



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
PRESIDENTI**

**D E K R E T**

**PËR KTHIMIN E LIGJIT NR. 58/2020  
“PËR MIRATIMIN E SHITESËS SË KONTRATËS SË KONCESIONIT TË  
FORMËS ‘BOT’ (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË  
PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS, MIRATUAR  
ME LIGJIN NR. 104/2015, NDËRMJET MINISTRISË SË  
INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË DHE SHOQËRISË  
KONCESIONARE ‘PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)’,  
TË NDRYSHUAR”**

Në mbështetje të nenit 85, pika 1 dhe nenit 93 të Kushtetutës,

*D e k r e t o j*

Kthimin në Kuvend të ligjit nr. 58/2020 “Për miratimin e shtesës së kontratës së koncesionit të formës ‘BOT’ (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, miratuar me ligjin nr. 104/2015, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë koncesionare ‘Porti MBM (Multy Buoy Mooring)’, të ndryshuar”, për rishqyrtim sipas arsyesimit bashkëlidhur këtij dekreti.

**Nr. Dekretit 11486**

**Tiranë, më 22.05.2020**

**PRESIDENTI I REPUBLIKËS**

**ILIR META**

**ARSYET E KTHIMIT TË LIGJIT NR. 58/2020**  
**“PËR MIRATIMIN E SHITESËS SË KONTRATËS SË KONCESIONIT TË FORMËS**  
**‘BOT’ (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË**  
**LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS, MIRATUAR ME LIGJIN NR.**  
**104/2015, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË**  
**DHE SHOQËRISË KONCESIONARE ‘PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)’,**  
**TË NDRYSHUAR”**

**Të nderuar deputetë!**

Në seancën plenare të datës 30 prill 2020 Kuvendi i Shqipërisë ka miratuar ligjin nr. 58/2020 “Për miratimin e shtesës së kontratës së koncesionit të formës ‘BOT’ (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, miratuar me ligjin nr. 104/2015, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë koncesionare ‘Porti MBM (Multy Buoy Mooring)’, të ndryshuar”. Ky ligj me shkresën nr. 1230 prot, datë 07.05.2020 të Kuvendit, i është përcjellë Presidentit të Republikës për dekretim dhe shpallje.

Sipas dokumentacionit të shqyrtimit parlamentar rezulton se ligji është propozim i Këshillit të Ministrave dhe ka për qëllim dhënien e pëlqimit të Kuvendit për të mundësuar hyrjen në fuqi të:

- shtesës së kontratës së koncesionit të firmosur në datën 31.03.2020 ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Shoqërisë Koncesionare “Porti MBM (Multy Buoy Mooring)” sh.p.k., për koncesionin e formës “BOT”, të nënshkruar në datë 21.7.2015, dhe të miratuar nga Kuvendi i Republikës së Shqipërisë me ligjin 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)”, i ndryshuar.

Shtesa e kontratës që është miratuar përmes ligjit nr. 58/2020, objekt vlerësimi, përbëhet gjithsej nga 3 nene si dhe ka pjesë përbërëse të saj edhe një aneks 1.1.

- Neni 1 i kontratës shtesë, bën shtimin e objektit të koncesionit, **përmes dhënies së të drejtës Koncesionarit për të ngarkuar e shkarkuar dhe për të përpunuar në këtë port, anije që transportojnë mallra të tjera.**
- Neni 2 i kontratës, ka zëvendësuar aneksin 1/1, të kontratës ekzistuese të koncesionit, me aneksin 1.1 bashkangjitur kësaj shtese të marrëveshjes. Në këtë aneks sqarohet se bëhen disa qartësime në përmbajtje, si dhe janë pasqyruar rregullime të situatës reale në terren.
- Neni 3 i kontratës trajton, dispozitat e fundit që lidhen me hyrjen në fuqi.

Sipas relacionit shoqërues të projektligjit rezulton se shoqëria “Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)” sh.p.k., ka paraqitur një kërkesë në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë për ndryshime në kontratën koncesionare: kërkesë me nr. 24/01, datë 24.02.2020.

