parashikuar një

gamë më një shtrirje të përshtatshme maksimale. Kur kjo nuk është e mundur, për shkak të arsyeve të justifikuara, autoriteti kontraktues tregon në njoftimin e kontratës kriteret, sipas rendit zbritës të rëndësisë.

4. Nëse ndonjë akt tjetër ligjor që rregullon koncesionet përcakton tarifën më të ulët të koncesionit, të cilën koncesionari është i detyruar ta paguajë, atëherë autoriteti kontraktues e deklaron këtë shumë në dokumentet e tenderit, si shuma të cilën ofertuesit duhet ta përfshijnë në ofertat e tyre.

5. Kriteret për dhënien e kontratës nuk duhet të jenë diskriminuese dhe duhet të jenë në përputhje me objektin e koncesionit. [...]"

III.1.6. Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se kriteret për kualifikim vendosen që ti shërbejnë autoritetit kontraktues për njohjen e gjendjes dhe kapaciteteteve të operatorëve ekonomikë, të cilët, nëpërmjet dokumentacionit të paraqitur duhet të vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, gjithçka në funksion të realizimit me sukses të kontratës koncesionare. Në rastin konkret, për Autoritetin Kontraktues është e rëndësishme të provohet që shoqëritë ofertuese të disponojnë përvojën e duhur, të nevojshme për zbatimin me sukses të kontratës koncesionare.

III.1.7. Lidhur me pretendimet e ankimuesit mbi kërkimin e autoritetit kontraktues për disponimin e përvojës në zhvillim, dizajn, inxhinieri, prokurim dhe ndërtim, operim dhe mirëmbajtje, si dhe menaxhim dhe monitorim të projekteve të ndërtimit të Infrastrukturës Tregtare të Aeroportit gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport me kapacitet me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë, referuar objektit të procedurës së konkurrimit, i cili kërkon përvojë dhe ekspertizë të konsoliduar për t'u realizuar, volumit të kontratës, si dhe termat e referencës, Komisioni gjykon se nuk është i ekzagjeruar apo jo proporcional, pasi ky kërkim është i bazuar plotësisht në volumin e përcaktuar në termat e referencës, lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve, ku përcaktohet se terminali i pasagjerëve duhet planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të aeroportit në 3 milion pasagjerë në vit. Komisioni sqaron se, studimi i fizibilitetit ka bërë një parashikim lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve, ndërkohë që autoriteti kontraktues volumet dhe kapacitetet konkrete të infrastrukturës të aeroportit, lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve i ka përcaktuar në termat e referencës. Akoma më tej, Komisioni gjykon se, kontrata koncesionare objekt shqyrtimi do të zgjasë për 35 vite, cka do të thotë që parashikimet lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve në studimin e fizibilitetit mund të ndryshojnë duke u shumëfishuar, kjo duke marrë në konsideratë edhe efektin e vendndodhjes ku do të zbatohet kjo kontratë, për shkak të zhvillimit të vazhdueshëm të zonës, qoftë nga ana urbanistike/demografike, qoftë nga ana turistike. Komisioni thekson se, në varësi të kontratës dhe volumit të saj autoriteti kontraktues përcakton kërkesat e veçanta për kualifikim, duke mbajtur në konsideratë pikën 5 të nenit 23, të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", i ndryshuar. Në këto kushte, Komisioni gjykon se, kriteri i mësipërm, është në përputhje me objektin dhe volumet e parashikuara të kontratës.

Sa më sipër, pretendimet e operatorit ekonomik "Global Technical Mechanics" sh.p.k. nuk qëndrojnë.

