



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

Tiranë, më 17.06.2020

Dokument parlamentar

(Komision përgjegjës)

R A P O R T

Mbi

Dekretin e Presidentit të Republikës nr. 11486 më 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”.

I. Hyrje

Komisioni për Ekonominë dhe Financat, në cilësinë e komisionit përgjegjës, në mbledhjen e datës 17.06.2020, shqyrtoi Dekretin e Presidentit të Republikës Dekretin nr. 11486 më 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”.

Komisioni për Ekonominë dhe Financat caktoi relator për shqyrtimin e këtij dekreti, Z. Roland Xhelilaj.

Në mbledhjet e komisionit për të dhënë vlerësimin e Këshillit të Ministrave mbi Dekretin e Presidentin, ishin të pranishëm Z. Artan Shkreli Z|v. Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë dhe përfaqësues të tjerë të kësaj ministrie.

II. Shqyrtimi i Dekretit të Presidentit në komision.

Presidenti i Republikës bazuar në nenin 85 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë ka depozituar pranë Kuvendit, Dekretin nr. 11486 më 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”.

Bazuar në nenin 86, të Rregullores së Kuvendit, ky dekret, është futur automatikisht në programin e punës së Kuvendit.

Komisioni për Ekonominë dhe Financat, me cilësinë e komisionin përgjegjës, bazuar në nenin 86, dhe 32-38 të Rregullores së Kuvendit, e merr në shqyrtim këtë dekret vetëm për çështjet e paraqitura në arsyetimin për kthimin e ligjit nga Presidenti i Republikës.

Presidenti i Republikës në arsyetimin e tij për kthimin e ligjit në mënyrë të përmbledhur ka arsyetuar si më poshtë vijon:

1. Ligji nr. 58/2020, miraton një kontratë të nënshkruar në kundërshtim me përcaktimet e nenit 31, të ligjit nr. 125/2013, duke shkelur njëkohësisht parimet e “barazisë përpara ligjit” dhe “lirisë së veprimtarisë ekonomike të shtetasve”, parime këto të cilat gëzojnë një mbrojtje të veçantë nga nenet 11/1 dhe 18/1 të Kushtetutës.
2. Ligji nr. 58/2020, miraton një kontratë të nënshkruar në kundërshtim me përcaktimet e nenit 33, të ligjit nr. 125/2013.
3. Ligji nr. 58/2020, për shkak të objektit shtesë në kontratën e koncesionit, bie në kundërshtim me përcaktimet e Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe rregullat për ofrimin e shërbimeve portuale, duke shkelur nenin 116 të Kushtetutës që përcakton hierarkinë e akteve ligjore në Republikën e Shqipërisë.

Këto pretendime të Presidentin, vlerësohen se janë të pabazuara dhe jo objektive për shkaqet e mëposhtme:

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

Me ligjin nr. 104/2015 “Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Shoqërisë Koncesionare “Porti MBM (Multy Buoy Mooring)”, Kuvendi i Shqipërisë ka miratuar kontratën bazë, pas përfundimit të procedurës konkurruese në përputhje të plotë me ligjin nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar.

Objekti i kontratës bazë, përcaktohet ne nenin 3 të saj dhe është: Dhënia me koncesion të formës BOT (që do të thotë ndërtim, operim dhe transferim i së drejtës së pronësisë dhe operimit, në përfundim të Marrëveshje së koncesionit) të një Porti të llojit MBM (Multi Buoy Mooring), në Porto Romano, Durrës, që të pranojë ngarkim-shkarkimin e mjeteve lundruese që transportojnë hidrokarbure të madhësive mbi 20.000 tonë brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe të ngushtë ndërmjet Palëve dhe përcakton tërësinë e të drejtave e detyrimeve të autoritetit kontraktues dhe koncesionarit, si dhe përcakton tërësinë e shërbimeve, detyrimeve që lidhen me ekzekutimin, mbikëqyrjen dhe administrimin e Kontratës së koncesionit. Koncesionari mund të ngarkojë-shkarkojë anije që transportojnë hidrokarbure me zhytje mbi 8 (tetë) metra.

