



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 04.02.2021, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Anastas Angjeli – Kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i procesverbaleve të zbardhura për mbledhjet e komisionit të datave 27 dhe 28 janar 2021.

2. Shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për huan për zhvillimin e politikës për qëndrueshmërinë fiskale dhe rritjen në Shqipëri”.

3. Shqyrtimi i dekretit të Presidentit të Republikës nr. 11 915, datë 14.01.2021 “Për kthimin e ligjit nr. 168/2020 “Për një ndryshim në ligjin nr. 9981, datë 08.09.2008 “Për miratimin e niveleve të tarifës doganore”, të ndryshuar””.

4. Shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare “Tirana Airport Partners” sh.p.k., për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tirane”, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar””.

Marrin pjesë:

Anastas Angjeli, Senida Mesi, Xhevit Bushaj, Edlira Hyseni, Artur Roshi, Krenar Ryci, Ervin Bushati, Evis Kushi, Antoneta Dhima, Korab Lita, Blerina Gjylameti, Roland Xhelilaj, Reme Lala, Eljo Hysko, Suzana Topi dhe Ylli Shehu.

Mungojnë:

Vullnet Sinaj, Arben Elezi.

Të ftuar

Ministria e Financave dhe Ekonomise

Per piken e 1-re –

- 1. Znj. Adela Xhemali** – Zevendesminister
- 2. Z. Endrit Lami** - Dr.i Politikave Makroekonomike dhe Ceshtjeve Fiskale -
- 3. Z. Nikolla Lera** - Dr.Pergjithshme e Politikave Makroekonomike dhe Ceshtje
- 4. Znj.Elona Mistrovica** - Drejtorja e Borxhit Publik -

Per piken e 2-te – Znj. Vasilika Vjero – Zevendesministre

Per piken e 3-te – Znj. Anila Denaj - Minister

Presidenca

- 1. Z. Petraç Milo** - Keshilltar i Presidentit për Ekonominë.
- 2. Z. Bledar Dervishaj** - Këshilltar i Presidentit për Çështjet Ligjore.
- 3. Znj. Katrin Treska** - Drejtore e Pergjithshme e Sherbimeve Juridike.

Ministria e Infrastruktures dhe Energjise

- 1. Znj. Belinda Balluku** - Minister
- 2. Znj. Viola Haxhiademi** - Sekretar i Pergjithshem
- 3. Znj. Edlira Kraja** - Drejtor i Pergjithshem
- 4. Z. Enea Karakaçi** – Drejtor
- 5. Znj. Teuta Balili** – Drejtor
- 6. Znj. Lilika Radovicka** - Pergjegjesi i Sektorit

HAPET MBLEDHJA

Anastas Angjeli – Mirëmëngjesi të gjithëve!

Të nderuar kolegë, fillojmë mbledhjen e Komisionit të Ekonomisë dhe Financave.

Sot në rendin e ditës kemi katër çështje, por para se të filloj me njoftimin për çështjet që kemi, pasi në komision ndodhen përfaqësues të qeverisë dhe të Presidencës, sepse do të kemi edhe një dekret, që do të mbrohen nga relatorët, po bëj një fillim prezencës që të jemi korrekt me fillimin

Anastas Angjeli, që jam unë, këtu.

Arben Elezi? Deri tani nuk është futur.

Nuk është i pranishëm, sepse është me COVID.

Antoneta është prezent.

Blerina, ende nuk është futur.

Ervin Bushati është i pranishëm.

Rolant Xhelilaj, është i pranishëm.

Xhevit Bushaj, është prezent.

Reme Lala, është prezent?

Po.

Senida Mesi, është prezent.

Eljo Hysko?

Si gjithnjë është në pritje.

Vullnet Sinaj?

Nuk është futur ende.

Edlira është e pranishme.

Krenar Ryçi? Nuk është i pranishëm.

Artur Roshi, ende nuk është futur.

Korab Lita, ende nuk është futur.

Ylli Shehu, ende nuk është futur.

Suzana Topi, është e pranishme.

Kuorumi është i pranishëm, kështu që jemi gati të fillojmë mbledhjen.

Siç jua thashë, sot në rendin e ditës kemi katër çështje. Çështja e parë është miratimi i procesverbaleve të zbardhura për mbledhjet e komisionit të datave 27 dhe 28 janar, të cilat u janë vënë në dispozicion me anë të postës elektronike.

A ka ndonjëri ndonjë vërejtje apo sugjerim?

Nuk ka.

Atëherë kush është dakord?

Miratohet çështja e parë.

Çështja e dytë është shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për huan për zhvillimin e politikës për qëndrueshmëri fiskale dhe rritjen në Shqipëri”. Relatore do të jetë Senida Mesi.

Çështja e tretë është shqyrtimi i dekretit të Presidentit të Republikës nr. 11 915, datë 14.01.2021 “Për kthimin e ligjit nr. 168/2020 “Për një ndryshim në ligjin nr. 9981, datë 08.09.2008 “Për miratimin e niveleve të tarifës doganore”, të ndryshuar””. Relator i këtij projektligji është Roland Xhelilaj.

Çështja e katërt është shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare “Tirana Airport Partners” sh.p.k. për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tiranë”, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar””. Relator i këtij projektligji është Anastas Angjeli.

Si gjithnjë, në postën elektronike ju janë vënë në dispozicion të gjitha materialet e nevojshme që janë për diskutim në mbledhjen e sotme.

Do t’ju lutesha shumë, meqë sot kemi tri çështje, kjo është arsyeja që e kemi filluar mbledhjen në orën 10:00, për shkak të ngarkesës që kanë edhe komisionet e tjera, të jeni shumë koncizë në diskutime dhe në pyetje me qëllim që të marrim kohën e nevojshme për ta bërë të plotë diskutimin, por në të njëjtën kohë brenda një limiti prej 2 orësh të kemi mundësi t’i përfundojmë të gjitha çështjet, për arsye se janë duke u zhvilluar *online* të gjitha komisionet dhe ngarkesa është shumë e lartë.

Pra, pa kufizuar askënd, do të doja që të jeni sa më konciz dhe korrekt në marrjen e fjalës dhe në diskutim.

Për mbrojtjen e projektligjit të parë, që i bie çështja e dytë e rendit të ditës, “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për huan për zhvillimin e politikës për qëndrueshmëri fiskale dhe rritjen në Shqipëri”, kemi të pranishëm sot në komision përfaqësues të qeverisë zëvendësministren e Ekonomisë dhe të Financave, zonjën Adela Xhemali, zotin Endrit Lami, drejtor i Politikave Makroekonomike dhe Çështjeve Fiskale. A është prezent zoti Lami?

