



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. 59/2012
Prishtinë, më 17.04.2012, në orën 11:00
Ndërtesa e Kuvendit, salla N-10

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, Berat Buzhala, Lutfi Zharku, Hashim Deshishku, Visar Ymeri, Myzejene Selmani dhe Biserka Kostiq.

Mungoi: Ramiz Kelmendi.

Pjesëmarrës të ftuar : Driton Gjonbalaj dhe Eset Berisha – Autoriteti i Aviacionit Civil – AAC.

Pjesëmarrëse të tjerë: Ukë Gashi ZPRK dhe Florije Mehmeti– KDI.

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

Mbledhjen e kryesoi, Zenun Pajaziti - kryetar i Komisionit.

Në këtë mbledhje u propozua ky

Rend i ditës:

1. Miratimi i rendit të ditës;
2. Miratimi i procesverbalit nga mbledhja e datës 11.04.2012;
3. Shqyrtimi i Raportit vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2011;
4. Të ndryshme.

Kryetari konstatoi se janë plotësuar kushtet për fillimin e punës dhe e hapi mbledhjen me shqyrtimin e pikës së parë të rendit të ditës.

1. Miratimi i rendit të ditës

Rendi i ditës u miratua pa vërejtje.

2. Miratimi i procesverbalit nga mbledhja e datës 11.04.2012

Hashim Deshishku - Kishte vërejtje, sepse nuk e kishte marrë me procesverbal edhe transkriptin e seancës dëgjimore.

Kryetari - Propozoi që miratimi i procesverbalit nga mbledhja e datës 11.04.2012, të shtyhet për mbledhjen e radhës.

Me këtë propozim u pajtuan anëtarët e Komisionit.

3. Shqyrtimi i Raportit vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2011

Kryetari – Theksoi se, ashtu siç është paraparë, në këtë pikë të rendit të ditës do të shqyrtohet Raporti vjetor i Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2011. Ne kemi ftuar përfaqësuesin e Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC), z. Dritan Gjonbalaj, i cili do të paraqesë një ekspozë të shkurtër për këtë Raport në Komision dhe pastaj do të hapim debat në lidhje me këtë çështje.

Dritan Gjonbalaj (Autoriteti i Aviacionit Civil - AAC) - Theksoi që në fillim se misioni i AAC-së është: “Ta mbajmë nivelin më të lartë të standardeve të sigurisë në Kosovë”. Kështu, AAC-ja i ka vënë vetes mision që të mbajë sa më lart nivelin e standardeve të sigurisë në Kosovë në fushën e aviacionit civil, duke pasur vizion që të ofrojë sistemin më të mirë të mundshëm të aviacionit civil. AAC-ja vetëfinancohet nga të ardhurat e dedikuara, siç përcaktohen në Ligjin nr. 03/L-048 për Menaxhimin e financave publike dhe përgjegjësitë. Sipas nenit 25 të Ligjit nr. 03/L-051 për Aviacionin civil, të ardhurat e dedikuara të AAC-së përbëhen nga: taksat, të cilat ndërlidhen me aviacionin, detyrimet dhe tarifat; një përqindje nga shërbimet e navigacionit ajror që ofrohen brenda hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës; tarifat për sigurinë e pasagjerëve dhe tarifat e certifikimit dhe licencimit, dhe donacionet, grantet dhe përkrahjet (mbështetjet) tjera financiare ose teknike të caktuara për AAC-në. Duke folur për të arriturat e AAC-së, Gjonbalaj vuri në dukje kompletimin e infrastrukturës ligjore dhe harmonizimin e saj me atë të BE-së. Në vijim, ai njoftoi edhe për një vizitë vlerësuese nga ekspertë të BE-së që i kishin bërë AAC-së, me ç'rast nga ana e tyre është vlerësuar pozitivisht përpjekja e AAC-së për përmbushjen e misionit dhe vizionit të saj. Në vijim, drejtori i ACC-së foli edhe për sfidat me të cilat ballafaqohen ata, ku në mes të tjerash përmendi pamundësinë e marrëveshjeve kontraktuale me shtetet e BE-së. Lidhur me këtë, Gjonbalaj tha se ACC-ja shpreson se në një të ardhme të shkurtër edhe ata të kenë këtë mundësi.

