



Republika e Kosovës
Republika Kosovo-Republic of Kosovo
Kuvendi - Skupština - Assembly

Legjislatura IV
Sesioni pranveror

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri

Mbledhja nr. 04/2011
Prishtinë, më 12.04.2011, ora 11:00
Ndërtesa e Kuvendit, salla N-225

PROCESVERBAL

**I MBLEDHJES SË KOMISIONIT PËR ZHVILLIM EKONOMIK,
INFRASTRUKTURË, TREGTI DHE INDUSTRI**

Në mbledhje morën pjesë: Zenun Pajaziti - kryetar, Teuta Sahatqija, Fikrim Damka, Sala Berisha-Shala, Lutfi Zharku, Hashim Deshishku, Ramiz Kelmendi, Myzejene Selmani dhe Biserka Kostić.

Munguan: Visar Ymeri dhe Berat Buzhala.

Të ftuarit për raportim: Driton Gjonbalaj dhe Eset Berisha – AAC, Haliti Gara- ARH.

Pjesëmarrës të tjerë: Besnik Ramadanaj – KDI, Sanije Berisha - OSCE dhe Lumnije Murati ZPRK.

Stafi mbështetës i Komisionit: Armend Ademaj, Besim Haliti, Muhamet Morina dhe Nurie Morina.

Mbledhjen e kryesoi Zenun Pajaziti, kryetar i komisionit.

Për këtë mbledhje propozohet ky rend dite:

1. Miratimi i rendit të ditës;
2. Miratimi i procesverbaleve nga mbledhjet e datës 29 dhe 30.03.2011;
3. Shqyrtimi i Raportit Vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2010;
4. Shqyrtimi i Raportit Vjetor të Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave për vitin 2010;
5. Të ndryshme.

Kryesuesi konstatoi se janë plotësuar kushtet për fillimin e punës dhe hapi mbledhjen me pikën e parë të rendit të ditës.

1. Miratimi i rendit të ditës

Rendi i ditës u miratua pa ndryshime.

2. Miratimi i procesverbaleve të mbledhjeve të mbajtura më 29 dhe 30. 03. 2011

Procesverbalet nga mbledhjet e datës 29 dhe 30.03.2011 u miratuan pa vërejtje.

3. Shqyrtimi i Raportit Vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2010

Kryetari – e ftoi përfaqësuesin e Autoritetit të Aviacionit Civil-AAC që ta paraqesë Raportin vjetor për vitin 2010.