Pra objekti themelor i kontratës, është ndërtimi, operimi, transferimi i portit të llojit MBM për një periudhë prej 35 vitesh me funksion ngarkim-shkarkimin e mjeteve lundruese dhe ky objekt themelor mbëtet i pacenuar edhe me ndryshimet e miratuara përmes ligjit 58/2020.

Kontrata fillestare specifikon hidrokarburet (ku përfshihen të gjitha produktet me përberje naftë, gazi dhe qymyri) për shkak se në kohën e kryerjes së procedurave konkurruese dhe nënshkrimit të kontratës, zona ku do të vendosej porti, ishte e destinuar për magazinimin e hidrokarbureve dhe përbëhej nga një shumësi magazinash të lira të autorizuara nga Ministri i Financave bazuar në ligjin 8449, datë 27.01.1999 “Kodi Doganor në Republikën e Shqipërisë”. Shtimi i llojit të mallrave që ngarkohen dhe shkarkohen në port nuk është dhe nuk mund të jetë një kusht thelbësor i marrëveshjes koncesionare.

Ligji nr. 125/2013, “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, i analizuar nga Presidenti, në fakt në nenin 31, të tij, ka parashikuar disa raste të mundësisë së ndryshimit të kontratës së koncesionit. Në nenin 31, pika 2, shkronjat “c” dhe “ç” parashikohet se: “3. *Ndryshimet në kontratë mund të bëhen me nismën e të dyja palëve kontraktuese, veçanërisht në rastet e mëposhtme:*

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.”

Përmes Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 493, datë 11.7.2019, “Për përcaktimin si zonë të lirë të një pjese të territorit doganor të Republikës së Shqipërisë së Porto-Romano”, një pjese e territorit doganor të Republikës së Shqipërisë në Porto-Romano, ku përfshihet edhe Porti MBM (Multy Buoy Mooring) i miratuar sipas ligjit 104/2015, është shpallur zonë të lirë.

VKM nr. 493, datë 11.7.2019, është miratuar bazuar në nenin 216, të ligjit nr. 102/2014, “Kodi Doganor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, që është një ligj me shumicë të cilësuar,

Sipas Kodit Doganor, me termin “zonë e lire”, kuptohet vendosja e mallrave nën një regjim të posaçëm magazinimi, dhe mundëson lirinë për kryerjen e çdo aktiviteti industrial, tregtar ose shërbimi. Pra zona e lirë nënkupton “lirinë” e poseduesit të autorizimit të zonës së lirë, për të kryer cdo lloj aktiviteti që dëshiron, duke filluar nga importimi dhe eksporti i cdo lloj produkti dhe jo vetëm hidrokarbureve, të kryeje cdo lloj aktiviteti industrial (përfshirë ndërtimin e linjave të prodhimit përpunimit të produkteve të ndryshëm, krijimin e ambjenteve të magazinimit nën pezullim doganor të llojeve të ndryshme të mallrave jo shqiptare etj.

Gjithashtu me hyrjen në fuqi të ligjit 102/2014 “Kodi Doganor në Republikën e Shqipërisë” (më 1 qershor 2017), koncepti “magazinë të lirë” nuk ekziston më, dhe për këtë shkak të gjitha magazinat e lira ekzistuese, aktualisht janë përcaktuar si Zona të Lira. Kjo do të thotë se tashmë në princip të konceptit, zona e Porto Romanos nuk do të jetë e destinuar vetëm për trajtimin e hidrokarbureve por për cdo lloj malli, që do të vlerësohet i përshtatshëm nga operatorët ekonomik, që operojnë në zonë, përfshirë Portin objekt të kontratës koncensionare.

