



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË

KOMISIONI I DHËNIES SË KONCESIONIT/ PARTNERITETIT PUBLIK PRIVAT

Nr _____ Prot

Tiranë, më _____.____.2020

SQARIME MBI DOKUMENTET E GARËS

Autoriteti Kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, pas kërkesës së disa operatorëve ekonomikë mbi sqarime për dokumentet e procedurës së koncesionit/ partneritetit publik privat, me objekt “Dhënie me koncesion/PPP për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit të Vlorës” me Nr. Reference REF-46571-12-19-2019, publikuar në Sistemin e Prokurimeve Elektronike, 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, sqaron operatorët ekonomikë në lidhje me kërkesat e tyre si edhe pa identifikuar burimin e kërkesës, ia komunikon sqarimin përkatës të gjithë operatorëve të tjerë ekonomikë të interesuar.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nxit të gjithë operatorët ekonomikë kombëtarë dhe ndërkombëtarë të interesuar për të paraqitur çdo kërkesë për sqarim e cila lidhet me aspektet teknike të procedurës së koncesionit, në kompetencë të trajtimit nga kjo e fundit si edhe të cilat nuk lidhen me kuadrin ligjor në përgjithësi dhe/ ose raste të cilat qartësisht dhe pa ekuivok janë pasqyruar në dokumentet e garës koncesionare.

PYETJE

1. Konfirmoni që Ofertuesi fitues (Koncesionari) do të jetë pronari i pronave dhe infrastrukturës së ndërtuar në Aeroportin e Vlorës, deri në përfundim të Koncesionit dhe

se vete ai (Koncesionari) mund të përdorë asetet si garanci (hipoteken, të drejtat reale, mënyrën e financimit).

PËRGJIGJE

Pronësia e truallit mbetet shtetërore për gjatë gjithë kohëzgjatjes së koncesionit në përputhje me ligjin nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar, nenet 37 e vijues dhe të drejtat e përdorimit të truallit janë përcaktuar në marrëveshjen koncesionare për gjatë gjithë kohëzgjatjes së koncesionit.

PYETJE

2. Konfirmoni se toka e shpronësuar nga ofertuesi fitues do të vazhdoje të jetë në pronësi të ofertuesit fitues deri në përfundim të Koncesionit.

PËRGJIGJE

Toka është në pronësi shtetërore miratuar me Vendimin nr. 813 datë 16.12.2019 të Këshillit të Ministrave “Për ndryshimin e përgjegjësisë së administrimit, nga Ministria e Mbrojtjes tek MIE të pronës nr. 914 me emërtim “Aerodrom Fushor”, me vendndodhjen në Vlorë, dhe për një ndryshim në VKM 515 datë 18.7.2003 “Për miratimin e listës së inventarit të pronave të paluajtshme shtetërore që i kalojnë në përgjegjësi administrimit Ministrisë së Mbrojtjes”, të ndryshuar” dhe si e tillë asnjë shpronësim nuk është i aplikueshëm.

PYETJE

3. Sqaroni nëse/konfirmoni që e drejta e përdorimit të tokës Aeroportuale, i jep lejen Koncesionarit t’ia caktojë këto toka palëve të treta për ndërtimin e godinave në Aeroportin e Vlorës.

PËRGJIGJE

Nënkontraktimet miratohet në përputhje me nenin 34 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar, si edhe kontratës së koncesionit të lidhur mes palëve.

PYETJE

4. Konfirmoni që ofertuesi fitues do të dëshmohet në rastin kur ngrihen pretendime nga palët e treta gjatë ndërtimit të infrastrukturës aeroportuale, dhe se vonesat e shkaktuara nga veprimet e palëve të treta do ta shtyjnë afatin e përfundimit.

PËRGJIGJE

Në lidhje me vonesat e shkaktuara nga palë të treta, sqarojmë se rregullim i qartë parashikohet në Draft Marrëveshjen Koncesionare.