Dritan Gjonbalaj, (Drejtori i Përgjithshëm i AAC- së) – tha se deri me hyrje në fuqi të Ligjit për Aviacionin Civil kjo fushë ka qenë kompetencë e rezervuar e UNMIK- ut. Këto kompetenca UNMIK-u i ka ushtruar përmes ish Zyrës Rregullatore të Aviacionit Civil (ZRRAC). Ish Ministria e MTPT-së, tani Infrastrukturës, në bazë të Nenit 101 të Ligjit për Aviacionin Civil, me qëllim të tranzicionit sa më të lehtë në bartje të kompetencave nga UNMIK-u në institucionet e Republikës së Kosovës e ka autorizuar ZRRAC-in t’i ushtrojnë funksionet e AAC- së deri më 31 dhjetor 2008. AAC-ja është funksionale që nga 1 janar 2009. AAC-ja themelohet nga Ligji për Aviacionin Civil si agjenci e pavarur rregullatore përgjegjëse për rregullimin e sigurisë së aviacionit dhe rregullimin ekonomik të aeroporteve dhe ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror. AAC-ja është vetëm njëri nga autoritetet publike me përgjegjësi dhe funksione në fushën e aviacionit civil në vendin tonë. AAC-ja udhëhiqet nga drejtori i përgjithshëm. Drejtori i përgjithshëm i AAC-së është emëruar nga Qeveria e Republikës së Kosovës, me vendimin nr 06/37 të datës 25 shtator 2008. Puna e AAC- së mbikëqyret nga Bordi Mbikëqyrës prej pesë anëtarësh. Inspektorët e AAC- së kanë kryer inspektime dhe auditive për të garantuar që operimet e aviacionit civil në Kosovë, kryhen në përputhje me standardet në fuqi. AAC-ja ka bashkëpunuar ngushtë me institucionet e tjera përgjegjëse për aviacionin civil në Republikën e Kosovës, në mënyrë që i tërë sistemi rregullator dhe mbikëqyrës i shtetit të funksionojë i koordinuar dhe në përputhje me standardet dhe praktikën më të mira ndërkombëtare. AAC-ja ka nënshkruar Memorandum mirëkuptimi me MPB-në, me të cilin merr përsipër asistimin e personelit të MPB-së në fushën e sigurimit të aviacionit civil, derisa sektori përkatës në MPB të jetë i përgatitur plotësisht për kryerjen e detyrave që ia përcakton Ligji. AAC- ja ka qenë mjaft aktive në bashkëpunim ndërkombëtar në aviacion civil duke përfshirë bashkëpunimin me BE-në, shtetet anëtare dhe shtetet e rajonit. Përfaqësues të AAC- së kanë marrë pjesë në iniciativat e bashkëpunimit rajonal në fushën e aviacionit. Këtu përfshihet pjesëmarrja e AAC- së në mbledhjet e organizuara nga Komisioni Evropian në kuadër të projektit të implementimit të Marrëveshjes mbi Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit dhe në takimet e organizuara nga Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit. AAC- ja në Raportin e Progresit është paraqitur me nota pozitive, ku është marrë si shembull në shtet e rajonit që ka një përparim të theksuar. AAC-ja vetëfinancohet nga të ardhurat e dedikuara, siç përcaktohen në Ligjin për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë. Të hyrat e AAC-së vijnë nga tarifa e sigurisë së pasagjerëve prej 2 eurosh për secilin udhëtar që niset nga ANP-ja. Si të hyra tjera Ligji për Aviacionin Civil parashikon tarifat e licencimit dhe certifikimit, një pjesë nga tarifat e kontrollit të trafikut ajror apo donacionet dhe grantet e ndryshme. Hapësira ajrore është mbyllur nga NATO- ja në vitin 1999. Menjëherë pas shpalljes së Pavarësisë së Kosovës, Qeveria jonë, institucionet tona, i kanë kërkuar AAC-së , që në nivelin teknik, të fillojë ta përcjellë kërkesën për hapjen e hapësirës së lartë ajrore. Hapësira ajrore e Kosovës ndahet në dy nivele në të ulët

edhe të lartë. Atë të lartin (mbi 9 kilometra lartësi) është i mbyllur për fluturim nga NATO –ja që nga përfundimi i luftës në vitin 1999. Gjatë vitit 2010 AAC-ja në bazë të Ligjit ka nxjerr 18 rregullore, me të cilat gati është përmbyllur plotësisht nxjerrja e akteve nënligjore që burojnë nga Ligji dhe Marrëveshja AAC-së. Gjithashtu janë hartuar edhe një numër manualesh dhe materialesh udhëzuese që burojnë nga këto rregullore. Me këto manuale lehtësohet implementimi i rregulloreve nga inspektorët tanë dhe nga entitetet e inspektuara. Në këtë raport paraqitet edhe pasqyra financiare dhe aktivitetet të prokurimit të AAC-së për vitin 2010.

Myzejene Selmani – theksoj se në raport janë treguar aspektet ligjore me të cilin janë përafruar me rregulloret e BE-së, çështjet e Bordit si ka shkuar struktura. U ndal të aeroportet që është bërë çertifikimi i tyre dhe në bazë të vendimit të Qeverisë, dhe shtroj pyetje: a është plotësuar e gjithë infrastruktura ligjore? Duke marrë parasysh se i duhet edhe një Ligj aeroportit të Prishtinës, për arsye se koncesioneri i ri i cili e ka marrë aeroportin e Prishtinës të jetë në vizavi me juve dhe duke marrë parasysh se autoritetit i aviacionit civil është shumë i rëndësishëm për një vend dhe çështja e punës së juaj prej fillimit. Po ashtu kërkoj që të jenë të vemendshëm me shumë rreth shfrytëzimit të bursave pasi që ato janë të sponsorizuar nga Komisioni Evropian.