III.2. Lidhur me pretendimet e operatorit ekonomik ankimes “Global Technical Mechanics” sh.p.k. për modifikimin e dokumentave të procedurës së konkurrimit objekt shqyrtimi, të ndryshuara me shtojcën e datës 10.12.2020, me argumentin: “[...]Së pari, konstatojmë se përsa i përket operimit autoriteti kontraktor ka unifikuar kriteret duke iu referuar periudhës 15 vjecarë të fundit dhe ndaj kërkojmë të njëjtin nivel parashikimi edhe në lidhje me eksperiencës mbi rinovimin e pistave. Në rradhë të parë në periudhën 10 vjecare të fundit, ju keni përfshirë njëherazi edhe vitin 2020, ku referuar të dhënave statistikore të IATA, në vitin 2020 sistemi aviacionit pati një goditje të fortë ekonomike me humbje në 84.3 Bilion Dollar, e për rrjedhojë, asnjë investim nuk është kryer përfshirë edhe rinovimin e pistave. Pra, kërkesa Juaj vlerësojmë se nuk është në përputhje me situatën e krijuar si edhe me nenin 46 pika 1 gërma “b” e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik të ndryshuar, i cili parashikon se :1. Operatorët ekonomikë, për të marrë pjesë në procedurat e prokurimit, duhet të kualifikohen, pasi të kenë përmbushur të gjitha kriteret e mëposhtme, që autoriteti kontraktor i vlerëson të nevojshme, për sa kohë që ato janë në përpjesëtim me natyrën dhe përmasat e kontratës që do të prokurohet dhe jodiskriminuese: b) aftësia teknike: operatorët ekonomikë vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, makineritë, pajisjet e asete të tjera fizike, aftësitë organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, si dhe personelin e nevojshëm, për të zbatuar kontratën, siç është përshkruar nga autoriteti kontraktor në njoftimin e objektit të kontratës.

Gjithashtu në lidhje me rinovimin e pistave, kërkojmë të na vihen në dispozicion edhe sqarime se mbi sa metra duhet të jenë pistat rinovuara, nën 2200 m apo mbi 2200 m, ose në rast se nuk përbën dallim, nëse do të konsiderohen vetëm rinovimet e pistave të aeroporteve të kategorive 4E apo të cdo lloj kategorie.

Gjithashtu, në lidhje me numrin e pistave kërkojmë uljen e tyre nga 10 në të paktën 8 pista.[...]”, Komisioni i Prokurimit Publik vëren se:

III.2.1. Në shtojcën nr.9, pika 2.3.4 “Kapaciteti teknik”, të dokumentave të konkurrimit objekt shqyrtimi, autoriteti kontraktor ka kërkuar, si më poshtë vijon:

“Përvoja Kontraktore – Ndërtimi

Ofertuesi do të provojë aftësinë dhe kapacitetin e nevojshëm në projekte ndërtimore dhe / ose renovime gjatë 10 (dhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport të Kategorisë 4E, me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë.

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, një prej Pjesëtarëve duhet në provojë kapacitetin teknik sa i përket:

a. Renovimit të 10 (dhjetë) pistave gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.

b. Ndërtimit të të paktën 2 (dy) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.

c. Renovimit / zgjerimit të 10 (dhjetë) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.

d. Ndërtimit të – të paktën – 2 Kullave të Trafikut Ajror gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit”

III.2.2. Me anë të shtojcës për modifikimin e dokumentave standarte të koncensionit të procedurës së konkurrimit objekt shqyrtimi, autoriteti kontraktues ka ndryshuar kriterin e mësipërm, si më poshtë vijon:

“ISHTE:

4. Përvoja Kontraktore – Ndërtimi

Ofertuesi do të provojë aftësinë dhe kapacitetin e nevojshëm në projekte ndërtimore dhe / ose renovime gjatë 10 (dhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport të Kategorisë 4E, me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë.

