

ARSYET E KTHIMIT TË LIGJIT NR. 16/2021

“PËR

RATIFIKIMIN E NDRYSHIMIT TË MARRËVESHJES SË KONCESIONIT NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE SHOQËRISË KONCESIONARE “TIRANA INTERNATIONAL AIRPORT”, SH.P.K., “PËR NDËRTIMIN, VËNIEN NË PUNË, OPERIMIN DHE MIRËMBAJTJEN E AEROPORTIT NDËRKOMBËTAR “NËNË TEREZA”, TIRANË”, RATIFIKUAR ME LIGJIN NR. 9312, DATË 11.11.2004, TË NDRYSHUAR”

Kuvendi i Shqipërisë në seancën plenare të datës 8 shkurt 2021, ka miratuar ligjin nr. 16/2021 *“Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Shoqërisë Koncesionare “Tirana International Airport”, sh.p.k., “Për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tiranë”, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar”.*

Ky ligj i është përcjellë Presidentit të Republikës për dekretim dhe shpallje me shkresën nr. prot. 320/1, datë 9.2.2021, të Kuvendit të Shqipërisë. Brenda afatit të përcaktuar nga neni 85, pika 1, e Kushtetutës, Presidenti i Republikës shqyrtoi përmbajtjen e këtij ligji dhe marrëveshjen e ratifikuar prej tij, duke ju referuar:

- Ligjit nr. 16/2021 dhe përmbajtjes së akt marrëveshjes ndryshuese të miratuar prej tij;
- Praktikës parlamentare të publikuar në faqen e Kuvendit të Shqipërisë;
- Informacionit të administruar nga Kuvendi, Këshilli i Ministrave, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Financave dhe Ekonomisë, pas kërkesës shkresore të Institucionit të Presidentit të Republikës; si dhe
- informacionit zyrtar të institucioneve respektive publike.

Para së gjithash, konstatohet me keqardhje se vendimmarrja dhe procedura e ndjekur nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Shqipërisë, është në shkelje të **parimit për të ushtruar veprimtarinë shtetërore në mënyrë transparente**. Në faqen zyrtare të Kuvendit të Shqipërisë, edhe sot që miratohet ky dekret për kthimin për rishqyrtim të ligjit nr. 16/2021, ende nuk është publikuar¹ as teksti i ligjit të miratuar, dhe as teksti i akt marrëveshjes ndryshuese të kontratës koncesionare, që duhet të jetë bashkëlidhur ligjit ratifikues. Mungesa e transparencës konstatohet që prej fillimit të këtij procesi të iniciuar pranë Organit Shtetëror të Autorizuar, përfaqësuar nga dy ministritë përgjegjëse, e deri në ditën e shqyrtimit të këtij ligji nga Presidenti i Republikës. Të dy ministritë përgjegjëse kanë hezituuar t'i përcjellin Kreut të Shtetit informacionin e plotë administrativ të

¹ Link-u ku gjendet e publikuar nisma, por pa tekstin e ligjit miratues dhe akt marrëveshjes ndryshuese të kontratës koncesionare: <https://www.parlament.al/ProjektLigje/ProjektLigjeDetails/53547>

krijuar gjatë procesit të paraqitjes dhe vlerësimit të kërkesës për ndryshimin e kontratës koncesionare, negocimin, dakordësimin, apo konsultimin e kësaj nisme legjislative.

Kjo mënyrë veprimi, tregon se Qeveria dhe Kuvendi me dashje kanë kufizuar mundësitë e publikut për t'u njohur me të drejtat koncesionare që po jepen përmes akt marrëveshjes objekt miratimi, pasi siç do të trajtohet në vijim të këtij arsytimi, kushtet e dakordësuara dhe të nënshkuara në këtë akt marrëveshje, **më shumë se nevojën për mbrojtjen e interesit publik**, kanë patur për qëllim favorizimin e kompanisë pëfituese koncesionare.

Për këto arsye, Presidenti i Republikës, ka vendosur që bashkë me dekretin e kthimit të ligjit nr. 16/2021, të publikojë përmbajtjen e ligjit të miratuar dhe akt marrëveshjen ndryshuese të kontratës së koncesionit bashkëlidhur tij, me qëllim që publiku të njihet me këto akte.

I. PËRMBLEDHJE E FAKTEVE DHE TË DHËNAVE TË BËRA PUBLIKE MBI PROCEDURËN E NDJEKUR NGA QEVERIA DHE KUVENDI

1. Nga të dhënat e faqes zyrtare të Kuvendit, si dhe praktikës së përcjellë nga Kuvendi e Këshilli i Ministrave, rezulton se nisma është depozituar në Kuvend nga Këshilli i Ministrave në datën **27 janar 2021**, një ditë pasi është nënshkruar përpara noterit akt marrëveshja ndryshuese e kontratës së koncesionit.

1.1 Nisur nga fakti që nga momenti i nënshkrimit të kontratës koncesionare, miratimi nga Këshilli i Ministrave është bërë **me urgjencë (brenda 24 orëve)**, dhe duke patur në konsideratë volumin e dokumentacionit dhe të dhënave që duhet të kishte një praktikë e tillë, vihet në pikëpyetje serioze nëse anëtarët e kabinetit qeveritar që kanë propozuar projektligjin miratues, kanë mundur dot ta lexojnë, dhe në rastin më të mirë, edhe ta kuptojnë aktin që ata kanë miratuar, duke ja propozuar më pas Kuvendit të Shqipërisë për miratim.

2. E njëjta procedurë urgjente, është ndjekur edhe në Kuvendin e Shqipërisë, pavarësisht se Këshilli i Ministrave në vendimin propozues, nuk ka kërkuar shqyrtimin e nismës me procedurë të përshpejtuar, sipas nenit 83, të Kushtetutës.

2.1 Kjo nismë është shqyrtuar nga Komisioni për Ekonominë dhe Financat, në cilësinë e komisionit përgjegjës në datën **4.2.2021**. **Rezulton se**, në të njëjtën ditë **4.2.2021**, kjo marrëveshje është shqyrtuar edhe nga Komisioni për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut si komision për dhënie mendimi, ndërkohë që miratimi në seancë plenare është realizuar në datën **8.2.2021**.

2.2 Paraprakisht konstatohet se, procedurat parlamentare për shqyrtimin dhe miratimin e një marrëveshjeje kaq të rëndësishme janë realizuar **brenda 4 ditëve nga momenti i fillimit të shqyrtimit të nismës në komisionet respektive parlamentare**, ndërkohë që nisma të tjera legislative që paraqesin interes publik dhe me shumë rëndësi për të ardhmen europiane të vendit qëndrojnë të pashqyrtuara në Kuvendin e Shqipërisë, për muaj apo dhe vite me radhë, apo dhe dekrete të Presidentit të Republikës, që kthejnë ligje me përmbajtje antikushtetuese, zvarriten në kohë, pa u shqyrtuar nga seanca plenare e Kuvendit të Shqipërisë. Mjafton të përmendim këtu:

- Projektligjin “Për referendumet”², depozituar në datë **29.07.2020**; apo
- Dekretin nr. 11413, datë **11.1.2020**, të Presidentit të Republikës për kthimin për rishqyrtim të ligjit për median audiovizive³, i shqyrtuar dhe nga Komisioni i Venecias⁴ që prej datës 19 qershor 2020.

Kurse për procedurën e miratimit të kësaj akt marrëveshjeje ndryshuese të kontratës koncesionare, nxitimi në kohë tregon se janë ndjekur procedura ekstra- parlamentare, ndërkohë që nuk paraqet asnjë urgjencë dhe nevojë rishikimi i saj në kushtet në të cilat është shqyrtuar.

3. Ndjekja e kësaj mënyre të vepruarit në procesin legjislativ, tregon qartë se, vullneti për dhënien e kësaj shtese të kontratës koncesionare, ka qenë planifikuar kohë më parë, e udhëhequr nga një praktikë qeveritare e pavlerësuar objektivisht në funksion të mbrojtjes së interesave të shtetit.

4. Rikujtojmë se, ndërtimi, vënia në punë, operimi dhe mirëmbajtja e Aeroportit Ndërkombëtar "Nënë Tereza", Tiranë, pas një procedure përzgjedhëse konkurruese, të hapur, sipas legjislacionit në fuqi të kohës, është dhënë me koncesion në emër të Qeverisë shqiptare në vitin 2004.

4.1 Në këtë kontratë, të ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar, u përcaktuan në mënyrë të detajuar kushtet dhe afatet e këtij koncesioni. Marrëveshja bazë e koncesionit nisi zbatimin në muajin prill 2005, me një afat koncesioni 20 vjeçar, që do të duhej të përfundonte **në prill të vitit 2025**.

4.2 Me ligjin nr. 55/2016, Kuvendi i Shqipërisë ka ratifikuar ndryshimin e parë të marrëveshjes së koncesionit, **që përfshiu rinegocimin e kushtit të ekskluzivitetit**, ku Qeveria e Republikës së Shqipërisë, arriti të dakordësojë që, në këmbim të këtij kushti lehtësues, (heqjes së ekskluzivitetit) të pranonte zgjatjen edhe me **2 vite** të afatit të kontratës së koncesionit (pra **deri në vitin 2027**).

² <https://www.parlament.al/ProjektLigje/ProjektLigjeDetails/52448>

³ <https://www.parlament.al/ProjektLigje/ProjektLigjeDetails/51247>

⁴ [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/?pdf=CDL-AD\(2020\)013-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/?pdf=CDL-AD(2020)013-e)

Sqarim: Komisioni i Venecias, në raportin e tij final 19 qershor 2020 i ka dhënë të drejtë Presidentit të Republikës dhe shoqërisë civile, duke i rekomanduar Kuvendit që kjo nismë legislative duhet të rishqyrtohet. Edhe pse ka kaluar çdo afat Kushtetues, Kuvendi as nuk është tërhequr nga nisma antikushtetuese, as ka shqyrtuar dekretin e Presidentit në seancë plenare, dhe as ka vendosur përfundimisht mbi të.

4.3 Në këtë marrëveshje shtesë të vitit 2016, në themel u parashikua ndër të tjera se; “[...] në rast se ndonjë aeroport apo aeroporte, përveç Aeroportit të Kukësit, fillon operimin (për fluturime tregtare (që për këtë qëllim do të thotë data në të cilën kryhet fluturimi i parë tregtar) në Republikën e Shqipërisë **përpara datës 23 prill 2025** (operimi i një aeroporti të ri tregtar), afati i koncesionit do të zgjatet si më poshtë (zgjatja e afatit të koncesionit nuk do të tejkalojë limitin maksimal prej 4.5 (katër pikë pesë) vite në total)⁵”.

Në këtë mënyrë, sipas kontratës së negociuar, dakordësuar, nënshkruar dhe ratifikuar në vitin 2016, zgjatja e afatit të koncesionit do të aplikohet **për rastin e parë të operimit të një aeroporti të ri tregtar pavarësisht numrit të aeroporteve të tjera, të cilat mund të fillojnë operimet brenda këtij afati kohor**⁶.

4.4 Pra Qeveria shqiptare, në vitin 2016, mundi të dakordësojë zgjatjen e afatit të koncesionit, vetëm në rastin e vënies në funksionim të një aeroporti të ri, si një element që mund të ndryshonte në mënyrë të ndjeshme kushtet e operimit të aeroportit “Nënë Tereza”, Tiranë, nga koncesionari.

5. Ndërkohë që, sipas dokumentacionit të shqyrtimit parlamentar, përfshirë këtu dokumentacionin e përcjellë nga Kuvendi ⁷ dhe Kryeministria⁸, rezulton se:

5.1 Ligji është propozim i Këshillit të Ministrave, depozituar në Kuvend në datën **27.01.2021**, përmes **Vendimit nr. 34, datë 27.1.2021, të Këshillit të Ministrave** “Për propozimin e projektligjit “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Shoqërisë Koncesionare “Tirana International Airport” sh.p.k., “Për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë”, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar”;

5.2 Projektligji i përcjellë Kuvendit, miratuar si propozim nga Këshilli i Ministrave në datën 27.01.2021, ka bashkëlidhur **Akt Marrëveshjen (ndryshim kontrata të tjera), me nr. 461 repertori, nr. 188 koleksioni**, nënshkruar në **Kamëz**, në datë 26.01.2021, pra vetëm **1 (një) ditë para miratimit** mes:

⁵ Ligj nr. 55/2016 “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit ndërmjet këshillit të ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare “Tirana Airport Partners” shpk, për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tiranë, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004”, pika 4.2 e kontratës.

⁶ Ligj nr. 55/2016, pika 4.2, paragrafi i tretë i kontratës.

⁷ Kuvendi i Shqipërisë përcolli shkresën me nr. prot. 320/3, datë 12.2.2021, administruar pranë Institucionit të Presidentit të Republikës me nr. prot. 618/1, datë 12.2.2021, pas kërkesës së shprehur për vënie në dispozicion të të gjithë praktikës parlamentare me kërkesën nr. prot. 618, datë 10.02.2021.

⁸Kryeministria përcolli shkresën me nr. prot. 784/1, datë 15.2.2021, administruar pranë Institucionit të Presidentit të Republikës me nr. prot. 619/1, datë 16.2.2021, pas kërkesës së shprehur për vënie në dispozicion të të gjithë praktikës parlamentare me kërkesën nr. prot. 619, datë 10.02.2021.

Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Anila Denaj, atësia Spiro, amësia Qane, dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (së bashku “Organi Shtetëror i Autorizuar”/”OSHA”) përfaqësuar nga Etjen Xhafaj, atësia Vullnet, amësia Merita;

dhe

Shoqëria TIRANA INTERNATIONAL AIRPORT Sh.P.K., regjistruar si person juridik në QKB me numër identifikimi të subjektit NUIS K51612012D, me adresë Aeroporti Ndërkombëtar Nënë Tereza, Ndërtesa e Administratës, përfaqësuar nga Administratori Dr. Von Alvenleben Joachim Christoph Constantin, shtetas gjerman, lindur në Celle, lidhur më 16.05.1962.

5.3 Në Raportin e Komisionit për Ekonominë dhe Financat, citohet ndër të tjera se,

“Në dhjetor 2020, koncesioni iu shit Shoqërisë Kastrati Group, për 70.1 milionë euro. Kjo Shoqëri bleu 100 për qind të aksioneve të kompanisë koncesionare. Shoqëria “Kastrati Group” është grupi më i madh në vend, me aktivitetin kryesor në fushën e tregtimit me pakicë dhe shumicë të hidrokarbureve, por që vitet e fundit është diversifikuar, kryesisht në sigurime, në sektorin e ndërtimit dhe turizmit dhe tashmë ka hyrë edhe në transportin ajror, përmes aeroportit”.

Pavarësisht këtij deklarimi të Komisionit për Ekonominë dhe Financat në Kuvendin e Shqipërisë, nuk jepet asnjë e dhënë mbi procedurën e verifikimit dhe kontrollit që ka kryer organi shtetëror i autorizuar (OSHA), para këtij transaksioni, me qëllim dhënien e miratimit prej tij përpara transferimit të kuotave të shoqërisë koncesionare “Tirana International Airport sh.p.k.”

5.4 Sa i takon pyetjes themelore se, cila ishte “nevoja” për ndryshimin e marrëveshjes, në Raportin e Komisionit të Financave dhe Ekonomisë, kjo shpjegohet me faktin se:

“Ndryshimet që kanë ndodhur në jetën ekonomike e shoqërore të vendit, rritja e fluksit të lëvizjes së popullsisë, zhvillimet e vazhdueshme teknologjike dhe ndryshimet në legjislacionin shqiptar bënë të nevojshëm zhvillimin e mëtejshëm të infrastrukturës në Aeroportin “Nënë Tereza”, me qëllim modernizimin e tij dhe rritjen e cilësisë së shërbimeve. Për këtë qëllim, shoqëria koncesionare hartoi planin e biznesit, i cili u mbështet nga Këshilli i Ministrave dhe u hartua ndryshimi i marrëveshjes së koncesionit.”

5.5 Në Relacionin shoqërues dhe në Raportin e Komisionit përgjegjës për Ekonominë dhe Financat, risitë e ndryshimit të marrëveshjes shpjegohen si:

“Investimet në infrastrukturën e aeroportit, me fonde 100 për qind të shoqërisë koncesionare, me vlerë deri në 99 milionë euro. Këto investime parashikohen për zgjerimin e kapacitetit

akomodues të aeroportit me rreth 6 milionë pasagjerë në vit, zgjerimin e pistës, përmirësimin e plotë të infrastrukturës së aeroportit dhe përmirësimin e shërbimeve përkatëse.