Lutfi Zharku – pyeti se cilat janë përfitimet për hapsirën e lartë ajrore, se çka përfiton Kosova? Pastaj, ngriti çështjen tjetër është se kemi vetëm dy koridore cilat janë planet afatshkurta? A mund të kemi një parashikim se kur të kemi koridore të tjera? Dhe e treta ka të bëjë me operatorët ajrorë dhe ne kemi vetëm një çertifikat, si funksionin ky treg si dhe ku jemi në këtë fushë?

Fikrim Damka - pyeti lidhur me shpenzimet e buxhetit ku me shifrat në tabelen 1.8 afër 100 mijë euro janë shpenzuar për udhetime jashtë shtetit, ku rreth 30% janë gjithsej mallrat dhe shërbime, duke ngritur kështu një kosto të madhe, duke marrë parasysh se për zyra dhe furnizim me material shpenzues ka afër 56 mijë euro, kërkoj sqarim rreth tyre.

Hashim Deshishku – pyeti se kontrollin e aeroplanëve për ngritje të tyre, a janë këta kontrollorët vendor apo kanë bashkpunim me të jashtëm?

Kryetari – theksoj se i intereson diçka rreth tarifave, kur ka raste kur ka anulim të fluturimit për shkak të mospagesës të tarifave. Deri në ç'masë ka arritur AAC me u marrë me to kur kemi pasur raste kur udhëtarët kanë pësuar drejtëpërdrejt për shkak të anulimeve të fluturimeve, a ka pasur ndonjë ankesë gjatë vitit 2010 për shërbimet e aeroportit nga operatorët transportues apo konsumatorët? Pyeti lidhur edhe me takset e sigurisë, sa krejt takse paguan një udhëtarë? Te mjetet të buxheti do të duhej të pritet Raporti final të auditorit, ku ju e keni përmend se një pjesë është bërë dhe një pjesë tjetër ka mbetë për tu mbarur, kjo pjesë ka me i trajtuar edhe çështjet tjera, por ka qenë mirë të jetë edhe një raport për të hyrat e specifikuar nga licencat nga taksat nga tarifat e sigurisë së pasagjerëve nga të gjitha llojet e të hyrave.

Dritan Gjonbalaj, (Drejtori i Përgjithshëm i AAC- së) – filloj me pyetjen e znj.Selmani ku bëhet fjalë për Ligjin e themelimit të Agjencisë nacionale të kontrollit të trafikut ajror, kjo është një çështje jashtë fushëveprimit të autoritetit të aviacionit civil ne do jemi rregullator i sigurisë edhe për ta kemi marrë pjesë në komisionin për hartimin e Ligjit ku sponzor është Ministria e infrastrukturës edhe me sa kamë kuptuar unë Ligji pritet të dorzohet Qeverisë së Republikës së Kosovës për të kaluar pastaj Parlamentit. Është një Ligj me rëndësi shumë të madhe kontrolli i trafikut ajror tash për tash funksionon si pasardhës i entitetit të quajtur airoporti ndërkombëtar i Prishtinës Adem Jashari SH.A dhe pritet se mbas këtijë Ligji të kalojë në agjenci kombëtare që është shumë me rëndësi. Për bursën, bursa është marrur kryesisht nga Komisioni Evropian. Z. Zharku pyeti se cilat janë përfitimet në hapjen e hapsirës së lartë ajrore të Kosovës, përfitimet janë shumë të mëdha dhe llogaritet që me hapjen e lartë të hapsirës së Kosovës 425 deri në 450

