FLETORJA ZYRTARE
E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

www.qbz.gov.al

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2015 – Numri: 187

Tiranë – E mërkurë, 28 tetor 2015

PËRMBAJTJA

		Faqe
Ligj nr. 99/2015 datë 23.9.2015	Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 9920, datë 19.5.2008, "Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar.....	12507
Ligj nr. 104/2015 datë 23.9.2015	Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)".....	12512

LIGJ
Nr. 99/2015

PËR DISA NDRYSHIME DHE SHTESA NË LIGJIN NR. 9920, DATË 19.5.2008, "PËR PROCEDURAT TATIMORE NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË", TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 155, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Në ligjin nr. 9920, datë 19.5.2008, "Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar, bëhen ndryshimet dhe shtesat e mëposhtme:

Neni 1

Neni 19 ndryshohet si më poshtë:

"Neni 19
Emërimi i personelit

1. Për nëpunësit e administratës tatimore qendrore zbatohet legjislacioni i nëpunësit civil, përveçse kur në këtë ligj parashikohet ndryshe.

2. Për procedurat e rekrutimit të tyre zbatohet legjislacioni i nëpunësit civil.

3. Marrëdhëniet juridike të punës për punonjësit e administratës tatimore, që nuk kanë statusin e nëpunësit civil, rregullohen sipas dispozitave të Kodit të Punës.".

Neni 2

Në nenin 22, pas pikës 3 shtohet pika 4 me këtë përmbajtje:

"4. Drejtori i Përgjithshëm i Tatimeve miraton rregulloren e brendshme të institucionit, e cila detajon rastet e shkeljeve disiplinore në përputhje me legjislacionin në fuqi.".

Neni 3

Në nenin 26, pas pikës 3 shtohet pika 4 me këtë përmbajtje:

"4. Nëpunësi i administratës tatimore qendrore dhe vendore, që gëzon statusin e nëpunësit civil, ndalohet që të ketë zyrë të kontabilitetit apo të konsulencës fiskale në pronësi të tij apo të afërmve të tij, deri në shkallën e dytë, sipas Kodit Civil, dhe personave të lidhur, sipas ligjit për konfliktin e interesave. Kjo situatë përbën konflikt interesi dhe ndaj nëpunësit të administratës tatimore qendrore dhe vendore, që gëzon statusin e nëpunësit civil, merren masat e parashikuara nga legjislacioni në fuqi për shmangien e konfliktit të interesave, si dhe masa e largimit nga puna me pa të drejtë punësimi në administratën tatimore.".

Neni 4

Në nenin 40, pas pikës 2 shtohen pika 2.1 dhe 2.2 me këtë përmbajtje:

"2.1. Numri i identifikimit tatimor nuk gjeneron detyrime tatimore vendore për subjektet që e ushtrojnë aktivitetin e tyre nëpërmjet ndërmjetësit në vendin e biznesit të këtyre të fundit, të regjistruar sipas pikës 1, të këtij neni, për sa kohë detyrimi për të paguar tatimet vendore i mbetet vetëm ndërmjetësit, sipas adresës së tij të regjistruar të biznesit, ku ushtron aktivitetin e tij si i pavarur dhe si ndërmjetës.

2.2. Ministri i Financave nxjerr aktet nënligjore në zbatim të nenit 4 të këtij ligji.".

Neni 5

Në nenin 41, pas pikës 2 shtohet pika 3 me këtë përmbajtje:

"3. Çdo tatimpagues, i cili konstatohet se kryen veprimtari në adresa të padeklaruara, për të cilat nuk ka kryer përditësimin e të dhënave, në përputhje me nenin 43 të këtij ligji, por mallrat që mban në ruajtje, përdor apo transporton janë të shoqëruara me dokumente tatimore, dënohet me gjobë prej 500 000 (pesëqind mijë) lekësh.".

Neni 6

Në nenin 46, pas pikës 2 shtohet pika 3 me këtë përmbajtje:

"3. Çdo blerësi, person fizik, juridik ose individ, i lind e drejta të mos kryejë transaksionin për vlerën e mallit ose shërbimit të ofruar, nëse shitësi nuk lëshon faturën tatimore ose kuponin tatimor, në përputhje me këtë ligj.

Për këtë qëllim, tatimpaguesi detyrohet të afishojë në një vend të dukshëm, në adresën ku kryen veprimtarinë, një njoftim për blerësin në përputhje me këtë nen.".

Neni 7

Në nenin 54, pas pikës 4 shtohet pika 5 me këtë përmbajtje:

"5. Deri në datën 31.3.2016, për të gjithë tatimpaguesit që kryejnë shitje me shumicë të mallrave te blerës, joushtrues të një veprimtarie tregtare (individë), shitjet me kupon tatimor, të lëshuar nga pajisja fiskale, nuk duhet të tejkalojnë 10 për qind të vlerës së tatueshme të mallrave të shitura në të njëjtën periudhë tatimore të muajit të vitit të kaluar, pa përfshirë TVSH-në. Nga data 1 prill 2016, tatimpaguesit, që kryejnë shitje me shumicë të mallrave, nuk lejohen të shesin me kupon tatimor te blerës, joushtrues të një veprimtarie tregtare (individë).".

Neni 8

Pas nenit 54 shtohet neni 54/1 me këtë përmbajtje:

"Neni 54/1

Krijimi i Bazës së të Dhënave të numrave IMEI të telefonave celularë

1. Drejtoria e Përgjithshme e Tatimeve krijon Bazën e të Dhënave të numrave IMEI të telefonisë celulare, në të cilën regjistrohen të gjithë numrat IMEI të telefonave celularë në momentin e importimit dhe të gjithë numrat IMEI të telefonave që shiten nga tatimpaguesit në tregun vendas, shitës me shumicë dhe shitës me pakicë, pa cenuar legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

2. Baza e të Dhënave të numrave IMEI aksesohet nga depozituesit e informacionit që janë importuesit, tatimpaguesit, shitës me shumicë, dhe tatimpaguesit, shitës me pakicë, vetëm për qëllime të popullimit të të dhënave, në përputhje me pikën 3, të këtij neni, si dhe nga inspektorët e administratës tatimore gjatë ushtrimit të kontrolleve. Inspektorëve u ndalohet të aksesojnë të dhënat e bazës, sipas këtij neni, jashtë objektit të një çështjeje në hetim dhe çdo akses shoqërohet me mbajtjen e një procesverbali për qëllimin e aksesit dhe destinacionin e të dhënave të nxjerra.".

3. Popullimi i Bazës së të Dhënave bëhet si më poshtë:

a) importuesit e telefonave celularë, në çastin e deklarimit dhe të pagesës së detyrimeve doganore pranë degëve doganore, duhet të deklarojnë edhe listën e numrave IMEI të aparateve të importuara, si dhe të ngarkojnë elektronikisht të gjithë informacionin e numrave IMEI respektivë në Bazën e të Dhënave;

b) individët, të cilët, në çastin e hyrjes në doganë, zotërojnë aparate celulare, që futen për herë të parë në Shqipëri, vlera e të cilave është mbi minimumin e patatueshëm, të vendosur në ligj, ndjekin të njëjtën procedurë si në shkronjën "a", të kësaj pike. Ngarkimi elektronikisht në Bazën e të Dhënave kryhet nga dega doganore;

c) tatimpaguesit me shumicë dhe me pakicë, brenda 1 muaji nga hyrja në fuqi e vendimit të Këshillit të Ministrave, duhet të ngarkojnë numrat IMEI të telefonave celularë te Baza e të Dhënave të të gjithë telefonave celularë gjendje. Kjo praktikë duhet të ndiqet më pas për çdo telefon të ri që hedhin në treg.

Këshilli i Ministrave përcakton procedurat e krijimit e të funksionimit të Bazës së të Dhënave.".

Neni 9

Në nenin 55, në fund të pikës 1 shtohet fjalia me këtë përmbajtje:

"Ndalohet mbajtja apo përdorimi i pajisjeve fiskale dhe sistemeve të monitorimit të qarkullimit, të ndryshme nga ato të përcaktuara në këtë ligj apo aktet nënligjore në zbatim të këtij ligji.".

Neni 10

Në nenin 80, në fund të pikës 4 shtohen paragrafët me këtë përmbajtje:

"Në rast se tatimpaguesi ka të certifikuara, nga kompani të njohura audituese, pasqyrat financiare dhe deklaratat tatimore ku vërtetohet se janë në përputhje me legjislacionin fiskal, administrata tatimore e përshin këtë element në analizën e riskut të tatimpaguesit.

Procedurat, kriteret dhe lista e kompanive audituese përcaktohen me udhëzim të Ministrit të Financave në zbatim këtij neni.".

Neni 11

Në nenin 89, në fund të pikës 2 shtohen paragrafët me këtë përmbajtje:

"Gjithashtu, në funksion të mbledhjes së detyrimit tatimor të papaguar të tatimpaguesit, administrata tatimore mund të angazhojë strukturat e saj për të verifikuar dhe monitoruar në vend

aktivitetin tregtar të tatimpaguesit, me qëllim konfiskimin në fund të çdo dite të një shume jo më pak se 50 për qind të qarkullimit të realizuar, por jo më shumë se detyrimi tatimor, për të cilin ka filluar procedura e mbledhjes me forcë të detyrimeve tatimore, për llogari të detyrimeve tatimore të pashlyera të tatimpaguesit. Pagesa e shumës së qarkullimit të sekuestruar kalohet në llogarinë bankare të administratës tatimore ditën e nesërme.

Tatimpaguesi, për të cilin administrata tatimore ka filluar mbledhjen me forcë të detyrimeve tatimore të papaguara, nuk mund të kryejë transferim të shumave të parave nga llogaria e tij apo të shesë\të transferojë aktivet ose kapitalet e shoqërisë, me përjashtim të rasteve kur, nëpërmjet shitjes\transferimit të aktiveve, synohet shlyerja në masën 100 për qind e detyrimit tatimor të papaguar.".

Neni 12

Në nenin 98, pika 1 ndryshohet si më poshtë:

"1. Administrata tatimore njëkohësisht me procedurat e tjera të përcaktuara në këtë kre mund t'i kërkojë palës së tretë të kryejë pagesën e drejtpërdrejtë të çdo shume, që kjo palë i detyrohet tatimpaguesit, brenda 30 ditëve kalendarike nga data e dërgimit të njoftimit palës së tretë.".

Neni 13

Pas nenit 114 shtohet neni 114/1 me këtë përmbajtje:

"Neni 114/1

Mospagimi i kësteve të tatimit mbi fitimin dhe tatimi i thjeshtuar mbi fitimin

Mospagimi në afat i kësteve paraprake të tatimit mbi fitimin ose kësteve paraprake të tatimit të thjeshtuar mbi fitimin, sipas nenit 30, të ligjit nr. 8438, datë 28.12.1998, "Për tatimin mbi të ardhurat", të ndryshuar, dënohet me gjobë në masën 15 për qind të shumës së kështit për t'u paguar.".

Neni 14

Neni 119 ndryshohet si më poshtë:

"Neni 119

Mosdeklarimi i punonjësve

1. Nëse nga verifikimi dhe kontrolli në vendndodhjen e biznesit rezulton se tatimpaguesi nuk ka deklaruar në organin tatimor çdo të punësuar rishtazi, të paktën një ditë kalendarike përpara fillimit të punës, përveç detyrimit për pagimin e shumës së detyrimeve tatimore dhe kontributeve të sigurimeve shoqërore e shëndetësore, të llogaritura nga data e konstatimit, dënohet me gjobë prej 500 000 (pesëqind mijë) lekësh.

2. Çdo konstatim i përsëritur i mosdeklarimit të punonjësve, pas aplikimit të dënimit administrativ, si në pikën 1, të këtij neni, konsiderohet evazion tatimor, sipas nenit 116 të ligjit dhe administrata tatimore ushtron të drejtën e parashikuar në nenin 131, të këtij ligji, duke bërë kallëzimin penal për tatimpaguesin.".

Neni 15

Pas nenit 119 shtohet neni 119/1 me këtë përmbajtje:

"Neni 119/1

Mosdeklarimi i pagës reale

1. Nëse nga verifikimi dhe kontrolli rezulton se tatimpaguesi nuk ka deklaruar pagën reale të çdo të punësuari, në organin tatimor, përveç detyrimit për pagimin e shumës së detyrimeve tatimore dhe kontributeve të sigurimeve shoqërore e shëndetësore, të llogaritura nga data e konstatimit, dënohet me gjobë në masën 500 000 (pesëqind mijë) lekë për rastin e parë të konstatimit.

2. Çdo konstatim i përsëritur i mosdeklarimit të pagës reale të punonjësve, pas aplikimit të dënimit administrativ, si në pikën 1, të këtij neni, konsiderohet evazion tatimor, sipas nenit 116 të ligjit dhe administrata tatimore ushtron të drejtën e parashikuar në nenin 131, të këtij ligji, duke bërë kallëzimin penal për tatimpaguesin.".

Neni 16

Në nenin 121 pas pikës 3 shtohen pikat 4 dhe 5 me këtë përmbajtje:

"4. Tatimpaguesi, që shet mallra me shumicë, që mban në ruajtje, përdor apo transporton mallra të pashoqëruara me dokumente tatimore, dënohet me gjobë në masën 10 000 000 (dhjetë milionë) lekë, konfiskim të të gjithë sasisë së mallit, që mbahej në ruajtje, përdorej apo transportohej, i pashoqëruar me dokumente tatimore dhe rivlerësim tatimor të të ardhurave për një periudhë 6-mujore. Me kërkesë të tatimpaguesit, masa e

konfiskimit zëvendësohet me pagesën e menjëhershme të një gjobe, të barabartë me vlerën e tregut për të njëjtin mall.

Për çdo konstatim (verifikim) tjetër pas verifikimit të parë, ku konstatohet se tatimpaguesi vazhdon të mbajë në ruajtje, të përdorë apo të transportojë mallra të pashoqëruara me dokumente tatimore, konsiderohet evazion tatimor, sipas nenit 116 të ligjit dhe administrata tatimore ushtron të drejtën e parashikuar në nenin 131, të këtij ligji, duke e kallëzuar penalisht tatimpaguesin.

5. Përjashtimit, për të gjithë tatimpaguesit, të cilët me vullnetin e tyre bëjnë vetëdeklarimin e mallit që kanë gjendje pa dokumente tatimore, me anë të një fature të përgatitur nga blerësi, sipas nenit 53, të këtij ligji, brenda datës 31.12.2015, nuk do të zbatohen penalitetet e përcaktuara në pikat 1, 2 dhe 4 të këtij neni. Procedurat e vetëdeklarimit të mallrave gjendje nga tatimpaguesi përcaktohen me Udhëzim të Ministrit të Financave. Tatimpaguesit nuk përfitojnë nga kjo dispozitë, nëse shkelja, sipas pikave 1, 2 dhe 4, të këtij neni, është konstatuar paraprakisht nga administrata tatimore.".

Neni 17

Në nenin 122, pika 1, bëhen këto ndryshime:

1. Shkronjat "b" dhe "c" ndryshohen si më poshtë:

"b) nuk lëshon kupon tatimor për të dokumentuar qarkullimin e realizuar të mallrave apo të shërbimeve:

i) për çdo konstatim (verifikim) të kryer, me gjobë të barabartë me 100 për qind të detyrimit tatimor, të padeklaruar ose të papaguar, si rezultat i moslëshimit të faturës, përveç detyrimeve tatimore dhe interesave, që llogariten e paguhen në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe të ligjeve specifike tatimore, me gjobë në masën 500 000 (pesëqind mijë) lekë dhe rivlerësim tatimor të të ardhurave për 6 muajt e fundit;

ii) për çdo konstatim (verifikim) tjetër pas verifikimit të parë, sipas shkronjës "i", të këtij neni, ku konstatohet se tatimpaguesi vazhdon të mos e lëshojë kuponin tatimor për të dokumentuar qarkullimin e realizuar të mallrave apo të shërbimeve, sipas kërkesave të këtij ligji, si më sipër, konsiderohet evazion tatimor, sipas nenit 116, të ligjit, dhe administrata tatimore ushtron të drejtën e parashikuar në nenin 131, të këtij ligji, duke e kallëzuar penalisht tatimpaguesin;

iii) në rastet kur tatimpaguesi ka lëshuar faturë tatimore, por jo kupon tatimor, dënohet me gjobë në masën 500 000 (pesëqind mijë) lekë;

c) lëshon një kupon tatimor/dëftesë tatimore /biletë, me vlerë të parashtypur, që nuk përmban elementet e përcaktuara në këtë ligj dhe në aktet nënligjore, për kuponin tatimor/dëftesën tatimore /biletën me vlerë të parashtypur, me gjobë, në masën 100 000 (njëqind mijë) lekë.".

2. Pas shkronjës "d" shtohet shkronja "d/1" me këtë përmbajtje:

"d.1) nuk afishon në një vend të dukshëm, në adresën ku kryen veprimtarinë, një poster që tregon të drejtën e blerësit për të mos paguar për mallrat dhe shërbimet e blera, në zbatim të pikës 3, të nenit 46, të këtij ligji, me gjobë në masën 500 000 (pesëqind mijë) lekë.".

3. Pas shkronjës "gj" shtohet shkronja "h" me këtë përmbajtje:

"h) mban ose përdor pajisje fiskale apo sisteme të monitorimit të qarkullimit, të cilat nuk janë në përputhje me këtë ligj apo aktet nënligjore në zbatim të tij, dënohet me konfiskim të mallrave gjendje. Gjithashtu, në përputhje me nenin 116, të këtij ligji, administrata tatimore ushtron të drejtën e parashikuar në nenin 131, të këtij ligji, duke e kallëzuar penalisht tatimpaguesin.".

Neni 18

Neni 124 ndryshohet si më poshtë:

"Neni 124

Kundërvajtjet në lëshimin e faturave tatimore, dëftesave tatimore dhe dokumentimin e transaksioneve

1. Moslëshimi i faturës tatimore, dëftesës tatimore apo i faturës tatimore me TVSH dënohet me gjobë të barabartë me 100 për qind të detyrimit tatimor, të padeklaruar ose të papaguar, si rezultat i moslëshimit të faturës, përveç detyrimeve tatimore dhe interesave, që llogariten dhe paguhen në përputhje me dispozitat e këtij ligji e të ligjeve specifike tatimore.

2. Moslëshimi i faturës tatimore, dëftesës tatimore apo i faturës tatimore me TVSH nga tatimpaguesi që shet mallra me shumicë dënohet me gjobë të barabartë me 100 për qind të detyrimit tatimor, të padeklaruar ose të papaguar, si rezultat i moslëshimit të faturës, përveç detyrimeve tatimore e interesave, që llogariten dhe paguhen në për-

puthje me dispozitat e këtij ligji e të ligjeve specifike tatimore, me gjobë në masën 10 000 000 (dhjetë milionë) lekë dhe rivlerësim të të ardhurave për një periudhë 6-mujore.

Për çdo konstatim (verifikim) tjetër pas verifikimit të parë, sipas pikës 2, të këtij neni, konsiderohet evazion tatimor, sipas nenit 116 të ligjit dhe administrata tatimore ushtron të drejtën e parashikuar në nenin 131, të këtij ligji, duke e kallëzuar penalisht tatimpaguesin.

3. Në rast konstatimi të mospërmbushjes së detyrimit, sipas pikës 5, të nenit 54, të këtij ligji, tatimpaguesit i llogaritet TVSH-ja në masën që ky mall do të tregtohej me pakicë për konsumatorin final, si dhe do të dënohet me gjobë në masën 100 për qind të vlerës së TVSH-së të llogaritur që i përket vlerës së shitjeve që tejkalojnë kufirin e lejuar për shitjet me kupon tatimor, siç përcaktohet në pikën 5, të nenit 54, të këtij ligji, deri në datën 31.3.2016.

4. Nga data 1.4.2016, në rast konstatimi të mospërmbushjes së detyrimit sipas pikës 5, të nenit 54, të këtij ligji,tatimpaguesi dënohet me gjobë në masën 100 për qind të vlerës së TVSH-së.".

Neni 19

Pas nenit 128/1 shtohen nenet 128/2 dhe 128/3 me këtë përmbajtje:

"Neni 128/2

Dënimet për mosngarkim ose ngarkim të pasaktë të numrave IMEI te Baza e të Dhënave

Çdo tatimpagues që nuk ngarkon të dhënat e numrave IMEI të telefonave celularë ose ngarkon informacion të pasaktë dënohet me një gjobë prej 30 000 (tridhjetë mijë) lekësh për çdo mosngarkim /ngarkim jo të saktë.

Neni 128/3

Dënimet për certifikimin e pasqyrave financiare nga audituesit

Në rast se nga kontrolli i bërë nga administrata tatimore tek tatimpaguesit, pasqyrat financiare të të cilëve janë certifikuar nga kompanitë audituese se janë në përputhje me legjislacionin fiskal, rezulton detyrim tatimor, masa e detyrimit tatimor i ngarkohet e plotë tatimpaguesit, ndërsa kompania certifikuese dënohet me një gjobë me masën e detyrimit tatimor që i ngarkohet tatim-paguesit.".

Neni 20

Neni 130 ndryshohet si më poshtë:

"Neni 130

Mosafishimi i çmimeve të shitjes

Mosafishimi i çmimeve të shitjes së mallrave apo shërbimeve dënohet me gjobë 500 000 (pesëqind mijë) lekë.".

Neni 21

Në nenin 131, pas pikës 2 shtohen pikat 3 dhe 4 me këtë përmbajtje:

"3. Përjashtimisht, për tatimpaguesit, të cilët, deri në datën 31.12.2015, me vullnetin e tyre deklarojnë dhe për pasojë korrigjojnë një deklaratë tatimore të plotësuar qëllimisht gabim, në kushtet e nenit 116 të ligjit, pavarësisht periudhës tatimore që i përket kjo deklaratë, paguajnë tatimin dhe kamatëvonesat, sipas nenit 76, të këtij ligji, administrata tatimore, në përputhje me këtë nen, nuk do të bëjë kallëzim penal. Korrigjimi, i cili përfshin tatimin e papaguar dhe kamatëvonesat, do të vetëdeklarohet nga tatimpaguesi në deklaratën e muajit korrent, brenda datës 31.12.2015, ose do të kërkojë të bëhet nëpërmjet një rivlerësimi nga administrata tatimore.

Tatimpaguesit nuk përfitojnë nga kjo dispozitë, nëse shkelja, sipas paragrafit të mësipërm, është konstatuar paraprakisht nga administrata tatimore.

4. Nga data 1.1.2016, përjashtimisht, për tatimpaguesit, të cilët, me vullnetin e tyre, deklarojnë dhe për pasojë korrigjojnë një deklaratë tatimore të plotësuar qëllimisht gabim, në kushtet e nenit 116 të ligjit, pavarësisht periudhës tatimore që i përket kjo deklaratë, si dhe paguajnë detyrimin tatimor përkatës (tatimin, interesat dhe gjobat), administrata tatimore, në përputhje me këtë nen, nuk do të bëjë kallëzim penal.

Tatimpaguesit nuk përfitojnë nga kjo dispozitë, nëse shkelja, sipas paragrafit të mësipërm, është konstatuar paraprakisht nga administrata tatimore.".

Neni 22

Në nenin 133, pas pikës 2, shtohet pika 3 me këtë përmbajtje:

"3. Numërtimi i konstatimeve dhe zbatimi i penaliteteve, të përcaktuara në nenet 119 dhe 122, të këtij ligji, zbatohen nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji.".

Neni 23

Pas nenit 133 shtohet neni 133/1 më këtë përmbajtje:

"Neni 133/1
Rregullime për deklarimet tatimore si pasojë e sistemit të ri të IT-së

Tatimpaguesve, të cilët me fillimin e sistemit të ri të IT-së, edhe pse nuk kanë pasur përgjegjësinë tatimore për një tatim apo taksë të caktuar, janë ngarkuar me këtë përgjegjësi dhe, për pasojë, janë evidentuar si debitorë pranë administratës tatimore, deri në datën 31.8.2015, u shfuqizohen gjobat dhe interesat e përllogaritur.".

Neni 24

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYETARE
Valentina Leskaj

Miratuar në datën 23.9.2015

LIGJ
Nr. 104/2015

PËR MIRATIMIN E KONTRATËS SË KONCESIONIT TË FORMËS "BOT" (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO ROMANO, DURRËS, NDËRMJET MINISTRISË SË TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS DHE SHOQËRISË KONCESIONARE "PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)"

Në mbështetje të neneve 78, dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Miratohet kontrata e koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)".

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYETARE
Valentina Leskaj

Miratuar në datën 23.9.2015

KONTRATË KONCESIONI
E FORMËS BOT (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) PËR NDËRTIMIN, SHFRYTËZIMIN DHE TRANSFERIMIN E NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO ROMANO, DURRËS
MINISTRIA E TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS DHE SHOQËRIA KONCESIONARE PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)

Kjo kontratë, lidhet sot në datën 21.7.2015,

ndërmjet: Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës të Republikës së Shqipërisë (në vazhdim referuar si "Autoriteti", përfaqësuar nga z. Edmond Haxhinasto, ministër, Titullari i Autoritetit,

dhe

Shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)", e regjistruar si person juridik pranë Qendrës Kombëtare të Regjistrimit, në datën 21.4.2015, me seli në adresën Porto Romano, Durrës, me numër unik identifikimi (NUIS) L51621501S, përfaqësuar nga administratori, z. Arjan Dhimertika.

Shoqëria koncesionare është krijuar në përputhje me ligjin nr. 125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", si "subjekt për qëllime të veçanta" nga ortakët "Adriatic Petroleum Platform PTE LTD", "ATEC S.r.l.", "Mampey Offshore Industries B.v." dhe "Salillari".

Qëllimi i krijimit të kësaj shoqërie, është realizimi i kontratës koncesionare "të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës".

KUSHTE PARAPRAKE

Në zbatim të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat",

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, si autoritet kontraktues, zhvilloi në datën 19.1.2015, procedurën përkatëse për dhënien me koncesion të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës:

- Procedura e sipërcituar filloi si rezultat i propozimit të pakërkuar të subjektit "Adriatik Petroleum Platform PTE LTD" për marrjen në koncesion dhe partneritet publik privat me qëllim menaxhimin dhe zhvillimin teknologjik për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës për një periudhë 35-vjeçare.

- Autoriteti shpalli dokumentet standarde të procedurës përzgjedhëse konkurruese "Për dhënien me koncesion të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim), për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës".

- Shoqëria "Adriatik Petroleum Platform PTE LTD" paraqiti në formë elektronike, një propozim në përgjigje të procedurës konkurruese në lidhje me "Dhënien me koncesion të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim), për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës", propozim i cili pasi u trajtua u pranua nga Autoriteti.

- Bashkimi i shoqërive "Adriatic Petroleum Platform PTE LTD", "ATEC S.r.l.", "Mampey Offshore Industries B.v." dhe "Salillari" u përzgjodh si fitues në fund të procesit të vlerësimit, si pasojë e përmbushjes së kërkesave të specifikuara në DSK, në përputhje me përcaktimet e bëra nga autoriteti.

- Me shkresën nr. 1492/5 prot. datë 14.4.2015, autoriteti i ka dërguar koncesionarit, shoqërisë "Adriatik Petroleum Platform PTE LTD" sh.p.k., "Njoftimin e fituesit".

- Në datën 21.4.2015 me qëllim lidhjen dhe zbatimin e kontratës nga koncesionari u bë regjistrimi në QKR i shoqërisë koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*).

- Si përfundim, autoriteti dhe shoqëria koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*) përfshihen në këtë Kontratë me qëllim për të vënë në zbatim koncesionin në përputhje me afatet dhe dispozitat e përcaktuara më poshtë.

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Përkufizime

1.1 "Kontrata e koncesionit" nënkupton marrëveshjen e nënshkruar midis koncesionerit dhe autoritetit kontraktues, duke pranuar kështu kushtet, të drejtat, detyrimet, anekset, dokumentet standarde dhe oferta që do të bashkëlidhen me të si pjesë përbërëse dhe e pandarë e kësaj kontrate.

1.2 "Koncesionari" ose "Shoqëria koncesionare" nënkupton shoqërinë koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*), shoqëri e regjistruar si person juridik pranë Qendrës Kombëtare të Regjistrimit me numër unik identifikimi (NUIS) L51621501S.

1.3 "Afati i realizimit të punimeve" do të thotë data që punët duhet të përfundojnë siç është shprehur në grafikun për realizimin e punimeve.

1.4 "Preventiv total" do të thotë volumet e punës të dhëna në projekt të cilat janë orientuese.

1.5 "Defekt" do të thotë çdo pjesë e punimeve e papërfunduar në përputhje me kontratën.

61.1 "Objekt i kontratës" do të thotë të gjitha punët që koncesionari do të sigurojë sipas kushteve të kontratës.

1.6 "Palë/t" do të thotë nënshkruesit e kontratës.

1.7 "Kantier" do të thotë vendi fizik i punimeve.

1.8 "Nënkontraktues" do të thotë çdo person fizik ose ligjor ose kombinim i mësipërm, që furnizon punët, materialet ose pajisjet për ose në emër të kontraktorit.

1.9 "Kontraktor" (koncesionari) do të thotë personi fizik ose juridik që është palë e kësaj kontrate/koncesioni dhe sipas dispozitave të kësaj kontrate siguron punimet.

1.10 "Standarde teknike" do të thotë specifikimet e aprovuara nga një trup i posaçëm standardizimi për zbatimin e vazhdueshëm ose të përsëritur. Standarde të tilla përdoren si rregulla, rregullore ose përkufizim të karakteristikave për të siguruar se materialet dhe shërbimet e procesuara i përgjigjen qëllimit.

1.11 "Ngritja e kantierit" do të thotë punimet e ndërtimit të përkohshme, të ndërtuara e instaluara, që janë të nevojshme për zbatimin e punimeve të ndërtimit.

1.12 "Personel i koncesionarit" nënkupton të gjithë punonjësit, agjentët, këshilltarët dhe kontraktorët e koncesionarit dhe/ose të çdonjërit nga nënkontraktorët.

1.13 "Autoriteti kontraktor" ose "Autoriteti" nënkupton ministrinë përgjegjëse për transportin në Republikën e Shqipërisë.

1.14 "Data e hyrjes" është data që autoriteti kontraktor lejon koncesionarin të fillojë punimet në kantier.

1.15 "Data efektive" nënkupton datën në të cilën kjo Marrëveshje hyn në fuqi, me nënshkrimin e saj nga Palët dhe me miratimin nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Republikës së Shqipërisë.

1.16 "Vit financiar i kontratës" nënkupton një periudhë që fillon në datën efektive dhe përfundon në fund të vitit financiar.

1.17 "Vit financiar" nënkupton një periudhë kohore që fillon çdo vit më 1 janar dhe përfundon më 31 dhjetorin në vijim.

1.18 "Koha e vënies në shfrytëzim" nënkupton periudhën nga data që koncesionari, sipas kërkesave të legjislacionit, do të pajiset me lejen/lejet, autorizimin/autorizimet e nevojshme për nisjen e kryerjes së punimeve të ndërtimit, deri në momentin e realizimit të projektit dhe përgatitjen e koncesionarit për t'u pajisur me lejen, autorizimin, miratimin (dokumentin përkatës) lëshuar nga institucioni kompetent për vënien në shfrytëzim të tij, si dhe shpalljen e portit, si port i hapur ndërkombëtar.

1.19 "Dokumentimi" nënkupton përshkrimet e shërbimeve dhe niveleve të shërbimeve, përcaktime të hollësishme teknike, manual përdorimi, manual operimi, përkufizime dhe procedura të proceseve, dhe çdo dokument tjetër i tillë siç:

a) është kërkuar të paraqitet nga koncesionari për autoritetin bazuar në këtë Kontratë;

b) është kërkuar nga koncesionari me qëllim që të sigurojë shërbimet;

c) ka që në ose do të krijohet me qëllim sigurimin e shërbimeve.

1.20 "Informacioni konfidencial" nënkupton çfarëdo informacioni, sido që të përçohet, që ka lidhje me çështje biznesi, pune, zhvillime, sekrete tregtare, njohuri, personelin dhe furnitorë të secilës Palë, si dhe çdo informacion tjetër që është bërë i qartë që është konfidencial (pavarësisht nëse atij i është vendosur shenja "konfidencial") ose që do të konsiderohej pa dyshim si konfidencial.

1.21 "Forca madhore" është çdo situatë që prek përmbushjen nga ana e njërës Palë të detyrimeve të saj që rrjedhin nga aktet, ngjarjet, përjashtimet, ndodhitë përtej kontrollit të arsyeshëm të saj, duke përfshirë, pa kufizim, aktet e pashpjegueshme, trazirat, luftën apo konfliktet e armatosura, aktet e terrorizmit, zjarret, përmbytjet, stuhitë ose tërmetet apo fatkeqësitë.

1.22 "Ligji i zbatueshëm" nënkupton çdo ligj të brendshëm apo legjislacion dytësor (dekrete, vendime, urdhra apo udhëzime në nivel qendror apo vendor, të zbatueshëm në fuqi gjatë periudhës së Koncesionit. Ligji i zbatueshëm përfshin, por pa u kufizuar në to, këto akte:

Kodin Civil të Republikës së Shqipërisë - ligji nr. 7850, datë 29.7.1994, të ndryshuar.

Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë - ligji nr. 9251, datë 8.7.2004, "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar;

Ligjin nr. 125/2013 "Mbi koncesionet dhe partneritetin publik privat", të ndryshuar;

Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 575, datë 10.7.2013, "Mbi miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion / partneritet publik/privat".

1.23 "Aneks" nënkupton çdo dokument që i bashkëlidhet kësaj kontrate koncesioni që përbën pjesë integrale të saj.

1.24 "Port" nënkupton përkufizimin e dhënë nga Kodi Detar i Republikës se Shqipërisë;

1.25 "Asete të portit" ose "Asete" do të thotë të çdo dhe të gjitha pasuritë e luajtshme dhe të paluajtshme e krijuar në përputhje me objektin e Kontratës së Koncesionit.

1.26 "Dokumentet standarde të tenderit" do të thotë i gjithë dokumentacioni i shpallur në datën 19.1.2015, në Buletinin Zyrtar të Agjencisë së Prokurimit Publik, përkufizimi i DST-së në ligj.

1.27 "Oferta e koncesionarit" ose "Oferta" ka kuptimin e parashikuar në aneksin 3 "Plani i biznesit" dhe formularin e ofertës.

1.28 "Çmimi i ofertës" ka kuptimin siç përcaktohet në ofertën e koncesionarit.

1.29 "Punime ndërtimi" do të thotë të gjitha punimet që nevojiten për ndërtim.

1.30 "Punime mirëmbajtjeje" do të thotë detyrimi i koncesionarit, sipas kësaj Kontrate, për të kryer punime të tilla që janë të nevojshme për të siguruar mirëmbajtjen dhe funksionimin e duhur të portit dhe të aseteve.

1.31 "Leje, autorizim, licencë" do të thotë çdo miratim, leje, licencë, autorizim, aprovim ose certifikatë, nxjerrja ose ripërtëritja e secilës është në përgjegjësinë e çdo entiteti shtetëror dhe që kërkohet për zbatimin e kësaj Kontrate.

