

RELACION

PËR

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

I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN

Ky projektligj ka për qëllim 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”.

Marrëveshja që propozohet të ratifikohet me ligj është ndryshimi i dytë në kohë i ndodhur i kontratës së koncesionit “Për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tiranë”, ratifikuar me ligjin nr.9312, datë 11.11.2004.

Ky projektligj rregullon marrëdhënien e shtetit shqiptar me shoqërinë koncesionare për një nga asetet me të rëndësishme e strategjike të Republikës së Shqipërisë, aeroportin ndërkombëtar “Nënë Tereza”. Ky objekt koncesionar, gjatë kësaj periudhe, ka pësuar zhvillime dhe përmirësime të ndjeshme nga pikëpamja e infrastrukturës dhe shërbimeve të ofruara. Në vitin 2005, kohë e cila përkon edhe me fillimin e operimit të marrëveshjes së koncesionit, në aeroportin e Rinasit trajtoheshin rreth 785 000 pasagjerë në vit. Menjëherë pas realizimit të investimeve të para dhe implementimit të politikave të tërheqjes së kompanive ndërkombëtare të fluturimeve, numri i përpunimit të avionëve dhe pasagjerëve u rrit ndjeshëm. Në vitin 2019, që përkon edhe me vitin më të suksesshëm të operimit të objektit të kontratës, aeroporti i ofroi shërbime më shumë se 3.3 milionë pasagjerëve, duke u konsideruar nga organizatat e ndryshme ndërkombëtare vlerësuese, si një portë moderne për vendin, duke ndryshuar imazhin e Shqipërisë. Që nga viti 2005, më shumë se 70 milionë euro janë investuar në zhvillimin e zgjerimin e aeroportit.

Amendimi i parë i kësaj marrëveshjeje daton më 1 prill 2016. Në këtë datë, qeveria shqiptare dhe TIA nënshkruan një amendament të marrëveshjes së

koncesionit, duke ndërmarrë një hap shtesë të konsiderueshëm drejt zhvillimit të transportit ajror dhe liberalizimit të fluturimeve ndërkombëtare në Shqipëri. Si rezultat i këtij ndryshimi, afati i koncesionit të TIA-s u zgjat për dy vite të tjera shtesë, përkatësisht deri në prill 2027. Në këto kushte, propozimi i ndryshimit që aspirohet të miratohet nëpërmjet ratifikimit do të jetë i dyti, por me një vlerësim investimi shtesë dhe një reduktim të tarifave për pasagjerë, që implikon edhe shtimin e afatit të marrëveshjes.

Objektivat që synohen me miratimin e këtij projektligji lidhen pikërisht me ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes, përmbledhja e së cilës paraqitet më poshtë. Gjithsesi, është e rëndësishme të citohet se ratifikimi i ndryshimit do të rrisë vlerën e asetit (objektit të kontratës së koncesionit) me një investim të konsiderueshëm.

II. VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE

Ky projektligj është në përputhje me prioritetet e qeverisë për rritjen dhe përmirësimin cilësor të shërbimeve brenda në aeroportin e Rinasit, si dhe të shërbimeve specifiku të lidhura me transportin ajror. Nga ana tjetër, shkon paralel me prioritetin e qeverisë për të ulur kostot për qytetarët e vendit dhe përdoruesit e aeroportit "Nënë Tereza". Qeveria shqiptare është përpjekur në mënyrë të vazhdueshme të negociojë me shoqërinë për të ulur kostot e biletave për përdoruesit e aeroportit, negociata që deri më tani nuk kanë arritur qëllimin. Kjo mbase edhe për faktin se, deri në dhjetor 2020, kuotat e shoqërisë koncesionare posedoheshin nga ortakë të huaj, ndërkohë që tashmë ortak i vetëm i koncesionarit është një subjekt shqiptar, shoqëria "*Kastrati Group*", sh.a., e cila e ka vlerësuar pozitivisht kërkesën e qeverisë shqiptare si një prej prioritetëve të saj.

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 (Organit Shtetëror të Autorizuar), është realizuar pas hartimit të këtyre planeve nga të dyja institucionet.

III. ARGUMENTIMI I PROJEKTAKTIT LIDHUR ME PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT, EFEKTET E PRITSHME

Përparësitë e projektligjit të propozuar lidhen me rezultatet që do të sjellë implementimi i ndryshimit të kontratës për vetë cilësinë e shërbimeve që do të realizohen në aeroport, si dhe për përdoruesit e këtij të fundit, përparësi që shtrihen në këto drejtime:

- Investimi në infrastrukturën e aeroportit me fonde 100% të shoqërisë koncesionare, investim, i cili arrin rreth 99 milionë euro;
- Ulja e vlerës ekonomike të biletës për qytetarët që do të fluturojnë nga dhe drejt këtij aeroporti, duke reduktuar tarifat me 20% (për të rriturit) dhe 40% për fëmijët;
- Lirinë e hyrjes në tregun e shërbimeve në tokë; dhe
- Shndërrimin e aeroportit ndërkombëtar të Tiranës, që do të operojë avionë të kategorisë 4E, një kategori më e lartë se ajo aktuale, duke bërë të mundur për herë të parë lidhjen e drejtpërdrejtë me shtete, të cilat janë konsideruar strategjike për zhvillimin e ekonomisë së vendit.

