



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
PRESIDENTI**

DEKRET

PËR KTHIMIN E LIGJIT NR. 52/2019

**“PËR MIRATIMIN E KONTRATËS SË KONCESIONIT/PPP NDËRMJET
MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË, SI
AUTORITETI KONTRAKTOR, SHOQËRISË “ANK”, SH.P.K., SI
KONCESIONARI, DHE SHOQËRISË “BARDH KONSTRUKSION”,
SH.P.K., SI SHOQËRIA KONCESIONARE, PËR PROJEKTIMIN,
NDËRTIMIN DHE MIRËMBAJTJEN E SEGMENTIT RRUGOR MILOT –
BALLDREN”**

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

Dekretoj

Kthimin për rishqyrtim në Kuvend, të ligjit nr. 52/2019, “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstrukcion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”, me qëllim rishikimin sipas arsyesimit bashkëlidhur këtij dekreti.

**Nr. Dekreti 11255
Tiranë, më 08.08.2019**

PRESIDENTI I REPUBLIKËS



Arsyet e kthimit të ligjit nr. 52/2019

“Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot–Balldren”

Kuvendi i Shqipërisë ka miratuar në seancën plenare të datës 18 korrik 2019 ndër të tjera, edhe ligjin nr. 52/2019, “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”.

Me shkresën nr. prot. 2890, datë 24.07.2019, të Kuvendit, ky ligj është përcjellë pranë Presidentit të Republikës për dekretim dhe shpallje, praktikë kjo e administruar me nr. prot. 2592, datë 24.07.2019.

Në zbatim të nenit 84 dhe nenit 85 pika 1 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, Presidenti i Republikës brenda 20 ditëve nga paraqitja e ligjit të miratuar, shprehet me dekret për shpalljen e ligjit apo për kthimin e ligjit për rishqyrtim në Kuvend. Nëse Presidenti i Republikës brenda 20 ditëve nga paraqitja e ligjit nuk e shpall ligjin apo nuk ushtron kompetencën kushtetuese për ta rikthyer atë për rishqyrtim, ligji quhet i shpallur.

Presidenti i Republikës shqyrtoi ligjin nr. 52/2019, duke iu referuar përmbajtjes së aktit të dërguar për dekretim dhe shpallje, praktikës parlamentare të ndjekur për këtë qëllim, duke bërë një vlerësim dhe analizë të kujdesshme të, procedurave të ndjekura nga autoriteti kontraktor dhe qeveria shqiptare për nënshkrimin e miratimit të kontratës koncesionare/PPP të dakortësuar midis palëve, si dhe përputhshmërisë së këtij ligji në raport me respektimin e parimeve kushtetuese, interesin publik, rekomandimet e institucioneve ndërkombëtare financiare, si dhe qëllimet e këtij projekti.

Në përfundim të shqyrtimit Presidenti i Republikës, konstatoi se:

Nëpërmjet ligjit nr. 52/2019 synohet miratimi i kontratës së koncesionit/PPP të lidhur ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK” sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion” sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot-Balldren, sipas tekstit bashkëlidhur këtij ligji.

Projektimi, ndërtimi dhe mirëmbajtja e rrugës Milot-Balldren, sipas objektit të kontratës, është paraqitur në formën e një propozimi të pakërkuar për zbatimin e një projekti koncesionar/PPP, nga shoqëria “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare.

Referuar asaj që citohet në relacionin e projektligjit, pas përfundimit të analizës së rentabilitetit, fizibilitetit dhe të përshtatshmërisë financiare të projektit të paraqitur, bazuar në VKM nr. 634, datë 1.10.2014 “Për përcaktimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/Partneritet Publik Privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale”, i ndryshuar, si dhe Dokumentacionit të Procedurës së Tenderit të datës 23.07.2018, si dhe pas miratimit të projektit nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor ka ftuar shoqërinë “ANK”, sh.p.k., për të paraqitur ofertën për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot-Balldren.

Në ligjin e ardhur për miratim, si dhe në relacion, përshkruhet ndërtimi i një rruge prej 17 kilometër e 263 metra, e cila shtrihet përgjatë aksit të rrugës ekzistuese që lidh Milotin me qytetin e Lezhës dhe devijohet si rrugë plotësisht e re, nga nyja e qytetit të Lezhës deri në Balldren, ku më pas lidhet me rrugën ekzistuese në drejtim të Shkodrës.

Në relacionin e Këshillit të Ministrave arsyetohet se projekti përfshin ndërtimin e segmentit rrugor Milot-Balldren, si dhe ndërtimin e tunelit në malin e Rencit. Gjatësia e autostradës është 17.263 km duke përfshirë rrugën automobilistike kryesore dhe tunelin. Përkatesisht sipas relacionit të Këshillit të Ministrave gjatësia e rrugës automobilistike kryesore është parashikuar 15 km e 570.35m, tuneli është parashikuar me gjatësi 850m, Ura e Matit parashikohet me gjatësi 620 m, si dhe Ura e Drinit, me gjatësi 223.4 m. Është parashikuar gjithashtu ndërtimi i 9,500 m në total rrugë dytësore dhe rrugë lidhëse të nyjeve për të mundësuar dhe lehtësuar qarkullimin e banorëve të kësaj zone. Ndërtimi parashikonte vetëm një grykë të tunelit duke lënë të gjitha lidhjet sipas projektit për të lehtësuar në kohë të mëvonshme ndërtimin e grykës së dytë pa ndërprerë qarkullimin apo kryer punime shtesë.

Nga relacioni shoqërues, bëhet e ditur se gjatë negociimit të kontratës nga Komisioni i dhënies me koncesion/partneritet publik privat me përfaqësuesin e ofertuesit fitues “ANK”, sh.p.k., në cilësinë e koncesionarit dhe administratorit të shoqërisë “Bardh Konstruksion”, sh.p.k., **në cilësinë e shoqërisë konçesionare, është kërkuar në mënyrë të përsëritur përmirësimi i ofertës të shoqërisë.**

Sipas relacionit të Këshillit të Ministrave rezulton e arsyetuar se, me anë të deklaratës së datës 18.3.2019, shoqëria “ANK”, sh.p.k., ka përmirësuar propozimin e saj duke deklaruar përveç detyrimit të marrë përsipër, se gjatë hartimit të projektzbatimit, projekti teknik do të përmbajë përveç një tuneli me dy tuba dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, ajo do të marrë përsipër edhe ndërtimin e tunelit sipas standardit (kategoria “A”) me dy tuba, ku përfshihen dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet ndërmjet tyre, kjo në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativat evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve.

