



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

Legjislatura V

Sesioni pranveror

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri

Mbledhja nr. 91/2017

Prishtinë, më 21.3.2017, në orën 11:00

Ndërtesa e Kuvendit, sala S-1

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

Në mbledhje morën pjesë: Muhamet Mustafa, kryetar, Besim Beqaj, Raif Qela, Sala Berisha-Shala, Fatmir Rexhepi, Blerim Grainca, Enver Hoti dhe Duda Balje, anëtarë.

Munguan: Glauk Konjufca, zëvendëskryetar i parë, Sasha Milosavljeviq, zëvendëskryetar i dytë dhe Rustem Berisha, anëtar.

I ftuar: Ilir Rama, drejtor i Departamentit për Partneritet Publiko Private – Ministria e Financave.

Pjesëmarrës të tjerë: Osman Vishaj –MF/ DQPPP; Nebih Shatri –MI; Dardan Abazi – INDEP; Fatlinda Gashi – KDI; Jeton Mehmeti dhe Berat Thaçi –GAP; Etleva Malushaj – LVV; Agron Avdyli dhe Arianit Berisha – GPLDK; Avdyli Pajaziti – Klan/Kosova; dhe Edona Kurteshi –Koha Ditore.

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

Mbledhjen e kryesoi: Muhamet Mustafa, kryetar i Komisionit.

Në këtë mbledhje u propozua ky

Rend i ditës:

1. Miratimi i rendit të ditës;
2. Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së mbajtur më 14.3.2017;
3. Raporti në lidhje me zbatimin e kontratës koncesionare të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”;
4. Shqyrtimi i Raportit me amendamente për Projektligjin nr.05/L-132 për Automjete;
5. Të ndryshme.

Kryetari konstatoi se janë plotësuar kushtet për fillimin e punës së Komisionit dhe e hapi mbledhjen sipas rendit të ditës.

1. Miratimi i rendit të ditës

Rendi i ditës u miratua pa vërejtje.

2. Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së mbajtur më 14.3.2017

Procesverbali, i mbledhjes së mbajtur më 14.3.2017, u miratua pa vërejtje.

3. Raporti në lidhje me zbatimin e kontratës koncesionare të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”

Kryetari: Për këtë pikë të rendit të ditës e kemi pranuar një raport që e përshkruan ecurinë e zhvillimit të kontratës koncesionare të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”. Ky raport është përgatitur nga Departamenti Qendror për Partneritet Publiko Privat, dhe për të na njoftuar më shumë e kemi të ftuar drejtorin këtij departamenti, z. Ilir Rama, të cilit ia kaloj fjalën për të paraqitur raportin në fjalë.

Ilir Rama, drejtor i Departamentit për Partneritet Publiko Privat, theksoi se raporti është i shkurtër dhe më tepër një ekstrakt i raportit vjetor që bëhet për komitetin për partneritet publiko privat në përbërjen prej pesë ministrave të kryesuar nga ministri i Financave. Më 12 gusht të vitit 2010, u nënshkrua marrëveshja për PPP, e cila është e publikuar në domenin në të cilin mund të qasemi. Në vitin 2011 është nënshkruar marrëveshja për financim të projektit pastaj është vazhduar transferimi.

Kryetari pyeti cila është data e saktë që i ec afati i koncesionimit?

Ilir Rama, duke vazhduar raportimin u përgjigj, se data e saktë që konsiderohet si ceremonia e fillimit të koncesionimit është në korrik të vitit 2011. Prej çështjeve që janë më karakteristike për këtë projekt dhe që duhet t'i përmendi janë pagesat e koncesionit, ku viti i parë i nënshkrimit ka pasur një tarifë fikse të koncesionit që ka qenë 2 milionë, dhe pastaj përqindjet e caktuara duke filluar nga 18% deri në 55% që shënojnë vitin e fundit, me një mesatare prej 39.42 në kohëzgjatjen e këtij projektit. Duke filluar nga fundi i vitit 2015, gjegjësisht fillimi i vitit 2016 është themeluar njësia e cila merret me monitorimin e implementimit të kësaj kontrate e cila është njësi, e cila është jashtë ministrisë në departamentin publiko privat e përbërë nga anëtarë të tjerë, e përbërë nga Ministria e Financave, Ministria e Zhvillimit Ekonomik dhe nga Ministria e Infrastrukturës të cilat merren me punë të caktuara të cilat i përkasin kompetencës së tyre janë pesë anëtarë në këtë njësi dhe ata janë duke e bërë monitorimin e kësaj kontrate. Për momentin çka është kërkesë apo çka monitoron janë katër raportime të rregullta tremujore të cilat raportohen në departamentin tonë dhe në njësitin për monitorime e kësaj kontrate pastaj e përgatitin një raport, gjegjësisht njësia raporton para komitetit për partneritet publiko privat. Përveç kësaj e kemi raportin e përgjithshëm vjetor i cili raport kompletetohet vetëm pasi që auditohen të dhënat, raporti financiar i kompanisë nga një auditor i pavarur dhe bashkëngjitet së bashku me tarifat e pagesës, tarifës së koncesionit. Në raport kemi bërë një përmbledhje të hyrave në total se sa janë paguar të hyrat bruto që nga fillimi i kësaj kontrate për momentin i kemi 2 milionë që janë paguar si tarifë e koncesionit pas