Projektligji nuk pritet të ketë problematika dhe efekte negative, pasi është një projektakt me karakter individual dhe thjesht miraton ndryshimin në marrëveshjen koncesionare, ndryshim, i cili është dakordësuar ndërmjet palëve dhe implementimi i të cilit parashikohet të sjellë vetëm impakt pozitiv, që afekton edhe në vlerën ekonomike të kalkuluar të objektit të kontratës, aeroportit “Nënë Tereza”, në momentin që ky aset do t’i rikthehet shtetit shqiptar për administrim, pas përfundimit të afatit të kontratës së koncesionit.

IV. VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI VENDAS E NDËRKOMBËTAR

Projektligji është në harmoni me Kushtetutën dhe me ligjin nr.125/2013, “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar. Projektligji është në harmoni të plotë me legjislacionin e brendshëm.

V. VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME *ACQUIS COMMUNAUTAIRE* (PËR PROJEKTAKTET NORMATIVE)

Projektligji nuk ka për qëllim të përafrojë me ndonjë akt ligjor të Bashkimit Evropian, pasi bazohet vetëm në legjislacionin e brendshëm, kryesisht atë të koncesionit publik/privat.

VI. PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT

Projektligji ka 2 nene në përmbajtjen e tij, ratifikimin e ndryshimit të kontratës së koncesionit dhe hyrjen në fuqi.

Projektligji shoqërohet nga teksti i marrëveshjes së ndryshuar, i cili fillon me përcaktimin e palëve nënshkruese të aktit, për të vijuar më tej me kushtet paraprake të marrëveshjes, ku sqarohen rrethanat dhe faktet e fillesës së kësaj marrëveshjeje koncesionare.

Në pikën 1.1 të saj citohet fakti i fillimit të efekteve ligjore të marrëveshjen fillestare të koncesionit, e cila daton më 15 tetor 2004 dhe u është nënshtruar procedurave të ratifikimit përmes ligjit nr.9312, datë 11.11.2004, “Për miratimin e marrëveshjes së koncesionit për ndërtimin, operimin dhe mirëmbajtjen e *Tirana International Airport “Nënë Tereza”*, ndërmjet qeverisë shqiptare dhe “*Tirana Airport Partners*”, sh.p.k. (sot, *Tirana International Airport, sh.p.k.*), si dhe dhënien e disa incentivave të posaçme kompanisë, sipas marrëveshjes fillestare të koncesionit.

Më tej, në aktin e nënshkruar nga palët, vijohet me citimin e datës së fillimit të koncesionit, ndryshimin e parë që i është bërë marrëveshjes koncesionare, nëpërmjet ligjit 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*”, 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”, mbi bazë të të cilit është ndryshuar afati i koncesionit, duke e zgjatur atë në 22 vite, për të vijuar më tej me ndryshimet që konsistojnë në një sqarim lidhur me ndryshimet e pronësisë që kanë ndodhur në shoqërinë koncesionare, e cila ka për detyrim zbatimin e objektit të marrëveshjes koncesionare.

Në paragrafin 1.5 citohet plani i investimeve të shoqërisë koncesionare nëpërmjet implementimit të një plani të ri biznesi, i cili do të reflektojë më mirë nevojat për modernizimin e aeroportit në kuptimin infrastrukturor dhe të shërbimeve, ndryshime këto të imponuara edhe nga ndryshimet në jetën ekonomike dhe shoqërore të vendit, flukset e lëvizjes, nevojat teknologjike, si dhe ndryshimet në legjislacionin shqiptar. Në këtë kuadër, vijohet me pikën 1.6, e cila konsiston në ndërgjegjësimin e qeverisë shqiptare për nevojën e ndryshimeve në marrëveshjen e koncesionit, më qëllim implementimin e këtij plani biznesi, i cili mund të realizohet vetëm nëpërmjet zgjatjes së afatit të koncesionit brenda kufijve të lejuar nga legjislacioni shqiptar në fuqi, për këtë qëllim.

