



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
AUTORITETI I KONKURENCËS  
KOMISIONI I KONKURENCËS

**VENDIM**

**Nr. 853, Datë 24.12.2021**

**“Për mbylljen e procedurës së hetimit të thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve”**

Komisioni i Konkurrencës me pjesëmarrjen e:

Z.	Denar BIBA	Kryetar
Znj.	Leida MATJA	Zv/Kryetar
Znj.	Rezana KONOMI	Anëtar
Znj.	Adriana BERBERI	Anëtar

Në mbledhjen e tij të datës 24.12.2021, shqyrtoi çështjen me:

**Objekti:** Shqyrtimi i Raportit “Mbi hetimin e thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve”.

**Baza Ligjore:** Neni 4 dhe 9, neni 24, shkronja d, neni 26, neni 43, pika 5, i ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”, i ndryshuar (Ligji nr. 9121/2003).

**Komisioni i Konkurrencës, pas shqyrtimit të:**

- Raportit mbi hetimin e thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve; dhe,
- Relacionit të Sekretarit të Përgjithshëm të Autoritetit të Konkurrencës mbi Raportin e hetimit të thelluar.

**VËREN SE :**

**I. PROCEDURA E NDJEKUR**

1. Komisioni i Konkurrencës me vendimin nr. 719, datë 28.10.2020, “Për hapjen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve”, të ndryshuar, vendosi hapjen e procedurës së hetimit paraprak në këtë treg, për të parë nëse ka, ose jo, shenja të kufizimit të konkurrencës.

2. Referuar konkluzioneve të hetimit paraprak, Komisioni i Konkurrencës me anë të vendimit nr. 804, datë 04.06.2021, “Për hapjen e procedurës së hetimit të thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve”, vendosi hapjen e procedurës së hetimit të thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve, për periudhën kohore nga 1 Janari 2017 deri në 30 Tetor 2020.
3. Për mbledhjen e fakteve dhe të dhënave të nevojshme në lidhje me hetimin, bazuar në nenet 33 dhe 34 të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003, “Për mbrojtjen e konkurrencës”, të ndryshuar, janë kërkuar të dhëna dhe informacion nga ndërmarrjet koncesionare Romano Port SHA, Porti MBM dhe Petrolifera Italo Albanese (PIA), si dhe ndërmarrjet e tjera që operojnë në tregun objekt hetimi; Drejtoria e Përgjithshme e Doganave; Qendra Kombëtare e Biznesit; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Ministria e Financave dhe Ekonomisë; Inspektoriati Shtetëror Teknik dhe Industrial; Drejtoria e Përgjithshme e Metrologjisë; Porti Detar Vlorë SHA; Portit Detar Shëngjin SHA; Autoriteti Portual Durrës.

## II. ANALIZA E KONKURRENCËS

### II.1 Tregu përkatës

4. Në zbatim të ligjit nr. 9121/2003 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”, i ndryshuar, tregu përkatës përfshin tregun e produktit dhe tregun gjeografik.
5. Referuar VKK nr. 804, datë 04.06.2021, “Për hapjen e procedurës së hetimit të thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve”, *treg përkatës të produktit do të konsiderojmë:*
  - *Tregun e ngarkim/shkarkimit dhe depozitimit të karburanteve në portet Porti Vlorë 1 dhe Porto Romano Durrës;*
  - *Tregun e importit të karburanteve dhe të shitjes me shumicë të karburanteve për dy nëntregjet: nëntregu i produktit benzinë; nëntregu i produktit naftë (diesel).*
6. Ndërmarrjet nën hetim e zhvillojnë veprimtarinë e tyre në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.
7. Shërbimet e ngarkim- shkarkimit dhe depozitimit nëpërmjet rrugës detare ofrohen nga Porti Vlorë -1 në Vlorë dhe Porto Romano në Durrës. Lidhur me mënyrën e funksionit të secilit port si dhe bazuar në marrëveshjet koncesionare, secili nga portet vlerësohet si treg përkatës gjeografik i veçantë.
8. Përsa i përket importit dhe tregimit me shumicë të karburanteve ndërmarrjet nën hetim zhvillojnë veprimtarinë e tyre në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë, pra treg përkatës gjeografik do të konsiderohet tregu i brendshëm.