PYETJE

5. Përse është e nevojshme një eksperience e menaxhimit aeroportual prej 10 milionë pasagjeresh, kur parashikimet e pasagjereve për vitin e parë në Vlorë kanë shifrën 600,000 pasagjere? Kjo kërkesë duhet të zbritet deri në maksimumin e një eksperience prej 3 milionë pasagjereve në vit. Lutemi konfirmojeni që kjo kërkesë do të zbutet sipas parashikimeve të trafikut të Vlorës; përndryshe kjo kërkesë do të ishte diskriminuese, sepse përjashton shumë operatorë aeroportual në botë; dhe për më tepër nuk është e bazuar me karakteristikat e Aeroportit të Vlorës.

PËRGJIGJE

Pretendimi i mësipërm nuk lidhet me kërkesë për sqarime të dokumenteve të garës, por me ankim në lidhje me kriteret e kualifikimit/vlerësimit. Sqarojmë se procedura e rishikimit administrativ rregullohet nga neni 43 i ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar.

Megjithatë, autoriteti kontraktues sqaron se: Parashikohet që VIA të mirëpres minimalisht 3 milion pasagjerë në vit. Duke marrë në konsideratë afatin kohor të kësaj marrëveshje koncesionare, kërkohet që menaxhuesi i aeroportit të ketë përvojë në aeroportet me madhësi të mesme në mënyrë që të parashikojë, planifikojë dhe zbatojë ndryshimet në një mënyrë pro-aktive. Të dhënat e rritjes së numrit të pasagjerëve në Shqipëri tregojnë një rritje prej 16% në vit, gjë e cila mbështet këtë kërkesë, në përputhje edhe me Vendimin nr. 811, datë 16.11.2016 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e strategjisë sektoriale të transportit dhe planit të veprimit 2016-2020”, botuar ne Fletoren Zyrtare nr.230, viti 2016.

PYETJE

6. Konfirmoni se një Grupim i Përkohshëm i Kompanive është i përshtatshëm për të marrë pjesë në tender dhe themelimi i një kompanie të re nuk është e nevojshme.

PËRGJIGJE

Bashkimi i Operatorëve Ekonomikë është një formë e zbatueshme gjatë procesit të tenderimit. Për më shumë detaje në lidhje me procedurën për krijimin e bashkimit të operatorëve ekonomikë, ju lutemi referojuni Shtojcës 9 të Dokumenteve të Ofertave të Koncesionit, ndërkohë që krijimi i SPV shfaqet e nevojshme vetëm pas njoftimit të fituesit në përputhje me ligjin nr.125/2013 ‘Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat’, i ndryshuar.

PYETJE

7. Konfirmoni nëse Grupimi i Përkohshëm i Kompanive mund të formohet në rrugë horizontale, vertikale apo të ndërthurur; në të cilën secila prej kompanive ka detyra të qarta dhe disa prej kompanive kanë kërkesa të ngjashme?

PËRGJIGJE

Lutemi referohuni dokumenteve të garës, Ligjit të Koncesionit, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

PYETJE

8. A duhet të jetë Ofertuesi vetë Operator Aeroporti, apo mund të jetë edhe një kompani e cila ka në pronësi një operator aeroporti (si p.sh Fond, Shoqëri Aksionere, etj)?

PËRGJIGJE

Lutemi referohuni dokumenteve të garës, Ligjit të Koncesionit, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

PYETJE

9. Menaxhimi i shpëtimit apo zjarrfikësit aeroportual në Itali nuk kryhet nga Operatori, por është detyrë e Shtetit. A është ky një justifikim që ofertuesit Italianë të mos diskriminohen nga ky tender, pasi kjo nuk është në përputhje me legjislacionet e tyre

kombëtare. Konfirmoni se kërkesat e lidhura me përvojën do të jenë në përputhje me ligjet kombëtare të ofertuesit (Në vendet që shërbimet e zjarrefikseve ofrohen nga Institucione Shtetërore, kjo kërkesë nuk është e vlefshme).

PËRGJIGJE

Pretendimi i mësipërm nuk lidhet me kërkesë për sqarime të dokumenteve të garës, por me ankim në lidhje me kriteret e kualifikimit/vlerësimit. Procedura e rishikimit administrativ rregullohet nga neni 43 i ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar, si edhe kontratës së koncesionit.