prillit bëhet ndarja, prerja e të hyrave apo të dhënave të raportit vjetor të vitit 2016, dhe aty do të përcaktohet se sa do të jetë tarifa koncesionare finale e vitit 2016 që do të paguhet. Është një parashikim që do të jetë diku 8.3 milionë euro, kështu që kësaj shume do të mund t'i shtohen diku edhe 3 milionë, mirëpo prapë pa u verifikuar nga auditori nuk mund të them që është finale. Në përgjithësi partneri privat i ka përmbushur obligimet e investimeve. Ka mbetur e pa përfunduar njëra nga dy platformat për shkrirjen e akullit, d.m.th ka mbetur në fazën e kompaktimit të zhavorrit, zgjerimi i krahëve të taksi-rrugës dhe i kemi dhënë aty shkaqet pse këto janë lejuar po ashtu kemi edhe kontratat e anekseve që janë bërë dhe si i kemi zbatuar ato kontrata, ku plotësisht kanë të bëjnë me zgjatjen e pistës dhe kjo prej këtyre që është më të shtrenjta me kosto më të madhe është zona e sigurisë së pistës. Po ashtu ka edhe raste të tjera që kanë të bëjnë me lejen e certifikatës për shfrytëzimin e tokës ku ka pasur nevojë aty për të intervenuar saktësisht me zonën për të cilën po flasim a mund të lejohet ndërtimi i këtyre maketeve për arsye që është në zonën shumë të afërt me KFOR-in.

Kryetari theksoi se aq sa jam i informuar vlera e investimeve ka qenë diku mbi 100 milionë, këtu nuk e keni cekur atë a shkruan në kontratë vlera e investimeve apo vetëm metra katror e ndërtesës së aeroportit apo metrat e pistës a është vlera në kontratë se sa duhet të jenë investimet. E keni prezantuar qarkullimin i cili tregon tendenca të stagnimit prej vitit 2012 e tutje, me qenë se përqindja e pagesave lidhet me qarkullimin atëherë është problem edhe për neve kur qarkullimi stagnon. Cilat janë shkaqet e këtij stagnimi të qarkullimit edhe cilat janë arsyet? A mos është edhe një arsye nënkontraktimi, sepse shpesh herë nëpërmes nënkontraktimit, nënkontraktimet e ulëta kur janë ulët edhe qarkullimi i deklaruar. Duhet me i krahasuar se sa këto kontrata kanë qenë para konsesionimit dhe sa tani. Projektet e pa realizuara që keni cekur, kulla e trafikut edhe puna e pajisjeve të navigimit që është dashtë me i bërë LIMAK-u dhe janë paguar nga aeroporti dhe këtë duhet me e vërtetuar ju në raportin e ardhshëm në qoftë se nuk keni vërtetim tash. Duhet të na informoni për treguesit e performancës se sa janë përmirësuar dhe sa janë keqësuar. Ka edhe mendime që ata që e matin performancën janë organizata që zgjedhën në një proces jo mjaft transparent dhe konkurrues, dhe opinionin duhet të informohet për performancën. Çka kanë përfituar udhëtarët, sa është çmimi, sa është rrit numri, a po ulët a po rritet konkurrenca, a po ulen çmimet, çmimet e Aeroportit të Prishtinës a janë më të larta se çmimet e Aeroportit të Shkupit, apo të Aeroportit të Tiranës dhe në fund neve na interesojnë shërbimet për përfitimin e interesit publik dhe udhëtarët. Sa i përket punëtorëve kemi thënë se duhet të zbatohet Ligji i Punës. Janë 50 raste që janë humbur në gjykata, çështje të punës në qoftë se janë humbur 50 raste në gjykatë d.m.th ka diçka probleme aty në zbatim të Ligjit të Punës. Aeroporti a mbikëqyret nga Ministria e Infrastrukturës apo nga Ministria e Zhvillimit Ekonomik?