Kryetari – Pyeti në lidhje me sfidat e Raportit të Progresit: A ka përparime për ndarjen e slloteve dhe a ka plane se kur AAC-ja do të bëhet pjesë e standardizimit të sistemit dhe vlerësimit të sigurisë për aeroplanët e huaj? Po ashtu, shtroi pyetje rreth sistemit për menaxhimin e cilësisë, rreth funksionimit të Bordit mbikëqyrës të AAC-së etj.

Lutfi Zharku- Kërkoj sqarim për Z-6 (gjashtë) dhe për çështjen e përpjekjeve të Serbisë për vendosjen e taksës për udhëtarët tanë, dhe për çështjen e përdorimit të udhëzimeve në gjuhën shqipe se sa zbatohen nga kompanitë e aeroplanëve që aterojnë në ANP për t'i informuar udhëtarët.

Hashim Deshishku - Pyeti për inspektimin e disa aeroplanëve ku janë bërë 68 inspektime, 10 i keni identifikuar dhe 3 prej tyre kanë qenë nën ndikim të mesëm. Çka ka ndodhur me të tjerat? Në raportin tuaj për vitin 2011, i keni 130 ndodhi të tjera që i keni raportuar. Cilat janë ato, çka ka ndodhur me tenderin "Ex Fis" dhe AAC-ja a ka kërkuar ta anulojë tenderin, a kanë pasur ndikim kompanitë tjera apo thuhet që nuk e kanë kompletuar dokumentacionin dhe dihet se kur merr pjesë në tender, duhet pasur dokumentacionin e kompletuar, dhe jo mbasi të shpallet fituesi, t'i thuhet se nuk e ka pasur dokumentacionin e kompletuar? Pse ka ra Cargoja për 16%, a është problemi te biznesi apo që janë të mëdha taksat nga Aeroporti? Pse Kosova nuk e ka aeroportin alternativ? Çka është duke u bërë në këtë drejtim, a ka Kosova ndonjë pistë alternative për raste emergjente? Dhe, për aeroportin e Dumoshit që gjendet në Podujevë, sa është në gjendje të rregullt për funksionim?

Visar Ymeri –Duke u bazuar në raport, ngriti dy çështje, çështjen që është folur edhe në publik për navigacionin ajror për hapësirën e lartë, ku këtu në raport thuhet se NATO-ja e ka përcaktuar Hungarinë, por kemi pasur dhe një interesim gjoja të madh edhe të Qeverisë së Shqipërisë që ta merr këtë përgjegjësi për kontrollin ajror. Pyeti: A ka mundësi që Kosova në këtë rast të bëjë diçka më shumë dhe a ka përpjekje në këtë drejtim që hapësirën e lartë ajrore ta marrë Shqipëria? Çështja e dytë, është hangari i helikopterëve që i ofrohet për shërbim policisë, a ka mundësi që Policia e Kosovës ta shfrytëzojë këtë hapësirë?

Myzejene Selmani - Tha se duke i marrë parasysh kompetencat që i ka Autoriteti i Aviacionit Civil në bazë të Ligjit dhe raporti i cili është prezantuar parasheh gjithë efektin e punës së AAC-së. Mirëpo, në esencë shihet se ende është një përzierje e kompetencave të UNMIK-ut, edhe pse Komisioni Evropian iu vlerëson mirë. Bëri pyetje: Çka kishte mundur Kuvendi i Kosovës që t'ju ndihmojë në këtë aspekt? Çështje tjetër që është në raport, është edhe rregullimi në aspektin ekonomik për tarifa, pa pasur kurrfarë konkurrence, çka mund të na thoni për këtë çështje? Te Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" si qëndron puna e rregullimit të licencave dhe linjave?

Teuta Sahatqija – Pyeti për çështjen marrëveshjes për fusnotë që ka bërë Kosova me Serbinë: A ka paraqitur deri më tani ndonjë pengesë për AAC-në? Lidhur me Aeroportin e Gjakovës, ajo pyeti se deri ku ka arritur kjo çështje për t'u zgjidhur.