Sipas propozimit të ofertuesit “ANK” sh.p.k., nëpërmjet deklaratës së datës 18.03.2019, “Për projektimin, ndërtimin, financimin, operimin dhe mirëmbajtjen e rrugës Milot-Balldren”, është parashikuar:

- A. Për projektimin, është parashikuar se kompania fituese harton projektzbatimin dhe siguron që të gjitha skicat e ndërtimit të hollësishme përfundimtare të projektimit në kuadër të projektzbatimit të jenë në përputhje me kërkesat e autoritetit kontraktor dhe autoriteti përkatës përgjegjës për rrugët si dhe të rregullave të përcaktuara në legjislacionin përkatës për projektimin, përfshirë rregullin teknik 2015 të projektimit dhe të zbatimit të rrugëve dhe çdo standard tjetër në fuqi, shqiptar apo evropian, në mungesë të tij. Projekti i zbatimit duhet të përmbajë përveç një tuneli me dy tuba dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, në zbatimit të legjislacionit në fuqi për tunelet rrugore dhe në përputhje me standardin dhe kategorinë e rrugës që do të ndërtohet. Shoqëria koncesionare e dorëzon projektzbatimin tek autoriteti kontraktor brenda 6 (gjashtë) muajsh nga data e hyrjes në fuqi të kontratës. Pas kryerjes së oponentëve teknike nga institucionet përgjegjëse të ngarkuara me ligj dhe akte nënligjore, autoriteti kontraktor e dërgon për shqyrtim dhe miratim projektin tek autoriteti përgjegjës për rrugët.
- B. Për ndërtimin, do të përfshijë ndërtimin e rrugës sipas specifikimeve teknike në ofertën e pranuar nga autoriteti kontraktues dhe nga autoriteti përkatës përgjegjës për rrugët, si dhe ndërtimin e tunelit sipas standardit (kategoria "A") me dy tuba, ku përfshihen dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, kjo në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativat evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve.

Shoqëria "ANK", sh.p.k., ka paraqitur ofertë ekonomike për ndërtimin, mirëmbajtjen e rrugës; ndërtimin, mirëmbajtjen dhe operimin e tunelit në vlerën 217,318,500 (dyqind e shtatëmbëdhjetë milionë e treqind e tetëmbëdhjetë mijë e pesëqind) euro plus TVSH.

Me deklaratën e datës 18.3.2019, shoqëria "ANK", sh.p.k., ka marrë përsipër që vlera totale e gjithë kontratës koncesionare të jetë në vlerën e 213,665,040 (dyqind e trembëdhjetë milion e gjashtëqind e gjashtëdhjetë e pesë mijë e dyzet) euro plus TVSH.

Brenda kësaj vlere shoqëria ka marrë përsipër edhe ndërtimin e tubit të dytë të tunelit, mirëmbajtjen dhe operimin e tij, në përputhje të plotë kjo me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativave evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve. Në përputhje me këtë deklaratë shoqëria ka paraqitur propozimin e ri financiar që i është bashkëlidhur shtojcës 6 të kontratës.

Është parashikuar që kohëzgjatja e këtij projekti të jetë 13 vjet, duke filluar nga data e fillimit të zbatimit të kontratës, ndër të cilat 4,5 vite konsistojnë në fazën e ndërtimit dhe 8 vite mirëmbajtje.

Kontrata e Koncesionit/PPP është nënshkruar midis palëve përpara noterit Manushaqe Jaupi me Nr. 1801 Rep./Nr.469 Kol, datë 27.03.2019.

Sipas akteve të vëna në dispozicion nga Kuvendi i Shqipërisë propozimi i këtij projektligji dhe kontrata koncesionare që shoqëron atë është miratuar nga Këshilli i Ministrave me Vendimin nr.350, datë 27.03.2019 dhe depozituar në Kuvendin e Shqipërisë me nr.2248 prot, datë 24.05.2019.

Projektligji është shqyrtuar nga Komisioni për Ekonominë dhe Financat si komision përgjegjës dhe për këtë është caktuar relator Ervin Bushati. Komisioni e ka shqyrtuar këtë çështje në mbledhjen e datës 18.06.2019 dhe e ka miratuar atë.

Në Relacionin e Komisionit të Ekonomisë dhe Financave akt ky i përcjellë nga Kuvendi i Shqipërisë, rezulton e cituar se:

“Kostoja totale e projektit është **rreth 213.7 milion Euro** plus TVSH. Kjo kosto do të përballohet si më poshtë:

- 70 milion euro hua bankare
- 52 milion euro investim i shoqërisë
- 19.5 milion euro financim nga furnitorët;
- Diferenca (72.2 milion euro) nga buxheti i shtetit

Norma e interesit për të gjitha burime e financimit është 5 %.”

Për një shqyrtim tërësor të të gjithë fakteve dhe rrethanave në lidhje me miratim dhe nënshkrimin e kësaj kontrate koncensionare, vlen të evitohet se ky proces përveç propozimit të pakërkuar të shoqërisë, është iniciuar më pas me nisjen e procedurës së konkurimit të publikuar në Buletinin e Njoftimeve Publike nr. 30, datë 30.07.2018 në faqen zyrtare të APP, në të cilin është parashikuar ndër të tjera se, vlera e parashikuar e projektit në bazë të studimit të fizibilitetit **është 161,500,000 Euro**.

Gjithashtu, në dokumentet standarte të tenderit të publikuara, është parashikuar që shoqërisë “ANK” sh.p.k. si shoqëri e cila ka dorëzuar propozimin e pakërkuar të këtij projekti, i është dhënë një bonus prej **8,5 pikë** nëpërmjet V.K.M nr. 387 datë 27.06.2018.