Sic evidentuam, ndryshimet e mësipërme të statusit të portit në zonë të lirë, e vendosin koncensionarin në kushtet e parashikuara nga ligji nr. 125/2013, “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar, neni 31, pika 2, shkronjat “c” dhe “ç”, për shkak se jemi përpara ndryshimeve të kuadrit ligjor dhe këto ndryshime kanë sjellë ndryshimin e situatës reale, dhe ligjore për përdorimin e objektit dhe ofrimin e shërbimeve. Në këto kushte nuk mund të flitet për shkelje të nenit 31 të ligjit nr. 125/2013.

Në vijim dhe plotësim të këtij argumenti, evidetojmë faktin se Zona e Porto Romanos është cilësuar nga Plani i Përgjithshëm Kombëtar si një zonë energjetike- industriale. Një nga synimet e paraqitura në këtë plan, është edhe Zhvillimi & Profilizimi i Portit industrial të Porto Romanos si port mallrash, dhe turistik; lidhja e tij me infrastrukturën adeguate dhe plotësimi me funksione komplementare, pra impakti në planin e përgjithshëm të zhvillimit rajonal infrastrukturor nuk çenohet, përkundrazi shkon drejt plotësimit të planifikimeve e

studimeve afatgjata për këtë zonë, të cilat prekin të gjitha synimet afatmesme e afatgjata në lidhje me zhvillimin e infrastrukturës.

Ligji 58/2020, nuk ka ndryshuar kushtet thelbësorë të kontratës.

Presidenti ka pretenduar se ligji 58/2020, ka ndryshuar kushtet thelbësorë të kontratës dhe për këtë i referohet nenit 31, pika 4 të ligjit nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat” të ndryshuar parashikohet se: *“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.”*

Vlerësojmë se ky pretendim është jo i qënësishëm pasi në fakt, kushtet e kontratës janë të njëjta me kushtet e miratuara me ligjin nr.104/2015 të ndryshuar me ligjin 13/2018. Objekti themelor i kontratës, ishte dhe është ndërtimi, operimi dhe transferimi i së drejtës së pronësisë dhe operimit, në përfundim të Marrëveshje së koncesionit, të një Porti të llojit MBM (Multi Buoy Mooring), në Porto Romano, Durrës, që të pranojë ngarkim-shkarkimin e mjeteve lundruese. Pra thënë ndryshe thelbi i kontratës është ngritja e infrastrukturës që të mundësojë ngarkim shkarkimin e mjeteve lundruese dhe ky thelb mbetet në mënyrë strikte i paprekur. Shtesa lidhet vetem me ndryshimin e llojit të mallrave që transportohen përveç hidrokarbureve, duke shtuar edhe mallra të tjerë pa u kufizuar. Kjo shtesë sic shpjeguar më sipër ishte e diktuar nga zhvillimet ligjore të cilat i kanë dhënë edhe vetë Portit (objekt i këtij koncensionit dhe kontrate) statusin e zonës së lirë, status ky i cili dikton detyrimin për shtesë, pasi është e drejtë e koncensionarit kryerja e cdo aktiviteti dhe trajtimi i cdo llaj malli.

Në interpretim të kontratës bazë, ekzistojnë tre kushte thelbësore të kontratës, burimet e financimit; kërkesat për cilësinë dhe sigurinë dhe ndryshimi i cmimit. Asnje prej këtyre kushteve nuk është cenuar, prekur, ndryshuar apo shtuar përmes ligjit 58/2020.

Qëllimi i shtesës së kontratës është shfrytëzimi maksimal i kapaciteteve të portit dhe nuk krijon një marrëdhënie të re kontraktuale.

Për sa më lart, kjo shtesë sic edhe më lart kemi evidentuar është në përputhje me nenin 31, pika 2 shkronjat “c” dhe “ç”, të ligjit nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, dhe në kushtet kur nuk kemi të bëjmë as me ndryshime thelbësorë të kushteve të kontratës, ligji 58/2020 është në përputhje edhe me nenin 31 pika 4 të ligjit.