Raif Qela potencoi se njëra prej kontratave që ka përfituar shumë Kosova dhe qytetarët është edhe kontrata koncesionare e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës. Në rend të parë para se të nënshkruhet kjo kontratë Kosova ka marrë gjithsej vetëm rreth 10 milionë euro prej aeroportit pastaj është dashur të investoj rreth 50 milionë euro për pistë duke thënë se këto janë shifra të përafërta. Siç e tha edhe përfaqësuesi i Ministrisë së Financave për pesë vitet e ardhshme mbi 20 milionë janë raportuar nga tarifat koncesionare, kurse deri më tani rreth 29 milionë euro që është një shifër megjithatë solide. Shërbimet në përgjithësi në aeroport janë përmirësuar dukshëm. Në raport janë treguar edhe shkaqet se pse nuk kanë mundur të realizohen katër çështjet të cilat janë të përfshira në kontratë dhe këto tri të parat janë në rend të parë për shkak

se KFOR-i e ka nën kontroll krejt Aeroportin e Prishtinës dhe nga marrëveshja me UNMIK-un edhe Aeroporti i Prishtinës i përket KFOR-it, për shkak të sigurisë KFOR-i nuk lejon që të bëhen ato ndërtime. Platforma e cila nuk është ndërtuar për shkrirjen e akullit a pengon në mbarëvajtjen në përgjithësi gjatë periudhës së dimrit, a ka rrezik që për shkak të kësaj të ketë probleme në trafik, si mendojnë ta realizojnë këtë, a kanë ndonjë marrëveshje plotësuese me koncesionarin lidhur me krahët e taksi-rrugës, edhe kjo maketa zona për shpëtim të zjarrfikësve është pikërisht për shkak të pengesave që ka në raport me KFOR-in dhe KFOR-i nuk e lejon të ndërtohet. Si mendoni t'i realizohen këto në qoftë se KFOR-i në atë pjesë nuk lejon të ndërtohet. Për zonën e sigurisë në fund të pistës është si pasojë e asaj se komiteti për partneritet publiko privat është duke e menduar zgjatjen e pistave në përputhje me organizatën ndërkombëtare të aviacionit civil dhe kjo nuk është bërë në mënyrë që mos të përsëriten shpenzimet për zonën e sigurisë në fund të pistës.

Besim Beqaj tha se koncesionimi është një nga hapat e suksesshëm që ka bërë Qeveria në vitet e kaluara, sepse është arritur që përmes përmirësimit të cilësisë së shërbimit të rritet investimi të krijohet infrastrukturë më e mirë dhe ajo infrastrukturë pas koncesionimit duhet t'i kthehet prapë në pronë shtetit të Kosovës. Është mirë që përfaqësuesit e ministrisë, respektivisht njësia për partneritet publiko- privat e monitoron dhe e mira e krejt kësaj është se investimet të cilat janë bërë dhe taksat që duhet t'i paguhet shtetit është taks nga të hyrat bruto. Një çështje që ka mbetur dhe u tha në pikën 1 të raportit na tregon se cilat nga investimet e parapara nuk janë kompletuar dy prej tyre kanë të bëjnë me KFOR-in, një prej tyre nuk ka krejtësisht të bëjë me KFOR-in ka edhe çështje ekonomike. Cila është faza e diskutimeve për zgjatjen e pistës edhe zgjerimi i rrugëve qarkulluese të aeroplanëve që quhet "taksi way", janë dy gjëra të cilat janë substanciale për aeroport? Një çështje tjetër, e cila nuk është kompletuar ende, është qendra për vajtje- ardhje të kryetarëve të lartë shtetërorë, pra, këto që janë paraparë dhe ai nuk ka qenë obligim kontraktual, por ka qenë gatishmëri që investitori për ta bërë dhe do të ishte mirë që ato premtime të cilat i kanë bërë t'i realizojnë sepse do të ishte në interes të funksionalitetit të aeroportit. Te çështja e zgjatjes së pistës besoj që duhet të jemi shumë të kujdesshëm sepse nuk është vetëm çështja e KFOR-it dhe nuk është vetëm çështja e sigurisë por është çështje që ka të bëjë edhe me arsyeshmërinë ekonomike e cila duhet të kalojë edhe nëpër Ministrinë e Infrastrukturës duhet të kalojnë nëpërmjet edhe autoritetit të aviacionit civil, nëpër Ministrinë e Financave dhe, si të tillë, pastaj të shohim, dhe nuk është pjesë e investimit të koncesionarit d.m.th. është pjesë e investimit të shtetit koncesionari ka treguar edhe më herët gatishmëri për të bërë këtë me investime të veta, por kjo të zbërthehet në taks koncesionare kështu që duhet ta kuptojmë, pra cilat janë hapat dhe cilët janë bërë.

