



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
-AUTORITETI I KONKURRENCËS-
Komisioni i Konkurrencës-**

**VENDIM
Nr.201, datë 20/09/2011**

“Për hapjen e procedurës së hetimit të thelluar tregun e shërbimit të ngarkim – shkarkimit të gazit të lëngshëm të naftës në rrugë detare ndaj ndërmarrjes “Romano Port” SHA”

Komisioni i Konkurrencës, me pjesëmarrjen e:

Lindita	MILO(LATI)	Kryetar
Servete	GRUDA	Anëtar
Koço	BROKA	Anëtar
Rezana	KONOMI	Anëtar

Në mbledhjen e datës 20/ 09 /2011, shqyrtoi çështjen me:

Objekt: Shqyrtimi i Raportit të Hetimit Paraprak “Në tregun e shërbimit të ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm në portin “Porto Romano”

Baza ligjore: Neni 24, shkronja “d”, neni 26 dhe neni 43, pika 1 të Ligjit Nr. 9121, datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, si dhe neni 12 i Rregullores “Për funksionimin e Autoritetit të Konkurrencës”.

Komisioni i Konkurrencës pas shqyrtimit të:

Raportit të Hetimit Paraprak “Në tregun e shërbimit të ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm në portin “Porto Romano”/Durrës dhe relacionit të Sekretarit të Përgjithshëm;

VËREN SE:

I. PROCEDURA E NDJEKUR

1. Pranë Autoritetit të Konkurrencës ndërmarrja “Mare Oil” SHA paraqiti një ankesë me Nr. 61/1 Prot datë 26.07.2011, protokolluar pranë Autoritetit të Konkurrencës me Nr. 326 Prot datë 26.07.2011. Me anë të kësaj ankese, kjo ndërmarrje pretendonte se “Romano Port” SHA nuk po lejonte

shkarkimin e anijes me GLN, për shkak të plotësimit të dokumentacionit. Për vlerësimin e kësaj ankese, Sekretariati, në zbatim të procedurave hetimore, në datën 27.07.2011, zhvilloi takime me përfaqësuesit e ndërmarrjes “Mare Oil” SHA dhe “Romano Port” SHA.

2. Komisioni i Konkurrencës, bazuar në nenin 42 të Ligjit Nr. 9121 datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, me anë të Vendimit Nr. 196 datë 29.07.2011 ka miratuar hapjen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e ngarkimit dhe shkarkimit të gazit të lëngshëm të naftës (GNL) në tregun gjeografik Porto Romano, Durrës, për të parë nëse ka elementë të kufizimit të konkurrencës.
3. Komisioni i Konkurrencës, duke e vlerësuar se moslejimi i shkarkimit të anijes së subjektit pritës “Mare Oil” SHA nga ana e “Romano Port” SHA mund të përbënte një rrezik të kryerjes së një dëmi me pasoja të rënda e të pariparueshme për konkurrencën, me Vendimin Nr. 197 datë 29.07.2011 vendosi, me shumicë votash, të marrë masën e përkohshme. Nëpërmjet këtij vendimi është urdhëruar ndërmarrja “Romano Port” SHA të bëjë të mundur përpunimin e anijes me GLN të sjellë nga ndërmarrja “Mare Oil” SHA në mënyrë të menjëhershme dhe jo më vonë se 5 (pesë) ditë nga marrja e njoftimit të këtij vendimi.
4. Ndërmarrja “Prima Gas Albania” SHA me anë të shkresës së saj Nr. PGA–AK0811, datë 12.08.2011, protokolluar pranë Autoritetit të Konkurrencës me Nr. Prot 355, datë 12.08.2011, ankohej se nga ana e “Romano Port” SHA, nuk po lejohej përpunimi i anijes së sjellë me GLN nga ana e saj, pasi i kërkonin edhe dokumenta të tjera shtesë.
5. Pas kryerjes së procedurave përkatëse nga Sekretariati i Autoritetit të Konkurrencës, Komisioni i Konkurrencës, pasi u njoh me këtë ankesë, me Vendimin Nr. 198, datë 25.08.2011 vendosi, me shumicë votash, të marrë masën e përkohshme duke urdhëruar ndërmarrjen “Romano Port” SHA të bëjë të mundur përpunimin e anijes me GLN të sjellë nga ndërmarrja “Prima Gas Albania” SHA.
6. Në bazë të Ligjit Nr. 9121 datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, Grupi i Punës gjatë periudhës së hetimit paraprak ka kryer inspektime në ndërmarrjet “Romano Port” SHA, “Prima Gas Albania” SHA si dhe ka zhvilluar takime pranë Autoritetit të Konkurrencës me ndërmarrjen “Mare Oil” SHA dhe “Prima Gas Albania” SHA.

II. TREGU PËRKATËS

Tregu përkatës përcaktohet në dy dimensionet:

1. Tregu përkatës i produktit
2. Tregu përkatës gjeografik

II.1 Tregu i Shërbimit

7. Tregu i shërbimit të ngarkim-shkarkimit të gazit të lëngshëm të naftës (GLN) në rrugë detare ofrohet për depozitat e dedikuara në zonën e Porto Romano nga ndërmarrja “Romano Port” SHA.
8. Procesi i ngarkim-shkarkimit në rrugë detare ofrohet në dy porte: Porto Romano, Durrës dhe porti Vlora 1, Vlorë. Ky proces nuk mund të realizohet pa procesin e depozitimit të produktit në depozitat e lidhura me impiantet e ngarkim shkarkimit. Por kushtet dhe konditat në të cilat ofrohet ky shërbim në zonën e Porto Romanos nga ndërmarrja “Romano Port” SHA, janë specifike.

Zëvendësueshmëria nga ana e kërkesës

9. Në zonën gjeografike të Porto Romanos, ndërmarrjet që operojnë në tregun e importit dhe të tregëtimit me shumicë të GLN-së kanë të drejtën të ndërtojnë depoziat në pronësi të tyre. Këto ndërmarrje mund të realizojnë procesin e ngarkim-shkarkimit nëpërmjet shoqërisë “Romano port” SHA, që është i vetmi subjekt që mund ta ofrojë shërbimin e ngarkim-shkarkimit të GLN-së. Kjo e drejtë eskuzive është garantuar nga marrëveshja koncesionare, e përkatësisht Ligjit Nr. 9298 datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e marrëveshjes së koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto Romano/Durrës” (i ndryshuar).