Objekti i kësaj kërkesë, i pranuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Shqipërisë, edhe i arsyetuar në relacionin shoqërues të projektligjit, është:

1. Përmirësimi i ofrimit të shërbimeve nga koncesionari në zbatim të kontratës koncesionare të miratuar me ligjin nr.104/2015, i ndryshuar;
2. Marrja e masave për parandalimin e ndotjeve detare gjatë operacioneve të ngarkim-shkarkimit të mjeteve lundruese;
3. Marrja e masave për operimin e sigurt të mjeteve lundruese brenda territorit të portit;
4. Rritjen e të ardhurave që do të depozitohen në buxhetin e shtetit nëpërmjet mbledhjes së tarifës së “*Fee*”-së koncesionare në zbatim të nenit 13, të kontratës koncesionare;
5. Plotësimi i ofrimit të shërbimeve prej koncesionarit në “Portin MBM - Porto Romano”, duke përfshirë në këtë shërbim dhe trajtimin e anijeve që transportojnë mallra të tjera ndaj klientëve, si dhe përmirësimin e situatës reale në terren.

Presidenti i Republikës shqyrtoi ligjin nr. 58/2020, duke iu referuar përmbajtjes së aktit të dërguar për dekretim dhe shpallje, praktikës parlamentare të ndjekur për këtë qëllim, duke bërë një vlerësim dhe analizë të kujdesshme të procedurave të ndjekura nga autoriteti kontraktor dhe qeveria shqiptare për nënshkrimin e miratimin e kësaj kontrate shtesë koncesionare të dakortësuar midis palëve, si dhe përputhshmërisë së këtij ligji e bashkë me të, edhe të kontratës që merr fuqinë e ligjit në raport me respektimin e parimeve kushtetuese dhe interesin publik.

Nga shqyrtimi i praktikës parlamentare, ku relatohen argumentet justifikuese mbi nevojën e ndryshimit të marrëveshjes bazë dhe përmbajtjes së vetë marrëveshjes shtesë të miratuar me ligjin nr. 58/2020 rezulton se procedura e ndjekur nga autoriteti kontraktor (MTI), Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Shqipërisë, deri në miratimin e ligjit nr. 58/2020, paraqet këto problematika thelbësore:

- **Procedurat e ndjekura nga autoriteti kontraktor Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kanë anashkaluar procedurat e konkurrimit të parashikuara në ligjin nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar, ku përmes negocimit të drejtpërdrejtë janë cenuar njëkohësisht dhe parimet kushtetuese të barazisë përpara ligjit dhe lirisë së veprimtarisë ekonomike;**

- Marrëveshja shtesë Koncesionare ka krijuar një marrëdhënie të re kontraktuale të negociuar dhe nënshkruar, në shkelje edhe të parimeve dhe parashikimeve të parashikuara në Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë dhe ligjin nr. 125/2013 “*Për koncesionet dhe partneritetin publik privat*”, të ndryshuar”;
- Përmes shkeljeve të mësipërme është cenuar hierarkia e akteve normative në Republikën e Shqipërisë, sanksionuar në nenin 116 të Kushtetutës;
- Praktikisht nën procedurën e një marrëveshje shtesë, është dhënë një e drejtë koncesionare e re, jashtë objektit kryesor të koncesionit që gëzon sot kompania koncesionare, e cila kërkonte detyrimisht që Autoriteti Kontraktor të ndiqte të gjitha procedurat e ligjit nr. 125/2013, për konkurrim të hapur dhe transparent.

Për këto dhe të tjera arsye të parashtruara në vijim, në bindje të Kushtetutës së Shqipërisë dhe në ushtrim të së drejtës të parashikuar në pikën 1 të nenit 85 të saj, Presidenti i Republikës ka vendosur që ky ligj dhe njëkohësisht, edhe marrëveshja që ky akt synon të miratojë i duhet kthyer për rishqyrtim Kuvendit, mbështetur në argumentet e renditura si më poshtë:

#### **Konkretisht:**

**1. Ligji nr. 58/2020, miraton një kontratë të nënshkruar në kundërshtim me përcaktimet e nenit 31, të ligjit nr. 125/2013, duke shkelur njëkohësisht parimet e “barazisë përpara ligjit” dhe “lirisë së veprimtarisë ekonomike të shtetasve”, parime këto të cilat gëzojnë një mbrojtje të veçantë nga nenet 11/1 dhe 18/1 të Kushtetutës.**