Enver Hoti pyeti se a është e domosdoshme dhe e nevojshme që të zgjatët pista dhe a është diçka që duhet patjetër të bëhet? Pista a është e domosdoshme kjo apo ka diçka përtej kësaj sepse të gjitha ato që i sqaruar, i sqaruar vlerësimet e inxhinierit të pavarur e edhe disa elemente të tjera na çojnë në diçka tjetër? Ky ndryshimi që po ceket këtu në raport në pikën 2.11 është bërë një gabim teknik në paragrafin 4.3 nuk e di se çfarë gabimi mund të jetë, por do të ishte mirë me e parë se çka ka ndodhur aty që është bërë ai ndryshim? Ka qenë edhe një problem atëherë me disa punëtor të cilët siç duket nuk e keni shikuar saktë numrin e punëtorëve ose nuk ja keni paraqit partnerit privat atëherë e mandej e ka kërkuar, e ne po flasim tash që i paska diku 710 të punësuar aeroporti e tek ai normalizim i situatës a ka ndikime të tjera në këtë në raport me privatën apo është një marrëveshje që e keni bërë edhe ata kanë lëshuar pe dhe është pajtuar

me atë situatë se nuk ja keni dhënë një informacion të saktë në kohën e duhur për numrin e punëtorëve sepse ka pasur ju e dini punëtorë të futur në mënyra të ndryshme çka ka ndodhur që është bërë ajo qetësi aty? Ju si departament a keni dhe a ka qeveria ndonjë iniciativë tjetër për ndonjë koncensionim të tillë ose për një marrëveshje të tillë për partneritetin publiko-privat i cili do të mundësonte apo gjithçka është duke shkuar nga komercializimi?

Fatmir Rexhepi, theksoi se është një praktikë e re ku partneriteti publiko-privat në këtë rast përmes koncesionimit të shihet me kujdes të monitorohet dhe të përkthehet në rezultate të cilat janë projektuar së bashku të gjithë pas gjithë atyre bisedave për tu dhënë në shfrytëzim aeroporti njëra ndër ndërmarrjet publike më të rëndësishme në vend, andaj për qeverinë është një detyrë e madhe para vetit që ta përcjellë punën, komplet strukturën që po ndodh atje. Ka shumë rëndësi të përcjellën me kujdes detyrat në kuadër të obligimeve kontraktuale siç kanë qenë investimet për të cilat zakonisht ka pikëpamje të ndryshme, si dhe për çmimet, pra, ende ka mundësi me pa krahasimin se çka ka ndodh brenda kësaj periudhe dhe çka mund të pritet sa më shpejt që realisht edhe ky aeroport të afrojë shërbime më të favorshme për transportin e udhëtarëve. Duhet një punë shumë serioze për qeverinë për monitorimin korrekt që të mos ketë problem siç jemi mësuar. Çështja e vlerësimit të investimeve është lënë në variantin e mundshëm që ajo të jetë investimet, ndërtimi i një shtëpie ose i një objekti me emër e mbiemër, por pa përcaktuar në vlerë, këtu e kam dilemën unë pse nuk ka në vlerë kur gjithmonë ka qenë në vlerë. Pra, duhet të shikohet a ka qenë pjesë e kontratës edhe vlera apo është vetëm ajo pjesa fizike që përshkruhet në forma të ndryshme? Prandaj unë po kërkoj nga ju që të e shikoni këtë sepse nuk është krejt njësoj, pra, duhet thënë vlera e saktë e investimeve për periudhën 20 vjeçare ashtu siç është planifikuar dinamika, investimi, pra duhet ta sqaroni më mirë këtë.