avion do të kalojnë këtë hapsirë në ditë. Në bazë të madhësisë së kësaj hapsire një mbikalim është mbi 100 euro është çështje minutash nëse shumëzohet kjo i bie rreth dyzet mijë euro në ditë. Për hapsirën e ulët ajrore tash për tash avionet hynë dhe dalin vetëm nga Kosova në Maqedoni dhe nga Maqedonia në Kosovë është një gjë e vendosur nga NATO-ja që nga viti 1999-të jemi duke punuar shumë me autoritetin e aviacionit civil të Shqipërisë dhe të Malit të Zi për të hapur koridore të nivelit të ulët për hyrje dalje edhe nga Kosova. Për operatorët ajror janë 27 apo 28 operatorë të huaj ajror që fluturojnë këtu kemi marr një aplikacion për kompanin e parë për Republikën e Kosovës është një aplikacion i cili shkon me pesë faza është aplikacion i rëndë dhe i gjatë ku duhet të garantojmë që ata aeroplanë jënë të sigurtë për çdo udhëtarë që fluturon nga Prishina dhe në Prishtinë dhe duhet të ua garantojmë të gjithë autoriteteve ndërkombëtare që kjo çertifikat ka vlerë dhe tua dëshmojmë që fluturimet janë të sigurta. Deputeti Deshishku pyeti a kryehet kontrolli teknik nga ne, po, janë 26 kontroller të trafikut ajror janë të gjithë kosovarë. Kanë mbaruar shkollë në vende të ndryshme evropiane nuk është asnjë i huaj që e kryen këtë punë të gjithë janë vendor edhe prej se e kanë në dorë nuk ka asnjë incident serioz në këtë drejtim. Kryetari pyeti për tarifat sa paguan një udhëtar tarifë në biletë janë 20 euro e 53 cent, 2 euro për AAC, 6 euro janë tarifë e sigurimit, kjo tarif ka qenë e caktuar nga UNMIK-u dhe si e tillë është bartur edhe në sistemin e ri, edhe me kontratën e konsensionimit Qeveria e Kosovës është dakorduar që të gjitha tarifat aktuale që kryehen në aeroportin e Prishtinës tu vëhet kapak për 20 vitet e ardhëshme. Dhe ajo që mbetet 12 euro e 53 cent janë për shërbimet në tokë të gjitha ato që përfiton një pasagjer, valixhja, kontrolli e tjera edhe nëse krahasohen me regjion janë ose sa ato të regjionit ose më të ulëta d.m.th janë në përputhje me tarifat në regjion. Deputeti Damka pyeti për për 100 mijë udhëtime zyrtare problemi është se nuk ekziston kategoria e trajnimeve është detyrim ndërkombëtar që autoriteti i aviacionit civil janë me numra trajnimet që duhet të ndiqen edhe emrat e trajnimeve që duhet të ndiqen edhe vendet e caktuara nga Komisioni Evropian. Ajo shërbimet trajnuese është një shumë e cila është bartur si detyrim që zyra e rregullatorit të aviacionit civil që kapasur detyrim nga zyra e aviacionit civil të Islandës, që UNMIK-u e ka pasur të kontraktuar autoritetin e aviacionit civil të Islandës për të ofruar shërbime që janë prioritet për shtetin. Kryetari pyeti edhe për specifikacionin e të hyrave që ka autoriteti gjatë vitit tash për tash në tarifojmë këtë 2 euron e udhëtarëve që nisën nga aeroporti i Prishtinës është i përgatitur një draft i rregullorës për të gjitha shërbimet për tarifat që i kryen AAC tash për tash kryehen falas nuk paguhen. Përgjegjësit në aviacionin civil në Kosovë ndahen midis katër institucioneve publike kjo që e thatë mbrojtja e të drejtave të udhëtarëve është përgjegjësi e është e Ministrisë së infrastrukturës nuk është përgjegjësi e autoritetit të aviacionit civil nuk e kemi atë kompetencë.

Teuta Sahatqiu – pyeti se si qëndron puna rreth aktivizimit të aeroportit të Gjakovës, në gjenerale si qëndron puna në aspektin teknik.