Ulja e tarifës së pagesës për shërbimet e aeroportit nga 12.5 euro për pasagjer, në 10 euro për pasagjer për personat mbi 12 vjeç dhe nga 5 euro për pasagjer, në 3 euro për pasagjer për fëmijët 2-12 vjeç. Kjo ulje është në masën 20 për qind për të rriturit dhe 40 për qind për fëmijët”.

Por pavarësisht këtyre deklarimeve, në Relacion nuk argumentohet nëse ky ligj dhe marrëveshja e miratuar përmes tij, është në përputhje me prioritetet e qeverisë për rritjen dhe përmirësimin cilësor të shërbimeve brenda në aeroportin “Nënë Tereza” dhe të uljes së kostove për qytetarët e vendit.

Nëse duhej lejuar një amendim i dytë dhe shtyrja e afatit të marrëveshjes koncesionare, Qeveria dhe Kuvendi duhet të kishin marrë në analizë:

- i. Kostot e tarifave të udhëtarëve (një shqetësim i ngritur prej shumë kohësh dhe në mënyrë të vazhdueshme) që kanë rezultuar shumë herë më të larta se në aeroportet e vendeve të tjera të rajonit;
- ii. Mënyrën si ndikon në terma konkretë kjo akt marrëveshje ndryshuese tek këto kosto, përballë pritshmërive krahasuar me nivelin e tarifave në rajon; dhe
- iii. Gjatë periudhës 2005- 2019, cili ka qënë vlerësimi i përmirësimit cilësor të shërbimeve në aeroportin “Nënë Tereza”. Kjo për të bërë të mundur përcaktimin e objektivave konkretë që duhet të përmbushen në vijim nga shoqëria koncesionare.

Në mungesë të një vlerësimi të tillë, natyrshëm lind pyetja: Si janë përcaktuar objektiva të reja dhe si do të kryhet mbikëqyrja e zbatimit të kontratës koncesionare?

5.6 Në Relacionin shoqërues dhe në Raportin e Komisionit përgjegjës për Ekonominë dhe Financat, gjithashtu propozohet si risia kryesore e ndryshimit të marrëveshjes:

- *Zgjatja me 13 vjet e afatit të marrëveshjes së koncesionit* (nga 22 vjet, në 35 vjet);

Nisur nga fakti që ka patur një rritje të fluksit të lëvizjes së popullsisë (me përjashtim të periudhës pandemike), kjo do të kërkonte detyrimisht që, për dhënien e së drejtës së operimit të koncesionit për një kohë më të gjatë, të verifikohet e vlerësohet jo vetëm **qëndrueshmëria financiare** e subjektit koncesionar dhe **aftësia e tij menaxhuese**, por ishte e detyrueshme që të negociohet për të ardhurat që do të mund të përfitonte shteti shqiptar nga kjo kontratë koncesioni, **nisur tashmë nga shifra të qarta dhe të kënaqshme të të ardhurave që ka gjeneruar aeroporti deri më sot. Kjo rezulton të mos jetë kryer.**

Një analizë e plotë e situatës, do t'i jepte mundësinë Qeverisë të vlerësonte nëse koncesioni i dhënë në vitin 2004 dhe i ndryshuar në vitin 2016, do të duhej të zgjatej për një afat të arsyeshëm, apo të përfundonte brenda afateve të parashikuara (viti 2027)? Kjo me qëllimin që:

- i. Të përgatitej për të kërkuar një ofertë të re publike për ridhënien me koncesion, duke përmirësuar ndjeshëm kushtet e marrëveshjes, nisur nga mangësitë që mund të ishin vënë re gjatë zbatimit të koncesionit të parë, por edhe mbështetur mbi rezultatet financiare të realizuara deri në atë moment nga shoqëria përmes operimit të koncesionit;
- ii. Të mundësonte që në kushtet e marrëveshjes koncesionare, të gjenin reflektim hapësirat për të negociuar në vazhdimësi rishikimin, me qëllim uljen të kostove të traifave të udhëtimit për qytetarët;
- iii. Të siguronte një pozicion më favorizues për të negociuar një marrëveshje të re pas përfundimit të koncesionit të parë, duke garantuar konkurrencën e lirë mes operatorëve të ndryshëm, për të arritur qëllimin e saj, dhe jo të amendonte një koncesion ekzistues, që ka shfaqur problematika shqetësuese gjatë zbatimit të tij.

5.7 Gjithashtu, në Relacionin e Qeverisë dhe në Raportin e Komisionit përgjegjës për Ekonominë dhe Financat, paraqitet si risi e ndryshimit të marrëveshjes:

- *Rritja në kategori e Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza” duke shkuar nga kategoria “4D”, në kategorinë “4E”. Kjo masë do të ndihmojë në lidhjen e drejtpërdrejtë me shtete që janë konsideruar strategjike për zhvillimin e ekonomisë sonë;*
- *Liria e hyrjes në tregun e shërbimeve, në tokë⁹.*

II. PËRMBLEDHJE E PROBLEMATIKAVE TË KONSTATUARA

1. Presidenti i Republikës shqyrtoi ligjin nr. 16/2021:

- duke iu referuar përmbajtjes së aktit të dërguar për dekretim dhe shpallje, dhe praktikës parlamentare dhe qeveritare të ndjekur për këtë qëllim (për aq sa u vu në dispozicion);
- duke bërë një vlerësim dhe analizë të kujdesshme të procedurave të ndjekura nga OSHA dhe Qeveria shqiptare për nënshkrimin e miratimin e kësaj akt marrëveshjeje ndryshuese të kontratës koncesionare; **si dhe**
- **duke vlerësuar veçanërisht përputhshmërinë e këtij ligji e bashkë me të, edhe të kontratës që merr fuqinë e ligjit, në raport me respektimin e parimeve kushtetuese, interesin publik të përgjithshëm, përfshirë këtu dhe elementët që duhen garantuar në kuadër të sigurisë kombëtare.**

⁹ Edhe pse në vetvete, kjo nuk përbën ndonjë risi.

2. Nga shqyrtimi i praktikës parlamentare, ku relatohen argumentet justifikuese mbi nevojën e ndryshimit të marrëveshjes bazë, rezulton se procedura e ndjekur nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Shqipërisë, **deri në miratimin e ligjit nr. 16/2021, paraqet këto problematika thelbësore:**

2.1 Procedura dhe zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë në shkelje të parimeve kushtetuese të konkurrencës së lirë dhe të ndershme, barazisë përpara ligjit, kërkesave të ligjit nr. 125/2013 “Për Konçesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, të ndryshuar, dhe në kundërshtim edhe me vet kushtet e marrëveshjes bazë të koncesionit të lidhur në vitin 2004.

2.2 Procedura dhe zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë pa garë, pa pritur përfundimin e koncesionit për të hapur një garë transparente.

2.3 Procedura dhe zgjatja e afatit të kontratës koncesionare vjen në kundërshtim me standardet dhe vlerat e Bashkimit Evropian dhe parashikimet e Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit (MSA), plotësimi i të cilave është detyrim parësor për Republikën e Shqipërisë.

2.4 Procedura dhe zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë brenda një kohe rekord, *de facto* me procedurë të përshpejtuar, në shkelje të kërkesave të nenit 83, pika 2, të Kushtetutës dhe Rregullores së Kuvendit.

2.5 Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare ndryshon kushtet thelbësore të kontratës koncesionare bazë, duke shmangur procedurën ligjore për hapjen e një gare të re, e për pasojë duke cenuar të drejtën e operatorëve për pjesëmarrje në konkurrim.

2.6 Arsyet që çuan Qeverinë të zgjidhte si opion më optimal zgjatjen e afatit të kontratës koncesionare ekzistuese, duke bërë negociata vetëm me një shoqëri, e duke propozuar vetëm disa rregullime të pjesshme (*në vend që të kërkonte një ofertë të re publike dhe të zgjidhte me një procedurë të hapur një ofertë me terma më përfituese për të përmbushur prioritetet e saj në drejtim të zhvillimit të transportit ajror, si dhe të kostove të udhëtarëve*) janë të pambështetura, jorealiste dhe rezultat i një procesi të paracaktuar prej Qeverisë.

2.7 Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë pa një analizë mbi seriozitetin dhe qëndrueshmërinë financiare të shoqërisë që ka blerë aksionet e infrastrukturës së vetme funksionale aeroportuale ndërkombëtare në vend.

2.8 Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë brenda një kohe të shkurtër pas blerjes së aksioneve nga një shoqëri që sipas të dhënave në regjistrat publikë (QKB), ka regjistruar barrë siguroese mbi kuotat e saj, për përmbushjen e detyrimeve të bartura.

2.9 Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare nuk merr në analizë objektive interesin publik, që përfshin:

- sigurinë kombëtare;
- sigurinë për ofrimin e një shërbimi të pandërprerë e të pacenuar aeroportual; ashtu si dhe
- interesin financiar të vendit.

2.10 Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare, që në mënyrën si është hartuar dhe nënshkruar akt marrëveshja, shkel jo vetëm legjislacionin në fuqi për koncesionet, por shmang edhe zbatimin e kërkesave të disa ligjeve të tjera, si ligji nr. 110/2018 “Për noterinë”, ligji nr. 103/2014 “Për miratimin e Strategjisë së Sigurisë Kombëtare të Republikës së Shqipërisë”, dhe ligji nr. 43/2016, “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë”.

2.11 Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare, është bërë pa vlerësuar në mënyrë të thelluar pozitën dominuese që mund të krijojë në fushën e transportit subjekti përfitues, jo vetëm në shërbimet në fushën e transportit ajror, por edhe në sektorë të tjerë që lidhen me infrastrukturën strategjike të vendit¹⁰.

2.12 Ky ligj dhe marrëveshja ndryshuese e kontratës koncesionare që ka miratuar, siç evidentohet edhe nga shpejtësia me të cilën është miratuar, ka tregues të qartë të fenomenit të përsëritur të **“korrupsionit legjislativ”**, që në këtë rast ka përfshirë si Qeverinë, ashtu dhe Kuvendin.

Është fakt se, brenda 1 (një) dite është mobilizuar i gjithë shteti (përveç Presidentit të Republikës) në shkelje flagrante të Kushtetutës dhe të gjithë ligjeve të vendit, për të bërë të mundur zgjatjen e afatit të koncesionit për aeroportin “Nënë Tereza”, një nga asetet më të rëndësishme dhe strategjike të shtetit, me rëndësi për sigurinë kombëtare.

“Korrupsioni legjislativ” është fenomeni kur organet publike vendimmarrëse rregullatore, me dashje, përmes veprimtarisë legjislative, krijojnë hapësira **për zhvillimin e praktikave korruptive, apo në dëm të interesit të popullatës dhe interesit publik, pikërisht duke ofruar mbrojtje përmes ligjit për subjektet që do t'i realizojnë apo i kanë realizuar ato.**

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, si President i Republikës kam vendosur që ky ligj dhe njëkohësisht, edhe marrëveshja që ky akt synon të miratojë, duhet kthyer për rishqyrtim, me qëllim që Kuvendi të tërhiqet nga kjo nismë

¹⁰ Si koncesionin për “Ndërtimi, përmirësimi, shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e Autostradës Milot-Morinë”; koncesionin për “Ndërtimi, Shfrytëzimi dhe Transferimi të portit të tipit MBM, Porto Romano, Durrës”; koncesionin për “Rikonstruksionin, Operimin dhe Transferimin e portit turistik “Marina Limion”, Sarandë, të përqëndruara tashmë nën një grup/subjekt të vetëm tregtar, që është dhe subjekti përfitues i zgjatjes së afatit të kontratës së koncesionit për aeroportin “Nënë Tereza”, Tiranë.

legjislative. Ky qëndrim i Presidentit të Republikës, përpos sa më sipër mbështetet në argumentet e renditura si më poshtë:

III. MBI PARREGULLSITË QË PËRMBAN KONTRATA E NËNSHKRUAR MIDIS ORGANIT SHTETËROR TË AUTORIZUAR (NË VIJIM “OSHA”) DHE SHOQËRISË “TIRANA INTERNATIONAL AIRPORT” SH.P.K.

Një kontratë koncesionare e nënshkruar përpara noterit, dhe e miratuar më pas me ligj nga Kuvendi i Shqipërisë, e kthen në vetvete edhe përmbajtjen e aktit noterial (kontratës koncesionare), pjesë të legjislacionit të brendshëm të Republikës së Shqipërisë. Nën këtë parim, kontrata koncesionare e miratuar si pjesë integrale e ligjit nr. 16/2021 do të shqyrtohet sa i takon si elementëve të formës, ashtu dhe të përmbajtjes së saj.

1. Projektligji i përcjellë Kuvendit, miratuar si propozim nga Këshilli i Ministrave në datën 27.01.2021, ka bashkëlidhur **Akt Marrëveshjen** (ndryshim kontrata të tjera), nënshkruar vetëm **1 (një) ditë** para miratimit, **me nr. repertori 461, nr. koleksioni 188, Kamëz, datë 26.01.2021,** lidhur midis palëve:

Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Anila Denaj, atësia Spiro, amësia Qane, dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (së bashku “Organi Shtetëror i Autorizuar”/”OSHA”) përfaqësuar nga Etjen Xhafaj, atësia Vullnet, amësia Merita;

dhe

Shoqërisë TIRANA INTERNATIONAL AIRPORT Sh.P.K., regjistruar si person juridik në QKB me numër identifikimi të subjektit NUIS K51612012D, me adresë Aeroporti Ndërkombëtar Nënë Tereza, Ndërtesa e Administratës, përfaqësuar nga Administratori Dr. Von Alvenleben Joachim Christoph Constantin, shtetas gjerman, lindur në Celle, lidhur më 16.05.1962.

1.1 Referuar përmbajtjes së akt marrëveshjes së nënshkruar nga palët, nuk del qartë nëse të dy personat anëtarë të Qeverisë, zonja Anila Denaj, me detyrë ministre e Financave dhe Ekonomisë, dhe zoti Etjen Xhafaj, me detyrë zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë janë paraqitur në datën 26.1.2021, pranë noterit me vendodhje në Kamëz.

Eshtë për t'u theksuar se, ligji nr. 110/2018 “Për noterinë”, përcakton në nenin 20, të tij se:

*“Noteri licenohet për të ushtruar veprimtarinë në një bashki të caktuar. Noteri mund të ketë vetëm një zyrë noteriale në territorin e bashkisë ku ofron shërbime noteriale. **Noteri nuk mund të hartojë akte ose të kryejë veprime noteriale jashtë kësaj bashkie,** me përjashtim të rasteve*

*të parashikuara në ligj. Noteri mund të kryejë shërbime në zyrën e tij noteriale për veprime e pasuri që ndodhen në një bashki tjetër, **kur palët paraqiten dhe kërkojnë ta kryejnë shërbimin në zyrën noteriale.** Hartimi i akteve dhe kryeja e veprimeve noteriale nga noteri jashtë territorit të përcaktuar për ushtrimin e veprimtarisë së tij nuk sjell pavlefshmërinë tyre.”*

1.2 Këshilli i Ministrave, apo përkatësisht të dy ministrinë e ngarkuara në cilësinë e OSHA-s, e kanë selinë e tyre në territorin e **Bashkisë Tiranë**. Ndërsa referuar ekstraktit historik të shoqërisë në QKB, zyra qendrore e shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k., është në adresën: “Durrës Nikel Rinas Aeroporti Nderkombetar Nene Tereza, Ndertesa e Administrates”.

2. Data e nënshkrimit të akt marrëveshjes, gjendet vetëm në faqen e parë të akt marrëveshjes, në formën e datës që gjenerohet automatikisht nga sistemi që kanë në përdorim noterët për redaktimin e akteve noteriale. Ndërsa në faqen 9 të kësaj kontrate, në dispozitën nr. 8 “Nënshkrimi”, **nuk gjendet e përcaktuar data e nënshkrimit, edhe pse data e nënshkrimit/angazhimit të palëve për dakordësinë e arritur, është element me rëndësi të veçantë për procesin dhe akt marrëveshjen në tërësi.**

3. Në përmbajtje të kontratës dhe bashkëlidhur saj, mungon referenca nëse nënshkruerit e akt marrëveshjes (znj. Denaj dhe z. Xhafaj) kanë qënë të pajisur me **autorizimin e lëshuar nga Këshilli i Ministrave për nënshkrimin e akt marrëveshjes me këtë përmbajtje**. Verifikimi i mbajtjes së tagrit ligjor të përfaqësimit të Këshillit të Ministrave për të hyrë në një marrëdhënie juridike, është element kryesor përpara hartimit dhe nënshkrimit të një akti noterial. Nga shqyrtimi i praktikës dokumentare të përcjellë nga Kuvendi, Këshilli i Ministrave, Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, por dhe nga vetë përmbajtja e akt marrëveshjes, **nuk rezulton që palët nënshkruese që kanë përfaqësuar Këshillin e Ministrave, të kenë qënë të pajisura me autorizim për nënshkrim nga ky i fundit.** Edhe duke iu referuar bazës ligjore të përzgjedhur nga vetë Qeveria dhe Kuvendi (neni 121, i Kushtetutës) për miratimin e këtij ligji, është e detyrueshme pajisja me autorizim për negociim dhe nënshkrim.

