REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Grupi Parlamentar i Partisë Demokratike

Nr. 4782 Prot. Tiranë, më 17.12.2024

KËRKESË

KËRKUES: **35 deputetë të Kuvendit të Shqipërisë** (jo më pak se ¼ e anëtarëve të Kuvendit).

OBJEKTI: Ngritjen e Komisionit Hetimor të Kuvendit për Kontrollin e Ligjshmërisë në Procedurat e (i) Miratimit të projektit "Marina & Jahtet e Durrësit"; (ii) Shitjes së koncesionit të menaxhimit të portit kompanisë Schapha d.o.o.; dhe (iii) Ndërtimit të portit të ri në Porto Romano.

BAZA LIGJORE: Neni 77 i Kushtetutës së Shqipërisë;
Neni 25 i Rregullores së Kuvendit të Shqipërisë;
Ligji nr. 8891, datë 2.5.2002 "Për Organizimin dhe Funksionimin e Komisioneve Hetimore të Kuvendit", i ndryshuar.

DREJTUAR: **Znj. Elisa SPIROPALI**
Kryetare e Kuvendit të Shqipërisë

Znj. Kryetare e Kuvendit,

I. PROJEKTI "MARINA & JAHTET E DURRËSIT"

Në datën 08.11.2022, Këshilli i Ministrave depozitoi në Kuvendin e Shqipërisë projektligjin "Për Miratimin e *Marrëveshjes Kuadër, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Eagle Hills Real Estate Development, Albanian Seaports Development Company sh.a. dhe NSHMI Development L.L.C.,*

në lidhje me projektin e investimit strategjik "Marina & Jahtet e Durrësit"". Dy ditë më pas, në datën 10.11.2022, Kuvendi, me 62 vota pro, vendosi të miratojë vendimin për shqyrtimin me procedurë të përshpejtuar të këtij projektligji, sipas nenit 83, pika 2 të Kushtetutës. Pasi u shqyrtua në datat 15, 16 dhe 21 nëntor në komisionet parlamentare, me Ligjin nr. 79, datë 24.11.2022, Kuvendi i Shqipërisë, me shumicë votash, miratoi projektligjin, pa asnjë ndryshim nga drafti fillestar. Pra, në vetëm 16 ditë nga data e depozitimit, u bë shqyrtimi, votimi dhe miratimi në komisione parlamentare dhe seancë plenare të projektit "Marina & Jahtet e Durrësit".

Ligji përmbante 6 dispozita. Krahas miratimit të marrëveshjes, *sipërcituar*, ligji përcaktonte përjashtimin e shoqërisë së ngarkuar me realizimin e projektit nga detyrimi për të paguar taksën e ndikimit në infrastrukturë për ndërtimet e reja dhe kontributin e strehimit social. Vlera totale e këtij detyrimi përllogaritet si kontributi i shtetit shqiptar në ndërtim. Ndërsa, dhënia e lejeve, licencave dhe akteve të tjera administrative të nevojshme për realizimin e projektit do të bëhej brenda një afati 5-mujor. Ligji parashikonte që pronat e paluajtshme shtetërore, të transferuara në Fondin e Pasurive të Paluajtshme për Mbështetjen e Investimeve Strategjike, për zhvillimin dhe realizimin e projektit, do t'i kalojnë në pronësi shoqërisë "Albanian Seaports Development Company" sh.a., një shoqëri tregtare, me kapital shtetëror, e themeluar më 29.07.2022, me aksionar të vetëm Autoritetin Portual të Durrësit dhe administrator ish-këshilltarin e Ministres Balluku, Z. Erlis Hereni (të dhënat sipas ekstraktit tregtar).

Më tej, përcaktoheshin marrëveshjet e tjera, që do të nënshkruhen krahas Marrëveshjes Kuadër, dhe përkatësisht marrëveshja e zhvillimit, kontrata e transferimit të titullit të pronësisë, dhe marrëveshja me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë "Për Marinën e Durrësit". Ligji përcaktonte krijimin e një shoqërie të përbashkët, mënyra e organizimit dhe funksionimit të së cilës është përcaktuar nga shtojca 8, bashkëlidhur Marrëveshjes Kuadër. Këshilli i Ministrave ishte ngarkuar me nxjerrjen e vendimit për kalimin e pronësisë të pasurive të paluajtshme në favor të shoqërisë shtetërore të krijuar me qëllim realizimin e projektit, por pa specifikuar afatin e këtij akti. Në fund, Ligji përcaktonte hyrjen në fuqi të tij brenda një afati 15-ditor pas miratimit në Fletoren Zyrtare. Ligji ishte i shoqëruar nga Marrëveshja Kuadër dhe 14 shtojca që përcaktojnë detajimin e plotë të realizimit të këtij projekti.

Në relacionin shoqërues të Ligjit, thuhet se nëpërmjet vendimit të Komitetit të Investimeve Strategjike nr. 4/6, datë 02.12.2021, forma e bashkëpunimit të shtetit shqiptar në këtë investim u miratua nëpërmjet pjesëmarrjes së shtetit në një shoqëri tregtare të përbashkët me investitorin privat. Pikërisht kjo shoqëri tregtare e krijuar nga shteti dhe partneri privat do të zhvillojë projektin dhe do të përfitojë prej tij. Më tej, në relacion shpjegohet se projekti do të zhvillohet në një sipërfaqe trualli prej 818.318 m2[1], me një vlerë investimi 2.081.347.054 Euro, të ndarë në dy faza, përkatësisht faza 1: 595.256.904 Euro dhe faza 2: 1.486.090.150 Euro. Në përputhje me këto faza zhvillimi, do të ndodhë edhe transferimi gradual i aktiviteteve tregtare në portin e ri të integruar të Durrësit në Porto Romano. Relacioni shpjegon burimet e financimit, ku përmenden: financime të drejtpërdrejta nga Eagle Hills; financime të borxhit të kontribuar nga, ose në emër të, Eagle Hills; të ardhurave të shitjeve të grumbulluara prej klientëve nga investitori strategjik, huamarrjes nga institucionet financiare dhe investimeve nga investitorë palë e tretë. Relacioni nuk përmban shpjegime të tjera, sa i përket detajimit të secilit prej këtyre zërave, sipas vlerës totale të investimit.

Në relacion thuhet se Eagle Hills ka detyrimin t'i dorëzojë qeverisë shqiptare pasqyrën e vërtetuar bankare, ku evidentohen se aksionarët ose ortakët direkt ose indirekt të kësaj kompanie, mbajnë në llogaritë e tyre një shumë që korrespondon me 30% të vlerës së financimit të nevojshëm të fazës së parë dhe më pas 30% të vlerës së financimit të fazës së dytë. Përkatësisht, në fazën e parë kompania duhet të provojë ekzistencën e fondeve në shumën 178.658.071 Euro dhe në fazën e dytë duhet të provojë ekzistencën e fondeve në shumën 445.827.045 Euro. Krahas të drejtave të tjera, Eagle Hills do të ketë të drejtë të menaxhojë zonat e përbashkëta private dhe publike, si dhe vendosjen e tarifave për shërbimet e menaxhimit. Këto të drejta mund të shtrihen deri në një afat 35-vjecar, me të vetmin detyrim që në një