Megjithatë, Autoriteti Kontraktues sqaron se referuar ligjit nr. 152/2015 “ *Për mbrojtjen nga zjarri dhe shpëtimi*” parashikon se: “*Subjektet që kanë në pronësi apo përgjegjësi administrimi objektet aeroportuale, zbatojnë legjislacionin në fuqi, normat teknike dhe standardet ndërkombëtare në fushën e MZSH-së, si dhe kompletojnë stacionet me automjete dhe pajisje speciale zjarrfikëse*”. Shërbimi i zjarrfikësve duhet të jetë në përputhje me standardet e ICAO-s. Në rastin që ofertuesi zgjedh një pale të tretë për të përmbushur këtë shërbim, ofertuesi do të duhet të sigurojë prova se kjo palë ka përvojën e duhur për këtë shërbim, në konformitet me standartet e ICAO-s. Gjithashtu, legjislacioni kombëtar kërkon që operatori aeroportual të ketë një ambient të tillë e cila ka funksion në gjithë shtrirjen e aeroportit.

PYETJE

10. Operatori Aeroportual duhet të ofrojë prova të përvojës së tij kontraktuale për zhvillimin, projektimin, prokurimin dhe ndërtimin, mirëmbajtjen dhe menaxhimin operacional, monitorimin e ndërtimit të infrastrukturës aeroportuale, gjate 5 viteve të fundit. A është e nevojshme të justifikohet kjo përvojë përgjatë gjithë afatit 5 vjeçar, apo mjafton të jetë një periudhe brenda 5 viteve të fundit?

PËRGJIGJE

Sqarojmë se në Shtojcën 9, Seksioni 2.3 *Kapaciteti Teknik* të dokumenteve të garës shprehet qartësisht. Lutemi referohuni kriterëve të kualifikimit dhe të përcaktimit të ofertës fituese në dokumentet e garës.

PYETJE

11. Kërkesa “Përvojë në Sisteme dhe Rrjetin e Aeroporteve: *Ofertuesi duhet të japë prova të ekspertizës se tyre të certifikuar në menaxhimin e sistemeve aeroportuale (me kompetenca në trafik të përfshirë)*” A është e nevojshme të qartësohet nëse këto Sisteme dhe Rrjete Aeroportuale janë dhëne nga Rregullorja 2009/12 e Tarifave Aeroportuale ë BE-së.

PËRGJIGJE

Autoriteti kontraktues sqaron se në dokumentet e garës shprehet qartësisht për nivelin e certifikimi të kërkuar dhe mënyrës së përmbushjes së kriterit, i cili nuk kufizohet vetëm në këto rregullore por nga të gjithë rregulloret e ICAO, KE, EASA.

PYETJE

12. Është kërkuar nga Ofertuesi përvoja për të përfutuar financim: aftësia e financimit të projekteve me investime në rrugë kapitale, apo forma kredie, duke përfshirë financimin e së paku 1 projekti 100 milion euro në 5 vitet e fundit: pika 8 (“*aftësia e dhënies së fundit/financimit të Projektit nëpërmjet investimeve kapitale dhe/ose financimit me kredi, duke përfshirë financimin e minimalisht 1 projekti të mëparshëm me vlerë 100 milionë euro në pesë (5) vitet e shkuara*).Lutem sqaroni: Çfarë do të thotë në këtë fjali: të paktën 1 projekt me vlerë të paktën 100 milion Euro në 5 vitet e fundi? Si është përcaktimi i financimit të projektit, sa është kredi dhe sa është kapital pronësor?

PËRGJIGJE

Një projekt prej 100 milion EUR në 5 vitet e fundit, i financuar nga kredia, kapitali neto ose një sistem miks e të dy formave të financimit është e pranueshme.

PYETJE

13. Konfirmoni që kërkesa për 10 milionë pasagjerë duhet të zbritet sipas parashikimeve të trafikut; në çdo rast konfirmoni nëse kjo përbëhet nga mbledhja e disa operatorëve aeroportualë bashkë.

PËRGJIGJE

Pretendimi i mësipërm nuk lidhet me kërkesë për sqarime të dokumenteve të garës, por me ankim në lidhje me kriteret e kualifikimit/vlerësimit. Sqarojmë se procedura e rishikimit administrativ rregullohet nga neni 43 i ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar, si edhe kontratës së koncesionit.