**1.1. Procedurat që duhet të ndiqen nga autoritetet kontraktore për t’u finalizuar më pas me një marrëdhënie koncesionare apo për të ndryshuar një marrëveshje ekzistuese janë të përcaktuara në ligjin nr. 125/2013 “*Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat*”, të ndryshuar.**

Në nenin 31, i ligjit nr. 125/2013, parashikohet se:

*“1. Kontratat e parashikuara me këtë ligj mund të ndryshohen duke i shtuar kontratës një aneks, me kusht që kjo mundësi të parashikohet në dokumentacionin e tenderit dhe në kontratë.*

*2. Ndryshimet në kontratë bëhen nga autoriteti kontraktues dhe koncesionari/partneri privat.*

*3. Ndryshimet në kontratë mund të bëhen me nismën e të dyja palëve kontraktuese, veçanërisht në rastet e mëposhtme:*

*a) Kur rrezikohet siguria kombëtare dhe mbrojtja e vendit, rrezikohet mjedisi, natyra dhe shëndeti i njerëzve;*

b) Kur humbet objekti i kontratës, ose kur ekziston një pamundësi objektive për përdorimin e tij, në rastin e forcës madhore;

c) Gjatë ndryshimit të kuadrit ligjor;

ç) Në raste të tjera që çojnë në ndryshimin e situatës reale, ose ligjore për përdorimin e objektit apo ofrimin e shërbimeve, ose në realizimin e kontratës.

**4. Ndryshimet e kushteve thelbësore të kontratës, që nuk parashikohen në dokumentacionin e tenderit dhe/ose në vetë kontratën, kërkojnë zbatimin e një procedure të re të dhënies së kontratës së koncesionit/partneritetit publik privat.**

5. Pa shkelur dispozitat e neneve 32 dhe 33 të këtij ligji, **emërtimi “kushtet thelbësore” u referohet në veçanti kushteve, të cilat nëse do të kishin qenë të përfshira në njoftimin fillestar të kontratës ose në dokumentacionin e tenderit, do të kishin bërë të mundur që ofertuesit të dorëzonin një ofertë në thelb të ndryshme**, si dhe nëse ndryshimet do të kishin tejkaluar objektin e kontratës në atë masë, që këto ndryshime do të përfshinin shërbimet që nuk mbulohen fillimisht.

6. Për të gjitha ndryshimet e planifikuara të kontratës, autoriteti kontraktues kërkon një miratim paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, e cila i vlerëson në përputhje me kriteret e përcaktuara në pikën 2, të nenit 10, të ligjit.

7. Çdo ndryshim i kontratës së koncesionit/PPP me mbështetje financiare dhe që merr përsipër rreziqe fiskale, vetëm pas marrjes së miratimit paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, në përputhje me pikën 6, të këtij neni, dërgohet për miratim në Këshillin e Ministrave nga autoritetet kontraktuese.

**Kjo dispozitë ligjore ka përcaktuar qartë se cilat janë kushtet dhe kriteret që duhet të përmbushen për ndryshimin e kontratës së koncesionit. Në këtë procedurë të ndjekur, rezulton se janë anshkaluar detyrimet e mësipërme ligjore.**

Përmes nenit 1 të kontratës shtesë të koncesionit të nënshkruar në datë 31.03.2020 dhe të miratuar nga Kuvendi përmes ligjit nr. 58/2020, shtohet objekti i koncesionit fillestar i parashikuar në nenin 3 të Kontratës bazë koncesionare, **çka përbën ndryshim të një kushti thelbësor të kontratës bazë**, gjë e cila sipas dispozitave të mësipërme të ligjit nr. 125/2013 është e ndaluar në mënyrë kategorike dhe kërkon domosdoshmërisht fillimin e procedurave të reja të konkurrimit.

Për më tepër, dhënia e kësaj të drejtë të re koncesionare nuk është një propozim i kërkuar nga shteti, dhe ky i fundit, përmes Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, nuk ka shfaqur nevojën për përmbushjen e këtij shërbimi përmes një marrëdhënie koncesionare.