### II.2 Vlerësimi i pozitës dominuese

6. Vlerësimi i pozitës dominuese në treg është hapi i parë për të vazhduar me analizën e nenit 9 të ligjit nr. 9121/2003 për sjellje të mundshme antikonkurrese në treg. Përkufizimi i pozitës dominuese është përcaktuar në nenin 3, pika 5 të ligjit nr. 9121/2003, përkatësisht: “Pozitë dominuese” është ajo fuqi ekonomike e mbajtur nga një ose më shumë ndërmarrje, që i jep atyre mundësinë për të penguar konkurrencën efektive në treg, duke i bërë ato të afta të veprojnë, për sa i takon ofertës ose kërkesës, në mënyrë të pavarur nga pjesëmarrësit e tjerë në treg, si konkurrentët, klientët ose konsumatorët.
7. Sipas ligjit nr. 9121/2003, nuk është e ndaluar pozita dominuese nga një ose disa ndërmarrje në treg, por zotërimi i pozitës dominuese i jep ndërmarrjeve një detyrim të veçantë për të mos abuzuar me këtë pozitë dominuese që zotëron dhe të mos kryejë sjellje të ndaluara në treg, veçanërisht nga ato të përcaktuara në nenin 9, pika 2 të ligjit 9121/2003.
8. Kriteret kryesore të vlerësimit të pozitës dominuese të një ose më shumë ndërmarrjeve, bazuar në nenin 8 të ligjit janë: *pjesët e tregut përkatës, pengesat në hyrje në tregun përkatës, konkurrenca potenciale, fuqia ekonomike dhe financiare, varësinë ekonomike të furnizuesve të blerësve, fuqinë kundërvepruese të blerësve; zhvillimin e rrjetit të shpërndarjes etj.; karakteristika të tjera të tregut përkatës.*
9. Ndërmarrjes PIA SHA, i është dhënë me koncesion ndërtimi dhe shfrytëzimi i terminalit bregdetar në gjirin e Vlorës, për depozitimin e naftës dhe të nënprodukteve të saj, në portin Vlora-1, si dhe ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale të nevojshme në shërbim të terminalit bregdetar. Në bazë të kontratës Koncesionare, Koncesionari PIA SHA është i vetmi entitet, në të gjithë zonën e Gjirit të Vlorës (përfshirë zonën detare dhe platformat detare, nëse ka, të Gjirit të Vlorës), që do të lejohet të ndërtojë dhe të shfrytëzojë një terminal bregdetar dhe infrastrukturën e tij portuale, përfshirë këtu edhe platformat në det, si dhe i vetmi entitet i pajisur me të drejtën për të depozituar e trajtuar (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte të naftës, produkte të gazit të lëngshëm dhe produkte të tjera të lëngshme.
10. ***Në bazë të këtij koncesioni ndërmarrja PIA SHA zotëron pozitë dominuese në tregun e ngarkim-shkarkimit dhe depozitimit të karburanteve në portin Vlora-1.***
11. Ndërmarrjes Romano Port i është dhënë me koncesion ndërtimi dhe shfrytëzimi i pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës. Në bazë të këtij koncesioni Ndërmarrja Romano Port SHA ka ekskluzivitetin e ofrimit të shërbimit të ngarkim-shkarkimit në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës, me kapacitet të kufizuar të përpunimit të anijeve që transportojnë hidrokarbure, deri në 20.000 ton. Referuar ligjit nr. 9578, datë 11.7.2006, “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “Marrëveshjen e koncesionit, të formës “BOT”, për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”,

ratifikuar me ligjin nr. 9298, datë 28.10.2004”, Romano Port SHA operon me kapacitet 20.000 ton për naftën dhe 15.000 tonë për gazin e lëngshëm të naftës (GLN).