Por edhe referuar nenit 7, të ligjit nr. 9312/2004 që ka miratuar kontratën e koncesionit bazë, parashikohet qartësisht se, Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit (sot Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë) dhe Ministria e Ekonomisë (sot Ministria e Financave dhe Ekonomisë) autorizohen vetëm të negociojnë dhe të arrijnë marrëveshje me shoqërinë koncesionare. Referuar këtij parashikimi, këto dy ministri nuk kanë tagrin të nënshkruajnë këto marrëveshje, për të cilat nevojitet autorizim i posaçëm. Tagrin për të autorizuar nënshkrimin e marrëveshjeve ndryshuese, e ka Këshilli i Ministrave apo Kryeministri. Një dokument i tillë, nuk rezulton i lëshuar dhe administruar në praktikën shkreore.

4. Kontrata koncesionare e nënshkruar në vitin 2004, përmbante kushtin e ekskluzivitetit për operimin e aeroportit, kusht që nënkuptonte se Qeveria shqiptare garantonte se gjatë afatit të

koncesionit, nuk do të licensohej, autorizohej dhe operohej asnjë aeroport tjetër. Pavarësisht faktit se ky kusht u rinegociua në vitin 2016, në akt marrëveshjen ndryshuese, nuk adresohet dhe nuk sqarohet se:

- Si do të rregullohet në vijim aeroporti i premtuar sipas planit strategjik të Qeverisë në Kukës, apo në Vlorë? Kjo duke marrë në konsideratë veçanërisht zgjatjen prej 13 vitesh që i është bërë kontratës koncesionare, në raport me zgjatjen 2 vjeçare që u dakordësua për operimin e aeroporteve të tjera dhe lejimin e fluturimeve ndërkombëtare.

4.1 Kjo çështje ka mbetur tërësisht e papërcaktuar në kontratën e koncesionit, pas ndryshimit përmes akt marrëveshjes objekt shqyrtimi. Për më tepër, akt marrëveshja ndryshuese, nuk parashikon dhe nuk mundëson:

- Nuk shoqërohet me një plan të detajuar për uljen e tarifave. Edhe pse pranohet në parim se do të ketë ulje tarifash, nuk parashikohet kur dhe si do të realizohet rishikimi i tarifave, duke vënë në pikëpyetje serioze mënyrën e zbatimit dhe të mbikëqyrjes së përmbushjes së këtij angazhimi që është përdorur nga Qeveria si justifikim kryesor për ndryshimin e kontratës koncesionare;
- Nuk jepet asnjë sqarim nëse ulja e tarifave do të vijë si rezultat i uljes së pagesave ndaj shtetit, apo kufizimit të konkurrencës?
- Një konkurrencë për liberalizimin e fluturimeve;
- Nuk përcaktohet dhe del qartë në marrëveshje nëse lejimi i konkurrencës për tarifën aplikohet dhe për udhëtarët, dhe për shërbimet, apo jo?
- Në objektivat e saj, marrëveshja koncesionare lejon vetëm lirinë e hyrjes në tregun e shërbimeve në tokë. Por mbetet e paqartë se për cilat shërbime bëhet fjalë. Bëhet fjalë vetëm për shërbimet tregtare, **apo dhe për shërbimet e furnizimit me hidrokarbure të flotës së pajisjeve të fluturimit ku koncesionari ka pozitën dominuese në treg?**

4.2 Kjo akt marrëveshje, nëse do të qëndrojë në fuqi dhe do të implementohet, do të duhej me patjetër të përfshinte në klauzolat e saj ndalimin për të njëjtën shoqëri, apo shoqëri tjetër të lidhur direkt a indirekt me të, për të konkurruar dhe fituar të drejta të tjera koncesionare për aeroportet e reja që qeveria planifikon të ndërtojë përmes bashkëpunimit të partneritetit publik privat. Kjo për të garantuar shmangien e mundësisë kur pika të tilla strategjike për transportin, të përqëndroheshin në një operator të vetëm, çka do të sillte implikime në çështjet që lidhen me konkurrencën e lirë, pozitën dominuese në treg, por dhe me elementë të sigurisë kombëtare.

Kur këto kushte nuk janë negociuar dhe nuk janë parashikuar në këtë akt marrëveshje, ligjvënësi duhet të ishte shqetësuar seriozisht për rastin eventual kur, e njëjta shoqëri që do të operojë **deri në vitin 2040** aeroportin “Nënë Tereza”, të mund të konkurrojë edhe për operimin e aeroportit të Vlorës, apo të ndonjë aeroporti tjetër që Qeveria pretendon se do të ndërtojë.

Kjo do të përbënte një situatë dominuese në treg, diktuese të çmimeve të transportit ajror, çka bie ndesh me parimet kushtetuese dhe rregullat e konkurrencës së lirë, pasi edhe ajo e drejtë që pretendohet se u fitua në vitin 2016 përmes ringeocimit për heqjen e kushtit të ekskluzivitetit, shteti rrezikon ta humbasë sërish, me dashje, përmes kontratës së re për aeroportin e ri, ku mund të shpallet i njëjti fitues, duke bërë kështu që shërbimi aeroportual të përqëndrohet nën një koncesionar të vetëm.

Në kushtet kur, ndërtimi dhe vënia në shfrytëzim e aeroporteve të reja nga shteti (heqja e të drejtës së ekskluzivitetit për “Tirana International Airport” sh.p.k) ishte një e drejtë që shteti e përfitoi përmes ringeocimit me këtë subjekt në vitin 2016 duke i shtuar atij dhe për dy vjet kohëzgjatjen e kontratës, ishte e detyrueshme që kontrata koncesionare e aeroportit “Nënë Tereza”, pas ndryshimeve të vitit 2016, të mos ndryshonte, sa i takon zgjatjes së afatit, pa u plotësuar më parë nga vet shteti, kushti për ndërtimin dhe vënien në përdorim të aeroporteve të reja, duke përmbushur kështu dhe premtimet e përsëritura politike ndaj qytetarët e tij.

IV. MBI PROCESIN E NGUTSHËM, E PËR PASOJË TË DYSHIMTË TË MIRATIMIT TË MARRËVESHJES NGA KËSHILLI I MINISTRAVE E MË PAS KUVENDI.

1. Akt Marrëveshja ndryshuese rezulton të jetë nënshkruar në datën 26.01.2021, si një akt i redaktuar dhe e lidhur përpara një noteri publik. Referuar faktit që akt marrëveshja mban numër koleksioni, krahas numrit të repertorit, prezumohet se përmbajtja e aktit noterial (akt marrëveshjes) është formuluar dhe redaktuar nga vetë noterja, në prani të palëve. Pra, para noteres nuk është vërtetuar vetëm vullneti i nënshkruesve, por kjo kontratë në tërësinë e saj është hartuar nga noterja, sipas vullnetit të shprehur të palëve.

1.1 Neni 105, pika 2, e ligjit nr. 110/2018, përcakton se: “akti noterial hartohet nga noteri në prani të palëve”, dhe përmban:

*“a) numrin e repertorit dhe të koleksionit, identifikuesin elektronik të aktit, **vendin e hartimit të aktit;** b) ditën, muajin dhe vitin e hartimit, llojin e aktit, dhe, kur është rasti, **orën dhe minutën e fillimit dhe atë të mbarimit të aktit;** c) adresat e deklaruara të të gjitha palëve; ç) **përshkrimin e hollësishëm të rrethanave, gjendjes së palëve që nënshkruajnë aktin, si dhe çdo element tjetër që ndodh në prani të noterit;** d) emrin, mbiemrin e noterit dhe vendin ku ndodhet zyra noteriale; dh) emrin dhe mbiemrin, emrin e atit, datëlindjen, dhe vendbanimin e palëve, emërtimin dhe qendrën, kur është fjala për person juridik; emrin, atësinë dhe mbiemrin e përfaqësuesve të tyre dhe të çdo personi tjetër pjesëmarrës në akt, si dhe verifikimin e bërë nga noteri për identitetin e palëve, statusin civil të tyre, zotësinë juridike dhe zotësinë e tyre për të vepruar; e) deklaratimet e palëve dhe aktet që paraqiten prej tyre; ë) tregimin e qartë të sendeve që përbëjnë objektin e aktit me gjithë cilësitë dhe shenjat dalluese të tyre. Kur sendet*

janë të paluajjtshme, tregohen në përbërje të tyre vendi i ndodhjes dhe kufijtë e saktë. **f) ndodhi serioze që mund të jenë vërtetuar gjatë hartimit të tij, kur e kërkojnë palët; g) dokumentacionin që i bashkëlidhet aktit dhe është pjesë përbërëse e tij; gj) faktin se noteri ua lexoi e u shpjegoi aktin palëve dhe deklarimet e tyre se e kanë kuptuar dhe e pranojnë atë, si dhe faktin e vënies së nënshkrimeve në prani të noterit; h) nënshkrimin e palëve dhe të të gjithë personave të pranishëm në aktin noterial, si dhe nënshkrimin e noterit dhe vërtetimin prej tij.”**

1.2 Ndërkohë që akt marrëveshja e nënshkruar, nuk përmban:

- orën e fillimit apo të mbarimit të aktit;
- asnjë përshkrim të hollësishëm të rrethanave, gjendjes së palëve që nënshkruajnë aktin, si dhe çdo element tjetër që ndodh në prani të noterit, **për të verifikuar nëse palët kanë qënë personalisht të pranishëm në Kamëz**, për redaktimin dhe nënshkrimin e tij, apo jo;
- Ekzistencën e autorizimit që duhet të ishte referuar me attribute të sakta (numër dhe datë), e duhet t'i ishte bashkëlidhur aktit;
- **Faktin që noteri ua lexoi palëve, dhe se nënshkrimi u bë në prani të noterit.**

1.3 Ekzistencën dhe identifikimin në mënyrë të shprehur të këtyre elementëve në aktin noterial, neni 137, i ligjit për noterinë, e lidh në mënyrë të drejtpërdrejtë me **pavlefshmërinë e aktit**. Konkretisht, neni 137, shkronja “e”), e ligjit nr. 110/2018, parashikon se:

*“Veprimet dhe aktet noteriale janë të pavlefshme në të gjitha rastet kur pavlefshmëria parashikohet shprehimisht në ligj, ose është një sanksion i nevojshëm, sipas qëllimit të ligjit, veçanërisht në rastet në vijim, por pa u kufizuar në to: [...] e) **akti noterial është hartuar pa u respektuar rregullat e parashikuara në pikën 2, të nenit 105, të këtij ligji.**” (pra pikërisht të nenit 105 të sipërcituar)*

2. Pavarësisht mungesës së të dhënave të mësipërme në përmbajtjen e akt marrëveshjes që prezumohet se është redaktuar dhe nënshkruar para noterit, evidentohet se marrëveshja është nënshkruar **në datën 26.01.2021**. Ndërkohë që, miratimi nga Këshilli i Ministrave në mbledhjen e qeverisë i propozimit të projektligjit dhe përcjella në Kuvend i akt marrëveshjes së nënshkruar, **është bërë ditën e nesërme, në datën 27.1.2021!**

2.1 Eshtë e paqartë se kur të dy Ministrinë përgjegjëse, kanë proceduar me:

- përgatitjen e praktikës;
- nëse kanë zhvilluar proces konsultimi sipas kërkesave të ligjit;
- kur kanë marrë mendimin e ministrive të linjës mbi draft marrëveshjen e dakordësuar;
- kur kanë bashkë nënshkruar propozimin dhe e kanë përcjellë pranë Këshillit të Ministrave;
- kur është shqyrtuar propozimi dhe përgatitja për shqyrtim në mbledhjen e datës 27.1.2021, të Këshillit të Ministrave.

3. Propozimi i këtij ligji është miratuar nga Këshilli i Ministrave me Vendimin nr. 34, datë 27 janar 2021. Ligji është depozituar po brenda ditës me urgjencë në Kuvend nga Qeveria po në datën 27 janar 2021. Dhe po në të njëjtën ditë, më 27 janar 2021, rezulton që Konferenca e Kryetarëve të jetë mbledhur dhe ta ketë përfshirë nismën ligjore të Qeverisë në kalendarin e punimeve të Kuvendit për periudhën 8-26 shkurt 2021.

3.1 Nga ana tjetër, rezulton se për shqyrtimin e këtij propozimi Kuvendi ka ndjekur realisht procedurë të përshpejtuar, ndërkohë që nuk kuptohet dhe justifikohet as qëllimi dhe as urgjenca e Këshillit të Ministrave si propozues, apo e Kuvendit të Shqipërisë si miratues, në miratimin e këtij akti ligjor **me kaq urgjencë procedurale dhe pa zhvilluar asnjë konsultim paraprak apo vlerësim të thelluar për një çështje kaq sensitive.**

Në relacionin e Këshillit të Ministrave, që shoqëron propozimin nuk ka asnjë arsyetim, se cila është shkaku që qeveria po nxitonte në këtë proces me kaq rëndësi me sensibilitet të lartë publik.

3.2 Nga shqyrtimi i praktikës parlamentare të publikuar nuk rezulton që Këshilli i Ministrave t'i ketë kërkuar Kuvendit të Shqipërisë shqyrtimin e këtij projektligji me procedurë të përshpejtuar referuar nenit 83, pika 2 të Kushtetutës, ku citohet shprehimisht se:

“2. Kuvendi, me kërkesë të Këshillit të Ministrave ose të një së pestës së të gjithë deputetëve, mund të shqyrtojë e të miratojë një projektligj me procedurë të përshpejtuar, por jo më parë se një javë nga fillimi i procedurës së shqyrtimit”.

3.3 As në Relacionin e Këshillit të Ministrave dhe as në Raportin e komisionit përgjegjës, nuk rezulton i arsyetuar se përse ky projektligj është përfshirë në procedura parlamentare në mënyrë të përshpejtuar, **në kundërshtim me kërkesat e nenit 83, pika 2, të Kushtetutës dhe Rregullores së Kuvendit të Shqipërisë.** Edhe vet Kuvendi i Shqipërisë në seancë plenare për miratimin e këtij ligji është mbështetur në nenin 78, 83, pika 1, dhe 121, pika 1, të Kushtetutës **duke shmangur bazën ligjore të shqyrtimit të këtij projektligji me procedurë të përshpejtuar.**

3.4 Për më tepër, ajo që bie në sy, është fakti se, kjo nismë është **përfshirë në të njëjtën ditë me depozitimin,** edhe në Kalendarin e Punimeve të Kuvendit për periudhën **8-26 shkurt 2021¹¹.** **Kalendari i Punimeve të Kuvendit** (Për periudhën 8-26 shkurt 2021), përmbante **30 nisma të renditura,** ku jo për të gjitha është përcaktuar data e shqyrtimit në Seancë Plenare (kjo mbase dhe nga faza dhe koha e nevojshme që kërkohet për shqyrtimin e tyre në komisionet përkatëse parlamentare). Ndërsa për këtë kontratë koncesionare që u miratua me ligjin nr. **16/2021,** që sapo

¹¹ **Me Vendimin nr. 2, datë 27.1.2021,** të Konferencës së Kryetarëve, është Miratuar me Mirëkuptim Kalendari i Punimeve të Kuvendit për periudhën 8-26 shkurt 2021.

ishite depozituar, po atë ditë në Kuvend 927.01.2021), data e shqyrtimit në Seancë Plenare u përcaktua menjëherë- **11 shkurt 2021**.

Për më tepër, nxitimi i qeverisë dhe i Kuvendit ishte aq i madh, sa edhe ky parashikim është shkelur, dhe ku shqyrtimi i kësaj nisme u përshpejtua edhe më shumë, duke e përfshirë sërish me nxitim këtë projektligji për shqyrtim në Seancën Plenare të datës **8 shkurt 2021**.

3.5 Pra, nga sa më sipër, rezulton se **Kuvendi ka nisur shqyrtimin e kësaj nisme në datën 4.2.2021, me shqyrtimin në dy komisione parlamentare, dhe e ka miratuar atë në seancë plenare, në datën 8.2.2021. Në këto kushte, miratimi i nismës është bërë brenda 4 ditëve nga nisja e shqyrtimit të saj, në kundërshtim flagrant me parashikimet e nenit 83, pika 2, të sipërcituar të Kushtetutës.**

Mjafton vetëm ky fakt, për të evidentuar ngutën në miratimin e kësaj nisme, nevoja e së cilës vijon të mbetet e paqartë dhe trajtohet edhe më në hollësi, në vijim të këtij arsyesimi.