---

[1] Sipas Relacionit, sipërfaqja e parashikuar për Projektin është 812.600 m2, ndërkohë sipas VKM nr. 685, datë 26.10.2022 "*Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin nr. 861, datë 29.12.2021, të Këshillit të Ministrave, "Për transferimin në fondin e pasurive të paluajtshme për mbështetjen e investimeve strategjike dhe kalimin në përgjegjësi administrimi të Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë të pronave të paluajtshme shtetërore, në zonën kadastrale nr. 8514, Bashkia Durrës, për zhvillimin dhe realizimin e projektit investues strategjik 'Marina dhe jahtet e Durrësit (Durrës Yachts & Marina)', të ndryshuar*", shteti vendos në dispozicion të projektit një sipërfaqe totale prej 818.318 m2 (nga 812.600 m2), nga të cilat 61.450 m2 (nga 54.217 m2) sipërfaqe ndërtimore, duke rritur sipërfaqen totale të vendosur në dispozicion për projektit si dhe duke rritur me 13.3% sipërfaqen ndërtimore. Mospërputhje ka edhe në Marrëveshjen Kuadër, në të cilën sipërfaqja e parashikuar për projektin është afërsisht 800,000 (tetëqind mijë) metra katrorë.

parcelë ndërtimi, zonat e përbashkëta të mbeten në pronësi të shoqërisë me kapital shtetëror. Në relacion shpjegohen të drejtat që do të ketë në shoqërinë e përbashkët aksionari shtetëror, i përfaqësuar nga kompania "Albanian Seaports Development Company" sh.a. (në vijim "ASDC"), ku mund të përmendim të drejtën e vetos në Asamblenë e Aksionarëve, të drejtën për të emëruar organet drejtuese, auditorë, si dhe për të marrë informacione lidhur me ecurinë e investimit, të drejta të vecanta në shpërndarjen e dividentit, fitimit të realizuar, si dhe cdo përfitim tjetër në favor të shtetit shqiptar.

Në vijim, relacioni përmban një shpjegim të përmbledhur të marrëveshjeve kryesore që do të nënshkruhen, përkatësisht marrëveshja e zhvillimit, kontrata për transferimin e titullit të pronësisë dhe marrëveshja për "Marinën Durrës". Marrëveshja e zhvillimit përcakton kushtet, të drejtat dhe detyrimeve, garancitë dhe premtimet e palëve, me qëllim zhvillimin e pasurisë dhe ndërtimin nga Zhvilluesi të Kompleksit Ndërtimor, sipas standardeve më të larta, dhe kalimin në favor të Zhvilluesit të titullit të pronësisë. Kontrata për transferimin e titullit të pronësisë përcakton kalimin e pasurive nga pronari shtet në favor të zhvilluesit, në shkëmbim të realizimit dhe përfundimit me sukses të kompleksit ndërtimor, si dhe cmimi nominal, i përcaktuar në kontratë. Sa i përket marrëveshjes për "Marinën Durrës", është përcaktuar se investitori strategjik do t'i paguajë MIE-së një tarifë vjetore të barabartë me 2% të xhiros vjetore që investitori strategjik do të grumbullojë nga Marina por jo më shumë se 200 mijë euro në vit. Në relacion thuhet se trualli, i cili do të vendoset si kapital në natyrë, është vlerësuar objektivisht, pa e reduktuar vlerën reale të tij dhe duke u përpjekur të maksimizohet vlerësimit i tij. Megjithatë, relacioni nuk përmban ndonjë të dhënë sa i përket vlerës së truallit, sipas vlerësimeve të kryera.

Nga analiza e ligjit, relacionit shoqërues dhe 14 shtojcave ngrihen këto shqetësime dhe problematika si vijon:

<u>*Së pari*</u>, Ligji përcakton përjashtimin e shoqërisë që do të realizojë projektin nga taksa e ndikimit në infrastrukturë për ndërtimet e reja dhe kontributin social. Në marrëveshje thuhet se ky do të jetë kontributi i shtetit shqiptar në investim. Pra, krahas sipërfaqeve të truallit dhe ndërtimit që do t'i vihen në dispozicion këtij projekti, qeveria parashikon edhe përjashtimin nga dy detyrime financiare të rëndësishme. Konkretisht, sipas nenit 27 të ligjit nr. 9632, datë 30.10.2006 "Për sistemin e taksave vendore", taksa e ndikimit në infrastrukturë për një projekt të tillë

është 3% e vlerës së investimit. Vlera e investimit pritet të jetë rreth 2 miliardë euro, që do të thotë se taksa e ndikimit në infrastrukturë do të ishte 60 milionë Euro. Krahas kësaj, neni 19 i ligjit nr. 22/2018 "Për strehimin social", parashikon se për cdo projekt me mbi 2 mijë m2 sipërfaqe ndërtimi, 3% e sipërfaqes së ndërtimit do të shkojë si kontribut për fondin e strehimit social. Duke përllogaritur që sipërfaqja totale e ndërtimit do të jetë 1.359.734 m2, atëherë kontributi për strehimin duhet të ishte 40.792 m2. Pra, shteti shqiptar i falë investitorit strategjik 818.318 m2 sipërfaqe trualli, nga të cilat 61.450 m2 sipërfaqe ndërtimi, 60 milionë euro përjashtim nga taksa e ndikimit në infrastrukturë dhe 40.792 m2 kontribut në strehimin social ose të përkthyer në vlerë monetare 40.792 m2 x 1500 euro/m2 (cmimi i apartamenteve sipas master planit) = 59.032.935 Euro.

Tani le të shohim pak vlerën e cmimit të truallit dhe ndërtimit, duke iu referuar vetëm cmimeve të referencës. Sipas vendimit nr. 89, datë 03.02.2016, "Për miratimin e hartës së vlerës së tokës në Republikën e Shqipërisë", cmimi i referencës për zonën e portit të Durrësit është 19.336 lekë/m2. Po të kryejmë përllogaritjen 818.318 m2 x 19.336 lekë = 15.822.996.848 ALL ose 137.6 mln Euro. Ndërsa, sa i përket sipërfaqes së ndërtimit, do t'i referohemi vendimit nr. 168, datë 27.03.2019 të Këshillit të Ministrave, "Për disa ndryshime në vendimin nr. 132, datë 07.03.2018, të Këshillit të Ministrave "Për metodologjinë për përcaktimin e vlerës së taksueshme të pasurisë së paluajtshme "ndërtesa", e bazës së taksës për kategori specifike, natyrën dhe prioritetin e informacionit dhe të dhënave për përcaktimin e bazës së taksës, si dhe të kritereve dhe rregullave për vlerësimin alternative të detyrimit të taksës". Sipas këtij vendimi, cmimi i referencës për metër katror banimi në Bashkinë Durrës është 67.500 lekë. Por, këtë vlerë duhet ta shumëzojmë me 1.5 sepse sipërfaqet që do të vlerësojmë ne, janë sipërfaqe ndërtimi, të cilat aktualisht nuk përdoren për banim, por për aktivitete administrativo-tregtare 67.500 x 1.5 = 101.250 Lekë. Duke shumëzuar totalin e sipërfaqes ndërtimore që do t'i kalojë në pronësi investitorit, kemi 61.450 m2 x 101.250 lekë = 6.221.812.500 lekë ose 54.1 mln Euro. Sjellim në vëmendje, se cmimet e tregut janë shumë herë më të larta, por në rastin konkret, jemi duke marrë vetëm cmimet e referencës, për të shmangur cdo lloj diskutimi subjektiv. Sipas eksperteve të pasurive të paluajtshme, cmimi i truallit në atë zonë shkon 500 euro/m2, cka do të thotë se vetëm sipërfaqe trualli ka vlerë 406.3 mln Euro. Ndërsa, po sipas ekspertëve, vlera e sipërfaqes së ndërtimit shkon 1000 euro/m2 në atë zonë, cka do të thotë se vetëm sipërfaqe ndërtimi ka vlerë 61.45 mln Euro.