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, një prej Pjesëtarëve duhet në provojë kapacitetin teknik sa i përket:

- a. Renovimit të 10 (dhjetë) pistave gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.*
- b. Ndërtimit të të paktën 2 (dy) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.*
- c. Renovimit / zgjerimit të 10 (dhjetë) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.*
- d. Ndërtimit të – të paktën – 2 Kullave të Trafikut Ajror gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit*

BËHET:

Ofertuesi do të provojë aftësinë dhe kapacitetin e nevojshëm në projekte ndërtimore dhe / ose renovime gjatë 15 (pesë mbë dhjetë) viteve të fundit në të paktën 1 (një) aeroport të Kategorisë 4E, me kapacitet jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë.

Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, një prej Pjesëtarëve duhet në provojë kapacitetin teknik sa i përket:

- a. Renovimit të 10 (dhjetë) pistave gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.*
- b. Ndërtimit të të paktën 2 (dy) Terminaleve gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit.*
- c. Renovimit / zgjerimit të 10 (dhjetë) Terminaleve gjatë 10 (dhjetë) vitet të fundit.*
- d. Ndërtimit i të paktën 1 (një) Kulle të Trafikut Ajror gjatë 15 (pesëmbëdhjetë) viteve të fundit”*

III.2.3.Neni 43, pika 1 dhe 2, i ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, parashikon 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.2.4. Nga verifikimet e kryera, Komisioni konstaton se pretendimet lidhen me gërmën “a” të të pikës 2.3.4 “Kapaciteti teknik”, të dokumentave të konkurrimit objekt shqyrtimi, e cila nuk është ndryshuar nga autoriteti kontraktues që nga publikimi i procedurës së konkurrimit objekt ankimi. Në interpretimin gjuhësor të dispozitës së sipërcituar, afati i ankimit administrativ pranë Komisionit të Prokurimit Publik nis ditën e nesërme të punës të publikimit të njoftimit të kontratës në faqen zyrtare të Agjencisë së Prokurimit Publik. Në rastin konkret, lidhur me pretendimet “Së pari, konstatojmë se përsa i përket operimit autoriteti kontraktor ka unifikuar kriteret duke iu referuar periudhës 15 vjeçarë të fundit dhe ndaj kërkojmë të njëjtin nivel parashikimi edhe në lidhje me eksperiencën mbi rinovimin e pistave.”; “Gjithashtu, në lidhje me numrin e pistave kërkojmë uljen e tyre nga 10 në të paktën 8 pista” Komisioni i Prokurimit Publik konstaton se operatori ekonomik ankimes nuk e ka ezauruar ankimin administrativ lidhur me pretendimet e mësipërme, pranë Komisionit të Prokurimit Publik, brenda afatit të parashikuar nga neni 43, pika 2, e ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, pasi referuar parashikimeve të sipërcituara, llogaritja e

afatit për ankim pranë Komisionit të Prokurimit Publik nis nga dita e nesërme e punës të publikimit të njoftimit të kontratës në faqen zyrtare të Agjencisë së Prokurimit Publik, dhe përfundon ditën e dhjetë. Për këtë arsye, ankesa e paraqitur prej këtij të fundit është pas përfundimit të afatit të parashikuar nga neni neni 43, pika 2, e ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, duke mos u legjitimuar *ratione temporis* në dorëzimin e ankesës pranë Komisionit të Prokurimit Publik lidhur për këto pretendime. Sa më sipër, Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se pretendimet e mësipërme të operatorit ekonomik ankimues nuk kanë përmbushur detyrimin për ndjekjen e afateve ligjore të ankimimit, duke mos plotësuar në këtë mënyrë njërin nga “elementet e domosdoshëm të ankesës”, ndaj dhe përbën shkak për mosmarrjen në shqyrtim të tyre nga ana e Komisionit të Prokurimit Publik, për shkak të mosrespektimit të afateve të ankimimit. Komisioni Prokurimit Publik rithekson bindjen e tij se, për shkak të specifikës së procedurave koncensionare, respektimi i afateve (ndër to dhe ai i ankimimit), është i një rëndësie thelbësore e me ndikim të drejtpërdrejtë në efikasitetin e procedurës, ndaj edhe i qëndron strikt rregullimit të parashikuar nga legjislacioni në fuqi mbi lëndën.