1.32 "Shërbime" do të thotë veprimtaria që do të kryhet nga koncesionari, siç përcaktohen në nenin 25.

1.33 "Tarifë koncesionare" do të thotë vlera që koncesionari i paguan autoritetit kontraktues dhe që rregullohet në nenin 13.

1.34 "Tarifë shërbimi" do të thotë tarifat që aplikohen për çdo shërbim të kryer në përputhje me udhëzimin përkatës të ministrit që mbulon transportet, dhe ministrit që mbulon financat.

1.35 "Vlera e investimit" do të thotë shuma totale për kryerjen e investimit sipas ofertës.

1.36 "Xhiro vjetore" do të thotë të ardhurat bruto vjetore që grumbullohen nëpërmjet mbledhjes së tarifave nga shërbimet që u ofrohen mjeteve lundruese në përputhje me legjislacionin në fuqi para pagesës së taksave në përputhje me legjislacionin shqiptar apo dhe ushtrimi i çdo aktiviteti tjetër që do të ushtrohet në sipërfaqen e Portit të përcaktuar në dokumentet standard DSK.

1.37 "Aktet korruptive" do të thotë akti i premtimit, i dhënies, i marrjes ose i marrëveshjes për të marrë para ose ndonjë send tjetër me vlerë, me qëllim korruptimi ose që perceptohet si korruptim, për të ndikuar te një punonjës publik në kryerjen e detyrave të tij shtetërore, si dhe aktet që sjellin përgjegjësi penale sipas Kodit Penal Shqiptar.

1.38 "Praktikë e mirë e industrisë" do të thotë praktikat, metodat, standardet, procedurat dhe rekomandimet që janë në përputhje me ligjet e zbatuara përgjithësisht në ofrimin e shërbimeve për sa i përket dhënies me koncesion të këtij shërbimi, koncesion i cili pritet në mënyrë të arsyeshme të realizohet nga një kontraktor i aftë dhe me eksperiencë në rrethana të njëjta ose të ngjashme me praktika, metoda, standarde dhe procedura të cilat do të përfshijnë, pa kufizim, standardet shqiptare dhe evropiane (cilado qofshin më të larta nga një periudhë kohore në tjetrën). Pa u kufizuar në to, në implementimin apo zbatimin e këtyre standardeve do të përfshihen aktet ligjore e nënligjore shqiptare dhe evropiane si në implementimin apo zbatimin e këtyre standardeve do të përfshihen aktet ligjore e nënligjore shqiptare dhe evropiane.

1.39 "Entitet shtetëror" ose "Entitet" do të thotë: i) Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë, dhe/ose çdo ministri, departament ose nënndarje politike dhe administrative e saj; dhe ii) çdo gjykatë ose instancë gjyqësore ose çdo entitet tjetër qeveritar, agjenci ose autoritet nën kontrollin e Republikës së Shqipërisë, ose çdo ministri, departament ose nënndarje politike e saj, si dhe çdo njësi administrative, që ushtrojnë juridiksion sipas ligjeve të Republikës së Shqipërisë mbi koncesionarin ose çdo autoritet i pavarur rregullator në territorin e Republikës së Shqipërisë.

1.40 "Ligjet" do të thotë çdo akt ligjor e nënligjor duke përfshirë edhe legjislacionin ndërkombëtar me fuqi detyruese në Republikën e Shqipërisë, që zbatohen për këtë koncesion dhe që rregullon apo ndikon drejtpërsëdrejti apo tërthorazi në këtë koncesion.

1.41 "Taksë" do të thotë çdo detyrim financiar në përputhje me legjislacionin në fuqi.

1.42 "Periudhë koncesionare" do të thotë kohëzgjatja prej 35 vjetësh, duke filluar nga data efektive, përveç kur Kontrata zgjidhet më parë ose zgjatet në përputhje me parashikimet e kësaj Kontrate.

1.43 "Njoftim për zgjidhje" në lidhje me secilën Palë, sipas rastit, do të thotë një njoftim i njërës Palë drejtuar Palës tjetër që deklaron se kjo Kontratë do të zgjidhet, sipas rastit, në vijim: i) të një rasti mospërmbushjeje nga koncesionari ose të një rasti mospërmbushjeje nga autoriteti kontraktues, i cili nuk është përmbushur në përputhje me Kontratën; ii) të forcës madhore që zgjat mbi 6 (gjashtë) muaj; ose iii) të çdo rasti tjetër të parashikuar shprehimisht në këtë Kontratë, i cili do të specifikojë shkakun e zgjidhjes dhe datën e zgjidhjes së saj.

1.44 "Ditë pune" do të thotë çdo ditë e javës gjatë së cilës punohet, në kuptim të dispozitave të Kodit të Punës në Republikën e Shqipërisë.

1.45 "Normë inflacioni" do të thotë norma zyrtare e inflacionit sipas përllogaritjeve të INSTAT-it në momentin kur lind nevoja për referim te kjo normë.

1.46 "Sigurimi i kontratës" do të thotë një sigurim i radhës së parë dhe pa kushte, i lëshuar nga institucion bankar që vepron në Shqipëri në përputhje me legjislacionin shqiptar dhe që garanton përmbushjen e detyrimeve të koncesionarit.

1.47 "Njësia e zbatimit të projektit koncesionar" do të thotë grupi që do të caktohet me urdhër të Ministrit që mbulon transportet për të ndjekur zbatimin e Kontratës me përfaqësues nga ministritë përgjegjëse për transportin, ekonominë, hidrokarburet dhe mjedisin.

Neni 2
Interpretime

Në këtë Kontratë, përveçse kur përmbajtja parashikon ndryshe:

2.1 Njëjësi përfshin shumësin dhe anasjelltas. Referimi te njëra gjini përfshin edhe gjininë tjetër.

2.2 Referimi te një akt ligjor, dispozitë statutore apo instrument statutor përfshin referim tek ai akt ligjor, dispozitë statutore apo instrument statutor siç është ndryshuar, shtuar apo rimiratuar kohë pas kohe, si dhe te çdo rregullore e nxjerrë në bazë e për zbatim të tij. Pasoja e çfarëdo ndryshimi, shtese apo rimiratimi të tillë mbi këtë Kontratë do të zgjidhet në përputhje me nenet e kësaj Kontrate.

2.3 Një referim te secili organ është nëse ai organ:

a) zëvendësohet nga një organizëm tjetër, vlerësohet se i referohet asaj organizate; dhe

b) pushon së ekzistuari, vlerësohet se i referon organizatës që më afër ose në shkallën më të madhe shërben për të njëjtat qëllime ose objekte sikurse ai organ.

2.4 Titujt dhe renditja numerike e përdorur për nenet, paragrafët, nënparagrafët, anekset dhe tabela e përmbajtjes janë vetëm për lehtësi referimi dhe nuk do të ndikojnë në interpretimin e kësaj Kontrate.

Neni 3
Objekti i koncesionit

3.1 Me anën e kësaj kontrate, autoriteti kontraktues i autorizuar nga ligji "Për koncesionet dhe partneritetin publik/privat", jep me koncesion të formës BOT (që do të thotë ndërtim, operim dhe transferim i së drejtës së pronësisë dhe operimit, në përfundim të Marrëveshje së koncesionit) të një Porti të llojit MBM (*Multi Buoy Mooring*), në Porto Romano, Durrës, që të pranojë ngarkim-shkarkimin e mjeteve lundruese që transportojnë hidrokarbure të madhësive mbi 20.000 tonë brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe të ngushtë ndërmjet Palëve dhe përcakton tërësinë e të drejtave e detyrimeve të autoritetit kontraktues dhe koncesionarit, si dhe përcakton tërësinë e shërbimeve, detyrimeve që lidhen me ekzekutimin, mbikëqyrjen dhe administrimin e Kontratës së koncesionit. Koncesionari mund të ngarkojë-shkarkojë anije që transportojnë hidrokarbure me zhytje mbi 8 (tetë) metra.

3.2 Forma e kontratës së koncesionit është "ndërtim-shfrytëzim dhe transferim" në pronësi të shtetit (*Built-Operate-Transfer*/BOT).

3.3 Kontrata e koncesionit përbëhet nga kjo Kontratë dhe anekset e saj. Janë pjesë përbërëse e kësaj Kontrate, si anekse të saj, dokumentet standarde të procedurës konkurruese (dokumentet e tenderit) dhe oferta e koncesionarit. Në rast mospërputhje midis dokumenteve të ndryshme të kësaj Kontrate, mospërputhjet do të zgjidhen sipas kësaj radhe prioriteti:

i) Dokumentet standarde të procedurës koncesionare (dokumentet e tenderit);

ii) Oferta e koncesionarit, së bashku me biznes planin e paraqitur dhe pranuar;

iii) Kjo Kontratë dhe anekset e saj.

3.4 Vendndodhja e objektit të kontratës është në zonën e Porto Romano, Durrës, me koordinatat e parashikuara në aneksin I.

Neni 4
Kërkime dhe studime

4.1 Koncesionari pranon që ka bërë dhe do të bëjë kërkimet dhe studimet e tij për zbatimin dhe përmbushjen e detyrimeve të tij bazuar në këtë Kontratë, duke përfshirë kërkimin e këtij informacioni nga autoriteti kontraktues, informa-

cion i cili sipas koncesionarit kërkohet për një qëllim të tillë.

4.2 Koncesionari pranon se është në dijeni të plotë për sa i përket përmbajtjes dhe kërkesave të Autoritetit.

4.3 Koncesionari ka të gjithë informacionin, të drejtat, pajisjet, sistemet dhe personelin e nevojshëm dhe të kualifikuar me qëllim që t'i japë mundësi atij të zbatojë detyrimet që rrjedhin nga kjo Kontratë, duke përfshirë mundësinë për të përmbushur dhe realizuar projektin koncesionar.

4.4 Autoriteti garanton se të gjitha të dhënat e tij, të vëna në dispozicion për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/partneritet publik privat, koncesionarit, duke përfshirë edhe dokumentet standarde të procedurës përzgjedhëse konkurruese janë të sakta, të vërteta dhe pa gabime.

DHËNIA DHE DORËZIMI I KONCESIONIT

Neni 5
Dhënia e koncesionit

5.1 Konform kushteve dhe afateve të parashikuar në këtë Kontratë dhe në anekset bashkëlidhur, autoriteti jep dhe autorizon koncesionerin të zbatojë projektin koncesionar të formës BOT që do të thotë ndërtim, operim dhe transferim i së drejtës së pronësisë, në përfundim të marrëveshjeje së koncesionit të një porti të llojit MBM (*Multi Buoy Mooring*), në Porto Romano, Durrës, si dhe transferimin e tij në përfundim të kontratës nga koncesioneri tek autoriteti kontraktues.

5.2 Në vijim, për përmbushjen e qëllimit të kësaj kontrate, koncesioneri do të sigurojë përgatitjen teknike të stafit, ndërtimin dhe operimin sipas standardeve të përcaktuara në dokumentet standarde.

5.3 Në lidhje me sheshin ku do të kryhen operacionet në tokë, siç përcaktohet në dokumentet standarde dhe aneksin 1 "Pozicioni gjeografik", do të zbatohen dispozitat e udhëzimit nr. 8, datë 10.12.2010, "Për përcaktimin e kushteve dhe të procedurave të dhënies të së drejtës subjekteve juridike, për marrjen, në dispozicion, të sipërfaqeve të parashikuara për ndërtimin e objekteve e zhvillimin e veprimtarisë përkatëse në zonën energjetike dhe industriale të Porto Romanos, Durrës". Autoriteti do të bëjë përpjekjet e duhura për të asistuar koncesionarin në këtë procedurë.

Neni 6
Periudha e Koncesionit

6.1 Koncesioni jepet për një periudhë prej 35 vjetësh nga hyrja në fuqi e saj (data efektive) dhe përfundon në ditën e përvjetorit të 35-të të datës efektive (periudha efektive). Megjithatë, në rastin e një zgjidhjeje përpara afatit 35-vjeçar, periudha e koncesionit do të nënkuptojë dhe do të kufizohet te periudha që fillon nga data efektive dhe mbaron në datën e zgjidhjes.

Neni 7
Data Efektive e Kontratës

7.1 Data efektive e kësaj kontrate do të jetë data në të cilën do të realizohet nënshkrimi i kësaj Kontrate në mënyrë të rregullt nga të dyja palët, miratimi nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Republikës së Shqipërisë dhe botimin në Fletoren Zyrtare.

7.2 Në rast se nga data efektive koncesionari nuk fillon përmbushjen e detyrimeve përkatëse kontraktore (aplikimi për leje, licenca të nevojshme) sipas kësaj Kontrate brenda një periudhe prej 90 (nëntëdhjetë) ditësh, autoriteti kontraktues do të këtë të drejtën të zgjidhë Kontratën në mënyrë të menjëhershme. Në rast se zgjidhet Kontrata sipas kësaj pike, Palët në këtë Kontratë nuk do të kenë të drejta apo detyrime të mëtejshme.

Neni 8
Rastet e zgjatjes së periudhës së Koncesionit

8.1 Në kuptim të këtij neni, afati kohor i Kontratës mund të zgjatet, nëse është e nevojshme, për shkak të ndryshimeve të Kontratës, siç parashikohet në nenet 31, 32 dhe 33 të ligjit nr. 125/2015, i ndryshuar, por ndryshimi do të realizohet pasi Palët bien dakord me shkrim. Çdo ndryshim do të jetë në formën e një aneksi dhe do të ndjekë të njëjtën rrugë miratimi, si dhe kontrata bazë.

Neni 9
Autorizime, leje dhe licenca

9.1 Autoriteti do të bëjë përpjekje për të siguruar që, çdo ent shtetëror nën autoritetin e drejtpërdrejtë të tij, ose jo, që i nënshtrohet marrjes së një njoftim me shkrim nga koncesionari, do t'i lëshojë koncesionarit autorizimet, licencat dhe lejet në lidhje me zbatimin e koncesionit pasi koncesionari të ketë përmbushur kërkesat për aplikimin e licencave, autorizimeve dhe lejeve të tilla.

9.2 Autoriteti do të bëjë përpjekjet e tij më të mira për të siguruar që autorizimet, lejet dhe licencat t'i lëshohen koncesionarit në përputhje me këtë Kontratë dhe ligjin e aplikuar, pa vonesa të paarsyeshme, sipas një kërkese të nevojshme të paraqitur nga koncesionari.

9.3 Autoriteti do të bëjë përpjekjet e duhura brenda mundësive dhe kompetencave të tij për të siguruar që të gjitha entet shtetërore që ushtrojnë autoritetin e tyre respektiv në lidhje me koncesionarin, të bashkëpunojnë pa vonesa të paarsyeshme, me koncesionarin në lidhje me zbatimin e koncesionit.

9.4 Koncesioneri do të marrë dhe do të ruajë gjatë gjithë kohëzgjatjes së kësaj Kontrate të gjitha miratimet, licencat dhe lejet që mund të kërkohen dhe që janë të nevojshme për të mundësuar dhënien e shërbimit.

Neni 10
Dorëzimi i objektit dhe mjediseve të koncesionit

10.1 Në përfundim të periudhës koncesionare, koncesionari do t'i kalojë autoritetit kontraktues të drejtën e operimit të portit tip MBM në Porto Romano, Durrës.

10.2 Në përfundim të periudhës koncesionare, koncesionari do t'i transferojë, pa pagesë, autoritetit kontraktues pronësinë mbi të gjitha asetet, si dhe në çdo rast, do të kryejë të gjitha ato veprime të cilat janë pazgjidhshmërisht të lidhura me veprimet e transferimit/kalimit të pronësisë dhe të nënshkruajë të gjitha aktet që do të bëjnë të mundur këtë kalim pronësie.

10.3 Procesi i dorëzimit do të fillohet të paktën 6 (gjashtë) muaj përpara mbarimit të periudhës koncesionare pas një inspektimi të përbashkët të autoritetit kontraktues dhe koncesionarit.

10.4 Koncesionari do të dorëzojë tek autoriteti objektin në gjendje të plotë funksionale, siç është parashikuar me marrëveshjen e ndërsjellë midis palëve.

Neni 11
Procedura e dorëzimit

11.1 Në 6 (gjashtë) muajt e fundit të periudhës koncesionare, koncesionari do të fillojë përmbushjen e detyrimeve të dorëzimit, siç jepen më poshtë, do të bashkëpunojë me autoritetin kontraktues dhe do t'i sigurojë këtij (ose ndonjë pale të tretë të caktuar nëpërmjet saj) të gjithë aksesin dhe informacionin, siç mund të kërkohet ose është e nevojshme për të marrë në ngarkim e shfrytëzimin portit, si dhe mbi të gjitha asetet që i shërbejnë funksionimit normal të portit. Brenda një periudhe kohe të arsyeshme para mbarimit të periudhës së koncesionit, Palët do të takohen periodikisht me qëllim që të bien dakord për procedurat e detajuara të dorëzimit, duke përfshirë zërat e caktuar më poshtë.

a) Menjëherë pas mbarimit të afatit:

i) Porti duhet të jetë në një gjendje të arsyeshme mirëmbajtjeje, pastërtie dhe pamjeje, duke marrë parasysh vjetërsinë dhe amortizimin e arsyeshëm dhe brenda parametrave teknikë për një funksionim normal në përputhje me destinacionin e tij;

ii) të drejtat koncesionare do të mbarojnë automatikisht dhe pronësia e portit dhe e të gjitha aseteve do t'i transferohet autoritetit kontraktues dhe koncesionari nuk do të ketë më të drejta t'i përdorë dhe t'i gëzojë ato;

iii) të gjitha kostot, pa asnjë përjashtim, në lidhje me mbarimin automatik të të drejtave koncesionare, me transferimin e pronësisë së portit dhe të gjitha aseteve dhe me dorëzimin e tyre siç përcaktohet më sipër, do t'i ngarkohen dhe do të përballohen vetëm nga koncesionari;

iv) Kontratat e licencës për përdorimin e programeve kompjuterike (*software*) të jenë të vlefshme për të paktën 3 muaj pas përfundimit të periudhës koncesionare dhe të lejojnë përdorimin e tyre nga autoriteti kontraktues. Në çdo rast, koncesionari garanton autoritetin kontraktues se do të ketë akses të qetë në bazën e të dhënave të mjeteve lundruese;

v) Koncesionari do t'i transferojë menjëherë autoritetit kontraktues, në masën që ende nuk

është transferuar, në çdo rast së bashku me detyrimet përkatëse të lindura gjatë rrjedhës së zakonshme të biznesit duke filluar që nga data e dorëzimit, të gjitha të drejtat koncesionare, titujt dhe interesat për portin, si dhe të gjitha asetet dhe gjithçka që përfshihet në to, të lira nga çdo detyrim apo barrë, duke përfshirë:

1. Të gjitha lëndët e para, pjesët e konsumueshme dhe pjesët e këmbimit;

2. Të gjithë pronën e trupëzuar;

3. Të drejtat e pronësisë intelektuale që mbaheshin nga koncesionari ose shoqëria koncesionare (ato që burojnë nga pronësia, nga ndonjë licencë ose nga ndonjë burim tjetër), në masën që këto kërkohen në mënyrë të arsyeshme për shfrytëzimin e portit dhe të gjitha aseteve;

4. Koncesionari duhet të garantojë autoritetin kontraktor zhveshjen nga përgjegjësia për shkelje të të drejtave të pronës intelektuale, që mund të dalin nga përdorimi i materialeve, skicave ose çdo prone tjetër sipas kontratës;

5. Në rast se ngrihet ndonjë pretendim ose padi kundër autoritetit kontraktor në lidhje me ndonjë shkelje të pronësisë intelektuale të shkaktuar nga zbatimi i kontratës ose nga përdorimi i materialeve, skicave ose çdo prone tjetër të mbrojtur e të furnizuar sipas kontratës, koncesionari duhet t'i japë autoritetit kontraktor të gjitha provat dhe informacionin në posedim të kontraktorit që kanë të bëjnë me këtë padi apo pretendim;

6. Të gjitha ndërtimet dhe pjesët e lidhura pazgjidhmërisht me to;

7. Librat apo dokumentet e evidencave (*records*) të kompjuterizuara ose jo, raportet, të dhënat, dosjet dhe informacioni, vizatimet, rezultatet e testeve, dokumentet;

8. Të gjitha garancitë e pajisjeve elektromekanike dhe kompjuterike, materialeve dhe punimeve;

9. Të gjitha të drejtat kontraktore, duke përfshirë qiratë dhe policat e sigurimit;

10. Të gjitha punimet në proces (duke përfshirë punimet e ndërtimit, nëse ka) në bazë të kontratave me shitës, furnizues, kontraktorë dhe nënkontraktojë;

11. Kontratat e licencës për përdorimin e programeve kompjuterike, të cilat duhet të parashikojnë zëvendësimin e koncesionarit nga autoriteti kontraktues, në masën që këto kërkohen në mënyrë të arsyeshme për shfrytëzimin e portit dhe e pajisjeve elektromekanike dhe kompjuterike; dhe

12. Të gjitha të drejtat në lidhje me çdo shumë sigurimi për t'u paguar në emër dhe për llogari të koncesionarit, por e papaguar në datën e zgjidhjes së kësaj Kontrate, në lidhje me të drejtat, titujt dhe interesat e koncesionarit në projekt koncesionar;

vi) Kontratat e punës mes punëmarrësve dhe shoqërisë koncesionare do të jenë për një periudhe kohe me afat prej jo më shumë se tre muaj pas përfundimit të periudhës koncesionare. Koncesionari njeh detyrimin t'i bëjë të ditur çdo punëmarrësi këtë fakt në kontratën individuale të punës;

vii) Koncesionari do të kryejë të gjitha veprimet e nevojshme për të zbatuar çdo transferim të parashikuar në këtë nen, duke përfshirë nënshkrimin e çdo dokumenti të kërkuar, si dhe lidhjen me autoritetin kontraktues të çdo akti, kontrate ose marrëveshjeje të nevojshme dhe pa asnjë kosto ose shpenzim për autoritetin kontraktues (përveçse rastit siç parashikohet shprehimisht në nënparagrafin "viii" më poshtë); dhe

viii) Autoriteti kontraktues do të jetë përgjegjës për pajisjen ose dhënien, me shpenzimet e tij, të të gjitha autorizimeve për të shfrytëzuar portin dhe për asetet (ose për të transferuar shfrytëzimin e tyre te një palë e tretë), si dhe koncesionari do të ndihmojë autoritetin kontraktues për identifikimin dhe marrjen e çdo autorizimi të tillë, duke përfshirë dhënien e ndihmës së arsyeshme në përgatitjen e kërkesave në lidhje me to;

b) Në rast zgjidhje para afatit të kësaj Kontrate, kërkesat e pikës "a" të këtij neni do të zbatohen *mutatis mutandis* edhe për këto raste.

c) Autoriteti kontraktues bie dakord dhe merr përsipër që brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga transferimi i të drejtave dhe titujve në lidhje me asetet dhe dorëzimin e dokumenteve përkatëse siç është parashikuar në paragrafët më lart, ai do të lëshojë "Certifikatën e pranimit të dorëzimit të Portit". Koncesionari duhet të dorëzojë këto asete në gjendje funksionale.

MASAT FINANCIARE

Neni 12

Të ardhurat e koncesionarit

12.1 Të ardhurat e koncesionarit do të përbëhen nga pagesat e përfituara nga shërbimet e ofruara në përputhje me objektin e këtij koncesioni.

Neni 13
Tarifa e koncesionit

13.1 Koncesionari detyrohet t'i paguajë autoritetit kontraktues një tarifë koncesioni të barabartë më 2% (dy për qind) të xhiros vjetore që koncesionari do të grumbullojë nga tarifat e aplikuara (duke përjashtuar TVSH-në), bazuar në deklarimet financiare të kontrolluara të shoqërisë koncesionare për çdo vit financiar.

13.2 Detyrimi i koncesionarit për pagesën e tarifës se koncesionit, fillon pas vënies në shfrytëzim dhe paguhet me këste mujore brenda datës 15 (pesëmbëdhjetë) të muajit pasardhës.

13.3Me mbylljen e vitit financiar dhe certifikimin e bilancit Palët do të bëjnë rakordimet lidhur me tarifën koncesionare.

13.4 Tarifa e koncesionit do të paguhet brenda datës 15 të çdo muaji, bazuar në deklarimin mujor sipas legjislacionit fiskal në fuqi nga koncesioneri. Palët bien dakord se në përfundim të çdo viti financiar do të rakordojnë shifrat financiare për të shmangur çdo pagesë të shtuar apo të munguar të kësaj Tarife.

Neni 14
Tarifat e aplikuara

14.1 Tarifat për shërbimet e portit do të aplikohen pas përfundimit të fazës ndërtimore dhe vënies në shfrytëzim të Portit. Dispozitat e Kodit Detare të RSH-së në lidhje me tarifat janë të aplikueshme në mënyrë të drejtpërdrejtë, me përjashtim të rasteve të parashikuara ndryshe në këtë kontratë.

14.2 Tarifat do të rishikohen, çdo vit bazuar në normën e inflacionit të publikuar nga institucioni përgjegjës për publikimin e normës së inflancionit. Do të merret për bazë norma e inflacionit e deklaruar në baza vjetore në varësi të datës efektive.

Neni 15
Financimi i Koncesionit

15.1 Koncesionari me qëllim përmbushjen e detyrimeve të marra për realizimin e kësaj kontrate koncesionare ka të drejtë të kërkojë financime me kredi në institucione financiare për të cilën do të njoftojë autoritetin kontraktor.

15.2 Në të gjitha kontratat, koncesionari është i detyruar të respektojë kushtet e kësaj Kontrate koncesioni. Përgjegjës para autoritetit kontraktues për zbatimin e rregullt të këtyre kontratave mbetet gjithmonë koncesionari.

15.3 Autoriteti nuk merr përsipër asnjë detyrim kundrejt institucioneve financiare, furnizuesve dhe të tretëve, në rast të mosmarrëveshjeve që mund të lindin ndërmjet këtyre të fundit dhe koncesionarit.

Neni 16
Vlera e investimit dhe riinvestimit

16.1 Vlera që koncesionari do të investojë në këtë koncesion është 10.200.000 (dhjetë milionë e dyqind mijë) dollarë, referuar ofertës së dhënë nga koncesionari, si më poshtë:

i) Studim dhe faza përgatitore e terrenit me vlerë prej 2,756,000 USD;

ii) Faza ndërtim/zhvillim (materiale dhe pajisje; mjete dhe makineri; kosto pune) me vlerë prej 7,138,000 USD;

iii) Faza ndërtim/zhvillim me vlerë prej 306,000 USD.

16.2 Duke filluar nga viti i 5-të para përfundimit të afatit të kësaj kontrate, koncesioneri do të riinvestojë 40% të vlerës së investimit në përputhje me ofertën e koncesionarit. Norma e riinvestimit do të sigurojë që porti të jetë gjithnjë në funksionim të mirë. Kjo vlerë është kusht i panegociueshëm i Kontratës dhe nuk mund të ndryshohet në rast të ndryshimit të kontratës. Në rast se 4 (katër) muaj para përfundimit të periudhës koncesionare, koncesionari nuk ka kryer plotësisht apo pjesërisht riinvestimin detyrohet t'i paguajë autoritetit kontraktues diferencën e vlerës së riinvestimit të pakryer jo më vonë se dita e fundit e periudhës koncesionare.

16.3 Në rast mospërmbushje të detyrimit të përcaktuar në nenin 16.2, koncesionari detyrohet të paguajë penalitetet 10.000 (dhjetë mijë) lekë në ditë.

16.4 Pavarësisht nga penaliteti i mësipërm, koncesionari nuk do të zhvishet nga përgjegjësia për të përmbushur këtë detyrim.

Neni 17
Kontrollet

17.1 Brenda periudhës së koncesionit autoriteti kontraktues do të kontrollojë dhe do të monitorojë periodikisht dhe vazhdimisht koncesionarin lidhur me zbatimin e kushteve të koncesionit në formën që do ta gjykojë të përshtatshme dhe të arsyeshme.

17.2 Koncesionari është i detyruar t'i paraqesë autoritetit kontraktues një raport të përvitshëm, jo më vonë se 3 (tre) muaj nga përfundimi i çdo viti kalendarik, lidhur me parametrat kyçë të koncesionit dhe mënyrën se si po e zbaton atë.

17.3 Koncesionari është i detyruar t'i paraqesë autoritetit kontraktor raporte tremujore lidhur me parametrat kyçë të operimit të koncesionit, si dhe informacione shtesë të kërkuara nga autoritetin kontraktues.

17.4 Koncesionari, është i detyruar të marrë pjesë në një mbledhje të përvitshme me autoriteti kontraktues me qëllim kontrollin e efektshmërisë së koncesionarit gjatë periudhës koncesionare të tij.

17.5 Autoriteti kontraktues do të ketë të drejtë që të jetë i pranishëm ose të vëzhgojë metodat dhe inspektimet e kontrollit të cilësisë për të konfirmuar se çdo shërbim përputhet me kërkesat e kësaj Kontrate. Koncesionari do të ndihmojë në kryerjen e këtyre kontrolleve. Nëse shërbimi nuk arrin të jetë në përputhje me ndonjë aspekt thelbësor të kërkesave të kësaj Kontrate (duke përfshirë kërkesat për cilësinë ose sigurinë), autoriteti kontraktues mund ta njoftojë koncesionarin për këtë mospërmbushje. Koncesionari do ta bëjë korrigjimet e nevojshme brenda 10 (dhjetë) ditë pune nga njoftimi i autoritetit kontraktues.

17.6 Pa cenuar dispozita të tjera të kësaj kontrate, koncesionari njeh dhe pranon të gjitha kontrollet që bëhen nga çdo dhe të gjitha entet shtetërore që janë organe përgjegjëse sipas ligjit për këto kontrolle. Koncesionari është i detyruar që t'i dorëzojë autoritetit kontraktues të gjitha raportet, aktet dhe certifikatat e lëshuara për punimet e ndërtimit nga entet shtetërore.

TË DREJTAT DHE DETYRIMET E PALËVE

Neni 18
Detyrimet e autoritetit kontraktues

18.1 Autoriteti kontraktues merr përsipër të sigurojë vazhdimësinë e Kontratës për sa është e mundur, pavarësisht ndryshimeve të objektivave strategjikë kombëtarë dhe të sektorit.

18.2 Autoriteti kontraktues, përveç detyrimeve të parashikuara në nenin 18, do të marrë masat e duhura për të asistuar koncesionarin në marrëdhënie me institucionet publike, për qëllime të realizimit të objektit të kësaj Kontrate.

18.3 Autoriteti, nuk do të lidhë dhe/ose deklarojë të lidhur çfarëdolloj kontrate apo marrëveshje me palë të treta të cilat mund të japin ose të deklarojnë të drejtat e identifikuara në nenet e parashikuara në këtë kontratë, një pale të tretë.

18.4 Në qoftë se autoriteti me veprime ose mosveprime nuk përmbush detyrimet e mësipërme dhe si rezultat i kësaj mospërmbushje koncesioneri pëson dëme pasurore, në vënien në shfrytëzim të projektit, atëherë ky i fundit ka të drejtë të kërkojë shlyerjen e dëmeve të shkaktuara.

Neni 19
Plani i Projektit

19.1 Koncesionari do të sigurojë që projekti do të jetë në përputhje me dokumentet standarde dhe ofertën e paraqitur prej tij.

Neni 20
Programimi i punimeve

20.1 Koncesionari merr përsipër të fillojë punimet për zbatimin e projektit menjëherë pas sigurimit të të gjitha lejeve të nevojshme për fillimin e punimeve. Koncesioneri merr përsipër se porti do të bëhet i gatshëm për shfrytëzim brenda një periudhe kohore prej 18 muajsh nga data e fillimit të punimeve.

20.2 Koncesionari merr përsipër se do të vendosë në dispozicion të autoritetit kontraktues brenda 3 muajve nga përfundimi i punimeve, të gjithë dokumentacionin e nevojshëm për ta shpallur portin si port i hapur për trafik ndërkombëtar në zbatim të legjislacionit në fuqi.

Neni 21
Vonesat në zbatim

21.1 Nëse, në çdo kohë, koncesionari është në gjendje të parashikojë se ai nuk do të arrijë ose ka pak të ngjarë që të arrijë cilindo nga afatet e parashikuara në aneksin 2 "Plani i projektit", ai do të njoftojë menjëherë autoritetin mbi faktin e vonesës duke bërë një përmbledhje të shpjegimeve përkatëse.

21.2 Koncesionari, sa më shpejt të jetë e mundur dhe në çdo rast, jo më vonë sesa 10 (dhjetë) ditë pune pas njoftimit fillestar sipas paragrafit të mësipërm, do t'i japë autoritetit hollësi të plota me shkrim, për:

a) arsyet e vonesës;

b) pasojat e vonesës;

c) nëse koncesionari pretendon se vonesa vjen për shkak të autoritetit duhet të paraqesë edhe arsyen e këtij pretendimi.

21.3 Koncesionari është i detyruar të respektojë këtë procedurë, me përjashtim të një situate emergjente/force madhore kur ai për të shmangur efektet negative të vonesës nuk ka kohë të mjaftueshme për të njoftuar autoritetin në zbatim të pikave të mësipërme.

Neni 22

Zgjidhja e pasojave të vonesës

22.1 Çfarëdo konflikti në lidhje me apo si rrjedhojë e vonesave do të zgjidhet përmes procedurës për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve të parashikuar në nenin 53 të kësaj Kontrate. Gjatë kohës së konfliktit, të dyja palët do të vazhdojnë të bashkëpunojnë për të zgjidhur shkaqet apo për të zvogëluar pasojat.

22.2 Në rast se është e mundur, koncesionari do të paraqesë një projekt të planit të korrigjimit, në rast se nuk është në gjendje të arrijë afatet e parashikuara sipas aneksit 2. Projektplani i Korrigjimit do të identifikojë çështjet që rrjedhin nga vonesa dhe hapat që koncesionari propozon që të ndërmerren për të arritur afatet në përputhje me këtë Kontratë.

22.3 Projektplani i korrigjimit do t'i paraqitet autoritetit për miratim sa më shpejt që të jetë e mundur dhe në çdo rast jo më vonë se 20 ditë pune pas njoftimit fillestar. Autoriteti nuk mund të refuzojë në mënyrë të paarsyeshme, miratimin e tij për një projektplan korrigjimi.

22.4 Koncesionari do të veprojë në përputhje me planin e tij të korrigjimit në vijim të miratimit të tij nga autoriteti.

Neni 23

Vonesat në arritjen e planit të projektit për shkak të autoritetit

23.1 Nëse koncesionari nuk i ka arritur afatet e parashikuara nga palët në "Planin e projektit" si rezultat i një shkaku të autoritetit, atëherë pasi koncesionari të ketë njoftuar paraprakisht me shkrim autoritetin mbi shkakun e vonesës, ai do të përfitojë nga të drejtat dhe lehtësirat e parashikuara në këtë nen, si:

- sipas paragrafit të mëposhtëm do t'i lejohet një shtrirje e afatit e barabartë me vonesën e shkaktuar për shkak të autoritetit;

- mosarritja për të respektuar afatet e parashikuara në "Planit të projektit", aneksi 2, nuk do të quhet shkelje e kësaj Kontrate;

- nuk do të ketë përgjegjësi për pagimin e penaliteteve, në lidhje me mosarritjen e afateve në masën që vonesa vjen drejtpërdrejtë nga shkaku i autoritetit.