12. *Në bazë të këtij koncesioni Romano Port SHA zotëron pozitë dominuese për kapacitetin deri në 20.000 ton në tregun e ngarkim-shkarkimit të anijeve që transportojnë karburante në zonën bregdetare Porto Romano, Durrës.*
13. Ndërmarrjes Porti MBM i është dhënë me koncesion e drejta ekskluzive për ofrimin e shërbimit të ngarkim-shkarkimit të mjeteve lundruese që transportojnë karburante të madhësive mbi 20.000 ton dhe me zhytje mbi 8 (tetë) metra, në Porto Romano Durrës.
14. *Në bazë të këtij koncesioni Porti MBM zotëron pozitë dominuese për kapacitetin mbi 20.000 ton dhe me zhytje mbi 8 (tetë) metra në tregun e ngarkim-shkarkimit të anijeve që transportojnë karburante në zonën bregdetare Porto Romano, Durrës.*

### **II.3 Vlerësimi i sjelljes së ndërmarrjeve në treg**

15. Importi, depozitimi dhe ngarkim-shkarkimi i karburanteve në territorin e Republikës së Shqipërisë realizohet nëpërmjet 3 Konçensioneve në dy porte: Vlora - 1 dhe Porto Romano, Durrës, porte të cilat janë ndërtuar dhe funksionojnë mbi bazën e marrëveshjeve koncesionare me: PIA SHA, Romano Port SHA dhe Porti MBM (Multy Buoy Mooring).
9. **Ndërmarrjes PIA SHA**, i është dhënë me koncesion ndërtimi dhe shfrytëzimi i terminalit bregdetar në gjirin e Vlorës, për depozitimin e naftës dhe të nënprodukteve të saj, në portin Vlora-1, si dhe ndërtimi dhe shfrytëzimi i infrastrukturës portuale të nevojshme në shërbim të terminalit bregdetar. Në bazë të kontratës Koncesionare, ndërmarrja PIA SHA zotëron pozitë dominuese në tregun e ngarkim-shkarkimit dhe depozitimit të karburanteve në portin Vlora-1.
10. Tarifat e shërbimeve portuale të aplikuara nga PIA SHA në Portin Vlora 1, janë miratuar me vendimin e OSHA nr. 4, datë 01.04.2010. Tarifat për ofrimin e shërbimit të depozitimit dhe trajtimit (ngarkim-shkarkimit) të anijeve me karburant, si dhe për shërbime të tjera tregtare që PIA SHA kryen për klientët që kanë kontraktuar kapacitete në terminalin PIA, vendosen me marrëveshje midis palëve kontraktuale, pasi nuk janë të miratuara paraprakisht nga OSHA në vendimin nr. 4/2010.
11. Për ofrimin e shërbimit të trajtimit (ngarkim-shkarkimit) dhe depozitimit të naftës dhe të nënprodukteve të saj, në portin Vlora-1 ku operon koncesionari PIA SHA, ndodhen 13 depozita për karburantet me kapacitet total përdorimi 68,400 m<sup>3</sup>. PIA SHA ka hyr në marrëdhënie kontraktore me operatorët e kualifikuar të interesuar për të operuar në këtë terminal lidhur me këto depozita. Gjatë periudhës hetimore PIA ka depozituar 7 (shtatë) kontrakta të lidhura ndër vite: 3 (tre) me shoqëri shqiptare dhe 4 (katër) me shoqëri të huaja.