Ilir Rama sqaroi se kemi certifikatën e cila është e inxhinierit të pavarur, faza e ndërtimit e këtij aeroporti është monitoruar nga një kompani ndërkombëtare. Ky inxhinieri i pavarur, kjo kompani, e cila ka qenë në cilësinë e inxhinierit të pavarur ka pasur për detyrë certifikimin e kostos së investimeve, ku edhe ajo certifikatë ekziston dhe diku rreth 104 milionë si kosto e certifikuar. Partneriteti publiko- privat zakonisht definohet përmes outoputit, do të thotë rezultati. Rezultati që kemi kërkuar ka qenë ky terminal i ri me kapacitet të caktuar, faktikisht neve kemi kërkuar që 27 mijë metra katrorë minimalisht dhe t'i plotësojë kategorinë e caktuar. Po ashtu kulla e trafikut është realizuar. Pjesa e kontratës e zbatimit të kontratës monitorohet nga komiteti për partneritet publiko-privat që është i përbërë nga 5 ministra, ku kryeson ministri i financave dhe 4 ministra të tjerë. Lidhur me stagnimin në vitin 2013 apo 2014 që u potencuar ka qenë, sepse Belleair një prej kompanive në atë vit ka bankrotuar dhe i gjithë qarkullimi që ka ardhur nga kjo kompani ka ndikuar që prej vitit 2013-2014 të kemi një rënie dhe tani është duke u rikuperuar, në vitin 2015 kemi qenë pozitiv krahasim me vitet paraprake, 2016 shumë më pozitiv, rritja pritet të jetë 2 shifrore diku mbi 10% edhe e mira është se nuk ka asnjë kompani e cila është kompani ajrore përqindja e të cilës është shumë më e madhe që mund të ndikojë në funksionimin e të ardhmes së aeroportit p.sh. në rajon kemi Aeroportin e Shkupit që është 50% i varur nga një kompani e cila është e subvencionuar edhe nga qeveria maqedonase. Për momentin jemi po ashtu të atakuar edhe nga Aeroporti i Nishit, i cili madje ka pasur reklama edhe në Kosovë, e në vazhdim mund të kemi edhe nga Aeroporti i Beogradit për shkak të udhëtimeve që i kanë në destinacione më të largëta në New -York e Vashington. Sa i përket vërtetimit të pagesës së alokimit do ta vërtetojmë këtë dhe do t'ua dërgojmë dokumentin i cili e sqaron këtë, e po ashtu edhe sa i përket çmimeve sidomos çmimet e reklamave. Unë me sa e di