23.2 Në një rast të tillë autoriteti:

- duhet të marrë në konsideratë kohëzgjatjen e vonesës, natyrën e pazotësisë së autoritetit dhe pasojën e vonesës, si edhe të pazotësisë të autoritetit mbi aftësinë e koncesionarit për të vepruar në përputhje me planin e projektit;

- duhet të këshillohet me përfaqësuesin e koncesionarit në përcaktimin e pasojës së vonesës dhe në atë se si të pakësohen pasoja të tilla atje ku kjo mund të praktikohet në mënyrë të arsyeshme;

- duhet të caktojë një datë të rishikuar të afateve; dhe (nëse është e përshtatshme), të bëjë çdo rishikim vijues ndaj afateve vijuese në planin e projektit.

23.3 Autoriteti nuk do të vonohet paarsyeshmërisht kur të marrë në shqyrtim dhe kur të përcaktojë pasojën e një vonese sipas këtij neni ose në rënien dakord për një ndryshim sipas procedurës së ndryshimit të Kontratës. Në të gjitha rastet ky afat nuk mund të kalojë periudhën kohore prej 45 ditësh pune.

Neni 24

Monitorimi dhe mbikëqyrja

24.1 Autoriteti kontraktues, ka të drejtë sa herë ta gjykojë të arsyeshme, gjatë gjithë periudhës së koncesionit, nëpërmjet të autorizuarve të tij, të monitorojë objektin e koncesionit për të verifikuar zbatimin e detyrimeve që rrjedhin nga kontrata në të gjitha fazat e zbatimit të saj. Autoritetit kontraktues, ka të drejtë të ushtroj një mbikëqyrje të përgjithshme me afate tremujore, gjatë realizimit dhe vënies në punë me synim që të verifikojë ecurinë e punimeve, cilësinë dhe përshtatshmëria të jetë në përputhje me programin e përgjithshëm të realizimit dhe të dokumentacionit të projektit.

24.2 Në rast të shkeljeve të Kontratës, të konstatuara gjatë mbikëqyrjes së përgjithshme, koncesionari do të njoftohet me shkrim për masat që do të merren dhe detyrat që do t'i lihen, si dhe mënyrën dhe afatet e zbatimit të tyre.

Neni 25
Shërbimet

25.1 Koncesioneri do të sigurojë që projekti të jetë në përputhje me të gjitha aspektet e kërkesave të autoritetit, këtë Kontratë dhe anekset e parashikuara në këtë kontratë.

25.2 Koncesioneri do të zbatoj projektin dhe do të ofrojë shërbimet e tij, në përputhje me:

- Politikën e sigurisë;
- Planet e cilësisë;
- Standardet e parashikuara në dokumentet standarde;
- Nivelin e aftësive profesionale, kujdesit, planifikimit, mbikëqyrjes, kontrollit dhe gjykimit, të cilat mund të priten nga një shoqëri profesioniste me përvojë në dhënien e shërbimeve të tipit dhe kompleksitetit të kërkuar nga autoriteti sipas kësaj Kontrate.

Neni 26
Zgjidhja e konflikteve për shërbimet

26.1 Çdo konflikt që lind si rezultat i pazotësisë së koncesionarit për sigurimin e shërbimeve në pajtim me nivelet e shërbimit dhe/ose këtë Kontratë do të zgjidhet përmes procedurës së zgjidhjeve të konflikteve. Në pritje të zgjidhjeve të konflikteve të dyja palët do të vazhdojnë të zgjidhin çështjet dhe të zbusin efektet e këtij dështimi.

Neni 27
Përmirësimi i shërbimeve

27.1 Koncesionari ka të drejtë që gjatë gjithë kohës të identifikojë përmirësime të reja ose potenciale të shërbimeve në pajtim me këtë nen. Në këtë kuadër, koncesionari ka të drejtë të identifikojë dhe të raportojë pranë autoritetit, për:

- Nevojën e teknologjive përkatëse të reja dhe të zhvilluara, të cilat mund të përmirësojnë sistemin dhe/ose shërbimet, dhe këto teknologji të zhvilluara potencialisht të mundshme për koncesionarin dhe autoritetin, të cilat Palët duan të adaptojnë;
- Përmirësime të reja ose të mundshme të shërbimeve duke përfshirë cilësinë, përgjegjshmërinë, procedurat, si mekanizmat e performancës dhe shërbimet mbështetëse të klientit në lidhje me Shërbimet.

27.2 Në çdo rast, koncesionari duhet të marrë miratimin paraprak të autoritetit kontraktues.

Neni 28

28. Koncesionari do të sigurojë që informacioni që do t'i jepet autoritetit të jetë i mjaftueshëm për autoritetitin. Koncesionari do të japë çdo informacion të mëtejshëm që autoriteti kërkon.

28.2 Nëse autoriteti dëshiron të përfshijë ndonjë përmirësim të identifikuar nga koncesionari, autoritetit do t'i dërgojë koncesionerit një kërkesë ndryshimi dhe palët do të zhvillojnë një plan për zbatimin e përmirësimeve brenda një afati 20 (njëzet) ditë pune. Koncesionari do të zbatojë përmirësimin në përputhje me parashikimet e planit të zbatimit, i miratuar nga autoriteti.

Neni 29
Regjistra dhe raporte

29.1 Palët do të veprojnë në përputhje me kërkesat e autoritetit lidhur me mbajtjen e të dhënave dhe bërjen e raporteve. Koncesionari do t'i sigurojë të dhëna autoritetit mbi një bazë të rregullt, siç do të përcaktohet me hollësi nga autoriteti.

Neni 30
Kontrolli i ndryshimit të Kontratës

30.1 Çdo kërkesë për ndryshim do t'i nënshtrohet procedurës së kontrollit të ndryshimit të Kontratës.

30.2 Çdo ndryshim në aktet ligjore dhe nënligjore, që sjellin cenime të menjëhershme apo në distancë vetëm për kontraktorin duke përfshirë, të ardhurat direkt apo indirekt, Palët bien dakord të ndryshojnë kontratën në mënyrë që të shmanget impakti financiar negativ, për të ruajtur rentabilitetin financiar të projektit koncesionar, sikur ky ndryshim ligjor të mos kishte ndodhur.

Neni 31
Personeli

31.1 Koncesionari do të sigurojë që ai do të ketë personel të mjaftueshëm, në mënyrë që të plotësojë kërkesat e përcaktuara në këtë Kontratë.

31.2 Koncesionari do të bëjë përpjekjet e tij më të mira për të siguruar vazhdimësinë e personelit

dhe për të siguruar që shkalla e ndërrimit të personelit kryesor të përfshirë në sigurimin ose menaxhimin e shërbimeve është së paku po aq e mirë sa edhe standardet e industrisë për një koncesionar që është duke operuar me praktikën e industrisë së mirë, në zona dhe rrethana të njëjta.

31.3 Koncesionari pranon që personeli kryesor është i rëndësishëm dhe themelor për funksionimin dhe mbarëvajtjen e objektit të koncesionit. Koncesionari do të sigurojë që çdo zëvendësim do të jetë i kualifikuar dhe me përvojën e përshtatshme dhe tërësisht kompetent për të zbatuar detyrat e caktuara të personelit kyç, të cilin ai ose ajo e ka zëvendësuar.

Neni 32
Të drejtat e koncesionarit

32.1 Përveç të drejtave që lindin nga dhënia e koncesionit, koncesionari gëzon të drejtat e mëposhtme:

a) Të ushtrojë të gjitha të drejtat në lidhje me përdorimin ekskluziv të portit dhe zotërimin e lirë të zonës ku do të zbatohet projekti;

b) Të punësojë apo të angazhojë punonjës, përfshirë personelin kryesor, me qëllim zbatimin e Koncesionit, si dhe të hartojë politikën e vet të punësimit në përputhje me ligjet në fuqi dhe këtë Kontratë;

c) Të kryejë veprime të tjera që i konsideron të nevojshme për të përmbushur detyrimet dhe të ushtrojë të drejtat e tij sipas kësaj Kontrate.

Neni 33
Detyrime të përgjithshme të koncesionarit

33.1 Detyrime të përgjithshme të koncesionarit:

a) Të zbatojë objektin e koncesionit në përputhje me dispozitat e kësaj Kontrate dhe shtojcat e saj;

b) Përveç rasteve kur shprehet ndryshe në këtë Kontratë ose kur është rënë dakord ndryshe mes Palëve, koncesionari do të mbulojë kostot dhe shpenzimet që shoqërojnë përmbushjen e detyrimeve të tij në përputhje me këtë Kontratë dhe anekset e saj;

c) Përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kontratë dhe në ligj, koncesionari do të aplikojë dhe paguajë, marrë dhe ruajë të gjitha autorizimet, lejet dhe licencat e nevojshme për përmbushjen e detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate;

d) Koncesionari do të caktojë, mbikëqyrë, monitorojë dhe kontrollojë aktivitetet e nënkontraktorit (sipas kontratave përkatëse që mund të jenë të nevojshme) në përputhje me dispozitat e kësaj Kontrate dhe anekset e saj;

e) Koncesionari është i detyruar të zbatojë projektin dhe objektin e Kontratës konform termave dhe kushteve të saj;

f) Koncesionari duhet të fillojë zbatimin e kontratës sipas grafikut të punimeve dhe duhet t'i mbarojë punët brenda afatit të mbarimit;

g) Të marrë masa që çdo investim të bëhet sipas afateve të përcaktuar dhe me cilësinë e kërkuar në këtë Marrëveshje;

h) Të administrojë projektin për periudhën e koncesionit;

i) Të mos lejojë përdorimin e portit nga subjekte të palicencuara;

j) Në bashkëpunim me autoritetet portuale të marrë të gjitha masat e nevojshme, në respektim të kushteve të sigurisë teknike, për parandalimin e ndotjeve dhe të përdorimit të lëndëve kimike për pastrimin e ndotjeve në rastet e derdhjes së karburanteve në det;

k) Porti duhet të ketë një plan emergjence të miratuar për reagimin ndaj ndotjes detare, si edhe pajisje të nevojshme reaguese ndaj ndotjes në zbatim të këtij plani. Gjithashtu, koncesionari duhet t'u kërkojë anijeve që të kenë, pajisje reaguese të nevojshme;

l) Të ndërtojë Portin sipas standardeve BS/DIN (*British standards/Deutch standards*) dhe standardet e tjera analoge;

m) Ndërtimin e Portit nëpërmjet një teknologjie bashkëkohore të certifikuar teknikisht nga institucionet përkatëse për parandalimin e çdo impakti mjedisor, të mbrojtjes nga zjarri ose ngjarje të jashtëzakonshme, duke siguruar parametra bashkëkohorë e për funksionimin e tij duke qenë i shoqëruar me materialin studimor për ndikimin në mjedis të këtyre punimeve;

n) Të parandalojë dhe të kontrollojë çdo ndotje mjedisore të shkaktuar nga ndonjë punim i tij dhe të kthejë ambientin, me shpenzimet e veta, në situatën e mëparshme (para ndotjes);

o) Të mbajë të informuar autoritetin kontraktues për çdo rrethanë që mund të ketë ndikim në ecurinë e projektit;

p) Të sigurojë maksimumi brenda 12 (dymbëdhjetë) muajve apo në momentin e pajisjes

me leje ndërtimi nëse ky ndodh para afatit në fjalë, të gjitha burimet e nevojshme financiare apo të çdo lloji dhe natyre tjetër të kërkuara për përmbushjen e Kontratës;

q) Të njoftojë autoritetin kontraktues, brenda 7 (shtatë) ditëve, për çdo ndryshim thelbësor në burimet e financimit duke i paraqitur në të njëjtën kohë autoritetit kontraktues dokumente provues dhe propozime se si do të zgjidhet situata financiare;

r) Të punësojë/kontraktojë persona të aftë profesionalisht për ofrimin e shërbimeve, në përputhje me ligjet, kontratën dhe praktikat e mira të industrisë;

s) Të marrë masat për të garantuar sigurinë në territorin ku do të ushtrojë aktivitetin dhe do të ofrojë shërbimet;

t) Të lejojë autoritetin kontraktues të monitorojë dhe të kontrollojë përmbushjen e Kontratës;

u) Të përmbushë, me shpenzimet e kostot e veta, çdo punim shtesë që mund të jetë i nevojshëm për të korrigjuar defektet apo mangësitë e konstatuara nga autoriteti kontraktues dhe do të sigurojë përfundimin në kohë të projektit/infrastrukturës dhe shërbimeve të Projektit sipas parashikimeve të kësaj Kontrate;

v) Të zbatojë ligjet gjatë veprimtarisë së tij, duke përfshirë, por pa u kufizuar në legjislacionin mjedisor lidhur me ndotjen e ajrit, tokës, emetimin e zhurmave etj., Kodin e Punës dhe rregulloret e sigurimit teknik, të disiplinës teknike, të mbrojtjes në punë, të higjienës dhe të sigurimit nga zjarri, për të parandaluar çdo aksident, fatkeqësi apo dëm në punë;

w) Të përballojë vetë të gjitha kostot apo shpenzimet e nevojshme për riparime apo zëvendësime të pajisjeve që përdoren për përmbushjen e Kontratës;

x) Koncesionari duhet që gjatë periudhës së Koncesionit të paguajë në mënyrë të rregullt të gjithë tarifën koncesionare, taksat, tatimet, detyrimet, TVSH-në, sigurimet shoqërore dhe shëndetësore të të punësuarve, borxhet apo tatimin mbi të ardhurat, detyrimet për taksat indirekte, detyrimet doganore, taksat e shërbimeve, të cilat mund të vilen, të merren ose të përfitohen në çdo kohë nga çdo ent apo organ shtetëror, duke përfshirë, në zbatim të infrastrukturës dhe shërbimeve të projektit, sipas ligjit në fuqi;

y) Të përballojë vetë të gjitha shpenzimet apo kostot që lidhen me shpërblime dëmesh që eventualisht mund t'u shkaktohen palëve të treta;

z) Të paguajë të gjitha shpenzimet për publikimet e bëra, si dhe shpenzimet noteriale.

aa) Çdo gjë me interes historik ose me vlerë të konsiderueshme, e zbuluar papritur në kantier, do të deklarohen për të vepruar konform legjislacionit në fuqi. Koncesionari duhet të njoftojë autoritetin kontraktor për ndonjë zbulim të tillë dhe të ndjekë udhëzimet e drejtuesit të projektit për procedurën e administrimit të objekteve.

Neni 34
Detyrime të posaçme të koncesionarit

34.1 Koncesionari është i detyruar:

a) Të sigurojë cilësi të lartë, besueshmëri dhe qëndrueshmëri të shërbimeve gjatë periudhës së koncesionit;

b) Të informojë autoritetin për cfarëdo rrethane që mund të dëmtojë procesin e zbatimit të koncesionit;

c) Të zbatojë teknologji të përshtatshme për ndërtimin, shfrytëzimin e një porti të llojit MBM;

d) Të raportojë në përputhje me nenin 17 tek autoriteti në lidhje me përparimin e realizuar në zhvillimin e koncesionit, siç përcaktohet në këtë Kontratë;

e) Të marrë të gjitha masat e duhura dhe të nevojshme me qëllim garantimin e kushteve të sigurisë në punë për punonjësit e tij, si dhe të zbatojë legjislacionin që lidhet me parandalimin e dëmeve dhe fatkeqësive;

f) Të marrë masa për të garantuar mbrojtjen e mjedisit gjatë gjithë periudhës së koncesionit.

Neni 35
Forca Madhore

35.1 "Rast i Forcës Madhore" do të thotë çdo rrethanë që nuk është në mënyrë të arsyeshme në kontroll, të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, të palës së cenuar (pala e cenuar) që rezulton ose shkakton pamundësi të plotë ose të pjesshme të palës së cenuar për të përmbushur ndonjë prej detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje (përveç kryerjes së pagesave të parave), por vetëm nëse dhe në masën që:

a) kjo rrethanë, pavarësisht ushtrimit të kujdesit të arsyeshëm, nuk mund të parandalohet ose nuk

ishte e mundur të parandalohej, shmangej ose mënjanohej nga Pala e Cenuar;

b) Pala e cenuar mori ose ka marrë të gjitha masat e arsyeshme paraprake, kujdesin e duhur dhe masat e arsyeshme alternative, në mënyrë që të shmangte pasojën e këtij rasti në aftësinë e palës së cenuar për të përmbushur detyrimet e saj sipas kësaj Marrëveshjeje dhe për të zbutur pasojat e saj;

c) ngjarja nuk është ose nuk ka që në pasojë e drejtpërdrejt ose e tërthortë e shkeljes nga pala e cenuar të një prej detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje; dhe

d) Pala e cenuar t'i ketë dhënë njoftim palës tjetër (palës së pacenuar).

35.2 Rastet e Forcës Madhore përfshijnë rrethanat e mëposhtme, me kusht që ato të plotësojnë kriteret e shprehura në përkufizimin e rastit të Forcës Madhore më sipër:

a) veprimet e luftës, pushtimi ose akti i një armiku të jashtëm, ose aktet e terrorizmit, bllokadat, embargot, racionimit;

b) aktet e rebelimeve, kryengritjet, trazirat civile, grevat e natyrës politike, aktet ose fushatat e terrorizimit;

c) rrufeja, zjarri, tërmeti, stuhia, cikloni, tajfuni, tornado ose ndonjë fatkeqësi tjetër natyrore;

d) epidemia ose murtaja; dhe

e) çdo akt sabotimi, grevat ose veprimtaritë e punës për të imponuar ose për të ngadalësuar punën (sidoqoftë duke përjashtuar punonjësit e Palës që e pretendon atë si rast të Forcës Madhore ose punonjësit e ndonjë prej aksionarëve të kësaj Pale, ose punonjësit e ndonjë filiali të kontrolluar, drejtpërdrejt ose tërthorazi, nga shoqëria mëmë ose degë e ndonjë aksionari të kësaj Pale).

35.3 Pala e cenuar do të përjashtohet nga përmbushja e detyrimeve, dhe nuk do të quhet se është në mospërmbushje në lidhje me Marrëveshjen e koncesionit për aq kohë, dhe në atë masë, sa pamundësia për të përmbushur detyrimet të varet nga ngjarja e Forcës Madhore, si dhe afati do të shtyhet automatikisht për aq sa do të zgjasë ngjarja e Forcës Madhore.

35.4 Pasojat e rasteve të Forcës Madhore

Pavarësisht nga detyrimet për mirëmbajtje të koncesionarit, siç detajohen në nenin përkatës (Dhënia e të drejtave koncesionare), rastet e mëposhtme do të zbatohen në masën që koncesionari është palë e cenuar në një rast të Forcës Madhore:

a) Rastet e forcës Madhore të Siguruara;

b) Në masën që pasojat e një rasti të Forcës Madhore janë brenda kushteve që mbulohen nga garancitë siguruese që kërkohet të bëhet e të mbahet sipas nenit 41, sigurimi, koncesionari do të ngrejë pretendime e do t'i bazojë ato drejtpërdrejt te ky nen dhe do të zbatojë procedimet përkatëse.

Neni 36

Pasojat e ngjarjeve të Forcës Madhore

36.1 Në rastet e Forcës Madhore, Pala e cenuar duhet të njoftojë palën tjetër brenda 15 ditëve, duke i treguar dhe arsyetuar shtyrjen e përmbushjes së detyrimeve, në mënyrë që të gjejnë një rrugë për të lehtësuar efektet e Forcës Madhore dhe të vazhdojnë kontratën.

Neni 37

37.1 Në rastin e ndodhjes së çfarëdo ngjarjeje të Forcës Madhore, do të zbatohen sa vijon:

a) Nuk do të ketë asnjë përfundim të kësaj Kontrate, përveçse kur parashikohet në nenet në vijim;

b) Në rastin kur një ngjarje e Forcës Madhore ndodh përpara datës efektive, afati për arritjen e Datës Efektive do të shtrihet në periudhën e barabartë me kohëzgjatjen e ciklit të nevojshëm për korrigjimin e dëmtimeve të shkaktuara nga ngjarja e Forcës Madhore;

c) Në rastin kur një ngjarje e Forcës Madhore ndodh pas datës efektive, periudha e koncesionit do të zgjatet për kohëzgjatjen e ciklit të nevojshëm për korrigjimin e dëmtimeve të shkaktuara nga ngjarja e Forcës Madhore; sipas një marrëveshjeje me shkrim ndërmjet palëve.

Neni 38

38.1 Autoriteti do të ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme brenda kompetencave të tij për të garantuar koncesionarin nga ndonjë dhe çdolloj procedimi, veprimi, pretendimi të palës së tretë për humbje, dëm dhe shpenzim të çfarëdolloji dhe natyre që lind nga shkelja nga ana e autoritetit, zyrtarëve, nëpunësve dhe agjentëve të tij, të ndonjë detyrimi të autoritetit sipas kësaj Kontrate, përveç se në shkallën që një pretendim i tillë ka lindur për shkak të shkeljes nga Koncesioneri të ndonjë prej detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate.

38.2 Koncesionari do të dëmshpërblejë dhe do

të vazhdojë të dëmshpërblejë autoritetin gjatë periudhës së koncesionit nga dhe kundër ndonjë dhe çdo procedimi, veprimi, pretendimi të palës së tretë për humbje, dëm dhe shpenzim të çfarëdolloji dhe natyre që lind nga shkelja nga ana e koncesionerit sipas kësaj Kontrate, përveçse në shkallën që kjo humbje ose ky dëm lind nga shkelja e ndonjë dispozite të shprehur të kësaj Kontrate nga autoriteti ose ndonjë organ shtetëror ose ndonjë veprim ose mosveprim i qëllimshëm i autoritetit ose i ndonjë organi shtetëror;

38.3 Pala që shkakton një shkelje të kësaj Kontrate do të marrë të gjitha masat e nevojshme për të pakësuar humbjen dhe dëmin.

Neni 39
Konfidencialiteti

39.1 Secila nga palët duhet të konsiderojë si konfidenciale të gjitha dokumentet dhe informacionet e tjera në lidhje me projektin, qofshin këto tregtare apo teknike, dhe nuk duhet t'ia bëjë të ditura një pale të tretë, të gjithë apo një pjese të dokumentit apo informacionit, pa miratimin e palës tjetër, përveçse për qëllimin e përmbushjes së kushteve të kësaj Kontrate.

39.2 Paragrafi i mësipërm nuk do të zbatohet në shkallën që:

a) Ky informacion ka qenë në zotërim të Palës që bën zbulimin pa detyrimin e konfidencialitietit para zbulimit të tij nga zotëruesi i informacionit;

b) Ky informacion ishte përftuar nga një palë e tretë pa detyrimin e konfidencialitetit;

c) Ky informacion ka qenë për përdorim publik në kohën e zbulimit ndryshe nga shkelja e kësaj Kontrate; ose

d) Një informacion i tillë është i detyrueshëm për t'u nxjerrë sipas ligjit.

39.3 Asgjë në këtë Kontratë nuk do ta pengojë autoritetin të zbulojë nga informacioni konfidencial i koncesionerit:

a) Ndaj cilitdo enti qeveritar. Të gjitha entet qeveritare që marrin këtë informacion konfidencial do të kenë të drejtë t'ia japin më tej informacionin konfidencial departamenteve të tjera qeveritare, mbi bazën që informacioni të jetë konfidencial dhe të mos i zbulohet një pale që nuk është pjesë e departamentit qeveritar ose e një autoriteti;

b) Mbi bazën e "nevojës për njohuri" nga Konsulenti, kontraktori ose ndonjë person tjetër, të angazhuar nga autoriteti, me kusht që një person i tillë të bjerë dakord që ta ruajë këtë informacion konfidencial.

Neni 40
Kufizimet në përgjegjësi

40.1 Koncesionari nuk e kufizon përgjegjësinë e tij, për:

a) Vdekjen ose plagosjen personale të shkaktuar nga neglizhenca e tij ose nga neglizhenca e punonjësve, agjentëve ose nënkontraktorëve të tij; ose

b) Mashtrimin nga ana e tij ose nga punonjësit e tij në lidhje me dhe në zbatim të detyrimeve të marra përsipër në përputhje me dispozitat e kësaj Kontrate.

Neni 41
Sigurimi i aseteve

41.1 Gjatë gjithë kohëzgjatjes së Kontratës, me qëllim garantimin e një aktiviteti të pandërprerë, koncesionari duhet të bëjë sigurimin e përgjegjësisë ndaj palëve të treta, aseteve ekzistuese dhe të krijuara sipas vlerës kontabile të pasqyruar në bilanc, nga çdo ngjarje, rrethanë apo Forcë Madhore, brenda kufijve të përgjegjësisë që mbulohen me sigurim, jo më pak se 70% të vlerës së investuar. Për këtë qëllim, shoqëria koncesionare do të paraqesë çdo vit pranë autoritetit kontraktues dokumentin përkatës që vërteton sigurimin, lëshuar nga institucioni përkatës.

41.2 Sigurimi do të kryhet në përputhje me ligjin nr. 52/2014, "Për veprimtarinë e sigurimit dhe të risigurimit".

Neni 42
Garancitë e autoritetit

42.1 Autoriteti deklaron dhe garanton se, që nga data e kësaj Kontrate dhe gjatë periudhë së koncesionit:

a) Ai ka fuqinë dhe autoritetin e plotë për të ekzekutuar, realizuar dhe përmbushur detyrimet nën këtë Kontratë;

b) Kjo Kontratë përbën detyrimin e tij ligjor, të vlefshëm dhe ligjërisht detyrues që parashikohet në përputhje me kushtet e saj;

c) Do të mbrojë dhe nuk do të dëmtojë koncesionarin nga të gjitha pretendimet juridike të palëve të treta në lidhje me zotërimin paqësor (posedimin si pronë) të vendeve dhe aseteve të koncesionit.

42.2 Nëse infrastruktura ekzistuese për ngarkim-shkarkimin e anijeve që transportojnë hidrokarbure (përfshirë portin me bova MBM) nuk do të jetë e mjaftueshme për plotësimin e nevojave të tregut, atëherë autoritetit kontraktor i lind e drejta për ndërtimin e kapaciteteve të reja portuale.

42.3 Autoriteti kontraktues, me kërkesë të koncesionarit, merr përsipër të ndihmojë dhe të asistojë këtë të fundit në marrëdhëniet me të tretët, në mënyrë që të shmanget çdo pengesë, për t'i siguruar koncesionarit një gëzim të qetë të Portit dhe sheshit ku do të kryhen punimet në tokë, për realizimin e punimeve dhe operimin normal për realizimin e projektit.

Neni 43
Garancitë e koncesionarit

43.1 Koncesionari deklaron dhe garanton tek autoriteti se, që nga data e pajisjes me dokumentacionin e nevojshëm dhe gjatë periudhës së koncesionit:

a) Ka fuqinë dhe autoritet të plotë për të ekzekutuar, realizuar dhe përmbushur detyrimet nën këtë Kontratë dhe për të kryer transaksionet e parashikuar në të;

b) Ka pozitë dhe kapacitetin financiar për të ndërmarrë koncesionin;

c) Do të përmbushë detyrimet e tij me zellin e duhur profesional.

Neni 44
Sigurimi i Kontratës

44.1 Koncesioneri, me shpenzimet e tij, do t'i sigurojë autoritetit një sigurim kontrate të lëshuar nga një institucion bankar, që ushtron aktivitetin e saj, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, për një shumë të barabartë me 10 % të vlerës totale të investimit, sipas formës së parashikuar në shtojcën 18 të dokumenteve standarde.

44.2 Sigurimi i Kontratës do të shërbejë për të garantuar zbatimin në mënyrën e duhur dhe brenda afatit të parashikuar, të detyrimeve të Koncesionerit gjatë gjithë periudhës koncesionare.

44.3 Autoriteti do të kthejë sigurimin e Kontratës për koncesionarin pas kalimit të një periudhe prej 90 ditësh që nga data e mbarimit apo kalimit të kësaj Kontrate, me kusht që koncesionari të mos jetë në kushtet e mospërmbushjes së detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate. Koncesionari me shpenzimet e tij, i ka dorëzuar autoritetit sigurimin e Kontratës të lëshuar nga një bankë e nivelit të dytë për një shumë të barabartë me 10% të vlerës totale të investimit, sipas aneksit 5 të kësaj Kontrate.

44.4 Sigurimi i Kontratës do të shërbejë për të garantuar zbatimin e detyrimeve deri në përfundimin e afatit të kësaj Kontrate, në mënyrën dhe afatet e rëna dakord në këtë Kontratë dhe/ose anekset e saj.

44.5 Në rast se zgjidhja rezulton nga një mospërmbushje e koncesionarit, siç parashikohet në këtë Kontratë, autoriteti kontraktues ka të drejtë të marrë nga garancia e kontratës deri në atë shumë sa të mbulojë dëmet, pa i cenuar të drejtën autoritetit kontraktues për të kërkuar zhdëmtimin e dëmeve përtej shumave të marra nga garancia e Kontratës.

Neni 45
Nënkontraktimi

45.1 Koncesionari ka të drejtë të zhvillojë punime të ndryshme me nënkontraktim pas miratimit nga autoriteti në përputhje me planin e biznesit. Furnizuesit e pajisjeve, materialeve dhe/ose dërgesave nuk do të konsiderohen nënkontraktorë sipas kësaj Kontrate.

45.2 Koncesionari ka të drejtë të zhvillojë punime të ndryshme me nënkontraktim me kërkesë të autoritetit kontraktor në përputhje me planin e biznesit.

45.3 Me kërkesë të autoritetit kontraktor koncesionari mund të japë kontrata që janë minimalisht 30% e vlerës totale të kontratës së koncesionit te palët e treta. Për sa i përket nënkontraktimit do të zbatohen dispozitat që parashikojnë nenet 34 dhe 35 të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet".

45.4 Koncesioneri do të pajisë autoritetin me informacionin e mëposhtëm për nënkontraktuesin e propozuar:

- emrin e tij dhe adresën;
- qëllimet për të cilat nënkontaktuesi i propozuar do të kontraktohet, duke përfshirë qëllimin e çdo shërbimi që do të ofrohet nga nënkontraktuesi i propozuar; dhe
- çdo informacion i mëtejshëm i kërkuar në mënyrë të arsyeshme nga Autoriteti.

Neni 46
Transferimi i Kontratës

46.1 Koncesioneri nuk ka të drejtë të transferojë pjesërisht apo tërësisht të drejtat dhe detyrimet e marra përsipër me këtë Kontratë, përveçse kur një transferim i tillë miratohet me shkrim nga autoriteti kontraktues.

46.2 Palët deklarojnë që transferimi i kontratës do të realizohet në përputhje me përcaktimet e nenit 32, të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet".

PËRFUNDIMI I KONTRATËS

Neni 47
Mbarimi i Kontratës

47.1 Kontrata e koncesionit mbaron me përfundimin e afatit 35-vjeçar dhe sipas rastit, në përfundim të afateve të parashikuara në nenin 8.

47.2 Mbarimi i kontratës nuk e zhvesh koncesionerin nga detyrimi për pagimin e detyrimeve të prapambetura ndaj autoritetit kontraktues dhe të tretëve.

Neni 48
Zgjidhja e Kontratës nga autoriteti kontraktues

48.1 Autoriteti kontraktues mund ta zgjidhë këtë Kontratë, duke i dhënë koncesionarit një njoftim për zgjidhje, në qoftë se ka ndodhur një rast mospërmbushjeje nga koncesionari që është duke vazhduar për më shumë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë pas dërgimit nga autoriteti kontraktues te koncesionari të njoftimit për këtë rast mospërmbushjeje nga koncesionari ose ka ndodhur një rast i Forcës Madhore, i cili vazhdon për një periudhë për më shumë se 6 (gjashtë) muaj.

48.2 Plani i rregullimit

a) Brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas dërgimit të njoftimit nga autoriteti kontraktues te koncesionari për ekzistencën e një rasti mospërmbushjeje nga koncesionari, koncesionari mund t'i propozojë autoritetit kontraktues një plan rregullimi. Brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas marrjes së tij, autoriteti kontraktues do të shprehet nëse e pranon ose e refuzon këtë plan rregullimi, si dhe do të njoftojë menjëherë koncesionarin për refuzimin ose pranimin.

b) Nëse autoriteti kontraktues e refuzon planin e rregullimit, koncesionari do të ketë të drejtën e një periudhe 10-ditore (dhjetëditore) për të ndrequr rastin e mospërmbushjes (që nga data e njoftimit për refuzimin nga autoriteti kontraktues), periudhë pas së cilës autoriteti kontraktues mund ta zgjidhë këtë Kontratë, duke i dhënë koncesionarit njoftim për zgjidhje nëse rasti përkatës i mospërmbushjes nuk është ndrequr ende.

c) Nëse autoriteti kontraktues e miraton planin e rregullimit, miratim i cili nuk do të refuzohet në mënyrë të paarsyeshme, koncesionarit do t'i kërkohet të zbatojë me përpikëri këtë plan rregullimi. Nëse koncesionari nuk e ka ndrequr këtë rast mospërmbushjeje në mbarim të periudhës kohore të përcaktuar në planin e rregullimit, autoriteti kontraktues do të ketë të drejtë t'i japë koncesionarit njoftim për zgjidhje.

48.3 Në rast të zgjidhjes së Kontratës në mënyrë të njëanshme nga autoriteti kontraktues pa asnjë shkak ligjor, autoriteti do t'i njohë koncesionarit investimin e kryer deri në momentin e zgjidhjes së Kontratës. Në lidhje me pretendimet e koncesionarit, për detyrimet e tjera (dëmi i shkaktuar, fitim i munguar), palët deklarojnë se do t'i zgjidhin me mirëkuptim, në rast të kundërt kompetente do të jetë Gjykata e Arbitrazhit në zbatim të nenit 61.

48.4 Autoriteti kontraktor mund të ndërpresë kontratën në çdo kohë nëse koncesionari falimenton ose bëhet i paaftë të paguajë.

Neni 49
Zgjidhja e Kontratës nga koncesionari

49.1 Koncesionari mund ta zgjidhë këtë Kontratë duke i dhënë autoritetit kontraktues një njoftim për zgjidhje bazuar në një rast mospërmbushjeje nga autoriteti kontraktues, i cili nuk është kryer brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditëve nga njoftimi i tij tek autoriteti kontraktues ose ka ndodhur një rast i Forcës Madhore, i cili vazhdon për një periudhë për më shumë se 6 (gjashtë) muaj.