Së dyti, më lart analizuam vlerën e plotë të përfitimeve që investitori privat do të ketë nga shteti shqiptar, të cilat detajohen si vijon:

(i) Truall me sipërfaqe 818.318 m2	Cmim reference	137.6mln EUR
(ii) Ndërtim me sipërfaqe 61.450 m2	Cmim reference	54.1 mln EUR
(iii) Taksa e ndikimit në infastrukturë	Përjashtuar	160 mln EUR
(iv) Kontributi në strehimin social	Përjashtuar	59 mln EUR
(v) Fitimi vjetor i APD		39 mln EUR
TOTALI		**449.1 mln EURO**

(i) Truall me sipërfaqe 818.318 m2	Cmim tregu	409 mln EUR
(ii) Ndërtim me sipërfaqe 61.450 m2	Cmim tregu	61.45mln EUR
(iii) Taksa e ndikimit në infastrukturë	Përjashtuar	160 mln EUR
(iv) Kontributi në strehimin social	Përjashtuar	59 mln EUR
(v) Fitimi neto vjetor i APD		39 mln EUR
TOTALI		**728.45 mln EURO**

Pra, vlera e pronës që ka ofruar shteti shqiptar varion ndërmjet 449.1 mln Euro (cmimi i referencës) dhe 728.45 mln Euro (cmimi i tregut), ndërkohë që ajo pritet të përfitojë shteti shqiptar është dividenti në masën 33% nga fitimi neto i kompanisë (e barabartë me numrin e aksioneve që do të ketë shoqëria shqiptare me kapital shtetëror në shoqërisë aksionare "Durrës Marina" sh.a.). Sipas master planit, të ardhurat totale të projektit përllogariten të jenë 3.2 mld Euro, me një fitim neto rreth **850 mln Euro**. Nga shpërndarja e dividentit, duke marrë të mirëqenë që kjo shumë është përllogaritur pas shlyerjes së tatimit 8% të dividentit dhe 15% të tatimit mbi fitimin, në total 23%, atëherë fitimi që do të gjenerojë shteti shqiptar përllogaritet të jetë **280 mln Euro**. Pra, qartazi kemi të bëjmë me një diferencë të madhe në raport me vlerën e pronës së ofruar nga shteti shqiptar, qoftë në rastin e përllogaritjes me cmim reference, ashtu edhe në rastin e përllogaritjes me cmim tregu. Në rastin e parë, diferenca është **169.1 mln Euro** (cmim reference), ndërsa në rastin e dytë diferenca është **448.45 mln Euro** (cmim tregu). Ndërkohë, sipas ekspertëve të pasurive të paluajtshme, pronarët që vënë në dispozicion të ndërtuesve sipërfaqe trualli, marrin 30% të sipërfaqes ndërtimore, cka do të thotë se shteti shqiptar duhet të kishte përfituar **407.920 m2** sipërfaqe ndërtimore, ose e përllogaritur me cmimin

e apartamenteve (njësitë e tjera kanë cmime më të larta) 407.920 m2 x 1500 euro = **612 mln Euro ose 332 mln Euro më pak**. Me të drejtë një qytetar që dëgjon këto shifra, mund të pyesë, po cila është leverdia e shtetit shqiptar, kur ka dhënë shumë më shumë nga sa mund të fitonte?!

Së treti, Vendimi Nr. 14/6 datë 02.12.2021 "Për miratimin e statusit "Investim/Investitor strategjik procedurë e veçantë" për Projektin e Investimit "Marina & Jahtet e Durrësit" (Durrës Ychts & Marina) me subjekt aplikues "Simphony Real Estate Development shpk me NUIS/NIPT M11726006H dhe ortak të vetëm Simphony Invest Limited, me Numër rregjistrimi 355663 dhe garantues financiar NSHMI Development L.L.C me numër regjistrimi 1155255 Licencë 727523, Dubai, EBA"[2], parashikon kosto të tjera për shtetin, të cilat nuk janë analizuar në Realcionin e Projektligjit dhe nuk ka asnjë transparencë lidhur me faturën e tyre financiare, të tilla si: (i) shpronësimet të cilat duhet të kryehen nga Agjencia Shtetërore e Kadastrës në bazë të Nenit 28 të Ligj Nr. 55/2015, i ndryshuar dhe VKM Nr. 1032, datë 16.12.2015, (ii) sigurimi i financimit për ekspertizën e nevojshme ligjore, financiare dhe teknike, vendase apo të huaj nga ana e Autoritetit Portual Durrës, (iii) sigurimi i ekspertëve/ studiove ligjore apo entiteteve me ekspertizën e nevojshme për forcimin e pozitave të shtetit shqiptar në këtë investim strategjik nga ana e Avokaturës së Shtetit si dhe (iv) përcaktimi i vend depozitimit të mbetjeve inerte nga Bashkia Durrës në bashkëpunim me MIE dhe kosto përkatëse.

Së katërti, ligji përbën një tjetër "ligj special", një praktikë e kthyer në rutinë nga qeveria shqiptare. Pra, me ligj të posacëm i jepen disa të drejta dhe privilegje një operatori ekonomik privat, pa asnjë lloj gare dhe konkurrence. Kujtojmë këtu që e njëjta praktikë është përdorur edhe në disa projekte të tjera, si ligji special për Rrugën e Arbrit, ligji special për portin e Karpenit, ligji special për Aeroportin e Vlorës, ligji special për Teatrin Kombëtar, ligji special për kontratën për siguri kibernetike me kompaninë Jones Group etj. Në të paktën dy raste, Komisioni Evropian është shprehur kundër miratimit me ligj special të projekteve pasi cënonte parimet e konkurrencës dhe mosdiskriminimit, përkatësisht për ligjin special për Teatrin Kombëtar dhe ligjin special për Aeroportin e Vlorës. Vecanërisht, në rastin e ligjit special për Teatrin Kombëtar, ka pasur edhe një vendimmarrje të Gjykatës

---

2 https://ëëë.aida.gov.al/sq/investimet-strategjike/komiteti-i-investimeve-strategjike/vendimet-e-komitetit-te-investimeve-strategjike

Kushtetuese, e cila me vendimin nr. 29, datë 02.07.2021 vendosi shfuqizimin e ligjit të posacëm për Teatrin, pasi përbënte një shkelje të nenit 11 të Kushtetutës, në drejtim të lirisë së veprimtarisë ekonomike dhe konkurrencës. Po ashtu, miratimi i ligjeve të posacme për t'iu dhënë operatorëve ekonomikë të drejta dhe privilegje të caktuara në realizimin e projekteve vjen në kundërshtim me nenet 71 dhe 74 të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit, të cilat sanksionojnë se cdo ndihmë shtetërore e cila shtrembëron ose rrezikon të shtrembërojë konkurrencën, duke favorizuar sipërmarrje të caktuara vjen në kundërshtim me këtë Marrëveshje, si dhe vendos shprehimisht ndalimin e diskriminimit në kontratat publike. Pra, qartazi ky projektligj vjen në kundërshtim me nenin 11 Kushtetutës dhe nenet 71 & 74 MSA-së. Nga ana tjetër, është e qartë se në rastin konkret, kemi të bëjmë me një marrëdhënie partneriteti publik privat, i cili rregullohet posacërisht nga ligji nr. 125/2013 "Për koncesionet dhe parneritetin publik privat". Arsyeja e shmangies së këtij ligji është e kuptueshme, gara dhe konkurrenca. Nisur nga vlera e këtij projekti, jo vetëm gara është e detyrueshme, por gara duhet të jetë ndërkombëtare. Miratimi i këtij projektligji vjen edhe në kundërshtim me legjislacionin në fuqi, pasi qartazi kemi të bëjmë me një përpjekje për miratimin e një ligji të posacëm, duke shmangur të gjitha procedurat ekzistuese që garantojnë transparencë, garë dhe konkurrencë.