Sa më sipër, pretendimet e operatorit ekonomik “Global Technical Mechanics” sh.p.k. nuk do të merren në shqyrtim.

III.3. Lidhur me pretendimet e operatorit ekonomik ankimues “Global Technical Mechanics” sh.p.k. për modifikimin e dokumentave të procedurës së konkurrimit objekt shqyrtimi, të ndryshuara me shtojcën e datës 10.12.2020, me argumentin: “[...]Vlerësojmë se kërkesa e disponueshmërisë së dëshmisë së përvojës së në drejtim të certifikimit e duhur për të paktën 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët (Joint Venture), konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive (në tokë e ajër) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 2 dy milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri). Nuk është një kërkesë proporcionale. Në rradhë të parë në periudhën 5 vjecare të fundit, ju keni përfshirë njëherazi edhe vitin 2020, ku referuar të dhënave statistikore të IATA, në vitin 2020 sistemi aviacionit pati një goditje të fortë ekonomike me humbje në 84.3 Bilion Dollar, me një ulje në mbi -54 % të numrit të pasagjerëve nga të cilat mbi 21.5 bilion dollar amerikan i përkasin humbjeve vetëm në Evropë, aviacioni në të cilën pati mbi -56.4 % ulje të numrit të pasagjerëve, duke shndërruar këtë krizë në krizën më të rëndë dhe të pa rikuperueshme të sektorit të aviacionit civil. Kështu, kërkesa Juaj vlerësojmë se nuk është se përputhje me situatën e krijuar si edhe me nenin 46 pika 1 gërma “b” e ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik të ndryshuar, i cili parashikon se :2. Operatorët ekonomikë, për të marrë pjesë në procedurat e prokurimit, duhet të kualifikohen, pasi të kenë përmbushur të gjitha kriteret e mëposhtme, që autoriteti kontraktor i vlerëson të nevojshme, për sa kohë që ato janë në përpjesëtim me natyrën dhe përmasat e kontratës që do të prokurohet dhe jodiskriminuese: b) aftësia teknike: operatorët ekonomikë vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, makineritë, pajisjet e asete të tjera fizike, aftësitë organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, si dhe personelin e nevojshëm, për të zbatuar kontratën, siç është përshkruar nga autoriteti kontraktor në njoftimin e objektit të kontratës,

Së dyti, referuar studimit të fizibilitetit në seksionin 8.2. të tij në faqen 169 është parashikuar se Shumica e trafikut të planifikuar pritet të konsistoje, si në terma afat të shkurtër e afat mesëm, në avionet me madhësi dhe kapacitete të mesme (149 vende Boeing 737/700). Referuar studimit të fizibilitetit si edhe skenarit optimist të tij, në 10 vjetorin e parë të vënies në operim të plotë është parashikuar një fluks pasagjerësh prej 822,567, studim i kryer në vitin 2019 dhe para fillimit të krizës. Megjithatë, në jemi të ndërgjegjshëm që kontrata koncesionare është 35 vjeçare, por duke qenë se eksperiencia është marrë në konsideratë në 5 vitet e fundit, atëherë për analogji po ti referohemi edhe studimit të fizibilitetit të hartuar nga vetë autoriteti kontraktues, vlerësojmë se kërkesa që aeroporti si dëshmi e eksperiencës së ngjashme të ketë një kapacitet prej 2 milion pasagjerësh është jo proporcional. Ndaj, vlerësojmë se kjo kërkesë duhet të ulet në proporcion me natyrën dhe volumin e kontratës, ku kurrësesi vlerësojmë se një kërkesë më e madhe se 1.6 milion pasagjerësh do të jetë jo proporcionale. [...]”, Komisioni i Prokurimit Publik vëren se:

III.3.1. Në shtojcën nr.9, pika 2.3.1 “Kapaciteti teknik”, të dokumentave të konkurrimit objekt shqyrtimi, autoriteti kontraktor ka kërkuar, si më poshtë vijon:

“Certifikim nga EASA/ICAO për secilin aktivitet të kërkuar brenda 15 viteve të fundit, në kuadër të kësaj procedure, për: - Operator i Aeroportit - Përpunimi i Avionëve - Siguria - SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri) Ofertuesit do të deklarojnë dhe parashtrajnë certifikimin e duhur për – të paktën – 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët [Joint Venture], konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive [në tokë e ajër]) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 10 (dhjetë) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje;: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri).”

III.3.2. Me anë të shtojcës për modifikimin e dokumentave standarte të koncensionit të procedurës së konkurrimit objekt shqyrtimi, autoriteti kontraktues ka ndryshuar kriterin e mësipërm, si më poshtë vijon:

“ISHTE:

Ofertuesit duhet të plotësojnë kërkesat teknike për kualifikim dhe të dorëzojnë sa më poshtë:

1. Certifikim nga EASA/ICAO për secilin aktivitet të kërkuar brenda 15 viteve të fundit, në kuadër të kësaj procedure, për: - Operator i Aeroportit - Përpunimi i Avionëve - Siguria - SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri)

Ofertuesit do të deklarojnë dhe parashtrajnë certifikimin e duhur për – të paktën – 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët [Joint Venture], konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive [në tokë e ajër]) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 10 (dhjetë) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje;: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri).

BËHET:

1. Certifikate nga Autoriteti i Aviacionit Civil i vendit ku operon ofertuesi, ku të deshmohet eksperiencia gjatë 15 viteve të fundit në vendet të cilat janë anëtarë të ICAO (International Civil Aviation Organization) dhe ndjekin dhe zbatojnë ICAO SARPS (Standard and

Recommended Practices) për: *Operator i Aeroportit, Përpunim i Avioneve, Siguria, Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri.*

Ofertuesit do të deklarojnë dhe parashtrojnë certifikimin e duhur për – të paktën – 1 (një) Aeroport Ndërkombëtar të manaxhuar nga Ofertuesi (në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët [Joint Venture], konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga Kompanitë e Lidhura me të, e operon në mënyrë aktive [në tokë e ajër]) në të cilin kryhen aktivitetet vijuese: aeroport me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje: (a) Operator i Aeroportit, (b) Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), (c) Siguria, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri).”

III.3.3. Në shtojcën “Termet e Referencës”, pika 3, autoriteti kontraktues ka përcaktuar si më poshtë vijon:

“Koncesionari do të garantojë që gjatë Fazës së parë të operimit Terminalit, do të mbaje standartet e shërbimeve të IATA, për nivelin e shërbimit i cili në cdo kohë nuk do të bjerë nën nivelin C, në lidhje me trafikun e njëanshëm të pasagjerëve. Koncesionari do të sigurohet që Terminali të planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të Aeroportit në 3 milion pasagjerë në vit.”

III.3.4. Në nenin 19, pika 5, të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, parashikohet se: “5. Studimi i fizibilitetit të koncesionit/partneritetit publik privat apo analiza e përmbledhur e dhënies me koncesion përmban:

- a) përcaktimin e llojit dhe objektin e koncesionit/partneritetit publik privat;*
- b) vlerësimin e risqeve të drejtpërdrejta financiare dhe ndikimin në buxhetin e qeverisë qendrore dhe vendore;*
- c) vlerën e parashikuar të kontratës;*
- ç) vlerësimet në lidhje me kriteret e zgjedhjes dhe të dhënies së koncesionit/partneritetit publik privat;*
- d) kohëzgjatjen e propozuar të kontratës, si edhe çdo informacion tjetër të nevojshëm për përgatitjen e dokumentacionit të tenderit.”*