nuk mund ta konfirmojë saktësisht se a ka pasur rritje apo jo ajo që na takon neve si mbikëqyrës në kontratë është se çështjet komerciale të çmimeve nuk monitorohen nga ne. Është një çmimore këtu në kontratë e kemi është publike mund ta shihni ku çmimet e rregulluara caktohen edhe ato përcaktohen përmes rregullatorit të çmimeve, ndërsa çmimet e tjera komerciale i lihen tregut. Sa i përket performancës ka pasur disa herë kritika, kërkesa, dyshime mbi vërtetësinë e matjes së kënaqshmërisë së konsumatorëve. Mirëpo ato dokumente mua më ka ndodhur vetë nga student që studiojnë jashtë edhe të cilët kanë pasur dëshirë të kenë qasje në dokumentet që e bëjnë matjen e performancës kështu që mund të sigurohen edhe ato ose mund të kontraktohen edhe një kompani tjetër e jashtme e cila e bënë këtë matje. Kompaninë për matjen e kënaqshmërisë së konsumatorëve e kontraktun partneri privat. Aeroporti është aset publik i cili si karakteristikë ende është infrastrukturë publike, e cila për momentin është e dhënë në koncesion me partnerin privat për menaxhimin dhe operimin me të dhe ai e ka një “T” në fund që do të thotë transferim mbrapa i pronës. Në përgjithësi këto pika që nuk janë realizuar deri më tani nuk kanë ndikim në performancë apo në punën e aeroportit, aeroporti është i certifikuar nga rregullatori në lidhje me mundësin për të ofruar shërbimet e kërkuara nga ai. Mungesa e këtyre pikave të përcaktuara asnjëherë nuk kanë ndikuar në vonimin e operimeve. Sa i përket zgjatjes së pistës nuk është nën kompetencën time të jap detaje po ashtu edhe pse nuk kam detaje më të hollësishme në lidhje me këtë, mirëpo për momentin si projekt iu është bartur Ministrisë së Infrastrukturës, e cila është duke u marrë me shqyrtimin e mundësisë së zgjatjes së pistës. Ata këto ditë janë duke u marrë dhe duke i shqyrtuar mundësitë se si ta realizojnë këtë projekt. Obligimet që rrjedhin prej pistës edhe në lidhje me sistemin e navigimit edhe pajisjet e tjera të ngjashme janë obligim i qeverisë apo i dhënësit të kësaj kontrate. Qendra për vajtje- ardhje nuk është realizuar nuk është d.m.th. pjesë e obligimeve të tyre. E kemi marrë si kërkesë që aneksi 1 dhe 2 të ju dorëzohen edhe për shkak të arsyeve të ndryshimit të këtij aneksi të një gabimi teknik ne t’ua dërgojmë atë. Sa i përket punësimit unë aty nuk kam komente, kontrata si kontratë ka numrin origjinal të punëtorëve dhe u kemi dhënë raportin në vitin 2016 sa është numri i punëtorëve për momentin edhe në korrik do të bëhet kontrata për vitin 2016, do ta shohim numrin e punëtorëve sa janë për momentin. Sa i përket vlerësimit të investimeve ua jap një sqarim për juve por edhe për publikun në përgjithësi partneritetet publiko-privat janë formë e pranuar ndërkombëtarisht është përparësi e këtyre projekteve që nuk kërkohet saktësisht vlerësimi sepse kompani të ndryshme të njëjtin output të njëjtin shtëpi apo të njëjtin aeroport mund ta bëjnë me vlera të ndryshme, në fund të fundit ne nuk japim kompensim për atë vlerën e investimit, mirëpo kërkojmë nga ata saktësisht outputin. E kemi të caktuar është master -plani nuk është pra vetëm një formë e përgjithshme që një aeroport të ndërtohet edhe me aq të lihet, por ka pasur edhe të precizuar se cilat kanë qenë outputet më specifike, sqarimet e detajet teknike dhe të gjitha kanë qenë në kuadër të standardeve të cilat janë. Personi i pavarur është person juridik, me kontratë këtu është e sqaruar që zgjidhet bashkërisht nga dhënësi i kontratës që në atë rast ka qenë Qeveria e Kosovës dhe partneri privat dhe pagesa është bërë 50% me 50% . Sa i përket koncensionimeve të tjera ndoshta jashtë kësaj është duke u punuar jemi duke e shfrytëzuar këtë kontratë, si një model për projektet e tjera, mirëpo ka kryesisht të nivelit lokal.

Kryetari u shpreh se ishte i dobishëm ky debat, e aq më tepër kur aeroportin e kemi koncensionuar që 6 vjet dhe ne nuk jemi marrë shpesh me këtë. Esenca pse e kemi bërë koncensionimin është se kemi menduar që investimet bëhen më shpejt edhe në saje të investimeve rritet cilësia e shërbimeve, ulen çmimet edhe kosovarët udhëtojnë më lehtë edhe

më lirë. Ne e kemi një përshtypje që çmimet nuk janë aq konkurruese, duhet të shohim në këtë çështje sa është konkurrenca, sa janë çmimet e shërbimeve edhe çka mund të bëjmë që mërgata jonë të udhëtojnë me çmime më të lira, sidomos gjatë verës. Matja e performancës, në përgjithësi prokurimet edhe nënkontraktuesit duhet t'i nënshtrohen një transparence më të madhe edhe ne kërkojmë që ju të bëni një monitorim më të madh të performancës.

Pas debatit, Komisioni, nxori këtë:

Konkluzion

Komisioni do të nxjerrë rekomandime lidhur me monitorimin e zbatimit të kontratës koncesionare të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” posaçërisht për cilësinë e shërbimeve, performancën, nënkontraktimet, përfundimin e investimeve dhe koordinimin e institucioneve me KFOR-in për sipërfaqen që menaxhohet nga KFOR-i.