Së pesti, propozimi, diskutimi dhe miratimi i këtij projekti ka kaluar i gjithi në mungesë të plotë të transparencës. Jo vetëm ka pasur mungesë totale transparence për publikun, me përjashtim të videove të montuara të kryeministrit, por edhe për institucionet. Kështu, deputetët e opozitës, që e kanë ndjekur më vëmendje këtë çështje kanë kërkuar në mënyrë të përsëritur marrjen e informacioneve, të cilat i janë mohuar në mënyrë të vazhdueshme nga Agjencia Shqiptare e Zhvillimit të Investimeve (AIDA), me justifikimin absurd se investitori privat nuk ka shprehur dakordësinë që dokumentet të bëhen publike. Nga ana tjetër, sic pranohet edhe në relacionin e projektligjit, ky projekt është konsultuar vetëm nga Ministria e Financave, Minstria e Drejtësisë, Ministria e Brendshme, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Agjencia Shtetërore e Kadastrës, Agjencia e Zhvillimit të Territorit, ndërkohë që nuk ka asnjë lloj konsultimi me organet e pushtetit vendor, përfaqësuese të qytetarëve, me shoqërinë civile, me median, me ekspertët dhe qytetarët. Pra, një projekt, i cili ndryshon në mënyrë rrënjësore jo vetëm zonën portuale, por edhe qytetin e Durrësit, do të miratohet pa iu nënshtruar asnjë lloj procesi diskutimi dhe konsultimi me qytetarët. Ndërkohë, është fakt i njohur botërisht se qytetarët, bizneset e zonës, përfaqësues të shoqërisë civile dhe ekspertët e kanë kundërshtuar me forcë miratimin e këtij projekti, për

shkak të impaktit social që do të ketë, për të cilin do të flasim më gjërësisht në vijim. Nga ana tjetër, e gjithë historia e shoqërisë investitore është e mbuluar nga misteri dhe dyshimet. Pse duhej që një kompani, e cila thuhej se përfaqëson një nga biznesmenët më të mëdhenj në botë të regjistrohej në parajsa fiskale? Pse fillimisht stafi i prezantuar i kompanisë ishte shqiptar dhe investitori i huaj nuk dukej asgjëkundi? A nuk do të duhej që qeveria shqiptare ta kishte vendosur si kusht për miratimin e këtij projekti që pronarët, administratorët dhe stafi i kësaj kompanie të ishin të mirëidentifikuar? Cfarë po përpiqet të fshihet nëpërmjet regjistrimit të kompanisë në Ishujt Kajman, të cilën shteti e njohu i investitor strategjik? Pse u ndryshua rrugës shoqëria që kishte përfituar statusin investitor strategjik? Cila është arsyeja që në faqen zyrtare të kompanisë ndërkombëtare Emmar Properties figurojnë të gjitha projektet aktuale dhe të ardhshme të kësaj kompanie, por projekti i portit të Durrësit nuk duket gjëkundi?[3] Mungesa e përgjigjeve të këtyre pyetjeve, ka ngritur dyshime të arsyeshme mbi atë se kush janë realisht pronarët, përfituesit, dhe ortakët e kësaj kompanie. Edhe ligji në fjalë erdhi në fillim pa asnjë dokument shoqërues, dhe vetëm pas insistimit me forcë të Grupit Parlamentar të Partisë Demokratike, në seancën e datës 10.11.2022, u sollën dokumentet ditën e premte, datë 11.11.2022, për një projektligj që do të shqyrtohej në komisione parlamentare duke filluar nga data 14 nëntor. Në vijimësi të pyetjeve të mësipërme, ngrihet pyetja tjetër se cili është nguti apo nxitimi që pati qeveria shqiptare për miratimin e këtij ligji me procedurë të përshpejtuar? A nuk do të duhej që një projekt kaq të rëndësishëm, me impakt të gjërë ekonomik dhe social, Kuvendi të merrte gjithë kohën e nevojshme për të bërë transparencë për qytetarët dhe për të kërkuar llogari në emër të tyre?!

Së gjashti, në relacionin e projektligjit thuhet se gradualisht do të bëhet transferimi i aktiviteteve tregtare, i personelit operacional, doganor dhe të sigurisë në Porto Romano. Deri më tani, porti i Durrësit ka qenë jo vetëm porti më i madh në Shqipëri, por pika kryesore e transportit ndërkombëtar të mallrave dhe njerëzve. Në relacion dhe dokumentet e tjera nuk thuhet, por as nga qeveria nuk ka pasur deri më tani ndonjë shpjegim, lidhur me faktin se si do të kryhet ky transferim, cfarë impakti do të ketë tek qytetarët dhe bizneset që përdorin portin e Durrësit për lëvizjet e tyre, qofshin për arsye personale apo aktivitete ekonomike. Dhe c'është më e rëndësishmja a ofron Porto Romano kapacitetet e nevojshme infrastrukturore,

[3] Linku i listës së projekteve ndërkombëtare të Emmar Properties: https://properties.emaar.com/en/international-listing/
Lista paraqet projekte në Egjipt, Indi, Liban, Pakistan, Turqi, Arabia Saudite, Marok, SHBA, por asnjë projekt në Shqipëri;

teknike dhe njerëzore për të përballuar të gjithë fluksin e transportit të njerëzve dhe mallrave që realizohet aktualisht në Portin e Durrësit. Transferimi nga Porti i Durrësit në Porto Romano, a do të sjellë kosto të shtuara për qytetarët dhe bizneset shqiptare. Këto janë pyetje të rëndësishme, të cilat duhet të merrnin përgjigje dhe zgjidhje përpara miratimit të këtij projekti, për vetë rëndësinë që paraqet porti i Durrësit për transportin dhe ekonominë shqiptare. Pra, në thelb shqetësimi mbetet a i përmbush kushtet e kërkuara Porto Romano për të kryer me sukses të gjitha funksionet që aktualisht kryhen nga Porti i Durrësit. Dhe mbi të gjitha sa është kostoja reale që do t'i duhet për zhvendosjen e portit? Ekspertët e ekonomisë thonë që një transferim i tillë do ta zhysë Shqipërinë në një borxh shumë të madh, pasi një operacion i tillë ka një kosto rreth 1 miliardë Euro.[4] Deri më tani, dihet vetëm që projekti ka kushtuar 10 mln Euro. Shtuar këtu, sa do të jetë kosto e shpronësimeve, kosto e konsulencës ligjore, përcaktimi i venddepozitimit të mbetjeve urbane, si dhe kontratat ekzistuese me Autoritetin Portual Durrës. Nëse kjo rezulton kështu, atëherë duhet llogaritur si një tjetër humbje që i vjen shtetit shqiptar, pikërisht si rezultat i miratimit të këtij projekti.

Së shtati, analizuam në pjesën e parë lidhur me përjashtim nga taksa e ndikimit në infrastrukturë të projektit dhe përjashtim nga kontributi në fondin për strehimin social, të përllogaritur në një vlerë prej 120 milionë euro ose 6% e vlerës totale të investimit. Por, ky përjashtim, i miratuar me ligj të posacëm, ngre një tjetër problematikë kushtetuese që ka të bëjë me barazinë përpara ligjit. Cdo ndërtues, investitor apo sipërmarrës që kërkon të ndërtojë sot, është i detyruar që të shlyejë këto detyrime. Përjashtimi i një subjekti të vecantë nga këto detyrime përbën qartazi një trajtim të diferencuar përpara ligjit ose e thënë ndryshe diskriminim. Në këtë kuptim, ky lloj trajtimi vjen në kundërshtim me nenin 18 të Kushtetutës që sanksionon barazinë para ligjit dhe ndalimin e diskriminimit. Trajtimi i favorizuar i një subjekti tregtar në raport me subjektet e tjera, përvecse përbën diskriminim të papranueshëm, passjell sic e kemi shpjeguar edhe më lart një dëm shumë të rëndë ndaj konkurrencës. Kjo pasi, subjekti ekonomik për shkak të politikave favorizuese, arrin të ndërtojë me kosto më të ulëta, duke pasur gjithëaq përfitime më të larta.