Zëvendësueshmëria nga ana e ofertës

10. Ndërmarrja “Romano Port” SHA për shkak të eskuzivitetit nuk mund që të ketë konkurrentë në ofrimin e shërbimit. Në kontratën koncesionare ndërmarrjes “Romano Port” SHA i është dhënë eskuziviteti për shërbimin e ngarkim-shkarkimit të naftës dhe nënprodukteve të saj në zonën e Porto Romanos, duke bllokuar në këtë mënyrë hyrjet e reja në tregun përkatës, për aq kohë sa kjo kontratë do të jetë në fuqi.

II.2 Tregu Gjeografik

11. Tregu gjeografik përfshin territorin e Portit “Romano Port” në zonën e Porto Romanos, Durrës.

Tregu përkatës i shërbimit, është tregu i ngarkim-shkarkimit të gazit të lëngshëm në rrugë detare në zonën gjeografike të Porto Romanos, Durrës.

III. Vlerësimi i pozitës dominuese

12. Në bazë të pikës 5 të nenit 3 të Ligjit Nr. 9121 datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, 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 përsa i takon ofertës ose kërkesës, në mënyrë të pavarur nga pjesëmarrësit e tjerë në treg, si konkurrentët, klientët ose konsumatorët.

13. Bazuar në kushtet dhe konditat specifike të ofrimit të shërbimit të ngarkim-shkarkimit të GLN-së në Porto Romano, si dhe referuar pjesëve në tregun përkatës dhe barrierave ligjore dhe ekonomike që ekzistojnë në treg, konkurrencës potenciale, sipas nenit 8 të Ligjit Nr. 9121 datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”, rezulton se ndërmarrja “Romano Port” SHA ka pozitë dominuese në tregun e shërbimit të ngarkim – shkarkimit të gazit të lëngshëm në rrugë detare, në portin Porto Romano.

IV. SHENJAT E KUFIZIMIT TË KONKURENCËS

IV.1 Sjelljet e evidentuara gjatë periudhës objekt hetimi

14. Zotërimi i pozitës dominuese të ndërmarrjes “Romano Port” SHA i jep asaj një detyrim të veçantë që të ketë patjetër parasysh rregullat e konkurrencës në treg.
15. Gjatë periudhës objekt hetimi, nga ana e ndërmarrjes “Romano Port” SHA konstatohet kufizimi i tregtimit të produktit të subjektit pritës/pritësit të mallit “Mare Oil” SHA që operon në tregun e importit dhe tregtimit me shumicë të GLN, duke i refuzuar shkarkimin e anijes me GLN të kësaj të fundit gjatë muajit korrik 2011 me pretendimin për paraqitjen e disa dokumentave shtesë.
16. Ndërmarrja “Mare Oil” SHA paraqiti gjatë muajit korrik 2011 një ankesë, me anë të së cilës parashtronte se, ndërmarrja “Romano Port” SHA, për të bërë të mundur depozitimin e GLN të sjellë me anije nga ana e saj (“Mare Oil” sha), duhej të paraqiste disa dokumenta shtesë të cilat ishin:
 - Leje shfrytëzimi për stacionin e depozitimit të gazit të lëngshëm për Shoqërinë “Mare Oil” SHA;
 - Vërtetim teknik për konformitetin e linjave të transportit të lëndëve djegëse dhe depozitave të lëshuara nga IQT;
 - Licencën e ushtrimit të aktivitetit;
 - Akt kolaudimin e stacion depozitimit.
17. Sipas nenit 4 të marrëveshjes koncesionare, “Romano Port” SHA detyrohet të respektojë të drejtën e barazisë për shoqëritë që do të kryejnë shërbime nëpërmjet objektit që i është dhënë me koncesion, duke respektuar legjislacionin në fuqi në ato kushte kur kjo ndërmarrje do të kryejë vetëm këtë lloj veprimtarie sipas objektit të marrëveshjes, që është shkarkimi i naftës dhe nënprodukteve të tyre.

18. Komisioni i Konkurrencës, me Vendimin Nr. 197 datë 29.07.2011, duke parë që sjellja e ndërmarrjes "Romano Port" SHA mund të sillte pasoja të pariparueshme e të rënda për konkurrencën, vendosi ta urdhërojë atë të bëjë të mundur shkarkimin e anijes së sjellë nga "Mare Oil" SHA gjatë muajit korrik 2011.

IV.2 Sjelljet e evidentuara gjatë muajit gusht 2011

19. Autoriteti i Konkurrencës gjate muajit gusht 2011 konstatoi disa sjellje të dyshuara si antikorruese të kryera nga "Romano Port" SHA, në kuptim të nenit 9 të ligjit "Për mbrojtjen e konkurrencës. Më konkretisht:

- 1) Kufizimit të konkurrencës në treg nëpërmjet refuzimit të shkarkimit e anijeve me GLN të ndërmarrjeve Mare Oil dhe Primagas, me pretendimin për paraqitjen e disa dokumentave shtesë;
- 2) Vendosja e kushtit për lidhjen e kontratave tip "Sipërmarrje për kryerje shërbimesh" ndaj dy subjekteve që operojnë në tregun e importit dhe shitjes me shumicë të GLN, "Prima Gas Albania" SHA dhe "Mare Oil" SHA, duke i detyruar ato të pranojnë detyrime shtesë në mënyrë që të bëhet i mundur shkarkimin e anijeve të ardhura në muajin gusht 2011 e më pas nga këto dy subjekte.

20. Si konkluzion, nga vlerësimi i sjelljes së ndërmarrjes "Romano Port" SHA në tregun e ngarkim shkarkimit të GLN-së në rrugë detare, ndaj ndërmarrjeve "Mare Oil" SHA dhe "Prima Gas Albania" SHA, mund të ketë kufizuar konkurrencën nëpërmjet abuzimit me pozitën e saj dominuese në tregun përkatës.

PËR KËTO ARSYE:

Komisioni i Konkurrencës, bazuar në nenin 24, germa d, dhe nenit 43 pika 1 të Ligjit Nr. 9121, datë 28.07.2003 "Për mbrojtjen e konkurrencës", si dhe nenit 12 dhe nenin 21 pika 4 të Rregullores "Për funksionimin e Autoritetit të Konkurrencës"

VENDOSI:

- I. Fillimin e procedurës së hetimit të thelluar në tregun e shërbimit të ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm të naftës në rrugë detare ndaj ndërmarrjes "Romano Port" SHA, subjekt tatimpagues me Nr. K51625501O NIPTI, me objekt ekzistencën ose jo të abuzimit të me pozitën dominuese, në tregun përkatës;
- II. Periudha e hetimit do të jetë 1 Janar 2009-15 Shtator 2011.

