



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

Tiranë, më 4.2.2021

R A P O R T

PËR PROJEKTLIGJIN “PËR RATIFIKIMIN E NDRYSHIMIT TË MARRËVESHJES SË KONCESIONIT, NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE SHOQËRISË KONCESIONARE “TIRANA INTERNATIONAL AIRPORT” SHPK, “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”

I. Hyrje.

Komisioni për Ekonominë dhe Financat, në cilësinë e Komisionit përgjegjës, në mbledhjen e datës 4 shkurt 2021, shqyrtoi projektligjin “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Shoqërisë Koncesionare “Tirana International Airport” shpk, “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”. Projektligji është propozuar nga Këshilli i Ministrave. Komisioni për Ekonominë dhe Financat e shqyrton këtë projektligj sipas rregullave të parashikuara në nenet 32-38 të Rregullores së Kuvendit.

Komisioni caktoi relator, për këtë projektligj, z. Anastas Angjeli.

Në mbledhjen e Komisionit ishin të ftuar:

Nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë:

- Znj. Anila Denaj, Ministre.

Nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë:

- Znj. Belinda Balluku, Ministre;
- Znj. Viola Haxhiademi, Sekretare e Përgjithshme;
- Znj. Edlira Kraja, Drejtore e Përgjithshme;
- Z. Enea Karakaçi, drejtor drejtorie;
- Znj. Teuta Balili, drejtore drejtorie;
- Znj. Lilika Radovicka, përgjegjëse sektori.

II. Baza ligjore.

Këshilli i Ministrave e ka propozuar projektligjin bazuar në:

- Nenet 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës;
- Nenin 17 të ligjit nr.43/2016, “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë”.

Projektligji shoqërohet me relacionin përkatës, sipas kërkesave të nenit 68 të Rregullores së Kuvendit.

III. Qëllimi dhe përmbajtja e projektligjit.

III.1. Historik i shkurtër mbi Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza”.

- Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tiranë, i është dhënë me koncesion shoqërisë koncesionare “Tirana International Airport” me ligjin nr.9312, datë 11.11.2004. Ky ligj parashikon ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit, si dhe dhënien e disa stimuljeve shoqërisë koncesionare. Marrëveshja e koncesionit ka filluar të zbatohet në prill 2005. Kjo marrëveshje parashikon investimin e një kapitali aksionar në masën 9.4 milionë euro. Afati i koncesionit u parashikua 20 vjet, pra deri në prill 2025.
- Më 6 Tetor 2016, kompania u ble në masën 100% për 82.25 milionë euro nga Shoqëria “Real Fortress Private Limited”, një kompani e regjistruar në Singapor. Ligji nr.55, datë 19.5.2016 parashikoi ndryshimin e kontratës së koncesionit, si më poshtë:
 - Afati i koncesionit u zgjat me dy vjet, pra nga prill 2025, në prill 2027;
 - Marrëveshja i dha të drejtën edhe aeroporteve të Kukësit dhe Vlorës që të kryejnë fluturime ndërkombëtare në një rreze prej 100 km ajrore nga Aeroporti “Nënë Tereza”.

Kjo marrëveshje ishte një hap i rëndësishëm për zhvillimin e transportit ajror dhe liberalizimin e fluturimeve ndërkombëtare.

- 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 tregimit 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.

- 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” u vlerësua nga organizatat ndërkombëtare si një portë moderne për vendin, duke ndryshuar imazhin e tij në botë.

III.2. Nevoja për ndryshimin e marrëveshjes.

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.

III.3. Qëllimi dhe përmbajtja e projektligjit.

Qëllimi i projektligjit është ratifikimi i ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit me Shoqërinë Koncesionare “Tirana Airport International”, sh.p.k., të ndryshuar.

Risite kryesore të marrëveshjes janë:

- 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.

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

Marrëveshja parashikon edhe disa ndryshime të tjera, si zgjatimi i pistës së Aeroportit, shtimi i dispozitave lidhur me sigurimin e kontratës; riafirmimi i së drejtës së shoqërisë për të marrë kredi brenda e jashtë vendit, si dhe disa saktësime në procedurën e miratimit të masterplanit të Aeroportit dhe përbërjen e Komitetit të Pavarur të Rishikimit.

IV. Efektet financiare.

Projektligji nuk parashikohet të sjellë efekte financiare në buxhetin e shtetit. Të gjitha efektet do të përballohen nga shoqëria koncesionare, të tilla si rritja e investimeve deri në 99 milionë euro, reduktimi i tarifës për pasagjerët etj.