Dritan Gjonbalaj (Autoriteti i Aviacionit Civil- AAC) – U përgjigj në pyetje të deputetëve, si në vijim: ndarja e slloteve është një proces i pavarur që e bën koordinatori i slloteve, e që është në aeroporte, sidoqoftë akti nënligjor për ndarjen e slloteve është nxjerrë nga Ministria e Infrastrukturës, ndërsa edhe mbikëqyrjen e bën kjo Ministri, ku ka bërë ndërrimin e nivelit të kategorizimeve në aeroport, duke bërë shumë të qasshme këto sllote. Tanimë nuk ka ndarje strikte të slloteve, kompanitë ajrore e identifikojnë vetë vendin dhe nuk ka më barriera. Në këtë vit, kjo çështje është trajtuar dhe është e pranuar dhe e mbyllur nga Komisioni Evropian. Standardizimi dhe qasja në bazën e të dhënave në aeroplanët evropianë, këto janë pengesa për shkak të problemeve politike dhe AAC-ja nuk mund të ketë qasje dhe të dhëna kontraktuese me Agjencinë Evropiane të Sigurisë. Sa u përket politikave të aviacionit civil, për këtë çështje është Qeveria përgjegjëse sipas Ligjit për aviacionin civil. Për shenjën e identitetit Z-6, kjo shenjë është miratuar nga Qeveria e Republikës së Kosovës në parim, shenjat e nacionalitetit shtetet nuk i zgjedhin vet, mirëpo duhet t'i marrin dy shifra që i alokohen çdo shteti nga Unioni Ndërkombëtar i Telekomunikacionit dhe nga Organizata Nacionale e Aviacionit Civil që duhet të identifikohet çdo shtet, këto janë dy shifra që do të regjistrohen për çdo aeroplan që vjen në Republikën e Kosovës dhe, AAC-ja i ka informuar të gjitha shtetet e Organizatës Nacionale të Aviacionit Civil për shenjën identifikuese që posedon Kosova, Z-6. Serbia ka tentuar të marrë taksa nga ANP-ja, sepse Kosova ende nuk ka ndarje të kodit nga Organizata për Standardizimin

Ndërkombëtar të Aviacionit Civil. Serbia ka ngritur një taksë të veten, pa specifikuar se cilat janë ato aeroporte të saj dhe automatikisht ka dalë në sistemin ndërkombëtar të aeroporteve dhe në kemi identifikuar këtë ndërhyrje të paligjshme nga ana e Serbisë, ndërsa këtë e kemi shmangur me kompaninë e transportit ajror që kemi bashkëpunim dhe, brenda ditës, kjo taksë ilegale është hequr nga sistemi. Për çështjen e inspektimit të aeroplanëve, mekanizmi mbrojtës që kemi pasur në dispozicion, janë shumica e inspektimeve që kemi pasur në ANP "Adem Jashari" dhe kanë dalë se nuk kemi asnjë gjetje, ndërsa gjetjet të cilat i kemi identifikuar janë gjetje të kategorisë së dytë ku nuk kanë qenë të tilla për ta bllokuar avionin, pra janë detaje shumë të vogla që nuk e pengojnë aterimin e aeroplanëve dhe për këto detaje të vogla kompanitë i kanë përmirësuar gjendjen, sipas rekomandimit të inspektorëve të AAC-së. Për rastin e "Ex Fis"-it përzgjedhjen e ka bërë ANP-ja, këta kontratojnë me kompanitë për furnizimin me derivate dhe është kompetencë brenda fushëveprimit të ANP-së dhe nuk është përgjegjësi e AAC-së. Ekziston një rregullore që AAC-ja duhet të bëjë miratimin e shërbimeve në tokë për shkak të specifikave dhe ndjeshmërisë teknike që janë në aeroport, tani më sa di, kjo çështje është tejkaluar dhe "Ex Fis"-i ka kontratë me menaxhmentin e aeroportit, për mundësinë e vazhdimit të kryerjes së shërbimeve për ANP-në. Pse ka ra Cargoja për 16%? Kjo është një çështje që e përcakton tregu ndërkombëtar edhe pse ka pasur shumë pak Cargo, në ANP tarifat janë të krahasueshme me aeroportet e rajonit. Për hapësirën ajrore të Kosovës ka vite që jemi duke punuar me autoritet e Republikës së Shqipërisë, për të na bërë shërbimin e përkohshëm të navigacionit ajror në lartësinë mbi 9 kilometra të Kosovës, por tani hapësira e lartë e Kosovës është zona ndaluar e fluturimit nga NATO-ja, përkundër të gjitha përpjekjeve të Kosovës, por prapëseprapë për këtë çështje nuk kemi mundur të gjejmë mirëkuptim nga ta, sepse vendimi duhet të merrej në Këshillin e NATO-s, dhe Këshilli i NATO-s ka rekomanduar që shteti i Hungarisë mund të jetë partneri më i përshtatshëm. Për çështjen e hangarit të helikopterëve, AAC-ja është e gatshme t'i kryej të gjitha shërbimet e nevojshme, posa t'i blejë Polica e Kosovës dhe Forca e Sigurisë së Kosovës, helikopterët e tyre. Për Aeroportin e Dumoshit që gjendet në territorin e Podujevës, tha se nuk është funksional për shkak të pistës së vjetruar dhe duhen investime për rregullimin e pistës dhe, arsyeja tjetër që nuk parashihet të jetë funksionale, është për shkaqe të sigurisë që është shumë afër hapësirës ajrore me Serbinë. Sa i përket marrëveshjes për fusnotë, tha se AAC-ja nuk ka pasur ndonjë problem në pjesëmarrjet në konferenca jashtë vendit. Ndërsa, për Aeroportin e Gjakovës, theksoi se kjo çështje është përgjegjësi e Ministrisë së Infrastrukturës dhe dihet që këtë aeroport e shfrytëzon KFOR-i italian, por që menaxhohet ende nga Ministria e Mbrojtjes së Italisë dhe, për këtë çështje sa jemi të njoftuar, ka pasur takime dhe bisedime nga ana përfaqësueseve të Ministrisë së Infrastrukturës, përmes përfaqësueseve të KFOR-it me Ministrinë e Mbrojtjes së Italisë, në të ardhmen, ky aeroport do të kalojë shpejt nën përgjegjësitë e shtetit të Kosovës.