Në relacionin e Këshillit të Ministrave nuk arsyetohet se në çfarë faze është dhënë miratimi i projektit nga Ministria e Ekonomisë dhe Financave (në fazën fillestare apo përfundimtare) dhe cili ishte akti miratues për këtë projekt.

Për një shqyrtim të plotë të çështjes Institucioni i Presidentit të Republikës së Shqipërisë, me shkresat nr.2669 prot, dhe nr.2670 prot., datë 31.07.2019, drejtuar Kuvendit të Republikës së Shqipërisë, Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si edhe Ministrisë së Financave, i kërkoi informacion këtyre institucioneve lidhur me shumë çështje të nevojshme ligjore dhe ekonomike për tu sqaruar në lidhjen me realizimin e këtij projekti koncesionar.

Nëpërmjet këtyre shkresave Institucioni i Presidentit të Republikës, duke vlerësuar shumë të rëndësishme të dhënat e kërkuara, si dhe duke sjellë në vëmendje se afati i parashikuar nga neni 84 i Kushtetutës brenda të cilit, Presidenti i Republikës, do të shprehet me dekret për ligjin e mësipërm përcaktoi të nevojshme dhe i kërkoi institucioneve si më sipër që të paraqisnin informacionin pranë Presidentit të Republikës brenda datës **05.08.2019**.

Kërkesës së Institucionit të Presidentit të Republikës, i është përgjigjur menjëherë vetëm Kuvendi i Shqipërisë me shkresën nr. 2946/1, datë 01.08.2019, administruar me tonën me nr. 2669/1 prot.,

datë 01.08.2019. Me këtë shkresë Kuvendi ka vendosur në dispozicion informacionin që ai disponon, që paraqitet si më poshtë:

1. Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 350, datë 27.03.2019, “Për propozimin e projektligjit “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh Konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren””, administruar në Kuvend me nr. 2248, datë 24.05.2019;
2. Projektligji si dhe relacioni shoqërues i kësaj kontrate;
3. Kontratë koncesioni/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh Konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren;
4. Raport i Komisionit për Ekonominë dhe Financat, i datës 18.06.2019 për shqyrtimin dhe miratimin e projektligjit dhe kontratës koncesionare bashkëlidhur tij.

Nga shqyrtimi tërësor i praktiktës së ndjekur për këtë koncesion, rezulton se përgjatë procedurave të ndjekura nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoritet kontraktor dhe Këshilli i Ministrave, rezultojnë këto shkelje të konstatuara:

1. Sipas relacionit të Këshillit të Ministrave që shoqëron projektligjin e dhënies me koncesion/PPP për segmentin rrugor “Milot–Balldren” rezulton e relatuar se ky projekt i është dërguar për miratim edhe Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë që e ka miratuar si projekt. Projekti është përfshirë në programin buxhetor afatmesëm.

Ky fakt nuk qartësohet plotësisht në këtë relacion, se në çfarë faze është dhënë miratimi i projektit nga Ministria e Ekonomisë dhe Financave dhe cili ishte akti miratues.

Edhe pas kërkesës së paraqitur nga Presidenti i Republikës së Shqipërisë, nr.2669, prot dhe nr.2670, prot., datë 31.07.2019, drejtuar Kuvendit të Republikës së Shqipërisë, Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si edhe Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë, rezulton se nuk ka një informacion lidhur me këtë miratim financiar, akt ky që është i dosmosdoshëm për zhvillimin e mëtejshëm të projektit koncesionar.

Siç e përmendëm edhe më sipër, kërkesës së Institucionit të Presidentit të Republikës i është përgjigjur Kuvendi i Shqipërisë me shkresën nr. 2946/1, datë 01.08.2019, administruar me tonën me nr. 2669/1 prot., datë 01.08.2019.

Me këtë shkresë Kuvendi ka vendosur në dispozicion informacionin që ai disponon të sipërcituar, **por nuk rezulton e administruar apo e dërguar ndonjë akt që Ministria e Ekonomisë dhe Financave të ketë dhënë për miratimin financiar të këtij projekti.**

Në nenin 17, pikat 1 dhe 2 të V.K.M nr.634, datë 01.10.2014, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me Koncesion/Partneritet publik privat të punëve publike dhe Shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale” i ndryshuar, është përcaktuar shprehimisht se:

“1.Projektet e koncesione/PPP-ve dorëzohen në Ministrinë e Financave për miratim, pavarësisht modelit të parashikuar të koncesionit/PPP-së dhe mënyrës, në të cilën ato janë nisur, domethënë si propozim i kërkuar apo i pakërkuar”;

2.Autoriteti kontraktues kërkon miratimin sipas pikës 1 të këtij neni, përpara shpalljes së procedurës për dhënien me koncesion/PPP të një kontrate”.

Duke qenë se propozimi i pakërkuar i paraqitur nga operatori ekonomik “ANK” sh.p.k, parashikon mbështetjen financiare të projektit, në mungesë të dokumentacionit mbështetës ku provohet se nga Ministria e Financave dhe e Ekonomisë, për projektin e segmentit rrugor “Milot – Balldren” është dhënë **miratimi i projektit**, referuar gjithashtu edhe mungesës së transparencës lidhur me vlerën paraprake të miratimit të projektit dhe vlerën totale përfundimtare të projektit koncesionar që do të paguajë shtetit shqiptar, Presidenti i Republikës së Shqipërisë, konstaton se Ministria e Ekonomisë dhe Financave nuk ka dhënë ndonjë miratim për këtë projekt koncesionar.

Për më tepër edhe në Raportin e Komisionit të Ekonomisë dhe Financave të datës 18.06.2019, nuk rezulton të jetë përmendur ndonjë miratim i dhënë nga Minsitria e Ekonomisë dhe Financave.

Në këtë raport të komisionit për këtë çështje citohet vetëm se, Ministria e Ekonomisë dhe Financave duhet të ndjekë vazhdimisht koston e këtij projekti për të siguruar zbatimin e treguesve të parashikuar në kontratë dhe në ligjin e buxhetit, duke ndikuar në vijimin e qëndrueshmërisë së financave publike.