Këto fakte, tregojnë për një mënyrë sjellje që nuk përkon me natyrën dhe veprimtarinë kontrolluese dhe mbikëqyrëse që ka dhe do të duhet të ushtrojë Kuvendi i Shqipërisë, ndaj Qeverisë apo përkundrejt detyrimeve që ka ndaj qytetarëve të tij.

Është për të ardhur keq, se në çfarë gjendje është katandisur procesi legjislativ, se si deputetët dhe administrata e Qeverisë, e kanë orientuar punën e tyre, drejt përmbushjes së kërkesave të tilla, qëllimi i të cilave në formën që është paraqitur dhe shqyrtuar, nuk mund të përkojë asnjëherë në interes të publikut.

Kjo sjellje në procesin legjislativ, tregon qartë dhe në mënyrë të pakundërshtueshme se kjo procedurë në miratimin e këtij ligji, orientohet drejt qëllimeve preferenciale dhe klienteliste të Qeverisë dhe në dëm të interesit publik.

4. Vetë ligji nr. 9312/2004, që ka ratifikuar marrëveshjen bazë të koncesionit, është miratuar në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës. Po ashtu, edhe ligji nr. 55/2016, që ka ratifikuar ndryshimin e kësaj marrëveshjeje në vitin 2016, është miratuar në mbështetje të të njëjtës bazë ligjore.

4.1 Kjo për arsye se, shoqëria koncesionare "Tirana Airport Partners", sh.p.k., si në vitin 2004, ashtu dhe në vitin 2016, zotërohej nga aksionarë jo shqiptarë.

4.2 Ndërkohë që, miratimi i ndryshimit të kontratës së koncesionit me ligjin nr. **16/2021**, nuk kishte **pse t'i nënshtrohej nenit 121, pika 1**, të Kushtetutës dhe ligjit nr. 43/2016, "Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë", kur shoqëria koncesionare tashmë nuk

ka më asnjë element të huaj, pasi aksionet zotërohen nga “Kastrati Group” sh.a., aksionet e së cilës zotërohen nga **shtetas shqiptarë** (referuar ekstraktit historik të shoqërisë, publikuar në QKB për shoqërinë me NUIS K21711502V).

Pra, akt marrëveshja ndryshuese, që është propozuar nga Këshilli i Ministrave dhe miratuar nga Kuvendi në bazë të nenit 121¹², të Kushtetutës, nuk ka më asnjë element ndërkombëtar.

4.3 Për më tepër, përkundrejt bazës ligjore të përdorur dhe thënieve në Raporin e Komisionit përgjegjës për Ekonominë dhe Financat, se projektligji është propozuar nga Këshilli i Ministrave “në bazë të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës; Nenin 17¹³ të ligjit nr.43/2016, “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë”, atëherë, sipas kësaj baze ligjore, **praktika duhet të ishte marrë në shqyrtim nga Kuvendi, shoqëruar me:**

- vendimin e miratimit në parim;
- mendimin e Ministrisë së Punëve të Jashtme dhe të Ministrisë së Drejtësisë për përmbajtjen e projektligjit, si kërkesa specifike të ligjit të posaçëm.

Këto akte, dhe autorizimi për nënshkrimin e marrëveshjes, mungojnë në praktikën parlamentare, por dhe në praktikën dokumentare të përcjellë nga Kryeministria¹⁴, Ministria e Infrastrukturës dhe

¹² Neni 121:

“1. Ratifikimi dhe denoncimi i marrëveshjeve ndërkombëtare nga Republika e Shqipërisë bëhet me ligj në rastet kur ato kanë të bëjnë me:

- a) territorin, paqen, aleancat, çështjet politike dhe ushtarake;*
- b) të drejtat dhe liritë e njeriut, si edhe detyrimet e shtetasve, siç parashikohen në Kushtetutë;*
- c) anëtarësimin e Republikës së Shqipërisë në organizatat ndërkombëtare;*
- ç) marrjen përsipër të detyrimeve financiare nga Republika e Shqipërisë;*
- d) miratimin, ndryshimin, plotësimin ose shfuqizimin e ligjeve.*

2. Kuvendi, me shumicën e të gjithë anëtarëve, mund të ratifikojë edhe marrëveshje të tjera ndërkombëtare që nuk parashikohen në paragrafin 1 të këtij neni.

3. Kryeministri e njofton Kuvendin sa herë që Këshilli i Ministrave nënshkruan një marrëveshje ndërkombëtare që nuk ratifikohet me ligj.

4. Parimet dhe procedurat për ratifikimin dhe denoncimin e marrëveshjeve ndërkombëtare parashikohen me ligj.”

¹³ Neni 17, i ligjit nr. 43/2016, parashikon: “1. Ratifikimi është akti, me anë të të cilit Republika e Shqipërisë shpreh pëlqimin për të qenë e lidhur nga një marrëveshje ndërkombëtare e nënshkruar më parë prej saj.

2. Ministria kompetente i paraqet për shqyrtim Këshillit të Ministrave, brenda 30 ditëve pune nga data e nënshkrimit të marrëveshjes, propozimin për ratifikimin e marrëveshjes, të shoqëruar nga dokumentet e mëposhtme:

- a) projektligji për ratifikim;*
- b) projektvendimi për propozimin e projektligjit;*
- c) vendimi i miratimit në parim;*

ç) tekstet e marrëveshjes së nënshkruar në gjuhën shqipe dhe angleze ose përkthimi i certifikuar, në mungesë të nënshkrimit në gjuhën shqipe;

d) relacioni shpjegues, sipas parashikimeve të pikës 4, të nenit 8, të këtij ligji;

dh) mendimi i Ministrisë së Punëve të Jashtme dhe i Ministrisë së Drejtësisë për përmbajtjen e projektligjit.

3. Ratifikimi i marrëveshjeve ndërkombëtare bëhet nga Kuvendi. Projektligji, i shoqëruar me dokumentet e parashikuara në pikën 2, të këtij neni, pas miratimit nga Këshilli i Ministrave, i kalon për ratifikim Kuvendit.”

¹⁴ Kryeministria me shkresën me nr. prot. 784/1, datë 15.2.2021, administruar pranë Institucionit të Presidentit të Republikës me nr. prot. 619/1, datë 16.2.2021, ka përcjellë vetëm kopje të Vendimit nr. 34, datë 27.1.2021, të Këshillit të Ministrave; projektligjin; marrëveshjen e nënshkruar nga palët; dhe relacionin shoqëruar të projektligjit, ku nuk jepet asnjë e dhënë për marrjen e miratimit në parim, duke qenë se projektligji propozohet në bazë edhe të nenit 121, të Kushtetutës.

Energjisë dhe Ministria e Financave dhe Ekonomisë, pas kërkesës së Institucionit të Presidentit të Republikës.

5. Për më tepër, nxitimi me të cilin është miratuar ndryshimi i kontratës koncesionare, konstatohet jo vetëm nga këto gabime procedurale të evidentuara në këtë arsyetim, **por edhe në shmangien e procesit të konsultimit, si me ministritë e linjës, ashtu edhe me aktorët e interesuar.**

V. ANASHKALIMI I PROCEDURËS LIGJORE, DISPOZITAVE DHE PARIMEVE BAZË KUSHTETUESE NË VLERËSIMIN E NEVOJËS PËR NDRYSHIMIN E MARRËVESHJES, NEGOCIMIN, NËNSHKRIMIN DHE MIRATIMIN E NDRYSHIMEVE TË MARRËVESHJES KONCESIONARE

1. Ndryshimi kryesor i marrëveshjes koncesionare të ratifikuar me ligjin nr. 9312/2004, konsiston në amendimin e pikës 2.2, germa “a”, të tekstit të marrëveshjes (lidhur me kohëzgjatjen e koncesionit), e cila është dakordësuar të ndryshohet me këtë përmbajtje:

“a) Koncesioni jepet për një afat kohor prej 35 (tridhjetë e pesë) vitesh, duke filluar nga data e fillimit (Afati i koncesionit)”.

Sipas këtij parashikimi të ri, afati për përfundimin e koncesionit të Aeroportit të Tiranës është **viti 2040**, dhe jo më viti **2027**.

Pra praktikisht, shoqëria koncesionare do të vijojë marrëdhënien koncesionare edhe për **13 vite të tjera shtesë, pas vitit 2027**, që përkon me përfundimin e afatit të kontratës bazë lidhur në vitin 2004 dhe rinegociuar në vitin 2016.

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

2.1 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.

Zgjatja e afatit të kontratës koncesionare me 13 vite, është në vetvete më shumë se gjysma e afatit të përgjithshëm të kontratës bazë të nënshkruar në vitin 2004. Ndërkohë që afati i kontratës bazë të koncesionit (20 +2) prej 22 vitesh është përcaktuar përmes konkurrimit të hapur, tashmë me ligjin nr. 16/2021, ky afat po shtyhet edhe 13 vjet të tjera, por pa asnjë konkurrim. Pra, kemi të bëjmë me një ndryshim aq thelbësor, që lidhet drejtpëdrejtë me shtrirjen e gjërë në kohë të mbajtjes dhe shfrytëzimit të drejtave koncesionare mbi këtë aset kombëtar.

Shtimi i kohëzgjatjes së kontratës së koncesionit, për një afat kohor kaq të gjatë (13 vjet), përbën ndryshim të një kushti thelbësor të kontratës bazë. Sipas ligjit nr. 125/2013, kjo është e ndaluar në mënyrë kategorike dhe kërkon domosdoshmërisht fillimin e procedurave të reja të konkurrimit, procedura këto që do të duhej të nisnin në kohën e duhur pranë përfundimit të kohëzgjatjes së marrëveshjes bazë, dhe pas një vlerësimi të thelluar të ecurisë së zbatimit të saj.

2.2 Nëse afati 35 vjeçar do të kishte qënë i përfshirë në njoftimin fillestar të kontratës ose në dokumentacionin e tenderit, sigurisht që oferta e pjesëmarrësve do të ishte thelbësisht e ndryshme, përfshirë këtu dhe angazhimet për investimet në infrastrukturë.

Siç u përmend edhe më sipër, vetëm fakti i kohëzgjatjes së kontratës së koncesionit, **përbën ndryshim të një kushti thelbësor të kontratës bazë**, gjë e cila sipas dispozitës së sipërcituar të ligjit nr. 125/2013, është e ndaluar në mënyrë kategorike dhe kërkon domosdoshmërisht **fillimin e procedurave të reja të konkurrimit**.

2.3 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, kërkesë për të cilën nuk jepet asnjë e dhënë, si për datën kur është depozituar, ashtu dhe për mënyrën se si është argumentuar dhe vlerësuar nga OSHA, 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.

2.4 Nëse shteti përmes institucioneve të tij ka nevojë për një shërbim të caktuar, për përmbushjen 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. Kështu, çdo subjekt privat që plotëson kushtet për ta realizuar këtë kërkesë të shtetit, do të kishte mundësinë të konkurronte për të dhënë idetë dhe propozimet e tij. **Por kjo e drejtë tanimë u është mohuar në mënyrë të paligjshme deri në vitin 2040.**

2.5 Moszhvillimi i një procesi transparent si dhe vendosja e tij nën ombrellën proceduriale të shtesës së një kontrate koncesionare:

- **shmang konkurrencën e lirë,**
- **ka shkaktuar trajtim preferencial;**
- **ka cenuar lirinë e veprimtarisë ekonomike; dhe**
- **nuk garanton përfitime maksimale për financat e shtetit dhe interesin publik.**

Ligji nr. 16/2021, miraton një akt marrëveshje 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.

3. Vetë Kuvendi i Shqipërisë, përmes ligjit nr. 9312/2004, ka ratifikuar marrëveshjen bazë koncesionare, ku në nenin 7ka sanksionuar, se:

*“Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit dhe Ministria e Ekonomisë autorizohen të negociojnë dhe të arrijnë marrëveshje me shoqërinë koncesionare **për ndryshimin e afateve dhe te kushteve te kontratës se koncesionit**, me kërkesë të palëve kontraktuese, **por vetëm nëse ndryshimet e propozuara:***

a) u janë komunikuar dhe janë diskutuar me të gjitha subjektet qeveritare përgjegjëse për çështjet e veçanta, që propozohet të ndryshohen;

*b) **janë në përputhje te plote me ligjin shqiptar ne fuqi ne kohen e arritjes se marrëveshjes, me politiken publike shqiptare, me interesat e brendshëm dhe ndërkombëtare dhe me detyrimet, qe ekzistonin ne atë kohe;***

*c) **nuk ndikojnë qenësisht dhe/ose negativisht ne pozitën financiare te Këshillit te Ministrave te Republikës se Shqipërisë, sipas kontratës se koncesionit;***

ç) nuk ndikojnë qenësisht dhe/ose negativisht ne kapacitetin e aeroportit ndërkombëtar "Nene Tereza", Tirane, për te përballuar pasagjeret dhe trafikun e kargos.”

3.1 Pra përveç kufizimeve që sanksionon neni 31, i ligjit nr. 125/2013, edhe vetë ligji ratifikues i kontratës koncesionare, kërkon përmbushjen e disa kushteve kumulative (të sipërcituara) për ndryshimin e afatit apo kushteve të kontratës së koncesionit, të cilat jo vetëm që nuk plotësohen, por as është menduar të vlerësohen nga Qeveria dhe Kuvendi që përkundrejt këtyre kërkesave kanë vepruar me kaq urgjencë për të mos i përmbushur ato.

3.2 Ndërkohë që, as në relacionin shoqërues, as në Raportet e komisioneve parlamentare, apo gjatë diskutimit të nismës në to dhe në seancë plenare, nuk evidentohen:

- Arsyet e shkeljes së procedurës ligjore për zgjatjen e afatit të kontratës së koncesionit;
- Analizën e kryer e që mbështet faktin se kohëzgjatja e kontratës me 13 vite, është në funksion të politikës publike dhe interesave kombëtare;
- Mënyrën se si është administruar dhe vlerësuar kërkesa e koncesionarit për zgjatjen e afatit;
- Llojin e analizës që është bërë për këtë qëllim, institucionet e përfshira në këtë analizë dhe rezultatet e dala;
- Analizën mbi impaktin në pozitën financiare të vendit.

4. Procedura dhe zgjatja e afatit të kontratës koncesionare vjen në kundërshtim edhe me standardet dhe vlerat e Bashkimit Evropian dhe parashikimet e Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit (MSA), plotësimi i të cilave është detyrim parësor për Republikën e Shqipërisë.

4.1 Shqipëria, ka nënshkruar Marrëveshjen e Stabilizim-Asociimit, akt ky të cilin Kuvendi e ka ratifikuar me ligjin nr. 9590, datë 27.7.2006 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe bashkësive evropiane e shteteve të tyre anëtare”. Nëpërmjet kësaj marrëveshjeje, Republika e Shqipërisë është angazhuar, ndër të tjera, që të përmirësojë legjislacionin e brendshëm të saj, me qëllim përafrimin me atë të bashkësisë evropiane.

4.2 Ndër detyrimet dhe angazhimet që shteti shqiptar duhet të përmbushë sipas kësaj marrëveshjeje, është dhe parashikimi se, shteti shqiptar duhet të ndjekë dhe konsolidojë mekanizmat ligjorë dhe institucionalë që kontratat publike t'i nënshtrohen konkurrencës së lirë dhe transparencës.

4.3 Me miratimin e ligjit nr. 16/2021, ky standard i Bashkimit Evropian i detyrueshëm për t'u zbatuar, vlerësohet së është cenuar. Nëpërmjet këtij ligji dhe parashikimeve të vendosura në dispozitat e tij, konstatohet se nuk ka pasur një proces konkurrimi të hapur midis ofertave të ndryshme dhe të bazuar në transparencë, ku do të mund të ishte përzgjedhur propozimi më i mirë për realizimin e një vepre apo investimi publik.

4.4 Nisur nga objekti dhe qëllimi i ligjit nr. 16/2021, si dhe mënyra sesi ky ligj rezulton të jetë shqyrtuar nga Kuvendi me procedurë të përshpejtuar, nuk rezulton që kjo nismë ligjvënëse t'i përgjigjet gjendjes reale dhe kushteve objektive të një situatë pamundësie reale apo të jashtëzakonshme dhe, në këtë mënyrë, ky ligj bie ndesh me detyrimet ndërkombëtare që Republika e Shqipërisë ka përcaktuar në Marrëveshjen e Stabilizim-Asociimit.

5. Procedura e ndjekur për lidhjen e kësaj marrëveshjeje shtesë koncesionare, bie në kundërshtim me parashikimet e Kodit Zgjedhor dhe akteve të dala në zbatim të tij.

