



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. Në pikën 1.1 të DSK-së, (b) citohet *“Territori ku është projektuar ndërtimi i aeroportit të Vlorës ndodhet në një zonë të gjelbër dhe është në pronësi të shtetit*

*shqiptar”, dhe sipas pikës d(1.3) “Në rast se Projekti i paraqitur nga ofertuesit për ndërtimin e aeroportit të Vlorës do të shtrihet përtej gjurmës ekzistuese, atëherë vlera e shpronësimeve që do të prekë projekti i propozuar, do të mbulohet nga koncesionari (ofertuesi fitues)...”, nevojiten sqarimet e mëposhtme për hartimin e një propozimi të qartë.*

Ju lutemi të përfshini informacionet/konfirmimet/ndryshimet e mëposhtme në dokumentet e ofertës:

- a. Lista e çmimeve referencë ose vlerësimin e tregut për pronat që shtrihen përtej/përfaqë gjurmës ekzistuese të projektit, në mënyrë që Koncesionari të mund të përllogarisë kostot e shpronësimit në planin e biznesit, siç kërkohet. Në mungesë të këtij informacioni, ofertuesit do të hasin vështirësi për dorëzimin e një oferte të saktë dhe gjithëpërfshirëse;
- b. Zotimi i Autoritetit Kontraktor që, nëse kundërshtimi i pronarëve ndaj çmimit të shpronësimit pranohet nga gjykata, atëherë kostot shtesë do t'i ngarkohen Autoritetit Kontraktor;
- c. Zotimi i Autoriteti Kontraktor që të gjitha shpronësimet do të kryhen brenda një afati të caktuar, dhe vonesat në shpronësim nuk do të cenojnë Koncesionarin.
- d. Nëse mundeni, paraqisni një udhëzues procedural të shpronësimeve përpara dorëzimit të ofertës.

## **PËRGJIGJE**

Autoriteti kontraktues sqaron se 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.

Referimi Juaj drejtohet përshkrimit të seksionit të “Udhëzimeve për Ofertuesit”, pjesë e dokumenteve të procedurës konkurruese e cila përmban sqarime të përgjithshme për ofertuesit, të cilat mund të referohen vetëm në rastet/ kushtet kur është e lejuar/pranuar në kriteret e vecanta të kualifikimit/ përcaktimit të ofertës fituese dhe specifikimeve teknike.

Autoriteti kontraktues sqaron se me pjesëmarrjen në procedurën konkurruese operatori ekonomik shpreh vullnetin e tij duke pranuar përmbushjen e specifikimeve teknike të procedurës. Dokumentacioni ligjor si edhe propozimi teknik dhe ekonomik duhet të dorëzohet duke marrë në

konsideratë kriteret e vecanta të kualifikimit/kriteret e përcaktimit të ofertës fituese si edhe specifikimet teknike të procedurës.

Akoma më tej në shtojcën 5 të “*Deklarate e Permbushjes së Kërkesave të Dokumentave Standarte të Koncesionit/Partneritetit Publik Privat*”, me pjesëmarrjen në procedurën konkurruese operatori ndër të tjera deklaron se: “*Përmbushim te gjitha specifikimet teknike, te përcaktuara ne dokumentat e Koncesionit/Partneritetit publik Privat dhe i pranojmë pa rezerva dhe asnjë vërejtje ato. Deklarojmë nen përgjegjësinë tone ligjore se jemi dakord me te gjitha specifikimet teknike te dhëna dhe i plotësojmë ato sipas përcaktimit ne dokumentat e Koncesionit/Partneritetit publik Privat. Ne përmbushim të gjitha kërkesat ligjore, financiaro-ekonomike si dhe specifikimet teknike të përcaktuara në dokumentat standarte të procedurës konkurruese, dhe vërtetojmë këtë me certifikata dhe dokumenta, të dorëzuara bashkë me këtë deklaratë*”.