PYETJE

14. Konfirmoni që kërkesa e 100 Milionë Vlerë Neto = Aktive – Pasive duhet të ulet në përputhje me parashikimet e të ardhurave (të Aeroportit të Vlorës); ose ndryshe, konfirmoni që kjo përbëhet nga mbledhja e Vlerës Neto e të gjithë pjesëtarëve të grupimit të përkohshëm të shoqërive.

PËRGJIGJE

Pretendimi i mësipërm nuk lidhet me kërkesë për sqarime të dokumenteve të garës, por me ankim në lidhje me kriteret e kualifikimit/vlerësimit. Sqarojmë se procedura e rishikimit administrativ rregullohet nga neni 43 i ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar, si edhe kontratës së koncesionit.

PYETJE

15. Konfirmoni se aeroportet e certifikuar nga EASA, duke iu referuar Rregullores 139/2014 të BE-se, e ndryshuar nga Rregullorja 1138/2018 e BE-së dhe siguruesit e kontratës i plotësojnë kërkesat e kapacitetit teknik në rastin e pajisjes me certifikatën aeroportuale dhe nëse auditet nga autoriteti certifikues kanë pasur rezultat pozitiv.

PËRGJIGJE

Operatorët duhet të jenë të certifikuar nga autoritetet përkatëse në përputhje me rregulloret respektive të ICAO, EC dhe EASA si dhe të certifikuar bazuar në EUR 139/2014, 1139/2018 (referenca ligjore përkatëse).

PYETJE

16. Konfirmoni nëse nënkontraktimi i aktiviteteve të kompanive mbështetëse ndër-grupore janë të vlefshme në RTI.

PËRGJIGJE

Çdo komunikim me ofertuesit e mundshëm do të bëhet publik për çdo palë të interesuar.

PYETJE

17. Konfirmoni se Tarifa Koncesionare do të llogaritet për njësi trafiku, duke zbritur kostot për investimin dhe do të jetë e aplikueshme vetëm pasi Koncesionari të ketë rikuperuar kostot e investimit.

PËRGJIGJE

Sqarojmë se në shtojcën 11 “Kriteret e Vlerësimit” të dokumenteve të garës shprehet qartësisht në lidhje me kërkesën e mësipërme.

PYETJE

18. Konfirmoni se nëse afati kohor i komisionimit të aeroportit varet nga miratimi i palëve të treta (p.sh. Projekt aprovimi dhe opinionet për blerjen, Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis), këto afate kohore nuk duhet të përfshihen te llogaritja e afatit të komisionimit.

PËRGJIGJE

Sqarojmë se pretendimi i mësipërm rregullohet në kushtet e Draft-Kontratës Koncesionare. Lutemi referohuni kushteve të draft marrëveshjes koncesionare.

PYETJE

19. Tenderi do t'i jepet një kompanie tregtare, e cila do të merret vetëm me menaxhimin e kontratës koncesionare; sqaroni nëse kjo Kompani duhet të themelohet në Shqipëri.

PËRGJIGJE

Ofertuesi i shpallur Fitues do të krijojë Subjektin për Qëllime të Veçanta (SPV), të rregulluar sipas legjislacionit në fuqi, si një shoqëri me seli në Republikën e Shqipërisë me shënimin para emrit “Shoqëri koncesionare” dhe me objekt “Objektin e kontratës së koncesionit”, me te cilin Autoriteti Kontraktues do të nënshkruajë Kontratën e Koncesionit, me personin e autorizuar të shoqërisë në fjalë. Një rregullim të posaçëm në lidhje me SPV Lutemi referojuni neneve 3, 39 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

20. Konfirmoni që nënkontraktimi i aktiviteteve nuk kërkon autorizim nga Administrata.

PËRGJIGJE

Për aktivitetet e nënkontraktimit dhe miratimet përkatëse, ju lutemi referohuni nenit 34 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar si dhe dokumentat e ofertave, më konkretisht në draft marrëveshjen për koncesionit.