Pamundësia për të zhvilluar një garë të re mbi koncensionin aktual

E parë nën një këndvështrim tjetër, objekti i kësaj shtese kontrate nuk mund të jetë objekt i ri koncensionit, pasi nuk mund të jepet me koncesion ngarkim shkarkimi dhe përpunimi i

mallrave të tjera në këtë port MBM i cili aktualisht është me koncesion dhe operohet nga shoqëria koncesionare “Porti MBM (Multy Buoy Mooring)” për një periudhë 35 vjeçare.

Një procedurë e re konkurrimi brenda territorit të një koncesioni të dhënë më parë dhe që aktualisht është me koncesion, do të ishte plotësisht në kundërshtim me legjislacionin aktual duke filluar nga Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë.

Në këto kushte pretendimi për mungesë të një procedure të re dhe të një gare, është krejt I pajustificuar, që bie ndesh me marrëveshjen bazë koncesionare. Thënë këtë automatikisht bie poshtë edhe pretendimi i Presidentit për cenimin e parimit 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. Këto parime janë respektuar gjatë kryerjes së procedurës së garës dhe nënshkrimit të marrëveshjes bazë me ligjin 104/2015 dhe shtesa e kontratës për sa më sipër analiza kurrsesi nuk mund të sjellë cenim të këtyre parimeve.

Shtesa kontratës miratuar me ligjin 58/2020, nxit konkurrencën

Kjo shtesë marrëveshje jo vetëm që nuk cenon parimin e “barazisë përpara ligjit” dhe “lirisë së veprimtarisë ekonomike të shtetasve”, por në fakt, përveç mundësisë të shfrytëzimit maksimal të kapaciteteve infrastrukturore të Portit MBM, do të sigurojë dhe nxisë konkurrencë të drejtë në tregun përkatës të këtyre shërbimeve, duke rritur nivelin e shërbimit, ulur kostot e drejtpërdrejta të çdo përfituesi të natyrës së shërbimit dhe do mundësojë një rritje të mundësisë së shtimit të përfituesve e përdoruesve të këtyre shërbimeve, duke krijuar një vlerë të shtuar në shërbimet rajonale e kombëtare të ofruara.

Miratimi i shtesës së kontratës nuk i heq të drejtën subjekteve të tjera për ngarkim–shkarkim të mallrave të tjerë, pasi nëpërmjet kësaj shtese të kontratës, nuk është përcaktuar ekskluziviteti përkundrazi, rritet konkurrenca në treg, duke u stimular zgjerimi dhe përthithja edhe e interesimit rajonal për shërbimet e ofruara në mënyrë konkurrenciale duke rritur kështu impaktin makro-ekonomik të qytetit dhe zonës së përcaktuar tashmë si zonë ekonomiko industriale. Në asnjë pikë të shtesës së kontratës të miratuar me ligjin nr.58/2020, nuk parashikohet se ky port do të ketë ekskluzivitetin për përpunimin e këtyre anijeve dhe për këtë arsye nuk kemi ndonjë tendencë për “pozitë dominuese ose formë monopoli” të këtyre shërbimeve, përkundrazi do të kemi një shtim të konkurrencës. Operatorët ekonomik do të kenë të drejtë të përzgjedhin portin që ka dhe ofron kushtet optimale, pa qenë të detyruar të drejtohen te një subjekt i vetëm.

Duke shtuar objektin e kontratës, autoriteti kontraktues nuk ka ndërmend të japë ndonjë "të drejta ekskluzive" ose "të drejta të vecanta" për koncesionarin. Koncesionari do të operojë në kushte normale të tregut, duke synuar të fitojë dhe mbartur njëherazi rrezikun e humbjeve që vijnë nga ushtrimi i veprimtarisë së tij. Ndryshimi i kontratës nuk përfshin ndonjë kusht të veçantë në treg, tarifa të vecanta të përdorura nga koncesionari për veprimtarinë e re, e cila duhet të përcaktohet sipas ligjit në fuqi dhe objekt i parimeve të tregut të lirë.