III.3.5. Në nenin 23, të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, parashikohet se: “1. Kriter vlerësimi për dhënien e kontratës së koncesionit/partneritetit publik privat është oferta ekonomikisht më e favorshme, bazuar në kriteret e ndryshme, të lidhura me objektin e koncesionit /partneritetit publik privat në fjalë, që përfshijnë cilësinë, meritat teknike, karakteristikat estetike, funksionale e të mjedisit, kostot e drejtimit, kosto të efektivitetit, ofrimin e shërbimeve pas dorëzimit të produkteve dhe asistencën teknike, datën e dorëzimit dhe periudhën e dërgesës ose periudhën e përfundimit të punimeve, çmimin e shërbimit për përfituesit fundorë, shumën e tarifës së koncesionit

2. Komisioni i dhënies së koncesionit specifikon në dokumentet e tenderit dhe në njoftimin e kontratës koeficientët relativë, që ai i jep secilit prej kriterëve të zgjedhura për të përcaktuar ofertën ekonomikisht më të favorshme. Këta koeficientë mund të shprehën duke parashikuar një gamë më një shtrirje të përshtatshme maksimale. Kur kjo nuk është e mundur, për shkak të arsyeve të justifikuara, autoriteti kontraktues tregon në njoftimin e kontratës kriteret, sipas rendit zbritës të rëndësisë.

4. Nëse ndonjë akt tjetër ligjor që rregullon koncesionet përcakton tarifën më të ulët të koncesionit, të cilën koncesionari është i detyruar ta paguajë, atëherë autoriteti kontraktues e deklaron këtë shumë në dokumentet e tenderit, si shuma të cilën ofertuesit duhet ta përfshijnë në ofertat e tyre.

5. Kriteret për dhënien e kontratës nuk duhet të jenë diskriminuese dhe duhet të jenë në përputhje me objektin e koncesionit. [...]"

III.3.6. Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se kriteret për kualifikim vendosen që ti shërbejnë autoritetit kontraktues për njohjen e gjendjes dhe kapaciteteteve të operatorëve ekonomikë, të cilët, nëpërmjet dokumentacionit të paraqitur duhet të vërtetojnë se zotërojnë kualifikimet e nevojshme teknike, profesionale, kapacitetet organizative, reputacionin dhe besueshmërinë, përvojën e duhur, gjithçka në funksion të realizimit me sukses të kontratës koncesionare. Në rastin konkret, për Autoritetin Kontraktues është e rëndësishme të provohet që shoqëritë ofertuese të disponojnë përvojën e duhur, të nevojshme për zbatimin me sukses të kontratës koncesionare.

III.3.7. Lidhur me pretendimet e ankimuesit mbi kërkimin e autoritetit kontraktues për disponimin e certifikimit të duhur për të paktën një Aeroport Ndërkombëtar të menaxhuar nga Ofertuesi, në mënyrë të pavarur, apo si pjesë e një ndërmarrje të përbashkët "Joint Venture", konsorciumi apo marrëveshje tjetër, apo që një nga kompanitë e lidhura me të, që operon në mënyrë aktive në tokë e ajër në të cilin kryhen aktivitetet aeroport me jo më pak se 2 (dy) milion pasagjerë në vit për të paktën 5 (pesë) vitet e fundit pa ndërprerje si, Operator i Aeroportit, Përpunim i Avionëve në Tokë (handling), Siguria, dhe SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri), referuar objektit të procedurës së konkurrimit, i cili kërkon përvojë dhe ekspertizë të konsoliduar për t'u realizuar, volumit të kontratës, si dhe termat e referencës, sikurse është shprehur edhe në pikën III.1.7 të këtij vendimi, Komisioni gjykon se nuk është i ekzagjeruar apo jo proporcional, pasi ky kërkim është i bazuar plotësisht në volumin e përcaktuar në termat e referencës, lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve, ku përcaktohet se terminali i pasagjerëve duhet planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të aeroportit në 3 milion pasagjerë në vit. Komisioni sqaron se, studimi i fizibilitetit ka bërë një parashikim lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve, ndërkohë që autoriteti kontraktues volumet dhe kapacitetet konkrete të infrastrukturës të aeroportit, lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve i ka përcaktuar në termat e referencës. Akoma më tej, Komisioni gjykon se, kontrata koncesionare objekt shqyrtimi do të zgjasë për 35 vite, cka do të thotë që parashikimet lidhur me fluksin vjetor të pasagjerëve në studimin e fizibilitetit mund të ndryshojnë duke u shumëfishuar, kjo duke marrë në konsideratë edhe efektin e vendndodhjes ku do të zbatohet kjo kontratë, për shak të zhvillimit të vazhdueshëm të zonës, qoftë nga ana urbanistike/demografike, qoftë nga ana turistike. Komisioni thekson se, në varësi të kontratës dhe volumit të saj autoriteti kontraktues përcakton kërkesat e veçanta për kualifikim, duke mbajtur në konsideratë pikën 5 të nenit 23, të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", i ndryshuar. Në këto kushte, Komisioni gjykon se, kriteri i mësipërm, është në përputhje me objektin dhe volumet e parashikuara të kontratës.