## **PYETJE**

2. Në rast se Koncesionari vendos që të zbatojë projektin e propozuar që shtrihet përtej gjurmës ekzistuese, që është pronë shtetërore, atëherë vlera e përgjithshme e projektit do të rritet si rezultat i shtimit të kostove të shpronësimit në koston totale të projektit. Kostoja e shtuar është një kosto fikse që nuk ka të bëjë me aftësitë dhe efikasitetin e operatorit ekonomik. Në rast se një operator vendos që shpronësimi të kryhet përtej gjurmës së përcaktuar, kostoja e shtuar është e barabartë për çdo operator, meqenëse çmimi për njësi i koston së shpronësimit përcaktohet nga ligji.

Ju lutemi jepni informacionin e mëposhtëm:

- a. Si do të pasqyrohet kjo kosto në rezultatin e operatorit në vlerësimin përfundimtar?

Ju lutemi qartësoni: Në këtë rast, metodologjia e vlerësimit përfshin kriteret të varura dhe të lidhura të përzgjedhjes, që prekin drejtpërdrejt ofertuesin. Përfshirja e kostove të shpronësimit në vlerën e përgjithshme të projektit ofron më shumë pikë në Kriterin e Vlerësimit Nr. 2 dhe rritja e koston do të pasqyrohet në koston e përgjithshme dhe do të ulë pikë në Kriterin e Vlerësimit Nr. 6. Totali i pikëve nuk ka ndikim pozitiv në vlerësimin e operatorit dhe, duke qenë se nuk ka të bëjë me avantazhet konkurruese dhe ekspertizën teknike të operatorit, do të bëjë që operatorit të mos përdorë një gasje të tillë, pavarësisht që ajo sjell më tepër vlerë për projektin.

- b. Nëse Koncesionari do të mbulojë koston e shpronësimit në rast se projekti kërkon shtrirje përtej gjurmës ekzistuese, atëherë do të jetë automatikisht pronari i asaj prone.

Ju lutemi të shpjegoni se si do të adresohet një rast i tillë?

## **PËRGJIGJE**

Studimi është kryer për gjurmën përkatëse sipas specifikimeve teknike dhe planit të rilevimit. Vlerësimi do të bëhet sipas metodologjisë të parashikuar në dokumentet e procedurës.

## **PYETJE**

3. Kriteri i Vlerësimit Nr. 3 ka të bëjë me përvojën në ndërtim (ndërtim/rinovim/riparim) të aeroporteve të kategorisë 4E me kapacitet mbi 10 milionë pasagjerë. Përvoja e kërkuar për ndërtimin e një aeroporti të kategorisë 4E përbëhet nga dy elementë bazë të paraqitur në tabelën më poshtë.

| <b>Kodi numër</b> | <b>Gjatësia referencë e aerodromit</b> | <b>Lloji i aeroplanit</b>                        |
|-------------------|--|--|
| 1                 | <800 m                                 | DE HAVILLAND<br>CANADA DHC-6 /<br>PIPER PA-31    |
| 2                 | 800 m por < 1200 m                     | ATR ATR-42-300 /<br>320<br>/ BOMBARDIER Dash 8   |
| 3                 | 1200 m por < 1800 m                    | SAAB 340 /<br>BOMBARDIER<br>Regional Jet CRJ-200 |
| 4                 | Mbi 1800 m                             | BOEING 737-700 /<br>AIRBUS A-320                 |

| Kodi shkronjë | Distanca midis dy skajeve të krahëve të avionit | Distanca e rrotave të jashtme të ingranazhit kryesor | Lloji i avionit  |
|---------------|---|--|--|
| A             | <15 m   | <4,5 m   | PIPER PA-31 / CESSNA 404 Titanium                            |
| B             | 15 m por < 24 m                                 | 4,5 m por < 6 m                                      | BOMBARDIER Regional Jet CRJ- 200 / DE HAVILLAND CANADA DHC-6 |
| C             | 24 m por < 36 m                                 | 6 m por < 9 m  | BOEING 737-700 / AIRBUS A-320                                |
| D             | 36 m por < 52 m                                 | 9 m por < 14 m                                       | Seria B767/ AIRBUS A-310                                     |
| E             | 52 m por < 65 m                                 | 9 m por < 14 m                                       | Seria B777 / Seria B787 / Familja A330                       |
| F             | 65 m por < 80 m                                 | 14 m por < 16 m                                      | BOEING 747-8 / AIRBUS A-380- 800                             |

Përvoja në punime civile (ndërtim/rinovim/riparim) për aeroportin e kategorisë 4E nuk ka të bëjë me numrin e pasagjerëve. Meqenëse numri i pasagjerëve nuk lidhet me ndërtimin, atëherë formula e përdorur në metodologjinë e vlerësimit nuk përlllogarit objektivist kriteret përkatës të përzgjedhjes.