Dritan Gjonbalaj, (Drejtori i Përgjithshëm i AAC- së) – Aeroporti i Gjakovës i ndërtuar nga shteti italian dhe e udhëhequr nga ministria e mbrojtjes së Italisë, deri tash, ka indikacione të sigurta që Ministria e mbrojtjes së Italisë dëshiron që këtë aeroport të ja jap Qeverisë së Kosovës. Pyetja e juaj si qëndron në aspektin teknik është jashtëzakonisht i mirë duhet shumë pak investime bazike, nuk po them për terminal ku mund të hyjë një lloftë por për instrumentet e aterimit instrumentet e ngritjes, ndriqimi, instrumentet e navigimit, gjersia e pistës e pistave ndihmëse është qindërpërqind në përputhje me standartet më të larta ndërkombëtare. Ne në AAC kemi përgatitur një punim modest për ministrinë e infrastrukturës me idet që ne i kemi lidhur me aeroportin e Gjakovës dhe me atë që ministri do të duhej natyrisht me politikat e Qeverisë të kerkonte nga Italianët. Ky aeroport do të ishte shumë atraktiv për kompanit me çmime të ulëta ato kërkojnë infrastrukturë krejt bazike.

Sala Berisha – Shala – tha se rreth çështjes së aeroportit të Gjakovës vitin e kaluar përgjigjja nuk ka qenë kështu ka qenë pak më ndryshe. Cila është arsyeja e ndrrimit të gjëndjes për një vit

Dritan Gjonbalaj, (Drejtori i Përgjithshëm i AAC- së) – ka ndryshuar në nivelin teknik, ne jemi kontaktuar nga KFOR-i, dhe na është bërë me dije se në kuadër të përgjegjësiqe që kemi si Autoritet i Avicionit Civil edhe në kuadër të planeve për zvoglimin e KFOR-it, edhe në kuadër të shtetit italian për zvoglimin e shpenzimeve dëshirojnë ta transferojnë këtë aeroport në kompetenat vendore. Është e vërtet se ky informacion vitin e kaluar nuk ka ekzistuar, dhe në ndërkohë ka pasur edhe disa investime dhe riaranzhime serioze nga autoritetet italiane në aeroportin e Gjakovës për këtë arsye situata që është sot ndryshon nga situata që kemi pasur vitin e kaluar kur kam raportuar para këtijë Komisioni.

Myzejene Selmani - çështa e Aeroportit të Gjakovës, besoj se ju do të dëshironit që të funksionoj por është çështja e sistemit ku ju e keni cekur këtu në raport mjaft mirë. Operatori i transmesionit dhe tregut të energjisë së Kosovës dhe Shqipërisë ku ju e dini që pas përfundimit të saj mund të bisedohet për çështjen e aeroportit.

Dritan Gjonbalaj, (Drejtori i Përgjithshëm i AAC- së) – e kanë ndrruar rrugën pikërisht për mos me i penguar aeroportit të Gjakovës.

Pas debatit të gjerë Komisioni unanimisht nxori këtë

Përfundim

Miratohet Raporti vjetor i Autoritetit të Aviacionit Civil – AAC për vitin 2010

dhe Kuvendit i parashtrohet këtë:

Rekomandim

1. *Të miratohet Raporti vjetor i Autoritetit të Aviacionit Civil – AAC për vitin 2010.*
2. *Arsyetimin e Raportit me rekomandime e paraqet, kryetari i Komisionit Zenun Pajaziti.*

4. Shqyrtimi i Raportit Vjetor të Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave për vitin 2010

Kryetari – e ftoi përfaqësuesin e Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave –ARH që ta paraqesë Raportin vjetor për vitin 2010.