Siç u evidentua më sipër marrëveshja ndryshuese e koncesionit, që njeh të drejta të reja për subjektin koncesionar, rezulton se:

- është nënshkruar në datën **26.1.2021**;
- është miratuar nga Këshilli i Ministrave në datën **27.1.2021**;
- është depozituar në Kuvend nga Këshilli i Ministrave po në datën **27.1.2021**;
- është shqyrtuar nga Konferenca e Kryetarëve dhe është përfshirë në Kalendarin e Punimeve të Kuvendit po në datën **27.1.2021**;
- është shqyrtuar nga dy komisionet parlamentare në të njëjtën ditë, në datën **4.2.2021**; dhe
- është miratuar më shpejt se parashikimi, dhe është përfshirë në seancë plenare në datën **8.2.2021** (ndërkohë që ishte parashikuar për t'u shqyrtuar në seancën plenare të datës 11.2.2021);
- është miratuar përfundimisht nga seanca plenare në datën **8.2.2021**.

5.1 Përpos shkelje kushtetuese në procedurën e miratimit të përshpejtuar të ligjit nr. 16/2021, ky ligj bie në kundërshtim edhe me parashikimet e Kodit Zgjedhor dhe akteve të dala në zbatim të tij.

Konkretisht, në përputhje me parashikimet e **Kodit Zgjedhor të Republikës së Shqipërisë**, është miratuar Vendimi nr. 9, datë 24.12.2020 "*Për rregullat për raportimin e veprimtarive me karakter publik të institucioneve publike, agjencive dhe/ose ndërmarrjeve shtetërore, kategoritë e*

veprimtarive të ndaluara, si dhe monitorimin e veprimtarisë, sjelljes dhe përdorimit të burimeve njerëzore, financiare dhe logjistike të administratës shtetërore para zgjedhjeve”.

5.2 Sipas nenit 3, pika 4, të këtij vendimit: **Katër muaj para datës së zgjedhjeve deri në ditën e zgjedhjeve, ndalohet dhënia e kontratave publike të koncensionit/partneritet publik privat (PPP), për të cilat nuk është bërë njoftim publik se do të zhvillohen, nuk janë vijim i një procedure koncensionare të identifikuar dhe nisur, apo nuk janë parashikuar për t'u financuar nëpërmjet buxhetit të miratuar të vitit zgjedhor.**

5.3 **Në rastin konkret, Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Shqipërisë, kanë shkelur në mënyrë flagrante parashikimet e Kodit Zgjedhor, duke nënshkruar një ndryshim të kontratës koncesionare, që jep praktikisht një koncesionin të ri edhe për 13 vite të tjera, pa bërë një njoftim publik më parë, dhe pa qënë vijim i një procedure koncesionare të identifikuar dhe nisur.**

Kjo është më se e qartë, duke mbajtur në konsideratë edhe faktin se, i gjithë procesi i negociimit për ndryshimin e marrëveshjes koncesionare, ka nisur pasi shoqëria shqiptare përfituese ka blerë aksionet e shoqërisë koncesionare “Tirana International Airport” sh.p.k., blerje kjo e finalizuar në fillim të muajit dhjetor 2020.

6. Për më tepër, në relacion është shprehur qartë se ky projektligj nuk ka qënë i parashikuar në Programin Analitik të Projektakteve për vitin 2021. Në këto kushte, përveçse ky miratim është bërë në shkelje të parashikimeve të legjislacionit në fuqi për organizimin e proceseve zgjedhore, **Kuvendi as ka denjuar që t'i kërkojë sqarime Qeverisë mbi këto çështje:**

- Duke mos qënë kjo nismë e parashikuar në Programin Analitik të Projektakteve, përse Qeveria është mjaftuar vetëm me një kërkesë të një koncesionari për hartimin dhe miratimin e zgjatjes së marrëveshjes, pa pritur përfundimin e kontratës, rihapjen e garës dhe paraqitjen e kërkesave të tjera?
- Përse u ndërmorr nisma për këtë amendim kontrate jashtë programit dhe planit strategjik të të dy ministrive përgjegjëse, e për më tepër u përmyll procesi negociues dhe nënshkrues pak më shumë se 1 muaji pasi aksionet e shoqërisë koncesionare “Tirana International Airport” sh.p.k, u transferuan 100 % në një subjekt tjetër tregtar, ndërkohë aeroporti ndërkombëtar “Nënë Tereza”, konsiderohet si një nga asetet me rëndësi kryesore dhe strategjike të vendit?
- Cila është arsyeja reale që Qeveria arriti në bindjen e plotë se propozimi i ortakut të ri, të shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k ishte propozimi më i mirë, ndërkohë që transaksioni i ndryshimit të pronësisë së kësaj shoqërie, sapo kishte ndodhur?

- A ka patur një shprehje interesi nga **shoqëria koncesionare “Tirana International Airport” sh.p.k për zgjatje të afatit të koncesionit përpara tjetërsimit të kuotave tek aksioneri shqiptar? Nëse po, si është trajtuar ajo?**
- Pse Qeveria në mënyrë të vazhdueshme harton dhe propozon projektligje të cilat nuk janë në përputhje me programet e shpallura dhe me strategjitë sektoriale dhe kombëtare, por vendos të ndërmarre propozime për ndryshime ligjore menjëherë sapo paraqitet një kërkesë, ndërkohë që asnjë rrethanë nuk dikton nevojën urgjente për realizimin e procesit në mënyrë të përshpejtuar?

Kjo analizë, rezulton se nuk është kryer as nga Këshilli i Ministrave dhe as nga Kuvendi i Shqipërisë. Edhe në seancën plenare¹⁵, gjatë diskutimit dhe miratimit të këtij ligji, nuk ka patur asnjë debat apo diskutim real lidhur me këto çështje.

VI. MBI VLERËSIMIN E NEVOJËS PËR NDRYSHIM TË KONTRATËS KONCESIONARE, PËRCAKTIMIT TË KUSHTEVE DUKSHËM NË FAVOR TË SUBJEKTIT KONCESIONAR, DHE MOS MARRJA E MASAVE PËR GARANTIMIN E SIGURISË KOMBËTARE SIPAS KËRKESAVE LIGJORE E DOKUMENTEVE STRATEGJIKE TË VENDIT.

1. Shtimi i kohëzgjatjes së kontratës së koncesionit me 13-vite të tjera shtesë, **si një ndryshim thelbësor**, bën që **praktikisht të jemi para një koncesioni të ri**, që siç dhe u shpjegua më lart, është realizuar pa garë, pa ndjekur asnjë procedurë ligjore konkurrimi dhe pa një studim të mirëfilltë fizibiliteti, që nis me:

- **vlerësimin e ecurisë dhe dobishmërisë së kontratës pararendëse;**
- përcaktimin e saktë të llojit, objektit, dhe afatit 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, apo masat për ruajtjen e përmirësimin e tij;
- 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 drejtpërdejtja; apo edhe**
- **realizueshmërinë teknike dhe tregtare.**

¹⁵ Procesverbali i seancës plenare:

<https://www.parlament.al/Files/Procesverbale/20210216110014Procesverbal,%20dat%C3%AB%2008.02.2021.pdf>

1.1 Ndryshimi i marrëveshjes koncesionare në mënyrë të shpejtë (brenda më pak se dy muajve nga momenti i transferimit dhe regjistrimit të aksioneve të shoqërisë koncesionare tek ortaku i ri shqiptar), dhe pa një analizë të elementëve të sipërcituar, bart rrezikun e dukshëm të pasojave direkte financiare në buxhetin e shtetit, për shkak të një vlerësimi të cekët, jo objektiv dhe proceduralisht jo të rregullt të efekteve financiare, por edhe të realizueshmërisë tregtare nga ana e shoqërisë koncesionare.

1.2 Në Relacion, por edhe në Raportin e komisionit përgjegjës për Financat dhe Ekonominë, citohet se: *“Që prej vitit 2005, deri sot, Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza” është zhvilluar e përmirësuar ndjeshëm, si nga pikëpamja e infrastrukturës, ashtu edhe e shërbimeve që ofron. Investimet e kryera dhe tërheqja e kompanive ndërkombëtare të fluturimeve, bënë të mundur rritjen e ndjeshme të numrit të avionëve dhe pasagjerëve që përpunohen në këtë aeroport. Nga 785 mijë pasagjerë në vit, që trajtoheshin në vitin 2005 në këtë Aeroport, në vitin 2019 u trajtuan 3.3 milionë pasagjerë. Gjithashtu, që prej vitit 2005, janë investuar më shumë se 70 milionë euro për zhvillimin dhe zgjerimin e aeroportit. Si rrjedhojë, Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza” vlerësua nga organizatat ndërkombëtare si një portë moderne për vendin, duke ndryshuar imazhin e tij në botë.”*

Në relacion është shprehur gjithashtu se, **aeroporti është një nga asetet më të rëndësishme strategjike të Republikës së Shqipërisë.** Duke qënë një aset i tillë, nuk gjendet asnjë sqarim në relacion mbi faktet se:

- Cili ka qënë vlerësimi ekonomik i dhënies së këtij koncesioni ekskluziv nga viti 2005, deri në amendimin e parë të kontratës koncesionare, por edhe më pas, sa i përket përfitimit të shoqërisë nga kjo kontratë koncesionare?
- Kush ka qënë përfitimi i shtetit dhe i qytetarëve për shfrytëzimin e këtij aseti me koncesion?
- Pse Qeveria nuk ka ndërtuar një plan strategjik, për shfrytëzimin e këtij aseti pas përfundimit të koncesionit në vitin 2027, ku të bëhej një vlerësim i shfrytëzimit të tij dhe të planifikoheshin përmirësimet e domosdoshme dhe të nevojshme për rihënien me koncesion, me qëllim arritjen e një përfitimi më të lartë publik në drejtim të zhvillimit të transporti ajror dhe të tarifave të ofruara?

Pra, sipas parashikimeve, ecuria dhe të ardhurat që gjeneron ky aeroport, janë rritur në mënyrë shumë të ndjeshme, ç’ka duhet ta kishte vënë në pozita të shëndosha negociuese qeverinë shqiptare, si për termat financiare, ashtu dhe për investimet dhe përmirësimet në infrastrukturë.

1.3 Por kjo nuk ka ndodhur. Përkundrajt realitetit të mësipërm, në Raport argumentohet se, *“për këtë qëllim, shoqëria koncesionare hartoi planin e biznesit, i cili u mbështet nga Këshilli i Ministrave dhe u hartua ndryshimi i marrëveshjes së koncesionit.”*

Nuk jepet asnjë e dhënë mbi analizën financiare që duhet të ishte kryer në mënyrë të pavarur, transparente dhe të detajuar nga vetë Këshilli i Ministrave, e më pas të ishte marrë në vlerësim edhe nga Kuvendi gjatë shqyrtimi të nismës.

Si Qeveria ashtu dhe Kuvendi janë mjaftuar me këtë fjali, për të argumentuar faktin se përse kanë pranuar propozimin e koncesionarit, ndërkohë që do të duhej që propozimi t'i nënshtrohej një analize ligjore, financiare, ekonomike, me qëllim që vendimmarrja publike mbi shfrytëzimin e kësaj të drejtë koncesionare të maksimalizonte përfitimet në favor të shtetit, qytetarëve, dhe interesit publik. Ky vlerësim do të duhej patjetër të merrte në konsideratë faktin kryesor, që një konkurrin i ri pas përfundimit të kontratës fillestare, do të krijonte terren që në garë të merrnin pjesë sa më shumë kompani vendase dhe ndërkombëtare me qëllim rritjen e shumëllojshmërisë dhe nivelin e ofertave për vlerësim.

1.4 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministria e Financave dhe Ekonomisë, nuk japin asnjë të dhënë nëse kanë kryer ndonjë studim të thelluar për propozimin e paraqitur nga subjekti koncesionar, përpara vlerësimit apo dhënies së dakordësisë mbi propozimin e subjektit kërkues, në cilësinë si të organit shtetëror të autorizuar, apo të ministrive përgjegjëse që mbulojnë përkatësisht fushën e financave dhe të veprimtarisë në fjalë, mbi:

- impaktin ekonomiko-financiar;
- impaktin social;
- sigurinë publike;
- konkurrueshmërinë;
- pozitën dominuese; apo dhe
- kapacitetin financiar të koncesionarit.

Për më tepër që, në Relacionin shoqërues të nismës, mungon informacioni edhe në lidhje me vetë zbatimin e pikës 19.4, të kontratës koncesionare, për rishikimin e pavarur ekonomik të veprimtarisë së koncesionarit në lidhje me:

- Shkallën e desekuilibrit ekonomik mes pritshmërive dhe realizimit të të ardhurave nga operimi i kontratës koncesionare;
- Sa ka qënë fitimi i shoqërisë koncesionare gjatë ushtrimit të koncesionit ekskluziv, element ky me rëndësi për të parashikuar edhe vijueshmërinë e këtij fitimi, për sa kohë nuk pritët të ketë edhe për disa kohë një aeroport të dytë funksional;
- Në raport me parashikimet e marrëveshjes së trajtimit të 785 000 pasagjerëve, kur ndërkohë vetëm për vitin 2019 janë regjistruar 3,3 milion pasagjerë, cilët kanë qënë treguesit financiarë?
- Në raport me nivelin e fitimit të realizuar, sa kanë qënë investimet e kryera?
- Nëse investimi ka qënë më i ulët në raport me fitimin, a ka ndikuar kjo edhe në mos përmirësimin më të ndjeshëm të shërbimeve dhe në uljen e kostove për udhëtarët?

- A ka një vlerësim të efikasitetit të investimeve për uljen e kostos operacionale të shoqërisë, si dhe të arritjes së një efektiviteti më të lartë (pra rritjes së kënaqësisë së udhëtarit në lidhje me shërbimin aeroportual të ofruar)?
- A ka një auditim të kryer nga OSHA në lidhje me investimet e kryera nga shoqëria koncesionare dhe kush është vlerësimi i këtij auditimi?

Të gjithë këto të dhëna, janë të dhëna të domosdoshme për t'u administruar dhe marrë në vlerësim për vijimin e një kontrate koncesionare, nisur dhe nga operacionaliteti dhe efektshmëria e saj në funksion të interesit publik. E megjithatë, OSHA ka neglizhuar në mënyrë të rëndë në mbajtjen dhe vlerësimin e këtyre të dhënave, vlerësim ky që duhet të ishte bërë dhe duhet të bëhet në mënyrë periodike e të vazhdueshme gjatë zbatimit të kontratës koncesionare.

Mos disponimi i këtyre të dhënave, apo më keq akoma mospërdorimi dhe vlerësimi i tyre, vë në pikëpyetje serioze jo vetëm efektshmërinë e kontratës koncesionare, por siç është cituar më sipër, edhe mbrojtjen e vetë interesit publik në procesin e operimit të aeroportit.

1.5 Synimi për rritjen e investimeve në infrastrukturën e aeroportit, është për t'u vlerësuar. Megjithatë, efektiviteti dhe leverdisshmëria e dakordësisë dhe kushteve të përcaktuara në marrëveshjen ndryshuese, vihet në pikëpyetje, për shkak se janë shkelur të gjitha procedurat ligjore dhe për pasojë, nuk ka patur një proces konkurrueshmërie mes disa operatorëve, për të vlerësuar zgjidhjen apo ofertën më të mirë.

1.6 Siç përcaktohet në akt marrëveshjen ndryshuese, këto investime do të kapin vlerën **deri në 99 milionë euro**, por me fonde 100 për qind të shoqërisë koncesionare. Këto investime parashikohen për zgjerimin e kapacitetit akomodues të aeroportit me rreth 6 milionë pasagjerë në vit, zgjerimin e pistës (edhe pse nga 2,8 në 3 km), përmirësimin e plotë të infrastrukturës së aeroportit dhe përmirësimin e shërbimeve përkatëse. Detyrimet e shoqërisë për realizimin e investimeve dhe grafikun përkatës të realizimit të tyre, janë të përcaktuara në Shtojcën 23/1, pjesë e marrëveshjes ndryshuese të nënshkruar.

Megjithatë, ajo që bie në sy nga shqyrtimi i kësaj shtojce dhe listës së përcaktuar të investimeve, është **mungesa e një raporti të detajuar që justifikon përcaktimin e vlerës në euro, për secilin investim**. Për ilustrim, në këtë shtojcë përcaktohet si investim:

- “zgjatimi i pistës” me një vlerë 4,450,000 Euro;
- “zgjerim i terminalit” me një vlerë 23,800,000 Euro; apo
- “rehabilitim strukturor dhe riasfaltim përfundimtar i pistës dhe taxiway” 14,000,000 Euro.