Nuk është.

Zoti Nikolla Lera, drejtor i Përgjithshëm i Politikave Makro dhe i Çështjeve Fiskale dhe zonja Elona Mistrovica, drejtore e Borxhit Publik.

Siç e theksova që në fillim të mbledhjes kur rendita rendit e ditës, relatores për këtë çështje është zonja Senida Mesi.

Fjalën e ka zëvendësministrja e Ekonomisë dhe Financave për të na sqaruar përmbajtjen e kësaj marrëveshjeje.

Fjala për ju.

Adela Xhemali – Përshëndetje!

I nderuar kryetar,

Të nderuar deputetë,

Ky projektligj, që i është paraqitur Kuvendit për shqyrtim dhe miratim, synon ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim mbi huanë për zhvillimin e politikës për qëndrueshmërinë fiskale dhe rritjen në Shqipëri në shumën 80 milionë dollarë. Tipikisht IBRD u akordon fonde vendeve anëtare të Bankës Botërore, nëpërmjet financimeve në formën e huave me terma të favorshme ose ndryshe hua të buta. Këto financime janë kryesisht në dy forma.

Njëra formë tipike janë hua për financimin e projekteve të caktuara. kryesisht projekte investimi që vlerësohen se kanë një impakt të rëndësishëm zhvillues në një sektor të caktuar të ekonomisë së vendit. Pra, në këto forma të financimit fondet e huas janë të destinuara direkt për financimin e shpenzimeve të caktuara të projekteve.

Forma e dytë, e cila është forma që vjen sot, janë hua për mbështetje buxhetore, ku fondet disbursohen dhe përdoren për financimin e shpenzimeve të përgjithshme buxhetore të parashikuara në buxhetin e një ose disa viteve. Këtë lloj financimi IBRD-ja e akordon, duke

vendosur si kusht arrijen e një tërësie rezultatesh në kuadër të një reforme në një fushë të caktuar kyçe të vendit.

Më konkretisht, ky lloj instrumenti emëron hua për politika zhvillimi dhe parashtron si kusht për përfitimin e huas arrijen nga autoritetet e vendit, sipas një skeduli të paracaktuar kohor të një tërësie rezultatesh në një ose disa fusha, politika të caktuara. Edhe huaja në fjalë është pikërisht një hua për zhvillim politikash, konkretisht për zhvillimin e politikave mbi qëndrueshmërinë fiskale dhe rritjen ekonomike në Shqipëri.

Pra, huaja e synuar prej 80 milionë dollarësh është një mbështetje buxhetore për Shqipërinë, të cilën Banka Botërore ka vendosur t'ia akordojë Republikës së Shqipërisë në sajë të angazhimeve të caktuara që autoritetet shqiptare kanë ndërmarrë ose kanë marrë përsipër të ndërmarrin në vijim të një skeduli kohor të paracaktuar në lidhje me dy aspektet kyçe të zhvillimit të vendit financat publike dhe rritjen ekonomike të tij.

Më specifikisht, synimi i kësaj huaje për zhvillim politikash është të mbështesë përpjekjet e Shqipërisë në realizimin e objektivave të mposhtme:

1. Forcimin e transparencës dhe të qëndrueshmërisë së financave publike.
2. Përmirësimin e financave për rritje dhe rimëkëmbje.
3. Mbështetjen për mundësinë sektoriale kryesore për zhvillim të qëndrueshëm.

Tri fushat kryesore të fokusit janë:

E para, rikthimi i ekuilibrave makro-ekonomikë.

E dyta, krijimi i kushteve të rritjes së përshpejtuar të sektorit privat.

E treta, forcimi i menaxhimit të sektorit publik dhe ofrimit të shërbimeve.

Duke forcuar si qëndrueshmërinë, ashtu edhe cilësinë e modelit të rritjes së Shqipërisë, programi i reformës i mbështetur nga ky financim pritet të ketë një ndikim në uljen e varfërisë në planin afatgjatë.

Gjithashtu, ky program do të ndihmojë Shqipërinë në rritjen e ekonomisë digjitale dhe shfrytëzimit të pasurive natyrore të Shqipërisë, duke përfshirë edhe stimulimin e zhvillimit të modeleve të turizmit që integrojnë komunitetet lokale.

Si parakusht për një rikuperim të qëndrueshëm të ekonomisë programi ndërtohet mbi tri shtylla kryesore.

Shtylla e parë e këtij programi e mbështet Shqipërinë në miratimin e reformave kryesore që forcojnë transparencën dhe qëndrueshmërinë e financave publike.

Së pari, kjo shtyllë forcon aftësinë e mbledhjes së të ardhurave për të ndërtuar hapësirë fiskale dhe për të ulur borxhin e qeverisë.

Kjo shtyllë mbështet publikimin e rishikimit të parë të plotë të shpenzimeve tatimore, *taxis expenditure*, dhe institucionalizimin e botimeve të rregullta në vazhdim.

Shtylla e dytë ndihmon në përmirësimin e financave për rritje dhe rimëkëmbje, për të financuar investimet e nevojshme me qëllim përmirësimin e modelit të rritjes së ekonomisë shqiptare. Kjo shtyllë forcon mobilizimin e kapitalit privat, duke kontribuar në rritjen e qëndrueshme të biznesit dhe krijimin e vendeve të punës.

Shtylla e tretë e këtij programi mbështet mundësitë sektoriale për zhvillim të qëndrueshëm. Qëllimi është të mundësohet krijimi i më shumë vende pune të kualifikuara, duke forcuar vitalitetin dhe qëndrueshmërinë e modelit të rritjes së Shqipërisë.

Ky program ka për qëllim të mbështesë riorientimin e ekonomisë drejt rritjes së biznesit të gjelbër dhe krijimit të vendeve të punës të kualifikuara.

Risqet e përgjithshme që lidhen me situatën politike dhe qeverisjen, situatën makro-ekonomike, hartimin teknik të programit dhe kapacitetin institucional mund të dëmtojë efektivitetin e reformave strukturore të mbështetura nga ky program. Ndaj, për të zbutur këto risqe të përgjithshme politike dhe për të siguruar një efektivitet sa më të plotë të reformave strukturore të mbështetura nga kjo hua e zhvillimit të politikave, programi sugjeron bashkëpunim me asistencën teknike të Bankës Botërore dhe të projekteve të tjera të financuara nga grupi i Bankës Botërore ose partnerë të tjerë ndërkombëtarë.