III. Afati i përfundimit të kësaj procedure hetimore caktohet data 5 dhjetor 2011.

IV. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm për zbatimin e këtij vendimi dhe njoftimin e ndërmarrjes “Romano Port” SHA.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë

KOMISIONI I KONKURRENCES

Servete GRUDA

(_____)
Anëtar

Koço BROKA

(_____)
Anëtar

Rezana KONOMI

(_____)
Anëtar

Lindita MILO(LATI)

KRYETAR

MENDIMI I PAKICËS

Lidhur me Vendimin e Komisionit të Konkurrencës Nr.201, datë 20/09/2011”Për hapjen e procedurës së hetimit të thelluar tregun e shërbimit të ngarkim-shkarkimit të gazit të lëngshëm të naftës në rrugë detare ndaj ndërmarrjes Romano Port” SHA” kam mbajtur qëndrim kundra, me arsyetimin e mëposhtëm:

- I- Unë kam qenë plotësisht dakord me vendimin Nr.196, datë 29.07.2011 “Për hapjen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e shërbimit të ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm në Portin “Porto Romano”. Por ndërkohë nuk aprovoj në përgjithësi “Raportin e Hetimit Paraprak në Tregun e Ngarkim Shkarkimit “Romano Port” dhe rekomandim e tij për të kaluar në hetim të thelluar, menjëherë, për “Fillimin e Procedurës së Hetimit të Thelluar ndaj Ndërmarrjes “Romano Port” SHA me adresë në Porto Romano/Durrës 500 m në veri të hidrovorit, subjekt tatim pagues me Nr. K5162550110, për abuzim të mundshëm me pozitën dominuese, sipas nenit 9 të ligjit 9121, datë 28.07.2003 ”Për Mbrojtjen e Konkurrencës. Periudha e hetimit do të jetë 1 Janar 2011-15 Shtator 2011.”

Për rrjedhojë nuk aprovoj as Vendimin e Komisionit të Konkurrencës, Nr. 201, datë 20/09/2011 ”Për hapjen e procedurës së hetimit të thelluar tregun e shërbimit të ngarkim-shkarkimit të gazit të lëngshëm të naftës në rrugë detare ndaj ndërmarrjes Romano Port” SHA”, që është në thelb ai i grupit të punës, megjithëse ka pranuar pjesërisht sugjerimin e bërë nga ana ime, për ndryshimin e periudhës hetimore, duke e shtrire atë edhe ne vitet para vitit 2011. Në këto rrethana jap votën kundra ndaj Vendimit të Komisionit të Konkurrencës Nr 201, datë 20/09/2011.

- II- Arsyet përse nuk miratoj në përgjithësi “Raportin e Hetimit Paraprak në Tregun e Ngarkim Shkarkimit “Romano Port” dhe kërkova plotësimin dhe rishkrimin e tij, para se të kalohet në hapjen e hetimit të thelluar.

- II.1 Vendimi Nr 196, datë 29/07/2011 i Komisionit të Konkurrencës” “Për hapjen e procedurës së hetimit paraprak në tregun e shërbimit të ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm në Portin ”Porto Romano” në dispozitiv, ka parashikuar “Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm për ndjekjen e procedurave hetimore të parashikuara në ligj dhe aktet ligjore, si dhe përgatitjen e raportit të hetimit paraprak jo më vonë se data 15.09.2011”. Ky vendim i Komisionit të Konkurrencës, nuk ishte apriori, por ishte mbështetur: a) në vetë sugjerimin e grupit të punës se mund ta realizonte hetimin dhe të përgatiste raportin jo më vonë se data 15.09.2011; dhe b) në frymën e Vendimit të Komisionit të Konkurrencës nr 197 datë 29/07/2011 “Për marrjen e masave të Përkohshme për rivendosjen e konkurrencës në tregun e shërbimit të ngarkim –shkarkimit dhe depozitimin e gazit të lëngshëm në Portin “Porto Romano”, që në dispozitivin e vet parashikonte: 1.“Marrjen e masës së përkohshme si vijon:”Porto Romano” SHA të bëjë të mundur përpunimin e

anijes me GLN të sjellë nga ndërmarrja “Mare Oil” SHA në mënyrë të menjëhershme dhe jo më vonë se 5 ditë nga njoftimi i këtij vendimi”. Siç dihet unë nuk kam qenë dakord me këtë vendim, i cili është i shprehur më parë.

Por për çudi Urdhri i Sekretares së Përgjithshme të Autoritetit të Konkurrencës, për ngritjen e Grupit të Punës dhe zbatimin e VKK Nr 196, datë 29.07.2011, me nr Prot. 217, është i datës 22.08.2011. Është e tepërt të thuhet se nga periudha e marrjes së Vendimit të KK, datë 29.07.2011, deri në 22 Gusht 2011, ka kaluar gjysma e periudhës hetimore që ishte parashikuar deri në 15 Shtator 2011. Për hir të provave dhe fakteve, në datë 15/08/2011, nga Institucioni i Autoritetit të Konkurrencës, ka patur një shkresë në funksion edhe të hetimit paraprak drejtuar QKR-së. Është e tepërt të thuhet se nga rrjedha e hetimit paraprak, me një vonesë të tillë, është një mungesë serioziteti ndaj firmave nën hetim, por dhe ndaj vetë Komisionit të Konkurrencës, si Organ Kolegjial, një shpërfillje ndaj këtij të fundit. Ndërkohë duke përgjysmuar subjektivisht periudhën hetimore, nga rreth 50 ditë kalendarike në rreth 25 ditë kalendarike, nuk mund të mos ketë pasoja negative në cilësinë e hetimit paraprak, duke shmangur ose duke dobësuar me dashje apo pa dashje elementët e një hetimi objektiv e të paanshëm dhe duke rritur në të njëjtën kohë dozat e subjektivitetit. Nëse pjekja e bukës, kërkon X kohë, por ne fakt bukëpjekësi e le vetëm për X/2 e kohës, është e pritshme nga kushdo që buka do të mbetet pa pjekur ose do të digjet nga nxehtësia me e larte e furrës. Kjo ka ndodhur dhe me hetimin dhe Raportin e hetimit paraprak

II.2 Doza e subjektiviteti, buron dhe shprehet midis të tjerash edhe në mospjesëmarrjen e anëtarëve të grupit të punës, në takimet konsultuese/trajnimet e bëra nga ekspertet e huaj hungarezë, por edhe italiane kur është trajtuar në mënyrë të posaçme edhe çështja e hetimit paraprak në Tregun e Shërbimit të Ngarkim Shkarkimit të GLN-se në Portin “Porto Romano”, apo raste të përafërta me të, në funksion të këtij rasti. Takimet e veçanta konsultuese, të realizuara në fakt, nga anëtarë të veçantë të grupit, pas vërejtjeve të bëra, nuk mund të pakësojnë dozat e subjektivitetit dhe nuk i shërbejnë arritjes të një konsensusi real për një hetim objektiv e të paanshëm që i shërben jo thjesht vendosjes së gjobës por shëndoshjes reale të tregut.