4. Shqyrtimi i Raportit me amendamente për Projektligjin nr.05/L-132 për Automjete

Kryetari ia dha fjalën kryesuesit të grupit të punës për ta paraqitur raportin me amendamente, deputetit z. Fatmir Rexhepi.

Fatmir Rexhepi theksoi se në kuadër të detyrave që na u kanë dhënë, si grup i punës, në bashkëpunim me ministritë relevante, dhe konsultimeve të grupeve të tjera të interesit, shoqërisë civile dhe pas të gjitha debateve ne, si grup i punës, jemi munduar që ta bëjmë projektligjin sa më kompakt. Në kuadër të këtyre ndryshimeve ne kemi ofruar 84 amendamente, janë goxha shumë, po nuk kemi pasur rrugëdalje pa i bërë sepse ka qene një projektligj që në mënyrë heterogjene me shumë mangësi brenda kapitujve të ndryshëm, brenda tematikave që ka trajtuar, kemi punuar gjatë dhe tani projektligjin e kemi para vetes. Ka disa ndryshime që janë nëpër kapituj mjaft të rëndësishme që do ta bëjnë rregullimin edhe të kontrolleve teknike, detyrave të caktuara në mbikëqyrje, ku janë forcuar kontrollet teknike. Pastaj i kemi kushtuar rëndësi çështjes së mbrojtjes së ambientit së çfarë automjete do të jenë brenda Kosovës në periudhën e ardhshme, gjobat i kemi trajtuar me një theks të veçantë për arsye se i kemi harmonizuar me të gjitha kategoritë në kuadër të ligjeve përkatëse që janë në fuqi, jo me bërë diçka në vete, por sipas kategorive për personin fizik, juridik, pronarin, personin e autorizuar etj. I kemi harmonizuar duke i lexuar të gjitha, i kemi ofruar këtu që te mos kemi nesër problem me zbatim në praktikë. Ka edhe çështje të tjera që janë brenda kësaj, por unë iu kisha lutur që nëse ka ndonjë lëshim aty- këtu të angazhohemi të gjithë, por në tërësi ligji është i mirë dhe ka një ndryshim substancial.

Kryetari, hodhi në diskutim dhe miratim amendamentet.

Amendamenti 1,
Miratohet.

Amendamenti 2,
Miratohet.

Amendamenti 3,
Miratohet.

Amendamenti 4,
Miratohet.

Amendamenti 5.

Raif Qela propozoi në pjesën ku shtohet “dhe kërkesat teknike” të ndryshohet “me tekstin “dhe standardet përkatëse teknike”.

Komisioni e miratoj propozimin e z. Qela.

Amendamenti 6,
Miratohet.

Amendamenti 7,
Miratohet.

Amendamenti 8,
Miratohet.

Amendamenti 9,
Miratohet.

Amendamenti 10.

Raif Qela tha se ky amendament duhet të ndryshohet sepse fjala “Termat” është e saktë sikurse është në projektligj, ndërsa pjesa tjetër e amendamentit të mos të ndryshohet. Po ashtu tha se edhe amendamentet e tjera duhet të behën disa përmirësime gjuhësore.

Komisioni e miratoi propozimin e z. Qela.

Amendamenti 11,
Miratohet.

Amendamenti 12,
Miratohet.

Amendamenti 13,
Miratohet.

Amendamenti 14,
Miratohet.

Amendamenti 15
Miratohet.

Amendamenti 16,
Miratohet.

Amendamenti 17
Miratohet.

Amendamenti 18,
Miratohet.

Amendamenti 19,
Miratohet.

Amendamenti 20,
Miratohet.

Amendamenti 21,
Miratohet.

Amendamenti 22,
Miratohet.

Amendamenti 23,
Miratohet.

Amendamenti 24,
Miratohet.

Amendamenti 25,
Miratohet.

Amendamenti 26,
Miratohet.

Amendamenti 27.

Nebih Shatri, Ministria e Infrastrukturës, kërkoi që në amendamentin 27, të “fshihet paragrafi 5”, sepse është i panevojshëm.

Komisioni e përkrahu propozimin e ministrisë.

Amendamenti 28,
Miratohet.

Amendamenti 29,
Miratohet.

Amendamenti 30,
Miratohet.