Në Republikën e Shqipërisë ekzistojnë të paktën katër operatorë të tjerë ekonomikë që operojnë në të njëjtën fushë veprimtarie, në Portin e Durrësit (2 operator ekonomik,) që ofrojnë të njëjtat shërbime, gjithashtu i njëjti shërbim ofrohet edhe në Portin e Shëngjinit, dhe shërbim të ngjashëm në Portin e Vlorës.

Shtesa e kontratës të miratuar me ligjin nr. 58/2020, në asnjë rast nuk ka si qëllim cenimin e konkurrencës aktuale dhe aq më tepër cenimin e Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit.

Ndryshimi i kontratës është i parashikuar në kontratën bazë miratuar me ligjin 104/2015

Autoriteti kontraktues për miratimin e kësaj shtese, ka marrë në konsideratë së pari, nëse ndryshimi përbën *kusht thelbësor* e parë në dy nivele, në nivelin e kontratës, e cila përbën ligj për palët dhe në nivelin e ligjit të posacëm për koncesionet dhe partneritetin publik privat.

Kontrata koncensionarë, megjithë është miratuar me ligj të posacëm (ligji 104/2020) është lidhur edhe në mbështetje të ligjit nr. 7850, datë 29.7.1994, “Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë” i ndryshuar dhe bazuar në nenin 690 të Kodit Civil parashikohet se: *“Kontrata e lidhur rregullisht ka forcën e ligjit për palët. Ajo mund të priset ose të ndryshohet me pëlqimin e ndërsjellë të palëve ose për shkaqe të parashikuara me ligj”*

Në nenin 30 të Kontratës parashikohet se:

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

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

Pra, kontrata është tërësisht në harmoni me nenin 31, pika 2 shkronjat “c” dhe “ç”, të ligjit nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”. Instrumenti i rishikimit të kontratës koncensionare është parashikuar si në ligjin e posacëm, ashtu edhe në kontratë.

Konkretisht, procesi i rishikimit të kontratës ka nisur me kërkesë të palës, subjektit koncensionar i cili me anë të kërkesës nr 24/01, datë 24.02.2020. Në dokumentet e procedurës së konkurimit është parashikuar e drejta e ndryshimit të kontratës. Autoriteti Kontraktues në aspektin procedural ka kryer procedurën e nevojshme për kontrollin e kërimit është në përputhje me procedurën e parashikuar në kontratë si edhe në ligjin e posacëm për koncesionet dhe partneritetin publik privat.

Ndryshimi i kontratës nuk sjell paqartësi të regjimit të tarifave portuale dhe nuk mbart risk për buxhetin e shtetit

Referuar pretendimit të parashtruar në Dekretin e Presidentit për paqartësi të regjimit të tarifave portuale, sqarojmë se këto tarifa portuale, janë të qarta, të përcaktuara në mbështetje, zbatim dhe përputhje me parashikimet ligjore.

Në zbatim të nenit 84 të ligjit nr. 9251, datë 08.07.2004 “Kodi Detar i RSH” i ndryshuar, parashikohet që “Tarifat portuale për shërbimet, që legjislacioni në fuqi i cilëson kryesore, përcaktohen nga organet qendrore shtetërore për detarinë dhe financat, ndërsa tarifat e shërbimeve të tjera përcaktohen me propozimin e Autoritetit Portual dhe me miratimin e Ministrisë së Transportit dhe Telekomunikacionit e të Ministrisë së Financave çdo muaj dhjetor për vitin pasardhës.”

Në nenin 1 pika 34 të ligjit nr. 104/2015 dt.23.09.2015 të ndryshuar, “Tarifë shërbimi” do të thotë tarifat që aplikohen për çdo shërbim të kryer në përputhje me udhëzimin përkatës të ministrit që mbulon transportet, dhe ministrit që mbulon financat. Ndërsa neni 14 “Tarifat e aplikuar” parashikon që “Tarifat për shërbimet e portit do të aplikohen pas përfundimit të fazës ndërtimore dhe vënies në shfrytëzim të Portit. Dispozitat e Kodit Detar të RSH-së në lidhje me tarifat janë të aplikueshme në mënyrë të drejtpërdrejtë, me përjashtim të rasteve të parashikuara ndryshe në këtë kontratë.” Bazuar në këto përcaktime të kontratës, vlerësojmë se nuk ka asnjë arsye të pretendohet se shtesa e kontratës sjell paqartësi të regjimit të tarifave portuale.