Për këtë moment procedural fillestar dhe shumë të rëndësishëm që përkon me marrjen e një vendimi miratues nga autoriteti kompetent që kujdeset për mbarëvajtjen e planifikimit dhe zbatimit të buxhetit të shtetit, për zhvillimin e një projektit koncesionar, me impakt të drejtëpërdrejtë financiar, nuk rezulton të jetë paraqitur ndonjë informacion shoqëruar me dokumenta mbështetëse provuese, sipas parashikimeve të vet aktit që rregullon procesin e dhënies me koncesion të veprave publike të kësaj natyre. (VKM nr. 634 datë 01.10.2014).

Mungesa e këtij akti dhe e informacionit mbi të, cenon rëndë të gjithë procesin dhe përbën shkelje të procedurës së ndjekur qoftë nga Autoriteti Kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Ekonomisë dhe Financave, Këshilli i Ministrave, duke përfshirë në këtë proces edhe Kuvendin e Shqipërisë.

Kjo është shkelje e rëndë të procedurës dhe ngarkon me përgjegjësi jo vetëm autoritetin kontraktor, por gjithë zinxhirin vendimarrës në këtë çështje që prej specialistit më të thjeshtë tek Autoriteti Rrugor Shqiptar, Autoriteti Kontraktor deri tek vendimarrja e Këshillit të

Ministarve, që kanë toleruar që të nisë dhe të zbatohet një procedurë koncesionare, pa miratimin paraprak apo përfundimtar të shprehur në mënyrë të plotë dhe shterues të Ministrisë së Ekonomisë dhe Financave.

2. Referuar shqyrtimit të dokumentave të procedurës që përfshin; Njoftimin e kontratës në Buletinin e Njoftimeve Publike; si dhe Relacioni shoqëruar të projektligjit, rezulton se:

A) Sipas Njoftimit të Kontratës në Buletinin e Njoftimeve Publike, vlera e parashikuar e projektit në bazë të studimit të fizibilitetit është **161,500,000 Euro** pa TVSH, ndërkohë që vlera e ofertës së propozuar nga ofruesi i shpallur fitues ka qenë **217,318,500 plus TVSH**;

Ndërkohë që në Kreun VI të Relacionit të Këshillit të Ministrave parashikohet se:

B) *Oferta totale fillestare ekonomike e shoqërisë për ndërtimin, mirëmbajtjen e rrugës, ndërtimin, mirëmbajtjen dhe operimin e tunelit ishte **217,318,500** (dyqind e shtatëmbëdhjetë milionë e treqind e tetëmbëdhjetë mijë e pesëqind) euro plus TVSH. Me deklaratën e datës 18.3.2019, shoqëria "ANK", sh.p.k., ka marrë përsipër që vlera totale e gjithë kontratës koncesionare të jetë në vlerën e **213,665,040** (dyqind e trembëdhjetë milion e gjashtëqind e gjashtëdhjetë e pesë mijë e dyzet) euro plus TVSH.*

Gjithashtu, po në Kreun VI të relacioni parashikohet se:

C) *Gjatë negociimit të kontratës nga komisioni i dhënies me koncesion/partneritet publik privat me përfaqësuesin e ofertuesit fitues "ANK", sh.p.k., në cilësinë e koncesionarit dhe administratorit të shoqërisë "Bardh konstruktion", sh.p.k., në cilësinë e shoqërisë koncesionare u kërkua në mënyrë të përsëritur përmirësimi i ofertës të shoqërisë. Me anë të deklaratës së datës 18.3.2019, shoqëria "ANK", sh.p.k., përmirësoi propozimin e saj duke deklaruar se përveç detyrimit të marrë përsipër, se gjatë hartimit të projektzbatimit, projekti teknik do të përmbajë përveç një tuneli me dy tuba dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, ajo do të marrë përsipër edhe ndërtimin e tunelit sipas standardit (kategoria "A") me dy tuba, ku përfshihen dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet ndërmjet tyre, kjo në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativat evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve. Shoqëria "ANK", sh.p.k., merr përsipër të ndërtojë edhe tubin e dytë të tunelit, mirëmbajtjen dhe operimin e tij në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit, sipas standardeve në fuqi, pa tejkalar planin e pagesës.*

2.1. Para së gjithash, është më vend të evidentohet se në nenin 34 të VKM nr.634, datë 01.10.2014, "Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me Koncesion/Partneritet publik privat të punëve publike dhe Shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale" i ndryshuar, parashikohet se:

"Nuk do të ketë bisedime ndërmjet ofertuesit fitues dhe autoritetit kontraktues në lidhje me termat materialë të kontratës së koncesionit, me përjashtim të rasteve kur këta terma

specifikohen nga autoriteti kontraktues si të negociueshëm në kërkesën për propozime para afatit përfundimtar të dorëzimit të kontratës”.

Nëse do t’i referohemi dokumentave standarde të konkurimit, të publikuara në sistemin elektronik të Prokurimeve Publike, **rezulton se nuk ka asnjë parashikim ligjor, ku të citohet rregulli se lejohet negociimi i ofertës së paraqitur nga ana e operatorëve ekonomikë konkurrues.**

Kjo është një shkelje flagrante e rregullave të konkurimit në këtë drejtim, dhe një mënyrë haptazi e kundraligjshme për të operuar në një sistem jashtë kuadrit ligjor rregullator, duke negociuar me kompaninë propozuese, çmimin apo terma të tjerë material të pa negociueshme të kontratës.

Në lidhje me sqarimin e kësaj situate të paqartë dhe jo ligjore, Institucioni i Presidentit të Republikës me shkresat nr. 2669 prot. dhe nr. 2670 prot., datë 31.07.2019, drejtuar Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoritetit Rrugor Shqiptar dhe Ministrisë së Financave kërkoi informacion mbi bazën ligjore se ku ishin mbështetur në ndjekjen e kësaj praktike për nënshkrimin e kësaj kontrate me këtë mënyrë negociimi.

Për këtë kërkesë, nuk u kthye përgjigje as nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoriteti Rrugor Shqiptar, apo nga Ministria e Financave, deri në përfundim të këtij shqyrtimi.