Nëse kjo do të ishte e nevojshme për shtetin dhe përmbushjen e funksioneve kryesore të tij, atëherë ishte e nevojshme që për gjithë këtë proces, duhet të ndiqeshin të njëjtat procedura si për çdo subjekt tjetër, duke filluar nga hartimi i studimit të fizibilitetit, përcaktimi i rëndësisë së ndërtimit dhe ofrimit të këtij shërbimi shtesë portual, etj.

**1.2** Me ndryshimet në Kontratën Koncesionare të miratuara me ligjin nr. 58/2020 shkelen në mënyrë flagrante përcaktimet e parashikuara në nenin 31, të ligjit nr. 125/2013, duke tejkaluar dhe ndryshuar objektin e kontratës bazë të Koncesionit të miratuar me ligjin nr. 104/2015, e cila në **nenin 3 të saj** “Objekti i Kontratës”, ndër të tjera përcakton se:

*“Koncesionarit i jepet në formën ‘BOT’ që do të thotë ndërtim, operim, dhe transferim i të drejtës së pronësisë dhe operimit në përfundim të marrëveshjes së Koncesionit të një porti të llojit MBM, në Porto Romano Durrës, që të pranojë ngarkim–shkarkimin e mjeteve lundruese që transportojnë hidrokarbure të madhësive mbi 20.000 ton brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe të ngushtë ndërmjet palëve dhe përcakton tërësinë e të drejtave dhe detyrimeve të Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit.”*

**1.3** Me ndryshimet më të fundit të Kontratës Koncesionare të miratuara me ligjin nr. 58/2020, objekti i kontratës koncesionare ndryshon duke i dhënë koncesionarit mundësinë që në këtë port të ngarkojë, të shkarkojë dhe të përpunojë anije që transportojnë mallra të tjera. Nëse këto ndryshime do të kishin qenë të përfshira në njoftimin fillestar të kontratës ose në dokumentacionin e tenderit, do të kishin bërë të mundur që ofertuesit të dorëzonin një ofertë në thelb të ndryshme.

**1.4** Ndryshimi i objektit të kontratës së koncesionit **si një ndryshim thelbësor**, bën që praktikisht të jemi para një koncesioni të ri, të dhënë pa ndjekur asnjë procedurë ligjore dhe pa asnjë studim të fizibilitetit, që nis me përcaktimin e llojit dhe objektit të koncesionit; vlerësimin e rreziqeve të drejtpërdrejta financiare dhe ndikimin në buxhetin e qeverisë qendrore dhe vendore; dhe që merr parasysh në veçanti interesin publik, ndikimin në mjedis dhe mbrojtjen e mjedisit, qëndrueshmërinë, përshtatshmërinë financiare të projektit, treguesit e vlerës së parasë, harmonizimin e projektit me objektivat kombëtare dhe sektoriale strategjike, rreziqet e drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta apo edhe realizueshmërinë teknike dhe tregtare.

**1.5** Miratimi i ndryshimit të objektit të kontratës, pa një analizë të tillë, bart rrezikun e dukshëm të pasojave të drejtpërdrejta financiare në buxhetin e shtetit, për shkak të një vlerësimi jo objektiv dhe proceduralisht të rregullt të efekteve financiare.

Për më tepër, nuk jepet asnjë e dhënë mbi rritjen e të ardhurave që do të depozitohen në buxhetin e shtetit nëpërmjet mbledhjes së tarifës së “Fee”-së koncesionare në zbatim të nenit 13, të kontratës së koncesionit, ndërkohë që kjo tarifë nuk duket që është negociuar/ndryshuar/shtuar, si pasojë e shtimit të objektit të koncesionit. Në këto kushte, përfitimi financiar në buxhetin e shteti mbetet i paqartë dhe jo plotësisht i argumentuar.