Kujtoj se në këto trajnime u shtjelluan çështje të tilla: si ajo e ndarjes së qartë midis funksioneve rregulatore dhe operacionale:

“distinction between regulatory and operational functions:

On one hand the institutions (central, regional and local governments) in charge of planning, on the other hand the companies providing the services. European Union is heading for a “regulated market” based on a clear-cut separation of the regulatory function of the institutions and the operation of the services” (për të shmangur debatin se përkthimi ose

shqipërimi është apo nuk është i saktë, e kam citur të plotë lektoren Letizia Razzitti, nga Autoriteti Italian i Konkurrencës”

Është e drejtë e kujtdo të mos mbajë parasysh sugjerimin në fjalë të e trajnueses, ose ta perceptojë sipas mënyrës së vet, por ndërkohë është e patolerueshme mospjesëmarrja në trajnime të tilla kur harxhohen jo pak fonde për ngritjen e kualifikimit dhe kompetencave profesionale të stafit të Autoritetit të Konkurrencës. Dhe kjo bëhet në mënyrë të përsëritur. E njëjta gjë mund të thuhet edhe për aspekte të tjera të shtjelluara gjatë trajnimit, si integrimi i sektorit etj.

“4. modal integration: according to legislative decree no. 422/97, modal integration must be taken into account at all levels: by regional governments in developing and approving plans and programmes and in identifying minimum services; by local governments in handing over the services to transport companies; and by operators in providing public transport services and in participating in the bidding procedures.

3. “mandatory” transformation of the companies into corporations: in order to open the market to competition, legislative decree no. 422/97, as amended by legislative decree no. 400/99, has imposed on regional and local governments the obligation to transform the special companies and consortiums into corporations » .

Natyrisht unë nuk kam mendimin se rekomandimet e znj Letizia Razzitti janë të detyrueshme për t’u zbatuar nga stafi i Autoritetit Shqiptar të Konkurrencës, por përfundi i përvojës nga stafi dhe rastet e Autoritetit Italian të Konkurrencës, shtjellimi i tyre në seminare e debate të lira ku marrin pjesë gjithë njerëzit që trajtojnë këto çështje ndihmon potencialisht në rritjen e cilësisë së hetimeve dhe raporteve hetimore dhe për rrjedhojë të vendimmarrjes së Komisionit të Konkurrencës, ashtu si mospjesëmarrja në trajnime përforcon qëndrimet subjektive e subjektiviste .

II-3 Kufizimi i kohës hetimore, vonimi i dërgimit të shkresave nga ana e grupit të punës, është shoqëruar edhe nga mungesa e përgjigjeve të plota në kohë nga subjekte të ndryshme që i është drejtuar grupi hetimor. Siç evidentohen në faqen 12 pika 53 e Raportit, nga “Ndërmarrja Romano Port, Kapiteneria Durrës dhe Komuna Katund i Ri nuk ka ardhur informacioni i Kërkuar deri në këtë fazë, duke mos sqaruar për Komisionin se janë pajisur apo jo ndërmarrjet si Mare Oil dhe Primagaz, me lejen e shfrytëzimit, apo dhe për çështje të tjera. Siç dihet komisioni është njohur se ndërmarrja “ Inter Gaz”, e cila ka depozita bregdetare në Porto Romano, është pajisur me leje shfrytëzimi që në datën 24.12.2008, pra disa muaj para se të fillonte nga puna vete porti Porto Romano. Ky informacion i referuar si provë është jo vetëm i nevojshëm por edhe i domosdoshëm për të gjykuar si Komisioner nëse i është bërë trajtim i veçantë diskriminues Mare Oil dhe Prima Gaz, në raport me firmat e tjera që kanë depozita bregdetare gazi në Porto Romano.

II-4. Në séancën dëgjimore të Komisionit me ndërmarrjen Mareoil në datë 25.08.2011, është kërkuar

1. Sa ka qenë kostoja e plote e ndërtimit depozitës së gazit deri në vënie të shfrytëzimit dhe vënie të saj (të ndërtuar nga vetë Mare Oil) ?

2. Sa ka qenë kostoja e shkarkimit të gazit (paguar Portit, vetëm për procesin e shkarkimit, psh. të një anije, mbështetur në një rast konkret, në rastin kur është bërë në një depozitë të tretë apo në depozitën e re tuaj). Të specifikohet kostoja gjithsej dhe kostoja për ton për x Ton, tarifa e shkarkimit të miratuar nga OSSH dhe tarifa e zbatuar nga Romano Port, dhe tarifat e tjera që paguheshin konkretisht (siç mund të jenë tarifa e rrezikut nga zjarri etj).

3. Sa ka qenë kostoja e depozitimit të një anije në depozitat të tretëve në Porto Romano. Si është kontrata me ndërmarrjen që ka depozita, javore, apo për periudhën sa do të ngarkohet dhe shkarkohet depozita, mujore apo vjetore ?

E njëjta gjë për në shkarkim depozitimin në Vlorë.

1. Pra Sa ka qenë kostoja e shkarkimit të një anije (paguar Portit vetëm për procesin e shkarkimit), dhe për depozitimin tek të tretet në Vlorë, shpenzimet e shkarkimit gjithsej për një anije me x Ton, tarifat e shkarkimit dhe tarifat e tjera që përdoren ndaj portit Vlorë. Është kërkuar të sqarohen sa janë tarifat e shpallura nga Porti, në Romano Port dhe në Vlorë

2. Sa ka qenë kostoja e depozitimit të anijes në depozitat e tretëve në Vlorë. Sa ka qenë kostoja gjithsej. Si ka qenë kontrata, javore, për periudhën e ngarkim- shkarkimit

Për të qenë të krahasueshme të dhënat duhen gjithsej, të shoqëruara me vënie të gazit të shkarkuar, për të llogaritur dhe koston për njësi në çdo rast.