Neni 50
Njoftimi i përfundimit

50.1 Secila nga Palët që i japin fund kësaj Kontrate, në rastet e parashikuara në të, do ta bëjë këtë me anë të një njoftimi me shkrim, i cili i dërgohet Palës tjetër (njoftim përfundimi). Njoftimi i përfundimit duhet të përmbajë:

a) Detajet e duhura duke nënvizuar ngjarjen e shkakut;

b) Datën e përfundimit, e cila duhet të jetë jo më parë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga data e njoftimit të përfundimit;

c) Përfundimi i pagesës, përfshirë dhe hollësitë e llogaritjes nga kjo; dhe

d) Çdo informacion tjetër të rëndësishëm.

Neni 51

Procedura e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve

51.1 Nëse ndërmjet autoritetit dhe koncesionerit do të lindë ndonjë çështje që përbën shqetësim, atëherë Palët do të bëjnë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për ta zgjidhur një çështje të tillë në mënyrë sa më të shpejtë dhe praktike që të jetë e mundshme, në atë nivel që një mosmarrëveshje e tillë do të krijohet. Minimalisht, palët do të sigurojnë se e kanë diskutuar çështjen në dritën e fakteve që lidhen me çështjen, që e kanë kaluar atë nëpër nivelet operative, menaxheriale dhe ekzekutive të shqyrtimit (sipas mundësisë) dhe se kanë bërë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të arritur në një zgjidhje me mirëkuptim.

Neni 52

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

52.1 Kur Palët nuk arrijnë një zgjidhje për mosmarrëveshjen, ato do të përpiqen t'i zgjidhin me mirëkuptim, duke përdorur procesin e shkallëzimit, përpara nisjes së një procedure alternative të zgjidhjes së mosmarrëveshjes nëpërmjet emërimit të një eksperti apo grupi ekspertësh.

52.2 Kur lind një çështje, e cila nuk mund të zgjidhet në atë nivel që kjo çështje lind, atëherë autoritetit ose koncesionari mund ta dërgojnë atë pranë nivelit tjetër në procesin e shkallëzimit.

52.3 Procesi i shkallëzimit synon të jetë një udhëzues për palët lidhur me zgjidhjen e çështjeve në mënyrë po aq të shpejtë sa ato lindin. Synimi nuk është që procesi i shkallëzimit të funksionojë në mënyrë jofleksibël apo në një mënyrë të tillë që pengojë zgjidhjen e një çështjeje në nivelin më të përshtatshëm dhe sa më shpejt që të jetë e mundur.

52.4 Kur, në çdo nivel, vendoset që çështja ka kaluar nëpër shkallë sipas mënyrës së duhur, Palët do të bëjnë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për ta zgjidhur çështjen.

52.5 Kur pranohet një zgjidhje, vendimi së bashku me planin e zbatimit, do të raportohen me shkrim.

52.6 Kur një çështje nuk mund të zgjidhet në një nivel, atëherë ajo do të kalohet në nivelin tjetër më të lartë në përputhje me paragrafin 53.4.

Neni 53

Procedura e shkallëzimit

53.1 Përveç rastit kur një çështje kërkon zgjidhje të shpejtë, ku veprimet e autoritetit janë ose mund të ndikohen negativisht ose kur secila Palë mund të pësojë kosto domethënëse, si rezultat i mos-zgjidhjes së çështjes, referimi i çështjes do të bëhet me raport të shkruar për te niveli tjetër nga Pala e cila referon çështjen. Raporti do të përmbajë, të paktën informacionin e mëposhtëm:

- emrin dhe adresën e iniciatorit;
- datën kur është ngritur çështja për herë të parë;
- përshkrimin e çështjes, duke përfshirë çdo histori me probleme të ngjashme;
- implikimet e çështjes, seriozitetin e saj dhe shkallën e urgjencës që kërkohet;
- një vlerësim të kostos aktuale dhe potenciale të çështjes;
- emrat dhe adresat e të tjerëve të përfshirë, të cilët mund të ketë nevojë të konsultohen.

53.2 Brenda 5 ditë pune nga marrja e vendimit për shkallëzimin, iniciatori dhe homologu i tij do të përgatisin dhe do të pranojnë një raport për nivelin tjetër dhe homologut do t'i jepet një kopje e raportit. Kur raporti nuk mund të pranohet, atëherë çdo vërejtje shtesë që mund të kërkojë Pala tjetër, do t'i bashkëlidhet raportit.

53.3 Sapo raporti të jetë dorëzuar, personat përkatës të nivelit të dhënë do të kontaktojnë me njëri-tjetrin, sa më shpejt që të jetë e mundur, për të zgjidhur çështjen që është subjekt i referimit brenda një periudhe shtesë prej 5 ditësh pune pas së cilës çështja do të referohet në nivelin pasardhës ose, do të zbatohen, në vijim të referimit të nivelit 4, procedurat e përcaktuara në paragrafin 61.3.

53.4 Nivelet e shkallëzimit janë si vijon:

Niveli	Autoriteti	Koncesioneri
Niveli 1	Njësia e zbatimit të projektit	Drejtori i projektit
Niveli 2	Titullari i autoritetit kontraktues	Menaxheri i përgjithshëm i shoqërisë koncesionare

Neni 54

Penaliteti në rast mospërmbushjeje detyrimesh

54.1 Në rast mospërmbushje të detyrimeve kontraktuale nga ana e koncesionarit atëherë ai detyrohet të paguajë penalitet në masën 10.000 (dhjetë mijë) lekë në ditë.

54.2 Pavarësisht nga penaliteti i mësipërm, koncesionari nuk do të zhvishet nga përgjegjësia për të përmbushur detyrimin kontraktual.

Neni 55
Pasojat e përfundimit

55.1 Mbarimi i afatit të përfundimit, apo të përfundimeve të tjera të kësaj Kontrate (sido që të ndodhë ajo), nuk duhet të cenojë të drejtat apo ligjshmërinë e çdonjërës prej palëve, as dhe hyrjen në fuqi apo vazhdimësinë e ndonjë dispozite në këtë Kontratë, e cila në mënyrë të qartë apo të nënkuptuar, ka si qëllim të hyjë në fuqi apo të vazhdojë të jetë në fuqi pas mbarimit të afatit të përfundimit, ose të përfundimit të pjesshëm, që përfshin pa kufizim dispozitat e nenit "Konfidencialiteti", "Kufizimet për përgjegjshmërinë", pasojat e përfundimit, ndarja, Kontrata si një e tërë, ligji rregullues dhe juridiksioni, duhet të veprojë edhe pas përfundimit apo mbarimit të kësaj Kontrate.

DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 56
Marrëveshja e Palëve

56.1 Asgjë në këtë Kontratë nuk ka për qëllim që të krijojë një ortakëri apo një marrëdhënie ligjore të çfarëdolloji që mund të shtonte përgjegjësi mbi njërën Palë për veprimin apo mosveprimin e Palës tjetër apo që të autorizonte secilën nga Palët që të veprojë si agjent për Palën tjetër. Asnjëra nga Palët nuk do të ketë autoritetin që të bëjë përfaqësime apo të veprojë në emër të Palës tjetër apo të angazhojë palën tjetër në çfarëdo mënyre.

Neni 57
Ndarja

57.1 Nëse cilado nga dispozitat e kësaj Kontrate vlerësohet si e pavlefshme, e paligjshme apo e pazbatueshme, për çfarëdo arsye dhe nga cilado gjykatë apo juridiksion kompetent, kjo dispozitë do të ndahet pa sjellë pasoja për dispozitat që mbeten. Nëse një dispozitë e kësaj Kontrate që është themelore për përmbushjen e qëllimit të kësaj Kontrate gjykohet se është e pavlefshme në çfarëdo shtrirje, koncesionari dhe autoriteti do të fillojnë menjëherë negociatat në mirëbesim për ta rregulluar këtë pavlefshmëri.

Neni 58
Sigurime të mëtejshme

58.1 Secila Palë merr përsipër me kërkesën e Palës tjetër dhe me shpenzimet e Palës që e kërkon që të kryejë të gjitha veprimet dhe të sigurojë të gjitha dokumentet që mund të jenë të nevojshme për t'i dhënë fuqi kuptimit të kësaj Kontrate.

Neni 59
Kontrata si një e tërë

59.1 Kjo Kontratë, së bashku me dokumentet bashkëngjitur, përbën Kontratën si një e tërë në lidhje me çështjet e trajtuara në të dhe sundon mbi, zhvlerëson dhe shfuqizon çdo Kontratë të mëparshme ndërmjet Palëve në lidhje me çështje të tilla pavarësisht nga termat e cilitdo rregullim apo cilësdo kontratë të mëparshme që kanë shprehur se nuk do të përfundojnë.

59.2 Secila nga palët njeh dhe bie dakord se me hyrjen në këtë Kontratë dhe në dokumentet e referuara në të, ajo nuk do të përfitojë asnjë dëmshpërblim në lidhje me këtë, çfarëdo deklarate, përfaqësimi, garancie apo detyrimi të marrë përsipër (qoftë e bërë nga neglizhenca apo pa faj) të ndryshme nga sa është thënë në mënyrë të shprehur në këtë Kontratë. Rregullimi i vetëm i mundshëm për secilën palë në këtë Kontratë në lidhje me deklarime, përfaqësime, garanci apo kuptime të tilla do të jenë për raste të shkeljes së Kontratës sipas termave të kësaj Kontrate.

Neni 60
Njoftimet

60.1 Cilado njoftime të dhëna sipas apo në lidhje me këtë Kontratë do të jenë me shkrim, të nënshkruara nga apo në emër të Palës që e bën njoftimin dhe do të njoftohet përmes dërgimit personalisht apo dërgimit të regjistruar të parapaguar apo poste të regjistruar në adresën dhe në vëmendjen e Palës përkatëse për këtë qëllim apo në atë adresë që Pala mund të ketë përcaktuar në përputhje me këtë nen. Njoftimet nuk do të dërgohen me postë elektronike.

60.2 Çdo Kërkesë për ndryshim do të jetë me shkrim dhe e nënshkruar.

60.3 Adresat për njoftime dhe komunikime sipas kësaj Kontrate janë:

Autoriteti kontraktues:
Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
Sheshi "Skënderbej", nr. 5
Tirana, Albania
Attn: Ministri

Koncesionari:
Shoqëria koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)
Porto Romano, Durrës

60.4 Do të quhet se një njoftim është marrë:

- nëse është dërguar personalisht, në kohën e dërgimit; dhe

- në rast të dërgimit të parapaguar me postë të klasit të parë, tri ditë pune që nga dita e postimit.

Neni 61
Ligji rregullues dhe juridiksioni

61.2 Kjo Kontratë do të rregullohet dhe do të interpretohet në përputhje me ligjet e Republikës së Shqipërisë.

61.3 Çdo kundërshti, mosmarrëveshje apo ankesë midis palëve kontraktuese që lind ose ka lidhje me zbatimin dhe interpretimin e kësaj Kontrate koncesioni, do të zgjidhet me mirëkuptim midis tyre duke u bazuar në vullnetin e mirë.

61.4 Në rast se zgjidhja me mirëkuptim midis tyre duke u bazuar në vullnetin e mirë dështon, atëherë mosmarrëveshja mes Palëve do të zgjidhet përmes arbitrazhit ndërkombëtar, referuar rregullave të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë Paris (ICC Rules).

61.5 Vendi i arbitrazhit do të jetë Parisi, ndërsa gjuha e arbitrazhit do të jetë gjuha angleze.

61.6 Në rastin e mosmarrëveshjes, në varësi të vlerës së mosmarrëveshjes, Palët do të bien dakord në lidhje me numrin e arbitrave. Në rast se do të jemi para rastit që mosmarrëveshja do të gjykohet nga tre arbitra, atëherë secila nga palët ka të drejtë të zgjedhë nga një Arbitër dhe së bashku do të bien dakord me kryearbitrin, i cili do të ketë nacionalitet të ndryshëm nga Palët në konflikt.

61.7 Në rast se palët nuk do të arrijnë të bien dakord, atëherë kryearbitri do të zgjidhet nga Sekretariati i Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë Paris, duke iu referuar në çdo rast rregullave të ICC në fuqi në momentin që kjo Kontratë bëhet efektive.

61.8 Fillimi apo vazhdimi i negociatave për zgjidhje me dialog apo i procedurave gjyqësore nuk do të pezullojë zbatimin e projektit sipas objektit të kontratës dhe nuk do të çlirojë palët nga detyrimet e marra përsipër me anë të kësaj Kontrate.

Neni 62
Praktikat e korruptuara, konflikti i interesit dhe kontrolli i procesverbaleve

62.1 Autoriteti kontraktor mund t'i kërkojë gjykatës të deklarojë të paligjshme kontratën nëse zbulon se kontraktori ka kryer veprime të korruptuara.

62.2 Koncesionari nuk duhet të ketë lidhje (të tashme ose të shkuara) me asnjë konsulent ose ent që ka marrë pjesë në përgatitjen e dokumenteve të tenderit për këtë koncesion/partneritet publik privat.

62.3 Koncesionari duhet të lejojë autoritetin kontraktor të inspektojë llogaritë dhe regjistrat që kanë lidhje me zbatimin e kontratës ose t'i kontrollojë ato me anë të kontrollorëve të emëruar nga Autoriteti Kontraktor.

Neni 63
Hyrja në fuqi e Kontratës së koncesionit

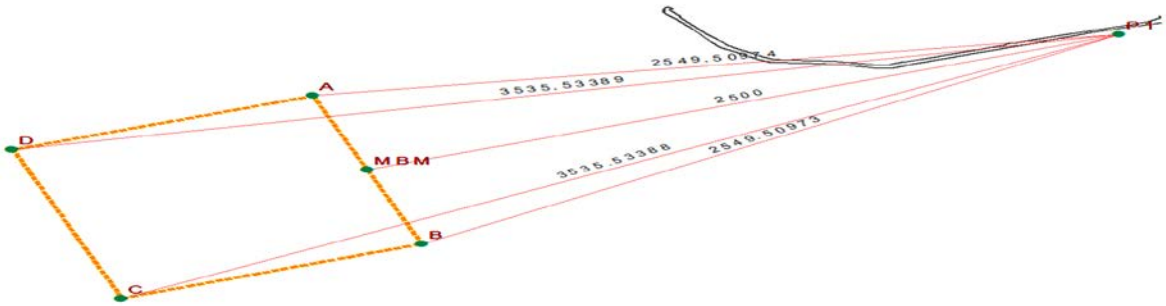
62.1 Kontrata e koncesionit u hartua në 4 kopje të njëjta, në gjuhën shqipe, dhe do të hyjë në fuqi pas miratimit nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Republikës së Shqipërisë dhe pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ANEKSI 1
POZICIONI GJEOGRAFIK

Dhënien me koncesion për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM (*Multi Buoy Mooring*), në Porto Romano, Durrës.

Zona e individualizuar për ndërtimin e fushës së bovave MBM ndodhet, në afërsi të bregdetit shqiptar, mbi 2,500 m nga linja bregdetare në afërsi të Porto Romanos, Durrës, brenda koordinatave:

Pika A: N- 41° 22'18.532" Pika B: N- 41° 21'48.277"
E- 19°23'31.052" E- 19°23'46.517"
Pika C: N- 41°21'36.625" Pika D: N- 41°22'6.877"
E- 19°23'6.361" E- 19°22'50.891"



Pjesa e dytë është pjesa e impiantit në distributorin shpërndarës. Distributori shpërndarës shërben për lidhjen e operatoreve të ndryshëm që duan të shfrytëzojnë sistemin e ankorimit të llojit MBM ndodhet në koordinatat:

Pika "P1" N- 41°22'32.520";
E- 19°25'19.200".

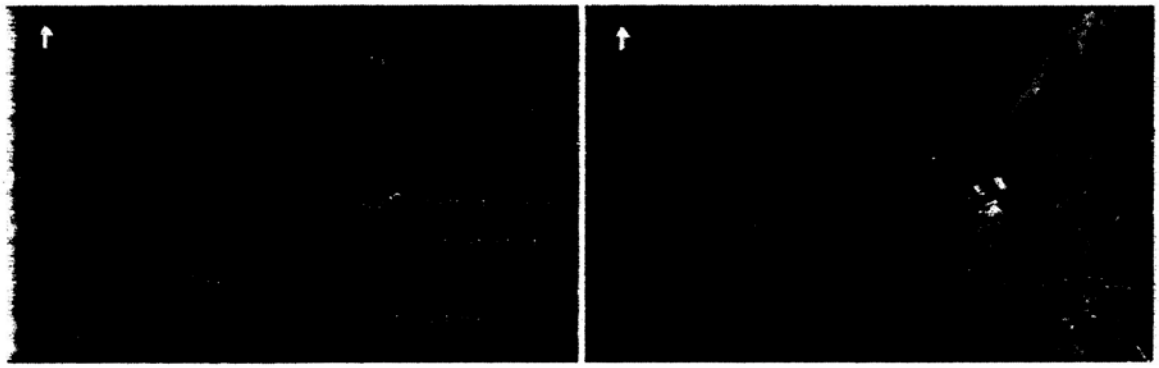
Për të kryer operacionet në tokë duhet një sipërfaqe toke prej 3,850 m^2. Kjo sipërfaqe është paralel me rrugën ekzistuese për në Porto Romano, me distancë 12 ml nga aksi i saj, për të mos penguar edhe zgjerimin në perspektivë të kësaj pjesë të rrugës. Sipërfaqja e nevojshme është në formë paralelogrami me gjatësi mesatare 77 ml dhe gjerësi 50 ml dhe me sipërfaqe 3,850 m^2. Brenda këtij sheshi duhet të ndërtohet një godinë e cila do të shërbejë si stacion pompimi, zyra të nevojshme, si edhe ambiente të tjera të nevojshme për operimin.

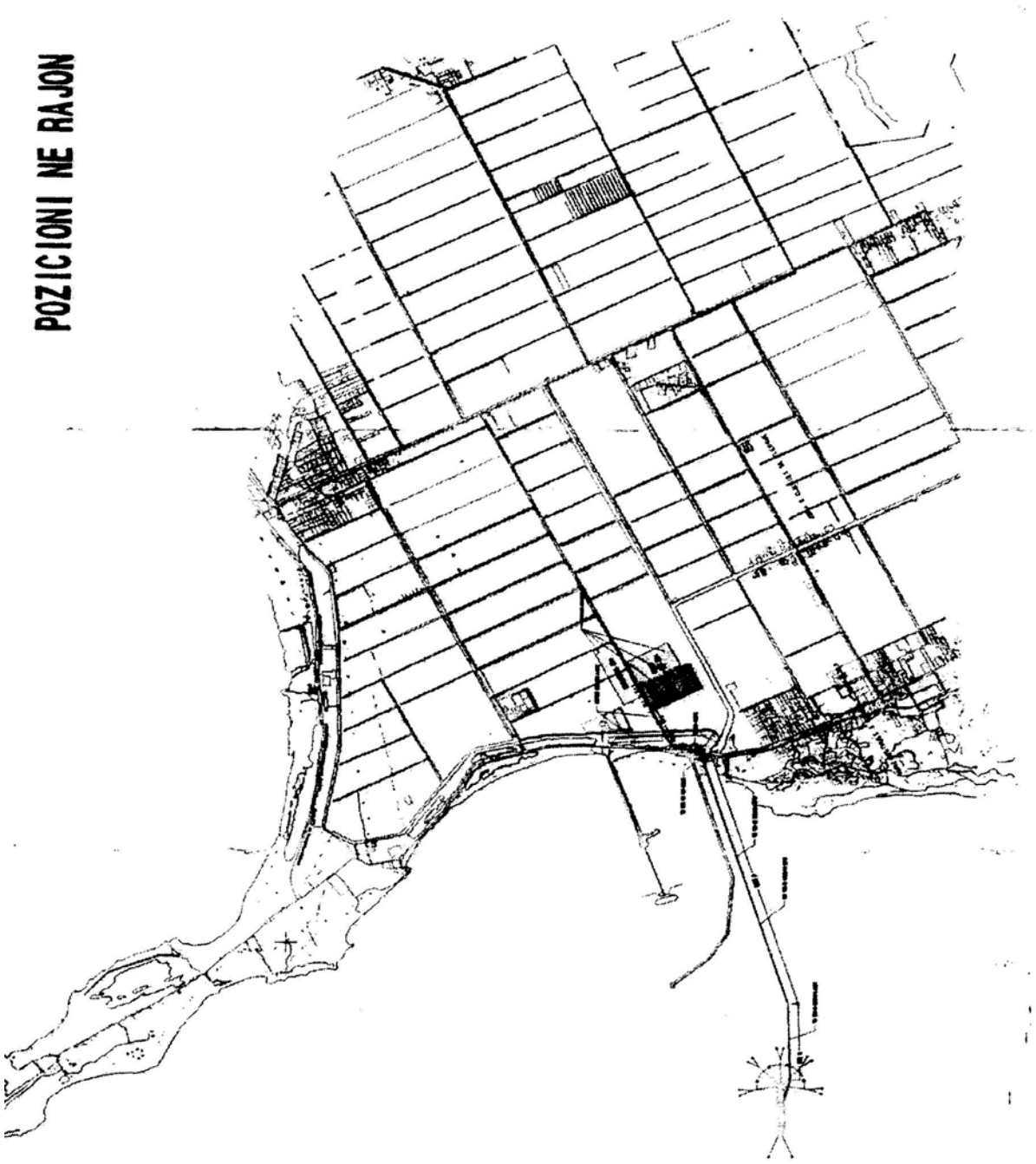
Pjesa e tretë janë tubacionet të cilat do të jenë me gjatësi totale mbi 2.500 metra dhe do të lidhin fushën e bovave (pjesa e parë) dhe distributorin shpërndarës në tokë (pjesa e dytë).

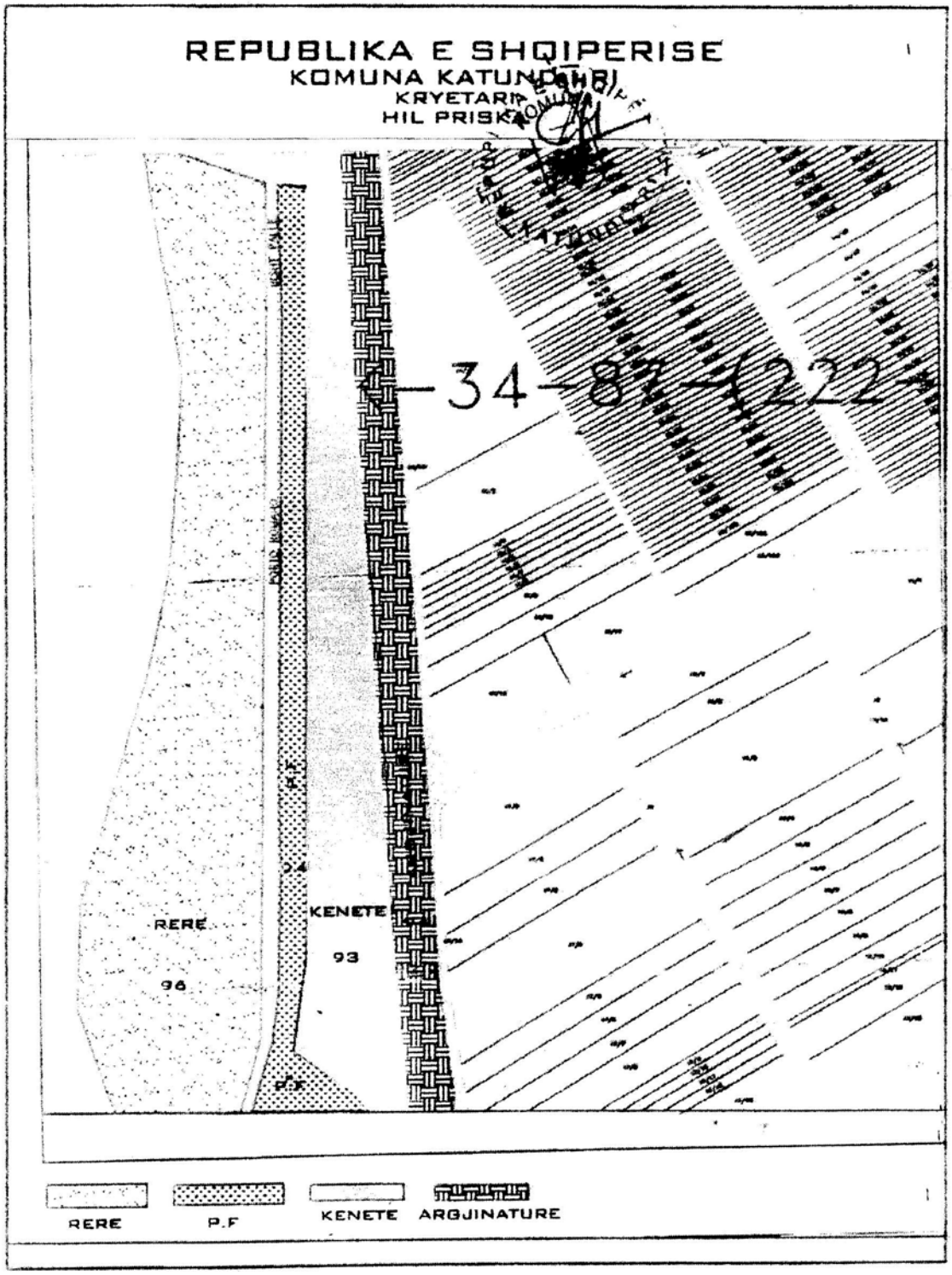
Në rastin specifik parashikohen tri tubacione prej çeliku i veshur (gunitato), nga të cilët dy tubacione 120 mm dhe një i tretë 200 mm, të pajisur në mënyrë të duhur me kundër tub për kontrollin e temperaturës. Këto tubacione mund të përdoren për transportin e diezel, benzinë, mazut, solar, naphta, biokarburant, bitum, naftë bruto.

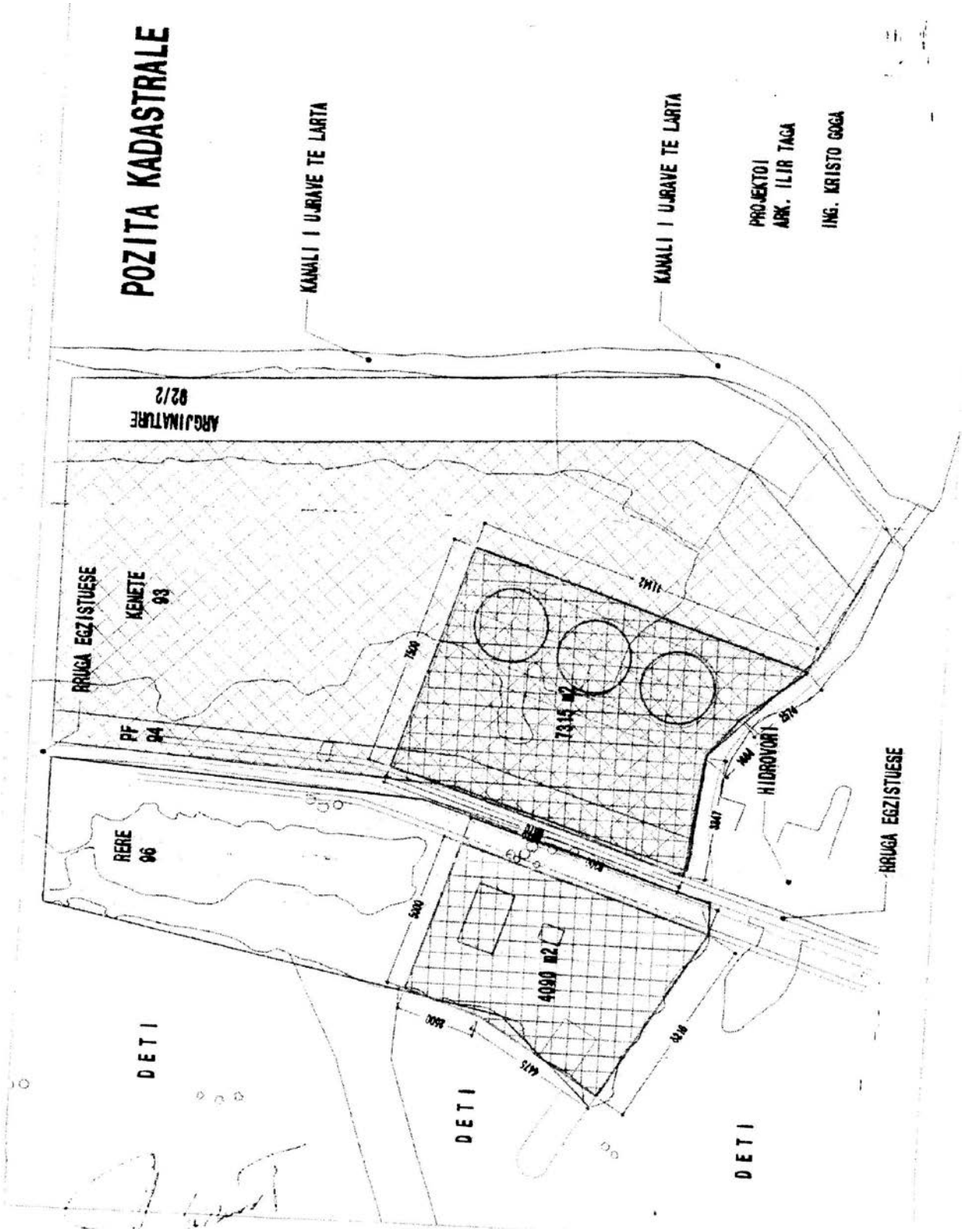
Tubacioni që do të shërbejë për transportimin e bitumit dhe naftës bruto duhet të përmbushë standardet në fuqi.

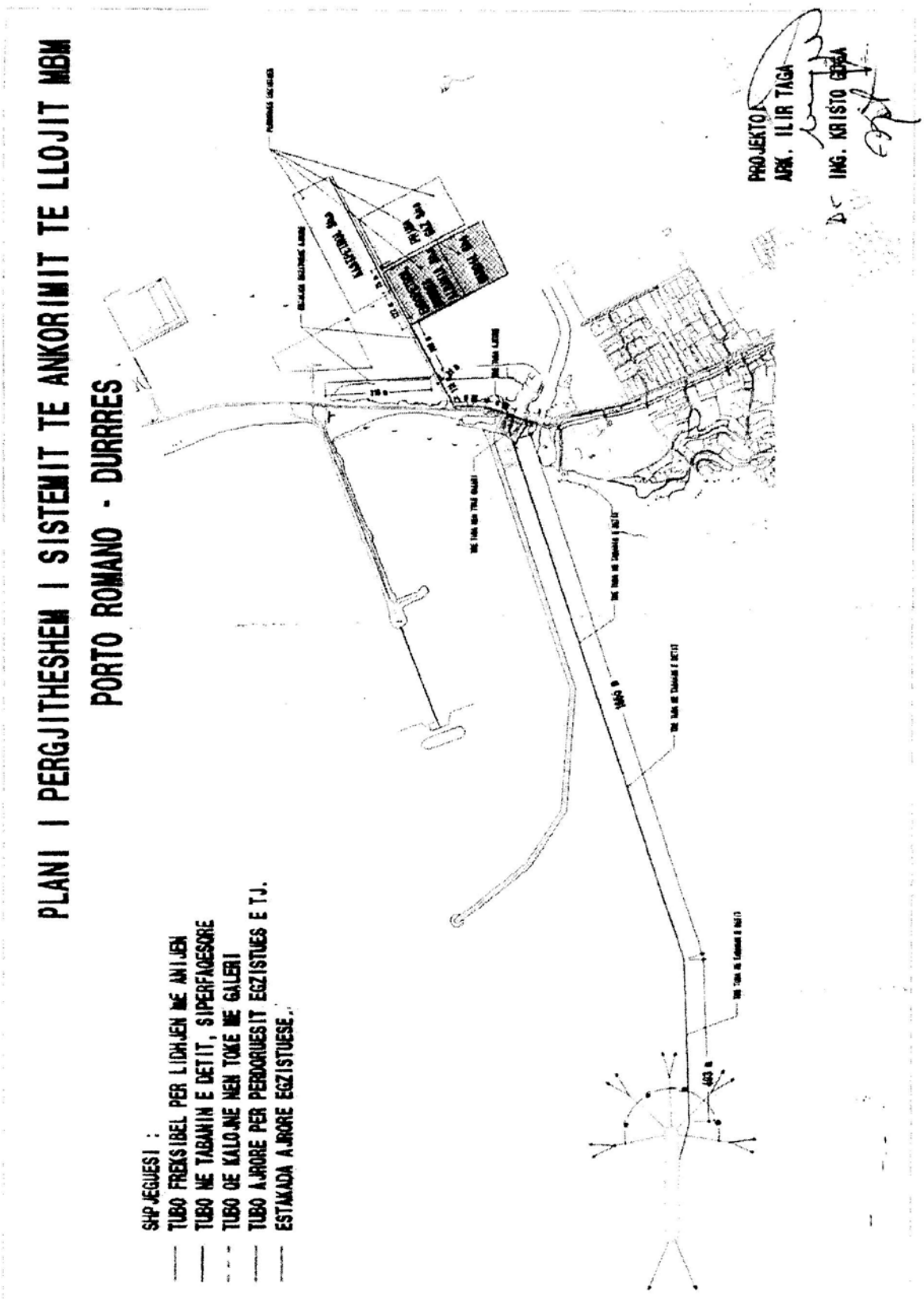
SISTEMI I ANKORIMIT I LLOIT MBM
PORTO ROMANO – DURRES –
PROJEKTI ARKITEKTONIK E NDERTIMORE