Asnjë prej këtyre zërave, nuk shoqërohet me të dhëna konkrete matëse **për masën e ndërhyrjeve apo investimit** (*Sa dhe kur do përfundojë zgjatimi i pistës?! Sa dhe kur do të përfundojë zgjerimi*

i terminalit?! Sa dhe kur do të përfundojë shtimi i parkingut?!), e aq më pak me të dhëna mbi mënyrën se si është bërë përlogaritja e kostove të këtyre ndërhyrjeve.

Niveli i investimeve, sipas argumentimit në relacion, ka qënë një ndër arsyet kryesore nxitëse për qeverinë, që ka justifikuar dhënien e dakordësisë për ndryshimin e marrëveshjes koncesionare.

Mungesa e transparencës dhe mekanizmave real matës për këto investime, vendos në pikëpyetje serioze qëllimet që kanë çuar në lidhjen e kontratës, ashtu si dhe mënyrën se si do të mbikëqyret koncesioni nga OSHA.

2. Siç thuhet në Relacionin e Komisionit të Financave dhe Ekonomisë, dhe evidentohet nga ekstrakti i shoqërisë Tirana International Airport në QKB¹⁶, “*Në dhjetor 2020, koncesioni iu shit Shoqërisë Kastrati Group, për 70.1 milionë euro. Kjo Shoqëri bleu 100 për qind të aksioneve të kompanisë koncesionare. Shoqëria “Kastrati Group” është grupi më i madh në vend, me aktivitetin kryesor në fushën e tregtimit me pakicë dhe shumicë të hidrokarbureve, por që vitet e fundit është diversifikuar, kryesisht në sigurime, në sektorin e ndërtimit dhe turizmit dhe tashmë ka hyrë edhe në transportin ajror, përmes aeroportit.”*

2.1 Neni 32, i ligjit nr. 125/2013, parashikon se:

“1. Në përputhje me dispozitat e këtij neni, me pëlqimin paraprak me shkrim nga autoriteti kontraktues, kontrata e koncesionit/partneritetit publik privat mund të transferohet te një person i tretë, që përmbush kërkesat e përshtatshmërisë, të përcaktuara në dokumentacionin e tenderit, në bazë të të cilit kontrata ishte dhënë fillimisht, përveçse nëse këto kërkesa u referohen kushteve që nuk janë më të nevojshme për përmbushjen e kontratës, për shkak të faktit se këto detyrime dhe kërkesa të përmendura janë tashmë duke u konsumuar ose duke u realizuar nga koncesionari/partneri privat i mëparshëm.

2. Transferimi i kontratës së koncesionit nuk prish cilësinë dhe nuk përkeqëson vazhdimësinë e realizimit dhe të përmbushjes së kontratës.

3. Kur koncesionari/partneri privat është një subjekt për qëllime të veçanta, atëherë ndryshimi i të drejtave të pronësisë apo i menaxhimit të subjektit për qëllime të veçanta (SPV), si rezultat i transferimit të kapitaleve ose të aksioneve të biznesit, nuk mund të zbatohet pa miratimin e autoritetit kontraktues dhe të Ministrisë së Financave, përveçse nëse ky është një rezultat i tregtimit të rregullt të aksioneve në një treg të rregulluar të kapitalit.

¹⁶ Të dhënat e shoqërisë aksionere përfutuese të koncesionit me NIPT: K51612012D, mund të konsultohen në link-un: <https://qkb.gov.al/kerko/kerko-ne-regjistrin-tregtar/kerko-per-subjekt/>

4. Për të gjitha transferimet 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.

5. Çdo transferim i kontratës së koncesionit/PPP me mbështetje financiare dhe që merr përsipër risqe fiskale, vetëm pas marrjes së miratimit paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, në përputhje me pikën 4, të këtij neni, dërgohet për miratim në Këshillin e Ministrave nga autoritetet kontraktuese.”

2.2 Ndërkohë, as në relacion, as në raportet e komisioneve që kanë shqyrtuar nismën, nuk jepen të dhëna nëse:

- Eshtë dhënë miratim nga OSHA për ndryshimin e ortakut që zotëron aksionet e shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k., me të cilën shteti shqiptar ka lidhur një marrëveshje koncesionare, para transferimit të kuotave në datën 1.12.2020, nga shoqëria “Real Fortress Private Limited” në cilësinë e ortakut të vetëm të shoqërisë koncesionare, tek shoqëria “Kastrati Group” sh.a-NUIS K21711502?
- A i është kërkuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, dhe a ka dhënë miratim paraprak Ministria e Financave dhe Ekonomisë për ndryshimet e kontratës koncesionare, në përputhje me kriteret e përcaktuara në kuadrin ligjor në fuqi për koncesionet, partneritetin publik privat dhe ligjin për menaxhimin e sistemit buxhetor, apo jo?

Ky informacion iu kërkua edhe dy ministrive përgjegjëse. Ministria e Financave dhe Ekonomisë, përmes shkresës me nr. prot. 2871/2, datë 15.02.2021, nuk i kthen përgjigje mbi këtë çështje dhe në mënyrë të përmbledhur me dy paragrafë, trajton gjithë procedurën e ndjekur, duke mos vënë në dispozicion asnjë dokumentacion që lidhet jo vetëm me këtë moment procedural kaq të rëndësishëm, por edhe mbi të gjithë procedurën e ndjekur nga OSHA për realizimin e kësaj marrëveshjeje ndryshuese.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, me shkresën nr. prot. 1684/2, datë 16.02.2021, është mjaftuar vetëm me pohimin se, OSHA “ka shprehur pëlqimin për këtë marrëveshje shitblejrje” (pra blerjes së aksioneve). As kjo ministri nuk ka vënë në dispozicion asnjë dokument, përveçse kthimit të përgjigjes prej 2 faqeve.

Në këto kushte, mbetet tërësisht e paqartë se, **si është lejuar transferimi i kontratës së koncesionit (kuotave të shoqërisë).**

Ky element duhet të ishte marrë në shqyrtim nga Kuvendi në momentin e vlerësimit të nismës, pasi bëhet fjalë për të vetmin aeroport ndërkombëtar funksional të Shqipërisë, një pikë kyçe e transportit ajror dhe që lidhet direkt edhe me sigurinë e vendit.

Edhe nëse miratimi është dhënë për këtë transaksion, ky proces duhet të shpjegohej qartë në praktikën parlamentare, pasi lidhet në mënyrë të drejtpërdrejtë me,

- objektivitetin e vlerësimit të kërkesës; dhe
- krijimin e bindjes mbi besueshmërinë e OSHA-s tek operatori që synonte të administronte në vijim koncesionin e aeroportit aktualisht të vetëm që ka Shqipëria.

2.3 Për shkak të rëndësisë që paraqet ky koncesion, dhënies së miratimit duhet t'i paraprinte për më tepër, një **konsultim me disa institucione shtetërore dhe verifikim tërësor e i thelluar** i disa elementëve që lidhen me:

a) Verifikimin e gjendjes pasurore të shoqërisë përfituese të këtij koncesioni, përfshirë **burimin e të ardhurave në vlerën prej 70.1 milionë euro**, shumë kjo e konsiderueshme për t'u disponuar nga një subjekti i vetëm tregtar, në realitetin ekonomik vendas, duke marrë në konsideratë edhe faktin që subjekti përfitues, drejtpërdrejtë apo tërthorazi, ka disa kontrata koncesionare me shtetin shqiptar që përfshijnë dhe detyrime që presin përmbushjen;

b) Stabilitetin financiar të shoqërisë tregtare që synonte të blinte aksionet e shoqërisë koncesionare;

c) Faktin nëse shoqëria është aktualisht direkt apo indirekt, përfituese, mbajtëse e ndonjë të drejte tjetër koncesionare, pronësie, bashkëpronësie, aksionere apo bashkaksionere në fushën e transportit ajror, të ndonjë aeroporti tjetër të vendit, apo pike/infrastruktura tjetër transporti qoftë detar, rrugor apo hekurudhor. Kjo për të shmangur,

- çdo lloj **pozite dominuese** në fushën e transportit (dhe jo vetëm atij ajror, por edhe rrugor e detar);
- çdo lloj **përqëndrimi në duart e një subjekti të vetëm, të pikave strategjike** e me rëndësi kombëtare për zhvillimin e vendit;
- **përqëndrimin dhe ndikimin në konkurrencën e lirë në fushën e transportit të mallrave dhe udhëtarëve**;
- lidhjet direkte apo indirekte, të kësaj shoqërie, që mund të kenë ndikim në vendimmarrjet e saj apo mënyrën e menaxhimit të koncesionit, për sa kohë që bëhet fjalë për një shërbim strategjik e me rëndësi kombëtare për vendin, të lidhur edhe me sigurinë kombëtare.

3. Transferimi i kuotave në datën 1.12.2020, nga shoqëria “Real Fortress Private Limited” në cilësinë e ortakut të vetëm të shoqërisë koncesionare, tek shoqëria përfituese nga akt marrëveshja, është bërë për shumën prej **70.1 milionë euro**.

3.1 Shoqëria “Tirana International Airport” sh.p.k, është një shoqëri e regjistruar në datën 20.09.2004, me qëllimin e vetëm të operimit të kontratës koncesionare të fituar, dhe me objekt

aktiviteti të përcaktuar qartë: “Projektimin, financimin, ndertimin, venien ne pune, mirembajtjen, kryerjen, administrimin dhe zhvillimin e Aeroportit Nderkombetar "Nene Tereza", Tirane, [...]”.

3.2 Marrëveshja e koncesionit të aeroportit “Nënë Tereza” Tiranë, nisi zbatimin në muajin prill 2005, me një afat koncesioni 20 vjeçar, që përfundonte në prill të vitit 2025, dhe që në vitin 2016, u shty vetëm për 2 vite, pra me afat final përfundimi në **prill të vitit 2027**.

3.3 Siç rezulton, për këtë aktivitet tregtar të dedikuar, që sipas kontratës së koncesionit në momentin e blerjes së aksioneve kishin mbetur për operim edhe **6 vite e 6 muaj**, shoqëria përfituese është investuar dhe ka blerë aksionet në **shumën 70,1 milion Euro**. Në këto kushte, dhe duke njohur kontekstin aktual të investimeve të kryera nga kjo shoqëri, natyrshëm lindin pyetjet për të cilat **Kuvendi duhet të ishte investuar posaçërisht dhe të kishte kërkuar të dhëna financiare, dhe jo të shqyrtonte brenda 4 ditësh nismën legjislative:**

- A ka patur kontakte, negociata, apo shqyrtime mundësish për zgjatjen e afatit të kontratës së koncesionit edhe **me 13 vite të tjera**, para kryerjes së transaksionit me kuotat e shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k? Nëse po, përse nuk kanë avancuar negociatat me aksionerin e huaj të mëparshëm?
- A është kryer ky investim prej 70.1 milion Eurosh i shoqërisë shqiptare që ka blerë aksionet e shoqërisë koncesionare, me një plan investimi **për 6 vite, sipas afatit të mbetur? Apo ka patur një plan investimi për 19 vite**, me ndonjë garanci paraprake të Qeverisë për zgjatjen e afatit të kontratës së koncesionit?

Këto pyetje bëhen edhe për faktin se, nga momenti i blerjes së kuotave të shoqërisë koncesionare nga shoqëria përfituese (dhjetor 2020) deri në miratimin e ndryshimeve në kontratën koncesionare (që përfshin fazën e paraqitjes së kërkesës, vlerësimin, marrjen e mendimeve të institucioneve përgjegjëse dhe negocimin), kanë kaluar më pak se 2 muaj.

Kjo bën të krijohet ideja, pse jo dhe bindja që, shoqëria e re përfituese që ka blerë aksionet e “Tirana International Airport” sh.p.k, e ka patur paraprakisht të qartë, mbase të sigurtë, natyrën dhe kohëzgjatjen e investimit që do të kryente, përpara se të ndërmernte një investim për blerjen e këtyre aksioneve në vlerën 70,1 milion Euro, ndërkohë që sipas planit të biznesit të propozuar do të investojë në këto 20 vite operim edhe 100 milion euro të tjera.

4. Risku i shtuar mbi një infrastrukturë të rëndësishme që lidhet drejtpërdrejtë me sigurinë kombëtare, siç është aeroporti i vetëm ndërkombëtar funksional i Republikës së Shqipërisë, vjen edhe nga parashikimi i pikës 2.15, i akt marrëveshjes ndryshuese, që parashikon shprehimisht se:

“2.15 Detyrimet e shoqërisë koncesionare për të financuar projektin

Palët bien dakord se shoqëria koncesionare me qëllim përmbushjen e investimeve në cilësinë dhe afatin e përcaktuar në Shtojcën 23/1 duhet të marrë masat e nevojshme për të financuar projektin me kredi në institucione vendase dhe/ose të huaja financiare. Ortaku i shoqërisë koncesionare mund të garantojë shlyerjen e kredive/huave të marra në përputhje me parashikimin si më sipër, duke vendosur barrë mbi kuotat e shoqërisë koncesionare. Shoqëria koncesionare ka detyrimin të sigurojë OSHA me kopje të dokumentacionit të financimit.”

4.1 Ndërkohë që, kontrata e koncesionit, parashikon mes të tjerash që, shoqëria koncesionare ka të drejtë **të këtë në pronësi Ndërtimet e Reja**. Konkretisht, në pikën 16, “**Ndërtimet e reja dhe aktivet**”, të marrëveshjes koncesionare përcaktohet se:

“(a) Shoqëria do të këtë titull të pakufizuar pronësie mbi Ndërtimet e Reja. Nëse për ndonjë arsye Shoqëria nuk mund të jete pronare e Ndërtimeve të Reja, Shoqërisë do t'i akordohet Uzufukti mbi këto pajisje të reja.

(b) Shoqëria do të këtë të drejtën e vetme dhe ekskluzive për të përdorur Ndërtimet e Reja, me përjashtim të Personave që i përdorin Ndërtimet si pasagjere, kontraktues, Përdorues të Aeroportit dhe Persona të tjerë që përdorin Ndërtimet e Reja pa ndikuar negativisht tek të Drejtat e Shoqërisë sipas kësaj Kontrate.

(c) Shoqëria do të këtë mundësinë të krijojë Barre Siguruese mbi Ndërtimet e Reja, në përputhje me këtë Kontrate dhe Ligjin e Zbatueshëm. Qeveria e Shqipërisë nuk do të jete përgjegjëse dhe nuk do të paguaje asnjë takse ose kosto dhe shpenzime të tjera në lidhje me pronësinë e Shoqërisë mbi Ndërtimet e Reja.”

“**Ndërtimet e reja**”, sipas kontratës koncesionare, përfshijnë: Zyrat e Reja të Administratës Qendrore dhe të Kargos Ajrore, Ndërtimet e Reja të Karburantit dhe Terminali i Ri.

4.3 Ndërsa në pikën 29, “**Dorëzimi**” të marrëveshjes koncesionare përcaktohet se:

“(a) Palët bien dakord që në Datën e Dorëzimit, çdo e drejtë përdorimi apo Uzufukti që i ka takuar Shoqërisë në lidhje me Zonën e Koncesionit, Ndërtimet Ekzistuese dhe Aktivet Ekzistuese, përfshi këtu pa kufizim edhe Aktivet në Dorëzim, do të mbarojë dhe Shoqëria:

(i) Do t'i kalojë Qeverisë Shqiptare çdo titull pronësie që ka mbi Ndërtimet e Reja;

(ii) Do t'i kalojë Qeverisë Shqiptare të gjitha të drejtat, detyrat dhe detyrimet e Shoqërisë në lidhje me Aktivet në Dorëzim, Zonën e Koncesionit dhe vete Koncesionin, përveç Dokumenteve të Financimit dhe të drejtave që gëzon në lidhje me to; dhe

(iii) Do t'i dorëzojë Qeverisë Shqiptare të gjithë dokumentet që posedon në lidhje me sendet e përmendura në pikat (i) dhe (ii) me sipër dhe nuk do të mbaje asnjë kopje të tyre;

ne këmbim të pagesës nga Qeveria e Shqipërisë, por vetëm në rastin e mbarimit të kësaj Kontrate (dhe jo zgjidhjes së saj), të shumës së barabartë me vlerën neto kontabël të Shoqërisë (në Datën e Dorëzimit, sipas Parimeve të Përgjithshme të Pranuara të Kontabilitetit në Shqipëri) (me përjashtim të Fazës A Terminali i Ri dhe Fazës A Ndërtimet e Reja të Kargos),

te vendosur nga një ekspert vlerësues i pavarur (duke marrë parasysh gjendjen e aktiveve përkatëse). Te gjitha taksat dhe shpenzimet e procesit të kalimit dhe dorëzimit të aktiveve të përmendura në nënparagrafët (i) dhe (ii) me sipër do të përballohen nga Shoqëria. Shoqëria do të bashkëpunojë dhe ndihmojë Qeverinë e Shqipërisë apo çdo Ent Shtetëror, sipas kërkesës së arsyeshme të Organit Shtetëror të Autorizuar, për qëllimet e nënparagrafëve (i) dhe (ii) me sipër.