Hyrja në një marrëdhënie të drejtpërdrejtë, pa garë, duke shkelur kërkesat e ligjit nr. 125/2013, që rregullon këtë veprimtari, duke pranuar a priori një kërkesë të koncesionarit, **shkel parimet**

kushtetuese të “barazisë përpara ligjit” dhe “lirisë së veprimtarisë ekonomike të shtetasve”, parime këto të cilat gëzojnë një mbrojtje të veçantë nga nenet 11/1 dhe 18/1 të Kushtetutës.

Nëse shteti përmes institucioneve të tij ka nevojë për një shërbim të caktuar, përmbushjen apo përmirësimin e një qëllimi të ligjshëm, kjo do të duhet të analizohej dhe të vlerësohej me shumë kujdes, në mënyrë që dhënia e kësaj të drejtë koncesionare t’u nënshtrohej kushteve transparente të konkurrimit, në mënyrë që çdo subjekt privat që plotëson kushtet për ta realizuar këtë kërkesë të shtetit, të ketë mundësinë të konkurrojë për të dhënë idetë dhe propozimet e tij.

Moszhvillimi i një procesi transparent si dhe vendosja e gjithë procesit nën ombrellën procedurale të shtesës së një kontrate koncesionare, shmang konkurrencën e lirë, rrit rrezikun e trajtimit preferencial dhe nuk garanton përfitime maksimale për financat e shtetit dhe interesin publik. Përpos kësaj, e drejta koncesionare për shërbime portuale përtej kontratës bazë, për të trajtuar me ngarkim–shkarkim të mallrave shtesë përtej hidrokarbureve, ndërhyr edhe tek e drejta e operimit për shërbime që sot ofrohen nga “Autoriteti Portual Durrës”, një ent që aktualisht është tërësisht me kapital shtetëror dhe interes të lartë publik.

Këto kanë qenë shqetësime edhe të disa deputetëve të Kuvendit të Shqipërisë që në seancën plenare të datës 30 prill 2020 <sup>1</sup>, ditë kjo kur është miratuar ligji nr. 58/2020, të cilët janë shprehur kundër miratimit të këtij ligji. Ndër këto qëndrime do të veçonim qëndrimin objektiv dhe transparent në lidhje me praktikën legjislative të miratimit të këtij ligji, përkundrejt forcës politike në të cilën ai bën pjesë, të *deputetit Dëtmir Bushati, i cili në seancë plenare ka deklaruar ndër të tjera, se:*

*“Sot po kërkohet të miratohet një kontratë për një koncesionar të ri pa garë, pa procedurë dhe pa ligj, në një situatë jashtëzakonisht të vështirë që po kalon vendi dhe unë dua ta filloj me një lutje, në radhë të parë për ju, zoti Kryetar, meqë jeni një deputet me shumë përvojë dhe shumë i matur në drejtimin e politikës shqiptare dhe të Kuvendit. Jam 100% dakord me fjalët që ju mbajtët në fillim të kësaj seancë, kur thatë se ne nuk jemi zotër të këtij vendi dhe duhet të jemi të kujdesshëm me liritë politike dhe ekonomike të qytetarëve që përfaqësojmë. Në rast se do t’u qëndrojmë këtyre fjalëve, do t’ju lutesha sot që të mos e votojmë këtë kontratë, t’i japim kohë vetes dhe të gjithë aktorëve shtetërorë për të bërë analizën më të mirë të mundshme, sepse ne jemi Partia Socialiste e Shqipërisë, jemi një forcë e qendrës së majtë dhe nuk kemi asnjë tagër as si maxhorancë dhe as si Kuvend i Shqipërisë të burgosim të ardhmen e brezit të ri. Ne nuk kemi asnjë tagër, Zoti Kryetar dhe zonja e zotërinj deputetë, për të marrë vendime për 30 vjetët e ardhshëm. Neve na duhet një strategji zhvillimi për detin[...]. Çfarë po synohet me këtë kontratë?”*

---

<sup>1</sup> Konsultohu me procesverbalin e seancës plenare të publikuar në këtë link: <https://www.parlament.al/Procesverbale/Details/7913>