Së teti, të gjithë jemi dëshmitarë të pasojave tragjike që pati tërmeti i 26 Nëntorit 2019, vecanërisht në qytetin e Durrësit. Ekspertiza teknike tregoi se jo vetëm cilësia e dobët e punimeve, por edhe ndërtimi në terrene të papërshtatshme dhe të

[4] https://ëëë.faktor.al/2022/11/12/projekti-durres-yachts-marina-as-strategjik-dhe-as-zhvillimor/?fbclid=IëAR1ZgxKReOa1v3IJVYutLDFQbEYcËË4MerD8z1ZPKoEë0L68UeuOl7Fmz94

paqëndrueshme gjeologjikisht, passollën tragjedi me humbje jetësh dhe të plagosur rëndë. Është fakt se trualli mbi të cilin synohet të realizohet projekti për shkak të afërsisë me detin, kryesisht ranor, paraqet problematika për ndërtimin e godinave të larta apo shumëkatëshe. Kjo është arsyeja që kryesisht në atë zonë ka ndërtime apo godina me lartësi të ulëta dhe struktura të cmontueshme, duke pasur parasysh edhe faktin se kemi të bëjmë me zona ranore. Në këtë kuptim, zhvillimi i projektit në atë zonë paraqet edhe rrezikshmëri për qytetarët dhe bizneset që do të kërkojnë të jetojnë, punojnë apo zhvillojnë aktivitetet e tyre tregtare në atë zonë. Nga dokumentacioni shoqërues i projektligjit nuk ka një studim të thelluar të kryer nga Instituti i Ndërtimit, që provon se zona në fjalë është e përshtatshme për kryerjen e ndërtimeve të larta apo shumëkatëshe. Ky është një element që meriton vëmendje, pasi ka të bëjë drejtpërdrejt me shëndetin dhe sigurinë e qytetarëve.

Së nënti, pikëpyetje të tjera lidhen edhe me burimin e financimit të këtij projekti. Nga shpjegimet e dhëna nga vetë kompania në studimin e fizibilitetit, kjo e fundit do të sigurojë rreth 160 milionë euro, përkatësisht 80 milionë euro nga kapitalet e veta dhe 80 milionë euro nga kreditë bankare, që po të kujtojmë është shumë herë më pak se vlera e kontributit të shtetit, të përllogaritur nga 449.1 mln Euro - 728.45 mln Euro. Pjesën tjetër, kompania ka pritshmëri që do ta realizojë nga shitjet e apartamenteve, parkingjeve dhe njësive tregtare. Duke përllogaritur që vlera totale e investimit është 2.1 miliardë euro, kjo do të thotë se kompania planifikon të realizojë nga shitjet dhe shërbimet rreth 1.94 miliardë euro që do t'i shërbejnë për të realizuar projektin e plotë. Ajo që mbetet e dyshimtë është cfarë ndodh nëse pritshmëritë e kompanisë janë shumë optimiste dhe shitjet nuk do të jenë aq të mbara. Pra, cfarë ndodh nëse kompania nuk arrin të sigurojë këto të ardhura. Punimet do të pezullohen, projekti do të lihet përgjysmë, qytetarëve do t'u merren paratë, por shtëpi dhe dyqane nuk ka?! Kjo në fakt ngjan një skenar goxha i dëgjuar, pasi në Shqipërinë postkomuniste nuk kanë qenë të pakta rastet kur investitorë shqiptarë ose të huaj për shkak se nuk kanë arritur të realizojnë projektin, i kanë braktisur punimet, duke i lënë qytetarët dhe bizneset që kishin paguar për to, në mes të rrugës. Shteti shqiptar ka kërkuar si garanci që vetëm njëri nga aksionarët të sjellë fillimisht në fazën e parë dhe më pas në fazën e dytë, një letër garanci për 30% të vlerës, që përkon me vlerën 600 mln Euro. E megjithatë, edhe sikur kjo shifër të përdorej e plotë, nëse pritshmëritë e kompanisë për shitjen nuk realizohen, sërish do të ishte e pamjaftueshme për realizimin e plotë të projektit. Nga ana tjetër, ekspertë të ekonomisë thonë se skema e financimit e parashikuar për këtë projekt që i krijon mundësi kompanisë për të gjetur financimin nëpërmjet borxheve dhe investimeve

nga palë të treta, krijon lehtësisht mundësinë e futjes së parave të pista. Pra, ky projekt shndërrohet tashmë edhe në një lavatrice të pastrimit të parave. Skema të tilla tashmë janë të njohura në kullat që po ndërtohen në Tiranë, ku nëpërmjet kontratave të shitblerjes, shkëmbimit apo klering-ut, sektori i ndërtimit arrin të pastrojë miliona euro që vijnë nga aktivitetet kriminale. Qeveria nuk ka parashikuar asnjë mekanizëm se si në projektin e Durrës Marina do të detektojë dhe parandalojë pastrimin e parave të pista. Në marrëveshje është parashikuar shprehimisht e drejta që ka kompania e huaj për të futur në kompaninë e përbashkët aksionarë të tjerë, të cilët megjithëse të regjistruar në ndonjë parajsë fiskale, së shpejti mund të dalin shqiptarë, sic ka rezultuar në rastin e aferës së inceneratorëve apo koncesioneve në shëndetësi.

Së fundmi, por ndoshta më i rëndësishmi impakti social. Më lart kemi folur për mungesën e konsultimeve me qytetarë, biznese, media, eskpertë dhe përfaqësues të shoqërisë civile. Në fakt, ekspertë të ndryshëm e kanë ngritur si shumë problematike faktin se realizimi i këtij projekti do të sjellë një mbyllje dhe falimentim të të gjitha bizneseve të zonës, pasi të gjitha shërbimet tregtare do të realizohen nga njësitë tregtare të ndërtuara brenda projektit, cka do të thotë se bizneset përreth do të mbeten pa punë e për rrjedhojë do të detyrohen të mbyllin aktivitetet e tyre. Nga ana tjetër, bizneset që operojnë në sektorin e ndërtimit për shkak të kushteve të padrejta dhe diskriminuese që iu krijohen do të kenë vështirësi financiare për të vazhduar projektet e tyre dhe për t'i shitur ato. Shtuar këtu faktin se qytetarët që kanë blerë apo investuar në prona të paluajtshme, do të shohim luhatje të mëdha cmimesh pikërisht për shkak të projektit në fjalë. Ndikimi që do të ketë projekti në zhvillimin e qytetit është një tjetër element që duhet mbajtur në konsideratë, nisur edhe nga roli që ka pasur deri më tani porti në jetën e qytetit. Mungesa e cfarëdolloj studimi sa i përket impaktit social tregon në fakt se shqetësimi i qeverisë nuk kanë qenë qytetarët dhe bizneset e ndershme të Durrësit, por vetëm pasurimi i kompanive të klientëve pranë qeverisë, qoftë kjo edhe një praktikë në kundërshtim flagrant me Kushtetutën, Marrëveshjen e Stabilizim-Asociimit dhe ligjet e vendit. Impakti social është në fakt një nga arsyet pse projekte të tilla që janë realizuar në vendet e rajonit përgjithësisht kanë përzgjedhur jo qendrat e qyteteve apo zonat me një zhvillim të caktuar, por zona bregdetare, të cilat kanë qenë të lira nga ndërtimet. Në këtë mënyrë, këto projekte nuk kanë krijuar efekte negative në jetën sociale të komunitetit apo qytetit ku janë zhvilluar nga njëra anë, ndërsa nga ana tjetër, ato kanë sjellë zhvillim për zona ku nuk ka pasur ndonjë veprimtari intensive më përpara. Por, sic e thamë është e qartë se interesi i qytetarëve dhe bizneseve të ndershme të qytetit të Durrësit, por