[...] (e) Ndërkohë që te gjitha aktivet e Shoqërisë do t'i kalohen Qeverisë Shqiptare në Datën e Dorëzimit, Shoqëria vete nuk do t'i kalohet Qeverisë Shqiptare.”

4.4 Vendosja përmes ligjit, e autorizimit për shoqërinë për marrjen e huave duke lënë kolateral aksionet e shoqërisë, ndërkohë që **shoqëria ka titull pronësie mbi Ndërtimet e Reja**, pjesë e pandarë e infrastrukturës aeroportuale, e që përfshin deri Terminalin e Ri, **e vë para një rreziku të shtuar potencial të gjithë funksionimit të këtij shërbimi, përkundrejt sigurisë kombëtare.** Kjo sepse, përmes këtij parashikimi tashmë të miratuar me ligj, dhe jo përmes autorizimit rast pas rasti, rrezikohet të dëmtohet veprimtaria e transportit ajror përmes të vetmit aeroport ndërkombëtar funksional në Republikën e Shqipërisë, në rastin e paaftësisë paguese të shoqërisë për përmbushjen e detyrimeve që rrjedhin prej huave të marra, apo keqfunksionimit të vetë shoqërisë koncesionare.

Këto parashikime në kontratë, përveçse paraqesin rrezik për operimin normal të aeroportit në rastin e paaftësisë paguese të shoqërisë koncesionare, nga ana tjetër tregojnë që investimi që është marrë përsipër sipas planit të biznesit, do të sigurohet përmes kontratave të kredive bankare, duke vendosur si kolateral aksionet e shoqërisë, që zotëron edhe disa nga asetet e reja të aeroportit.

Ky fakt, thëllon bindjen se OSHA, nuk ka kryer asnjë vlerësim të kapacitetit dhe besueshmërisë financiare të kompanisë propozuese, por ka pranuar a priori propozimin e saj, duke e faturuar të gjithë rriskun tek asetet e koncesionit dhe aksionet e kompanisë “Tirana International Airport” sh.p.k.

4.5 Për më tepër, në rastet e paaftësisë për përmbushjen e detyrimeve që rrjedhin prej huave, rrezikohen seriozisht dhe asetet që janë pjesë e infrastrukturës portuale dhe që duhet të ishin të paprekshme. **Paprekshmëria e tyre, përcaktohet edhe në ligjin nr. 8743, datë 22.2.2001 “Për pronat e paluajtshme të shtetit”, i ndryshuar, që në nenin 3, pika 3, sanksionon se:**

“Janë, gjithashtu, prona të paluajtshme publike, nëse i përkasin shtetit, edhe aktivet e ngurtësuar (ose të trupëzuara), që shërbejnë për kryerjen e shërbimeve publike si:

- rrugët dhe urat, hekurudhat dhe sistemet ndihmëse të lidhura më to;

- infrastruktura aeroportuale;

- sistemet e prodhimit dhe shpërndarjes së energjisë;

- sistemet e shërbimit të telekomunikacionit dhe të postës;

- sistemet e furnizimit me ujë të pijshëm, si dhe të derdhjeve të ujërave të zeza të qendrave të banuara;
- ndërtimet me interes të njohur historik, arkeologjik dhe kulturor;
- parqet, lulishtet, sheshet publike në qytete e qendra të banuara, ndërtesat së bashku me oborret që përdoren për shërbime që ofrohen nga shteti për arsimin, shkencën, kulturën dhe sportet, për shërbimin shëndetësor e shoqëror, për institucionet qendrore dhe vendore, si dhe rezidencat qeveritare së bashku me trojet mbi të cilat ngrihen këto prona.”

4.6 Nga ana tjetër, përmes këtij parashikimi në akt marrëveshjen e miratuar me ligj, qeveria shqiptare praktikisht del garant për detyrimet e krijuara apo që do të krijohen nga shoqëria koncesionare, ndërkohë që ekziston edhe një rrezik tjetër. Konkretisht, për detyrimet e papërmbushura të vetë shoqërisë shqiptare që ka blerë aksionet e shoqërisë koncesionare, për sa kohë që shoqëria përfituese është e organizuar në formën e një shoqërie aksionare, kërkesat e kreditorëve të mund të shtrihen edhe në kuotat që disponon përfituesi në shoqërinë **“Tirana International Airport” sh.p.k.** (e për pasojë edhe në aktivet), në rastin e mospërmbushjes së detyrimeve dhe paaftësisë paguese.

4.7 Nga shqyrtimi i ekstraktit historik tregtar të shoqërisë shqiptare që ka blerë aksionet e shoqërisë koncesionare, ekstrakt ky që është publik, konstatohet se kjo shoqëri ka patur raste të vendosjes së masës së sekuestrove konservative në aktivet e saj në cilësinë e palës debitore, apo regjistrimi në datën 16.1.2018 i “Marrëveshjes Siguruese mbi Barrësimin e Aksioneve të Shoqërisë” për kredinë që ka marrë kjo shoqëri pranë një banke të nivelit të dytë.

Përmes kësaj Marrëveshjeje, **100% e aksioneve** të shoqërisë shqiptare që ka blerë aksionet e shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k. (me NUIS K21711502V) **janë vendosur si Barrë Siguruese me qëllim sigurimin e çdo dhe të gjithë detyrimeve të shoqërisë, që rrjedhin nga Kontrata e Kredisë (me kufi/overdraft)** nr. 287 Rep., Nr. 160 Kol., datë 26.01.2018, të lidhur me Bankën Kombëtare Tregtare sh.a.-Dega “Shkozet”.

OSHA, Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi, duhet të kishin verifikuar paraprakisht gjendjen financiare të shoqërisë dhe çdo negociim për zgjatjen e afatit të koncesionit, do të duhet të garantonte paprekshmërinë dhe ruajtjen sa më shumë të aseteve shtetërore publike.

Ky verifikim duhej të ishte kryer që para dhënies së autorizimit për transferimin e kuotave të shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k., për të parandaluar transaksione që për shkak të arsyeve nga më të ndryshme, mund të vënë në rrezik sigurinë e aseteve që lidhen me aeroportin, ashtu si dhe sigurimin e funksionalitetit të pandërprerë të tij.

Dhënia e miratimit para transferimit të kuotave të një shoqërie koncesionare, nënkupton edhe analizën e stabilitetit ekonomik të saj, duke filluar më së pari nga mbledhja e

informacionit në institucionet financiare dhe ato jo financiare, apo dhe në Regjistrin e Barrëve Siguruese.

Në praktikën tashmë të konsoliduar shqiptare dhe botërore, një shoqëri që mund të ketë detyrime të pashlyera dhe që ka vënë barrë siguruese mbi 100% të aksioneve të saj, apo që garanton investime pa patur një kapital gjendje, por me angazhimin se do të marrë hua, krijon pasiguri për stabilitetin e nevojshëm financiar, për operimin e një kontrate që lidhet me nevojën e një shërbimi të pandërprerë publik, dhe me sigurinë kombëtare.

5. Me ligjin nr. 103/2014 “Për miratimin e Strategjisë së Sigurisë Kombëtare të Republikës së Shqipërisë”, përveç përcaktimit të përparësive për garantimin e sigurisë kombëtare, është kryer edhe analiza dhe klasifikimi i rreziqeve për sigurinë kombëtare.

5.1 Pikërisht në Shtojcën B të kësaj Strategjie, ku janë përcaktuar në mënyrë të detajuar analizat e rreziqeve, është parashikuar se:

“Elementë kritikë të infrastrukturës, të natyrës energjetike, informatike, e telekomunikimit, rrugore apo aeroportuale mbeten të cenueshme. Mbrojtja e inventarit aktual të kësaj infrastrukture dhe përgatitja për mbrojtjen e infrastrukturës së re nga aktet e vandalizmit, sabotazhit, terrorizmit dhe të pakujdesisë njerëzore përbën investim të domosdoshëm për sigurinë e vendit.“

5.2 Lidhur me këto çështje, Presidenti i Republikës, më datë 16 maj 2018, sikurse dhe ju e dini, ka organizuar mbledhjen e Këshillit të Sigurisë Kombëtare me objekt “Gjendjen e sigurisë kombëtare dhe direktivën vjetore të sigurisë së Republikës së Shqipërisë për vitin 2018; kontrollin dhe menaxhimin e integruar të kufijve, luftën kundër krimit të organizuar, terrorizmit dhe emigracionit të paligjshëm; emergjencat civile, **sigurinë e infrastrukturave strategjike portuale dhe aeroportuale dhe mbrojtjen kibernetike**”.

Siç të gjithë jemi në dijeni, në aeroportin “Nënë Tereza”, kanë ndodhur në mënyrë të përsëritur ngjarje të rënda kriminale, ku elementë me rrezikshmëri të lartë kanë mundur të futen edhe në pistën e avionëve, duke realizuar në sy të publikut vepra të rënda penale, që qartësisht kanë treguar për një nivel të ulët të sigurisë publike në këtë aeroport. Presidenti i Republikës, lidhur me këto ngjarje ka mbajtur qëndrimet dhe ka përcjellë mesazhet e tij publike¹⁷, në datën 10 prill 2019, ku ndër të tjera ka konstatuar dhe ka kërkuar si më poshtë:

¹⁷ <https://president.al/deklarate-e-presidentit-te-republikes-sh-t-z-ilir-meta-lidhur-ngjarjen-e-djeshme-ne-aeroportin-nene-tereza/>

“Përsëritja e kësaj ngjarjeje brenda një objekti të sigurisë kaq të veçantë është e papranueshme dhe tregues i një mungese të theksuar të funksionimit dhe përgjegjshmërisë të institucioneve të sigurisë.

Si vend anëtar i NATO-s, kemi detyrimin të garantojmë standardet më të larta të sigurisë, veçanërisht atë të infrastrukturës strategjike portuale dhe aeroportuale.

*Si kryetar i Këshillit të Sigurisë Kombëtare, më 16 maj 2018, sikurse dhe ju e dini, kam organizuar mbledhjen e këtij Këshilli me objekt “Gjendjen e sigurisë kombëtare dhe direktivën vjetore të sigurisë së Republikës së Shqipërisë për vitin 2018; kontrollin dhe menaxhimin e integruar të kufijve, luftën kundër krimit të organizuar, terrorizmit dhe emigracionit të paligjshëm; emergjencat civile, **sigurinë e infrastrukturave strategjike portuale dhe aeroportuale dhe mbrojtjen kibernetike**”.*

***Pika 3** e axhendës së këtij takimi ishte “Raporti mbi sigurinë e infrastrukturave strategjike, portuale dhe aeroportuale, të RSH-së”.*

Bazuar mbi raportet paraprake të përcjella nga institucionet përgjegjëse, kam ngritur në mënyrë të veçantë shqetësimin lidhur me:

- 1. **Mungesën e përgjegjësisë të qarta mbi sigurinë në Aeroportin Nënë Tereza;***
- 2. Mangësitë në akses dhe koordinim për ndërhyrjen e duhur të Policisë së Shtetit në rast rreziku.*

Këto shqetësime u mbështetën dhe u evidentuan edhe nga përfaqësuesit e disa Institucioneve të rëndësishme në këtë mbledhje.

Në konkluzion të kësaj pike të axhendës u evidentua domosdoshmëria e trajtimit urgjent të gjithë problematikës dhe zgjidhjen e saj përfundimtare.

Në përfundim të mbledhjes së Këshillit, detyrat e dala për secilin institucion u janë përcjellë zyrtarisht të gjithë anëtarëve të Këshillit të Sigurisë Kombëtare, më 8 qershor 2018, sipas përgjegjësisë përkatëse.

Ndër këto detyra, është kërkuar ngritja urgjent e grupit të përbashkët të punës nën drejtimin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, për trajtimin dhe zgjidhjen përfundimtare të të gjithë problematikës së sigurisë në aeroportin “Nënë Tereza”, sikurse u evidentua edhe gjatë ngjarjes së grabitjes së parë brenda pistës së fluturimeve.

*Në këto kushte, si President i Republikës e konsideroj ngjarjen e përsëritur të grabitjes së djeshme brenda territorit të aeroportit “Nënë Tereza” **cenim serioz të sigurisë kombëtare, rendit publik dhe imazhit të vendit.***

U kërkoj agjencive ligjzbatuese të vazhdojnë me vendosshmëri operacionet për identifikimin e plotë dhe kapjen e autorëve, si dhe gjetjen e vlerave monetare të grabitura.

Të gjitha autoritetet përgjegjëse dhe institucionet ligjzbatuese të kryejnë hetime të plota dhe të thella për zbardhjen e shpejtë të kësaj ngjarjeje të rëndë dhe të përsëritur.

Të nxirren dhe të evidentohen përgjegjësitë e plota për çdo institucion që nuk ka kryer detyrën sipas ligjit për parandalimin e kësaj ngjarjeje të përsëritur, që mund të kishte patur pasoja edhe më të rënda dhe të rrezikshme me pasoja tragjike për jetën e qytetarëve tanë dhe të huaj.

Prokuroria të hetojë jo vetëm grabitjen e djeshme por edhe për mosmarrjen e masave në përmbushjen e detyrimit ligjor dhe rekomandimeve të Këshillit të Sigurisë Kombëtare, dhe nxjerrjen përpara përgjegjësisë të çdo institucioni dhe individit që nuk ka kryer detyrën.

Nga ky moment Institucioni i Presidentit të Republikës, vendos në dispozicion të Prokurorisë të gjithë dokumentacionin që disponon mbi zhvillimin e Këshillit të Sigurisë Kombëtare të datës 16 maj 2018 dhe konkluzioneve të tij.”

Referuar historikut se çfarë ka ndodhur në aeroportin “Nënë Tereza”, dhe veprimtarisë së autoriteteve përgjegjëse në këtë drejtim, ka qenë detyrë e OSHA-së, (Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë), që para se të kalonin në vlerësimin e propozimit të koncesionarit të ri, të analizonin edhe këto çështje që lidhen me atë që është primare: sigurinë kombëtare në këtë aeroport dhe përmirësimin e elementëve të saj.

5.3 Për më tepër, rezulton se:

- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare **është kryer pa dhënë një sqarim dhe pa kryer një analizë mbi,**
 - i.** sa kanë qënë detyrimet e koncesionarit në formën e pagesave ndaj Qeverisë sipas përcaktimeve të nenit 20, të kontratës koncesionare;
 - ii.** a i ka përmbushur koncesionari të gjitha detyrimet ndaj shtetit;
 - iii.** a është bërë paraprakisht rivlerësimi i zbatimit të marrëveshjes për të përcaktuar sa ishte detyrimi që do të duhej t'i paguhej Qeverisë, nisur nga fakti se ka patur një rritje të konsiderueshme të numrit të pasagjerëve nga parashikimi fillestar bërë në vitin 2005;
- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare ndryshon kushtet thelbësore të kontratës koncesionare bazë, duke shmangur procedurën ligjore për hapjen e një gare të re, e për pasojë duke cenuar të drejtën e operatorëve për pjesëmarrje në konkurrim.
- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë pa një analizë mbi seriozitetin dhe qëndrueshmërinë financiare të shoqërisë që ka blerë aksionet e infrastrukturës së vetme funksionale aeroportuale ndërkombëtare në vend.
- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare është bërë brenda një kohe të shkurtër pas blerjes së aksioneve nga një shoqëri që sipas të dhënave në regjistrat publikë (QKB), ka regjistruar barrë siguroese mbi kuotat e saj, për përmbushjen e detyrimeve të bartura.
- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare nuk merr në analizë objektive interesin publik, që përfshin:
 - sigurinë kombëtare;
 - sigurinë për ofrimin e një shërbimi të pandërprerë e të pacenuar aeroportual; ashtu si dhe
 - interesin financiar të vendit.

- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare, që në mënyrën si është hartuar dhe nënshkruar akt marrëveshja, shkel jo vetëm legjislacionin në fuqi për koncesionet dhe përcaktimet e Kodit Zgjedhor, por shmang edhe zbatimin e kërkesave të disa ligjeve të tjera, si ligji nr. 110/2018 “Për noterinë”, ligji nr. 103/2014 “Për miratimin e Strategjisë së Sigurisë Kombëtare të Republikës së Shqipërisë”, dhe ligji nr. 43/2016, “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë”.
- zgjatja e afatit të kontratës koncesionare, është bërë pa vlerësuar në mënyrë të thelluar pozitën dominuese që mund të krijojë në fushën e transportit subjekti përfitues, jo vetëm në shërbimet në fushën e transportit ajror, por edhe në sektorë të tjerë që lidhen me infrastrukturën strategjike të vendit.