Me këtë kontratë po synohet që portit të hidrokarbureve t'i ndryshohet në thelb objekti. Nuk ka nevojë të jesh prokuror, gjyqtar, avokat, apo jurist, mjafton të kesh bërë leksionin numër një në të drejtën civile për të kuptuar që thelbi i kontratës është objekti dhe sot ne duhet të kishim minimalisht një projekt fizibiliteti, aq më tepër kur këto shërbime i ofron porti i Durrësit [...]. Unë kam respekt për kapitalin, i heq kapelën çdo biznesmeni të ndershëm shqiptar, por ne duhet të ndahemi nga oligarkia. Oligarkia është një problem shqetësues në të gjitha vendet e botës dhe niveli i penetrimit në politikë dallon nga fuqia dhe nga fortësia e institucioneve [...]. Ilir Beqaj shkruan dhe thotë se kush jemi ne, që po mbajmë peng të ardhmen e të rinjve. Këtu është momenti për ta vërtetuar, zoti Kryetar, këtu është momenti për të mos shkuar në një kapitalizëm grabitqar, ku njerëzit qëndrojnë në politikë vetëm për favore dhe ku oligarkët e shpërthejnë politikën. Pse e kemi futur këtë me procedurë të përshpejtuar? Për 30 ditë nuk bëhet një studim shkencor, për 30 ditë nuk kemi mundësi t'u shërbejmë njerëzve, qytetarëve, atyre që u kemi kthyer shpinën dhe për 30 ditë ne vihem në dispozicion të një praktike [...].”

Presidenti i Republikës vlerëson se këto dhe të tjera shqetësime të këtij deputeti, duhet ta bëjnë Kuvendin e Shqipërisë dhe mazhorancën qeverisëse të reflektojë.

## **2. Ligji nr. 58/2020, miraton një kontratë të nënshkruar në kundërshtim me përcaktimet e nenit 33, të ligjit nr. 125/2013.**

**2.1** Neni 33 “Rregullat për dhënien e punëve dhe shërbimeve shtesë për koncesionarët/partnerët private” i ligjit nr. 125/2013 parashikon se:

“1. Autoriteti kontraktues mund t'i japë koncesionarit, pa kryer një procedurë të re për dhënien e koncesionit, punë dhe/ose shërbime shtesë, të cilat nuk janë të përfshira në kontratën bazë, por që, për shkak të rrethanave të paparashikuara, **bëhen të nevojshme për kryerjen e punës apo shërbimit të përshkruar në atë kontratë**”, të cilat autoriteti kontraktues ia ka dhënë koncesionarit, me kusht që kontrata t'i jepet koncesionarit që kryen punë ose shërbim, që është objekt i kontratës kur:

a) vepra të tilla ose shërbimet shtesë **nuk mund të ndahen teknikisht ose ekonomikisht nga kontrata bazë, pa i shkaktuar vështirësi të mëdha koncesionarit; ose**

b) këto punime ose shërbime, edhe pse të ndashme nga realizimi i kontratës bazë, **janë të domosdoshme për përfundimin e saj.**

2. Vlera e kontratave të dhëna për punët ose shërbimet shtesë **nuk mund të tejkalojë 30 për qind** të vlerës së kontratës bazë të koncesionit.

3. Për dhënien e punëve ose të shërbimeve shtesë operatorëve ekonomikë, që veprojnë si partnerë privatë, në rastin e partneriteteve publike private të realizuara si kontrata të punëve apo të shërbimeve publike, dispozitat përkatëse të ligjit të prokurimit publik zbatohen në përputhje me rrethanat.



4. Autoriteti kontraktues njofton Ministrinë e Financave për çdo dhënie të punëve ose shërbimeve shtesë, të bëra në përputhje me këtë nen.”

Siç parashikohet në këtë dispozitë, kufizimet ligjore për dhënien e një pune dhe/ose shërbimi shtesë (siç konsiston në këtë rast shtesa në objektin e kontratës së koncesionit), kërkojnë domosdoshmërisht që **të përmbushen disa kritere kumulative:**

- rrethanat ta bëjnë të nevojshme kryerjen e punës/shërbimit shtesë;
- këto punë apo shërbime shtesë të jenë të pamundura për t'u ndarë teknikisht apo ekonomikisht nga kontrata bazë;
- këto punë apo shërbime shtesë të jenë të domosdoshme për realizimin e kontratës bazë; dhe:
- vlera për punën apo shërbimin shtesë, të mos tejkalojë 30 për qind të vlerës së kontratës bazë të koncesionit.