Ju lutemi, qartësoni:

- i. Cila është vlera e shtuar që sjell numri i pasagjerëve në Kriterin 3 lidhur me ndërtimin?
- ii. Ju lutemi paraqisni një shembull se si ky kriter i përzgjedhjes do të vlerësohet.
- iii. Në formulën e përdorur, koeficienti Amax do të jetë për kategorinë 4E, për 10 milionë pasagjerë apo për të dy bashkë?

## PËRGJIGJE

Autoriteti kontraktues sqaron se kërkesa e mësipërme është në proporcion me natyrën dhe volumin e kontratës, mbështetur në një test balancues të dy komponentëve.

Referuar kompleksitetit të projektit, dëshmia e eksperiencës së mëparshme që operatorët ekonomikë të kenë ndërtuar aeroporte të kategorisë 4 E jo detyrimisht lidhet me numrin e pasagjerëve pasi mund të dëshmojnë se kanë eksperiencë të mëparshme në ndërtimin e aeroporteve të kategorisë 4 E e dedikuar shërbimit të riparimit të avionëve/ testeve, dhe/ ose qëllime të tjera dhe nuk dëshmojnë kapacitet teknik në lidhje me numrin e udhëtarëve.

Ndërkohë që projekti i kërkuar nga Qeveria e Republikës së Shqipërisë është ndërthurje midis dy komponentëve të mësipërm.

Në lidhje me kërkesën në paragrafin e dytë, sqarojmë se procesi i vlerësimit të dokumentacionit ligjor dhe ofertës teknike dhe financiare të operatorëve ekonomikë realizohet në përputhje me dokumentet e procedurës konkurruese. Sqarojmë se synimi dhe qëllimi i kërkesës për sqarime lidhet mbi paqartësi mbi dokumentacionin e procedurës, ndërkohë procesi i vlerësimit, bazuar në parimin e transparencës dhe barazisë nuk mund të bazohet mbi situata hipotetike, por i nënshtrohet vlerësimit konkret.

Në lidhje me paragrafin e tretë sqarojmë se kriteri i mësipërm është kumulativ ( kategori aeroporti dhe numër pasagjerësh) për rrjedhojë duhet të lexohet, interpretohet dhe plotësohet si një i vetëm.

## PYETJE

4. Kriteri i Vlerësimit Nr. 4. Formula e zbatuar në këtë kriter të përzgjedhjes,  $*Pk$  dhe variablat “ $OM_i$  - numri i aeroporteve të operuara nga ofertuesi” dhe “ $OM_{max}$  - numri maksimal i ofertuar i aeroporteve të operuara”. Ju do të kryeni vlerësimin duke u bazuar në provën e paraqitur nga ofertuesi lidhur me përvojën në operimin dhe mirëmbajtjen e aeroporteve, nëpërmjet vlerave sasiore / numerike për të treguar këtë përvojë dhe, njëkohësisht, krahas operimit dhe mirëmbajtjes, ju kërkoni gjithashtu dhe përvoja të tjera.  
Ju lutemi, qartësoni dhe përcaktoni:
- i. Kriteri i katërt “operimi dhe mirëmbajtja” = “vlerë numerike për aeroportet” a përfshin përfshirje të tjera si (a), (b), (GA), sistemet ose rrjetet aeroportuale dhe riparime të objektit etj.?
- ii. Nëse po, si do të përlogariten këto përvoja në aspektin sasior?  
A mund të jepni një shembull? Nëse jo, a kërkohet gjithashtu që  $P_i = \frac{OM_i}{OM_{max}} * P_k$  këto përvoja të përshkruhen dhe vërtetohen?