Të gjitha këto fakte shqetësuese e vendosin Presidentin e Republikës, si garant të Kushtetutës dhe interesit publik, para detyrimit për t’i kërkuar Kuvendit mos mbulimin e shkeljeve të tilla flagrante, me ligj, por reflektimin dhe tërheqjen nga kjo nismë legjislative.

VII. MUNGESA E TRANSPARENCËS PËR PROCEDURAT E NDJEKURA NË KËTË PROCES QË LIDHET ME NJË ASET ME RËNDËSI KOMBËTARE

1. Për shqyrtimin në tërësi të ligjit të përcjellë për shpallje, dhe për të kuptuar ligjshmërinë e procesit që ndikon drejtpërdrejt edhe në kushtetutshmërinë e ligjshmërinë e aktit objekt shqyrtimi, Presidenti i Republikës, **në zbatim të nenit 92/h, të Kushtetutës**, i kërkoj Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë dhe Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë informacion, shoqëruar me kopje të praktikës dokumentare që është administruar për formalizimin dhe depozitimin e këtij projektligji pranë Këshillit të Ministrave, duke filluar që nga momenti i paraqitjes së kërkesës prej shoqërisë koncesionare për mundësinë e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit, ngritjen e grupit negociator me kompaninë, pajisjen me autorizim/plotëfuqinë përkatëse, kopje të procesverbaleve të diskutimeve/negociatave.

1.1 Kjo kërkesë u përcoll në datën 10.2.2021, me shkresën me nr. prot. 621, duke i lënë si afat për informim, datën 15.02.2021.

1.2 Ky afat nuk u respektua, pasi të dy këto ministri, kthyen përgjigje në tejkalim të këtij afati.

Konkretisht, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, ktheu përgjigje me shkresën që mbante datën **16.02.2021**, me nr. prot. 1684/2, por që në Institucionin e Presidentit të Republikës u administrua vetëm në datën **19.2.2021**.

Ndërsa Ministria e Financave dhe Ekonomisë, ktheu përgjigje me shkresën me nr. prot. 2871/2, datë **15.02.2021**, por që çuditërisht, ka mbërritur në Institucionin e Presidentit të Republikës vetëm në datën **23.02.2021**. Pra, iu deshën **8 ditë** postës së kësaj Ministrie për ta përcjellë përgjigjen pranë Institucionit të Presidentit të Republikës, përkundër shpejtësisë 1 ditore që ka karakterizuar procesin e nënshkrimit dhe dërgimit për miratim në Këshillin e Ministrave të akt marrëveshjes ndryshuese të kontratës koncesionare.

2. Por më shqetësues se mosrespektimi i afatit, ishte përmbajtja e përgjigjeve shkresore të bashkërenduara. Të dy ministrinë përgjegjëse që përfaqësojnë dhe OSHA-n, “harruan” të bashkëlidhin kopjen e praktikës dokumentare dhe e kanë konceptuar transparencën nga institucioneve publike dhe qytetarëve për procedurat koncesionare si një lojë pyetjesh ku përgjigjet mund të jenë vetëm “po”, ose “jo”.

Këto dy ministri,

2.1 Refuzuan të japin informacion mbi kohën, procesin e ndjekur dhe verifikimet që kanë kryer për dhënien e miratimit për ndryshimin e ortakut që zotëronte aksionet e shoqërisë “Tirana International Airport” sh.p.k., me të cilën shteti shqiptar kishte lidhur një marrëveshje koncesionare, para transferimit të kuotave në datën 1.12.2020, nga shoqëria “Real Fortress Private Limited” në cilësinë e ortakut të vetëm të shoqërisë koncesionare, tek shoqëria me kapital shqiptar, me NUIS K21711502V.

2.2 Refuzuan të japin informacion se kur i është kërkuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, dhe kur ka dhënë miratim paraprak Ministria e Financave dhe Ekonomisë për ndryshimet e kontratës koncesionare, në përputhje me kriteret e përcaktuara në kuadrin ligjor në fuqi për koncesionet, partneritetin publik privat dhe ligjin për menaxhimin e sistemit buxhetor.

2.3 Refuzuan të japin informacion nëse ka qënë i planifikuar rishikimi i kontratës së koncesionit, përmes zgjatjes së afatit të saj, dhe e kanë justifikuar procesin e negociatave si të nisur jo me ndryshimin e ortakëve të shoqërisë koncesionare (dhe blerjen e tyre nga shoqëria përfituese me kapital shqiptar), por me “*kërkesa që MIE dhe MFE kanë bërë drejtuar TIA-s për bërjen e negociatave për ndryshimin e kontratës koncesionare që në fillim të vitit 2020*”.

Ndërkohë që kjo thënie e nënshkruar nga ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë, është një **fakt i pavërtetë**, pasi në gjithë praktikën parlamentare, duke filluar që nga Relacioni shoqërues i projektligjit, pranohet se **OSHA ka pranuar një kërkesë të koncesionarit, dhe jo e kundërta.**

Për ilustrim, në pjesën II, të Relacionit shoqërues, në paragrafin e fundit, citohet se: “Projektligji nuk është parashikuar më parë në programin analitik të projektakteve për vitin

2021 të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe as të Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë, **pasi kërkesa e koncesionarit** për ndryshimin e kontratës, e për pasojë, edhe sugjerimi i OSHA-s, është realizuar pas hartimit të këtyre planeve nga të dy institucionet”.

Pra është e qartë që kërkesa ka qënë e koncesionarit, por kjo kërkesë as nuk është vënë në dispozicion, as nuk referohet në datën kur është depozituar, për të mbuluar shkeljet e procedurës së ndjekur.

Për më tepër, në vetë pikën 1.6 të akt marrëveshjes ndryshuese të nënshkruar, citohet se “*Këshilli i Ministrave, përfaqësuar nga OSHA, ka vlerësuar dhe konsideruar kërkesën e paraqitur nga shoqëria koncesionare për mundësinë e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit.*”

Ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë, para se të përfaqësonte Këshillin e Ministrave në komisionet parlamentare dhe t`i përgjigjej Kreut të Shtetit, duhej minimalisht të kishte lexuar akt marrëveshjen ndryshuese, që me sa duket nuk e ka bërë, për të koordinuar më pas përgjigjet që nuk përkojnë me çka Kuvendi dhe Këshilli i Ministrave kanë relatuar. Ministrja harron çfarë është deklaruar në komisionet parlamentare, në akt marrëveshjen e nënshkruar nga ministrja e Financave dhe Ekonomisë, dhe në Relacionin e nënshkruar nga vetë Kryeministri, dhe citon në përgjigjen e saj një kërkesë të OSHA-s për negociim drejtuar TIA-s, me nr. prot. 860, datë 22.01.2020 (MIE) dhe me nr. prot. 1364, datë 22.01.2020 (MFE).

Ky fakt tregon ose zvarritjen e procesit të negociatave deri në ndryshimin e ortakut të shoqërisë koncesionare, ose kërkesa e OSHA-s nuk ka patur për objekt zgjatjen e afatit të kontratës koncesionare.

Arsyet e dhëna nga ministrja e Financave dhe Ekonomisë se procesi negociues (i nisur në janar 2020 sipas kësaj ministrie), është ndërprerë për shkak të situatës së pandemisë, është i pambështetur, pasi Qeveria shqiptare dhe Kuvendi:

- **po në periudhë pandemike kanë gjetur kohën të miratojnë akte që çuan në prishjen e Teatrit Kombëtar; apo**
- **po në periudhë pandemike kanë gjetur kohën të nënshkruajë dhe miratojë me ligj kontrata të tjera shtesë koncesionare, si ajo e kthyer nga Presidenti i Republikës me Dekretin nr. 11486, datë 22.05.2020, “Për 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”, **që rastësisht ka si përfituese të njëjtën shoqëri.****

2.4 Refuzuan të japin informacion mbi përmbajtjen e studimit të thelluar që kishin detyrë të paraqisnin për propozimin e paraqitur nga subjekti koncesionar mbi impaktin ekonomiko-financiar, social, sigurinë publike, konkurrueshmërinë, pozitën dominuese, kapacitetin financiar të koncesionarit, etj., përpara vlerësimit apo dhënies së dakordësisë mbi propozimin e subjektit kërkues.

2.5 Refuzuan të japin informacion mbi aktin konkret që ka çelur procesin e negociimit (datën dhe autoritetin që e ka nxjerrë), kush ishin pjesëmarrësit në grupin e negociimit dhe raundet negociuese që janë mbajtur.

2.6 Refuzuan të japin informacion mbi kohën kur është zhvilluar procesi i konsultimit të ndryshimit, me aktorët e interesuar sipas ligjit për konsultimin publik, dhe me ministritë e linjës dhe institucionet përgjegjëse, sipas përcaktimeve të ligjit nr. 9000/2003.

Ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë në shkresë pranon se: *“ky proces është konsultuar me të gjithë institucionet përgjegjëse si, Ministria e Mbrojtjes, Ministria e Drejtësisë, Ministria e Brendshme dhe Avokatura e Shtetit (e cila ka pasur përfaqësuesin e saj në grupin negociator) sipas përcaktimeve të ligjit nr. 9000/2003 brenda afatit ligjor të trajtimit të kësaj praktike”.*

Por bashkëlidhur shkresës informuese (2 faqe) nuk ka përcjellë kopje të këtyre mendimeve dhe të praktikës shkresore. Për më tepër, akt marrëveshja ndryshuese është redaktuar dhe nënshkruara para noterit në datën 26.1.2021. Është miratuar nga Këshilli i Ministrave në datën 27.1.2021. Atëherë, natyrshëm lind pyetja: **Kur e kanë dhënë mendimin mbi projektaktin e përcjellë në Këshillin e Ministrave, ministritë e linjës, sipas ligjit nr. 9000/2003?!**

Nëse është marrë mendimi para nënshkrimit të akt marrëveshjes ndryshuese, atëherë me mosvënien në dispozicion të Kreut të Shtetit të dokumentacionit shkresor dhe në mungesë tërësore të transparencës, lind dyshimi mbi përmbajtjen e draftit mbi të cilin institucionet kanë dhënë komentet dhe mendimin e tyre.

2.7 Megjithatë, ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë, në përgjigje të pyetjes së Institucionit të Presidentit të Republikës nëse *“shoqëria “Kastrati Group” sh.a, është përfituese, mbajtëse e ndonjë të drejte tjetër koncesionare, pronësie, bashkëpronësie, aksionere apo bashkëaksionere në fushën e transportit ajror, të ndonjë aeroporti tjetër të vendit, apo pike/infrastrukture tjetër transporti qoftë detar, rrugor apo hekurudhor, dhe cila është kohëzgjatja e kontratës koncesionare në fjalë?”*, është përgjigjur duke pranuar se:

“Kjo shoqëri zotëron interesa në shoqëri koncesionare për mirëmbajtjen dhe operimin e një autostrade dhe të dy porteve”.

Referuar praktikës parlamentare, dhe të dhënave publike të autoriteteve shtetërore, kjo shoqëri rezulton se zotëron:

- Koncesionin për “Ndërtimi, përmirësimi, shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e Autostradës Milot-Morinë”¹⁸;
- Koncesionin për “Ndërtimi, Shfrytëzimi dhe Transferimi të portit të tipit MBM, Porto Romano, Durrës”¹⁹;
- Koncesionin për “Rikonstruksionin, Operimin dhe Transferimin e portit turistik “Marina Limion”, Sarandë”²⁰.

Ashtu dhe sikundër citon vet Komisioni i Ekonomisë dhe Financave në Raportin e tij, shoqëria përfituese, është cilësuar si “grupi më i madh në vend, **me aktivitetin kryesor në fushën e tregtimit me pakicë dhe shumicë të hidrokarbureve, por që vitet e fundit është diversifikuar, kryesisht në sigurime, në sektorin e ndërtimit dhe turizmit dhe tashmë ka hyrë edhe në transportin ajror, përmes aeroportit**”.

Këto fakte, dhe këto pohime, shoqëruar me veprimet që tentojnë të mos bëjnë transparencë mbi praktikën dokumentare që ka pasqyruar procesin e ndjekur, **forcojnë dyshimet e pasqyruara në këtë arsyetim, por dhe nga i gjithë opinion publik, mbi nënshkrimin e një akt marrëveshjeje ndryshuese të kontratës koncesionare në mënyrë klienteliste, preferenciale, të dedikuar për t’u përfituar nga koncesionari i ri pa konkurrencë të lirë dhe në shkelje të parimit të barazisë para ligjit**.

Për më tepër, përmes kësaj akt marrëveshjeje rritet shqetësimi për forcimin e pozitës dominuese jo vetëm në fushën e shërbimeve në transportin ajror, por dhe në fusha të tjera të lidhura me të, nga një shoqërie e vetme në vend.

Ky fakt rrezikon të ketë impakt direkt mbi konkurrencën e lirë dhe mbi kostot që do të duhet të përballojnë qytetarët në jetesën e tyre në të ardhmen, që nuk përfshin vetëm përdorimin e shërbimit aeroportual, por edhe atë të përdorimit të rrugëve të tjera të transportit (detar apo tokësor).

¹⁸ Link-u me të dhënat mbi koncesionin: http://www.atrako.gov.al/?page_id=659&contract=1173

Link-u ku mund të verifikohen të dhënat e shoqërisë aksionere përfituese të koncesionit me NIPT: L62427021G: <https://qkb.gov.al/kerko/kerko-ne-regjistrin-tregtar/kerko-per-subjekt/>

¹⁹ Presidenti i Republikës me dekretin nr. 11486, datë 22.05.2020 vendosi: 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 arsytimit bashkëlidhur këtij dekreti. Link-u për të konsultuar:

<https://president.al/presidenti-meta-dekretion-kthimin-per-rishqyrtim-ne-kuvend-te-ligjit-nr-58-2020-arsyet-e-kthimit-per-rishqyrtim-te-ligjit/>

²⁰ Link-u ku mund të verifikohen të dhënat e shoqërisë aksionere përfituese të koncesionit me NIPT: L94602803N: <https://qkb.gov.al/kerko/kerko-ne-regjistrin-tregtar/kerko-per-subjekt/>

Të nderuar deputetë të Kuvendit të Shqipërisë,

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. 16/2021** *“Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Shoqërisë Koncesionare “Tirana International Airport”, sh.p.k., “Për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tiranë”, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar”, pasi ky ligj bie ndesh me parimet e mbrojtura nga Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë, me dispozita konkrete të saj, me Marrëveshjen e Stabilizim-Asocimit, dhe anashkalon të gjithë kuadrin ligjor në fuqi.*

Kuvendi i Shqipërisë, ka detyrimin të shqyrtojë propozimin në tërësi, duke marrë në analizë ligjore dhe financiare, çdo element të procesit, përfshirë atë që i paraprin fazës së transferimit të kuotave të shoqërisë koncesionare, duke patur në dispozicion të gjithë praktikën dokumentare për procesin e ndjekur.

Kuvendi duhet të kërkojë vënien para përgjegjësisë të çdo funksionari publik që ka konsumuar shkelje të Kushtetutës dhe të ligjit përgjatë procedurave të ndjekura, të vlerësimit të propozimeve, negocimit, e deri te hartimi, nënshkrimi i kontratës, dhe servirja për miratim me ligj, i kësaj marrëveshjeje shtesë koncesionare, në dëm të interesit të vendit.

I bëj thirrje deputetëve të Kuvendit të Shqipërisë dhe çdo zyrtari të lartë të administratës, të reflektojë mbi këtë nisëm, dhe të respektojnë Kushtetutën e Shqipërisë dhe ligjet e vendit që janë në pajtim me të.

Pas kthimit të ligjit nr. 16/2021 për rishqyrtim nga Presidenti i Republikës, Kuvendit të Shqipërisë po i jepet mundësia që të reflektojë, të përmbushë detyrimin për të ruajtur të pacenuar interesin publik dhe kombëtar të shtetit shqiptar dhe të shtetasve të tij, duke e kthyer në Këshillin e Ministrave këtë nisëm legjislativ, dhe duke i kërkuar këtij të fundit që çdo procedurë apo vendimarrje që lidhet me operimin normal të aeroportit “Nënë Tereza”, Tiranë, të garantojë në çdo moment sigurinë publike dhe kombëtare, dobishmërinë ekonomike të shtetit, transparencën, zhvillimin e përmirësimit të këtij aseti me rëndësi kombëtare, duke krijuar kushtet për uljen e tarifave të transportit dhe shërbimit aeroportual për qytetarët dhe mallrat.

Sinqerisht,

Illir Meta