jo vetëm, pasi porti ngërthen interesa të qytetarëve dhe bizneseve nga e gjithë Shqipëria, kanë qenë shqetësimi i fundit i qeverisë përballë interesave ekonomike. Në konkluzion të analizës së mësipërme projekti "Marina & Jahtet e Durrësit" paraqet problematika në disa aspekte: (i) kushtetuese; (ii) procesi i integrimit evropian; (iii) leverdia ekonomike; (iv) pastrimi i parave; dhe (v) impakti social. Sic kemi shpjeguar më lart, është e qartë se miratimi i këtij projektligji paraqet së paku dy problematika kushtetutshmërie që kanë të bëjnë me barazinë përpara ligjit dhe cënimin e lirisë së veprimtarisë ekonomike, në drejtim të konkurrencës, të garantuar nga nenet 11 dhe 18 të Kushtetutës së Shqipërisë. Nga ana tjetër, miratimi i një ligji të posacëm për t'i akorduar të drejta dhe privilegje të vecanta një sipërmarrje të caktuar, është në kundërshtim të hapur me nenet 71 dhe 74 të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit, për të cilat Komisioni Evropian ka pasur rast të reagojë edhe më herët. Shtuar këtu, nga analiza që kemi bërë me shifra më lart, ajo që shteti shqiptar ofron apo humb është shumë herë më e madhe se ajo që do të fitojë. Nga përllogaritja sipas vlerës së tregut, rezulton se Shqipëria do të ofrojë prona dhe të drejta në vlerë të paktën 728.45 milionë Euro përkundrejt një fitimi prej 280 milionë Euro, në përfundim të afatit të plotë të projektit.

Ndërkohë, sic kemi përmendur, ekspertët e ekonomisë thonë se transferimi i portit të Durrësit në Porto Romano do të ketë një kosto të paimagjinueshme prej 1 miliardë Euro, cka do ta bënte këtë projekt tërësisht jo rentabël për shtetin shqiptar. Ekspertët po ashtu kanë shpjeguar se mungesa e burimeve të financimit nga ana e kompanisë, e cila disponon jo më shumë se 160 milionë Euro, 80 nga kapitalet e saj dhe 80 nga kreditë bankare, iu hap rrugë pastrimit të parave që kanë burime aktivitetet e paligjshme. Ekspertët e ekonomisë theksojnë se projeksionet e kompanisë sa i përket shitjeve dhe të ardhurave që do të sigurojnë janë shumë optimiste, thuajse jo reale, për një vend të varfër dhe me ekonomi të pazhvilluar. Në këto kushte, është e qartë se kompania mund të gjendet shumë shpejt në pamundësinë për realizimin e investimit të saj. Shtuar këtu, ky projekt ka një impakt të konsiderueshëm social vecanërisht për banorët dhe bizneset e qytetit të Durrësit, të cilët si rezultat i një qasje favorizuese dhe diskriminuese të qeverisë ndaj një subjekti tregtar, kjo do të sjellë shumë shpejt mbylljen e bizneseve të zonës dhe humbjen e vendeve të punës nga qytetarët. Element tjetër i rëndësishëm për t'u pasur në konsideratë, është edhe mungesa nga Instituti i Ndërtimit i një studimi të thelluar mbi parametrat e truallit në sheshin e projektit, kur qartazi kemi të bëjmë me zonë ranore, të njohur për paqëndrueshmëri dhe papërshtatshmëri për ndërtimet e larta dhe shumëkatëshe. Mungesa e plotë e transparencës, konsultimit me qytetarët, arroganca dhe shpejtësia

nëpërmjet të cilave qeveria miratoi këtë marrëveshje janë dëshmi e qartë e mungesës së guximit për t'u përballur me problematikat e mëdha që ajo paraqet.

II. SHITJA E KONCESIONIT TË MENAXHIMIT TË PORTIT KOMPANISË SCHAPHA D.O.O.

Por, përvec problematikave të mësipërme, për të cilat Grupi Parlamentar i PD-së ka qenë mjaft i zëshëm gjatë gjithë kohës, transferimi i portit tregtar të Durrësit në Porto Romano për t'i hapur rrugë ndërtimit të projektit "Marina e Durrësit & Jahtet" solli edhe një sërë problematikash të tjera. Konkretisht, qeveria shqiptare ndërpreu kontratën për menaxhimin e terminalit lindor me kompaninë gjermane EMS Shipping Trading GMBH. Kjo e fundit paditi shtetin shqiptar në Gjykatën Ndërkombëtare të Arbitrazhit në 7 prill 2023.

Megjithatë, sic kanë raportuar mediat gjermane, në korrik 2024, EMS tërhoqi papritur padinë në arbitrazhin ndërkombëtar dhe ia shiti koncesionin për 13 milionë euro një kompanie kroate, të quajtur Schapha d.o.o. Ky transaksion në dukje normal ka ngritur shumë pikëpyetje. Gjithnjë duke iu referuar mediave gjermane, ekspertët në Berlin dhe Bruksel kanë vënë në pikëpyetje arsyen pse një kompani e vogël kroate do të merrte përsipër një kontratë kaq të rrezikshme. Hetimet sugjerojnë se Schapha d.o.o. është një kompani fiktive me lidhje të ngushta me aktorë të fuqishëm kroatë dhe interesa shqiptare. Qëllimi i saj duket se është sigurimi i kontrollit mbi portin e ri strategjik në Porto Romano.

Nga analiza e medias gjermane Focus.de del se në këtë çështje ka një rol kyç edhe ish-drejtori i Portit të Durrësit, ministri aktual i Mbrojtjes Pirro Vëngu. Informacionet tregojnë se veprimet e tij janë kryer me dijeninë dhe miratimin e ministres së Infrastrukturës, Belinda Balluku. Kjo e fundit dyshohet se ka dhënë udhëzime për të lidhur kontakte me kompaninë multinacionale MAERSK. Drejtori rajonal i MAERSK për Adriatikun përshkruhet si një figurë qendrore në këtë rrjet.

Rezultati? Me Schapha d.o.o. si fasadë, një oligark lokal shqiptar, me mbështetjen e menaxherëve rajonalë të MAERSK, mund të sigurojë të drejtat ekskluzive për menaxhimin e portit të ri për 45 vitet e ardhshme. Kritikët dyshojnë se procesi i tenderimit, ende i pashpallur zyrtarisht, është i manipuluar dhe i paracaktuar për aktorë të caktuar.

Zbulimet marrin përmasa globale, pasi pronarët e Schapha d.o.o. kanë lidhje me Ekuadorin dhe Kolumbinë. Burime të ndryshme shprehin shqetësime se këto vende mund të përdoren si pika strategjike për rrugët e trafikut të drogës, duke përfshirë Shqipërinë, e cila tashmë monitorohet nga DEA.

Këto zbulime mund të kenë pasoja të mëdha për Shqipërinë. Ekspertët paralajmërojnë se mungesa e kontrollit të investitorëve ndërkombëtarë mund të ketë favorizuar pa dashje rrjete kriminale. Ndërkohë, qeveria shqiptare, me në krye kryeministrin Edi Rama dhe ministren Balluku, po përballet me kritika të ashpra, si në vend ashtu edhe jashtë tij. Opozita ka shfrytëzuar këtë situatë për të akuzuar qeverinë për korrupsion dhe keqmenaxhim.

Në nivel ndërkombëtar, rasti mund të ndikojë negativisht në besimin e investitorëve europianë dhe gjermanë. Roli i MAERSK, një kompani multinacionale e respektuar, pritet të tërheqë vëmendjen e mediave dhe institucioneve globale.