## PËRGJIGJE

Në lidhje me pyetjen e parë sqarojmë se kriteri i mësipërm është kumulativ duke përfshirë katër nënkriteret, referuar edhe shtojcës 11 “Kriteret e Vlerësimit” për rrjedhojë duhet të lexohet, interpretohet dhe plotësohet si një i vetëm.

Gjithashtu, autoriteti kontraktues sqaron se në Shtojcën 11 “Kriteret e Vlerësimit” të dokumenteve të procedurës konkurruese është përcaktuar edhe mënyra e përmbushjes së secilit prej nënkritereve. Sqarojmë se është në përgjegjësi të operatorëve ekonomikë të paraqesin dokumentacion të vlefshëm ligjor dhe justifikues për të vërtetuar përmbushjen e kritereve të kualifikimit/ përcaktimit të ofertës fituese.

Në lidhje me kërkesën në paragrafin e dytë, sqarojmë se procesi i vlerësimit të dokumentacionit ligjor dhe ofertës teknike dhe financiare të operatorëve ekonomikë realizohet në përputhje me dokumentet e procedurës konkurruese. Autoriteti kontraktues sqaron se në dokumentet e garës është shprehur qartësisht mbi sistemin e pikëzimit dhe vlerësimit të kriterit.

## **PYETJE**

5. Referuar dokumentit të DSK-së, pika 2.3 Kapaciteti teknik:

Nënpika 2.3.2, përcakton se ofertuesi duhet të vërtetojë se ka përvojë në “aeroport që operon në mënyrë aktive [në tokë dhe në ajër] në të cilin kryhen veprimtaritë vijuese; aeroport me kapacitet jo më pak se dhjetë (10) milionë pasagjerë në vit për të paktën pesë (5) vitet e fundit pa ndërprerje:

(a) Operator i aeroportit, (b) Përpunim i avionëve në tokë, (c) Siguri, dhe (d) SHAMZ (Shpëtimi në Avion dhe Mbrojtja nga Zjarri)”.

b. Nënpika 2.3.5.a, përcakton se ofertuesi duhet të provojë “Përvojën 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 pesë (5) viteve të fundit në të paktën (1) aeroport me kapacitet më shumë se dhjetë (10) milionë pasagjerë dhe dy (2) aeroporte me kapacitet deri në pesë (5) milionë pasagjerë”.

Në versionin e dokumentacionit në gjuhën shqipe përcaktohet 1 aeroport me kapacitet 5 milionë pasagjerë, ndërsa në versionin në gjuhën angleze të dokumentit përcaktohen 2 aeroporte me kapacitet 5 milionë pasagjerë.

Ju lutemi, shpjegoni:

1. Cili është versioni i saktë i kësaj kërkesë?
2. Përvoja e nevojshme për një aeroport me kapacitet 10 milionë pasagjerë përfshin në tërësinë e saj aeroportin me kapacitet 5 milionë pasagjerë. A duhet që operatori ekonomik të ketë përvojë respektivisht me të dy këto aeroporte me kapacitet rreth 10 dhe 5 milionë pasagjerë gjatë 5 viteve të fundit? Apo mjafton përvoja me njërin prej tyre?
  - ii. Referuar a. termave të dokumentit të referencës, pika 3, Terminali i pasagjerëve, nënpika 3.3, që përcakton se “Koncesionari do të garantojë që pajisjet e nevojshme për Fazën e Parë të Terminalit do të jenë të përshtatshme për të përballuar nivelet e mëposhtme të trafikut të pasagjerëve në përputhje me Standardet”.
    - b. nënparagrafi 3.4, që përcakton se “ Koncesionari do të garantojë që Terminali të planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të Aeroportit në 3 milionë pasagjerë në vit”.
      - c. Në studimin e fizibilitetit të prokuruar nga Autoriteti Kontraktor që është shtylla kryesore në të cilën është mbështetur projekti, në pikën 3.5.3 jepen konkluzionet bazuar në metodologjinë e shpjeguar në dokument, që garanton saktësi të pranueshme të të dhënave të mundësuarra për zhvillimin e projektit në tërësi, konfirmohet që trafiku i parashikuar në ANV paraqitet në tabelën 14.