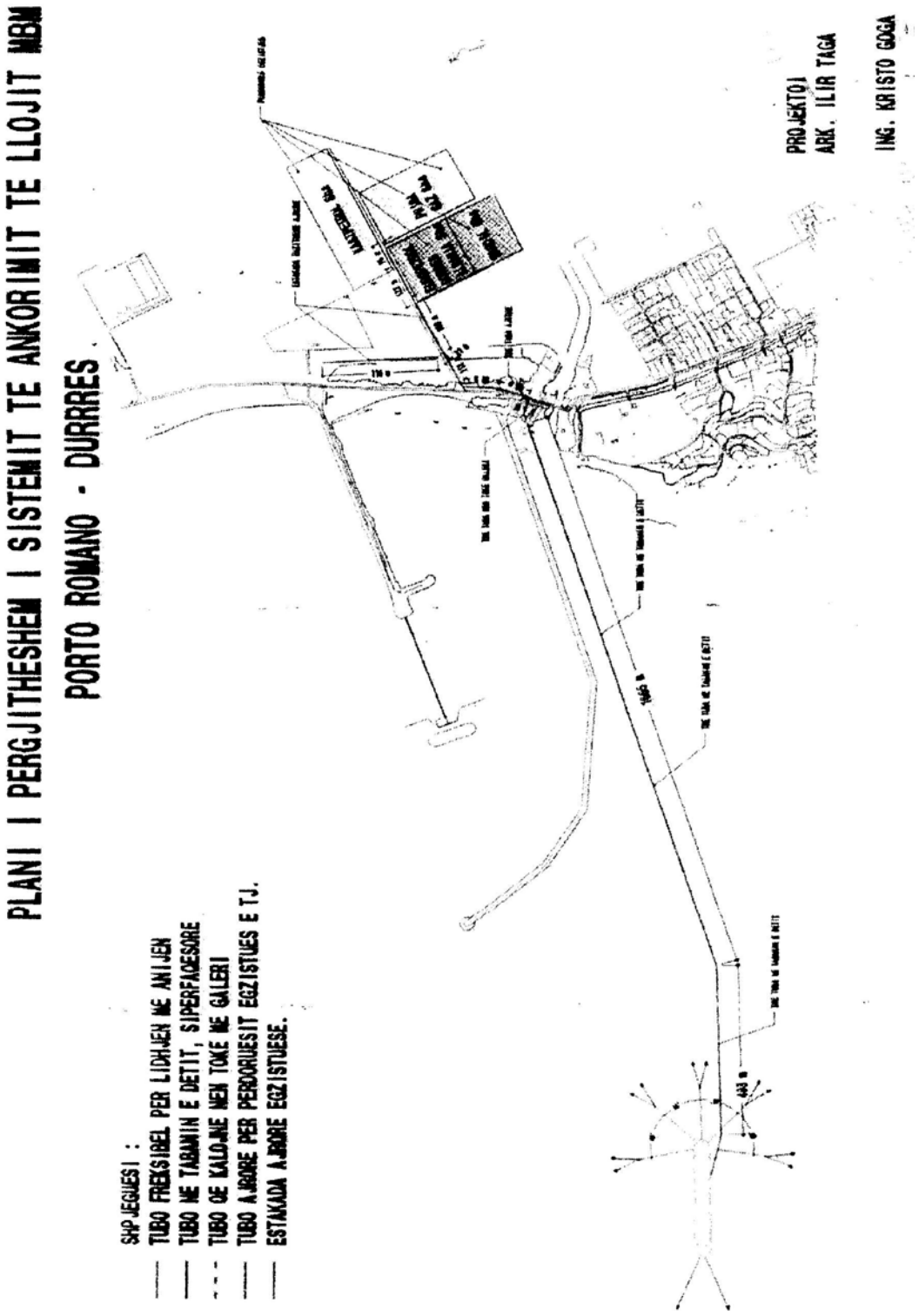


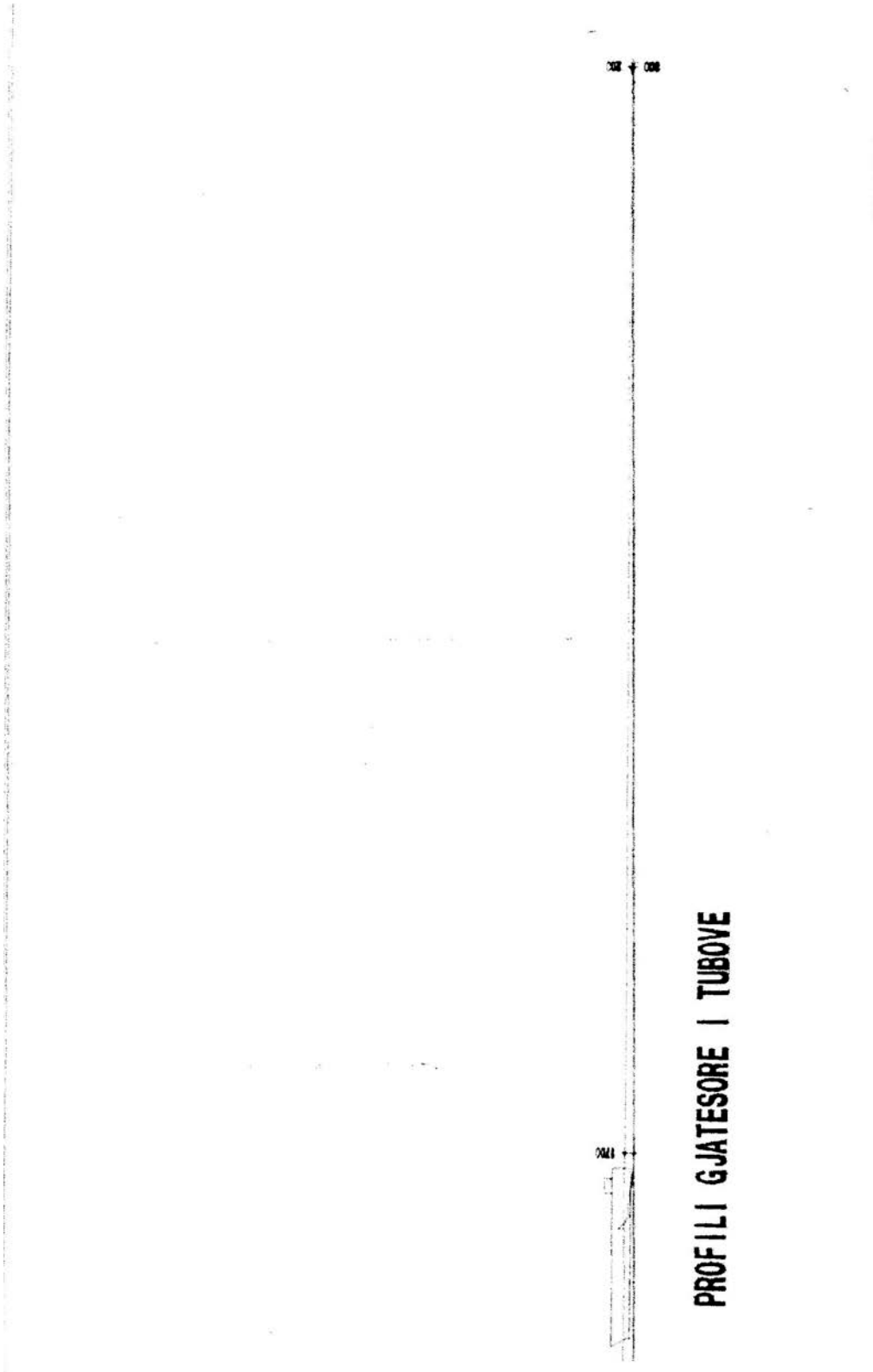

POZICIONI NE RAJON

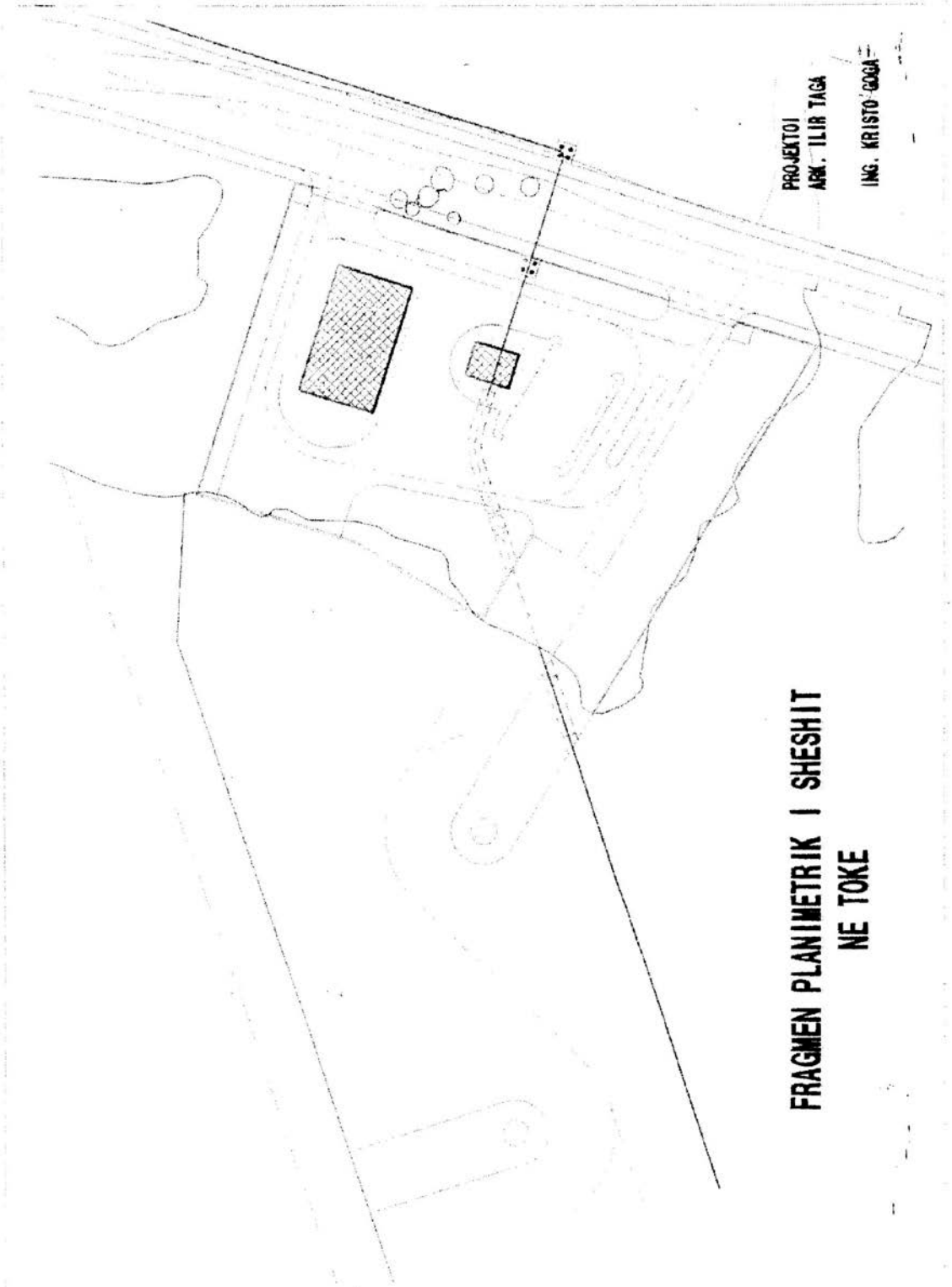

REPUBLIKA E SHQIPERISE
KOMUNA KATUNDSHRI
KRYETARI
HIL PRISKA
34-87-1222
RERE
96
KENETE
93
P.F
RERE
P.F
KENETE
ARGJINATURE

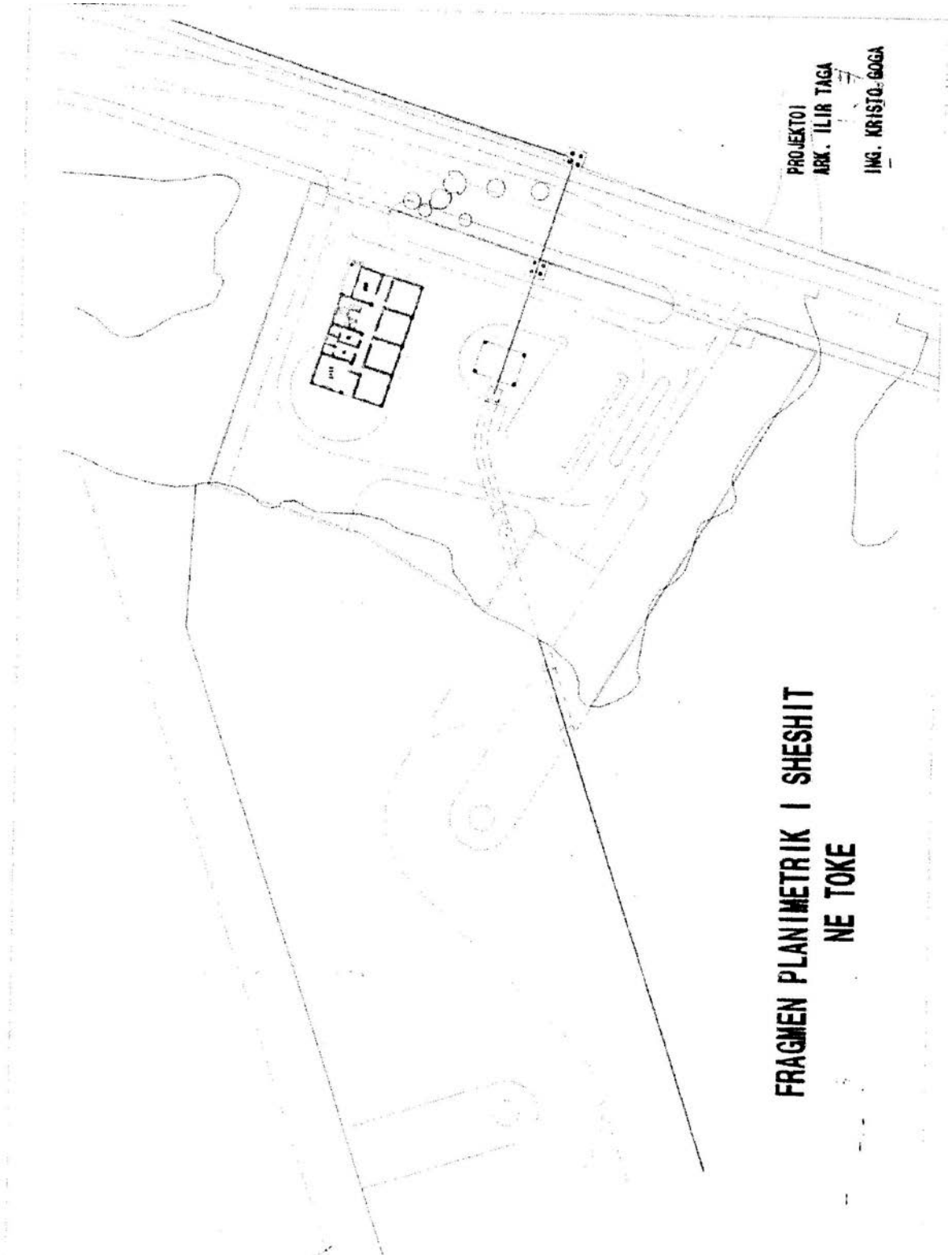

POZITA KADASTRALE
KANALI I UJRAVE TE LARTA
KANALI I UJRAVE TE LARTA
PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
ARGJINATURE
82/2
RRUGA EGZISTUESE
KENETE
83
PF
84
RERE
86
HIDROVORI
RRUGA EGZISTUESE
DETI
DETI
DETI

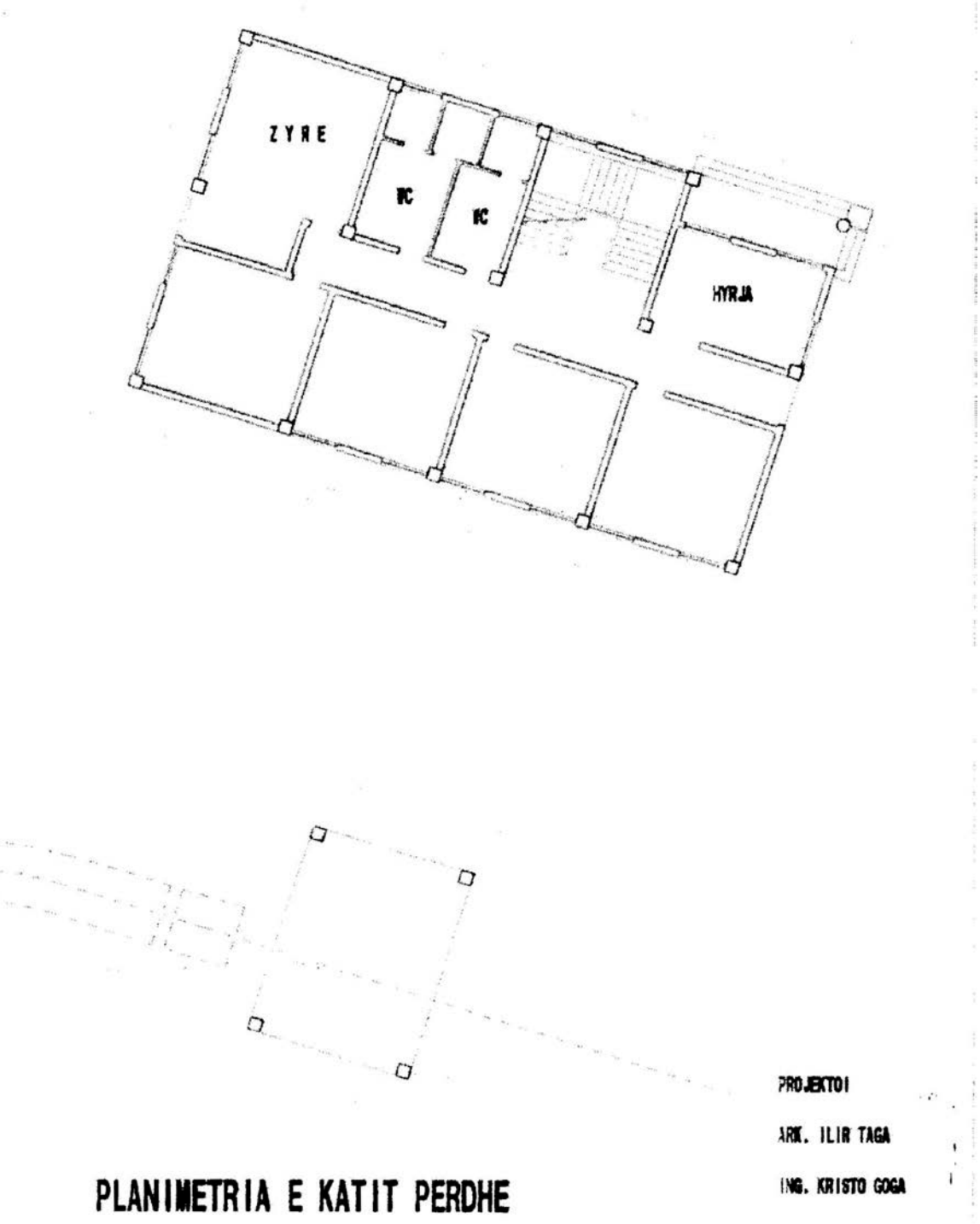

PLANI I PERGJITHSHEM I SISTEMIT TE ANKORIMIT TE LLOJIT MBM
PORTO ROMANO - DURRES
SHPJEGUESI :
TUBO FRENUESIBEL PER LIDHJEN ME ANIJEN
TUBO ME TABANIN E DETIT, SIPERFAQESORE
TUBO QE KALOJNE NEN TOKE ME GALERI
TUBO AJRORE PER PERDORUESIT EGZISTUES E T.J.
ESTAKADA AJRORE EGZISTUESE
PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GEGA

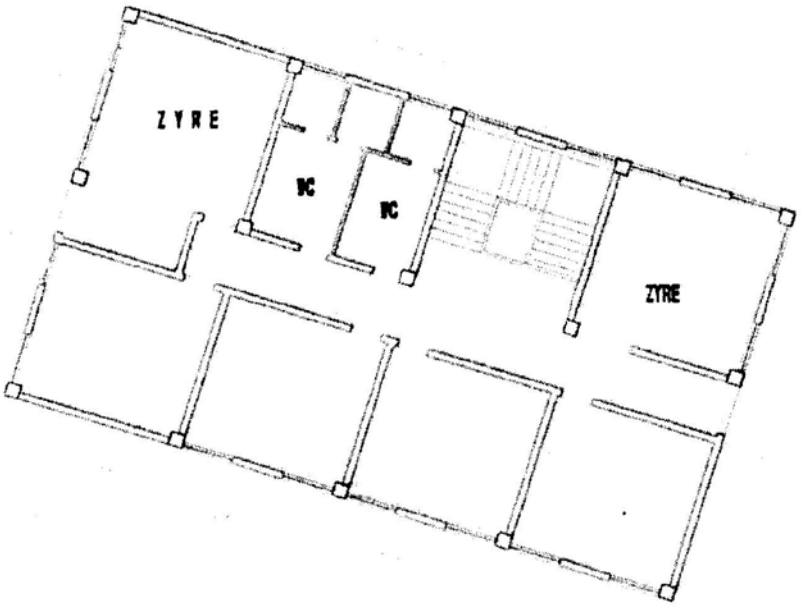

PLANI I PERGJITHESHEM I SISTEMIT TE ANKORIMIT TE LLOJIT MBM
PORTO ROMANO - DURRES.
SHPJEGUESI :
TUBO FRENSIBEL PER LIDHJEN ME ANIJEN
TUBO ME TABANIN E DETIT, SIPERFAQESORE
TUBO QE KALOJNE NEN TOKE ME GALERI
TUBO AJRORE PER PERDORUESIT EGZISTUES E T.J.
ESTAKADA AJRORE EGZISTUESE.
PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA


PROFILI GJATESORE I TUBOVE


PROJEKTOI
ARK. ILLIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
FRAGMEN PLANIMETRIK I SHESHIT
NE TOKE


PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
FRAGMEN PLANIMETRIK I SHESHIT
NE TOKE