Pika 2 e marrëveshjes lidhet me listimin e ndryshimeve që do të pësojë marrëveshja koncesionare pas ratifikimit të ndryshimit të saj me ligj. Këto ndryshime konsistojnë në:

- ndryshimin e afatit të marrëveshjes koncesionare, duke e zëvendësuar afatin 22 vite me atë në 35 vite;
- shtimin në marrëveshjen fillestare të klauzolës 4.4.1 mbi bazë të së cilës listohen detyrimet shtesë që merr përsipër shoqëria koncesionare të realizojë në kuadër të planit të saj të investimeve;
- ndryshimin e një togfjalëshi në shkronjën “a”, të klauzolës 4.8, pasi, si pasojë e këtij togfjalëshi, shoqëria koncesionare nuk kishte vijuar me një nga

detyrimet e saj, pikërisht atë të zgjatimit të pistës, pasi nuk ishte plotësuar kushti ligjor që po eliminohet nëpërmjet këtij ndryshimi. Tashmë, me këtë ndryshim, shoqëria koncesionare është e detyruar të vijojë me zgjatimin e pistës së aeroportit referuar parashikimit kohor të përcaktuar mes palëve;

- zëvendësimin e terminologjisë së përdorur për aplikimin e detyrimit ekonomik të personave që kalojnë kufirin e Republikës së Shqipërisë nëpërmjet pikës kufitare pranë aeroportit nga “taksë kufiri në dalje” duke u zëvendësuar me “tarifa për kalimin me avion të kufirit të Republikës së Shqipërisë”;
- shtimin e një shtojcë në marrëveshjen koncesionare, atë 6/1, ku përcaktohen investimet e reja shtesë që do të realizojë shoqëria koncesionare si rezultat i hyrjes në fuqi të kësaj marrëveshjeje dhe sanksionet për mospërbushjen në kohë të tyre, me synim mundësinë e aplikimit të penalteteve në rast të vonesës në realizimin e këtyre investimeve;
- shtimi i një neni lidhur me sigurimin e kontratës dhe parashikimet përkatëse për gjithë periudhën e mbetur të marrëveshjes së koncesionit;
- uljen e pagesave për shërbimet e aeroportit, pikërisht “Pagesa për pasagjerët”, e cila, pas hyrjes në fuqi të kësaj marrëveshjeje, do të jetë 10 (dhjetë) euro për personat mbi 12 vjeç dhe 3 (tre) euro për fëmijë nga 2 deri në 12 vjeç. Pagesa për pasagjerët do të jetë e pagueshme vetëm nga pasagjeret që largohen nga vendi”;
- zëvendësimin e kategorisë së aeroportit, ku fjala *Code 4D* është zëvendësuar me *Code 4E*;
- riafirmimin e së drejtës së shoqërisë koncesionare për të marrë kredi në institucione vendase dhe/ose të huaja financiare, me qëllim financimin e projektit, veçanërisht ndryshimet e përmirësimit e përcaktuara në planin e biznesit, kredi, e cila do të shlyhet nga shoqëria koncesionare;
- saktësimi lidhur me parashikimet për procedurën e miratimit të masterplanit të aeroportit, si dhe të përbërjes së Komitetit të Pavarur të Rishikimit.

Pika 3 e marrëveshjes lidhet me interpretimin e termave të përdorur në këtë ndryshim, të cilat do të kenë të njëjtin kuptim si termat dhe përkufizimet e përcaktuar dhe interpretuar në marrëveshjen fillestare të koncesionit. Gjithashtu, në këtë pikë saktësohet se, në rast se ndonjë dispozitë e këtij ndryshimi anulohet, bëhet e paligjshme ose e pazbatueshme sipas një juridiksioni të caktuar, ky anulim, paligjshmëri ose pazbatueshmëri nuk do të prekë vlefshmërinë e dispozitave të tjera të këtij ndryshimi ose të ndikojë në vlefshmërinë, ligjshmërinë apo zbatueshmërinë e dispozitave në çdo juridiksion tjetër.

Pika 4 e marrëveshjes përcakton ligjin e zbatueshëm, që vijon të mbetet i njëjtë siç parashikohej në marrëveshjen fillestare, i cili është ligji anglez, ndërkohë që pika 5 riafirmon se ndryshimi do të nënshkruhet në gjuhën shqipe me përkthimin e sigluar në gjuhën angleze bashkëngjitur si një pjesë integrale e marrëveshjes. Në rast mospërputhjeje ndërmjet përkthimit të ndryshimit në

gjuhën angleze të sigluar dhe tekstit shqip të këtij ndryshimi, përkthimi anglisht i këtij ndryshimi do të mbizotërojë.

Pikat e fundit të marrëveshjes lidhen me tërësinë e kontratës, kopjet dhe nënshkrimin e saj si dispozita të përgjithshme përfundimtare të çdo marrëveshjeje të së njëjtës kategori.

VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E AKTIT

Institucionet që ngarkohen për zbatimin e këtij ligji janë Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, por jo në kuptimin e mirëfilltë të konceptit të ngarkimit për zbatim, pasi nuk pritet të ndërmerren asnjë lloj veprimi për zbatimin në praktikë të ndryshimit të marrëveshjes, por në cilësinë e autoriteteve kontraktore, të cilat janë ngarkuar për kontrollin e monitorimin e realizimit në praktikë të marrëveshjes koncesionare.

Nga ana tjetër, me hyrjen në fuqi të ratifikimit të marrëveshjes, nga shoqëria koncesionare ka një sërë veprimesh që duhet të realizohen referuar afateve kohore të dakordësuara tashmë, me qëllim implementimin në praktikë të përcaktimeve në ndryshimin e marrëveshjes fillestare.

VIII. PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT

Ky projektligj është hartuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministria e Financave dhe Ekonomisë.

IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE

Ky projektligj nuk parashikon efekte për buxhetin e shtetit, pasi implementimi i tij nuk parashikon përballimin e asnjë kostoje shtesë nga ana e institucioneve shtetërore.

Miratimi i projektligjit parashikon efekte vetëm për shoqërinë koncesionare, e cila do të detyrohet të ulë fitimet e saj si rezultat i reduktimit të tarifës për pasagjerët, si dhe, nga ana tjetër, do të duhet të investojë shumë e parashikuar (mbi 99 milionë euro) tërësisht nga fondet e veta.

Ky investim do të konsistojë në shpenzimet e parashikuara në tabelën, si më poshtë:

	Përshkrimi	Vlera (EURO)
1	Përmirësimi dhe riveshja e pistës ekzistuese	16,400,000
2	Zgjatimi i pistës	4,450,000
3	Zgjerimi i terminalit	23,800,000
4	Përmirësimi dhe <i>refurbshment</i> i terminalit aktual bashkë me pajisjet e sigurisë	8,400,000
5	Sistem sigurie me kamera dhe sistem alarmi për gjithë sipërfaqen e koncesionit, sigurimi i plotë i sipërfaqes	6,000,000
6	Përmirësimi i rrethimit ekzistues dhe zgjatimi i rrethimit	3,000,000
7	Ndërtesa e re e zjarrfikëses	1,000,000
8	Zjarrfikëset e reja dhe pajisjet për godinën e zjarrfikëses	2,500,000
9	Përmirësimi dhe riveshja e <i>Taxiway Delta</i>	2,300,000
10	Shtimi i 4 posteve të parkimit në Apron	5,500,000
11	Rinovimi i ndriçimit të pistës	5,000,000
12	Shtimi i parkingut për makinat e pasagjerëve dhe mjetet e transportit urban	3,000,000
13	Sistem i ri drenazhi për të gjithë sipërfaqen e koncesionit	4,000,000
14	Riasfaltim përfundimtar i pistës dhe <i>taxiway</i>	14,000,000
	Totali	99,350,000

Investimi i parashikuar është në të njëjtën linjë edhe me raportin e *BDO Albania* dhe *BDO Consulting*, të janarit të vitit 2019, raport ky i kërkuar dhe i kontraktuar nga qeveria shqiptare për të analizuar pozitën ekonomike të koncesionarit të aeroportit ndërkombëtar të Tiranës “Nënë Tereza”. Referuar këtij raporti, është konstatuar një disbalancë ekonomike. Kjo disbalancë ka ardhur si rezultat i një mospërputhjeje mes skenarit bazë të parashikuar dhe gjendjes faktike të veprimtarisë ekonomike të TIA-s, mbi bazë të të cilës aktiviteti ekonomik i kësaj të fundit, që prej fillimit të periudhës koncesionare deri në 31 dhjetor 2017, ka qenë më i lartë se ai i parashikuar e, për rrjedhojë, qarkullueshmëria monetare ka qenë më e lartë. Në këtë kuadër, raporti ka parashikuar 5 skenarë të mundshëm për t’u aplikuar për eliminimin e kësaj disbalance ekonomike për vitet e mbetura të koncesionit.

Meqenëse raporti është hartuar për një periudhë mbi tri vite përpara dhe është konsideruar pjesërisht i pranueshëm, sepse pandemia COVID-19 ka ndikuar negativisht në aktivitetin e TIA-s, duke hedhur poshtë të gjitha progresionet pozitive të parashikuara nga BDO-ja për vitin 2020 e në vijim, palët kanë vendosur të përziejnë disa prej skenarëve të këtij raporti në miratimin e investimeve nga shoqëria koncesionare. Përzierja bazohet pikërisht te skenari i uljes së tarifës që aplikohet për pasagjerët dhe te kryerja e investimeve shtesë. Nga koncesionari u paraqit edhe një raport i studios ndërkombëtare *Mazars*, që mbështeti projektin e paraqitur nga koncesionari.

KËSHILLI I MINISTRAVE