Sa më sipër, pretendimet e operatorit ekonomik "Global Technical Mechanics" sh.p.k. nuk qëndrojnë.

III.4.Lidhur me pretendimet e operatorit ekonomik ankimues “Gjithashtu, kërkojmë sqarime ose përcaktime në lidhje me kategorinë e aeroportit i cili do të pranohet. Sqarojmë se ekzistojnë mbi 6 Kode aeroportesh, IA, 2B, 4C, 4D, 4E, 4F. Kërkojmë të përcaktohet ose sqarohet edhe niveli i aeroportit i pranueshëm. Gjithashtu në lidhje me rinovimin e pistave, kërkojmë të na vihen në dispozicion edhe sqarime se mbi sa metra duhet të jenë pistat rinovuara, nën 2200 m apo mbi 2200 m, ose në rast se nuk përbën dallim, nëse do të konsiderohen vetëm rinovimet e pistave të aeroportëve të kategorive 4E apo të cdo lloj kategorie”, Komisioni i Prokurimit Publik gjykon se në rastin konkret ndodhemi para kërimit për sqarime mbi kriteret e kualifikimit. Në rastin konkret, KPP gjykon se objekti i ankesës së operatorit ekonomik ankimues nuk lidhet me kundërshtimin e një vendimi të shprehur nga ana e autoritetit kontraktor (verifikimin ligjor në rast se kriteri kualifikues është në proporcion me natyrën dhe volumin e kontratës), por në thelb është një paqartësi mbi kërkesën e autoritetit kontraktor. Operatori ekonomik në ankesë ka theksuar paqartësinë në përmbushjen e tyre ose ka parashtruar pyetje të ndryshme. Në këto kushte, përsa kohë ligji nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, nuk parashikon një dispozitë të posacme lidhur me kërkesat për sqarim, bazuar në po në këtë ligj, KPP do t’i referohet nenit 42 të LPP i cili parashikon shprehimisht se: “Ofertuesi i mundshëm mund të kërkojë sqarime për dokumentet e tenderit nga autoriteti kontraktor, i cili duhet t’i përgjigjet çdo kërkesë për sqarim të dokumenteve të tenderit, të bërë nga çdo operator ekonomik, me kusht që kërkesa të jetë marrë jo më vonë se 5 ditë para afatit përfundimtar të dorëzimit të ofertave. Autoriteti kontraktor duhet të përgjigjet brenda 3 ditëve nga depozitimi i kërkesës, në mënyrë që të bëjë të mundur dorëzimin e ofertës në kohë nga operatori ekonomik dhe, pa identifikuar burimin e kërkesës, duhet t’ia komunikojë sqarimin përkatës të gjithë operatorëve ekonomikë, që kanë tërhequr dokumentet e tenderit, Autoriteti kontraktor, në çdo kohë, përpara mbarimit të afatit të fundit për dorëzimin e ofertave dhe për çfarëdolloj arsyeje, me nismën e vet ose me kërkesë për sqarim nga një operator ekonomik, mund të bëjë ndryshime në dokumentet e tenderit, përmes hartimit të një shtojce. Çdo shtojcë u komunikohet menjëherë të gjithë operatorëve ekonomikë, që kanë tërhequr dokumentet e tenderit dhe bëhet detyruese për ta. Shtojca vihet në dispozicion edhe në rrugë elektronike. 2/1. Në çdo rast, kur ndryshohen dokumentet e tenderit, autoriteti kontraktor zgjat afatin kohor për dorëzimin e ofertës me 5 ditë, ndërsa për prokurimet mbi kufijtë e lartë monetarë me 10 ditë.”. Bazuar sa më sipër, Komisioni gjykon se, autoriteti kontraktor duhet të sqarojë operatorin ekonomik ankimues, si dhe të publikojë këtë sqarim me anë të shtojcës përkatëse, sikurse përcaktohet në nenin 42 pika 2 të L.P.P-së.