Këto të dhëna nuk janë sjellë nga ndërmarrja Mareoil, (e njëjta gjë kërkohej dhe për Prima Gaz) megjithëse ju kërkuan, por sigurimi i këtij informacioni nuk është realizuar as nga Grupi i Punës, që ka realizuar hetimin paraprak dhe ka përgatitur hetimin përkatës.

II-5. Në Raportin e hetimit paraprak në sythin Tregu i Produktit /Shërbimit dhe nënsythes

-Parimi i monopolistit hipotetik,

-Zëvendësimi në anën e kërkesës

-Zëvendësimi në anën e ofertës, ka një stërzgjatje, për gjëra të njohura dhe të pranuar pa qartësuar siç duhet tregun përkatës.(përcaktimi i qartë i këtij tregu për edhe thelbin e çështjes) Kjo stërzgjatje është në të gjithë pjesën por unë po ndalem vetëm në pikën 89-90

Ne piken 89, pohohet se “Ndërmarrjet qe kane depozitat e tyre ne Porto Romano, nëse kërkojnë te shkarkojnë anijet me GLN-ne ne portin Vlora 1, duhet qe te kenë marrëveshje me ndërmarrjen Kalaja SHA, e cila ka me qira depozitat e vetme te GLN-se ne Portin Vlora 1. Edhe ne se supozojmë se ne te gjitha rastet qe këto kompani do te kërkonin te shkarkonin ne këtë port, do te gjenin gatishmërinë e ndërmarrjes Kalaja SHA, për t'i ofruar me nën qira depozitat, kostoja për te cilat ne rastet qe është realizuar ky proces rezulton te jete xxxx mije USD. Ne se ky proces do te realizohet ne Porto Romano, për ndërmarrjet që kane depozita ne këtë Port, Intergaz , Mare Oil dhe Prima Gaz do te paguajnë mesatarisht xxxx mije USD. Pra ne rastin se ndërmarrjet qe kane depozita ne Porto Romano do te kërkonin që te realizonin shkarkim depozitimin ne Portin Vlora 1, përballen me një çmim 1000% më të lartë.”.

Ndërsa ne piken 90 “Pra, ne rastin e shërbimit e ngarkim shkarkimit për depozitat e GLN-se te ndërtuara ne zonën e Porto-Romanos, i vetmi subjekt qe mund te ofroje këtë shërbim është ndërmarrja Porto Romano SHA. Duke u bazuar ne shembullin e monopolistit hipotetik, nëse kjo ndërmarrje do te rriste tarifën (footnot 13- Tarifat për shërbimin e ngarkim shkarkimit e GLN-se ne Porto Romano janë përcaktuar nga OSHA) e shërbimit te ngarkim shkarkimit për GLN-ne atëherë për asnjë nivel te çmimit te rritur ndërmarrjet që kane depozita ne zonën e Porto Romanos nuk mund te kenë një mundësi te dytë për te zëvendësuar shërbimin (çmimi që paguhet ne Vlore është 1000 % me i larte sipas Testit SSNIP produkti është zëvendësues ne nivelin e çmimit 5-10 %). Pra jemi ne rastin kur një shërbim ofrohet vetëm nga një ndërmarrje për depozitat ne Porto Romano, dhe ndërmarrja Romano Port SHA është monopolist ne ofrimin e shërbimit te ngarkimit –shkarkimit për depozitat e ndërtuara ne Porto Romano. Për shkak te ekskluzivitetit qe i vjen kësaj ndërmarrje nga kontrata koncesionare, pozicioni i monopolit te ndërmarrjes Porto Romano SHA nuk cenohet nga hyrjet e reja.”. Dhe me tej, Konkludohet në pikën 93: Edhe ne rastin ofertës dalim ne konkluzion se ndërmarrja Romano Port SHA për shkak te ekskluzivitetit nuk mund te ketë konkurrentë ne ofrimin e shërbimit. Ne kontratën koncesionare Romano Port SHA i është ekskluziviteti për shërbimin e ngarkim shkarkimit te naftës dhe nënprodukteve te saj ne zonën e Porto Romanos, duke bllokuar ne këtë mënyre hyrjet e reja ne këtë treg përkatës.

Për Komisionin e Konkurrencës është bere e qarte se: Tregu i shërbimit te ngarkim-shkarkimit te Gazit te Lëngshëm te Naftës, ne rruge detare realizohet nga Porti Vlora 1 dhe Porti Porto Romano, por ne vend qe kjo te pohohet drejtpërdrejt, këtë duhet ta marrësh vesh nëpërmjet fjalisë së parë të pikës 88, ku thuhet : Alternativa e vetme përjashto Porto Romano, në të cilin realizohet shkarkimi dhe depozitimi i GLN-së që prej vitit 2009 ne rruge detare , është Porti Vlora 1.

Por ne vend te jepen referimet përkatëse ligjore, për te qartësuar se si vendosen çmimet apo tarifat e ngarkim shkarkimit ne portin, Vlora 1, që në tërësi dihet se janë te lira te vendosen nga koncesionari, duke pohuar tarifat e ngarkim shkarkimit te GLN-se ne Porto Romano janë te përcaktuara nga OSHA, nuk jepet informacioni përkatës te cilin e kemi trajtuar ne piken II-5. Përveç kësaj nuk

analizohet pasojat e qëndrimit të OSHA-s për vendosjen e tarifave ndryshe në portin Vlora 1 nga ai në Porto Romano, se çfarë pasoja kanë si për vetë Portet por edhe për operatorët e tregtimit me shumicë të gazit, se çfarë pasoja kanë në vetë konkurrencën në tregun e shërbimit të ngarkimit –shkarkimit të GLN-se, por edhe në tregun e shitjes me shumicë dhe pakicë të GLN-se.