ZYRE
WC
WC
HYRJA
PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
PLANIMETRIA E KATIT PERDHE



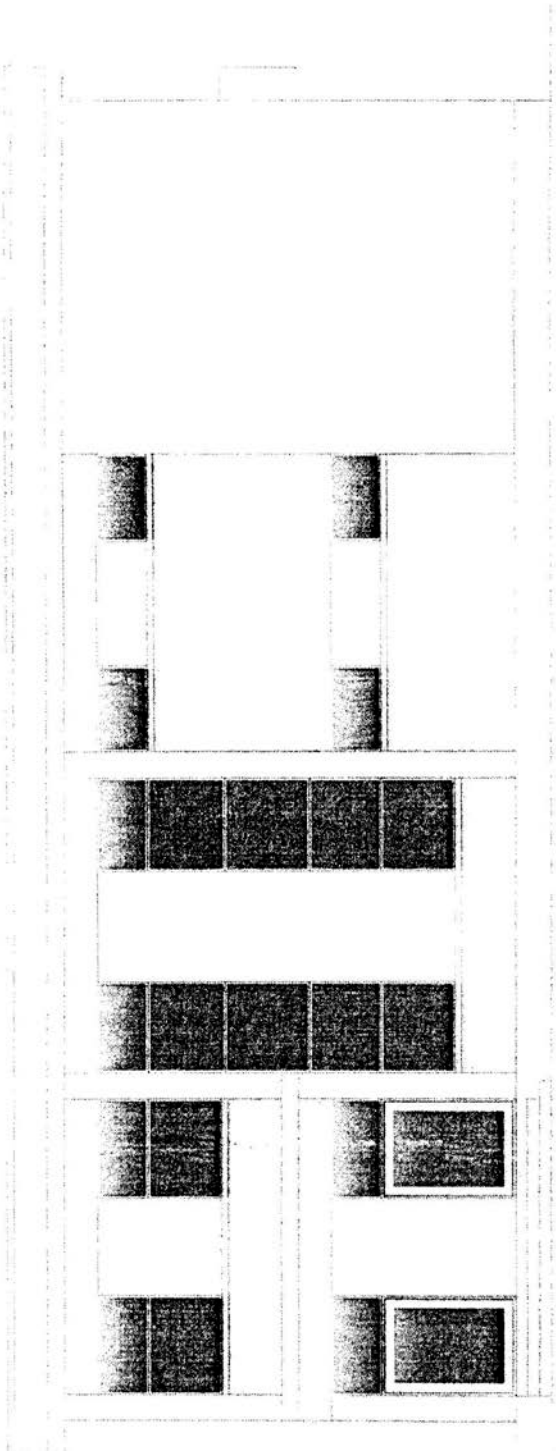
PROJEKTOI

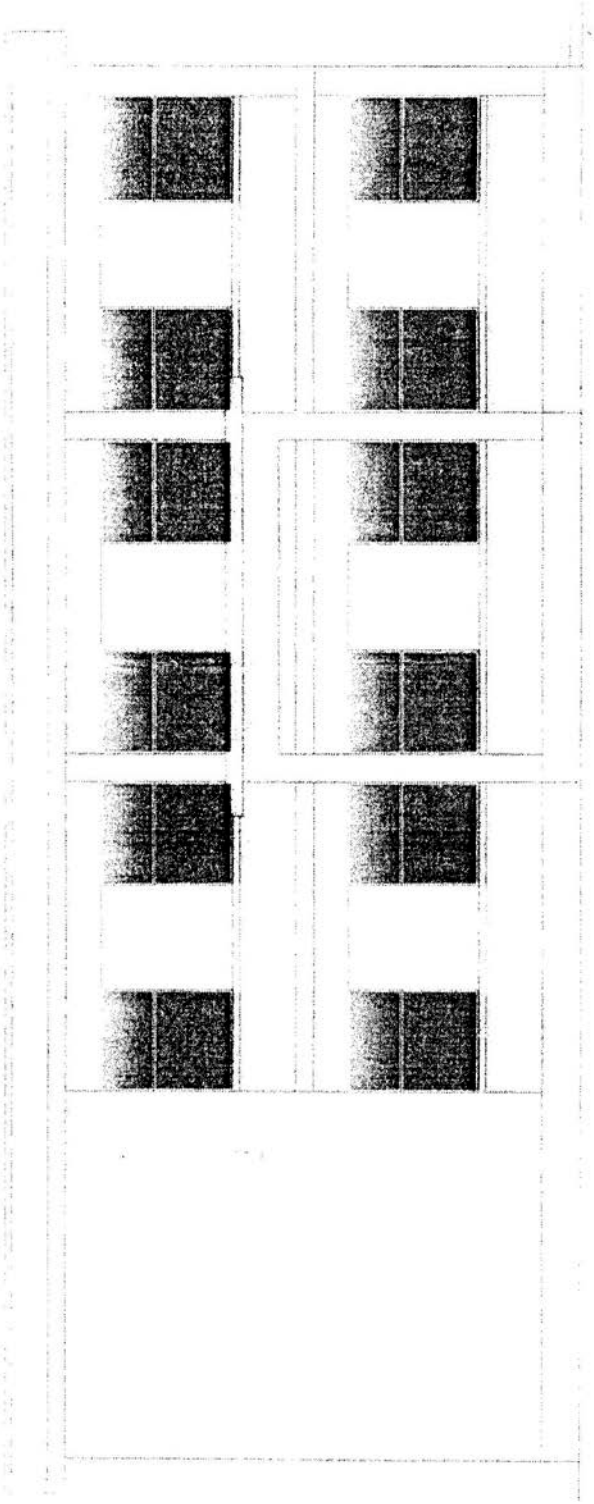
ARK. ILIR TAGA

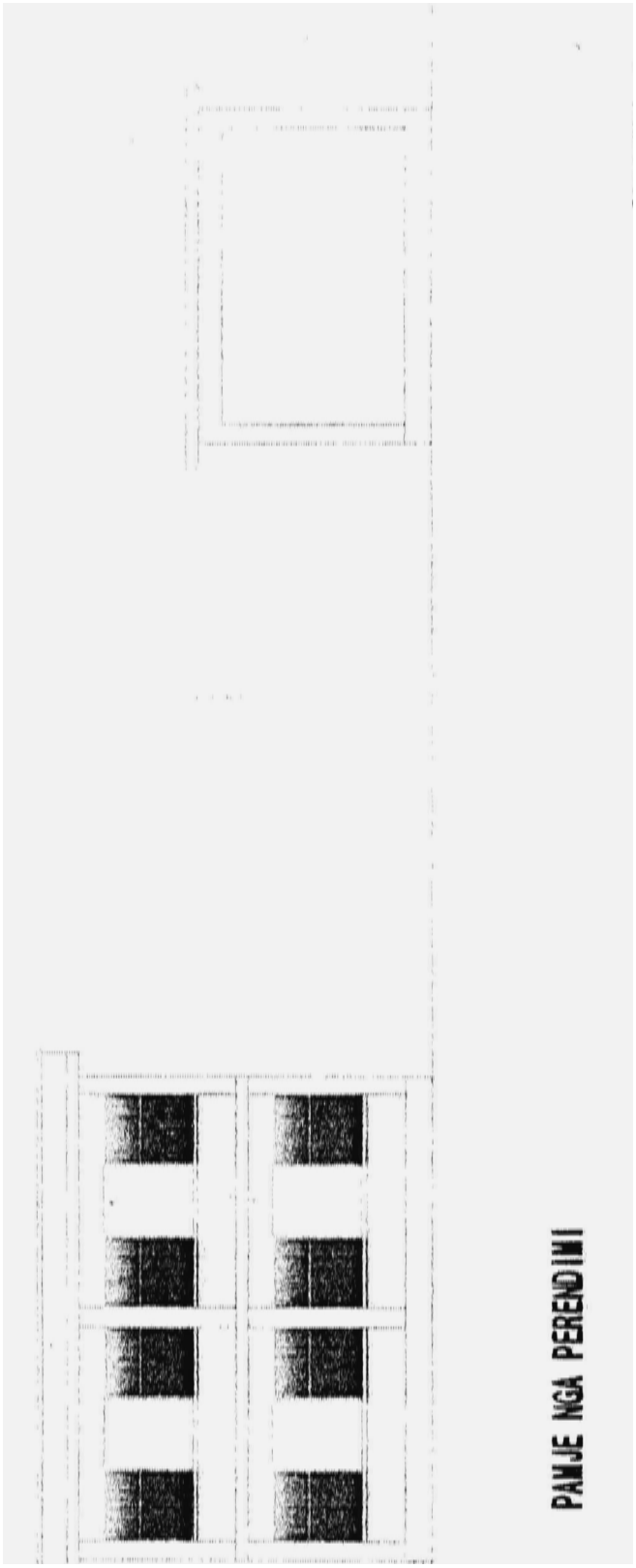
ING. KRISTO GOGA

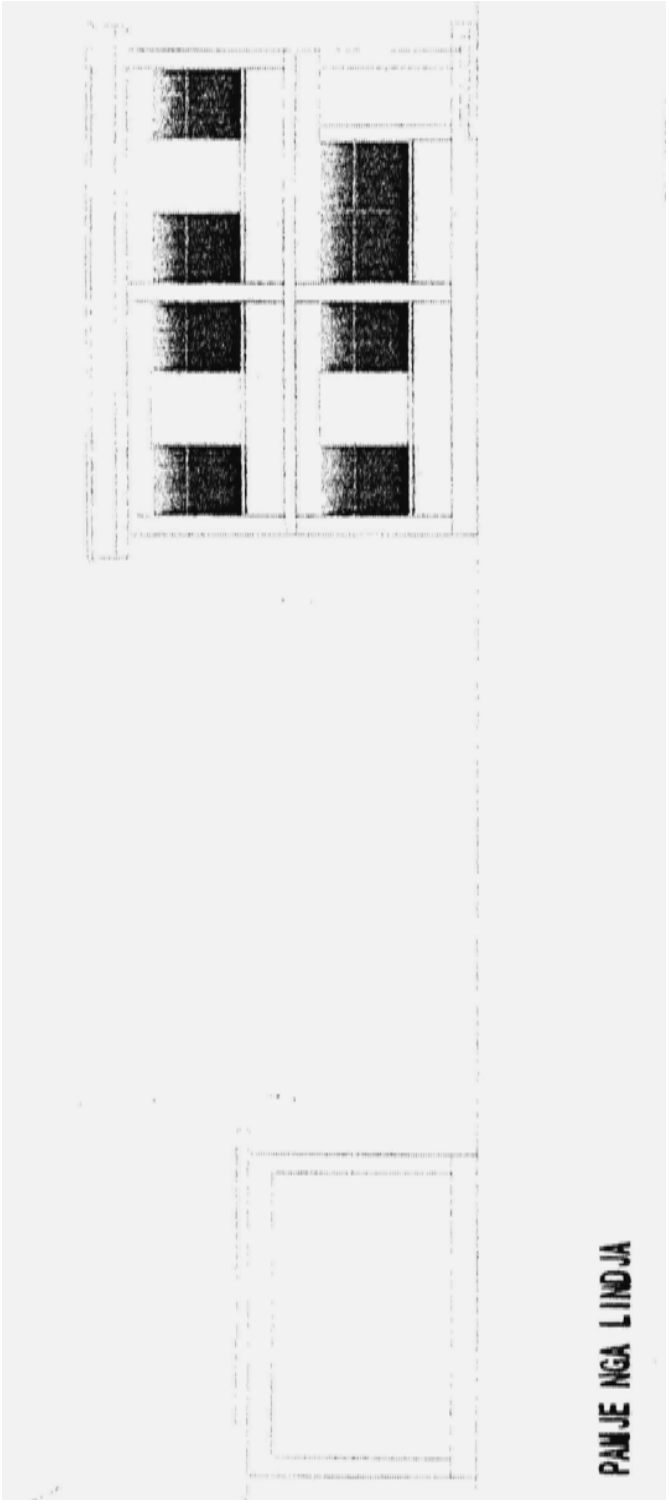
ANIMETRIA E KATIT TE PARE

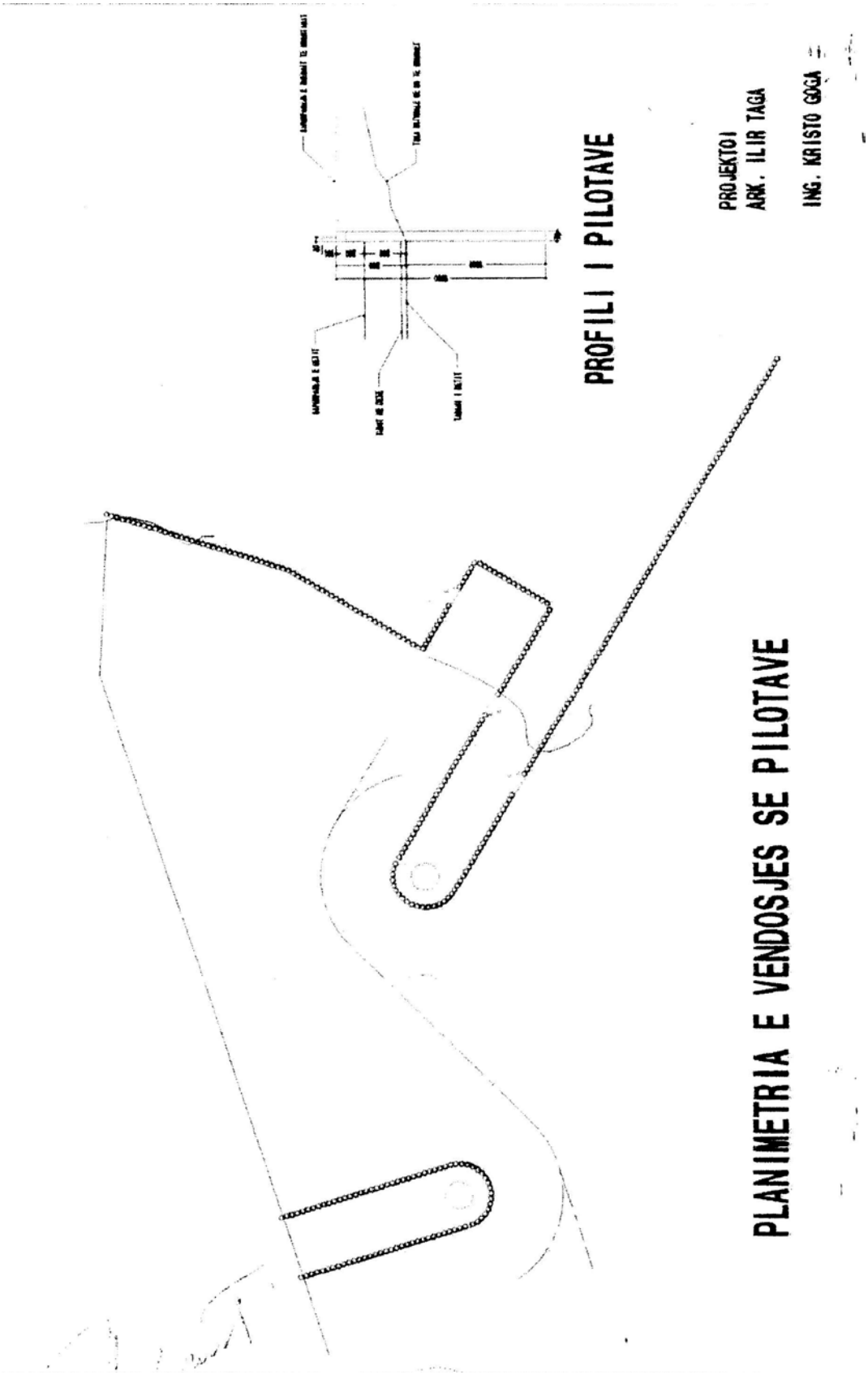
PAMJE NGA VERIU

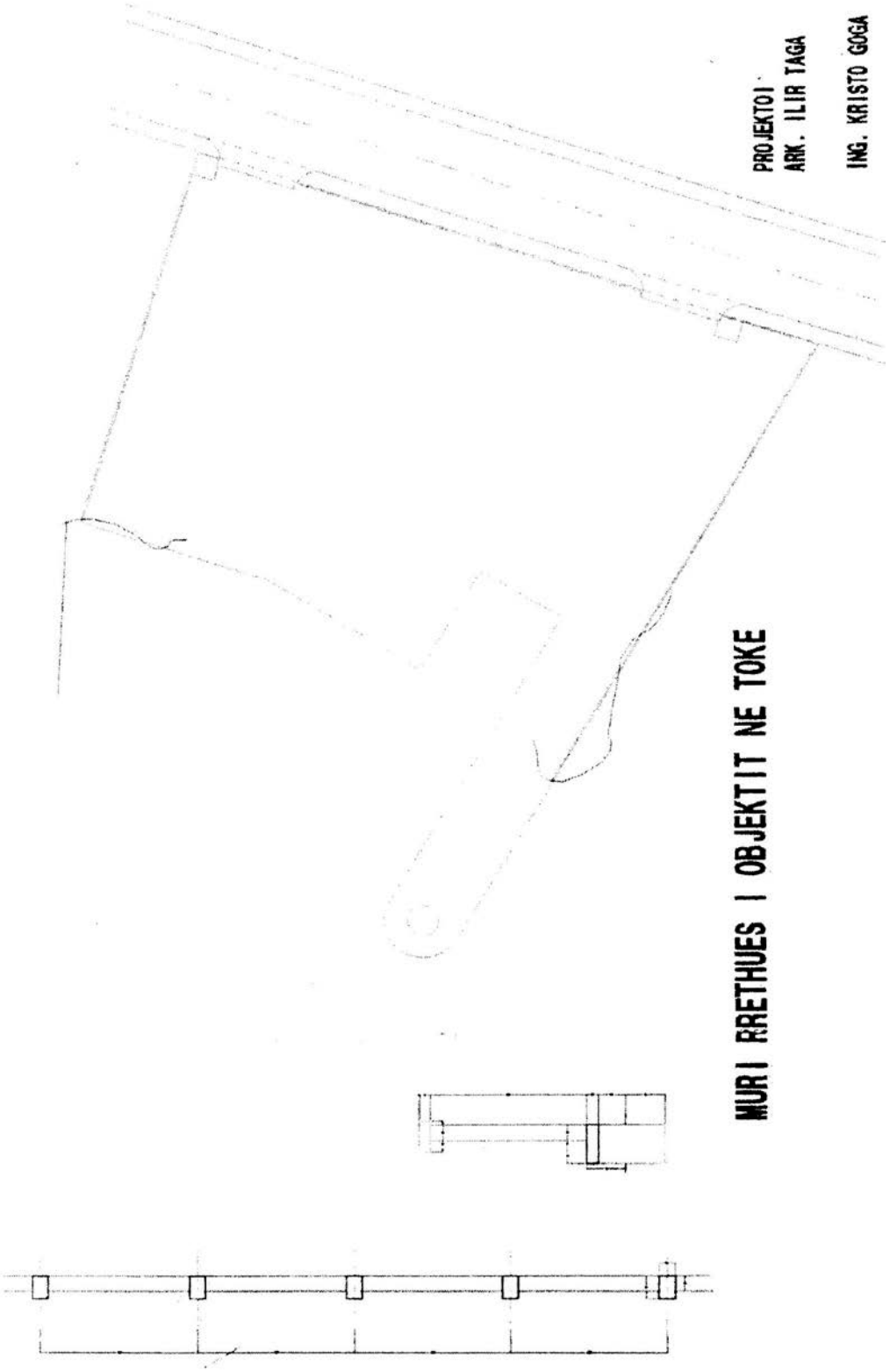


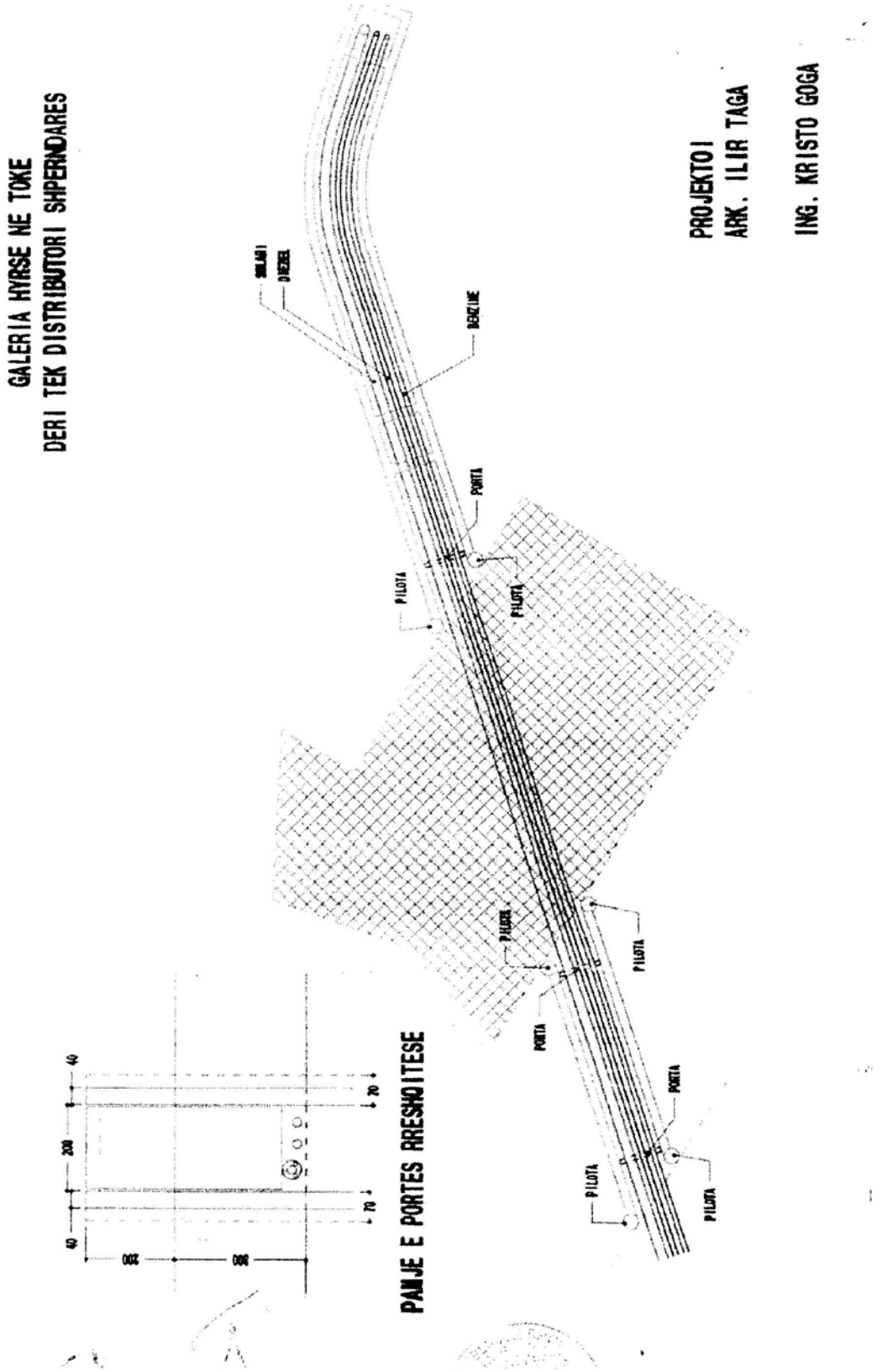

PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
PAMJE NGA JUGU

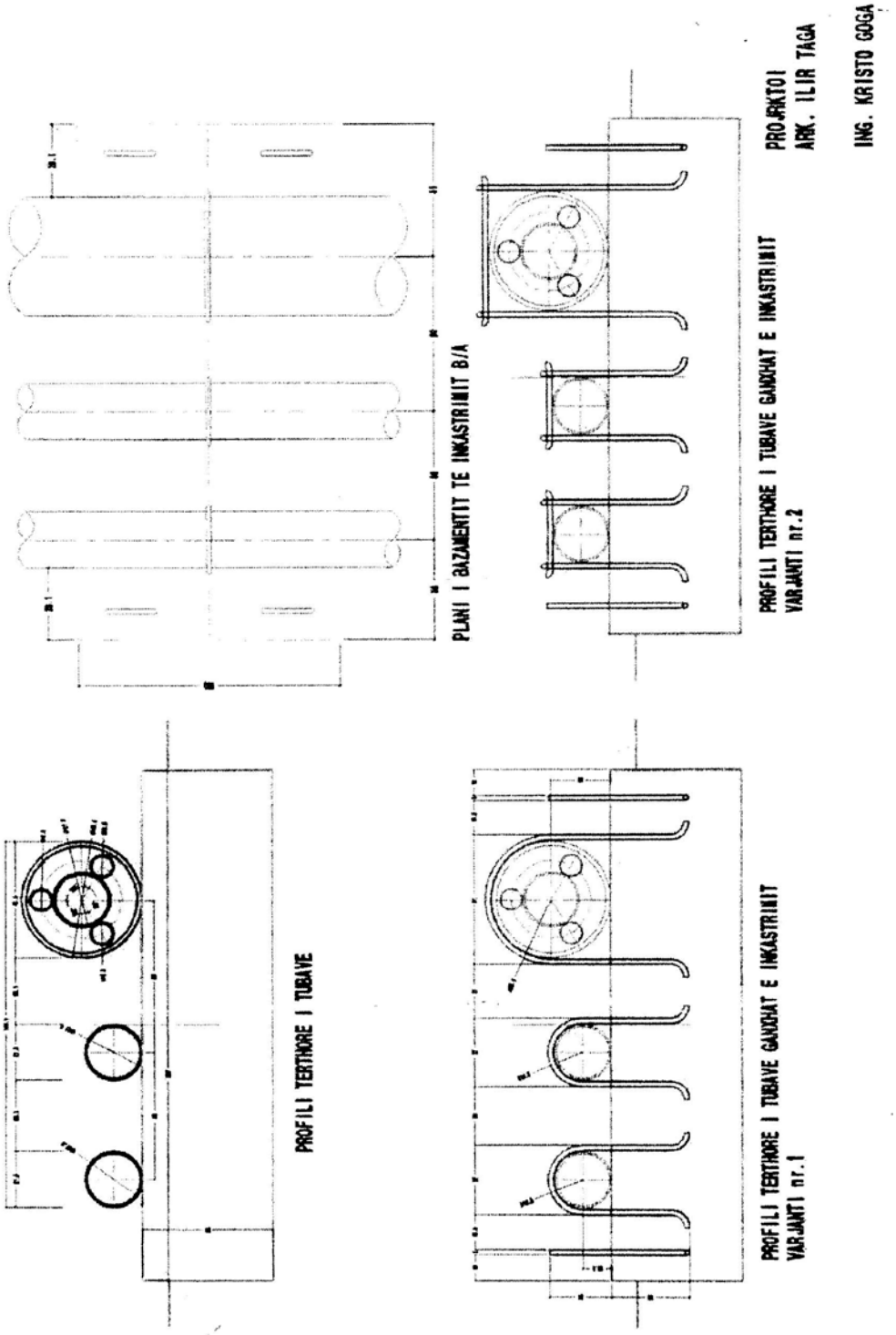

PAMJE NGA PERENDIMI

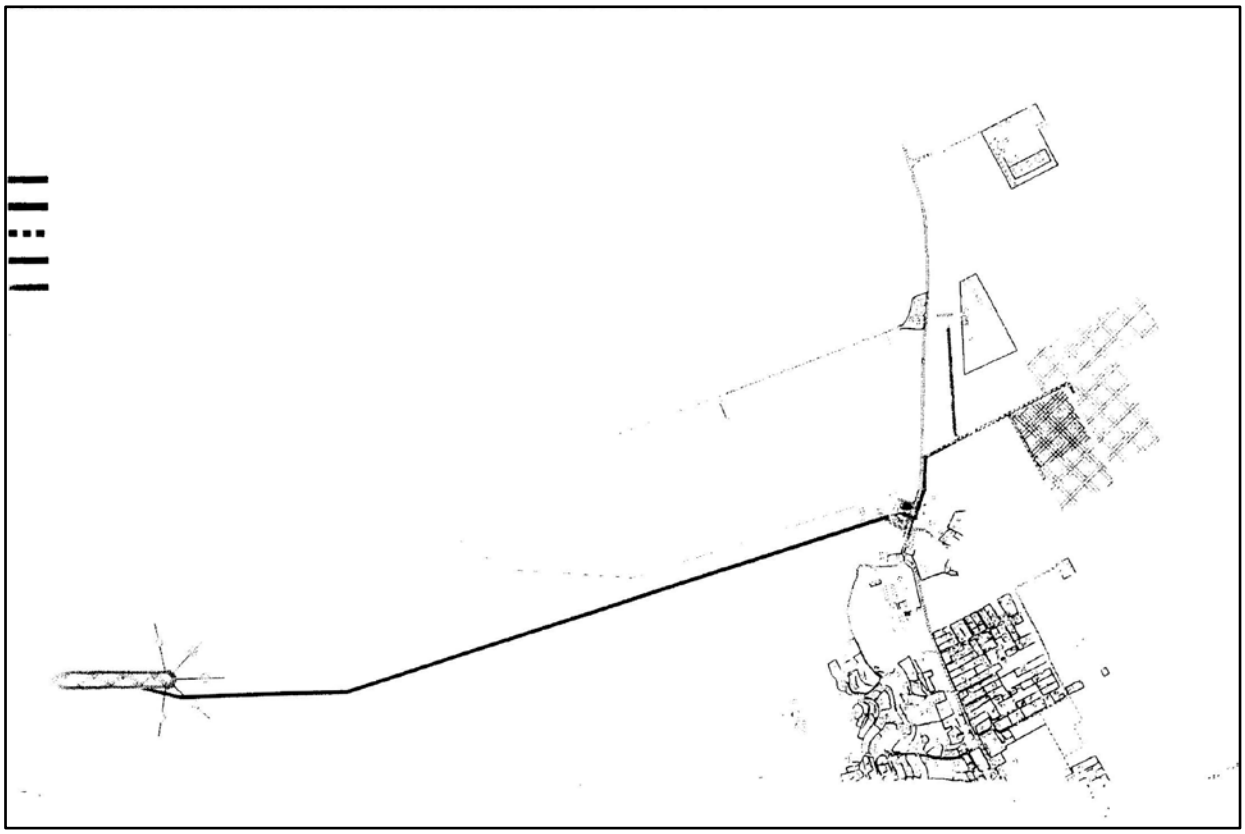

PAMJE NGA LINDJA


PROFILI I PILOTAVE
PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
PLANIMETRIA E VENDOSJES SE PILOTAVE


PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
MURI RRETHUES I OBJEKTIT NE TOKE


GALERIA HYRSE NE TOKE
DERI TEK DISTRIBUTORI SHPERNDARES
PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
PORTA
PILOTA
PANJE E PORTES RRESHQITESE


PROJEKTOI
ARK. ILIR TAGA
ING. KRISTO GOGA
PLANI I BAZAMENTIT TE INKASTRIMIT B/A
PROFILI TERTHORE I TUBAVE GANCHAT E INKASTRIMIT
VARIANTI nr.2
PROFILI TERTHORE I TUBAVE
PROFILI TERTHORE I TUBAVE GANCHAT E INKASTRIMIT
VARIANTI nr.1



GRAFIKU I PUNIMEVE

SISTEMI I ANKORIMIT I LLOJIT MBM, PORTO ROMANO - DURRES-

MUAJ PAS DALJES SE LEJES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
EMERTIMI I PUNIMIT																		
GERMIM + MBUSHJE																		
VENDOSJA E BOVAVE																		
SHTRIRJA E TUBACIONEVE																		
MURI RRETHUES																		
NDERTESA E ZYRAVE																		
PILOTAT MBROJTESE																		
GALERIA NE TOKE																		
INFRASTRUKTURA HIDRAULIKE																		
INFRASTRUKTURA ELEKTRIKE																		
LINJA E JASHTEME ELEK.																		
SISTEMI ELEKTRONIK																		
MONTIMI I PAISJE IMPJANTE																		
SISTEMIM I JASHTEM I OBJ.																		
SHTRIRJE TUBACIONE TOKE																		
MONTIMI I DISTRIBUTORI																		
HIDRANTET E MBROJ. ZJARRI																		
SISTEMI I TOKEZIMIT																		
KABINA ELEKRTIKE																		
IMPJANTI I UJIT INDUSTRIAL																		
NDRICIMI I JASHTEM																		
GJELBERIMI I JASHTEM																		
SISTEMIMI I RRUGES NE OBJ.																		
KOLAUDIMI I IMP. ELEKTRONIK																		
KOLAUDIMI I IMP. PA NGARKES																		
KOLAUDIMI I GJITHE SISTEMIT																		

SHPJEGUESE : GRAFIKU I PUNIMEVE ESHTE
MENDUAR PER 18 MUAJ PAS MIRATIMIT TE LEJES.

ARK. ILIR TAGA
DOK.ING. KRISTO GOGA

Analiza Ekonomike dhe Financiare Ndërtim-Operim-Transferim Porti të llojit MBM (multi buoy mooring)

Mars 2015

Interpretime

Capex	Investimi fillestar për ndërtimin e portit te Ilojit MBM
Tatim fitimi	Ne baze te legjislacionit ne fuqi, tatim fitimi është ne masën 15%
USD ($)	Monedha Dollar Amerikan, me te cilën eshte kryer analiza financiare meqenëse ne kete biznes operohet me kete monedhe.
IRR	Norma e Brendshme e Kthimit
Equity IRR	Norma e Brendshme e Kthimit te Kapitalit te shoqërisë
NPV	Vlera Aktuale Neto
Opex	Shpenzimet operative dhe mirëmbajtjes
Projekt	Referohet ndërtim operim dhe transferimi i portit te Ilojit MBM
PBP	Periudha e vetëshlyerjes

Përmbledhje

PROJEKTI

Projekti konsiston ne projektimin, ndërtimin dhe operimin (BOT) me koncesion për një periudhe afatgjate te portit te Ilojit MBM, ne përputhje me Legjislacionin për Koncesionet, ne fuqi.

INVESTIMET KAPITALE

Kostot e ndërtimit për këtë projekt parashikohen te jene ne vlerën 10,200,000 Dollar, ose e konvertuar me kursin e këmbimit te datës 19.1.2015, date ne te cilën është publikuar ftesa për oferte është 1,234,098,000 Leke (kursi i këmbimit 120.99 leke/$.

FINANCIMI

80% e projektit parashikohet te financohet me huamarrje, e cila do te shlyhet totalisht për 15 vite. Shlyerja e huas do te filloje me fillimin e gjenerimit te te ardhurave. Financimi i përgjithshëm nëpërmjet huamarrjes do te përfshijë 80% e kostove te ndërtimit, ndërsa pjesa tjetër prej 20% do te financohet nëpërmjet kapitaleve te vete shoqërisë.

Aspekti ekonomik dhe përfitimet e pritshme

METODOLOGJIA E NDJEKUR PËR STUDIMIN EKONOMIK

Elementet dhe faktorët kryesore te marre ne konsiderate dhe qe mbështesin metodologjisë e ndjekur për kryerjen e studimit ekonomik dhe vlerësimit te përfitimeve janë:

- Analizimi i nivelit te varësisë dhe konsumit te ekonomisë dhe industrisë shqiptare te karburanteve ne raport me burimet alternative te energjisë;
- Paraqitja e elementeve qe përbejnë koston e karburanteve ne Shqipëri;
- Paraqitja e komponentëve dhe indikatorëve qe influencojnë nivelin e çmimeve te karburantit ne Shqipëri;
- Përcaktimi i fushave ku investimi do ndikonte direkt dhe indirekt ne uljen e ekspozimit ndaj fluktacioneve te çmimeve te bursës si dhe do sillte një impakt pozitiv direkt mbi cmimin final te konsumatoreve;
- Pamja e kapaciteteve aktuale dhe te projektuara te furnizimeve;
- Analiza e kostove per realizimin e projektit dhe perfitimeve ne kostot baze te operatoreve.

Studimi perfshin dhe nje detajim te aspektit teknik qe mundeson realizimin e projektit.

Filozofia e investimit eshte te mos dublikoje infrastrukturen ekzistuese ne Porto Romano por te shtoje nje element te ri i cili do synoje te sherbeje furnitoreve te medhenj dhe te mbeshtesi nivelet e kerkuara prej tyre per ankorimin e anijeve te transportit te karburanteve. Target grupi i synuar nga ky investim eshte i ndryshem nga ai i terminaleve ekzistuese. Pikerisht per te mundesuar kete, projekti parashikon realizimin ne nje perjudhe 6 mujore te portit off-shore te ankorimit MBM qe mundeson pritjen e anijeve me kapacitet deri ne 100,000 Ton (perkthyer ne vendshkarkim 18 - 20m thellesi zhytje).

Per perpunimin e te dhenave dhe kryerjen e vleresimeve te ndryshme jane perfshire profesioniste me ekspertize te gjere teknike, financiare dhe ligjore.

FAKTORET NXITES DHE BENEFITET E INVESTIMIT NE PROJEKT

ELEMENTET PERBERES TE KOSTOS SE KARBURANTIT NE SHQIPERI

Eshte i njohur fakti qe elementet kryesore qe perbejne koston e karburantit ne Shqiperi jane:

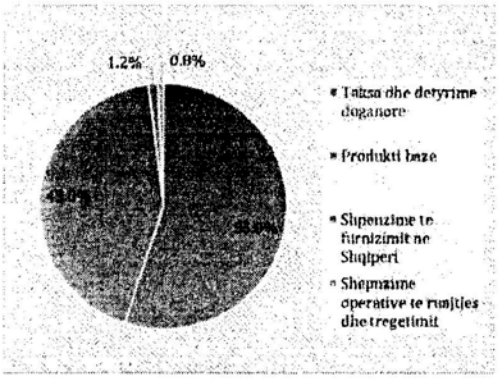
(i) Kosto e produktit, kuotuar ne tregjet nderkombetare sipas European Marketscan;

(ii) Kosto e transportit, shkarkimit, sigurimit dhe te tjera te nevojshme per ta sjelle karburantin ne brigjet e Shqiperise;

(iii) Kostot operative te magazinimit dhe tregetimit te operatoreve ne tret;

(iv) Kostot e shtuara nga taksimi ne dogana, tvsh dhe te tjera taksa direkte te aplikuara mbi tregetimin e karburanteve ne Shqiperi.

Porcioni mesatar qe ze secili nga komponentet ne koston totale te karburanteve ilustrohet nga grafiku. Pjesen derrmuese te kostos totale te karburanteve ne Shqiperi e zene taksat dhe tarifat doganore te cilat perbejne thuajse 55% te saj. Kostot te cilat influencohen nga faktore nderkombetare trajtohen me gjeresisht ne seksionet ne vijim si elemente te indikatoreve financiare nderkombetare.



Keto dy komponente te kostos jane jashte kontrollit direkt te operatoreve qe veprojne ne tregun e tregetimit te karburanteve, per rrjedhoje studimi i fizibilitetit fokusohet ne nxerrjen ne pa te perfitimeve dhe reduktimeve ne kostot dhe shpenzimet operative te transportit, shkarkimit, perfitimi nga ekonomite e shkalles duke rritur dhe shfrytezuar ne maksimum kapacitetet ekzistuese dhe te reja, rritjen e volumeve te tregetimit drejt vendeve te rajonit dhe aspekte te tjera te lidhura me to.

Pamvaresisht se distancat nuk eshte e madhe, freghti dhe kosto e transportit jane te konsiderueshme kjo per faktin se infrastruktura aktuale nuk mund te pranoje e perpunoje tanker me kapacitet me te medha se 15 - 20.000 Ton.

Ne keto kushte, shtuar ketu dhe faktin qe numuri i tankerve ne qarkullim me keto kapacitete eshte i kufizuar, ne rastin me te mire kosto e transportit eshte 16-20 USD/Ton dhe ne rastin me te keq deri ne 25 USD/Ton per ton.

Ne rast se do te konsiderojme dhe mangesine ne ndertimin e ketyre pontileve qe lejojne perpunimin e vetem te nje anije, kjo kosto rritet akoma dhe me shume ne varesi te vonesave qe vuajne importuesit.

Elementeve e kostos te lartpermendura, duke u shtuar dhe faktore te tjere sic trajtohen ne seksionin ne vazhdim, percaktojne nivelet e cmimeve per tregetim dhe konsum te karburanteve ne Shqiperi.

FAKTORET QE INFULENCOJNE NIVEIN E CMIMEVE TE KARBURANTIT NE SHQIPERI

Faktoret kryesore qe ndikojne mbi ndryshimet ne rritje ose zbritje te nivelit te cmimeve te tregetimit dhe konsumit te karburanteve ne Shqiperi jane:

- **Fluktuacionet e bursave nderkombetare** qe ndikojne mbi cmimin nderkombetar te naftes. Operatoret qe tregetojne karburantet ne Shqiperi e blejne karburantin nga furnitoret me cmimet e kuotuara ne bursat nderkombetare (Mediterranean Marketscan) dhe per rrjedhoje jane te infuencuar direkt nga variacionet ne burse;
- **Ndryshimet ne kursin e kembimit USD/ALL** reflektohen direkt ne cmimin e pakices per konsumatoret final per te cilet cmimi ne distributoret e karburantit jepet ne ALL nderkohe qe monedha me te cilen blihen karburantet nga importuesit eshte ne USD;

- **Taksat direkte, tarifat doganore, TVSH etj.** te cilat aplikohen ne varesi te politikave fiskale atuale te ndermarra nga Shteti Shqiptar dhe reflektohen direkt mbi nivelin e cmimeve te karburantit. Vecanerisht ndikimi i tyre reflektohet mbi sasite e karburantit te cdoganuara dhe tregtuar ne Shqiperi;
- **Niveli i kostove direkte** te cilat percaktojne nivelin baze te cmimit;
- **Sasite e importuara (ekonomite e shkalles)** percaktojne ne nje mase shume te rendesishme cmimet me te cilat importuesit shqiptare blejne karburantet te cilat me pas do te tregetohen ne vend ose eksport;
- **Konkurrenca dhe marzhet e aplikuara** nga operatoret tregetare te karburanteve.

Ndikimi mbi cmimet nderkombetare, kurset e kembimit, si dhe ndikimi mbi regjimin fiskal te aplikuara nga shtetet e ndryshme eshte jo i mundur ose shume i vogel. Per rrjedhoje, **sic dhe sygjerohet nga ekspertet e Fondit Monetar Nderkombetar (FMN), menyra me e mire per te ndikuar ne reduktimin e cmimeve te karburantit ne vend eshte perkrahja e investimeve ne krijimin dhe permiresimin e infrastrukturave ne te gjitha hallkat e procesit importit dhe tregetimit te karburanteve.** Kjo do te mundesonte rritjen e volumeve te tregetimit (avantazhet nga ekonomite e shkalles) **qe do perkthehej ne kosto blerje dhe operacionale me te ulta per** importuesit e karburanteve ne Shqiperi.

TENDENCA E CMIMEVE TE KARBURANTEVE NE BOTE DHE SHQIPERI

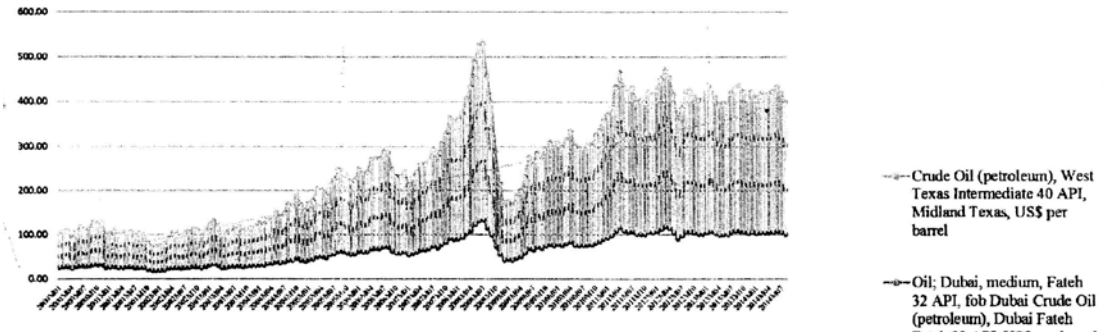
Modelet e ndryshme makroekonomike vleresojne qe luhatshmeria e cmimeve te tregut te naftes bruto (rrjedhimisht te karburanteve) ndonese ne menyre te kufizuar evidenton efekte te matshme mbi indikatoret makroekonomik te tilla s prodhimi i brendshem bruto, inflacioni etj.

Nga historiku i perjetuar, eshte shume e veshtire te jepet nje gjymim i bazuar sakte nese tendenca e cmimeve ne rritje qe rezultoi gjate vitit 2013 dhe qe vazhdon dhe ne 2014-ten, do te jete dicka qe do te vazhdoj. Pambaresisht ketij fakti, githseis, mund te gjykohet qe ritmi dhe masa e rritjes ne te kaluaren ka qene i konsiderueshem dhe me ndikim te madh per ekonomine Shqiptare.

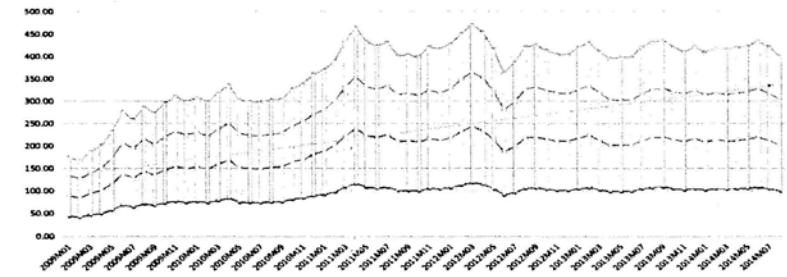
Sic ilustrohet dhe ne grafikun ne vijim nga ekstraktet e cmimeve te naftes bruto ne burse per nje periudhe 5 vjecare vihet re nje flukuacion i frikshem i ketyre cmimeve ne bursave nderkombetare. Ndonese rritja ne 2008, u ndikua nga ngjarjet historike te ndodhura ne SHBA dhe me pas ne lindjen e mesme, shikohet qe dhe ne vitet qe pasojne cmimet e naftes bruto ne tregjet nderkombetare kane vazhduar te jene ne rritje.

Ekspertet e ekonomise te Komisionit Europian theksojne qe edhe pse ka kohera kur bursat jane ne renie, vete fakti qe burimet natyrore te naftes bruto jane gjithnje e me teper ne pakesim si dhe kostot gjinje e me shume ne rritje te prodhimit dhe me gjasa ndikuar nga sa me lart OPEC do te reduktoje kuotat e saj.

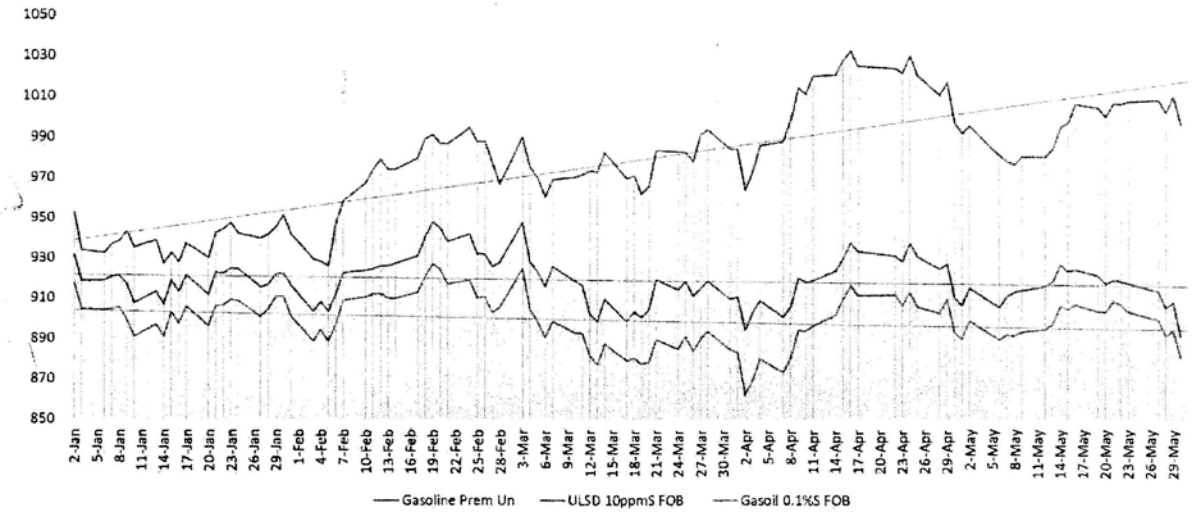
Reflektuar ne menyre te drejtperdrejete ne tregun Shqiptar rritja e cmimeve ne bursen nderkombetare eshte reflektuar dhe ne cmimet e karburanteve ne Shqiperi. Per pasoje, sic dhe eshte publikuar nga agjenci ose institucione te cilat mbulojne sektorin e energjise ne Shqiperi cmimet e karburanteve, ndikuar dhe nga faktore te tjere makroekonomik dhe fiskal, ne Shqiperi jane rritur ndjeshem nga viti ne vit.



Graf.1 Kuotimet e Naftes Bruto ne USD/fuci nga viti 2000 ne gusht 2014



Graf.2 Kuotimet e Naftes Bruto ne USD/fuci nga viti 2009 ne gusht 2014



Graf.3 Kuotimet e Naftes, Benzines, Gasoil ne USD/T nga Janari 2014 ne maj 2014 (European Marketscan)

IMPAKTI I RRITJES SE ÇMIMEVE TE KARBURANTIT NE EKONOMINË SHQIPTARE

INDIKATORET EKONOMIK DHE FINANCIARE

Fluktuacionet ne çmimet e karburanteve, ne përgjithësi paraqesin një sfide te vështirë për qeverite te cilat punojne per te mbajtur ne ekuiliber indikatoret financiar dhe ekonomik te vendeve te tyre. Tipike per vende si Shqiperia, te cilat jane ne ne nje faze rimendimi dhe ndryshimi te politikave makroekonomike dhe fiskale ne vend, bashke me efektet ne rialokimet e zerave te buxhetit, nje rritje ne cmimet e karburanteve do te kish nje ndikim direkt mbi bilancin e pagesave te shtetit.