Në kontratën e Koncesionit të lidhur ndërmjet palëve dhe që shoqëron bashkëlidhur ligjin nr. 52/2019, parashikohet se:

Model financiar është:

- a) Në datën e nënshkrimit të kësaj kontrate, Modeli Financiar i rënë dakord mes Palëve; dhe***
- b) Pas kësaj date modeli i përditësuar, në përputhje me këtë Kontratë.***

Më tej akoma, referuar dokumentave standarde të publikuara në sistemin elektronik të Prokurimeve Publike, dhe konkretisht pikës **9.8** rezulton se palët kanë rënë dakord që: **OFERTA NUK MUND TE MODIFIKOHET.**

Bazuar, në gjithë konstatimet e mësipërme, Presidenti i Republikës vlerëson se:

Nga ana e Autoritetit Kontraktues, nuk është respektuar baza ligjore lidhur veprimtarinë e kryer për negociimin e ***termave material të kontratës së koncesionit***, duke shkelur parimin e sigurisë juridike dhe interesin publik në mënyrë flagrante.

Negociimi i kontratës koncesionare përfshirë ofertën e propozuesve apo modelin financiar, pa patur një parashikim të qartë në dokumentat standard të garës, **madje në kundërshtim të plotë me vetë parashikimin se oferta nuk mund të modifikohet**, dhe nga ana tjetër pa patur një bazë ligjore specifike për ta realizuar këtë proces, cenon rëndë sigurinë juridike, cenon rëndë parimin e shtetit të së drejtës, duke shkelur nenin 4 pika 1 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë ku parashikohet se e drejta **përbën bazën dhe kufijtë e veprimtarisë së shtetit.**

Duke vepruar në një terren të tillë, pa ligj dhe pa rregulla, Autoriteti Kontraktor dhe më pas Këshilli i Ministrave, i kanë ofruar Kuvendit të Shqipërisë, për miratim me ligj një Kontratë Koncesionare/PPP, e cila është formuar nën një vullnet të shtrembëruar, subjektiv dhe të pakontrolluar në të gjitha dimensionet e tij, ekonomike, financiare, etj.

Këtu nuk bëhet fjalë për shkelje të ligjit dhe rregullave të konkurimit, por anashkalim haptazi i çdo norme ligjore në fuqi me qëllim nënshkrimin e një kontrate koncesionare, përtej rregullave dhe ligjit, duke synuar që çdo paligjshmëri të amnistohet nga Kuvendi, me miratimin e kësaj kontrate me një akt ligjor, në mënyrë që ajo, në çdo kohë të quhet e ligjshme dhe të jetë e pakontrollueshme dhe askush të mos përgjigjet për shkeljet e kryera në këtë proces.

Kjo bindje krijohet edhe për faktin se Këshilli i Ministrave më datë 27.03.2019, pra në të njëjtën datë me nënshkrimin e Kontratës Koncesionare/PPP, me propozimin e Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë ka miratuar VKM nr. 174, datë 27.03.2019 “Për një ndryshim në VKM nr.634, datë 01.10.2014, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me Koncesion/Partneritet publik privat të punëve publike dhe Shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale” i ndryshuar, nëpërmjet të cilit ka ndryshuar pikën 5, të nenit 34 të kësaj VKM-je me këtë përmbajtje:

“5. Kontrata e koncesionit/PPP do të hyjë në fuqi pas miratimit me ligj nga Kuvendi i Shqipërisë.”

Pra duket qartë se Këshilli i Ministrave për t’i dhënë një mbrojtje këtij procesi të paligjshëm, dhe për të shmangur çdo përgjegjësi miratuese të Këshillit të Ministrave, përveç se ka nënshkruar një Kontratë Koncesionare/PPP në të njëjtën në datë 27.03.2019, ka miratuar një rregull të ri, për t’ia kaluar përgjegjësinë Kuvendit, me qëllim aministimin e gjithë procesit të zhvilluar në paligjshmëri të plotë.

2.2. Së dyti, një element shumë i rëndësishëm teknik i cili është vërejtur gjatë shqyrtimit të këtij ligji i cili miraton Kontratën Koncesionare të ndërtimit të segmentit “Milot - Balldren” dhe dokumentave bashkëngjitur kësaj kontrate është edhe Tuneli dhe konkretisht:

Në Projekt-Idenë e publikuar nga Autoriteti Kontraktor në faqen zyrtare të APP, Buletini nr. 30, datë 30.07.2018, në dokumentat shtesë të tenderit ishte përcaktuar që:

“Projekti i propozuar përfshin ndërtimin e segmentit rrugor “MILOT - BALLDREN”, si dhe ndërtimin e tunelit me 1 portal në malin e Rencit. Gjatësia e autostradës Milot-Balldren është 17.263,75 km duke përfshirë rrugën automobilistike kryesore dhe tunelin përkatësisht me këto gjatësi:

- a) Rrugë automobilistike kryesore 15 km+570.35m*
- b) Tuneli me 1 portal, me gjatësi 850m*
- c) Ura e Matit, me gjatësi 620 m*

d) *Ura e Drinit, me gjatësi 223.4 m*

Gjithashtu, propozohet ndërtimi në total i 9 500 m rrugë dytësore dhe rrugë lidhëse të nyjeve për të mundësuar dhe lehtësuar qarkullimin e banorëve të kësaj zone.”

Ndërkohë, siç sqarohet edhe më sipër, pas **“negociatave me konçesionarin”** ky i fundit ka marrë përsipër **“pa kosto shtesë”** që Tunelin e parashikuar, ta ndërtojë me dy Tuba, pra pas negociatave ka marrë përsipër të ndërtojë një TUB Tuneli shtesë, **por me zero kosto.**

Ky fakt është jashtë çdo logjike ekonomike dhe biznesi e rrjedhimisht të çon në përfundimin se:

- 1) Ose Autoriteti Kontraktor nuk e ka hartuar në mënyrë të saktë vlerën e parashikuar të Projektit, duke u konsultuar me Autoritetin Rrugor Shqiptar në cilësinë e Organit të ngarkuar me Ligj për menaxhimin e rrjetit rrugor shtetëror!?
- 2) Ose kjo kontratë koncesionare do jetë e pamundur të realizohet.