Pas debatit të gjerë, Komisioni unanimisht nxori këtë

Përfundim

Miratohet Raporti vjetor i Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2011.

Komisioni ia paraqiti Kuvendit këtë

Rekomandim

Të miratohet Raporti vjetor i Autoritetit të Aviacionit Civil për vitin 2011.

4. Të ndryshme

Çështjet vijuese

Visar Ymeri - Kërkoi që në një mbledhje të radhës të ftohet z. Besim Beqaj, ministër i Ministrisë së Zhvillimit Ekonomik, të na njoftojë lidhur me privatizimin e distribucionit të Korporatës Energjetike të Kosovës - KEK-ut, si dhe të organizohet një takim me sindikatat e KEK-ut.

Lutfi Zharku - Si kryesues i grupit të punës, kërkoi ashtu siç paraparë në Planin e veprimit për mbikëqyrjen e zbatimit të Ligjit nr. 03/L-229 për Mbrojtjen e konkurrencës, të ftohet znj, Mimoza Kusari-Lila, ministre e Ministrisë së Tregtisë dhe Industrisë dhe të raportojë për nivelin e zbatimit të Ligjit, në kuadër të raportimit për sfidat e Raportit të Progresit.

Kryetari - Tha se për këto çështje do të kontaktojmë me ministrat përkatës dhe shumë shpejt do të ftohet z. Besim Beqaj, ministër i Ministrisë së Zhvillimit Ekonomik, i cili do të njoftojë lidhur me privatizimin e distribucionit të Korporatës Energjetike të Kosovës dhe znj, Mimoza Kusari-Lila, ministre e Ministrisë së Tregtisë dhe Industrisë, që do të raportojë për nivelin e zbatimit të Ligjit për Mbrojtjen e konkurrencës dhe sfidat e Raportit të Progresit. Po ashtu, duhet të shqyrtojmë projektligjet në procedurë dhe raportet e agjencive të pavarura, sipas radhës që kanë ardhur në Komision.

Komisioni mori qëndrim që të organizohen mbledhje dy herë në javë (të martave dhe të premteve) për të përfunduar lëndët që janë në shqyrtim, si: projektligjet, raportimet e ministrave dhe raportet e agjencive.

Mbledhja përfundoi në orën 12:30.

E përqatiti:

Njësia për Mbështetjen e Komisionit.

Zenun Pajaziti

Kryetar i Komisionit