Media gjermane Focus.de e mbyll shkrimin e saj me konkluzionin si vijon: "Kriza e portit të Durrësit tregon përpjekjen e Shqipërisë për të balancuar mes zhvillimit ekonomik dhe rrjeteve të errëta politike. Aktorët ndërkombëtarë dhe Bashkimi Europian mund të kërkojnë hetime të pavarura dhe procese transparente për të rivendosur besimin. Në këtë betejë, Shqipëria nuk rrezikon vetëm një projekt miliardësh, por edhe imazhin e saj si një vend në zhvillim që synon të tërheqë investitorë të huaj dhe të ruajë stabilitetin në një rajon të brishtë."

III. NDËRTIMI I PORTIT TË RI NË PORTO ROMANO

Në vijim të analizës së mësipërme, projekti "Marina e Durrësit & Jahtet" sjell edhe transferimin e portit tregtar të mallrave dhe pasagjerëve në Porto Romano. Megjithëse fillimisht kryeministri Edi Rama dhe ministrja Belinda Balluku kishin deklaruar se ndërtimi i portit të ri në Porto Romano nuk do t'iu kushtojë asnjë lekë taksapaguesve shqiptarë, pasi do të ndërtohet me financime private, më pas u njoftua se ndërtimi do të bëhet me fonde të Buxhetit të Shtetit. Pra, përveç faljes së sipërfaqes së tokës, sipërfaqeve ndërtimore, përjashtimit nga detyrimet fiskale, shteti

shqiptar do të përballojë edhe koston për ndërtimin e portit të ri në Porto Romano, i cili sic kemi shpjeguar më lart do të ketë një vlerë shumë të lartë.

Në fakt, edhe sa i përket kostove reale të portit të ri në Porto Romano, kryeministri Rama dhe ministrja Balluku kanë vepruar në mungesë transparence, pasi fillimisht u tha se kostoja e projektit do të ishte 393 milionë euro. Por, më pas u zbulua se kjo shifër përfaqësonte vetëm fazën e projektit, pasi faza e dytë e projektit do të kushtonte 261 milionë euro të tjera. Për të vijuar edhe me koston e një baze detare me vlerë 366 milionë euro, që do të thotë se në total kostoja e ndërtimit të portit të ri në Porto Romano do të arrijë të paktën vlerën e 1 miliardë e 20 milionë euro. Ekspertët sugjerojnë se kosto mund të jetë akoma shumë më e lartë, por në mungesë të informimit dhe transparencës nga ana e qeverisë, akoma nuk mund të përcaktohet me saktësi se sa do jetë fatura finale.

IV. NGRITJA E KOMISIONIT HETIMOR PARLAMENTAR

Shqetësimet dhe problematikat e analizuara më lart janë ngritur në mënyrë të vazhdueshme nga opozita, shoqëria civile, media dhe ekspertët e fushës. Megjithatë, deri më tani ato nuk kanë marrë ndonjë përgjigje nga qeveria. Ndërkohë që dy vite pas miratimit të ligjit dhe 14 shtojcave të tij, mbetet e paqartë se në ç'fazë janë punimet për projektin "Marina e Durrësit & Jahtet", si dhe punimet për ndërtimin e portit të ri tregtar në Porto Romano. Pikërisht, me qëllim shqyrtimin e procedurave të ndjekura për projektin "Marina & Jahtet e Durrësit", shitjen e koncesionit të menaxhimit të portit kompanisë Schapha d.o.o., dhe ndërtimin e portit të ri në Porto Romano, kontrollin e ligjshmërisë, nxjerrjen e përgjegjësive institucionale dhe vlerësimin e nevojës për ndërmarrjen e masave të nevojshme, përfshirë ndërhyrjet ligjore, deputetët nënshkrues kërkojnë ngritjen e një Komisioni Hetimor Parlamentar për Kontrollin e Ligjshmërisë në Procedurat e (i) Miratimit të projektit "Marina & Jahtet e Durrësit"; (ii) Shitjes së koncesionit të menaxhimit të portit kompanisë Schapha d.o.o.; dhe (iii) Ndërtimit të portit të ri në Porto Romano.

Gjykata Kushtetuese e cilëson si "*kompetencë kushtetuese*" të drejtën e pakicës parlamentare për ngritjen e komisionit hetimor parlamentar. Duke e veshur një të katërtën e deputetëve me këtë pushtet, Kushtetuta "*...institucionalizon një lloj tjetër autoriteti kushtetues, që njihet si pushteti i pakicës parlamentare*", që realizohet

"*...në mënyrë të pavarur...*" dhe që është "*....i pakufizuar nga vullneti i shumicës*". E drejta e kontrollit hetimor i është njohur pakicës parlamentare, e cila duke i pasur të kufizuara mjetet në dispozicion, mund ta shndërrojë atë në një instrumet të fuqishëm kushtetues.

Ushtrimi normal i veprimtarisë së Kuvendit kërkon ekzistencën e elementeve të domosdoshëm që kanë të bëjnë me krijimin e kushteve për respektimin e ligjeve nga të gjitha organet e tjera të pushtetit publik dhe shtetasit, si dhe pajisjen e tij me mjetet e përshtatshme për realizimin e kontrollit mbi mënyrën e zbatimit të ligjeve dhe mbrojtjen e interesit publik. Komisionet hetimore që ngrihen për këtë qëllim në kuptim të nenit 77 të Kushtetutës, janë një mjet që i shërben pikërisht ushtrimit të kontrollit parlamentar. Ato janë instrument i rëndësishëm i parlamentit për mbledhjen e informacionit për çështje të vecanta, me qëllim arritjen e përfundimeve të caktuara.

Qëllimi i Komisionit Hetimor që kërkohet të krijohet mbi bazën e kësaj kërkese, synon që të mbledhë informacione të hollësishme mbi zbatimin e ligjit në procedurat e miratimit të projektit "Marina e Durrësit & Jahtet", shitjen e koncesionit të menaxhimit të portit një kompanie të huaj (të panjohur) dhe ndërtimit të portit të ri tregtar në Porto Romano, si dhe të vlerësojë nevojën për miratimin, korrigjimin, ndryshimin e legjislacionit relevant, me qëllim që të garantohen parimet e rëndësishme kushtetuese të mbrojtjes së pronës publike, konkurrencës së lirë, barazisë para ligjit, mosdiskriminimit, mbrojtjen e objekteve me rëndësi strategjike dhe ruajtjen e buxhetit të shtetit nga shpërdorimi.

Objekti dhe qëllimi i ngritjes së këtij Komisioni Hetimor është në përputhje me Kushtetutën dhe parimet themelore kushtetuese, për shkak se nuk sjell mbivendosje apo transferime të kompetencave të parashikuara nga Kushtetuta për organe të tjera, por synon njohjen dhe verifikimin në hollësi të të gjitha problematikave që lidhen me procedurat për projektin "Marina e Durrësit & Jahtet", shitjen e koncesionit të menaxhimit të portit dhe ndërtimin e portit të ri tregtar në Porto Romano, me qëllim që të kontrollohet zbatimi i legjislacionit në fuqi, të nxirren përgjegjësitë institucionale, si dhe të merren masa të përshtatshme në drejtim të mbrojtjes së parimeve të ligjshmërisë, barazisë, konkurrencës, meritokracisë, eficencës

ekonomike, mbrojtjes së pronës publike dhe ruajtjes së buxhetit të shtetit në të gjitha kontratat publike që angazhohet qeveria shqiptare.

Mbrojtja, respektimi dhe promovimi i këtyre parimeve në procedurat e lidhjes së kontratave publike janë kushte të diktuara edhe nga nenet 71 dhe 74 të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit, në kuadër të integrimit evropian të Shqipërisë. Në këtë kuptim, është detyrë e Kuvendit që pasi të kryejë një skanim të plotë të problematikave të ndërmarrë cdo lloj mase të nevojshme që parandalon abuzimet dhe shkeljet ligjore në të ardhmen në kontratat publike, me palë qeverinë apo shtetin shqiptar.