PYETJE

21. Çfarë përgjegjësish kanë anëtarët individual në Grupimin e Përkohshëm e Kompanive në rastin kur ka mospërputhje apo vonesa në përmbushjen e detyrimeve ndaj autoritetit kontraktual? Si do të ndahen pagesat dhe kompetencat?

PËRGJIGJE

Marrëveshja koncesionare do të nënshkruhet me SPV-në dhe si e tillë, SPV-ja është përgjegjës për çdo pa pajtueshmëri dhe / ose detyrimet kontraktuale. Për më shumë, lutem referohuni nenit 46 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

22. Garancitë e palëve të treta: Pjesëmarrësit në një tender ndërkombëtar duhet të dorëzojnë garancinë e ekzekutimit (sigurimin e ofertës). A është kjo një garanci që duhet të pranohet bashkërisht nga të gjithë partnerët?

PËRGJIGJE

Në lidhje me sigurimin e ofertës, lutem referohuni seksionit 3.2 të dokumenteve të ofertave, seksionit 5.5 në lidhje me sigurinë e kontratës. Në lidhje me Përgjegjësinë ndaj palëve të treta dhe kërkesat e tjera të sigurimit, referohuni Shtojcës 8 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit.

Autoriteti kontraktues sqaron se referuar nenit 28 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar parashikohet se: *“Para nënshkrimit ose hyrjes në fuqi të kontratës, autoriteti kontraktues merr nga ofertuesi më i suksesshëm garancitë e kërkuara për realizimin e kontratës dhe instrumentet e sigurisë si kompensim*

për dëmin që mund të shkaktohet si pasojë e dështimit të koncesionarëve/partnerëve privatë për të përmbushur detyrimet e parashikuara në kontratë (premtim për pagesë, garanci bankare, garanci të korporatës, kambiale etj.). Sigurimi i kontratës do të jetë deri në 5 % të vlerës së kontratës dhe përcaktohet në dokumentet e tenderit.”

Sigurimi i kontratës do të jetë në masën 5 % të vlerës së kontratës, si maksimum i garancisë ligjore të kërkuar.

PYETJE

23. Çfarë kundër-garancish mund të shkëmbejnë partnerët ndërmjet njëri-tjetrit për të siguruar që secili prej tyre është i mbrojtur nga obligacioni kontraktual, në rast mospërmbushjeje nga njëri prej partnerëve?

PËRGJIGJE

Marrëveshja e koncesionit nënshkruhet midis Autoritetit Kontraktues dhe SPV. SPV është përgjegjës për çdo pa pajtueshmëri dhe /ose detyrime. Për më shumë, lutem referohuni nenit 46 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

24. Përgjegjësitë e pjesëtarëve individualë ndaj pretendimeve të palëve të treta: Çfarë përgjegjësie është marrë përsipër nga secili pjesëtar i projektit për aktivitetin që iu është kërkuar të kryejnë?

PËRGJIGJE

Marrëveshja e koncesionit nënshkruhet midis Autoritetit Kontraktues dhe SPV. SPV është përgjegjës për çdo pa pajtueshmëri dhe / ose detyrime. Për më shumë, lutem referohuni nenit 46 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

25. Si zgjidhet rasti nëse përgjegjësia nuk i bie qartësisht mbi njërin prej partnerëve?

PËRGJIGJE

Marrëveshja e koncesionit nënshkruhet midis Autoritetit Kontraktues dhe SPV. SPV është përgjegjës për çdo pa pajtueshmëri dhe / ose detyrime. Për më shumë, lutem referohuni nenit 46 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

26. Si do të menaxhohet periudha tranzitore ndërmjet fitimit të tenderit dhe aktit të miratimit?
Si do të garantohet pronësia e të drejtave të ofertuesit?

PËRGJIGJE

Procedura ligjore për miratimin e kontratës dhe ratifikimin e saj udhëhiqet nga parimet e ligjshmërisë dhe sigurisë ligjore, si e tillë përbën një garanci për përfundimin procesit në tërësi, dhe realizimin e politikave strategjike kombëtare.

PYETJE

27. Në rast se ka apeline të vendimit për Fituesin nga Palë të Treta (ofertues të tjerë), si do të mbrohet Ofertuesi Fitues?