Në mbyllje të këtij prezantimi sjell në vëmendjen tuaj se:

Së pari, kjo kredi është e parashikuar si një nga burimet kryesore të financimit për vitin 2021.

Së dyti, nga kushtet financiare kjo kredi është një kredi e butë si të tëra kreditë e IBRD-së dhe ka një normë interesi mjaft të ulët dhe maturitet të gjatë.

Do t'ju ftoja ta votonit dhe ta miratonit këtë projektligj!

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Faleminderit, zonja Adela!

Fjalën e ka zonja Mesi.

Senida Mesi – Përshëndetje të gjithëve!

Faleminderit, zoti kryetar!

Zonja zëvendësministre në parashtrimin që bëri ishte mjaft e detajuar, prandaj nuk do të doja të bija në përsëritje. Si relatores e kësaj çështjeje, më lejoni t'ju them se Këshilli i Ministrave e ka propozuar këtë projektligj bazuar në nenet 78, 83, pika 1, 121, pika 1 të Kushtetutës, në nenin 17 të ligjit nr. 43/2016 "Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë", si dhe projektligji shoqërohet me relacionin përkatës.

Mjaft e rëndësishme është që kjo projekt marrëveshje që vjen sot për t'u aprovuar në Komisionin e Ekonomisë dhe Financave si një ndihmë ndaj menaxhimit të sfidave ekonomike, financiare dhe fiskale që ka vendi ynë, të krijuara pas dy situatave shumë të vështira tërmetit të nëntorit të vitit 2019 dhe pandemisë së kovidit, që po e jetojmë edhe sot.

Objektivat dhe shtyllat kryesore, zonja zëvendësministre, i përmendi, vlen të përmenden elemente të rëndësishme, pasi siç e dini BERZH-i nuk jep hua kur nuk është i kënaqur me rezultatet. Pra, nga njëra anë ndihmon me kreditë e buta, por nga ana tjetër këto kredi nxisin shtetin dhe, në rastin konkret Shqipërinë, që merr këto kredi për të bërë reforma strukturore dhe për të ecur më tutje me angazhimet. Në rastin konkret, në kuadër të këtij programi, janë disa detyrime, që pala shqiptare dhe Ministria e Financave duhet të raportojë dhe të ndërmarrë masa konkrete, sikurse janë: publikimi i raportit mbi shpenzimet tatimore të vitit 2019; ndërmarrja e masave për zbatimin sa më efektiv të përputhshmërisë tatimore duke krijuar një analizë rrisht të drejtorinë e tatim paguesve të mëdhenj, zgjerimi i kriterëve për identifikim të tatimpaguesve të mëdhenj; miratimi i ndryshimeve në ligjin e PPP- ve; miratimi nga Banka e Shqipërisë i një udhëzimi për zgjidhjet jashtë sistemi gjyqësor të kredive me probleme dhe zgjerim të efektivitetit të tij deri në janar të vitit 2021.

Miratimi i këtij ligji në komision, por edhe në Kuvendin e Shqipërisë, ligji për shërbimet e pagesave, i cili ka lehtësuar dhe duhet të lehtësojë transaksionet dhe qytetarët të marrin pjesë në sistemin në formal financiar, kuadri i ri ligjor për tregun e kapitalit ose fondet e investimeve, miratimi i kuadrit rregullator për zgjidhjet jashtë gjyqësorit të kredive me probleme janë tri prioritete ku ky projektligj dhe kjo kredi mendojmë që do të favorizojmë rritje sektoriale të qëndrueshme dhe zgjerim të aksesit sa më të shpejtë, si edhe rritje të qëndrueshme në sektorë kryesorë ekonomikë përfshirë turizmin dhe bujqësinë.

Sikurse u përmend është 80 milionë dollarë norma e interesit është liborn plus 0,8% dhe tarifatat fillestare të detyrimit janë 0,25% e shumës së huas, tarifatat e angazhimit 0,25 % në vit

e shumë së pas tërheqjes së huas, ndërkohë që kemi të bëjmë me një periudhë shlyerjeje të huas 12- vjeçare duke përfshirë një periudhë 3,5 vjeçare pa pagesë të principalit.

Së fundi, duke mbështetur argumentet e e sapo përmendura i propozoj komisionit miratimin e këtij projektligji!

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Faleminderit!

Kush ka pyetje?

Edlira, pyetje dhe diskutim njëkohësisht?

Edlira Hyseni - Do t'i bëj të dyja, por më shumë kam pyetje.

Mua më bën pak çudi që ne diskutojmë një hua kaq të rëndësishme duke thënë shumë fjalë dhe pak shifra. Jam shumë e prirur të shifrat dhe më pëlqejnë më shumë shifrat se fjalët, ose më mirë të themi termat e përgjithshme si të luftojmë varfërinë ose të rrisim standardet. Më duket sikur përsërisim fjalë që thuhet për çdo kredi, për çdo hua. Janë shumë teorike.

Anastas Angjeli – Më falni!

Në postën elektronike keni në dispozicion të gjithë materialin.

Edlira Hyseni - Unë iu referova relatimit të sotëm.

Anastas Angjeli- Materiali, që ju kemi vënë në dispozicion, është për sot dhe ai i ka të gjitha shifrat.

Tani, kryetar, nëse Ministria e Financave propozon një ligj kaq të rëndësishëm hua të re dhe e përmbledh në 5 fjalë teorike dhe në material e kemi më gjatë mua më duket se do të ishte më mirë të flitej gjatë. Ky është opinionimi im.

Anastas Angjeli – Më falni, opinionimi juaj është, por nuk mund të dekomntosh fjalën e zëvendësministres me materialin që të kam vënë në dispozicion ty dhe të gjithëve. Materiali është në postën elektronike, çfarë thuhet këtu dhe çfarë u tha nga zonja Mesi, të dyja janë një material dhe ju janë dërguar. Tani, nëse do të ndash materialet e vëna në dispozicion nga ajo që çfarë thonë, nuk mund të bëjmë një mbledhje 8 orë të lexojmë 15 faqe material, nuk e kemi kohën.