V. Parashikimet e kuadrit ligjor, të lidhur me marrëveshjen e koncesionit.

V.1. Ligji nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar.

Ky ligj parashikon si fushë të zbatimit të tij, ndër të tjera, edhe aeroportet (neni 4). Gjithashtu, ai parashikon që afati kohor i kontratës mund të zgjatet, nëse është e nevojshme, përmes ndryshimeve të kontratës. 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. Ndryshimet në kontratë mund të bëhen me iniciativën 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.*

Për të gjitha ndryshimet e planifikuara të kontratës, autoriteti kontraktor kërkon një miratim paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, e cila i vlerëson në përputhje me kriteret e përcaktuara në ligjin për menaxhimin e sistemit buxhetor.

Çdo ndryshim 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, dërgohet për miratim në Këshillin e Ministrave nga autoritetet kontraktuese.

V.2. Ligji nr. 9312, datë 11.11.2004 “Për ratifikimin e 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 dhe për dhënien e disa stimuljeve kësaj shoqërie koncesionare”, i ndryshuar.

Në nenin 7 të këtij ligji përcaktohet 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 të kushteve të kontratës së 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 të plote me ligjin shqiptar në fuqi në kohën e arritjes së marrëveshjes, me politiken publike shqiptare, me interesat e brendshëm dhe ndërkombëtare dhe me detyrimet, që ekzistonin në atë kohë;*
- c) nuk ndikojnë qenësisht dhe/ose negativisht në pozitën financiare të Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, sipas kontratës së koncesionit;*
- ç) nuk ndikojnë qenësisht dhe/ose negativisht në kapacitetin e aeroportit ndërkombëtar "Nene Tereza", Tirane, për të përballuar pasagjeret dhe trafikun e kargos.”*

Në pikën 2.2 të tekstit të kësaj marrëveshjeje theksohet se:

“Afati i koncesionit mund të zgjatet:

- me marrëveshje me shkrim të palëve, për një afat të lejuar nga ligji i zbatueshëm;*
- me afatin e forcës madhore, që është mbi dy muaj;*
- për aq kohë sa kërkon kryerja e ndryshimeve të pranueshme.*

Organi Shtetëror i Autorizuar dhe Shoqëria, duke njoftuar me shkrim njera-tjetrën, pas 5 viteve nga data e fillimit, por jo më vonë se 12 muaj para mbarimit të afatit të koncesionit, fillojnë procesin e negociimit për zgjatjen e afatit fillestar të koncesionit.”

V.3. Ligji për menaxhimin e sistemit buxhetor.

Sipas këtij ligji, Ministria e Financave vlerëson dhe miraton, paraprakisht, të gjitha projektet koncesionare dhe të partneritetit publik privat (PPP), si edhe çdo ndryshim të tyre, nga pikëpamja e implikimeve, individuale apo në grup, për shpenzimet buxhetore, deficitin buxhetor, qëndrueshmërinë e borxhit publik dhe detyrimet kontingjente eventuale.

Shuma e përgjithshme e pagesave vjetore neto, që kryhen nga njësitë e qeverisjes së përgjithshme, të cilat rezultojnë nga kontrata koncesionare apo partneriteti publik privat (PPP), si rregull, nuk duhet të tejkalojnë kufirin prej 5 për qind të të ardhurave tatimore faktike të vitit paraardhës buxhetor. Në rast tejkalimi të këtij kufiri, Këshilli i Ministrave merr masa korrektuese në krahun e të ardhurave buxhetore, të nevojshme dhe të mjaftueshme për t'u rikthyer brenda kufirit të lejuar, gjatë dy viteve të ardhshme buxhetore.

V.4. Ligji për taksat kombëtare.

Ky ligj parashikon një tarifë për kalimin me avion të kufirit të Republikës së Shqipërisë. Nivelet minimale të kësaj tarife, agjentët tatimorë dhe komisionet përkatëse përcaktohen me udhëzim të përbashkët të Ministrit të Financave dhe ministrit të fushës.

VI. Diskutimi në Komision.

Znj. Anila Denaj, Ministre e Financave dhe Ekonomisë, si dhe znj. Belinda Balluku, Ministre e Infrastrukturës dhe Energjisë, paraqitën projektligjin dhe iu përgjigjën pyetjeve të deputetëve.