12. Xhiro e PIA SHA për vitet financiare 2019 dhe 2020 janë përkatësisht XXX Lekë dhe XXX, ku rezulton me një fitim prej XXX lekë për vitin 2019 dhe për XXX për vitin 2020. PIA SHA rezulton me një normë fitimi rreth 20% për periudhën nën hetim duke patur parasysh dhe pozitën e saj si ndërmarrja e vetme koncesionare në portin e Vlorës.
13. Marrëveshjet e lidhura me shoqëritë shqiptare: Bankers Petroleum Albania Ltd; Everest OIL SHA dhe AIR BP Albania SHA, janë kontrata afatgjata me objekt depozitimin/magazinimin dhe trajtimin (ngarkim-shkarkimin) e produkteve të ndryshme hidrokarbure, konkretisht të: a) të produkteve të naftës krudo të papërpunuar, për ndërmarrjen Bankers; b) të produkteve të lëngshme të paambalazuara, Diesel 10 ppm dhe Benzinë, për ndërmarrjen Everest OIL SHA; si dhe c) produkteve të lëngshme të papërpunuara, produkti JET A1 (karburant për avion), për ndërmarrjen AIR BP Albania SHA. Këto janë kontrata afatgjata me kapacitete të dedikuara për depozitimin dhe trajtimin e produkteve të ndryshme, me të njëjtat kushte të përgjithshme, por me kushte të veçanta që variojnë për shkak të produkteve të ndryshme objekt depozitimi dhe trajtimi (si çmimet dhe garancitë financiare të lidhura me të), kushte këto të cilat janë vendosur bazuar në VKM nr. 110/2011.
14. Marrëveshjet e lidhura nga PIA SHA me shoqëritë e huaja që operojnë në magazinë të lirë doganore: NETSA SA, GUNVOR SA, ENI SPA (ENI) dhe INA-CRNA GORA d.o.o, janë kontrata individuale, afatgjata, me kapacitete të dedikuara për depozitimin dhe trajtimin e produkteve Diesel 10ppm dhe Benzinë, me çmime të ndryshme depozitimi dhe trajtimi, kushte këto të cilat janë vendosur bazuar në VKM nr. 110/2011.
15. Lidhur me interpretimin e këtyre kontratave, referuar VKM-së nr. 110/2011, pikës 1/ii), midis Palëve (OSHA dhe PIA SHA) është rënë dakord se standardi tip për ofrimin e këtyre shërbimeve është kontrata me afat për kapacitete të dedikuara, *edhe me afat të gjatë, si dhe duke siguruar nga klienti edhe garanci financiare ose një kontribut për investimet që do të kryhen nga PIA SHA*. PIA dhe klientët e saj janë gjithashtu, të lirë të negociojnë forma të tjera kontrate. OSHA-ja është dakord se *kontratat me afat janë thelbësore për të siguruar efikasitetin e investimit dhe furnizimin e rregullt të tregut*. Operatorët do të kontaktojnë PIA SHA drejtpërdrejt dhe kohë më parë në mënyrë të mjaftueshme për shërbimet e saj.
16. OSHA konfirmim të drejtat e plota të PIA SHA kundrejt operatorëve të kualifikuar<sup>1</sup>, të interesuar për të operuar në terminal, duke e lejuar atë që të lidh kontrata me afate të gjata, si dhe të kërkojë garanci financiare ose kontribut për investimet nga këta operatorë.

---

<sup>1</sup> Sipas pikës 1/iii) të VKM nr. 110/2011, Operatorë të kualifikuar, nënkupton operatorë që kanë një qëndrueshmëri dhe organizim të përshtatshëm për të funksionuar me standardet e aplikueshme jo vetëm në lidhje me sigurinë dhe masat e shpëtimit, por edhe me planifikimin në kohë të operacioneve dhe furnizimeve, si dhe me besueshmërinë tregtare.

17. Gjithashtu, referuar pikës 1/iii) të VKM nr. 110/2011, jepet si shembull që PIA-ja *nuk duhet t'u shërbejë operatorëve që nuk vendosin garanci financiare të kënaqshme për PIA-n, që i kryejnë pagesat me vonesë ose që nuk i kryejnë fare ato, ose që kanë refuzuar të përmbushin kontratat e tyre në të kaluarën.*
18. Nga analiza e kontratave të lidhura nga PIA SHA me shoqëritë vendase dhe të huaja, për depozitim/magazinimin dhe trajtimin (ngarkim-shkarkimin) e karburanteve, rezulton se ato nuk përmbajnë kushte të padrejta tregtimi në kuptim të nenit 9 të ligjit nr. 9121/2003. Kushtet e këtyre kontratave janë vendosur bazuar në VKM nr. 110/2011 dhe si të tilla vlerësohen si kushte të drejta tregtimi me palët.
19. **Për sa më sipër, sjellja e ndërmarrjes PIA SHA gjatë periudhës hetimore është bazuar në VKM nr. 110/2011 dhe për pasojë nuk ka abuzuar me pozitën dominuese në kuptim të nenit 9, të ligjit nr. 9121/2003.**
20. **Ndërmarrja Romano Port SHA**, në bazë të Marrëveshjes së Koncesionit, ka ekskluzivitetin e ofrimit të shërbimit të ngarkim-shkarkimit në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës, me kapacitet të kufizuar të përpunimit të anijeve që transportojnë hidrokarbure, deri në 20.000 ton për naftën dhe 15.000 ton për gazin e lëngshëm të naftës (GLN). Në bazë të këtij koncesioni Romano Port SHA zotëron pozitë dominuese për kapacitetin deri në 20.000 ton në tregun e ngarkim-shkarkimit të anijeve që transportojnë karburante në zonën bregdetare Porto Romano, Durrës.
21. Tarifat e aplikuara për shërbimet portuale, ku përfshihen edhe tarifatat për ndarkim-shkarkimin e karburanteve, nga ndërmarrja Romano Port SHA, në portin Porto Romano, Durrës, janë miratuar me vendimin e OSHA nr. 3, datë 04.03.2009, vendimin nr. 6, datë 10.09.2009 dhe vendimin nr. 1, datë 09.06.2014.
22. Romano Port SHA funksionon në bazë të “Rregullores së funksionimit të portit të përpunimit të lëndëve djegëse për shoqërinë Romano Port”, miratuar me vendimin nr. 4, datë 27.04.2009 nga Organi Shtetëror i Autorizuar. Në nenin 5 të kësaj rregulloreje përcaktohen stanadartet teknike për akostimin e anijeve në platformë sipas madhësisë së anijes, të cilat variojnë nga 1.000 ton me zhytje 3.5 m deri në 40.000 ton me zhytje 11.5 m.
23. Referuar Kontratës Konkensionare, rezulton se Rregullorja e Funksionimit ka tejkalur të drejtën ekskluzive që i është dhënë Koncesionarit Romano Port SHA për ofrimin e shërbimit të ngarkim-shkarkimit të anijeve që transportojnë hidrokarbure të madhësive deri në 20.000 ton, në Porto Romano Durrës, duke i lejuar atij, që të kryejë përpunimin e anijeve të madhësive edhe më të mëdha se 20.000 ton.
24. Xhiro e Romano Port SHA për vitet financiare 2019 dhe 2020 janë përkatësisht XXX Lekë dhe XXX Lekë, ku rezulton me një humbje prej XXX lekë ose 3.38 % për vitin 2019 dhe XXX ose 1.54% për vitin 2020.