|             | Skenari bazë   | Skenari optimist | Skenari pesimist   |
|-------------|----------------|------------------|--------------------|
| Vitet       | Aeroporti i    | Aeroporti i      | Aeroporti i Vlorës |
| <b>2022</b> | <b>369,581</b> | <b>425,682</b>   | <b>343,708</b>     |
| 2023        | 399,148        | 476,764          | 364,330            |
| 2024        | 431,080        | 533,976          | 386,190            |
| 2025        | 465,566        | 598,053          | 409,361            |
| 2026        | 502,811        | 669,819          | 433,923            |
| 2027        | 543,036        | 750,197          | 459,959            |
| <b>2028</b> | <b>586,479</b> | <b>840,221</b>   | <b>487,556</b>     |
| 2029        | 627,533        | 899,036          | 513,153            |
| 2030        | 671,460        | 961,969          | 540,093            |
| 2031        | 718,462        | 1,029,307        | 568,448            |
| 2032        | 768,755        | 1,101,358        | 598,292            |
| 2033        | 822,567        | 1,178,453        | 629,702            |
| 2034        | 880,147        | 1,260,945        | 662,761            |
| 2035        | 941,757        | 1,349,211        | 697,556            |
| 2036        | 1,007,680      | 1,443,656        | 734,178            |



|             |                  |                  |                |
|-------------|------------------|------------------|----------------|
| 2037        | 1,078,218        | 1,544,712        | 772,722        |
| <b>2038</b> | <b>1,153,693</b> | <b>1,652,842</b> | <b>813,290</b> |
| 2039        | 1,215,993        | 1,742,095        | 837,689        |

Bazuar në referencat e detajuara, ku përcaktohet se operatori ekonomik duhet të jetë në gjendje të operojë aeroporte me kapacitet 10 milionë pasagjerë (referojuni sa më sipër, pika 4), kjo kërkesë nuk është në përputhje me nevojën e operimit të aeroportit. Meqenëse kjo kërkesë nuk garanton për Autoritetin Kontraktor se do të sjellë vlerë të shtuar për projektin apo avantazhe në kosto/konkurruese, ju lutemi, shpjegoni:

- i. Arsyen se përse është përcaktuar ky kriter lidhur me një aeroport me kapacitet 10 milionë pasagjerë.
- ii. Arsyetimin se si ky kriter i përzgjedhjes nuk do të ndikojë në vlerësimin objektiv të ofertuesve.

## **PËRGJIGJE**

Në lidhje me kërkesën e parë, autoriteti kontraktues sqaron se Ofertuesi, ose, nëse Ofertuesi është Bashkim Shoqërisht, 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.

Në lidhje me kërkesën tjetër, sqarojmë se kriteri i mësipërm është kumulativ ( aeroport me më shumë se 10 milion pasagjerë dhe me më shumë se 5 milion pasagjerë) për rrjedhje duhet të lexohet, interpretohet dhe plotësohet si një i vetëm.

Në lidhje me parashtrimet mbi numrin prej 10 milionë pasagjerë të kërkuar, sqarojmë se 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.

## **PYETJE**

6. Në Kriterin e Vlerësimit Nr. 6 të metodologjisë së vlerësimit, përcaktohet kushti që “Ofertuesi me rezultatet më të mira për rritjen e numrit të pasagjerëve, përvojën e rrjetit dhe me nivelin më të ulët të tarifave të shërbimit të propozuara, do të vlerësohet me pikët maksimale të kriterit”.

Ju lutemi, shpjegoni:

- a) A duhet që operatori të paraqesë në ofertën e vet referencë / vlerë numerike ku tregohet qartë shtimi i numrit të pasagjerëve dhe ulja e tarifave të shërbimit? Nëse po, a mund të jepni një shembull se si duhet të paraqiten ato në ofertë?
- b) Bazuar në metodologjinë e vlerësimit dhe duke marrë parasysh mungesën e formulës, si do të pikëzohen ofertat e tjera? A mund të jepni një shembull për pikëzimin e ofertuesit e dytë, të tretë etj.?

## **PËRGJIGJE**

Sqarojmë se është në përgjegjësi të operatorëve ekonomikë të paraqesin dokumentacion të vlefshëm ligjor dhe justifikues për të vërtetuar përmbushjen e kriterëve të kualifikimit/përcaktimit të ofertës fituese, sipas dokumenteve të procedurës konkurruese.