Nëse sigurohet informacioni i plotë, në treguesit fizikë të përmendur më sipër dhe për treguesit vlerore të porteve, por edhe të tregut të importit dhe shkarkimit me shumicë të gazit, dhe tregun me pakicë, dhe jepen në raportin përkatës të hetimit paraprak, mund të qartësohen edhe problemet e realizimit të konkurrencës ose praktikave antikonkurrense si rezultat i sjelljes së operatorëve të caktuar, apo i ndërhyrjes së aktorëve shtetërorë, përfshi OSHA-n, apo vetë Autoritetin e Konkurrencës, por edhe probleme të tjera që kanë të bëjnë me efikasitetin e shërbimit të ngarkimit shkarkimit, por dhe në tërësi të tregut me shumicë dhe pakicë të tregut të GLN-se, dhe ndikimin e tyre tek konsumatorët. E them këtë se, sipas Ligjit 9298, datë 28.10.2004, analiza e vetëshlyerjes së investimeve në portin Porto Romano është bërë duke krahasuar shpenzimet e investimeve me të ardhurat nga shitja, dhe jo të ardhurat neto operative apo fitimin, apo treguesin EBITDA. Po kjo përjashtohet në Raportin e hetimit paraprak. Dhe ky është një gabim i madh profesional, që ka vullën e OSHA-s dhe është kthyer edhe në ligj, duke sjelle pasojat të gabuara jo vetëm për firmat individuale, por edhe për funksionimin e tregut të ngarkimit shkarkimit të GLN-së por edhe atë të tregut me shumicë dhe pakicë të tregut të tij.

Po kështu përjashtohet Analiza e Vendimit Nr 111, datë 26.1.2011 "Për një ndryshim në vendimin Nr 486, datë 25.7.2007 të Këshillit të Ministrave "Për ndërprerjen e Veprimtarisë së Përpunimit të anijeve, që transportojnë naftë, gaz dhe nënprodukte të tyre, në portet e Durrësit dhe Shëngjinit ndryshuar."

Në Raport nuk thuhet asnjë fjalë se moskalimi i këtij akti në Autoritetin e Konkurrencës bie ndesh me ligjin "Për mbrojtjen e Konkurrencës". Nuk behet analiza e nevojshme se nëse ky akt bie ndesh me Ligjin nr 9298, datë 28.10.2004. Mos dërgimi i draft ligjit përkatës për vlerësim ligjor nga ana e Autoritetit të Konkurrencës, është një shkelje e ligjit "Për Mbrojtjen e Konkurrencës", dhe për gjykimin tim duhet shqyrtuar, nga Autoriteti i Konkurrencës. Kjo behet imperative, edhe për faktin se Raporti i Hetimit Paraprak, pretendon siç kemi cituar më lart në pikën 90 "pozicioni i monopolit të ndërmarrjes Porto Romano SHA nuk cenohet nga hyrjet e reja."

Nëse tregu shqiptar i importit të naftës dhe gazit është i tillë sa nuk justifikon ekonomikisht ngritjen e më shumë se dy porteve, ekskluziviteti i tyre, i cili është shumë i qartë dhe nuk ka nevojë për t'u vërtetuar në vetvete, nëpërmjet monopolistit hipotetik, por se çfarë efekte ka në efikasitetin e tregut dhe tek çmimi përfundimtar i gazit apo naftës tek konsumatori përfundimtar. Po kështu nëse një importues gazi nuk ka depozitë të veta ai duhet të paguajë edhe tarifën e ngarkimit shkarkimit edhe atë të depozitimit jo vetëm në Vlorë por edhe në Durrës.

Kjo e bën imperative sigurimin e informacionit për të gjykuar dhe këtë duhet ta bënte dhe duhet ta bëjë edhe Raporti i Hetimit Paraprak.

“Sentenca në fund te pikës 89” Pra ne rastin se ndërmarrjet që kanë depozita në Porto Romano do të kërkonin që të realizonin shkarkim depozitimin ne Portin Vlora 1, përballen me një çmim 1000% me te larte” është ne thelb e vërtete edhe për depozitat bregdetare ne Vlore, por edhe për ato ne Romano Port. Por ndryshe nga porti “Porto Romano”, porti Vlora 1, ishte paraparë në kontratën e koncesionarit të ishte i hapur për të gjithë importuesit e gazit dhe jo vetëm për një. Tani që kanë dalë të dhënat ekonomike –finaciare të vitit 2010, mund të shihen qartë dhe efektet negative që ka patur Kontrata midis Petroliferes dhe firmës Kalaja për vetë firmën Petrolifera, që ka të drejtën ekskluzive për Vlora 1, duke kufizuar artificialisht përdorimin e këtij porti dhe nga operatorë të tjerë të tregtimit të gazit.

Për me tepër, kjo vërtetohet nga Kontrata për dhënie me qira të depozitave të GLN-së me kapacitet 4000 m³ midis “Inter –Gaz “sh.a dhe Mare Oil sh.a.-Porto Romano, Durrës 2010, vlefata e së cilës, sipas kësaj kontrate, është: “Vlera e qirasë për të 2 (dy) depozitat, sipas kohëzgjatjes se përcaktuar në piken 5 të kësaj Kontrate, është USD\$ xxxxxx, TVSH-ja është përfshirë në vlerën e qirasë.

Kjo do të thotë se vlera e Kontratës për një depozitë 2000 m³, është xxxxx mijë dollarë. Ndërsa kur firma Mare Oil, ka preferuar ta shkarkojë anijen LPG/C Syn Mira, ka rënë dakord ta depozitojë në portin Vlora 1, tek ndërmarrja Kalaja, me një vlere prej xxxxx, për nja kapacitet prej 2062.949 kg, ose 2063 ton. Ne këto kushte del e nevojshme për t'u përdorur e njëjta njësi matje se sa kg, përmban 1m³.

II-6 Në Raportin Hetimor, shmanget analiza e efekteve të sjelljes së OSHA-së në tregun e ngarkim shkarkimit në përcaktimin dhe rregullimin e tarifave të ngarkimit shkarkimit duke i përcaktuar për një operator dhe duke i lënë të lira në një operator tjetër. OSHA-s aktuale i duhet të rregullojë gabimet profesionale të OSHA-së që ka përgatitur marrëveshjen koncesionare në Porto Romano. Nëse sipas ligjit Nr 9298, date 28.10.2004, të ardhurat nga shitja ishin parashikuar 204 milion lekë, në fakt gjatë vitit të parë të plate kalendarik 2010, niveli i shitjeve neto ishte 291.1 milion leke dhe se bashku me të ardhurat e tjera nga veprimtaria e shfrytëzimit prej 73.6 milion lek, janë 364.7 milion leke ose rreth 180 % e nivelit te parashikuar.