25. Për ofrimin e shërbimeve të përpunimit të anijeve me karburante, ndërmarrja koncesionare Romano-Port SHA ka hyrë në marrëdhënie juridike detyrimi me Agjencitë Detare/Spedicionere ose pritësin e mallit, pronarin e mallit (Operatorët Ekonomikë), nëpërmjet kontratës Tip, me afat 1 vjeçar, me të drejtë rinovimi, me të njëjtat kushte të përgjithshme për nga objekti, qëllimi, mënyra e pagesës, të drejtat dhe detyrimet e palëve lidhur me realizimin e shërbimit të ngarkim/shkarkimit të anijeve, si dhe kushtet e tjera të kontratës me të cilën operon ndërmarrja Romano-Port në Porto Romano, Durrës.
26. Në kontratë përcaktohet se Koncesionari Romano Port SHA për ofrimin e shërbimeve të përpunimit (ngarkim-shkarkimit) të anijeve me karburante, aplikon tarifat e miratuara nga OSHA me vendimin nr. 3, datë 04.03.2009, vendimin nr. 6, datë 10.09.2009 dhe vendimin nr. 1, datë 09.06.2014. Tarifat e papërcaktuara nga OSHA, negocohen me mirëkuptim mes palëve.
27. Kontratat e lidhura nga ndërmarrja Romano-Port me Operatorët Ekonomikë dhe Agjencitë Detare/Spedicionere nuk përcaktojnë çmime apo pagesa të tjera të ndryshme nga ato të miratuara nga OSHA në ngarkim të palëve, dhe të gjitha palët janë vendosur përballë kushteve të barabarta të ofrimit të shërbimeve portuale nga ana e Koncesionarit Romano-Port SHA.
28. **Për sa më sipër bazuar në sjelljen e ndërmarrjes Romano Port SHA në lidhje me vlerësimin e kontratave, tarifave të aplikura dhe fuqisë ekonomike dhe financiare në kuptim të nenit 9 të ligjit nr. 9121/2003, vlerësojmë se Romano Port SHA nuk ka abuzuar me pozitën e saj dominuese në treg.**
29. **Ndërmarrja Porti MBM** në bazë të kontratës koncesionare (ligji nr. 104/2015, datë 23.9.2015) ka fituar të drejtën ekskluzive për përdorimin e portit dhe zotërimin e lirë të zonës (neni 32, pika 1/a), për ofrimin e shërbimit të ngarkim-shkarkimit të mjeteve lundruese që transportojnë hidrokarbure të madhësive mbi 20.000 ton dhe me zhytje mbi 8 (tetë) metra, në Porto Romano Durrës, për një periudhë prej 35 vjetësh. Në bazë të këtij koncesioni Porti MBM zotëron pozitë dominuese për kapacitetin mbi 20.000 ton dhe me zhytje mbi 8 (tetë) metra në tregun e ngarkim-shkarkimit të anijeve që transportojnë karburante në zonën bregdetare Porto Romano, Durrës.
30. Tarifat për shërbimet portuale të Portit MBM, ku përfshihen edhe tarifat për ndarkim-shkarkim të karburanteve, janë të miratuara me Udhëzimin e Përbashkët të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (sot MIE) në bashkëpunim me Ministrinë e Financave nr. 5749/5 datë 10.9.2019 “Për përcaktimin e tarifave të shërbimeve portuale të portit të llojit MBM në Porto Romano, Durrës”.
31. Porti MBM funksionon në bazë të “Rregullores së funksionimit të portit të përpunimit të lëndëve djegëse për shoqërinë koncesionare MBM”, miratuar me vendimin nr. 1,