Nuk ka asnjë mundësi e asnjë logjikë ekonomike që të ofrosh pa pagesë një tunel me gjatësi 850 m linear me standard të kategorisë A të rrugëve.

Rrjedhimisht, të gjitha faktet e sipërcituara të krijojnë bindjen se nga ana e Autoritetit Kontraktor nuk është kryer një analizë e qartë dhe shteruese, financiare teknike e ligjore e këtij projekti koncesionar, mungesa e së cilës e rrezikon thelbësisht realizimin e kësaj vepre.

Mungesa e analizës së mësipërme, e cenon ligjërisht, teknikisht dhe financiarisht jo vetëm procesin e konkurimit dhe nënshkrimit, por dhe të realizimit të kontratës koncesionare.

Në këtë mënyrë përpos arsyeve të tjera, ligji nr. 52/2019 është i padekretueshëm me shpallje nga Presidenti i Republikës, dhe në këtë mënyrë ai duhet kthyer në Kuvend për rishqyrtim me qëllim rishikimin e qëndrimit të Kuvendit mbi këtë çështje dhe evdntimin e përgjigjësive konkrete mbi çfarë kka ndodhur në këtë proces.

Referuar relacionit shoqërues të ligjit nr. 52/2019, rezulton se vlera totale që shteti shqiptar duhet të paguajë në përfundim të kësaj kontrate është **213,665,040 euro plus TVSH.**

Ndërkohë, referuar dokumentave standarde të publikuara në sistemin elektronik të Prokurimeve Publike rezulton se: **vlera e parashikuar e projektit në bazë të studimit të fizibilitetit është: 161,500,000 Euro.**

Me shkresën nr. 2669 prot., datë 31.07.2019 Presidenti i Republikës i ka drejtuar një kërkesë Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoritetit Rrugor Shqiptar, **ku ndër të tjera ka kërkuar informacion nëse Autoriteti Kontraktor ka kryer një studim krahasimor nga ku të ketë rezultuar si ekonomikisht më e favorshme dhënia e kontratës me konçesion në raport me prokurimin publik.**

Autoriteti Kontraktor deri në përfundim të këtij shqyrtimi, nuk ka kthyer përgjigje lidhur me këtë kërkesë.

Në nenin 13, të VKM nr.634, datë 01.10.2014, ku sqarohet detajimi i studimit të fizibilitetit, pika 4 gërma “ç” parashikohet se:

“Projekti trajtohet si produkt i autoritetit kontraktor dhe rezultatet e studimit të fizibilitetit duhet të tregojnë se:

c) dhënia e kontratës me koncesion/PPP është ekonomikisht më e favorshme se dhënia e saj me prokurim publik”:

Bazuar në sa më sipër, Presidenti i Republikës vlerëson se rezultati i këtij krahasimi ekonomik është thelbësor në vijimin e procedurave të dhënies me Koncesion.

Nuk ka informacion dhe transparencë nëse është kryer ose jo ky vlerësim, apo nëse është kryer ky krahasim për të evidentuar se cila është vlera e projektit që është marrë në analizë për krahasim midis Partneritetit Publik Privat apo Procedurës së Prokurimit:

a) vlera e publikuar në dokumentet e procedurës së konkurimit, fillimisht prej 161,500,000 Euro;

apo

b) 213,665,040 euro plus TVSH që do të paguhet nga Buxheti i Shtetit Shqiptar.

Referuar edhe raportit të Komisionit të Ekonomisë të datës 18.06.2019, rezulton se ky moment procedural kaq i rëndësishëm e thelbësor për vijimin e procedurave të konkurimit nuk është prekur as formalisht dhe as materialisht nga komisioni, por ai është mjaftuar vetëm me citimin e një paragrafi duke përmendur se çmimet e referuara në kontratë janë në përputhje me çmimet e manualeve që përdor Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Mungesa e këtij krahasimi, cenon rëndë ligjshmërinë e formës së përzgjedhur nga Autoriteti Kontraktor për të përfituar punën objekt kontrate (rrugën Milot–Balldren), fakt i cili ka impakt ligjor të drejtëpërdrejtë mbi ligjshmërinë e procedurës dhe kontratës koncesionare.

Nga ana tjetër, Presidenti i Republikës, nisur nga situata e parashtruar më sipër, shpreh hapur rezervat e tij lidhur me vlerën e publikuar të projektit, pasi nga autoriteti kontraktor do të duhej që të publikonte vlerën e plotë e tij, në mënyrë që çdo konkurent tjetër të kishte mundësi të njihej me të dhe të kishte mundësinë të bënte një ofertë objektive, si dhe institucionet shtetërore të vlerësonin plotësisht implikimin financiar të këtij projekti koncesionar në Buxhetin e Shtetit.

Me formën dhe procedurën e ndjekur Autoriteti Kontraktor nëpërmjet informacionit të publikuar, ka krijuar një perçetim të rremë dhe të shtrembëruar për publikun apo për konkurentët e tjerë të mundshëm të huaj apo vendas mbi vlerën e projektit, të cilët pasi janë njohur me vlerën fillestare **161,500,000 Euro kanë hezitur për të konkuruar, ndërkohë që, kompania që ka paraqitur propozimin e pakërkuar të këtij projekti i është dhënë e drejta më pas që të negociojë pikërisht çmimin, duke e rritur ndjeshëm atë në mënyrë të vazhduar.**

Kjo veprimtari e Autoritetit Kontraktor, krijon një situatë të cenimit të parimit kushtetues të konkurrencës së lirë dhe të ndershme dhe të barazisë përpara ligjit, me pasojë diktimin e kompanisë fituese dhe cenim të interesit publik dhe të financave publike.