Halit Gara (Kryesues i Bordit ARH-së)- tha që Autoritetit Rregullativ i Hekurudhave është në bazë të Ligjit 03/L076 i cili ka kaluar në Kuvend në vitin 2008. Ndërsa fati i autoritetit ka vazhduar deri në prill të vitit 2010, kur Kuvendi ka aprovuar mandatin e anëtarëve të bordit të propozuar nga Ministria e Transportit dhe Postëtelekomunikacionit, nga Qeveria me aprovim të Kuvendit. Në raport janë dhënë disa pika shkurtimisht në bazë të mundësive të cilat i kemi pasur buxhetore dhe kapaciteteve profesionale në kuptim për kompeltimin e stafit ne kemi pasur disa suksese. Në bazë të Ligjit autoriteti ka përgjegjësi në kuptimin e rregullimit të tregut në siguri të hekurudhave, licencim, hulumtim të aksidenteve kontratim për qasje në binar. Me siguri që jeni të informuar se hekurudhat janë në një proces të ndarjes në bazë të nivelimit të Qeverisë në dy kompani që fillon një etapë e re për hekurudhat dhe zhvillin e tyre, këtu autoriteti e ka rolin e vet që vije duke u rritur që në bazë të Lgjit. Është hera e parë që të raportohet në një institucion të ri vlen të thesohet që është rregullatori i parë që themelohet nga institucionet e Republikës së Kosovës, më herët shtylla e IV-të e UNMIK-ut ka bërë themelimin dhe mbikqyrjen e funksionimit të tyre. Këtu janë pasqyrar në periudhën tetë mujore si fillim nga muaji prill, fillimi i institucionit fillimi i takimeve, i konsolidimeve të raporteve me institucionet tjera, mandej muajt tjerë në vazhdim siq i keni në raport janë kërkuar edhe jashtë vendit ashtu siq janë kërkuar

edhe në bazë të Ligjit dhe rregullorëve të BE-së, që është një pako për rregullimin e infrastrukturës hekurudhore në pakon e Ligjive. Disa takime me shtet fqinjë me Maqedoninë kemi filluar sepse si afër janë me ne ndërtim të institucioneve rregullatore. Në vazhdim e keni edhe strukturën e ARH-së – bordi qeverisës në bazë të kompetencave të saja ligjore në takimin e parë e aprovuar statutin e ARH-së. Pastaj një pjesë ju paraqes fazat e rekrutimit, buxhetin dhe shpenzimet financiare në ARH-së edhe këtu nëse keni pyetje në këtë buxhet modest mund të parashtroni pyetje. Kemi paraqitur edhe një strukturë bazike në sektorin hekurudhor të Kosovës, sipas ligjit aktual që është në fuqi, një pikë që është e rëndësishme për hekurudhat e Kosovës në jemi përfitues direkt të financuar nga Komisioni Evropian edhe bashkë me këtë konsulencë kemi bërë draftimin e shumë rregullave dhe procedurave për licencim. Mirëpo ende nuk janë të aprovuar sepse kemi disa zbrastira ligjore edhe është duke u punuar draft ligji i ri për hekurudhat në këtë rastë roli i AHR-së nuk është i definuar qarte. Projektligji në procedurë është një draft marrveshje për kalim të kufijve me Maqedoni e rregullore të tjera të brendshme.

Kryetari – dihet që fillimi i këtij rregullatori ka filluar tash vonë mirëpo neve na intereson me shumë çështje apo ana legjislative, angazhimi i juaj për legjislaturen sekondare sa keni punuar në atë drejtim.

Hashim Deshishku – pyeti lidhur me ndarjen kompetencat se ndahen në dy linje, e kemi linjen për Podujevë, a mendoni që të zgjerohet kjo linje sepse në e dijmë se deri në Podujevë ka funksionuar kjo linje por tash është ndërprerë?

Halit Gara (Kryesues i Bordit ARH-së)- është bërë një studim i vizibilitetit për rregullimin komplet të linjës ekzistuese që është i përfshirë edhe elektrifikimi, kanë dal disa rezultate, mirëpo por ma vezibël ka dal 125 milion euro linja ekzistuese. Ndërsa kur do të ndodhë është pyetje që nuk ka përgjigje momentalisht.