E drejta e Komisionit për kryerjen e hetimeve do të realizohet vetëm brenda funksionit të kontrollit parlamentar dhe detyra kushtetuese që mbulojnë deputetët, si përfaqësues të popullit dhe zëdhënës të interesit publik, për zbardhjen e plotë të kësaj çështjeje. Dobishmëria e këtij hetimi konsiston pikërisht në nxjerrjen e përgjegjësive institucionale, duke ndihmuar në evidentimin e problemeve dhe mirëfunksionimin e shtetit të së drejtës.

Nëse i referohemi praktikës ndërkombëtare, natyra e çështjeve të hetuara nga komisionet hetimore ka qenë e një rëndësie substanciale apo parësore për publikun, me ndikim të vecantë në marrëdhëniet ndërshtetërore, me qëllim nxjerrjen e përgjegjësive institucionale dhe mospërsëritjen e fenomeneve të hetuara në të ardhmen. Në këtë drejtim, çështjet më të shumta kanë patur për objekt administrimin e fondeve publike, marrëdhëniet ndërshtetërore, falimentimet e korporatave apo subjekteve të ndryshme private, të cilët kanë patur një impakt në ekonominë e vendit, apo hetimin e fenomeve kriminale.[5]

Në rastin konkret, puna e Komisionit Hetimor nuk do të konsistojë në nxjerrjen e përgjegjësive penale për personat që potencialisht mund të kenë kryer shkelje, pasi kjo është detyrë funksionale e organeve të drejtësisë. Komisioni Hetimor do të përqendrojë punën e tij në në njohjen dhe verifikimin në thellësi të ligjshmërisë të praktikave institucionale të ndjekura në të gjitha fazat për miratimin e projektit "Marina e Durrësit & Jahtet", prishjen e kontratës me kompaninë gjermane EMS

[5] Vendimi Nr. 18/2003 i Gjykatës Kushtetutese;

dhe shitjen e koncesionit te kompania kroate Schapha d.o.o., si dhe projektimin e ndërtimin e portit të ri tregtar në Porto Romano. Nga ana tjetër, mbledhja e informacioneve të detajuara nga institucionet relevante synon që në përputhje me realitetin e diktuar nga rrethanat, provat dhe të dhënat në dispozicion, të nxirren përfundime mbi nevojën e miratimit, plotësimit apo korrigjimit të ligjeve të vecanta, me qëllimin ofrimin e një mbrojtjeje të plotë ligjore dhe institucionale të parimeve të ligjshmërisë, barazisë, konkurrencës, meritokracisë, eficencës ekonomike, mbrojtjes së pronës publike dhe ruajtjes së buxhetit të shtetit në të gjitha kontratat publike që angazhohet qeveria shqiptare.

Kërkesa për ngritjen nga Kuvendi të një komisioni hetimor, përmbush tri kriteret kushtetuese si vijon: (i) cështja ka të bëjë me funksionin ligjvënës dhe funksione të tjera për të cilat ai është i autorizuar të marrë masa ligjore; (ii) objekti i hetimit fokusohet në një cështje konkrete; dhe (iii) ekzistojnë të dhëna dhe indicie të mjaftueshme që dëshmojnë për ekzistencën e problematikave lidhur me procedurat për miratimin e projektit "Marina e Durrësit & Jahtet", shitja e koncesionit të menaxhimit të portit dhe ndërtimi i portit të ri tregtar në Porto Romano.

Kërkesa për ngritjen e një Komisioni Hetimor për Kontrollin e Ligjshmërisë në Procedurat e (i) Miratimit të projektit "Marina & Jahtet e Durrësit"; (ii) Shitjes së koncesionit të menaxhimit të portit kompanisë Schapha d.o.o.; dhe (iii) Ndërtimit të portit të ri në Porto Romano, bazohet në nenin 77, pika 2 e Kushtetutës, i cili parashikon se: "*Kuvendi ka të drejtë dhe, me kërkesë të një së katërtës së të gjithë anëtarëve të tij është i detyruar të caktojë komision hetimi për të shqyrtuar një cështje të vecantë.*", si dhe neni 25 i Rregullores së Kuvendit, i cili parashikon se "*1. Kuvendi ka të drejtë dhe, me kërkesën e një së katërtës së të gjithë anëtarëvë të tij, është i detyruar të caktojë një komision hetimi, për të shqyrtuar një cështje të vecantë. 2. Komisionet hetimore të Kuvendit veprojnë sipas procedurës së parashikuar me ligj.*"

Prandaj, duke pasur parasysh sa më sipër, ne, një grup deputetësh, jo më pak se ¼ e anëtarëve të Kuvendit të Shqipërisë, bazuar në nenin 77, pika 2 të Kushtetutës dhe nenin 25, pikat 1 dhe 2 të Rregullores së Kuvendit,

KËRKOJMË:

1. Ngritjen e një Komisioni Hetimor të Kuvendit për Kontrollin e Ligjshmërisë në Procedurat e (i) Miratimit të projektit "Marina & Jahtet e Durrësit"; (ii) Shitjes së koncesionit të menaxhimit të portit kompanisë Schapha d.o.o.; dhe (iii) Ndërtimit të portit të ri në Porto Romano.

2. Komisioni ka për objekt të veprimtarisë së tij: (i) shqyrtimin e të gjitha problematikave lidhur me miratimin e projektit "Marina e Durrësit & Jahtet", prishjen e kontratës me kompaninë gjermane EMS dhe shitjen e koncesionit te kompania kroate Schapha d.o.o., si dhe projektimin e ndërtimin e portit të ri tregtar në Porto Romano; dhe ii) vlerësimin e nevojës për marrjen e masave, përfshirë ndërhyrjet ligjore nëpërmjet miratimit, korrigjimit apo plotësimit të legjislacionit relevant për garantimin e parimeve të ligjshmërisë, barazisë, konkurrencës, meritokracisë, eficencës ekonomike, mbrojtjes së pronës publike dhe ruajtjes së buxhetit të shtetit në të gjitha kontratat publike që angazhohet qeveria shqiptare.

3. Komisioni do të përbëhet nga 11 (njëmbëdhjetë) anëtarë, nga të cilët kryetari dhe katër anëtarë i përkasin Grupit Parlamentar të Partisë Demokratike dhe gjashtë anëtarë Grupit Parlamentar të Partisë Socialiste.

4. Komisioni e ushtron veprimtarinë për një afat 6-mujor nga data e miratimit të këtij vendimi.

5. Mbledhjen e Konferencës së Kryetarëve për shqyrtimin e kësaj kërkese dhe caktimin e datës së miratimit në Kuvend në seancën plenare më të afërt.

Duke ju falënderuar për bashkëpunimin.

DEPUTETËT

1. Gezment Bardhi
2. Jeti Beluku
3. Edi Paloka
4. Ina Thupa
5. Asllan Dogjani
6. Andrea Mano
7. Shunata
8. Arian Baçi
9. Ferdinand Xhaferaj
10. Gerhard Ala
11. Albana Vokshi
12. QANI XHAFA
13. Lindita Metaliaj
14. Flamur Aasla
15. Xhelal Mziu
16. ISUF SELAS
17. Kastriot Piroli
18. Edmond Spaho
19. Heliodor Bubeka
20. Kasem Mahmuta
21. Emilje
22. Elaleda Bano
23. Arian

24. Sonmir Kaveli
25. Kreshnike Çollaku
26. Oerd Bylykbashi
27. Greta Bardeli
28. Jonida Tebdi
29. RAMADAN LIKAJ
30. Petrit Dada
31. ARDIA ULLRI
32. Elda Hoti
33. Lefter Gjoleka
34. Ilirjan Nuka
35. Petrit Vasili
36. ERISA Xhixho
37. Orjela Nebijaj
38. Irida Shala
39. Ilda Dhori