PËRGJIGJE

Procedura për Shqyrtimin e ankimit administrativ të vendimit të autoritetit kontraktues në lidhje me procesin e vlerësimit rregullohet në nenin 43 të ligjit 125/2013 për koncesionet dhe PPP.

PYETJE

28. Në rastin e zgjidhjes së kontratës përpara afatit kontraktual, si do të vlerësohen aktivet?
Ju lutemi të konfirmoni nëse koncesionari ka të drejtë të dëmshpërblehet (të marrë një shpërblim të barabartë me investimin dhe humbjet e shkaktuara), jo vetëm në rastin e ndërprerjes të kontratës para kohe, por edhe në rastin e investimeve të amortizuara në datën e përfundimit të Koncesionit (p.sh. Akt ekspertizë për llogaritjen e kostove të riparimit të të gjitha aktiveve).

PËRGJIGJE

Lutemi referohuni nenit 41 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit pjesë e dokumenteve të garës.

PYETJE

29. Në rastin e një mosmarrëveshjeje me Koncesionarin, si do të garantohet kundrejt faktit se mosmarrëveshja është e justifikueshme?

PËRGJIGJE

Lutem referohuni nenit 46 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

30. Konfirmoni sigurimin e garancisë së vazhdimësisë deri në vendimin e formës së prerë nga një organ gjyqësor.

PËRGJIGJE

Në këtë rast, ligji në fuqi është ligji shqiptar, dhe dispozitat dhe mekanizmat e tjerë që do të bien dakord në Marrëveshjen e Koncesionit përbëjnë garancinë e duhur ligjore.

PYETJE

31. Konfirmoni se është përgjegjësia e Administratës të japë të gjithë informacionin e nevojshëm në lidhje me situatën ligjore dhe territoriale të Aeroportit të Vlorës.

PËRGJIGJE

Autoriteti Kontraktues do të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm në lidhje me situatën ligjore dhe territoriale të Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës.

PYETJE

32. Konfirmoni se të gjitha shpenzimet e shkaktuara do të rikuperohen nga të ardhurat operative dhe financimi publik sipas Kontratës dhe se humbjet e Koncesionarit do të mbulohen (zbritet ose hiqet tarifa e koncesionit, fondet publike).

PËRGJIGJE

Sa i përket garancisë minimale të të ardhurave, ju lutemi referohuni Udhëzimeve për Ofertuesit, pjesë e Dokumenteve të Ofertave të Koncesionit.

PYETJE

33. Konfirmoni se zbulimi i pasurive Arkeologjike nuk është detyrë e Koncesionarit.

PËRGJIGJE

Lutemi referohuni nenit 16 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit, si dhe ligjit nr. 27/2018 “Për Trashëgiminë Kulturore dhe Muzetë”.

PYETJE

34. Konfirmoni se Koncesionari nuk ka asnjë detyrim për heqjen e zbulimeve Arkeologjike për shkak të palëve të treta.

PËRGJIGJE

Lutemi referojuni përgjigjes së mësipërme si dhe ligjit nr. 27/2018 “Për Trashëgiminë Kulturore dhe Muzetë”.

PYETJE

35. Konfirmoni se Koncesionari nuk ka asnjë detyrim mjedisor për ndotjen e tokës dhe të ujit, hedhjen e mbeturinave, apo mbetjet e rrezikshme nëse kjo ndotje është shkaktuar përpara marrjes në dorëzim të zonave ose për shkak të aktiviteteve të palëve të treta.

PËRGJIGJE

Në bazë të Legjislacionit Kombëtar të Mjedisit, studimi bazë i situatës do të bëhet gjatë procesit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis, ku gjetjet e tilla do të adresohen.

PYETJE

36. Konfirmoni se përpara marrjes në dorëzim nga Koncesionari, zona do t'i nënshtrohet vlerësimit të gjendjes, kostot e së cilës do të mbulohen nga administrata, duke garantuar se Koncesionari nuk do të dëmtohet dhe se do të lirohet nga çdo përgjegjësi.

PËRGJIGJE

Autoriteti Kontraktor angazhohet se gjatë gjithë vlefshmërisë së Kontratës do të sigurojë gëzimin e qetë të të drejtave të pronës dhe gjithë të drejtave të tjera që Koncesionarit i lindin nga kjo Kontratë.