Znj. Denaj e vlerësoi marrëveshjen të nevojshme dhe shumë të rëndësishme për kryerjen e investimeve në Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza", reduktimin e çmimit të biletave për qytetarët, liberalizimin e fluturimeve ndërkombëtare dhe modernizimin e aeroportit.

Znj. Balluku paraqiti një informacion të detajuar për kontratën e koncesionit dhe rolin e saj për rritjen e investimeve nga koncesionari, uljen e çmimit të biletave, rritjen e sigurisë së aeroportit etj. Ajo theksoi se një ndër faktorët kryesorë, që do të ndikojë në uljen e çmimit të biletave, është liberalizimi i shërbimit të tokës (këtu përfshihen shërbime të ndryshme ndaj avionëve, si parkimi, furnizimi me ujë etj). Deri tani, ky shërbim ka qenë monopol i koncesionarit, i cili vendoste çmime shumë të larta. Me liberalizimin e shërbimit të tokës, sipas kësaj kontrate, ky shërbim mund të kryhet nga operatorë prej të gjithë botës, duke rritur konkurrencën dhe ulur çmimin. Ulja e çmimit të këtij shërbimi ndikon në uljen e çmimit të biletës me 20 për qind. Gjithashtu, një element shumë i rëndësishëm i kontratës është edhe përfshirja e penalteteve për rastet e moszbatimit të detyrimeve.

* * *

Z. Anastas Angjeli, në cilësinë e relatorit të projektligjit, mbështeti dhe vlerësoi shumë të rëndësishme të gjitha argumentet e paraqitura nga dy ministret për zgjatjen e afatit dhe

ndryshimin e kushteve të tjera të kontratës së koncesionit. Ai paraqiti disa argumente mbështetëse për projektligjin, si më poshtë:

Së pari, projektligji është në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi. Si ligji për koncesionet, ashtu edhe kontrata fillestare e koncesionit, parashikojnë të drejtën e palëve për ndryshimin e afateve dhe të kushteve të kontratës së koncesionit, me kërkesë të palëve kontraktore.

Së dyti, ratifikimi i kësaj marrëveshjeje parashikohet të sjellë një impakt mjaft pozitiv në uljen e tarifave për qytetarët, rritjen e qarkullimit të tyre dhe futjen e kompanive të tjera ajrore me kosto të ulët. Rritja e investimeve do sjellë modernizimin, zgjerimin dhe rritjen e sigurisë së aeroportit; si dhe përmirësimin e shërbimeve të kryera prej tij. Kjo marrëveshje është një hap i rëndësishëm drejt lidhjes aeroportuale jo vetëm me Europën, por edhe me kontinentet e tjera.

Së treti, marrëveshja nuk shoqërohet me efekte buxhetore, pasi të gjitha shpenzimet do të përballohen nga kontraktori. Për këtë arsye, marrëveshja është në përputhje me ligjin për menaxhimin e sistemit buxhetor.

Lidhur me kontratën ekzistuese, e cila filloi të zbatohet në prill 2005, relatori theksoi se koncesionari i parë investoi 70 milionë USD për aeroportin. Më pas, deri në vitin 2016, nuk ka pasur asnjë komunikim midis institucioneve shqiptare për shërbimin e aviacionit civil dhe koncesionarit. Sipas kontratës, Agjencia e Shërbimit Civil diskuton me koncesionarin, një herë në vit, çështjet themelore që lidhen me kontratën. Në çështjet themelore përfshihen tarifrat, çështjet e ekskluzivitetit etj. Përgjegjësia e institucioneve nuk ka dalë ndonjëherë. Në vitin 2016 u kryen auditime për analizën dhe transparencën e situatës. Qeveria shqiptare miratoi një marrëveshje me koncesionarin, ku bëri disa ndryshime shumë të nevojshme, që koha dhe tregu i kishte nxjerrë në pah.

Në përfundim, relatori e vlerësoi kontratën e koncesionit një plan ambicioz për koncesionarin, për realizimin e të cilit Kuvendi duhet të japë garancitë e nevojshme, përmes ratifikimit të saj me ligj.

* * *

Gjatë diskutimit, shumica e deputetëve e mbështetën dhe e vlerësuan shumë të rëndësishëm projektligjin.

VII. Përfundim.

Mbështetur në argumentet e mësipërme, Komisioni e miratoi projektligjin me shumicë votash.

KRYETARI

Anastas ANGJELI