Sa më sipër, pretendimet e operatorit ekonomik ankimues qëndrojnë pjesërisht.

Përsa më sipër, në mbështetje të ligjit nr. 125/2013, datë 25.04.2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, VKM nr. 469, datë 16.06.2010 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të hollësishme për procedurën e shqyrtimit të ankesave ndaj procedurave të koncesionit apo të vendimeve për përjashtim nga këto procedura”, dhe për një ndryshim në vendimin nr. 27, datë 19.1.2007 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e rregullave të vlerësimit dhe të dhënies së koncesioneve”, i ndryshuar, nenit 26 të Vendimit të Komisionit të Prokurimit Publik nr. 596/2018, datë 12.09.2018 “Për miratimin e rregullave “Për Organizimin dhe Funksionimin e Komisionit të Prokurimit Publik”, Neni 4, i Vendimit të

Komisionit të Prokurimit Publik nr. 500/2020 datë 5.11.2020 “Rregullore për Marrjen e Masave Organizative për Ushtrimin e Veprimtarisë së Institucionit të Komisionit të Prokurimit Publik gjatë gjendjes së pandemisë së shkaktuar nga COVID -19”, Komisioni i Prokurimit Publik, njëzëri,

Vendos

1. Të pranojë pjesërisht ankesën e paraqitur nga operatori ekonomik “Global Technical Mechanics” sh.p.k. për procedurën e konkurrimit “E hapur”, me objekt “Dhënie me koncesion/PPP për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit të Vlorës”, me nr. REF-46571-12-19-2019, me vlerë të parashikuar projekti 86,638,359 Euro (pa TVSH), parashikuar për tu zhvilluar në datën 23.12.2020, nga autoriteti kontraktues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
2. Autoriteti kontraktor të sqarojë operatorin ekonomik ankimues, si dhe të publikojë këtë sqarim me anë të shtojcës përkatëse, sikurse përcaktohet në nenin 42 pika 2 të L.P.P-së.
3. Autoriteti kontraktor, brenda 10 ditëve, të vërë në dijeni Komisionin e Prokurimit Publik për zbatimin e këtij vendimi.
4. Ngarkohet zyra e financës që të bëjë kthimin e tarifës financiare të paguar nga operatori ekonomik ankimues “Global Technical Mechanics” sh.p.k.
5. Kopje e këtij vendimi i dërgohet për njoftim Agjencisë së Prokurimit Publik.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Nr. 1773 Protokoli, Datë 21.12.2020;

KOMISIONI I PROKURIMIT PUBLIK

Anëtar
Vilma Zhupaj

Anëtar
Merita Zeqaj

Nënkryetar
Enkeleda Bega