Edlira Hyseni - Unë e kam të rëndësia e informacionit që ne përcjellim, materialet mund të jenë të gjata, por, për mendimin tim, 5 gjëra janë më të rëndësishme në një çështje të tillë, pra është çështje rëndësie që i japim informacionit. Mund të jetë subjektive kjo. Unë po përpiqem të bëj pyetje më të thjeshta dhe mbase i sqaroj ato që unë i konsideroj të rëndësishme.

Është një hua e re e rëndësishme 80 milionë dollarë që shkon si mbështetje buxhetore për të ndihmuar buxhetin në këtë vit të vështirë. Te pyetja e parë do të ndalem të objekti që synon kjo hua që lidhet me mbështetjen e politikave fiskale të qëndrueshme e të tjera. Pra, a mund të kemi shembuj se për çfarë politikash fiskale konkrete mund të orientohet eh të jetë ndihmë kjo hua? Pra, a mund të ulë ndonjë taksë ose të një tjetër dhe të kompensojë ose, a ka diçka më konkrete me politikën fiskale se përmirësimi i të ardhurave e të tjera fjalë që u thanë? A mund të na përmendni ndonjë gjë konkrete se me cilat politika fiskale konkretisht do të shkojë në mbështetje kjo kredi?

Së dyti, zëvendësministrja nuk dha shifra, relatorja dha dy shifra më shumë, por unë i rikthehem normës mesatare të interesit. Zonja Mesi tha që norma e interesit e parashikuar, e pritshme mesatare është 0,8%, por unë nuk besoj të jetë aq, se po të jetë aq është mirë, por dua ta saktësoj. Pra, është norma e interesit është 0,8%?

Së treti, tarifa për këtë hua është 0,25%, pra 200 mijë dollarë. A është e lartë kjo? A quhet kredi e butë me këtë tarifë kosto, të themi? Pra, a keni një ide më të saktë të interesit të kësaj kredi. Nuk mjafton të themi që është kredi e butë, por duhet të kemi një ide se ku jemi sot aktualisht qoftë edhe me normat mesatare të tregut që priten të aplikohen?

Unë nuk i kam informacionet e detajuara se nuk jam marrë me këtë çështje nga afër, por a kanë kolateral këto hua që marrim? Pra, kushdo që merr një hua duhet të lërë një peng, ose pasuri të tjera. Në rast kur marrim kredi të reja, sidomos këto ndërkombëtares, a kanë kolateral? Nëse po, çfarë lëmë peng, përveç angazhimeve për përmirësimin e objektivave?

Së fundi, mesa dëgjova zëvendësministrja tha që kjo kredi e re është e parashikuar në buxhetin e vitit 2021, që ne kemi kaluar, por desha të konfirmoja a e ndryshon borxhin publik të përgjithshëm aktual? Pra, a ka ndikim kjo hua e re në nivelin e borxhit publik, që ne kemi të planifikuar dhe të njohur?

Anastas Angjeli –Para se t’i jap fjalën zëvendësministres do të bëj një koment.

Nëse një shumë e caktuar është parashikuar në buxhet, pa dyshim që është llogaritur edhe për efekt të borxhit, sepse çdo gjë, që futet në buxhet nxjerr një rezultat. Ju e kishit pyetje, por unë po juaj sqaroj.

Çështja tjetër që ajo e pengut, ose kolateralit. Këto janë kredi dhe borxhe që merren me garanci shtetërore, nga buxheti i shtetit dhe kur kalojnë në marrëveshjet e garancisë kjo është

garancia që jepet. Prandaj, nuk besoj se ka vend që të themi se lëmë sahatin aty peng ose shtëpinë.

Sa i përket kostos, ti nuk besoj se shifrat, unë mendoj se ti duhet të besosh shifrat se i ke në marrëveshje. Ti nuk i beson, sepse i dëgjove këtu, sepse nuk e ke lexuar marrëveshjen, por, po të kishe lexuar marrëveshjen që të kam dërguar, do ta kishe besuar edhe atë.

Për pyetjen e parë besoj do të përgjigjet zëvendësministrja. Për të parat dhashë përgjigje unë për t'ju sqaruar sepse unë mendoj se ju nuk besoni, ngaqë nuk i keni lexuar.

Zëvendës- Faleminderit!

Unë konfirmoj përgjigjet tuaja, zoti Angjeli. Po të gjitha kushtet e huas janë në marrëveshje, interesi i huas është libor është fiks libor plus 0,8%, pra libori është patjetër plus. Edhe ju kur shkoni në bankë sot ajo nuk ju jep një kredi me normë fikse, do t'ju japë patjetër bono thesari plus diçka, ose libor, plus diçka, ose euribor plus diçka. Në rastin tonë quhet kredi e butë pasi është me normë fikse libor plus 0,8. Në çdo treg që mund të shkohet sot norma komerciale është mbi 3 ose 4%, ndërkohë që që libprio sot është 0.2 plus 0,8 që shkon maksimumi 1% dhe është me normë interesi fikse 8,8, pra nuk ndryshon.

Anastas Angjeli – A ka pyetje?

Po, Suzana.

Suzana Topi- Faleminderit!

Kryetar, ju uroj suksese, sepse nuk kam qenë në komision për arsye shëndetësore.

Anastas Angjeli– Të kaluara!

Suzana Topi- Konsolidimi i politikave dhe institucionale për qëndrueshmërinë fiskale sa do të forcojnë transparencën dhe qëndrueshmërinë fiskale? A kemi zhvilluar konsultime me grupet e interesit në lidhje me masat specifike që mbështeten nga kjo hua, përfshirë edhe sektorët financiarë, privatë, njësitë e qeverisjes vendore shoqatat e biznesit, shoqatat mbrojtjes së mjedisit?

Qeveria ka rritur rreziqet jashtëbuxhetore duke orientuar te PPP-të, prandaj dhe pyetja pjesë e këtij projekti është monitorimi i PPP-ve, monitorimi i shpenzimeve dhe rritja e kapaciteteve në mbledhjen e të ardhurave. Pra, sa do të ndikojë kjo hua në përmirësimin e tyre!

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Ka pyetje tjetër? Nuk ka.

Adela Xhemali – Po e filloj unë, nëse mundem, dhe më pas zoti Lera mund të më plotësojë.

Dëshiroj të bëjë një sqarim, asnjë dollar i kësaj huaje nuk shkon për të plotësuar masat për të cilat jemi angazhuar. Siç e shpjegova në fillim, kjo është një mbështetje buxhetore dhe e gjitha shkon në buxhetin e shtetit për mbulimin e deficitit, siç është parashikuar në buxhetin e vitit 2021, pra mbulohet deficit, shkon edhe në borxh dhe të gjitha janë të parashikuara.