Miratimi i shtesës së kontratës me ligjin nr.58/2020 nuk mbart absolutisht as rrezik të pasojave në Buxhet të Shtetit përkundrazi. Sikurse është cilësuar dhe në kontratën bazë kjo kontratë nuk kërkon mbështetje financiare nga Buxheti i Shtetit pasi investimi kryhet plotësisht nga koncesionari.

Ministria e Financave dhe Ekonomisë në cilësinë e institucionit përgjegjës të ngarkuar nga ligji i posacëm nr.125/2013, vlerëson dhe miraton paraprakisht nga pikëpamja e implikimeve fiskale, individuale apo në grup për shpenzimet buxhetore, deficitin buxhetor, qëndrueshmërinë e borxhit publik dhe detyrimet kontingjente eventuale. Kjo ministri, ka miratuar dhe shprehur dakortësinë për këtë shtesë të kontratës duke konfirmuar kështu vazhdimin e procedurave për miratimin e kësaj shtese kontrate.

Referuar të dhënave për rritjen e të ardhurave në Buxhet të Shtetit nëpërmjet kësaj shtese të kontratës, duke qenë se ngarkim shkarkimi dhe përpunimi në këtë port i anijeve që transportojnë mallra të tjera është i bazuar në kërkesen e operatorëve për të ngarkuar shkarkuar mallra të tjera sot nuk mund të llogariten me saktësi përfitimet në Buxhetin e Shtetit por duke qenë se Koncesionari detyrohet t’i paguajë autoritetit kontraktues një tarifë koncesioni të barabartë më 2% (dy për qind) të xhiros vjetore që koncesionari do të grumbullojë nga tarifat e aplikuar (duke përjashtuar TVSH-në), cfarë rrjedhimisht do të sjellë rritjen e të ardhurave në Buxhetin e Shtetit nëpërmjet *fee* koncesionare.

2. Lidhur me pretendimin se ligji nr. 58/2020, miraton një kontratë të nënshkruar në kundërshtim me përcaktimet e nenit 33, të ligjit nr. 125/2013, komisiioni vlerëson si më poshtë vijon.

Neni 33 i ligjit nr. 125/2013, trajton rregullat për dhënien e punëve dhe shërbimeve shtesë për koncesionarët/partnerët private”. Në pikën 1 të tij ky nene përcakton:

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

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

Sic evidentohet nga dispozita e sipërcituar, autoriteti kontraktor mund ti japë koncesionarit pa kryer një procedurë të re, punë apo shërbime të cilat nuk janë të përfshira në kontratën bazë, por që, për shkak të rrethanave të paparashikuara, bëhen të nevojshme për kryerjen e punës apo shërbimit të përshkruar në atë kontratë”. Në kushtet e miratimit të ambienteve ku shtrihet porti si Zonë e Lirë sipas Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 493, datë 11.7.2019, bëri që palët të ndodheshin përpara rrethanave të paparashikuara në momentin e nënshkrimit të saj. E drejta e fituar e koncesionarit si mbajtës i autorizimit të zonës së lirë, ka bërë të nevojshme që në këtë port përvec hidrokarbureve të ngarkohen dhe shkarkohen edhe mallra të tjera pra ka sjellë nevojën për kryerjen e punëve e shërbimeve shtesë. Gjithashtu, duhet të theksojme se shërbimet e ngarkim shkarkimit për mallrat e tjerë nuk mund të ndahen teknikisht nga kontrata bazë dhe se një procedurë e re konkurrimi brenda territorit të këtij koncesioni do të ishte plotësisht në kundërshtim me legjislacionin aktual duke filluar nga Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë.