Mbështetur në Ligjin Nr 9298, date 28.10.2004, i cili është i publikua, kushdo mund te mësoje në pjesën që bën fjalë për Plan biznesin për ndërtimin dhe vënien në funksionim te terminalit ne gjirin e Porto Romanos, Durrës, se “Shfrytëzimi i këtij objekti parashikohet të fillojë menjëherë për shkak të nevojës imediate për këtë investim, duke dhënë të ardhura që me fillimin e punës së tij se në një vit parashikohej që në këtë pontil të shkarkoheshin rreth 600 mije ton lende djegëse të lëngët dhe rreth 200 mije ton lende djegëse te gaztë. Më tej është parashikuar:

Të ardhurat rezultojnë si më poshtë:

Naftë e importuar	350000 ton/vitx280lek/ton=98 milion leke
Benzine e importuar	100000 ton/vitx560lek/ton=56 milion leke
Vajgur avionësh	30000 ton/vitx560 lek/ton=16.8 milion leke
Gaz i lëngshëm	60000 ton /vitx560 lek/ton=33.6 milion leke
Totali i te ardhurave në një vit	204.4 milion lek

Në këto kushte, kur në vitin e parë të ardhurat janë realizuar ndjeshëm shumë më tepër, nga sa janë parashikuar te ardhura në Plan biznes, për të gjykuar mbi abuzimin e mundshëm të pozitës dominuese del e nevojshme se ç'pjesë e shtesës të të ardhurave nga shitja ka rezultuar nga rritja e volumit dhe se çfarë pjese ka rezultuar nga rritja e volumit të xhiros, si në tërësi por për GLN në veçanti? Sipas Ligjit nr 9298, datë 28.10.2004 ishte parashikuar si angazhimi se: "Te respektojë të drejtën e barazisë për shoqëritë që do të kryejnë shërbime nëpërmjet këtij objekti, duke respektuar legjislacionin në fuqi, në këtë fushë", por edhe se: "Tarifat që do të përdoren do të jenë ato që përdoren sot në Portin e Durrësit me tendencë ulje". Pra çështja e barazisë ruajtjes së konkurrencës së lirë dhe efektive është paraparë dhe e lidhur ngushtë me çështjen e eficiencës dhe anasjelltas, dhe jo në mënyre të simplifikuar integrim sektorial = shkelje të barazisë së ofrimit të shërbimit. Ashtu siç e parashikon edhe ligji për mbrojtjen e Konkurrencës, që lejon dhe presupozon ekonominë e shkallës, por nuk lejon dhe dënon abuzimin me pozitën dominuese.

Kjo (sigurimi i efijences, ulja e tarifave të shërbimit) sipas Ligjit nr 9298, do të mundësohej edhe nga integrimi sektorial se: "Kapitali dhe mjetet financiare të kësaj shoqërie janë rezultat i bashkimit të shoqërisë "Inter Gaz" sh.a, Rira, që operojnë në tregun e gazit dhe të naftës, si dhe shoqërisë së ndërtimit "Edil" etj., që operojnë në fushën e ndërtimit". Për më tepër ky integrim shihej si garanci për realizimin në të njëjtën kohë të dy angazhimeve të mësipërme, ruajtjen e barazisë në treg për shërbimin e dhënë dhe uljen e kostos së shërbimit "Aktiviteti ne rritje te vazhdueshme i këtyre kompanive ne fushat përkatëse, ka krijuar likuiditete dhe kapitale te fuqishme që kapërcejnë vlerën e investimit të parashikuar"-shih Ligjin nr 9298. Pra çështja qe Romano Port ka një integrim vertikal, është e konfirmuar se dhe ne Raport nuk ka vend për t'u thelluar gjatë, ajo ka qenë e qartë që në krijimin e vet por dhe gjatë funksionimit. Duke u konfirmuar siç e kërkon çdo analize konkurrence, kryesorja është te zbulohet, ne se ky integrim që ish konsideruar si një avantazh për ndërtimin e Portit, është shndërruar apo jo ne një abuzim dominance, qofte ne fazën e ndërtimit dhe sidomos te vënies ne përdorim te tij.

Kjo kërkon që Raporti i hetimit paraprak të sigurojë dhe prezantojë një informacion, të qartë dhe të mjaftueshëm se si janë realizuar kërkesat e Ligjit nr 9298, lidhur me rritjen e kapacitetit të anijeve që mund të përpunohen në Portin "Port Romano", shpejtësia e përpunimit –shkarkimit të anijeve, të gazit të lëngshëm dhe të karburanteve të tjera. Rritja e produktivitetit në tregun e ngarkim shkarkimit, e ndikuar edhe nga rritja e përqendrimit, pa abuzim të dominancës, me sigurim të konkurrencës së lire dhe efektive, është një element i nevojshëm dhe i domosdoshëm për uljen e çmimeve në tregun e ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm, por edhe në çmimin e tij tek konsumatori përfundimtar. Fakti që sipas bilancit të Ndërmarrjes Romano Port SH.A që mbi 4/5 e të gjithë aktiveve, janë detyrime të ndërmarrjes "Romano Port", e bën të nevojshme të merret informacion si nga vete ndërmarrjet që janë të lidhura me hetimin në tregun e ngarkim shkarkimit të gazit të lëngshëm, përfshirë ndërmarrjet që kanë ndërtuar Portet, në këtë treg, por edhe depozitat si dhe nga OSHA dhe nga Bankat ku është marrë kredi. Është e njohur se ndryshimi i mënyrës së financimit të investimit ka efekte të ndjeshme në koston e produktit dhe për rrjedhojë në tarifën e shërbimit. Kjo ishte dhe mbetet e nevojshme dhe e domosdoshme për disa arsye: a) konkurrenca nuk është qëllim në vetvete, por garanci dhe mjet edhe për rritjen e efikasitetit (kjo është paraparë dhe në Politiken Kombëtare të Konkurrencës), sipas së cilës, nëpërmjet saj mund të jepet një kontribut sinjifikativ për përmirësimin e treguesve makroekonomike të tillë si niveli i çmimeve, punësimi dhe rritja ekonomike, b) Për të shmangur çdo element negativ në rregullimin e koncesioneve në këtë fushë por dhe në fusha të tjera, ku duke garantuar në kontratat koncesionare me këtë ose atë çmim (mjaft më të lartë se sa aktualisht sidomos në fushën e energjetikës) mund të ketë pasojë të mëdha negative, jo vetëm për koncesionaret e veçantë, por për gjithë ekonominë në tërësi. c) Rritja e raportit të detyrimeve ndaj kapitalit të vet, nga ndërmarrjet, vështirësitë e moskthimit të kredive edhe si rezultat i moslogaritjes të saktë të biznesit për vetëshlyerjen e investimeve, por edhe mbështetja e bashkëpunimit të tyre me bankat, jo aq në një biznesplan real, por kryesisht në kolateralin, përbën një nga problemet më të mprehta dhe sfidat kryesore të ekonomisë sonë. Këtu nuk mund të mos mbahet parasysh se gjithçka që ka realizuar Porto Romano, është bërë edhe me bekimin e OSHA-s në vite, edhe nëpërmjet akteve ligjore, përfshi edhe ligjet. Ja pse analiza e grupit të punës që në fazën e hetimit paraprak nuk duhet të simplifikohet dhe të shihet tepër ngushtë, dhe t'ia presë këmbët vetes duke u kufizuar nëpërmjet objektit të hetimit të thelluar. Institucioni i Autoritetit të Konkurrencës, si institucion i pavarur dhe profesional, duke analizuar këtë problematikë në ndërmarrjen Romano Port, mund të hedhë dritë dhe japë kontributin e vet për trajtimin në thellësi të problemeve me të cilat ndeshet tregu i ngarkim -shkarkimit të GLN-së, duke marrë pjesë indirekt ose direkt në përballimin e sfidave dhe problemeve me të cilat ndeshet ekonomia në tërësi por edhe bizneset në veçanti, në stadin e tanishëm të zhvillimeve globale.