datë 03.05.2019 të MIE si Organi Shtetëror i Autorizuar. Në nenin 8 të kësaj rregulloreje përcaktohen standartet teknike për akostimin e anijeve në platformë sipas madhësisë së anijes, të cilat variojnë nga 1.000 ton me zhytje 3.5 m deri në 40.000 ton me zhytje 11.5 m.

32. Referuar Kontratës Koncesionare, rezulton se Regullorja e Funkcionimit ka tejkalur të drejtën ekskluzive që i është dhënë Koncesionarit Porti MBM për ofrimin e shërbimit të ngarkim-shkarkimit të anijeve që transportojnë karburante të madhësive mbi 20.000 ton dhe me zhytje mbi 8(tetë) metra, në Porto Romano Durrës, duke i lejuar atij që të kryejë përpunimin e anijeve të madhësive edhe më të vogla se 20.000 ton.
33. Në projekt rregulloren e re të funksionimit të Portit MBM, iniciuar nga MIE në përmbushje të rekomandimeve të dhëna me VKK nr. 383, datë 17.11.2015, “Për disa rekomandime lidhur me kontratën 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)””, *nuk bëhet përcaktimi i standarteve teknike për akostimin e anijeve sipas madhësisë së anijes, por kushtëzimi i vetëm për akostimin e anijeve në terminalin e hidrokarbureve është zhytja e anijes, kushtëzim ky i përcaktuar sipas kapaciteteve teknike infrastrukturore të Portit MBM në bashkëpunim me Kapitenerinë e Portit të Durrësit.*
34. Xhiro e Portit MBM për vitet financiare 2019 dhe 2020 janë përkatësisht XXX Lekë dhe XXX, me një fitim prej XXX ose 21.3% lekë për vitin 2019 dhe XXX lekë ose 22.34% për vitin 2020. Në vitet 2017 dhe 2018 Porti MBM ka rezultuar me humbje që përkon me periudhën e kryerjes së investimeve, pasi ndërmarrja ka filluar operimin në vitin 2019.
35. Për ofrimin e shërbimeve të përpunimit të anijeve me hidrokarbure, ndërmarrja koncesionare Porti MBM ka hyrë në marëdhënie kontraktore me Agjencitë Detare/Spedicionere ose pritësin e mallit, pronarin e mallit (Operatorët Ekonomikë). Konkretisht gjatë periudhës hetimore Porti MBM ka lidhur 11 kontrata tip, nga të cilat 5 kontrata me Operatorët e tregut dhe 6 kontrata me Agjencitë Detare/Spedicionere. Këto janë kontrata Tip, me afat 1 vjekar, me të drejtë rinovimi, me të njëjtat kushte të përgjithshme për nga objekti, qëllimi, mënyra e pagesës, të drejtat dhe detyrimet e palëve lidhur me realizimin e shërbimit të ngarkim/shkarkimit të anijeve, si dhe kushtet e tjera të kontratës me të cilën operon ndërmarrja Porti MBM në Porto Romano, Durrës.
36. Sipas kontartave për ofrimin e shërbimeve nga Koncesionari aplikohen tarifat e miratuara me Udhëzimin e përbashkët të MIE dhe MFE nr. 5749/5, datë 10.09.2019 “Për përcaktimin e tarifave të shërbimeve portuale të portit të llojit MBM në Porto Romano, Durrës”, të cilat ofrohen në mënyrë të barabartë për të gjithë përdoruesit e



terminalit të Portit MBM. Tarifat e papërcaktuara në këtë udhëzim, negocohen me mirëkuptim mes palëve.