Neni 33 i ligjit nr. 125/2013, në pikën 2 të tij ka përcaktuar se vlera e kontratave të dhëna për punët ose shërbimet shtesë nuk mund të tejkalojë 30 për qind të vlerës së kontratës bazë të koncesionit. Lidhur me këtë përcaktim, sqarojmë se përmes ligjit nr. 58/2020, nuk kemi të bëjmë me shtesë të vlerës së kontratës/ investimit dhe nuk ndodhemi aspak në kushtet e tejkallimit të 30 % të vlerës së kontratës pasi me këtë shtesë kontrate, nuk kemi miratuar një investim shtesë por thjeshtë është lejuar shfrytëzimi më kapacitete të plotë të investimeve të kryera nga shoqëria koncesionare dhe për anijet që transportojnë mallrat e tjera.

Pra për sa më sipër analizuam, shtesa e kontratës sipas ligjit nr. 58/2020 është në përputhje edhe me nenin 33 të ligjit nr. 125/2013 dhe pretendimet e Presidentit nuk janë të argumentuara.

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

Ligjit 104/2015 i ndryshuar si dhe shtesa e bërë me ligjin nr. 58/2020, ndryshe nga sa pretendon Presidenti, janë në zbatim të plotë të Kodit Detar dhe konkretisht:

Në nenin 32 pika 1 të këtij kodi parashikohet se veprimtaritë që kryhen në hapësirën detare dhe mjedisin detar të Republikës së Shqipërisë drejtohen dhe administrohen nga Këshilli i Ministrave me anë të ministrive përkatëse për çdo lloj veprimtarie. Këshilli i Ministrave ekskluzivisht realizon të drejtat e pronësisë shtetërore në hapësirën detare. Po në Kodin Detar, në nenin 82 pika 1, parashikohet se shërbimet portuale përfshijnë rimorkimin, ngarkim-shkarkimin, transbordimin, magazinimin, transportin, mbrojtjen nga zjarri, shërbimin e shpëtimit dhe çdo lloj veprimtarie tjetër që lidhet me mbërritjen dhe nisjen e mjeteve lundruese, si dhe me lëvizjen e pasagjerëve e të mallrave brenda dhe jashtë porteve.

Ndërkohë në nenin 5 te ligjit nr.10109, datë 2.4.2009 “Për administratën Detare të Republikës së Shqipërisë” përcaktohet që Ministri përgjegjës për transportin është Autoriteti më i lartë i Administratës Detare. Për këtë arsye kontrata koncesionare për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e Portit MBM në Porto Romano, e miratuar me ligjin nr. 104/2015, është lidhur ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare “porti MBM (multy buoy mooring)”. Përmes ligjit nr. 58/2020, nuk është dhënë asnjë shërbim i ndryshëm ose i vecantë nga shërbimet të cila mund të kryhen në këtë port, ndryshe apo shtesë nga ato të parashikuara nga kontrata bazë. Referuar Kodit Detar në asnjë rast nuk parashikohet se një ose disa veprimtari që kryhen në hapësirën detare dhe/ose shërbime portuale janë të ndaluara të kryhen në porte për shkak të veprimtarisë kryesore që kryen porti.

Në respekt të nenit 18 të Kodit Detar, *Porte Detare* janë territore të vijës bregdetare, të përgatitura posaçërisht për akostimin e anijeve e të pajisura me mjetet për shërbimet e ngarkim-shkarkimit, mjetet e sigurisë detare, akuatoriumin, kanalin hyrës dhe radat, si dhe instalimet përkatëse të sinjalizimit dhe të komunikimit detar.

Shtesa e kontratës miratuar me ligjin nr. 58/202, nuk është një e drejtë e re koncesionare pasi flitet për të njëjtin port pra, shoqërisë koncesionare, nuk i është dhënë e drejta e ndërtimit të

një porti të ri. Kontrata koncesionare e miratuar me ligjin nr. 104/2015 të ndryshuar, përveç të drejtave dhe detyrimeve të palëve kontraktuese ka përcaktuar, objektin e veprimtarisë së portit dhe territorit ku do të zhvillohet veprimtaria.