Në kontratën e miratuar me ligjin nr. 58/2020, relacionin shoqërues dhe praktikën e plotë të miratimit të këtij ligji, **nuk jepet asnjë sqarim për përmbushjen e këtyre kritereve që të justifikojnë shtesën e objektit të kontratës së koncesionit. Kjo është e pamundur të justifikohet pasi në vetë shtesën e kontratës saktësohet se objekti i saj shkon përtej objektit fillestar. Tashmë koncesionari, po merr një të drejtë përmes koncesionit të ofrimit të shërbimeve duke përfshirë dhe trajtimin e anijeve që transportojnë mallra të tjera ndaj klientëve.**

**3. Ligji nr. 58/2020, për shkak të objektit shtesë në kontratën e koncesionit, bie në kundërshtim me përcaktimet e Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe rregullat për ofrimin e shërbimeve portuale, duke shkelur nenin 116 të Kushtetutës që përcakton hierarkinë e akteve ligjore në Republikën e Shqipërisë.**

**3.1** Neni 18 i Kodit Detar përcakton se:

*“1. Porte detare janë territore të vijës bregdetare, **të përgatitura posaçërisht për akostimin e anijeve e të pajisura me mjetet për shërbimet e ngarkim-shkarkimit**, mjetet e sigurisë detare, akuatoriumin, kanalën hyrës dhe radat, si dhe instalimet përkatëse të sinjalizimit dhe të komunikimit detar. [...] 7. Shpallja, kategorizimi dhe emërtimi i porteve përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.”*

**3.2** Ndërsa neni 82 “Shërbimet portuale” i Kodit Detar përcakton se:

*“1. Shërbimet portuale përfshijnë rimorkimin, ngarkim-shkarkimin, transbordimin, magazinimin, transportin, mbrojtjen nga zjarri, shërbimin e shpëtimit dhe çdo lloj*

*veprimtarie tjetër që lidhet me mbërritjen dhe nisjen e mjeteve lundruese, si dhe me lëvizjen e pasagjerëve e të mallrave brenda dhe jashtë porteve.*

*2. Shërbimet portuale kryhen nga subjekte publike ose private të licencuara. Përzgjedhja bëhet mbi baza konkurrimi.*

**3. Konkurrimi dhe lidhja e kontratës për shërbimet që përmenden shprehimisht në pikën 1 të këtij neni, bëhen nga Administrata Detare.**

**4. Kontratat për veprimtari jokryesore lidhen nga Autoriteti Portual.**

*5. Kur subjekte të veçanta veprojnë më vete, Administrata Detare, mbi baza konkurrimi, kontraktin me njërin prej tyre për shërbimet ndihmëse, duke i dhënë të drejtën e nënkontraktimit.”*

**3.3** Në rastin konkret, ndryshimi i objektit të kontratës së koncesionit, të miratuar me ligjin nr. 58/2020, duke lejuar që në këtë port të ngarkohen-shkarkohen dhe përpunohen anije që transportojnë mallra të tjera, **praktikisht krijon një port të ri, pa ndjekur procedurën që përcakton për krijimin e porteve dhe ofrimin e shërbimeve portuale në to, Kodi Detar.** Kjo shkelje që bën ligji nr. 58/2020, ndaj dispozitave të miratuara me shumicë të cilësuar, si Kodi Detar, **cenon direkt edhe hierarkinë e akteve të sanksionuar në nenin 116, të Kushtetutës.**

**3.4** Për më tepër, ky ligj miratues i një kontrate koncesioni, **shmang të gjitha rregullat për ofrimin e shërbimeve portuale, kontrollin e Autoritetit Portual dhe krijon paqartësi mbi regjimin e tarifave portuale.** Këto paqartësi, jo vetëm që bartin rrezikun e cenimit të parimit të sigurisë juridike, sigurisë që lidhet me administrimin e transportit detar dhe mallrave që ngarkohen dhe shkarkohen përmes këtij porti, por edhe të interesave financiare të shtetit.