Këto masa merren në bashkëpunim me ndërkombëtarët, por me grante dhe konsulenca, të cilat natyrisht nuk e rëndojnë borxhin.

Ndërkohë, te skeduli i marrëveshjes janë edhe masat e marra, 99% e të cilave tashmë janë të realizuara. Ndër të tjera, siç e përmendëm, është edhe raporti i *Tacks ecspendicer*, si dhe përmirësimet në ligjin dhe udhëzimet e PPP-ve.

Në lidhje me masat fiskale, zoti Lera mund të komentojë.

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Zoti Lera, fjala për ju.

Nikolla Lera – Kjo kredi është e lidhur me tregues performance dhe tregues të tjerë fiskalë, në mënyrë që të ketë transparencë në treguesit fiskalë dhe ato të ndikojnë në rritjen dhe zhvillimin e ekonomisë dhe rritjen e të ardhurave nga sistemi i taksave, me qëllim që edhe kredia të ketë kuptim dhe funksion, sepse, sikurse e përmendi edhe zëvendësministrja, pikërisht jepet si suport për financat publike.

Banka Botërore ka parashikuar disa elemente. E para, është një studim apo vendosja e indikatorëve për shpenzime tatimore. Ne kemi punuar me kohë me FMN-në për shpenzimet tatimore, me universitetin e Oxford-it, por me Bankën Botërore jemi në zhvillim të një studimi të plotë lidhur me shpenzimet tatimore, në sensin që çdo qytetar, parti politike apo qeveri duhet ta dijë sa ka falur nga taksat që janë vendosur me ligj, ato që quhen shpenzime tatimore. Pra, sa taksa nuk mblidhen për shkak të tarifave të ulëta, për shkak të taksës zero, për shkak të përjashtimeve dhe njëkohësisht llogaritën edhe shpenzimet tatimore për shkak të evazionit apo mospagimit të tatimeve.

Pra, kjo është një transparencë e plotë. Ne kemi filluar ta pasqyrojmë shpenzimin tatimor me atë metodologji që e zbatojmë tani e dy vjet më parë në buxhetin që prezantohet për vitin pasardhës, por studimi i fundit që po bëjmë me Bankën Botërore do ta përmirësojë shumë dhe ne duhet ta promovojmë, pasi duhet të jemi të gjithë të qartë se sa po falim me koshiencë apo nuk

po mbledhim nga taksat e shqiptarëve, në mënyrë që nesër të jemi në gjendje të bëjmë projeksione të sakta dhe të vendosim se cilat nga këto elemente do t'i kapim në mënyrë që të rrisim të ardhurat tatimore. Pse? Sepse në kuadrin e shpenzimeve tatimore që analizohen ka edhe elemente që nuk e japin efektivitetin e tyre si masa, ndaj ato duhet të ndërpriten. Ky duhet të jetë një studim i vazhdueshëm që mbështetet në këtë model që po përmirësojmë.

Gjithashtu, Banka Botërore ka vendosur edhe indikatorët të tjerë siç janë edhe rimbursimet. Jam sinqerisht krenar dhe dua ta theksoj se në dhënien e rimbursimeve kemi bërë hapa shumë të mirë dhe kemi stabilizuar situatën. Tashmë ka më tepër se një vit e ca që nuk ka më eksportues, fasonë e të tjerë pa këto subjekte që punojnë 100% për eksport, që e kanë zero TVSH-në e shitjeve dhe kanë impute në shitje që nuk e merr brenda 30-60 rimbursimin që më parë vonohej me një vit, dy apo më shumë.

Stoku i borxhit në fund të janarit është i përbërë vetëm nga stoku i TAP-it që ka qenë shumë gjigand dhe ne bazuar në ligj dhe në marrëveshjen e TAP-it, e kemi skeduluar me këste dhe nga stoku i një apo dy investitorëve të mëdhenj nuk ka më detyrime TVSH-je të papaguara, nuk ka më stok të papaguar. Edhe ky stok që ka ngelur i papaguar, sikurse thashë, rreth 6-7 miliardë, paguhet me këste rregullisht çdo muaj. Nuk dëmtohen kompanitë në kuptimin e *cashlow*-t të tyre dhe besoj se do ta mbyllim brenda gjysmës apo 8 muajve të parë të vitit 2021.

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Faleminderit, Niko!

Kalojmë në diskutime.

Ka njëri dëshirë të thotë ndonjë fjalë rreth marrëveshjes? Nuk ka.

Faleminderit!

Atëherë kalojmë në votim.

Kalojmë në votimin në parim e marrëveshjes “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për huan për zhvillimin e politikës për qëndrueshmërinë fiskale dhe rritjen në Shqipëri”. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet me një votë abstenim dhe një votë kundër.

Kalojmë në votimin nen për nen të marrëveshjes.

Neni 1. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet me një votë abstenim dhe një votë kundër.

Neni 2. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet me një votë abstenim dhe një votë kundër.

Kalojmë në votimin në tërësi. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet me një votë abstenim dhe një votë kundër.

Sekretar

Anastas Angjeli

Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve

Euzheni Pengili

Sekretar i komisionit

Elvi Prifti



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë më, 4.02.2021, ora 10.00

Drejton mbledhjen:

Anastas Angjeli – Kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Shqyrtimi i Dekretit të Presidentit të Republikës nr. 11915, datë 14.1.2021, për kthimin e ligjit nr. 168/2020 “Për një ndryshim në ligjin nr. 9981, datë 8.9.2008, “Për miratimin e niveleve të tarifës doganore”, të ndryshuar”

Marrin pjesë:

Anastas Angjeli, Senida Mesi, Xhevit Bushaj, Edlira Hyseni, Artur Roshi, Krenar Ryci, Ervin Bushati, Evis Kushi, Antoneta Dhima, Korab Lita, Blerina Gjylameti, Roland Xhelilaj, Reme Lala, Eljo Hysko, Suzana Topi, Ylli Shehu

Mungojnë:

Vullnet Sinaj, Arben Elezi,

Të ftuar:

Ministria e Financave dhe Ekonomise

1. **Znj. Vasilika Vjero** – Zevendesminister
2. **Znj. Adela Xhemali** – Zevendesminister
3. **Z. Nikolla Lera** - Dr.Pergjithshme e Politikave Makroekonomike dhe Ceshtje

Presidenca

1. **Z. Petraq Milo** - Keshilltar i Presidentit për Ekonominë.
2. **Z. Bledar Dervishaj** - Këshilltar i Presidentit për Çështjet Ligjore.
3. **Znj. Katrin Treska** - Drejtore e Pergjithshme e Sherbimeve Juridike.