Hashim Deshishku - a do të jetë kjo në hekurudhën e tanishme që ekziston apo do të del me planin rregullativ të Prishtinës? .

Halit Gara (Kryesues i Bordit ARH-së) - jo nuk është i përfshirë në planin rregullativ të Prishtinës por është vetëm linja ekzistuese.

Lutfi Zharku - pyeti lidhur me përfshirjen e autoriteteve të hekurudhave ndarjen e hekurudhave në Intrakos dhe Trainkos, sa është i përfshirë autoriteti i hekurudhave, lidhur me shifra sa kemi kapacitet të udhëtarëve, mallrave etj. Në lidhje me ligjin i ri është mirë siç e përmendi edhe kryetari, që në të kemi vërejtje substanciale pse e keni kundërshtuar propozim e ri të projektligjit dhe nëse ato janë në përputhje me praktikën e Komisionit Evropian.

Myzejene Selmani – theksoj se Raporti, si Raport nuk është aspak në vija se siç do kishte qenë mirë të ishte një Raport i ARH-së. Hyrjen e keni bërë duke u bazuar në statutin e juaj ku statuti juaj e rregullon çështjen e brendshme, ndërsa bordi i hekurudhave vepron në bazë të ligjit për hekurudha. Nëse e merr brenda me lexuar keni shkruar çështjen e punës së juaj ka keni qenë nëpër takime, kur keni mundur me thenë shumë shkurt për masat e ndërtimit të institucionit, për rregullatore apo për hapjen e tregut, si dhe çështja e rekrutimit është çështje e juaja e brendshme. Nëse Komisioni në keni të bëjmë ligjin e hekurudhave nëse paraqet dikun ndonjë pengesë që në të ju ndihmojmë që ndoshta të bëjmë edhe një monitorim të Ligjit që të ua mundësojmë juve punën edhe më lehtë të funksiononi. A sa i përket Raportit si Raport shumë pak i përngjan një Raporti.

Sala Berisha Shala – tha se pasi që ju e përmendet se jeni përfitues të konsulencës nga Komisioni Evropian çka nënkupton kjo? Bëhet fjalë në kuptimin e trajnimeve apo diçka tjetër.

Fikrim Damka – pyeti lidhur me shumën e mallrave ku thuhet se keni shpenzuar 70 mijë euro ndërsa në raportin e prokurimit është përafërsisht 20 mijë euro, e nuk e keni sqaruar mirë se 50 mijë euro ku janë shpenzuar?

Halit Gara (Kryesues i Bordit ARH-së)- filloj prej pyetjes se znj.Shala – Berisha, ku mund te them se konsulenca është e drejtuar në tri drejtime e perkrah Ministrinë e transportit për legjislacion, e perkrah hekurudhat e Kosovës për ndarje, ndërsa autotitetin e perkrah në përgatitjen e kapaciteteve njerzore dhe kushteve per të filluar procesin e licencimit dhe sigurisë. Sa i përket pyetjes së kryetarit rreth stafit, është pyetje substanciale sidomos rregullimi i sigurisë për siguri është më shumë se e domosdoshme që ta keni një pozitë të kësaj natyre mirëpo nuk do të thotë se mundet me anashkaluar rregullimi i tregut pas ndarjes të kompanisë, në dy kompanit tjera, dhe mendimi ynë ka qenë që sado pak që të ju provokoj që ju të mirreni sa më shumë me këtë institucion sepse është institucioni i parë që është themeluar nga themelimi i Republikës së Kosovës. Sa i përket draft ligjit kemi reaguar, nuk kam qenë anëtar i rregullt i grupit ku është punuar draft ligji mirëpo kam reaguar përmes postes elektronike pas takimeve periodike që janë mbajtur d.m.th janë vërejtje substanciale edhe ne draft ligj disa janë marrë parasysh ndërsa disa priten te mirren parasysh. Z.Zharku pyeti rreth pjesëmarrjes së ndarjes së hekurudhave, ndarja e hekurudhave është bërë ne bazë të një vendimi të Qeverisë së Kosovës dhe është ndarë në proces d.m.th ende nuk është kry, detaje tjera rreth ndermarjeve afariste nuk ju kemi sjell por mund te ju sjellim në të ardhmen d.m.th me së shumti ka përfitime prej minierave pra në këtë rast në minieren e Feronikelit d.m.th rreth 6 milion euro ka te hyra vjetore nga kjo kompani. Ndërsa pyetja e znj.Selmani lidhur me Raportin ku e potencova edhe ma heret se nuk kemi mundur me qenë sikurse agjencionet tjera psh AAC, sepse me keto kushte e kemi shumë problem më funksionu si autoritet. Edhe një pyetje tjetër ke per mallra dhe shërbime nuk janë paraqitur në shifra fikse por nëse doni te jua prezentoj në detaje mund tua sjelli pa problem.