Per ilustrim, ne nje situate hipotetike ku presupozohet qe volume e tregetuara te karburanteve mbeten jo-elastike ndaj ndryshimeve ne cmime, nje rritje e cmimeve te karburanteve do te nxiste qeverite e vendeve te terhiqnin fonde nga rezervat e bankes qendrore (ose te gjenin forma te tjera financimi) per te mbuluar plotesisht cfare i faturohet nga rritja e cmimit te karburanteve.

Aktualisht, per shume vende ne zhvillim, forma e gjetur nga shume qeveri per te financuar cmimin e larte te blerjes se burimeve te energjise (commodities), eshte te perthithe impaktin mbi bilancin e pagesave permes rritjes se te ardhuave nga eksportet dhe te hyrat nga transferimi i kapitaleve. Ne vevete, rritja e eksportit eshte nje nga sfidat aktuale te shtetit shqiptar. Si alternative **per Shqiperine, nje mbeshtetje e dhene operatoreve tregetar ne investime qe reduktojne kostot e tyre direkte sidomos ne ato fusha qe ndikojne sektore te rendesishem dhe strategjik te ekonomise, do te sillte nje ndikim pozitiv ne bilancin e pagesavave ne pergjithesi dhe mbajtjen e indikatoreve ekonomik te shendoshe.**

INDEKSET E ÇMIMEVE TE KONSUMIT

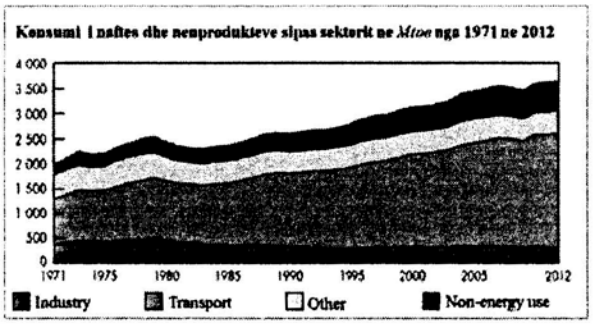
Ne varësi te nivelit te fluktuacioneve te cmimeve, impakti social i cili reflektohet tek konsumatoret Shqiptar mund te jete i permasave serioze. Ekspertet Economist argumentojne qe ka nje korrelacion direkt mes rritjes se cmimeve te naftes dhe nenprodukteve dhe rritjes se cmimeve te produkteve te konsumit. Për rrjedhoje, rritja e çmimeve te karburanteve dhe energjisë shtyn ne nje rritje te inflacionit te cmimeve te konsumit (i.e., *Personal consumption expenditure (*PCE) deflator).

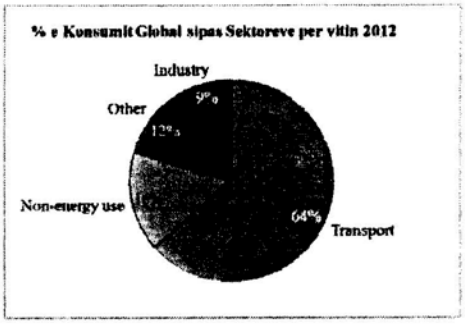
Nga studimi i kryer, vleresohet qe, ne nje periudhe realizimi 6 mujore, funksionimi i portit MBM me kapacitetet e propozuara te japi nje efekt pozitiv direkt dhe te matshëm ne reduktimin e çmimit final te konsumit te karburantit me rredh 0.12 USD/Litër. Ky reduktim përkthehet ne një kursim total prej 10.1 milion USD ne vit me nivelet aktuale te furnizimit/konsumit.

NDIKIMI NE INDUSTRI DHE SEKTORE

Sektori i cili preket me seriozisht dhe ne mënyrë te menjëhershme nga rritja e cmimit te karburanteve eshte Transporti. Kjo për faktin se transporti ne te gjithë ekonominë botërore është sektori qe zë peshën me te madhe ne konsumin e karburantit me me shume se 64% te konsumit botëror te naftës dhe nënprodukteve.

Për rrjedhoje, veçanërisht ne sektorin e Transportit dhe me pas ne industri te tjera te lidhura, efekti i rritjes se kostove direkte te karburantit ndikon produktin (output) e ketij sektori ne shume aspekte.





Ashtu sikurse dhe sygjerohet nga konsumi i larte i karburnteve ne sektorin e Transportit dhe industri te tjera, pritet qe nje ndikim pozitiv ne reduktimin e cmime te te karburanteve ose dhe frenimin e rritjes qe vjen nga faktore nderkombetare, pavaresisht madhesise se sektorit, do te stabilizonte ose rriste ndjeshem produktin (output) e ketyre industrive dhe sektoreve.

PUNËSIMI DHE MIRËQENIA

Aktivitetet e distribucionit, shitjes me shumice e pakice, ndertimi e te tjera jane industry te cilat kane ne menyre absolute numrin me te madh te te punesuarve ne Shqiperi. Per keto aktivitete, sidomos per distribucionin, cmimet e larta te karburantit perkthehen ne kosto direkte te larta duke ndikuar ne performance e tyre te biznesit e per rrjedhoje duke kufizuar mundesite e punesimit. Ky konstatim ka baza mbi vleresime dhe studime te ndryshme si per shembull aplikimi i Modelit te Parashikimit Inter-Industrial *(LIFT)*) per Efektet mbi Produktin (Output) e Industrive lidhur me Cmimet e Burimeve te Energjise, rritja e cmimit te karburanteve parashtron dy aspekte te materializuara ne indiktore: Se pari, te gjitha industrite ndikohen nga rritja e cmimit te karburanteve. Se dyti: sa me i larte cmimi i karburanteve aq me te ulta jane nivelet e produktit dhe punesimit ne industry dhe ne ekonomi ne perjgithesi.

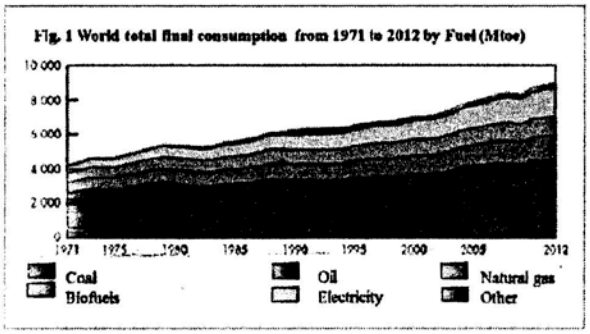
Derivat i te gjithe ketyre faktoreve, por jo vetem eshte fakti qe cmimet e larta te karburanteve kane nje ndikim te rendesishem mbi fuqine blerese te konsumatoreve. Çmimi i rritur i karburantit eshte sin je takes shtese direkte qe redukton fuqine blerese te ekonomise. Nese do te inkurajohej nje investim qe do te ndihmonte operatoret e tregetimit te karburanteve te mundesonin reduktimin e kostove direkte te karburanteve ne Shqipëri, dhe impakti i rritjes se çmimeve ne tregjet globale do te ishte ne nje mase te konsiderueshme i reduktuar.

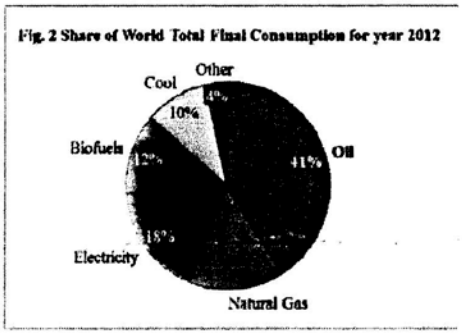
KONSUMI I KARBURANTIT

NIVELET AKTUALE TE KONSUMIT

Ashtu sikurse dhe ne shume vende te tjera, si pasoje e burimeve te limitura alternative te energjise, Shqiperia eshte e varur nga konsumi i karburantit dhe elektricitetit, te cilat ne bote jane burimet me te perdorura me 41% dhe 18% secila. Per kete arsye niveli i cmimeve t karburantit perben nje element me shume rendesi ne ekonomine Shqiptare.

Duke ju referuar statistikave globale mbi energjine te publikuara gjate vitit 2014 nga Agjencia Nderkombetare e Energjise, raportohet se ne nje trend rrites, konsumi perfundimtar i naftes dhe nenprodukteve ze 40.7% ne raport me burimet e tjera te energjise. Ne fakt ne Shqiperi ky raport vleresohet te jete me i larte pse sa kohe ndervaresia ndaj elektricitetit dhe karburanteve eshte me e larte.

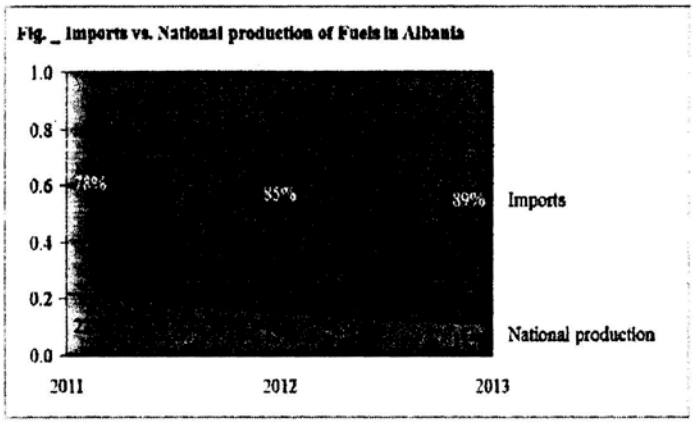




Aktualisht nuk ka nje studim te publikuar mbi nivelet e konsumit te karburantit ne Shqiperi. Megjithtate duke u bazuar ne indikatoret e vleresuar nga Instituti i Statistikave, raportet e shportes konsumatore si dhe numri i mjeteve ne qarkullim per perdorim personal, public etj, vleresohet qe niveli i konsumit te karburanteve ne Shqiperi te kapi vlerat e 600,000 Ton, 80% e te cilave nafte and 16% benzene dhe pjesa e mbetur ne nenprodukte te tjera.

Bazuar ne te dhena te publikuara mbi importet e karburanteve ne Shqiperi vleresohet qe per vitin 2013 te kene arritur volume qe kapin 800,000 Ton ng ate cilat 200,000 Ton jane eksportuar ne vendet e rajonit (Maqedoni, Kosova dhe Mal ii Zi).

Me shume se 89% e karburanteve per konsum personal ose industrial te konsumuar ne Shqiperi importohet duke e bere Shqiperine shume te varur dhe te ndikuar nga faktore nderkombetare qe percaktojne cmimet e karburanteve ne bursat boterore.



INFRASTRUKTURA DHE VOLUMET AKTUALE TE FURNIZIMIT

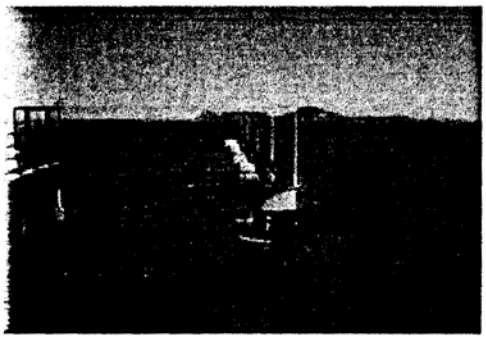
TERMINALET EKZISTUESE NE SHQIPËRI DHE RAJON

Pervec Shqiperise qe ka ndertuar dy terminale te reja ne vitin 2009, asnje vend tjeter ne rajon nuk ka nderhyre dhe nuk ka investuar ne infrastrukturen qe faciliton pritjen dhe shkarkimin e anijeve cisterne te karburanteve. Ne Shqiperi aktualisht ushtrojne veprimtarine e tyre dy terminale.

Shqiperi

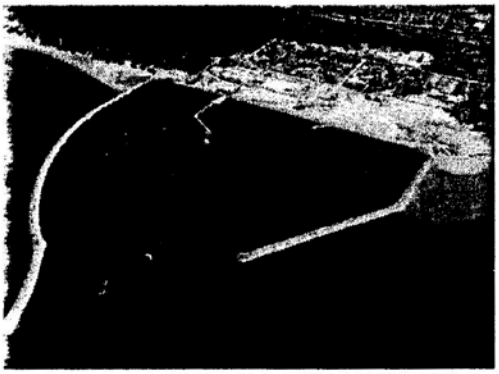
Terminal i Porto Romanos ndodhet 6.5 km ne veri te qytetit te Durresit ne Shqiperi ne zonen e Porto Romanos. Ky terminal perballon ankorimin e anijeve cisterne me ngarkesa te gazit te lengeshem (LPG) me kapacitet 9,000 Ton dhe anije cisterne per naften (gasoil-in) me kapacitet deri 20,000 Ton. Terminali mendohet te arrije nje thellesi maksimale te vendshkarkimit prej 11.7 m.

Kapaciteti shkarkues aktual i paisjeve ne ekte terminal eshte: *4,000 Ton per L.P.G / 24 ore* dhe *9,000 Ton nafte (gazoil) 24 /ore*

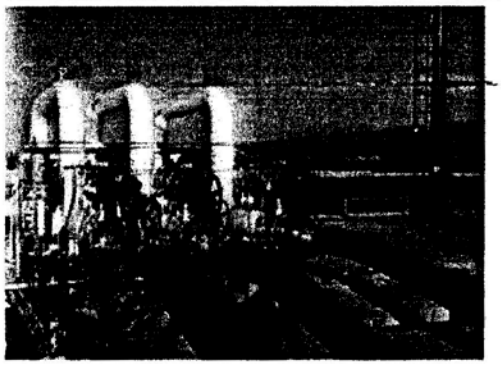


Terminali i Porto Romanos aktualisht ka mundesine te ankoroje anije cisterne te permasave te vogla dhe te mesme pa pasur thellesine dhe infrastrukturen e duhur per te pritur anije te permasave te medha me tonazh qe tejkalon 20,000 Ton.

Terminal i La Petrolifera Italo Albanese i cili ndodhet ne bregdetin jug-perendimor te Shqiperise ne gjirin e Vlores. Terminali ka nje thellesi maksimale qe nuk tejkalon 10 m. Ne terminalin e La Petrolifera Italo Albanese ankorohen anije te tonazhit te vogel dhe te mesëm.



Aktualisht ne zonen e gjirit te Vlores te vetmet kapacitete te magazinimit dhe ruajtjes se karburanteve dhe gazit jane te La Petrolifera me sasi maksimale 24,000 Ton te shperndara ne Tankera dhe Sfera (3,300- 14,500 m3 per tankerat dhe 2,400 cbm sferat.

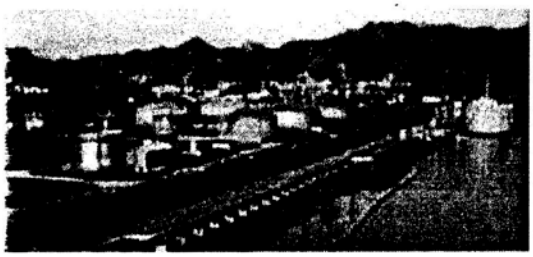


Ashtu si dhe ne terminalin e Porto Romanos, aktualisht ky terminal nuk mundeson ankorimin e anijeve cisterne te medha me tonazh me te larte se 20,000 Ton. **Karakteristike e ketij terminali eshte kapaciteti i kufizuar i magazinimit dhe ruajtjes se karburanteve qe nuk tejkalon 10% te kapaciteteve kombetare. Gjithashtu per tu theksuar eshte fakti qe ne kete zone operon vetem nje operator magazinues duke e perqendruar sherbimin e magazinimit.**

Kroaci

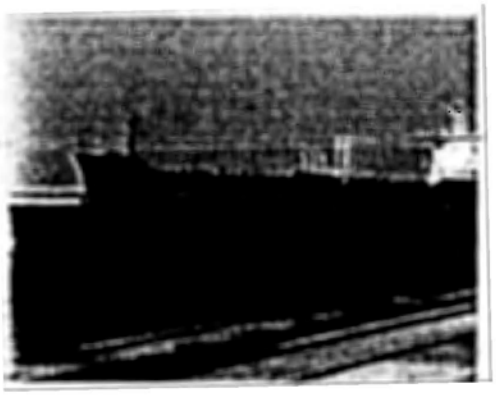
Porti the terminali Omnisalji, ndertuar ne gjirin e Omnisaljit me kapacitet depozitues rreth 830,000 m3 kryesisht per nafte bruto, nga te cilat vetem rreth 60.000 m3 jane per nen produkte.

Porti i Plloces, me terminal per nenproduktet e naftes me kapacitet 84,000 m3. Duke marre ne konsiderate madhesine dhe rendesine e ketij porti ka vendosur qe ta zhvilloje kete port si port te hapur per trafikun nderkombetare dhe sin je port me rendesi te vecante per ekonomine e vendit e per rjedhoje nuk mund te jete me pike per nenproduktet e naftes.



Mali i Zi

Porti i Barit i vetmi terminal ne Malin e Zi ka nje thellesi vendshkarekimi 12,5 m dhe kapacite depozitues 120,000 m3 per nenproduktet e naftes.



ANALIZA E KONKURRENCËS

Operatoret portual për karburante ne Shqipëri dhe Rajon me parametrat dhe kapacitetet përkatëse janë paraqitur me poshtë.

Aktualisht ne Shqipëri nuk ka asnjë operator qe te jete konkurrent ne ofrimin e shërbimit për (target group) segmentin qe synon te shërbejë Pontili MBM. Për rrjedhoje nuk ka një konkurrence direkte aktuale.

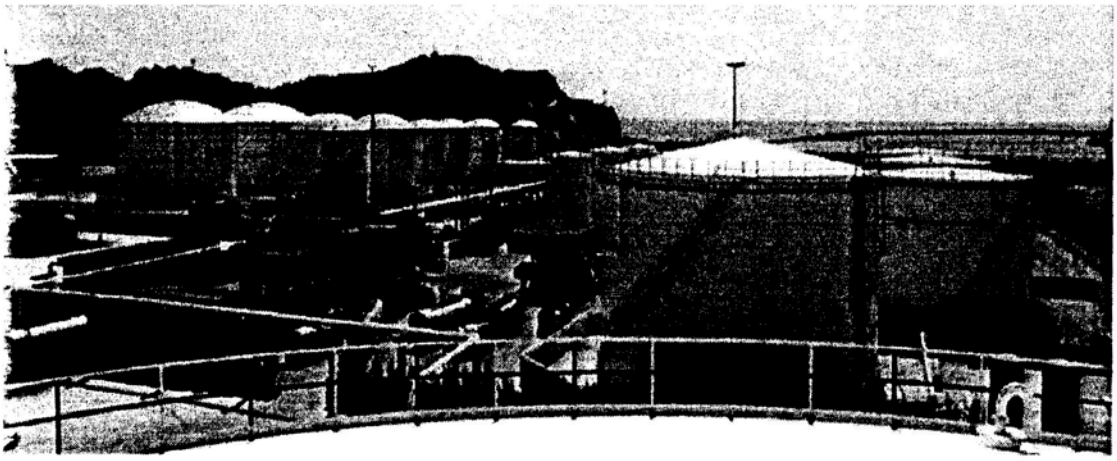
Duke marre parasysh qe 95% e karburanteve ne vend importohet ne rruge detare, format e tjera te transportit per importin e karburanteve nuk konsiderohen me peshe per analize konkurrence.

KAPACITETET E MAGAZINIMIT DHE RUAJTJES SE KARBURANTIT NE SHQIPËRI

Ne Shqiperi vleresohet te kete nje kapacitet total te magazinimit te naftes dhe nenprodukteve te tij prej afro 265,000 Ton ose 750,400 M3. Me shume se 80% e ketyre kapaciteteve jane te perqendruara ne Porto Romano, afro 9.5% ne Vlore dhe pjesa e mbetur e shperndare ne lokacione te ndryshme.

Per shkak te kufizimeve ne mundesine e ankorimit te anijeve cisterne te medha te cilat do te krijonin nivelin e mjaftueshem te furnizimit per Shqiperine dhe rajonit vleresohet qe nga ky total kapaciteti magazinues dhe ruajtes te naftes dhe nenprodukteve vetem 60% e tij eshte i shfrytezuar ne funksion te tregetise se karburanteve.

Projekti per krijimin e portit MBM ne Porto Romano do te shfrytezohej si nje porte hyrese nga furnitoret e medhenj nderkombetare me anije te kapacitetit deri me 100.000 Ton ngarkese, per te mbuluar te gjithe rajonin e Ballkanit per furnizimin me nafte dhe nenprodukte. Ne kete lokacion, aktualisht jane te gjitha kapacitetet e nevojshme per depozitim te cilat fatkeqesisht per momentin shfrytezohen ne afro 60% te tyre duke krijuar kosto oportune dhe duke kufizuar perfitet nga ekonomite e shkalles, rrjedhimisht duke ulur mundesine e optimizimit te kostove i cili reflektohet direkt ne cmimin perfundimtar per konsumatoret.



RRUGET E FURNIZIMIT DHE VOLUME E SYNUARA

RRUGET E FURNIZIMIT

Deri tani te gjithe vendet e rajonit furnizohen nga rafineri qe jane te vendosura ne Europe ku per arsyet qe dihen cmimet dhe premium qe kerkohen dhe paguhen jane te larta. Gjithashtu eshte fakt qe gjate ketyre viteve te krizes boterore shume rafineri ne Europe si dhe ne rajonin e Adriatikut jane mbyllur dhe per rrjedhoje rafinerite qe vazhdojne te operojne vazhdimisht kerkojne rritjen e premiumeve. Per tju shmangur kesaj "shterngese" ne tregun e Mesdheut, eshte e domosdoshme te kerkosh ne tregje te tjera.

Vendet nga te cilat importohen nen produketet e naftes jane ato te Mesdheut e kryesisht nga vendet fqinje si Italia, Greqia e pak nga Deti I ZI.

VOLUMET DHE CMIMET E PARASHIKUARA TE FUNIZIMEVE

Me thellesine e zhytjes se pontilit MBM qe garanton ky projekt, krijohen mundesi qe te kerkohen dhe te blihen ne tregje te tjera , si ne USA dhe Lindjen e Mesme ku keto produkte tregtohet me kuotime e cmime shume me favorizuese se ato te Mesdheut apo te Detit te ZI.

Duke u furnizuar nga keto vende, me ngarkesa qe kapin 50-60 mije Ton produkte, e shkarkuar kjo direkt ne Porto Romano, ku dhe jane kapacitetet depozituese qe mund ti pergjigjen ketyre furnizimeve, **operatoret e tregetimit te karburanteve ne Shqiperi do jene ne gjendje te konkurojne ne te gjithe rajonin** e vecanerisht ne tregun e Kosoves, Maqedonise e Malit te Zi. Kjo **per arsye se, cmimet finale ne Porto Romano per keto lloj ngarkesash jane gati 30 USD/Ton me te uleta se cmimet ne tregun e Mesdheut.**

Volumet e importit nepermjet kesaj infrastructure prite te arrjne 1 milion Ton ne vit duke plotesuar ne kete menyre nevojat per karburant jo vetem te Shqiperise por dhe te vendeve te rajonit.

Duke analizuar rajonin e Adriatikut, kerkesat, infrastukturen ekzistuese dhe rruget aktuale te furnizimit arrihet ne perfundimin se me te vertete ky projekt eshte shume me interes.

ANALIZA SWOT E PROJEKTIT

Pas nje analize te te gjithe faktoreve te, konkurrences, faktoreve ekonomike, indikatoret makroekonomike, cmimet ne treg, dhe aspektet operacionale dhe teknike te Portit MBM si dhe operatoret ne Rajon, ne vijim paraqitet te permbledhur ne nje SWOT analysis.

Strengths (Pikat e Forta)	***Oportunities (Mundesite)***
1. Infrastruktura e porpozuar eshte unike ne Vend dhe Rajon. **2.** Pozicioni gjeografik eshte strategjik dhe krijon akses te lehte dhe me pak kosto per operatoret e tregetimit te karburanteve ne rajon dhe vend. **3.** Realizimi i perfitimeve nga ekonomite e shkalles (Furnizime te Anijeve me kapacitet te madh) redukton kostot e karburanteve ne treg, qe reflektohet ne rritjen e kerkeses nga vendet e rajonit. **4.** Projekti ndermerret nen mbeshtetjen teknike dhe operacionale te studiove me eksperience nderkmobetare ne zhvillimin dhe operimin e aktivitetit te propozuar. **5.** Stafi qe do te angazhohet ne operacionet eshte profesional dhe me eksperience dhe praktike nderkombetare. **6.** Bilanc solid i shoqerise investuese e cila mundeson financimin dhe realizimin e projektit.	**1.** Mungesa e porteve ne rajon qe perballojne kapacitete te parashikuara ne Projekt e ben Shqiperine porte hyrese per karburantet ne rajon. **2.** Rritje e parashikuar e kerkeses per karburante ne vend dhe rajon si pasoje e investimeve ne industri, rritjes se pritshme te mireqenies etj; **3.** Zhvillimi dhe rritja e pritshme e sektorit te Transportit qe mbetet konsumatori me i madh te karburanteve; **4.** Rritja e presionit mbi cmimet e karburanteve si pasoje e paketave fiskale me te renduara per karburantet sjell nje orientim te operatoreve te tregetimit te karburanteve drejt reduktimit te kostove variabel sic jane transporti, ekonomite e shkalles etj.
Weakneses (Pikat e Dobeta)	***Threats (Kercenime)***
	1. Faktore politiko ekonomike jashte kontrollit te investitorit perfshi ketu pasojat e nje renie te ekonomise globale ose te rajonit, ndryshime drastike ne indikatoret ekonomike te Shqiperise etj, **2.** Faktore natyrore si fatkeqesi apo katastrofa natyrore.

Organizimi Operacional

Veprimtaria ne terminal pritet qe, pas fazes se testimit, te kete ne strukturen e saj 16 deri ne 20 personel te perhershem. Minimalisht ne funksionet baze nr. i personelit prezantohet si me poshte:

Ekzekutivi

- Drejtori Ekzekutiv
- Asambleja e drejtueseve

Operacionet

- Sigurim dhe nderhyrje (Nr. Personeli: 6)
- Operativ ne shkarekim (Nr. Personeli: 2)
- Mirembajtje ne terminal (Nr. Personeli: 3)

Finance dhe Administrate

- Finance (Nr. Personeli: 3)
- Prokurime dhe Ligjor (Nr. Personeli: 2)

Ne varesi te angazhimit te personelit, me kohe te plote ose te pjeshme, vlerat e kompensimit te parashikuara do te variojne nga 3 - 6 Euro/Ora punes. Per oraret dhe turnet e zgjatura per personelin e sigurise dhe ate operativ te terminalit pagesat shtese do te zbatohen ne perputhje me kerkesat ligjore te "Kodit te Punes".

Investimi i Përgjithshëm

Investimi i vlerësuar për zbatimin e këtij projekti është domethënës dhe arrin vlerën 10.2 milion USD e konvertuar me kursin e këmbimit te datës 19.1.2015, date ne te cilën është publikuar ftesa për oferte është 1,234,098,000 Leke (kursi i këmbimit 120.99 leke/$).

Detajim i investimit te vlerësuar është si me poshtë:

NR	PERSHKRIMI	VLERA (USD)
1.	**Studim dhe Zhvillim Paraprak**	**$153,000**
	Analize teknike dhe ekspertize inxhinierike	$47,800
	Analiza dhe projektim financiar te projektit	$41,000
	Analize mjedisore	$20,800
	Studim fizibiliteti dhe zhvillimi	$35,800
	Te tjera	$7,600
2.	**Faza Përgatitore e Terrenit**	**$2,603,000**
	Rregullim pershtatje terreni	$260,300
	Germime dhe punime ne tokë	$390,500
	Kosto puna dhe materiale	$1,822,000
	Te tjera	$130,200
3.	**Faza Ndertim / Zhvillim**	**$7,138,000**
	Materiale dhe pajisje	**$5,351,600**
	Struktura betoni/bllloge "sinkers"	$134,000
	Konduktore (tubacione sea-line)	$375,200
	Bova dhe elemente	$696,600
	Serbatore	$187,600
	Spira ucat (bazë/ankorim/spirance role)	$482,300
	Zinxhire dhe elemente lidhes (pendent/aniker)	$321,500
	Velvulat PLEM	$1,071,800
	Diqka dhe pajisje te tjera	$964,600
	Pajisje sigurie (zjarrfikese/emergjence)	$850,000
	Te tjera	$268,000
	Mjete dhe Makineri	**$714,600**
	Mjete pluskuese (anije ankorimi/timorkiator)	$142,800
	Sistem sinjalizimi detar	$178,500
	Sistemi i ankorimit te bovave	$214,500
	Automjete	$143,000
	Te tjera	$35,800
	Kosto puna per montim/ndertim/zhvillim	**$1,071,800**
4.	**Faza Ndertim / Zhvillim**	**$306,000**
	Shpenzime trajnimi dhe drejtimi	$306,000
	TOTAL	**$10,200,000**

Struktura e Kostove

Shenzimet qe lindin nga ushtrimi i veprimtarise ne pontil do te jene per aktivitetet e meposhtme:

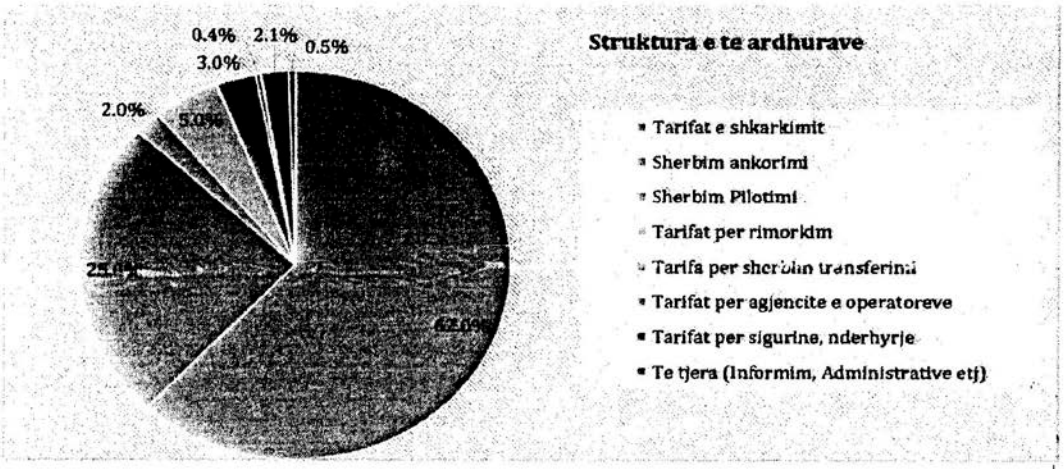
NR	STRUKTURA E SHPENZIMEVE	VLERA (USD/vit)	Pesha
1	**Shpenzime Operative**	**$597,800**	
	Kosto e materialeve dhe pajisjeve qe nuk kapitalizohen	$185,200	31.0%
	Kosto e oreve te punes lidhur direkt me operacionet	$178,600	29.9%
	Kosto e enrgjise dhe te tjera	$89,500	15.0%
	Kosto te mirembajtjes	$70,000	11.7%
	Kosto per sigurine, nderhyrjet, sherbime te tjera	$32,000	5.4%
	Kosto transporti operativ	$10,000	1.7%
	Sherbime ekspertize teknike	$2,500	0.4%
	Te tjera operative	$30,000	5.0%
2	**Shpenzime Administrative**	**$477,000**	
	Paga dhe shperblime per personelin administrate	$250,000	52.4%
	Sigurim, tatim mbi te ardhurat e personelit	$170,000	35.6%
	Shpenzim per siguracion (primet)	$25,000	5.2%
	Shpenzime telekomunikacion, energji	$17,000	3.6%
	Shpenzim per sherbime profesionale dhe konsulence	$5,000	1.0%
	Te tjera administrative	$10,000	2.1%
	TOTAL	**$1,074,800**	

Burimi dhe Natyra e te Ardhurave

Te ardhurat nga veprimtaria e pontlit do te perftohen nga sherbimet e meposhtme:

#	Burimi i te ardhurave	Shpjegim
1	Tarifat e shkarkimit	Tarifa Euro per Ton te shkarkuar sipas llojit te karburantit.
2	Sherbim ankorimi (Lidhje-Zgjidhje)	Tarifat variojne sipas tonazhit te Anijeve Cisterne te ankoruara.
3	Sherbim pilotimi	Tarifat variojne sipastonazhit te Anijeve.
4	Tarifat per rimorkim	Tarifat variojne sipas tonazhit te Anijeve Cisterne te rimorkuara.
5	Tarifat per agjencite e operatoreve	Tarifat variojne sipas tonazhit te Anijeve.
6	Tarifat per sigurine, nderhyrje	Tarifat variojne nga fikse ne variable per ore sherbimi.