37. ***Kontratat tip të lidhura nga Porti MBM me operatorët dhe Agjencitë Detare/Spedicionere nuk përcaktojnë çmime apo pagesa të tjera të ndryshme nga ato të miratuara me udhëzimin e përbashkët të MIE dhe MFE në ngarkim të palëve, dhe të gjitha palët janë vendosur përballë kushteve të barabarta të ofrimit të shërbimeve portuale nga ana e Koncesionarit Porti MBM.***
38. Përveç kontratave të mësipërme, ndërmarrja koncesionare Porti MBM ka lidhur një Akt-marrëveshje me ndërmarrjet: Kastrati Group SHA, Euro Tank SHA, Europetrol Durrës Albania SHA dhe Tenet SHA, e cila ka për objekt dhe qëllim dhënien e Autorizimit për Administrimin e Zonës së Lirë shoqërisë Koncesionare Portit MBM. Kjo akt-marrëveshje nuk përmban dispozita që mund të pengojnë, kufizojnë apo shtrembërojnë konkurrencën në treg, në kuptim të nenit 4, pika 1, gërmat a), b), c), ç), d), si dhe nenit 9 të ligjit nr. 9121/2003.
39. **Për sa më sipër bazuar në sjelljen e ndërmarrjes Porti MBM në lidhje me vlerësimin e kontratave, tarifave të aplikura dhe fuqisë ekonomike dhe financiare në kuptim të nenit 9 të ligjit nr. 9121/2003 vlerësojmë se Porti MBM nuk ka abuzuar me pozitën e saj dominuese në treg.**
40. Tarifat e miratuara nga OSHA për ngarkim - shkarkimin e karburanteve si për Romano Port SHA dhe Portin MBM, në Porto Romano Durrës janë të njëjta. Përsa i përket tarifave të tjera portuale tarifata maksimale janë të njëjta, por Porti MBM realizon disa shërbime të ndryshme nga Romano Port SHA për shkak të pozicionit të tij gjeografik dhe për këtë arsye ka disa zëra shtesë.
41. **Në lidhje me tregun e importit dhe shitjes me shumicë,** vihet re se pjesa më e madhe e karburanteve që importohen në vendin tonë është mbi 80% naftë dhe më pak se 20% benzinë. Pjesa më e madhe e importit të benzines dhe naftës, për periudhën nën hetim, kryhet nëpërmjet Portit të Durrësit (rreth 90% e importit) dhe një pjesë e vogël e importit realizohet nëpërmjet portit të Vlorës. Në tregun e importit të karburanteve operojnë një numër i madh ndërmarrjesh dhe tregu është i përqendruar, ku treguesi i përqëndrimit HHI ka ardhur në rënie gjatë periudhës hetimore.
42. Referuar sa më sipër, nuk konstatohen shenja të kufizimit të konkurrencës nga ana e ndërmarrjeve nën hetim në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve, por ndërmarrjet koncesionare, PIA SHA, Romano Port SHA dhe Porti MBM, të cilat kanë pozitë dominuese, kanë detyrim të veçantë për të mos abuzuar me pozitën dominuese që zotërojnë dhe të mos kryejnë sjellje të ndaluara në treg, veçanërisht nga ato të përcaktuara në nenin 9, pika 2 të ligjit nr. 9121/2003. Në zbatim të nenit 70 të ligjit nr. 9121/2003, OSHA (MIE, MFE) kanë detyrimin të zbatojë dispozitat e ligjit nr. 9121/2003 dhe të sigurojë një konkurrencë të ndershme dhe efektive.

**PËR KËTO ARSYE:**

Komisioni i Konkurrencës, bazuar në nenin 9, nenin 24 shkronja d, nenin 26 dhe nenin 43, pika 5, të ligjit nr. 9121, datë 28.07.2003 “Për Mbrojtjen e Konkurrencës”, i ndryshuar,

**VENDOSI:**

- I. Mbyllet pa gjetje të procedurës së hetimit të thelluar në tregun e ngarkim-shkarkimit, importit, depozitimit, shitjes me shumicë të karburanteve.
- II. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

**KOMISIONI I KONKURRENCËS**