Sqarojmë se procesi i vlerësimit të dokumentacionit ligjor dhe ofertës teknike dhe financiare të operatorëve ekonomikë realizohet në përputhje me dokumentet e procedurës konkurruese.

Autoriteti kontraktues sqaron se në dokumentet e garës është shprehur qartësisht mbi sistemin e pikëzimit dhe vlerësimit të kriterit ku është shprehur se: *“ 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 kriteri.”*

## **PYETJE**

7. Kriteri i Vlerësimit Nr. 9 i metodologjisë së vlerësimit përcakton se “Ofertuesi që propozon vlerën më të ulët të “minimumit të garantuar të të ardhurave” do të vlerësohet me pikët maksimale të kriterit. Ndërsa ofertuesit e tjerë do të marrin pikët në bazë të metodologjisë së përcaktuar. “

Ju lutemi, shpjegoni:

- A) A mund të jepni një shembull për pikëzimin e ofertuesve të tjerë të dytë e të tretë, bazuar në metodologjinë e vlerësimit?

Në raste të ngjashme kur janë zbatuar projekte të kësaj madhësie, Autoriteti Kontraktor ka organizuar ëorkshop-e me ofertuesit dhe palët përkatëse për të sqaruar pyetje/problematika të mundshme lidhur me projektin, në mënyrë që të sigurohet kthimi më i lartë në vlerën e projektit në aspektin inxhinierik dhe të kostos.

A mund të na thoni nëse keni planifikuar organizimin e një ëorkshop-i të tillë përpara paraqitjes së ofertave?

## **PËRGJIGJE**

Sqarojmë se procesi i vlerësimit të dokumentacionit ligjor dhe ofertës teknike dhe financiare të operatorëve ekonomikë realizohet në përputhje me dokumentet e procedurës konkurruese. Autoriteti kontraktues sqaron se në dokumentet e garës është shprehur qartësisht mbi sistemin e pikëzimit dhe vlerësimit të kriterit të mësipërm.

Në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi, sqarojmë se procedura e dhënies së koncesionit/ppp zhvillohet me mjete elektronike si edhe i gjithë informacioni i nevojshëm përfshirë edhe video dhe materialet e tjera mbështetëse dhe sqaruese janë në vënë në dispozicion në formë elektronike.

## **PYETJE**

8. Në rast se ka mospërputhje ndërmjet dokumenteve dhe shtojcave të ofertës në gjuhën angleze dhe atyre në gjuhën shqipe që janë dhënë nga Autoriteti Kontraktor, ju lutemi të përcaktoni se versioni i cilës gjuhë do të ketë përparësi?

## **PËRGJIGJE**

Sqarojmë se përparësi kanë dokumentet e procedurës në gjuhën shqipe.

## **PYETJE**

9. A është Autoriteti Kontraktor duke planifikuar organizimin e konferencës së hapur të ofertuesve për të diskutuar rreth problematikave kryesore të identifikuara në dokumentet e ofertës?

## **PËRGJIGJE**

Lutem referohuni përgjigjes së pyetjes me numër rendor 7 ( shtatë)

## **PYETJE**

10. Në kuadër të procedurës së koncesionit, duke qenë se dokumentet e procedurës janë në gjuhën shqipe dhe në gjuhën angleze si duhet të dorëzohen dokumentat nga ofertuesit, në rast se oferta paraqitet nga një bashkim shoqërisht shqiptare me një ose disa shoqëri të huaja. Pra duhet që të gjitha dokumentet të paraqiten në një gjuhë ( shqip ose anglisht) apo pranohen rastet kur dokumentat paraqiten shqip nga shoqëritë shqiptare dhe në anglisht për shoqëritë e huaja.

## **PËRGJIGJE**

Sqarojmë se gjuhët e përgatitjes së dokumenteve janë shqip dhe anglisht referuar dokumenteve të procedurës konkurruese.

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 dokumenteve të procedurës konkurruese.

## **KOMISIONI I DHËNIES SË KONCESIONIT/ PARTNERITETIT PUBLIK PRIVAT**