PYETJE

37. Konfirmoni se nëse fitimi minimal nuk do të arrihet, do të ofrohen fonde publike për t'i rikuperuar këto ndryshime.

PËRGJIGJE

Sa i përket garancisë minimale të të ardhurave, ju lutemi referojuni Udhëzimeve për Ofertuesit, pjesë e Dokumenteve të Ofertave të Koncesionit.

PYETJE

38. Konfirmoni se fitimi do të shpërndahe vetëm pasi të gjitha shpenzimet të jenë rikuperuar.

PËRGJIGJE

Mbi mënyrën e llogaritjes së fitimit lutem referohuni legjislacionit kombëtar sektorial në lidhje me procedurat tatimore në Republikës së Shqipërisë.

PYETJE

39. Përjashtoni detyrimin e Koncesionarit për të mbledhur taksa apo, jepni garanci për shpërblimin e këtyre aktiviteteve.

PËRGJIGJE

SPV-ja do të ushtrojë aktivitetin e saj në përputhje me kuadrin ligjor në Republikën e Shqipërisë si edhe në përputhje me kontratën së nënshkruar.

PYETJE

40. Ofroni të drejtë të plota dhe të pakushtëzuara për Koncesionarin për të përdorur të gjitha ambientet dhe zonat e aeroportit gjatë gjithë afatit kontraktual.

PËRGJIGJE

Autoriteti Kontraktor angazhohet se gjatë gjithë vlefshmërisë së Kontratës do të sigurojë qëzimin e qetë të të drejtave të Koncesionarit i lindin nga Kontrata. Theksojmë se referuar Formularit të Njoftimit të Kontratës, dhe draft-marrëveshjes së koncesionit, forma e kontratës është Projektim, ndërtim, operim, mirëmbajtje, transferim.

PYETJE

41. Konfirmoni se vonesat lidhur me marrjen e lejeve, që shkaktojnë vonesa në punë nuk do të ngarkohen Koncesionarit.

PËRGJIGJE

Lutem referohuni në nenin 18 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit pjesë e dokumenteve të garës.

PYETJE

42. Si e trajton Administrata autonominë menaxheriale të Koncesionarit me kontrollet e të Inxhinierit të Pavarur?

PËRGJIGJE

Lutem referohuni në nenin 19 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit pjesë e dokumenteve të garës.

PYETJE

43. Si verifikohen aftësitë e inxhinierit të pavarur në aktivitete të ndryshme (infrastrukturë, tregti, operim të detyrave)?

PËRGJIGJE

Inxhinieri i Pavarur përzgjidhet përmes një procedure transparente të prokurimit publik në përputhje me legjislacionin kombëtar.

PYETJE

44. A mund të kufizohen kontrollet e Inxhinierit të Pavarur vetëm në zona infrastrukurore të pacertifikuara?

PËRGJIGJE

Lutem referohuni në nenin 19 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit pjesë e dokumenteve të garës.

PYETJE

45. A munden kontrollet e Inxhinierit të Pavarur të përjashtojnë aktivitetet tregtare?

PËRGJIGJE

Lutem referohuni në nenin 19 të Draft-Marrëveshjes së Koncesionit pjesë e dokumenteve të garës.

PYETJE

46. Si mund të shmangen kontrollet e dyfishta?

PËRGJIGJE

Të gjitha detyrimet mbikëqyrëse dhe kontrolluese janë parashikuar dhe përfshirë në Draft Marrëveshjen e Koncesionit pjesë e dokumenteve të garës.

PYETJE

47. Konfirmoni se aktivitete e kërkuara si menaxhimi, shpëtimi, shërbimi zjarrfikës, ndihma e parë mjekësore, siguria, mund t'u realizohen nga operatorë të tretë të pavarur, në bazë të marrëveshjeve që ato kanë lidhur me Koncesionarin.

PËRGJIGJE

Operatorët e aeroportit duhet të respektojnë rregulloret e BE **139/2014, 1139/2018**; sipas dokumentave të ofertave, certifikimet do të jenë nga EASA / ICAO.