**3.5** Nga ana tjetër, ky ligj nuk është shoqëruar me asnjë të dhënë teknike nëse infrastruktura e ngritur është e përshtatshme për këtë shtim objekti, kur ai port është ndërtuar për ngarkim-shkarkimin e mjeteve lundruese që transportojnë vetëm hidrokarbure. **Mungesa e të dhënave në praktikën parlamentare mbi infrastrukturën e nevojshme që lidhet drejtpërdrejtë me mbrojtjen e mjedisit dhe sigurinë në atë zonë, bën të detyrueshme që Kuvendi ta rishqyrtojë këtë ligj edhe në këtë drejtim.**

**Të nderuar deputetë të Kuvendit të Shqipërisë,**

Për ndryshimet e kontratës koncesionre që miraton ky ligj, jo vetëm që nuk jepen argumente për sa u përket përfitimeve dhe interesave që ka shteti për zgjerimin e objektit të koncesionit, në mes të vazhdimësisë së kontratës, por është cenuar gara e lirë dhe e ndershme, si dhe parimet bazë që duhet të udhëheqin një procedurë koncesioni, në kushtet kur ndryshimi i objektit të kontratës ekzistuese përbën një koncesion të ri.

Për gjithë sa u parashtrua më sipër, në bindje të Kushtetutës dhe në zbatim të nenit 85, pika 1, të saj, **kam vendosur kthimin për rishqyrtim të ligjit nr. 58/2020** “*Për miratimin e shtesës së kontratës së koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, miratuar me ligjin nr. 104/2015, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë koncesionare ‘Porti MBM (Multy Buoy Mooring)’, të ndryshuar*”, pasi ky ligj bie ndesh me parimet e mbrojtura nga Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë.

Gjithashtu, në adresë të Presidentit të Republikës, në datën 7 maj 2020, me shkresën me nr. 107 prot., është administruar edhe shqetësimi i ngritur nga shoqëria “EMS Albanian Port Operator” sh.p.k. në lidhje me ndryshimin e kontratës së miratuar me ligjin nr. 104/2015. Këto shqetësime ngrenë pretendime mbi shkelje të mundshme të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit nga ana e Republikës së Shqipërisë, të ligjit nr. 9121, datë 28.7.2003 “*“Për mbrojtjen e konkurrencës’, i ndryshuar*”, si dhe të vetë kontratës së koncesionit të Terminalit Lindor të Portit të Durrësit, që ministria përgjegjëse ka lidhur me shoqërinë ankuese. Kjo shoqëri, ngre edhe shqetësimin se, miratimi i shtesës së objektit përmes ligjit nr. 58/2020, i cenon të drejtat që i janë njohur nga autoriteti kontraktor, si e drejta e përparësisë në zhvillimin e një terminali mallrash rifuxhio në rast të zhvendosjes në një zonë tjetër.

Kur për të dyja këto marrëdhënieve kontraktore me të drejta dhe detyrime për shtetin shqiptar, parashikohen aplikime tarifash, ekziston rreziku që këto tarifa të jenë të diferencuara për të njëjtin aktivitet, duke krijuar pozitë dominuese në treg. Kjo bën të detyrueshme që përpos sa më sipër, marrëveshja ndryshuese koncesionare duhej t'i ishte nënshtruar edhe vlerësimit të Autoriteti të Konkurrencës, nëse rrezikohen të krijohen kushte të pabarabarta të ushtrimit të aktiviteteve. Meqënëse ky konsultim nuk është realizuar, i mbetet Kuvendit të Shqipërisë detyrimi që përmes autoritetit kontraktor, të realizojë këtë vlerësim të thelluar për të gjitha kontratat koncesionare të lidhura me këtë objekt, sipas ligjit nr. 9121/2003 dhe legjislacionit në fuqi.

Këto shqetësime, duhet të merren në shqyrtim nga Kuvendi, për të vlerësuar dhe shmangur çdo konflikt të mundshëm para gjykatave vendase apo atyre të arbitrazhit, që mund të përkthehen në kosto shtesë të buxhetit të shtetit, në formën e dëmshpërblimit financiar.

**Me respekt,**

**Ilir Meta**