Ministria e Infrastruktures dhe Energjise

1. **Znj. Belinda Balluku** - Minister
2. **Znj. Viola Haxhiademi** - Sekretar i Pergjithshem
3. **Znj. Edlira Kraja** - Drejtor i Pergjithshem
4. **Z. Enea Karakaçi** – Drejtor
5. **Znj. Teuta Balili** – Drejtor
6. **Znj. Lilika Radovicka** - Pergjegjes Sektori

Anastas Angjeli - Kalojmë në çështjen e dytë të rendit të ditës, shqyrtimi i Dekretit të Presidentit të Republikës nr. 11915, date 14.1.2021, për kthimin e ligjit nr. 168/2020 “Për një ndryshim në ligjin nr. 9981, datë 8.9.2008, “Për miratimin e niveleve të tarifës doganore”, të ndryshuar” .

Për të prezantuar dekretin e Presidentit të Republikës, në emër të Presidentit sot janë të pranishëm dhe i falënderoj, zoti Petraq Milo, këshilltar i Presidentit për Ekonominë, zoti Bledar Dervishaj, këshilltar për Çështjet Ligjore dhe zonja Ketrin Treska, drejtore e Përgjithshme e Shërbimit Juridik.

Nga Ministria e Financave gjithashtu janë prezent: zonja Vasilika Vjero, Zëvendësministre dhe zoti Nikolla Lera, drejtor i Përgjithshëm i Politikave Makroekonomike.

Siç ramë dakord që në fillim të seancës, relator për projektin është zoti Rolant Xhelilaj.

Duke qenë se ju janë vënë në dispozicion të gjitha materialet në postën elektronike, edhe për të realizuar diskutimin me sa më efektivitet, besoj se të gjithë jeni njohur me arsyetimin e Presidentit në dekret, aq më tepër që është një projekt që e kemi kaluar një herë në komision dhe e kemi diskutuar, do t’ju ftoja të ishim sa më koncizë në riprezantimin edhe të argumentimit, por edhe të vlerësimeve, për ta shfrytëzuar kohën maksimalisht, siç ju thashë në fillim, për arsye se kemi dhe një çështje tjetër në rendin e ditës.

Faleminderit!

Fjala për përfaqësuesit e Presidencës, për të prezantuar argumentet për dekretin e Presidentit.

Zoti Milo, ju do të flisni apo zoti Bledar?

Zoti Milo, ju lutem, hapeni mikrofonin!

Petraq Milo – Faleminderit, zoti kryetar!

Siç e thatë, do ta marr unë fjalën dhe më pas kolegu im, zoti Bledar, për komentet për këtë dekret.

Ju me të drejtë thatë që të jemi koncizë, të japim argumente dhe unë mendoj se ne japim argumente, jemi koncizë, por në kontraparti nuk shikojmë asnjë lloj argumenti, të paktën për herën e fundit nuk na dhatë asnjë argument dhe argumenti i vetëm është vota. Pra, ne kalojmë në një procedurë votimi...

Anastas Angjeli – Më falni, zoti Milo!

Mbledhja e kaluar përfundoi. Po të kishit komente, t'i kishit bërë në atë mbledhje.

Petraq Milo – Të lutem, mos më ndërprit!

Anastas Angjeli – Të ndërpres, se mbledhjen e drejtoj unë, nuk e drejtoni ju! Ju lutem, dëgjoni! Jua kam dhënë fjalën për këtë dekret të Presidentit. Nuk jua kam dhënë fjalën për të bërë komente, dhe mos bëj gjeste me dorë, se nuk të shkon as ty, as mua.

Petraq Milo – Komente do të bëj, se nuk më ndalon ti mua të bëj komente.

Anastas Angjeli – Unë të ndaloj të bësh komente për çështje të tjera.

Petraq Milo – Nuk më ndalon dot tani.

Anastas Angjeli- Po mirë, dil në televizione e medie dhe bëj komente sa të duash.

Petraq Milo – A do ta dëgjosh argumentin, të lutem? Më jep argument, mos më jep votë! Kaq po të them.

Anastas Angjeli – Të lutem shumë, këtu procedura është argument dhe votë. A do të flasësh?

Petraq Milo – A mund të flas tani?

Anastas Angjeli – Mund të flasësh për atë që është në rendin e ditës, jo për...

Petraq Milo – A mund të flas tani?

Anastas Angjeli – Për rendin e ditës mund të flasësh.

Petraq Milo – Për rendin e ditës po flas. Të jap argument, më jep argument, mos më jep votë. Kaq kërkova.

Faleminderit!

Po vazhdoj tani.

Së pari, të lutem shumë, në qoftë se jemi të barabartë, siç pretendon, që ne jemi në të drejtën tonë dhe ju në tuajën, mos më krijo të tilla situata, ku thua mos më jep koment. Dakord? Komente u dhanë sa të duash këtu. U tha që ishte humbje kohe. Ne nuk jemi këtu për të humbur kohën, zoti Angjeli. Ne jemi këtu me seriozitetin më të madh, që të sjellim argumente dhe ajo që u tha nuk qëndron, pra të thuash që është humbje kohe. Cila është humbja e kohës? Ti vetë merresh me këtë situatë, pra që të shqyrtohet dekreti i Presidentit dhe nuk është argument të thuhet që ne po humbasim kohën. Të lutem shumë, ti nuk qëndron fare këtu e më tregon mua procedurën!

Anastas Angjeli – A do të flasim për rendin e ditës apo jo?

Petra Milo - Po vazhdoj me argumentet.

Argumenti i parë fiskal.

Së pari, është thënë e stërthënë qoftë nga Fondi Ndërkombëtar, qoftë nga Banka Botërore, që po kalojmë në një situatë ku po zvogëlojmë bazën tatimore, duke bërë përjashtime të tilla qoftë për TVSH-në, qoftë për tarifatat doganore.

Së dyti, nuk po krijojmë qëndrueshmëri të ligjit, për arsye se ndryshon ligji, ajo që është thënë disa herë, që nuk parashikohen fare ndryshime të tilla ligjore, të cilat janë vërtet parimore.