Gjithashtu në një vlerësim të ndërthurur sa ligjor por dhe ekonomiko-financiar të ligjit nr. 52/2019 “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruktion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”, **Presidenti i Republikës, konstaton se:**

- 1. Projekti aktual nuk përputhet me prioritetet dhe objektivat e “Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016 -2020”.** Qeveria në strategjinë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016 -2020, e cila u hartua me asistencën e Bankës Botërore, planifikoi të ndërtonte By Passin e Lezhës (aksin Milot-Balldren) me gjatësi vetëm 4 kilometër kundrejt 24 milionë euro, ose 6 milionë euro për kilometër. Më pas, projekti u zgjerua në gjatësi nga 4 në 17 kilometër dhe sipas kostove fillestare, nëse rruga do të ndërtohej me fonde buxhetore, nuk do të kushtonte me shumë se 102 milionë euro, rreth 2.5 herë më lirë se kostoja aktuale e projektit. Sipas Bankës Botërore, kosto maksimale e rrugëve në Shqipëri arrin në 6 milionë euro për kilometer. **Qartazi, është shkelur parimi i efikasitetit financiar dhe buxhetore për investimet publike.**
- 2. Vetëm më datë 17 prill 2019, është miratuar gjurma definitive e korridorit Adriatiko-Jonian nga ARRSH. Pra gjurma e korridorit Adriatiko-Jonian është miratuar rreth 1 vit pas hapjes së tenderit të Milot-Balldren, e cila pretendohet të jetë pjesë integrale e këtij korridori.** Llogjikisht për aq kohë sa nuk kishte një “gjurmë të miratuar” të korridorit Adriatiko-Jonian, pretendimi se projekti Milot-Balldren është pjesë integrale e saj, nuk qëndron.
- 3. Sipas legjislacionit në fuqi dhe praktikës ndërkombëtare për projektet PPP në infrastrukturë, kërkohet që oferta financiare e kompanisë “ANK” sh.p.k. duhet të ishte përfundimtare duke përfshirë në total të gjitha kostot, interesat për kreditë dhe normën e fitimit të saj.**

Konkretisht, në tetor 2018, kompania “ANK” sh.p.k. fitoi procedurën konkuruese për dhënien me koncesion/PPP të ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugës Milot–Balldren, e cila sipas dokumentave të publikuara të tenderit kishte një vlerë ndërtimi dhe mirëmbajtje gjithsej 161.5 milionë euro, referuar buletinit zyrtar të Agjencisë së Prokurimeve Publike. Më pas, në shkelje të legjislacionit dhe praktikave më të mira ndërkombëtare, kontrata është rinegociuar pa garë, për termat financiar, në favor të dukshëm të operatorit privat dhe në shkelje të plotë të konkurrencës. Në këto kushte,

pas shpalljes si fitues i garës, (“ANK” sh.p.k.) ka negociuar si i vetmi operator në pozita të favorshme dhe si i vetmi garues për termat e reja financiare, të cilat e rritën dukshëm vlerën finale të kontratës.

Në këto kushte, kemi pabarazi në garë sepse vetëm shoqëria “ANK” sh.p.k., kishte mundësi të rinegocionte kontratën pikërisht për një pjesë të rëndësishme të çdo oferte ekonomike, për interesat e kredive dhe norma e fitimit, terma të cilat duhet të përfshiheshin që në ofertën fillestare ku kishte pjesëmarrje dhe operatorë të tjerë ekonomik.

4. Sipas propozimit të rishikuar financiar, dhe deklaratës të datës 19.03.2019, norma e interesit e llogaritur për të gjitha burimet e financimit të përcaktuara më sipër është 5%”, thuhet në kontratë mbi tre burimet e financimit të kompanisë nga kredia, kapitali i vet dhe furnitorët. Nga ky përcaktim, qartazi kuptohet se norma e interesit e llogaritur për kreditë, për shoqërinë “ANK” sh.p.k. (5%) është shumë më e lartë se borxhi që mund të merrte vetë qeveria (*referencë...bonot e thesarit me të njëjtin maturitet arrijnë në më pak se 2%*).

Pra, sërish kemi inefiçencë apo keqpërdorim të fondeve publike dhe buxhetore për shkak të pozitës së favorshme që ka qeveria në raport me partnerin privat (shoqëria “ANK” sh.p.k.), për të marrë të njëjtën vlerë borxhi.

Gjithashtu vlen të theksohet se projektligji për miratimin e kësaj kontrate koncesionare nuk është shqyrtuar as nga Komisioni i Çështjeve Ligjore, Administratës Publike dhe të Drejtave të Njeriut dhe as nga Komisioni i Veprimtarive Prodhuese në Kuvendin e Shqipërisë.

Gjithashtu edhe shqyrtimi në Komisionin e Ekonomisë dhe Financave duket se është bërë në mënyrë të përciptë dhe aspak objektiv. Për më tepër në raportin e datës 18.06.2019 të këtij komisioni citohet ndër të tjera se: “ Këshilli i Ministrave e paraqiti projektligjin bazuar në nenin 81 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, si dhe në nenin 17 të ligjit nr. 43/2016 “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë” .

Ky citim i Komisionit të Ekonomisë dhe Financave ose është një lapsus ose është një çështje e vendosur në raport për të krijuar një imazh të gabuar, sikur marrëveshja koncesionare e këtij projekti i nënshtrohet dispozitave të lidhjes së marrjeveshjeve ndërkombëtare sipas ligjit nr. 43/2016 .

Kjo e fundit nuk është e vërtetë, pasi ligji nr.43/2016, në qëllimin dhe objektin e tij ka përcaktimin e rregullave dhe procedurave të lidhjes dhe përfundimit të marrëveshjeve ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë, në përputhje me konventën e Vjenës “Për të drejtën e traktateve”, 1969, dhe konventën e Vjenës “Për të drejtën e traktateve” ndërmjet shteteve dhe organizatave ndërkombëtare ose ndërmjet organizatave ndërkombëtare, 1986, si dhe zbatohet për të gjitha marrëveshjet ndërkombëtare dypalëshe dhe shumëpalëshe, të lidhura në formë të shkruar, sipas së drejtës ndërkombëtare publike, pavarësisht nga emërtimi i tyre, ndërmjet institucioneve shtetërore të Republikës së Shqipërisë dhe institucioneve të shteteve të tjera ose organizatave ndërkombëtare.