II-7 Është e vërtetë që Vendimi nr 196 i Komisionit të Konkurrencës, parashikonte që periudha hetimore të fillonte nga Janari 2011 deri në Korrik

2011. Por të dhënat e Tabelës Nr.1 të faqes Nr.21 të Raportit të Hetimit Paraprak, duke pasqyruar një informacion mbi zhvillimin e tregut të importit të gazit të lëngshëm, duke filluar nga vitit 2008, e me pas 2009, 2010, 2011, hedhin drite mbi zhvillime te ndryshme ne këtë treg. Ndër këto zhvillime te bie ne sy, se një nder firmat qe është ankuar për abuzim te pozitës dominuese, nga ndërmarrja “Romano Port” SHA, ka patur luhatje jo te vogla si ne uljen, por edhe në rritjen e volumit të importit të gazit të lëngshëm, në sasi por edhe në peshën specifike që ka zënë dhe zë në tregun e importit te gazit te lëngshëm. Dhe me konkretisht, nëse në vitin 2008, importi i gazit te lëngshëm nga kjo ndërmarrje ka qenë, xxxxx ton, ne vitin 2009 u rrit ne xxxxx tonë, për të rënë në xxxx tonë, e deri tek xxx tonë për periudhën Janar - Korrik 2011. Ky ndryshim i volumit te importit nga kjo shoqëri, është shoqëruar me ndryshimin e peshës qe zë kjo shoqëri ne strukturën e tregut te importit te GLN të matur në tregues fizike, , nga xx.x % në vitin 2008 në xx.x % në vitin 2009, në x.x % ne vitin 2010 dhe x.x % në vitin 2011. Mbështetur në kontratën e realizuar midis kësaj ndërmarrje dhe ndërmarrjes InterGaz, për përdorimin e depozitave te GLN ne Porto Romano nga dhe sidomos në të dhënat faktike për shkarkimin e anijeve te GLN-së në këtë Port, flasin se kjo rritje e volumit është mbështetur dhe nxitur edhe në sajë të vënies ne përdorim të Portit Porto Romano në pranverën e vitit 2009. Kjo e bën imperative, që edhe periudha hetimore në hetimin e thelluar të ndryshoje, duke qenë i tillë që të sigurojë analizën e thelluar te konkurrencës përfshirë dhe këto periudha, pra periudha hetimore të jetë 1 Janar 2008 -15 Shtator 2011.

- II-8 Në pikën 76, faqe 16, të Raportit të Hetimit Paraprak, evidentohet se “Grupi i punës ka konstatuar se ne faqen zyrtare te internetit “Romano Port” SHA ka vendosur një njoftim te datës 29.08.2011, me anën e të cilit Romano Port SHA i kërkon operatoreve që kërkojnë te marrin shërbimin e transportimit te hidrokarbureve ne zonën e Porto Romanos, që të paraqiten pranë administratës se Portit për te nënshkruar kontratën tip ndërmjet operatorit dhe “Romano Port” SHA Lidhur me këtë ka rrjedhur edhe çështja se kush ka përparësi nga pikëpamja juridike, një kod siç është Kodi Civil, apo një ligj specifik, siç është ai që rregullon legjislacionin në tregun e gazit te lëngshëm.

Në kushtet kur siç u deklaruar edhe në mbledhjen e Komisionit: “Grupi i punës është i mendimit që zbatohet ligji specifik për Romano Port SHA, përkundrejt Kodit Civil. Gjithsesi ky është një vlerësim paraprak i joni”, personalisht mendoj se Komisioni duhet te ketë një qëndrim të qartë mbi këtë çështje, ashtu siç u trajtua edhe në këtë mbledhje. Në këtë kuadër, vetë Raporti hetimor, por për rrjedhojë edhe draft vendimi i Grupit të punës duhej të ishte i qartë, se në fakt ligji “Për Mbrojtjen e Konkurrencës” nuk atakon apriori lirinë ekonomike të ndërmarrjeve, e për rrjedhojë të drejtën e tyre për të hartuar kontratat tip. Për me tepër liria ekonomike e sipërmarrjes, jo vetëm qe presupozohet por edhe mbrohet gjate veprimtarisë për mbrojtjen e konkurrencës. Analiza e Komisionit të Konkurrencës e për rrjedhojë edhe e Autoritetit të Konkurrencës, konsiston

e duhet të konsistojë në faktin se në kuadrin e kësaj të drejte, a ka dukuri që nëpërmjet kontratës tip realizohen abuzime të pozitës dominuese. Pra qartësimi i çështjeve të mësipërme dhe rishikimi i Raportit të Hetimit paraprak, nuk është një qëllim në vetvete, por një mjet i nevojshëm dhe i domosdoshëm për të përcaktuar më qartë vete objektivat dhe fushën e analizës se konkurrencës në fazën e hetimit të thelluar. Nëse ato nuk riparohen që në këtë fazë, më pas mund të thuhet se këto ose ato çështje janë objekt i një hetimi tjetër dhe jo për sa është hapur hetimi i thelluar.

Për të gjitha vërejtjet e dhëna më sipër, nuk e kam miratuar Raportin e Hetimit Paraprak, pasi kërkoj kthimin e këtij Raporti për plotësim nga Grupi i Punës sipas vërejtjeve të dhëna, dhe rrjedhimisht, për këto arsye, jap votën kundër Vendimit të Komisionit të Konkurrencës Nr.201, datë 20.09.2011

Koço BROKA

(_____)

Anëtar