Struktura e mesatarizuar per 10 vitet e para te veprimtarise parashikohet te jete:



Tarifat baze te propozuara te shkarkimit

#	Produkti	Tarifa e Shkarkimit Euro/ MT
1	NAFTE	1.72
2	Benzine	4.24
3	JET (avionesh)	4.50

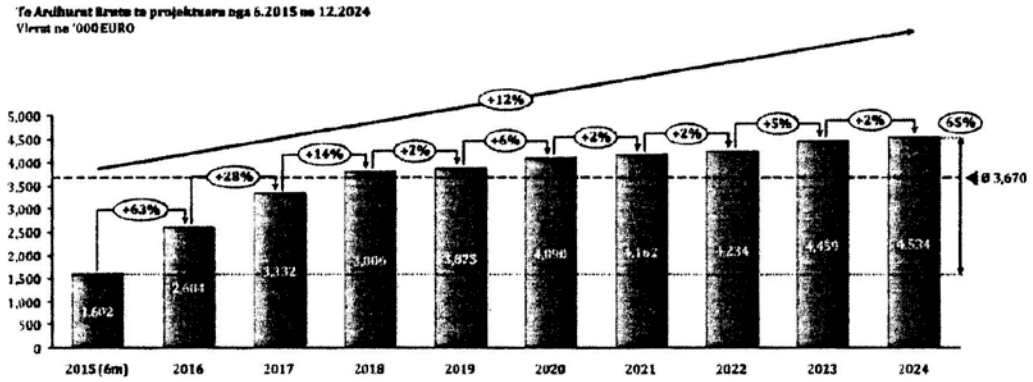
Tarifat baze te parashikuara per Sherbimet e ofruara:

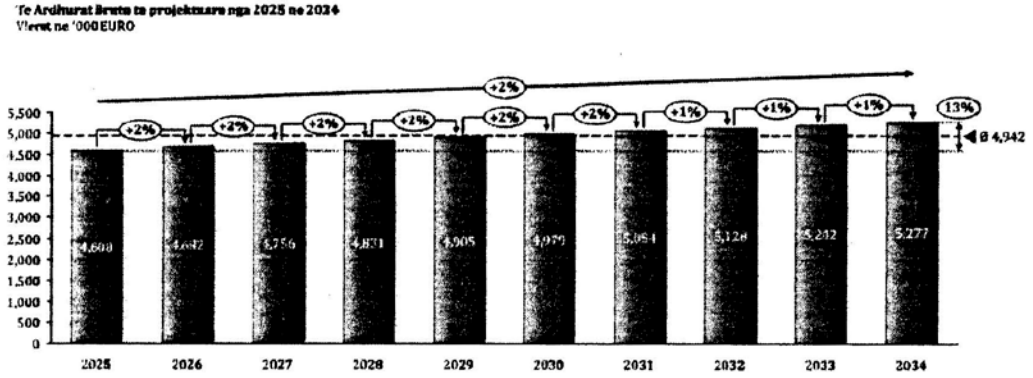
Tonazh (GRT)		Tarife Pilotimi	Tarife Rimorkimi	Agjenci Detare	Ankorim (Lidhje/Zgjidhje)
		Euro	Euro	Euro	Euro
	<5,000	330	720	1,100	350
5,001	7,000	420	912	1.250	680
7,001	10,000	600	1,140	1.450	590
10,001	15,000	690	1,440	1.900	700
15,001	20,000	690	1,860	2.250	850
20,001	25,000	690	2,040	2.500	1.000
25,001	30,000	720	2,100	2.650	1.250

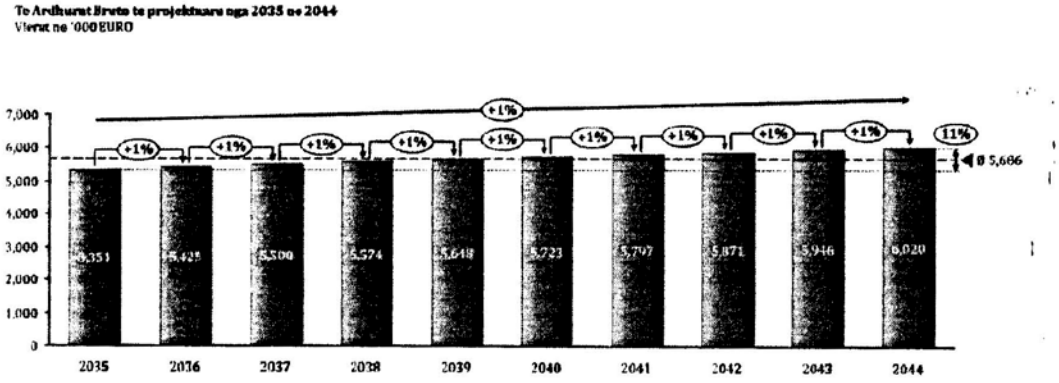
Tarifat te tjera:

#	***Tarifat per sherbimin e sigurise kunder zjarrit dhe shpetimit***	**Tarifa**
1	Rimorkiator per parandalimin e ndotjes	1.100 Euro (24 ore ne dispozicion)
2	Shallandra eshtirjes se linjes pluskuese te rrethimit te anijes	250 Euro per cdo veprimtari / 0.35 Euro/m linear

Nje analize ne kohe per te ardhurat bruto te projektuara ne 30 vitet e veprimtarise jane prezantuar ne vijim (time series analysis):

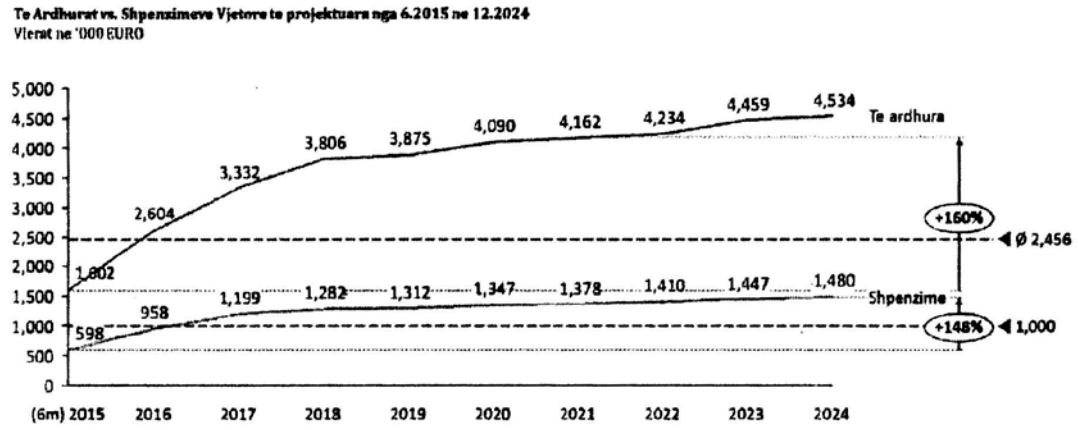




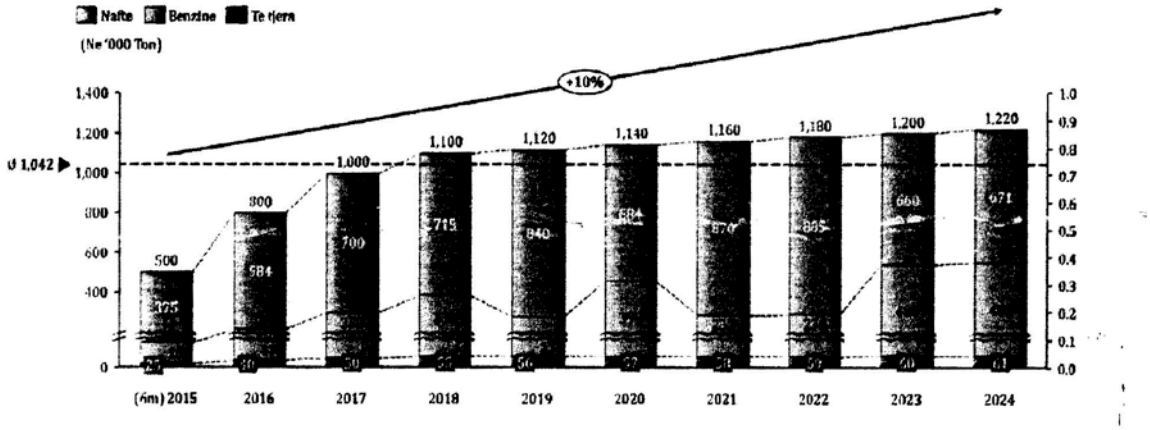


Ne varesi te volumeve dhe faktoreve te ndryshem, mesatarisht vleresohet qe marzhet neto te variojne nga 10% ne 25%.

Me rritjen e volumeve te shkarkuara nepermjet infrastruktures MBM, bazuar ne modelin financiar te ndertuar, rezulton nje eficence ne rritje te raportit Kosto/Te ardhura. Nese ritmi i rritjes se te ardhurave ne 10 vitet e para do te jete 160%, per te njejten periudhe pritet qe kostot te rriten ne 148%.



Nje analize e pritshmerise ne rritjen e volumeve prezantohet ne vijim:



Leverdishmëria Financiare e Projektit

Për qëllimin e llogaritjes te treguesve kryesor te leverdishmërisë financiare, Norma e Aktualizimit është marre ne vlerën e 8%.

Norma e Brendshme e Kthimit (IRR) e projektit për te gjithë periudhën e koncesionit është ne vlerën e 13.93%.

NPV	**10,160,138 USD**
PBP	**14.02 vite**
Equity IRR	**13.77%**

Anekse

ARDHURAT

Numri i viteve	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Viti	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tarifat e Shkarkimit	$1,462,000	$2,364,160	$3,032,010	$3,476,000	$3,697,660	$3,723,678	$3,853,903	$3,988,790	$4,128,398	$4,272,892
Naftë	$847,500	$1,319,840	$1,582,000	$1,615,900	$1,672,457	$1,730,992	$1,791,577	$1,854,282	$1,919,182	$1,986,354
Benzinë	$482,000	$848,320	$1,205,000	$1,590,600	$1,646,271	$1,703,890	$1,763,527	$1,825,250	$1,889,134	$1,955,254
Të tjera	$122,500	$196,000	$245,000	$269,500	$278,933	$288,695	$298,799	$309,257	$320,081	$331,284
Tarifat e Sherbimit	$100,000	$160,000	$200,000	$220,000	$227,700	$235,670	$243,919	$252,456	$261,291	$270,436
Sherbime Plotesuese	$50,000	$80,000	$100,000	$110,000	$113,850	$117,835	$121,959	$126,228	$130,646	$135,218
Concession Fee@2%	$32,040	$52,083	$66,640	$76,120	$78,784	$81,542	$84,396	$87,349	$90,407	$93,571
TE ARDHURAT	$3,049,980	$4,953,077	$6,364,310	$7,278,680	$7,540,456	$7,806,641	$8,136,380	$8,293,123	$8,438,937	$8,664,975

Numri i viteve	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Viti	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Tarifat e Shkarkimit	$4,422,443	$4,577,228	$4,737,431	$4,903,241	$5,074,856	$5,252,475	$5,436,311	$5,626,582	$5,823,513	$6,027,335
Naftë	$2,055,876	$2,127,832	$2,202,306	$2,279,387	$2,359,165	$2,441,736	$2,527,197	$2,615,648	$2,707,196	$2,801,948
Benzinë	$2,023,687	$2,094,516	$2,167,825	$2,243,698	$2,322,228	$2,403,506	$2,487,629	$2,574,696	$2,664,810	$2,758,078
Të tjera	$342,879	$354,880	$367,301	$380,156	$393,462	$407,233	$421,488	$436,238	$451,507	$467,309
Tarifat e Sherbimit	$279,901	$289,698	$299,837	$310,332	$321,193	$332,435	$344,070	$356,113	$368,577	$381,477
Sherbime Plotesuese	$139,951	$144,848	$149,919	$155,166	$160,597	$166,218	$172,035	$178,056	$184,288	$190,738
Concession Fee@2%	$96,846	$100,236	$103,744	$107,375	$111,133	$115,023	$119,048	$123,215	$127,528	$131,991
TE ARDHURAT	$9,361,583	$9,689,236	$10,028,363	$10,379,354	$10,742,634	$11,118,626	$11,507,778	$11,910,548	$12,327,419	$12,758,876

Numri i viteve	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Viti	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Tarifat e Shkarkimit	$6,238,292	$6,456,632	$6,682,615	$6,916,606	$7,158,584	$7,409,134	$7,668,454	$7,936,850	$8,214,640	$8,502,152
Naftë	$2,900,016	$3,001,517	$3,106,570	$3,215,300	$3,327,835	$3,444,310	$3,564,860	$3,689,631	$3,818,758	$3,952,424
Benzinë	$2,854,611	$2,954,522	$3,057,931	$3,164,958	$3,275,732	$3,390,382	$3,509,046	$3,631,862	$3,758,977	$3,890,542
Të tjera	$483,665	$500,593	$518,114	$536,248	$555,017	$574,442	$594,548	$615,357	$636,895	$659,186
Tarifat e Sherbimit	$394,829	$408,848	$422,950	$437,754	$453,076	$468,933	$485,345	$502,332	$519,914	$538,111
Sherbime Plotesuese	$197,414	$204,324	$211,475	$218,877	$226,537	$234,466	$242,673	$251,166	$259,957	$269,055
Concession Fee@2%	$136,611	$141,392	$146,341	$151,463	$156,764	$162,251	$167,929	$173,807	$179,890	$186,186
TE ARDHURAT	$13,205,438	$13,668,228	$14,147,996	$14,641,204	$15,153,545	$15,683,918	$16,232,854	$16,800,605	$17,388,031	$17,997,656

Numri i viteve	30	31	32	33	34
Viti	2046	2047	2048	2049	2050
Tarifat e Shkarkimit	$8,502,152	$8,799,727	$9,107,718	$9,426,488	$9,766,415
Naftë	$3,952,424	$4,090,759	$4,233,936	$4,382,124	$4,535,498
Benzinë	$3,890,542	$4,026,711	$4,167,646	$4,313,513	$4,464,496
Të tjera	$659,186	$682,257	$706,136	$730,851	$756,431
Tarifat e Sherbimit	$538,111	$556,945	$576,438	$596,613	$617,496
Sherbime Plotesuese	$269,055	$278,472	$288,215	$298,307	$308,747
Concession Fee@2%	$186,186	$192,703	$199,447	$206,428	$213,653
TE ARDHURAT	$18,123,132	$18,442,443	$18,772,927	$19,114,879	$19,466,044

Loan Amortization Schedules

Loan Data	
Loan Amount	$ 8,160,000
Annual Interest Rate	5.00%
Loan Period in Years	15
Number of Payments Per Year	1
Start Date	1-Jan-2017

Summary	
Payment (per period)	$ 786,153
Number of Payments	15
Actual Number of Payments	15
Total Interest Paid	$ 3,632,296
Total Interest	44.51%
Total Extra Payments	$ -
Total Payment	$ 11,792,296

Payment No.	Payment Date 1-Jan-2017	Payment	Principal	Interest	Extra Payments	Balance $ 8,160,000.00
1	1-Jan-2018	$ 786,153	$ 378,153	$ 408,000		$ 7,781,847
2	1-Jan-2019	$ 786,153	$ 397,061	$ 389,092		$ 7,384,786
3	1-Jan-2020	$ 786,153	$ 416,914	$ 369,239		$ 6,967,872
4	1-Jan-2021	$ 786,153	$ 437,759	$ 348.394		$ 6,530,113
5	1-Jan-2022	$ 786,153	$ 459,647	$ 326,506		$ 6,070,466
6	1-Jan-2023	$ 786,153	$ 482,630	$ 303,523		$ 5,587,836
7	1-Jan-2024	$ 786,153	$ 506,761	$ 279,392		$ 5,081,075
8	1-Jan-2025	$ 786,153	$ 532,099	$ 254.054		$ 4,548,975
9	1-Jan-2026	$ 786,153	$ 558,704	$ 227,449		$ 3,990,271
10	1-Jan-2027	$ 786,153	$ 586,640	$ 199,514		$ 3,403,631
11	1-Jan-2028	$ 786,153	$ 615,972	$ 170,182		$ 2,787,660
12	1-Jan-2029	$ 786,153	$ 646,770	$ 139,383		$ 2,140,890
13	1-Jan-2030	$ 786,153	$ 679,109	$ 107,044		$ 1,461,781
14	1-Jan-2031	$ 786,153	$ 713,064	$ 73,089		$ 748,717
15	1-Jan-2032	$ 786,153	$ 748,717	$ 37,436		$ -

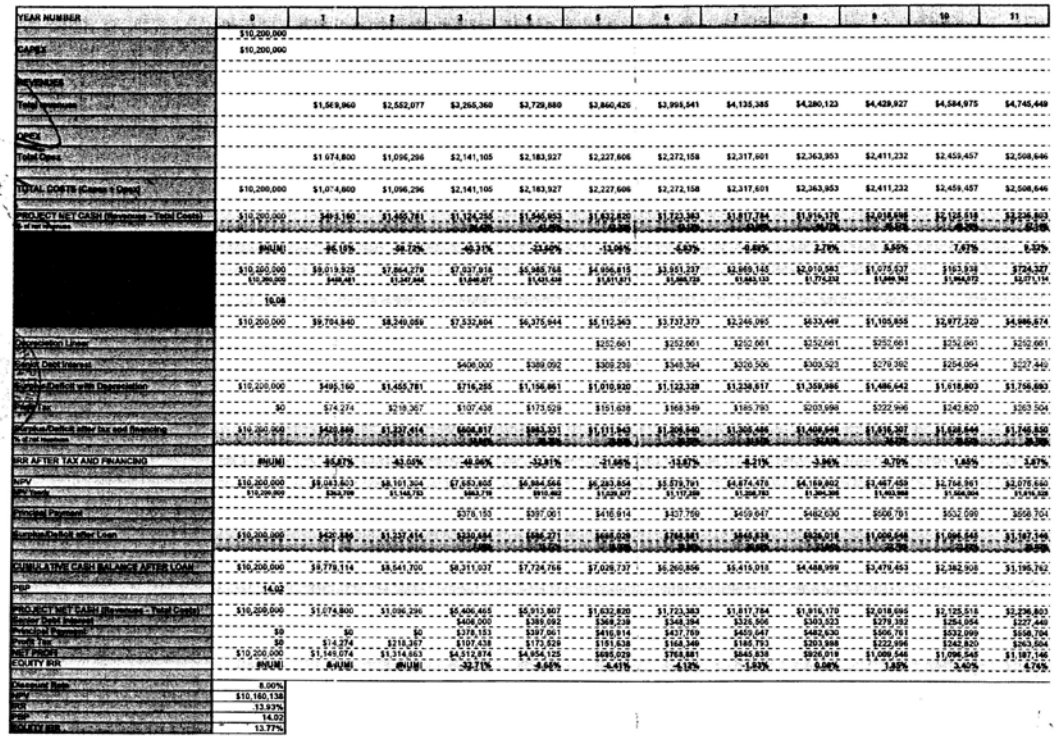
TABELA FITIM-HUMBJE

NUMRI I VITEVE		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VITI		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
TE ARDHURAT		$ 1,569,960	$ 2,052,077	$ 3,265,360	$ 3,729,880	$ 3,860,626	$ 3,996,641	$ 4,138,386	$ 4,286,123	$ 4,429,927	$ 4,584,975
OPEX											
Shpenzime Operative	2.00%	$597,600	$609,756	$1,070,553	$1,091,964	$1,113,803	$1,136,079	$1,158,801	$1,181,977	$1,205,617	$1,229,729
Shpenzime Administrative	2.00%	$477,000	$486,540	$1,070,552	$1,091,963	$1,113,802	$1,136,078	$1,158,800	$1,181,976	$1,205,615	$1,229,728
TOTAL OPEX		$1,074,600	$1,096,296	$2,141,105	$2,183,927	$2,227,606	$2,272,158	$2,317,601	$2,363,953	$2,411,232	$2,459,457
EBITDA		$ 495,360	$ 1,455,781	$ 1,124,255	$ 1,545,953	$ 1,632,820	$ 1,723,383	$ 1,817,784	$ 1,916,170	$ 2,018,696	$ 2,125,518
Senior Debt Interest		$408,000	$389,092	$369,239	$348,394	$326,506	$303,525	$279,392	$254,054	$227,449	$199,514
EBITDA		$87,360	$1,066,688	$754,016	$1,197,558	$1,306,316	$1,419,860	$1,538,392	$1,662,116	$1,791,247	$1,926,004
Depreciation (concession period)	Yr.	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000	$300,000
EBT	15%	$387,360	$1,366,688	$1,054,016	$1,497,558	$1,606,316	$1,719,860	$1,838,392	$1,962,116	$2,091,247	$2,226,004
Profit Tax		$58,074	$205,003	$158,252	$224,634	$240,947	$257,979	$275,759	$294,317	$313,687	$333,901
Net Profit		$329,086	$1,161,685	$895,763	$1,272,925	$1,365,367	$1,461,881	$1,562,633	$1,667,799	$1,777,560	$1,892,104

NUMRI I VITEVE		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VITI		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
TE ARDHURAT		€ 4,746,449	€ 4,911,540	€ 5,083,444	€ 5,261,364	€ 5,445,512	€ 5,636,106	€ 5,833,368	€ 6,037,536	€ 6,248,850	€ 6,467,560
OPEX											
Shpenzime Operative	2.00%	€ 1,254,323	€ 1,279,410	€ 1,304,998	€ 1,331,098	€ 1,357,720	€ 1,384,874	€ 1,412,572	€ 1,440,823	€ 1,469,640	€ 1,499,033
Shpenzime Administrative	2.00%	€ 1,254,322	€ 1,279,409	€ 1,304,997	€ 1,331,097	€ 1,357,719	€ 1,384,873	€ 1,412,571	€ 1,440,822	€ 1,469,638	€ 1,499,031
TOTAL OPEX		€ 2,508,646	€ 2,558,819	€ 2,609,996	€ 2,662,196	€ 2,715,438	€ 2,769,748	€ 2,825,143	€ 2,881,646	€ 2,939,278	€ 2,998,064
EBITDA		€ 2,236,803	€ 2,352,721	€ 2,473,448	€ 2,599,168	€ 2,730,073	€ 2,866,357	€ 3,008,226	€ 3,156,891	€ 3,309,572	€ 3,469,496
Senior Debt Interest		€ 170,182	€ 139,383	€ 107,044	€ 73,089	€ 37,436					
EBITDA		€ 2,066,622	€ 2,213,338	€ 2,366,404	€ 2,526,080	€ 2,692,637	€ 2,866,357	€ 3,008,226	€ 3,156,891	€ 3,309,572	€ 3,469,496
Depreciation (concession period)	Yr.	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000
EBT	15%	€ 2,366,622	€ 2,613,338	€ 2,666,404	€ 2,826,080	€ 2,992,637	€ 3,166,357	€ 3,308,226	€ 3,456,891	€ 3,609,572	€ 3,769,496
Profit Tax		€ 354,993	€ 377,001	€ 399,961	€ 423,912	€ 448,896	€ 474,954	€ 496,234	€ 518,384	€ 541,436	€ 565,424
Net Profit		€ 2,011,628	€ 2,136,337	€ 2,266,443	€ 2,402,168	€ 2,543,742	€ 2,691,404	€ 2,811,992	€ 2,937,507	€ 3,068,136	€ 3,204,072

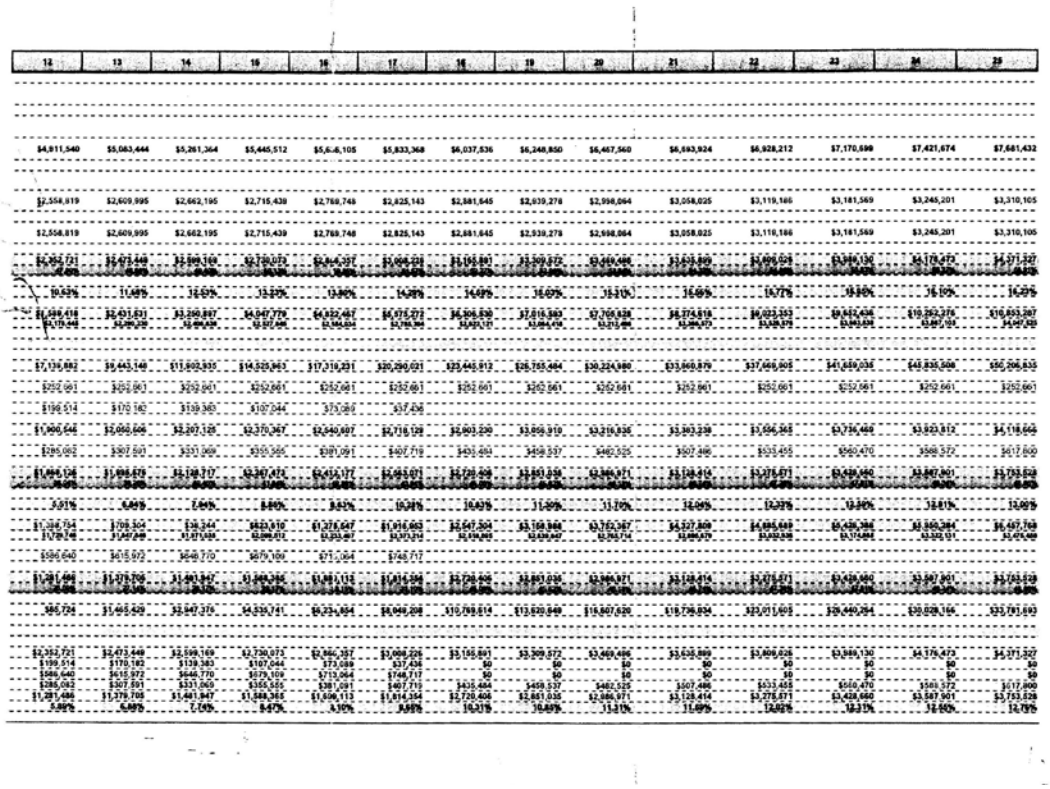
NUMRI I VITEVE		21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
VITI		2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
TE ARDHURAT		€ 6,693,924	€ 6,928,212	€ 7,170,698	€ 7,421,874	€ 7,681,632	€ 7,950,282	€ 8,228,542	€ 8,516,641	€ 8,814,620	€ 9,123,132
OPEX											
Shpenzime Operative	2.00%	€ 1,529,013	€ 1,559,594	€ 1,590,785	€ 1,622,601	€ 1,655,053	€ 1,688,154	€ 1,721,917	€ 1,756,356	€ 1,791,483	€ 1,827,312
Shpenzime Administrative	2.00%	€ 1,529,012	€ 1,559,592	€ 1,590,784	€ 1,622,600	€ 1,655,052	€ 1,688,153	€ 1,721,916	€ 1,756,354	€ 1,791,481	€ 1,827,311
TOTAL OPEX		€ 3,058,025	€ 3,119,186	€ 3,181,569	€ 3,245,201	€ 3,310,105	€ 3,376,307	€ 3,443,833	€ 3,512,710	€ 3,582,964	€ 3,654,623
EBITDA		€ 3,635,899	€ 3,809,026	€ 3,988,130	€ 4,176,473	€ 4,371,527	€ 4,573,975	€ 4,784,709	€ 5,003,932	€ 5,231,656	€ 5,468,509
Senior Debt Interest											
EBITDA		€ 3,635,899	€ 3,809,026	€ 3,988,130	€ 4,176,473	€ 4,371,527	€ 4,573,975	€ 4,784,709	€ 5,003,932	€ 5,231,656	€ 5,468,509
Depreciation (concession period)	Yr.	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000
EBT	15%	€ 3,935,899	€ 4,109,026	€ 4,288,130	€ 4,476,473	€ 4,671,527	€ 4,873,975	€ 5,084,709	€ 5,303,932	€ 5,531,656	€ 5,768,509
Profit Tax		€ 590,385	€ 616,354	€ 643,369	€ 671,471	€ 700,699	€ 731,096	€ 762,706	€ 795,575	€ 829,749	€ 865,276
Net Profit		€ 3,345,514	€ 3,492,672	€ 3,644,760	€ 3,805,002	€ 3,970,828	€ 4,142,879	€ 4,322,003	€ 4,508,257	€ 4,701,908	€ 4,903,232

NUMRI I VITEVE		31	32	33	34
VITI		2047	2048	2049	2050
TE ARDHURAT		€ 9,442,442	€ 9,772,927	€ 10,114,979	€ 10,469,004
OPEX					
Shpenzime Operative	2.00%	€ 1,863,659	€ 1,901,136	€ 1,939,159	€ 1,977,943
Shpenzime Administrative	2.00%	€ 1,863,657	€ 1,901,134	€ 1,939,157	€ 1,977,940
TOTAL OPEX		€ 3,727,716	€ 3,802,270	€ 3,878,316	€ 3,955,882
EBITDA		€ 5,714,726	€ 5,970,657	€ 6,236,664	€ 6,513,122
Senior Debt Interest					
EBITDA		€ 5,714,726	€ 5,970,657	€ 6,236,664	€ 6,513,122
Depreciation (concession period)	Yr.	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000
EBT	15%	€ 6,014,726	€ 6,270,657	€ 6,536,664	€ 6,813,122
Profit Tax		€ 902,209	€ 940,599	€ 980,500	€ 1,021,968
Net Profit		€ 6,112,517	€ 6,330,058	€ 6,556,164	€ 6,791,154



YEAR NUMBER	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	$10,200,000											
CAPEX	$10,200,000											
REVENUES												
Total Revenues		$1,569,960	$2,552,077	$3,266,360	$3,720,880	$3,860,426	$3,995,541	$4,135,385	$4,280,123	$4,429,927	$4,584,975	$4,745,449
OPEX												
Total Opex		$1,674,800	$1,096,296	$2,141,105	$2,183,927	$2,227,606	$2,272,158	$2,317,601	$2,363,953	$2,411,232	$2,459,457	$2,508,646
TOTAL COSTS (Capex + Opex)	$10,200,000	$1,674,800	$1,096,296	$2,141,105	$2,183,927	$2,227,606	$2,272,158	$2,317,601	$2,363,953	$2,411,232	$2,459,457	$2,508,646
PROJECT NET CASH (Revenues - Total Costs)	$10,200,000	$895,160	$1,455,781	$1,125,255	$1,536,953	$1,632,820	$1,723,383	$1,817,784	$1,916,170	$2,018,695	$2,125,518	$2,236,803
% of net revenue		57.0%	57.0%	34.4%	41.3%	42.3%	43.1%	44.0%	44.8%	45.6%	46.4%	47.1%
	$10,200,000	$895,160	$1,455,781	$1,125,255	$1,536,953	$1,632,820	$1,723,383	$1,817,784	$1,916,170	$2,018,695	$2,125,518	$2,236,803
		57.0%	57.0%	34.4%	41.3%	42.3%	43.1%	44.0%	44.8%	45.6%	46.4%	47.1%
	$10,200,000	$8,013,520	$7,864,278	$7,327,916	$6,385,764	$5,096,615	$3,851,237	$2,569,745	$1,310,961	$1,075,637	$193,838	$724,327
	$10,200,000	$488,481	$1,247,666	$1,248,677	$1,451,548	$1,451,451	$1,466,729	$1,645,131	$1,774,224	$1,949,742	$1,964,972	$2,071,114
	16.08											
	$10,200,000	$9,794,840	$9,249,059	$7,332,864	$6,375,644	$5,112,963	$3,737,373	$2,246,065	$833,449	$1,195,695	$2,977,320	$3,686,674
Depreciation Linear						$252,661	$252,661	$252,661	$252,661	$252,661	$252,661	$252,661
Gross Debt Interest				$408,000	$389,092	$366,239	$340,394	$309,506	$303,523	$279,592	$264,064	$227,440
Surplus/Deficit with Depreciation	$10,200,000	$895,160	$1,455,781	$716,255	$1,136,861	$1,010,920	$1,122,328	$1,259,617	$1,359,986	$1,486,442	$1,618,893	$1,716,880
Profit Tax	$0	$14,274	$219,367	$107,438	$173,629	$151,638	$168,349	$188,793	$203,998	$222,966	$242,820	$263,504
Surplus/Deficit after tax and financing	$10,200,000	$880,886	$1,237,414	$608,817	$963,231	$1,011,540	$1,208,540	$1,308,486	$1,408,646	$1,516,307	$1,618,644	$1,716,880
% of net revenue		56.1%	48.5%	18.6%	25.9%	26.2%	30.3%	31.6%	32.9%	34.2%	35.3%	36.2%
IRR AFTER TAX AND FINANCING	#NUM!	35.67%	31.05%	20.36%	23.31%	21.68%	21.67%	21.21%	20.96%	20.79%	20.67%	20.67%
NPV	$10,200,000	$8,043,803	$6,161,304	$4,583,466	$3,284,644	$2,243,844	$1,419,743	$1,074,476	$1,159,902	$1,487,488	$1,794,961	$2,078,560
IRR Check	$10,200,000	$964,519	$1,146,753	$883,716	$910,992	$1,028,977	$1,177,399	$1,284,780	$1,395,295	$1,493,996	$1,584,004	$1,674,928
Principal Payment				$376,153	$397,061	$416,814	$437,769	$459,947	$482,630	$506,751	$532,099	$558,704
Surplus/Deficit after Loan	$10,200,000	$880,886	$1,237,414	$232,664	$566,171	$594,726	$770,771	$848,539	$926,016	$1,009,556	$1,086,545	$1,158,176
CUMULATIVE CASH BALANCE AFTER LOAN	$10,200,000	$9,779,114	$9,541,700	$9,311,037	$9,124,866	$8,908,037	$8,690,866	$8,473,919	$8,488,999	$8,479,443	$8,392,898	$8,316,722
DSR	14.02											
PROJECT NET CASH (Revenues - Total Costs)	$10,200,000	$1,674,800	$1,096,296	$2,141,105	$2,183,927	$2,227,606	$2,272,158	$2,317,601	$2,363,953	$2,411,232	$2,459,457	$2,508,646
Gross Debt Interest				$408,000	$389,092	$366,239	$340,394	$309,506	$303,523	$279,592	$264,064	$227,440
Principal Payment	$0	$0	$0	$376,153	$397,061	$416,814	$437,769	$459,947	$482,630	$506,751	$532,099	$558,704
Profit Tax	$0	$14,274	$219,367	$107,438	$173,629	$151,638	$168,349	$188,793	$203,998	$222,966	$242,820	$263,504
Net Cash Flows	$10,200,000	$1,660,526	$876,929	$1,249,514	$1,223,145	$1,292,915	$1,325,646	$1,359,355	$1,373,802	$1,401,923	$1,419,474	$1,459,000
EQUITY IRR	#NUM!	#NUM!	#NUM!	10.71%	9.44%	8.41%	7.65%	7.05%	6.58%	6.20%	5.90%	5.65%
Discount Rate	8.00%											
NPV	$10,160,138											
IRR	13.93%											
DSR	14.02											
EQUITY IRR	13.77%											

26	27	28	29	30	31	32	33	34
				$2,426,480				
$7,950,282	$8,228,542	$8,516,541	$8,814,620	$9,123,132	$9,442,442	$9,772,927	$10,114,979	$10,469,004
$3,376,307	$3,443,833	$3,512,710	$3,582,964	$3,654,623	$3,727,716	$3,802,270	$3,878,315	$3,955,882
$3,376,307	$3,443,833	$3,512,710	$3,582,964	$6,081,103	$3,727,716	$3,802,270	$3,878,315	$3,955,882
$4,573,975	$4,784,709	$5,003,832	$5,231,656	$3,042,029	$5,714,726	$5,970,657	$6,236,664	$6,513,122
$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0
$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0
$648,197	$679,807	$712,676	$746,849	$418,405	$819,310	$857,699	$897,600	$939,069
$3,925,778	$4,104,902	$4,291,156	$4,484,807	$2,623,624	$4,895,416	$5,112,958	$5,339,064	$5,574,053
12.95%	13.11%	13.28%	13.37%	13.43%	13.53%	13.62%	13.70%	13.77%
$37,707,472	$41,812,374	$46,103,530	$50,588,337	$53,211,960	$58,107,376	$63,220,334	$68,559,398	$74,133,451
$4,573,975	$4,784,709	$5,003,832	$5,231,656	$3,042,029	$5,714,726	$5,970,657	$6,236,664	$6,513,122
$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0
$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0	$0
$648,197	$679,807	$712,676	$746,849	$418,405	$819,310	$857,699	$897,600	$939,069
$3,925,778	$4,104,902	$4,291,156	$4,484,807	$2,623,624	$4,895,416	$5,112,958	$5,339,064	$5,574,053
12.95%	13.11%	13.28%	13.37%	13.43%	13.53%	13.62%	13.70%	13.77%



	Formati 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2015

Adresa
Bulevardi "Gjergj Fishta",
pas ish-Ekspozitës"Shqipëria Sot",
Tel: 04 2427005, 04 2427006

Çmimi 532 lekë