Ndërkohë e gjithë procedura për nënshkrimin e kontratës koncesionare Milot-Balldren rregullohet nga një akt rregullues i Këshillit të Ministrave dhe pikërisht VKM nr.634, datë 01.10.2014, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me Koncesion/Partneritet publik privat të punëve publike dhe Shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale” i ndryshuar.

Gjithashtu në vlerësim të kushteve aktuale ekonomike, situatës në vend lidhur me projektet e partneritetit publik privat dhe interesin publik të qytetarëve shqiptarë, si dhe në konsultim të **raporteve të institucioneve ndërkombëtare, veçanërisht të raportit nr.19/29 të FMN-së, të muajit janar 2019**, i cili, ka theksuar se vendi ynë në kushtet e rritjes së shpejtë të Partneritetit Publik Privat (PPP) ka rritur për rrjedhojë dhe rreziqet fiskale duke orientuar qeverinë në vendimmarrjen e hapave konkrete me qëllim kontrollimin e tyre, **Presidenti i Republikës ka arritur në përfundimin se, ligji nr. 52/2019, i përcjellë për dekretim i duhet kthyer Kuvendit me qëllim rishikimin e këtij ligji dhe kontratës koncesionare në tërësi, pasi:**

- **Ligji nr. 52/2019 dhe Kontrata Koncesionare bashkëlidhur, janë propozuar, hartuar nënshkruar dhe miratuar në kundërshtim me parimin e shtetit të së drejtës;**
- **Ky ligj miraton një Kontratë Koncesionare ku vullneti i Qeverisë Shqiptare në këtë proces është formuar në kundërshtim të hapur me interesin publik dhe në shkelje të parimit të konkurrencës së lirë dhe të barazisë përpara ligjit;**
- **Kontrata e lidhur mes autoritetit kontraktor dhe operatorit ekonomik, është formalizuar përgjatë një procesi aspak transparent ndaj publikut dhe pa një bazë ligjore për negocimin e çmimit të saj;**
- **Mungesa e një vlerësim të qartë ekonomik, krijon rrezik për cenim të financave të shtetit;**
- **Nuk rezulton të ketë një studim fizibiliteti të plotë dhe objektiv të hartuar dhe të miratuar nga institucionet shtetërore përgjegjëse të ngarkuara me ligj me këtë detyrë;**
- **Nuk është dhënë miratimi i këtij projekti nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, konform kërkesave të aktit që rregullon këtë proces;**
- **Rriskon seriozisht buxhetin e shtetit, pasi nuk ka një përlllogaritje të saktë të efekteve të saj në ekonominë e vendit;**
- **Qëllimi i miratimit me ligj të kësaj kontrate është vetëm mbulimi i paligjshmërisë së bërë nga autoriteti kontraktor dhe qeveria shqiptare, me qëllim mos evidentimin e përgjegjësisë në këtë proces dhe mbulimin e çdo paligjshmërie nëpërmjet ligjit.**

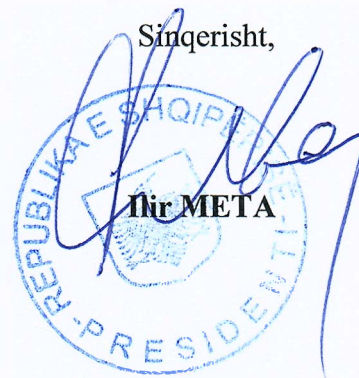
Presidenti i Republikës, gjen me vend të evidentojë se institucionet financiare ndërkombëtare, kanë kërkuar nga qeveria shqiptare në mënyrë eksplicite si në daljet publike ashtu edhe në raportet e tyre zyrtare, eliminimin në mënyrë të menjëhershme të ofertave të pakërkuara, si oferta me një kosto të rëndë në ekonominë e vendit.

Në kundërshtim me këtë kërkesë të institucioneve financiare Këshilli i Ministrave ka nënshkruar dhe Kuvendi i Shqipërisë ka miratuar, këtë kontratë koncesionare që pretendohet të miratohet me ligjin nr.52/2019 në kushte kaq të rënda paligjshmërie dhe në dëm të interesave të qytetarëve.

Të nderuar deputetë të Kuvendit të Shqipërisë,

Për gjithë sa u parashtrua më sipër, me qëllim rishqyrimin e këtij ligji në përputhje me parimet kushtetuese dhe kuadrin ligjor në fuqi, si dhe në referim të rekomandimeve të institucioneve ndërkombëtare që asistojnë dhe monitorojnë Shqipërinë, si dhe për të mos lejuar më, që familjet shqiptare të përballojnë kosto të panevojshme financiare që janë të panjohura deri më tani, por që duket se shkojnë përtej mundësisë së tyre dhe që shtrihen për një kohë të ardhme të gjatë dhe të papërllogaritur saktë, si dhe me qëllimin e rikthimit të ligjshmërisë në këtë proces, në bindje të Kushtetutës dhe në zbatim të nenit 85 pika 1 të saj, **kam vendosur kthimin për rishqyrtim të ligjit nr. 52/2019 “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruktion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot–Balldren” me qëllim rishikimin tërësor të kësaj kontrate koncesionare.**

Sinqerisht,



Ilir META

8.9. Përshkrimi i...
...shprehjet...



KUVENDI
NR 2987 DATE 09.08.19

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
INSTITUCIONI I PRESIDENTIT TË REPUBLIKËS
SEKRETARI I PËRGJITHSHËM

Nr. 2908 Prot.

Tiranë, më 8.08 2019

Lënda: Dërgohet dekreti i Presidentit të Republikës, me nr. 11255, datë 08.08.2019.

KUVENDIT TË SHQIPËRISË

TIRANË

Të nderuar,

Bashkëlidhur, Ju dërgojmë dekretin e Presidentit të Republikës Sh.T.Z. Ilir Meta, me nr. 11255, datë 08.08.2019, “Për kthimin për rishqyrtim në Kuvend, të ligjit nr. 52/2019, “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”, së bashku me arsyet bashkëlidhur këtij dekretit.

Ju falemnderit!

SEKRETARI I PËRGJITHSHËM



Ornela ZONJA