Nënkontraktimet miratohet në përputhje me neni 34 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, i ndryshuar, si edhe kontratës së koncesionit të lidhur mes palëve.

PYETJE

48. Sigurimi i ofertës do të pranohet vetëm në formën e garancisë bankare apo edhe në formën e policave të sigurimit të lëshuar nga kompanitë e sigurimit? Po sigurimi i kontratës? Sa është vlera e sigurimit të ofertës dhe të kontratës së kërkuar?

PËRGJIGJE

Autoriteti kontraktues sqaron se sigurimi i kontratës dhe i ofertës ka formën e një depozite apo garancie, të lëshuar nga një bankë ose një shoqëri sigurimi, e licencuar nga shteti për të ushtruar këtë veprimtari. Autoriteti kontraktues sqaron se referuar nenit 28 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar parashikohet se: “Para nënshkrimit ose hyrjes në fuqi të kontratës, autoriteti kontraktues merr nga ofertuesi më i suksesshëm garancitë e kërkuara për realizimin e kontratës dhe instrumentet e sigurisë si kompensim për dëmin që mund të shkaktohet si pasojë e dështimit të koncesionarëve/partnerëve privatë për të përmbushur detyrimet e parashikuara në kontratë (premtim për pagesë, garanci bankare, garanci të korporatës, kambiale etj.). Sigurimi i kontratës do të jetë në masën 5 % të vlerës së kontratës, si maksimum i garancisë ligjore të kërkuar. Sigurimi i ofertës është në vlerën 2% të vlerës së Investimit të propozuar nga Ofertuesi.

PYETJE

49. SPV-ja krijohet gjatë fazës së konkurrimit apo para përmbylljes së marrëveshjes?

PËRGJIGJE

Autoriteti Kontraktues sqaron se ofertuesi i shpallur fitues do të krijojë Subjektin për Qëllime të Veçanta (SPV), të rregulluar sipas legjislacionit në fuqi, si një shoqëri me seli në Republikën e Shqipërisë me shënimin para emrit “Shoqëri koncesionare” dhe me

objekt “Objektin e kontratës së koncesionit”, me te cilin Autoriteti Kontraktues do te nënshkruaje Kontratën e Koncesionit, me personin e autorizuar të shoqërisë në fjalë. Një rregullim të posaçëm në lidhje me SPV Lutemi referojuni neneve 3, 39 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar.

PYETJE

50. Në lidhje me procesin e vlerësimit të aftësive dhe kapacitetit të nevojshëm për projekte ndërtimore dhe / ose rinovime të realizuara gjatë 10 (dhjetë) viteve të fundit ne aeroporte të Kategorisë 4E, me kapacitet më shumë se 10 (dhjetë) milion pasagjerë, sa është numri minimal i kërkuar?

PËRGJIGJE

Autoriteti kontraktues sqaron se numri minimal i kërkuar është në të paktën 1.

PYETJE

51. Në lidhje me përvojën me të paktën 5 (pesë) milion pasagjerë, kjo shifër kërkohet në të paktën 1 apo 2 aeroporte?

PËRGJIGJE

Autoriteti kontraktues sqaron 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 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.

PYETJE

52. A duhet ofertuesi të paraqesë prova lidhur me disponimin e mjeteve dhe pajisjeve të nevojshme për realizimin e ndërtimit dhe plotësimin njëherazi të shtojcës 8 të dokumenteve të tenderit? Nëse po, ju lutemi të qartësoni minimumin e pajisjeve të kërkuara?

PËRGJIGJE

Autoriteti kontraktues sqaron se referuar dokumenteve të garës nuk kërkohet të provohet disponueshmëria e mjeteve dhe pajisjeve të nevojshme për realizimin (ndërtimin civil) e kontratës. Kjo është lënë në vlerësim të operatorëve ekonomikë.

Çdo sqarim i bërë sa më sipër është i bazuar në ligjin 125/ 2013 “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” të ndryshuar, aktet nënligjore në zbatim të tij dhe dokumentave të procedurës konkurruese.

KOMISIONI I DHËNIES SË KONCESIONIT/ PARTNERITETIT PUBLIK PRIVAT