Së treti, krijon diferencime pikërisht për produkte dhe mallra të ngjashme, dhe sigurisht që këto diferencime kalojnë dhe në subjekte.

Kjo ishte e para.

E dyta, siç e përmenda më parë, po ndeshemi me ligje fiskale, të cilat kanë vetëm një karakter klientelist. Kjo vërejtje është e vazhdueshme dhe krijon atë që thashë më parë, diferencime të tilla, që nga pikëpamja parimore dhe kushtetuese nuk janë të drejta, si: diferencime ndërmjet individëve, diferencime ndërmjet grupeve, diferencime ndërmjet bizneseve, diferencime ndërmjet industrive dhe kjo po bëhet një moto tani. Nuk ka një ligj fiskal që të ketë, le të themi, një studim të mbështetur për të zhvilluar një industri.

Kur dalim te çështja e dytë themi këtë që, diskutojmë rentën, heqjen e saj, por nuk kemi infrastrukturën. Ne nuk kemi ndërtuar akoma porte për jahtet, nuk kemi ndërtuar infrastrukturën tarifore dhe hidhemi menjëherë në përjashtimin apo uljen e tarifave qoftë të TVSH-së, qoftë të tarifave doganore. Ky është problemi i dytë themelor. Pra, nuk kemi një strategji dhe mjaftohemi vetëm me veprime individuale.

E treta, ku është impakti? E kemi thënë disa herë dhe kjo është në të drejtën kushtetuese. Një ndryshim ligjor duhet të ketë një analizë, të themi, të impaktit social, impaktit ekonomik, impaktit të biznesit dhe impaktit të shtetit në përgjithësi. Kjo është baza e logjikës dhe e argumentit. Këtu nuk shikojmë asnjë impakt social, në një kohë kur impakti social mund të ishte për problematika më prioritare se kjo, pra përjashtime të tilla; nuk shikojmë asnjë impakt ekonomik, për arsye se zhvillimi i porteve të jahteve është në ajër; nuk kemi asnjë gjë konkrete, asnjë strategji, që është autostrada e ndërtimit të kësaj, në mënyrë që të tërheqim, le të themi,

investitorë të huaj që do të vijnë e të bëhemi si Malta, Budva e të tjera me radhë. Nuk ka asnjë gjë të tillë. Këtu vjen vetëm thjesht një propozim për të ulur dhe zvogëluar tarifën.

E fundit që doja të përmendja është pikërisht që të veprohet, në radhë të parë, me politika (tarifa është e fundit fare), të cilat janë ekonomike, sociale dhe politike: qëndrueshmëria e vendit, impakti ekonomik, ndërtimi i autostradës ujore, e drejta e pronësisë e të tjera me radhë dhe e fundit fare është loja e shifrave dhe normave tatimore, për të hequr një x apo për të përjashtuar TVSH-në e të tjera me radhë.

Këto ishin komentet tona, të cilat qëndrojnë dhe janë parimore.

Ne shikojmë në mënyrë permanente politikën fiskale të diferencuara dhe klienteliste, që vetëm shoqërisë nuk i shërbejnë. Kaq kisha.

Faleminderit!

Anastas Angjeli - Faleminderit!

Zoti Bledar, do ta marrësh fjalën apo...?

Bledar Dervishaj – Përmbledhtazi, kryetar.

Ky ligj, që është kthyer me dekretin e Presidentit për rishqyrtim, është miratuar në datën 23 dhjetor për një ndryshim në ligjin për nivelin e tarifave doganore, për ta kuptuar jo vetëm pjesëmarrësit, por edhe ata që na ndjekin publikisht. Është për t'u evidentuar që nuk është një nismë e Këshillit të Ministrave, por vjen si një propozim i një deputeti të Kuvendit të Shqipërisë, depozituar më 3 nëntor.

Nga shqyrtimi i praktikës parlamentare ka rezultuar se qëllimi i kësaj nisme legislative është krijimi i një lehtësie fiskale në fushën e turizmit detar, e cila favorizon apo stimulon shtimin e një kategorie specifike të mjeteve lundruese turistike, të cilat, për shkak të natyrës dhe kostos, janë cilësuar, gjithmonë sipas propozimit, si më të pëlqyeshme dhe më të aksesueshme për individët. Pra, në realitet dhe nëpërmjet këtij ndryshimi ligjor synohet ulja e tarifës doganore nga 15% në 2% të nivelit për mjetet ujore për kënaqësi dhe sporte, të fryra me ajër ose gaz, ku përfshihen kryesisht varkat e gomës, detajimet që janë shpjeguar qoftë në relacionet e propozimit, qoftë dhe në raportin e Komisionit për Ekonominë.

Nga shqyrtimi në tërësi i praktikës, me qëllim evidentimin e argumenteve justifikuese për nevojën e këtij ligji, nevojë kjo e cila është evidentuar nga deputeti propozues dhe jo nga një institucion në varësi të qeverisë apo nga vetë Ministria e Financave, që mbulon këtë fushë specifike, apo dhe Ministria e Mjedisit, u vlerësua se ky ligj paraqet (në mënyrë të

përmbledhur i përmendi dhe kolegu Milo) këto problematika: zgjeron në mënyrë të paargumentuar qartë dhe jokohërente përjashtimet nga zbatimi i regjimit ligjor fiskal, duke rrezikuar qëndrueshmërinë e vetë ligjit për miratimin e niveleve të tarifës doganore; shton precedentët për një efekt të mëtejshëm zinxhir në shtimin e kërkesave të tjera të paargumentuara për uljen e nivelit të tarifës doganore pa një planifikim dhe analizë konkrete financiare; zgjerimi e rrethit të përjashtimeve të kësaj natyre ndikon potencialisht në uljen e të ardhurave doganore nga tarifat doganore, në mënyrë të pakontrolluar, pa analizuar pasojat që do të vijnë nga ndryshime të tilla të shpeshta dhe të shkëputura; krijon një diferencim të trajtimit të mallrave të tjera, që u nënshtrohen niveleve të tarifës doganore; krijon idenë dhe të një favorizimi me natyrë klienteliste apo preferenciale, sepse favorizon mjete të tjera ujore për kënaqësi e sporte, që përdoren për qëllime kënaqësie dhe argëtimi, ndërkohë që ekonomia e vendit po përballet me një situatë shumë të vështirë ekonomike, që kërkon një plan tërësor masash për përballimin e efekteve të shkaktuara nga pandemia COVID-19; nuk është në harmoni me nevojat emergjente të vendit, si dhe parashikimet e institucioneve financiare, të cilat raportojnë për përkeqësim të situatës ekonomike në vendin tonë. Referuar kohës së depozitimit të kësaj nisme më 3 nëntor 2020, ku Shqipëria ishte dhe është në një situatë epidemike të rënduar, me një numër të lartë të rasteve të përhapjes së infeksionit COVID-19, apo dhe kohës së miratimit të vetë ligjit më 30 dhjetor, tregon qartë se veprimtaria legjislativë e Kuvendit nuk është e orientuar drejt nevojave bazike të shtresave më në nevojë të shoqërisë, por për plotësimin e kërkesave të shumë pak individëve, që të shtojnë në inventarët e tyre individualë apo të biznesit mjetet e lundrimit të luksit apo të argëtimit.