Me zbatimin e detyrimeve kontraktore nga koncesionari, gjatë sistemimit të infrastrukturës portuale brenda portit, ka rezultuar se një pjesë e rëndësishme e infrastrukturës portuale ngelet e pa shfrytëzuar. Konkretisht, për mbrojtjen e portit nga dallgëzimi që vjen nga ana Perëndimore është ndërtuar një dallgëthyes dhe një platformë betoni e cila ndodhet shumë larg pjesës ku përpunohen anijet cisternë. Kjo platformë e krijuar ka një gjatësi më shumë se 700 m dhe një thellësi optimale për akostimin e mjeteve lundruese me kapacitete të mëdha.

Për arsyt që kemi analizuar më lart si rezultat i miratimit të portit si zonë e lirë si dhe për të mundësuar shfrytëzimin e kapaciteteve që ky port ofron, është miratuar që kjo pjesë e portit, brenda territorit të përcaktuar me ligjin 104/2015 i ndryshuar, të shfrytëzohet dhe për përpunimin e mallrave të tjera, sipas kërkesave të tregut.

Përfundimisht parë në këndvështrimin e hierarkisë së akteve, ligji nr. 58/2020, respekton hierarkinë e akteve ligjore pasi është në përputhje të plotë me Kushtetutën, Konventat ndërkombëtare në të cilat RSH është shtet anëtar si Konventa SOLAS (Siguria e Jetës në Det); Konventa COLREG (Për parandalimin e përplasjeve në det), Konventa Load Lines (Vijat e ngarkesës, Konventa SUA (parandalimi i akteve të jashtëligjshme ndaj sigurisë së lundrimit detar) etj., Kodin Detar, Kodin Doganor si dhe legjislacionin në fuqi për koncesionet.

Mbrojtja e mjedisit

Ligji 58/2020 në nenin 2, ka zëvendësuar aneksi 1.1. të kontratës koncesionare. Përmes këtij aneksi, përcaktohen qartë pozicionet infrastrukturore ku duhet të pozicionohen mjetet lundruese gjatë përpunimit në portin MBM në zbatim të konventave të mësipërme si edhe kuadrin ligjor kombëtar në këtë fushë. Ky rregullim do të ndikojë në mënyrë të ndjeshme për shmangien e incidenteve gjatë operimit të mjeteve lundruese në port si dhe plotësimin e kushteve të nevojshme për sigurinë e njerëzve dhe infrastrukturës.

Ky aneks është hartuar në përmbushje të rregullave ndërkombëtare të përcaktuara në shumë Konventa të Organizatës Ndërkombëtare Detare dhe konkretisht konventës MARPOL (për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja), Konventës OPRC (Për marrjen e masave për reagimin ndaj ndotjeve detare), Konventës së Barcelonës (për mbrojtjen e mjedisit detar dhe zonave bregdetare të detit Mesdhe), por edhe të ligjeve shqiptare për mbrojtjen e mjedisit duke filluar me Kodin Detar, Vendimi nr. 480 datë 25.07.2012 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e Planit Kombëtar të Emergjencave për reagimin ndaj ndotjeve detare në RSH.” etj.

Për gjithë sa më sipër analizuan, nuk ka asnjë element të kodit detar që të bjerë ndesh me ligjin 58/2020, përkundrazi ai është tërësisht në përputhje me të dhe me shumë konventa në

të cilat vendi ynë është palë. Në këto kushte pretendimi për shkelje të nenin 116 të Kushtetutës, lidhur me hierarkinë e akteve ligjore në Republikën e Shqipërisë është krejt i pabazuar dhe i pavërtete.

III. Përfundime

Për gjithë sa më lart, Komisioni për Ekonominë dhe Financat, me votat e shumicës së anëtarëve të komisionit të pranishëm, vendosi rrëzimin e Dekretit të Presidentit nr. 11486 më 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”.

RELATOR

Roland XHELILAJ

KRYETAR

Milva EKONOMI