Amendamenti 31,
Miratohet.

Amendamenti 32,
Miratohet.

Amendamenti 33,
Miratohet.

Amendamenti 34,
Miratohet.

Amendamenti 35,
Miratohet.

Amendamenti 36,
Miratohet.

Amendamenti 37,
Miratohet.

Amendamenti 38,
Miratohet.

Amendamenti 39,
Miratohet.

Amendamenti 40,
Miratohet.

Amendamenti 41,
Miratohet.

Amendamenti 42,
Miratohet.

Amendamenti 43,
Miratohet.

Amendamenti 44,
Miratohet.

Amendamenti 45,
Miratohet.

Amendamenti 46,
Miratohet.

Amendamenti 47
Miratohet.

Amendamenti 48,
Miratohet.

Amendamenti 49,
Miratohet.

Amendamenti 50,
Miratohet.

Amendamenti 51,
Miratohet.

Amendamenti 52,
Miratohet.

Amendamenti 53,
Miratohet.

Amendamenti 54,
Miratohet.

Amendamenti 55,
Miratohet.

Amendamenti 56,
Miratohet.

Amendamenti 57.

Nebih Shatri, Ministria e Infrastrukturës, kërkoi që në amendamentin 57, të shtohet fjalia “në bashkëpunim me Ministrinë” sepse nuk mund t’i lihet ky akt nënligjor vetëm Ministrisë së Mjedisit.

Komisioni e përkrahu propozimin e ministrisë.

Amendamenti 58,
Miratohet.

Amendamenti 59,
Miratohet.

Amendamenti 60,
Miratohet.

Amendamenti 61,
Miratohet.

Amendamenti 62,
Miratohet.

Amendamenti 63,
Miratohet.

Amendamenti 64,
Miratohet.

Amendamenti 65,
Miratohet.

Amendamenti 66,
Miratohet.

Amendamenti 67,
Miratohet.

Amendamenti 68,
Miratohet.

Amendamenti 69.

Nebih Shatri, Ministria e Infrastrukturës, kërkoi që në paragrafin 2 të nenit 88, të riformulohet sepse më këtë përmbajtje nuk përkon me qëllimin e ligjit.

Kryetari, propozoi riformulimin si vijon:

“2. Subjektet për kontrolle teknike mund të licencohen edhe për homologim të mjeteve, sipas kushteve të parapara.”

Komisioni e përkrahu propozimin e kryetarit.

Amendamenti 70,
Miratohet.

Amendamenti 71.

Nebih Shatri, Ministria e Infrastrukturës, kërkoj që në amendamentin 71, po ashtu të ndryshohet në harmoni më nenin 88.

Kryetari, propozoj riformulimin si vijon:

“Licenca për kontroll teknik të mjetit apo për homologim lëshohet së paku për një grup kategorish të mjeteve.

Licenca e vlerësimit të gjendjes teknike të mjeteve lëshohet vetëm në kuadër të autorizimit për kontroll teknik të mjeteve apo për homologim.”

Komisioni e përkrahu propozimin e kryetarit.

Amendamenti 72,
Miratohet.

Amendamenti 73,
Miratohet.

Amendamenti 74,
Miratohet.

Amendamenti 75,
Miratohet.

Amendamenti 76,
Miratohet.

Amendamenti 77,
Miratohet.

Amendamenti 78,
Miratohet.

Amendamenti 79,
Miratohet.

Amendamenti 80,
Miratohet.

Amendamenti 81,
Miratohet.

Amendamenti 82,
Miratohet.

Amendamenti 83,
Miratohet.

Amendamenti 84,
Miratohet.

Pas debatit, Komisioni, njëzëri, nxori këtë:

Përfundim

- 1. Miratohet Raporti me amendamente i Projektligjit nr.05/L-132 për automjete.*
- 2. Raporti me amendamente i Projektligjit nr.05/L-132 për automjete procedohet në Komisionet e përhershme për vlerësim sipas kompetencës.*
- 3. Autorizohet stafi i Komisionit të bëjë rregullimin gjuhësor të amendamenteve sipas propozimeve të deputetit Raif Qela.*

5. Të ndryshme
Çështjet vijuese

Mbledhja përfundoi në ora 12:30.

E përgatiti:
Njësia për Mbështetjen e Komisionit.

Kryetar i Komisionit,

Muhamet Mustafa