Myzejene Selmani – ne dime që ti je krenar edhe që je munduar që të jesh transparent në Raport por Raporti po tregon diqka tjetër në çështjen e kuadrave. Nëse është çështja ligjore ne pyetje ne te perkrahim, ndërsa për buxhet dhe financa është komisioni i buxhetit dhe i financave i cili të perkrah në aspektin financiar. Ndërsa ne jemi për politikën në ligjin e hekurudhave kur dihet se ligji i hekurudhave ka ardhur nga pakoja e Ahtisarit dhe ne mundemi me ju ndihmuar por Raporti si Raport me keqardhje nuk i ngjan Raportit.

Pas debatit të gjerë Komisioni unanimisht nxori këtë

Përfundim

Miratohet Raporti vjetor i Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave për vitin 2010

dhe Kuvendit i parashtron këtë:

Rekomandim

- 1. Të miratohet Raporti vjetor i punës për vitin 2010 të Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave.*
- 2. Arsytimin e Raportit me rekomandime e paraqet, kryetari i Komisionit Zenun Pajaziti.*

5.Të ndryshme;

a) Ndryshimi i Planit të punës së Komisionit për vitin 2010;

Kryetari- kërkoj të mirren parasysh vërejtjet e z.Zharku për ndryshimin në dy pika të Planit të punës së Komisioni, si në vijim: "Raportim nga Ministria e Zhvillimit Ekonomik për përfaqësimin e komuniteteve ne administrate ne kompanitë publike" te hiqet nga plani pasiqe kjo

çështje duhet te diskutohet ne komisionin përkatës funksional gjegjësisht ne komisionin parlamentar për komunitete; dhe "Organizimi i dëgjimit publik me Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë dhe Oden Ekonomike të Kosovës për të diskutuar lidhur me aktivitetet e bizneseve në Kosovë" qe ne këtë çështje te përfshihen te gjitha shoqatat e bizneseve gjegjësisht përveç OEK te ftohen edhe Aleanca Kosovare e Bizneseve dhe Oda Ekonomike Amerikane ne Kosove. Ngarkohet sekretaria e Komisionit që këto ndryshime ti përfshijë në Plan të punës së Komisionit.

Pas debatit Komisioni unanimisht nxori këtë

V E N D I M

1. *Miratohet ndryshimi i Planit të Punës së Komisionit për vitin 2011, sipas propozimit te deputetëve.*
2. *Shfuqizohet Vendimi i Komisionit Nr.04-V-01/2011 datë 30.03.2011.*

b) Mbledhja e radhës;

Kryetari – propozoj që mbledhja e radhës të mbahet më 15.04.2011 me piken e rendit të ditës: Shqyrtimi i Raportit Vjetor të Zyrës së Rregullatorit të Energjisë për vitin 2010. Ndërsa, Raporti vjetor për vitin 2010 i Komisionit të Pavarur për Miniera dhe Minerale të shqyrtohet ne mbledhjen e datës 19.04.2011.

Mbledhja përfundoi në orën 12:40.

Përgatiti:

Njësia për Mbështetjen e Komisionit

Zenun Pajaziti
Kryetari i Komisionit