Presidenti ka argumentuar se ndërmarrja e këtij propozimi dhe miratimi i një ligji për lehtësimin e barrës doganore për mjete luksi ujore apo kënaqësie (për sporte), të fryra me gaz apo me ajër (gomone, siç është quajtur në arsyetim), ndërkohë që vendi dhe qytetarët përballen me një situatë kaq të vështirë ekonomike për përballimin e së cilës qeveria ka shfaqur hapur disa herë edhe pamundësinë buxhetore për të mbuluar çdo kosto të saj, reflekton në realitet mungesë vëmendjeje ndaj nevojave reale të qytetarëve.

Presidenti citon në arsyetimin e tij se në përfundimet e misionit të FMN-së që në nëntor të vitit 2019, përpara se vendi të goditej nga fatkeqësia natyrore e shkaktuar nga tërmeti dhe pandemia, në këtë dokument tërhiqet vëmendja se qeveria duhet të përmirësojë sistemin tatimor të fragmentuar kompleks, me përjashtim edhe në trajtime preferenciale, të mbajnë norma

tatimore të moderuara, të sigurojë rimbursimin e TVSH-së, të forcojë institucionet fiskale, të përmirësojë performancën e dobët në realizimin e të ardhurave, si dhe të adresojë ngushtimin e bazës tatimore. Ndërkohë, trajtimi i mjeteve ujore, ulja e saj nga 15 % në 2 %, kërkon një analizë objektive që të justifikojë uljen e saj në dy aspekte: në përfitimin social dhe përfitimin ekonomik.

Në terma të përfitimit social nuk arrihet të evidentohet shtresa sociale që përfiton në rastin e uljes së kostos së mallrave apo shërbimeve, ndryshe nga çfarë mund të justifikohet dhe do të ishte i mirëpritur një trajtim i tillë, për mallra apo shërbime të një natyre tjetër, siç mund të jenë, për ilustrim, barnat mjekësore apo çdo pajisje tjetër mjekësore, që lidhet me përballimin e situatës shëndetësore të epidemisë në vend.

Sa më sipër, por edhe për shkak të situatës ekonomike, si dhe raportimeve, të cilat vijnë nga institucionet më të larta financiare ndërkombëtare, nëse do të duhet të kishte një nismë për lehtësimin e barrës fiskale, siç është ulja nga detyrimi për pagimin e nivelit të tarifës doganore, kjo nismë duhet të paraqitet në një kohë të përshtatshme, por dhe të mbështetet në një analizë të saktë shifrash dhe për mallra dhe shërbime jetike. Ndërsa vlerësimi i qeverisë për uljen e detyrimit për pagimin e tarifës doganore e kategorisë së mjeteve, që përdoren për kënaqësi dhe sporte, nuk i përgjigjet nevojave jetike që po kalon vendi dhe as parashikimeve të Bankës Botërore për periudhën e pas pandemisë së shkaktuar nga Covid-19. Ndaj, në kushtet e mësipërme, Presidenti i Republikës ka vendosur kthimin e këtij ligji për rishqyrtim në Kuvendin e Shqipërisë, i cili duhet të vlerësojë me seriozitet nëse është momenti për të ndërmarrë nisma të tilla për aplikimin e lehtësimeve fiskale të kësaj natyre; nëse miratimi i kësaj nisme, sipas Kuvendit dhe qeverisë është i domosdoshëm, ajo mund të ndërmerret në një kohë të përshtatshme dhe pas studimeve dhe analizave të thelluara financiare. Presidenti vlerëson se qeveria dhe Kuvendi duhet të rrisin përpjekjet për të përqendruar aplikimin e lehtësimeve në kategoritë e mallrave dhe shërbimeve që kanë më shumë nevojë për politika fiskale mbështetëse.

Referuar këtyre argumenteve të përmbledhur, Presidenti ka kthyer ligjin nr. 168/2020 për shqyrtim, duke i kërkuar Kuvendit rishikimin e tij.

Ju faleminderit, kryetar!

Anastas Angjeli- Faleminderit, zoti Dervishaj, për paraqitjen e argumenteve.

Fjalën e ka relatori, zoti Xhelilaj!

Roland Xhelilaj- Faleminderit!

Presidenti i Republikës, bazuar në nenin 85 të kushtetutës, siç e theksuan përfaqësuesit e Presidentit, ka depozituar dekretin nr. 11915 datë 14.01.2020 për kthimin e ligjit nr. 168/2020 “Për një ndryshim në ligjin nr. 9981, datë 8.9.2008, “Për miratimin e niveleve të tarifës doganore”, të ndryshuar”. Bazuar në nenin 86, të Rregullores së Kuvendit, dekreti hyn automatikisht në program të punës së Kuvendit dhe ne, si komision, në cilësinë e komisionit përgjegjës, në përputhje me nenin 86 dhe nenet 32 dhe 33 të Rregullores së Kuvendit, e marrim në shqyrtim këtë dekret vetëm për çështjet e paraqitura në arsyetimin e kthimit të ligjit nga Presidenti i Republikës.

Përfaqësuesit e Presidentit paraqitën disa nga pretendimet që ata kanë, apo problematikat që vijnë nga ndryshimi i këtij projektligji. Për të mos i përsëritur po i them shkurtimisht, që të jemi në të njëjtën linjë. Janë 7 pretendime, të cilat zgjerohen në mënyrë të paargumentuar qartë dhe në mënyrë jokohërente.

Së pari, zgjeron në mënyrë të paargumentuar qartë dhe jokohërente përjashtimet nga zbatimi i regjimit ligjor fiskal.

Së dyti, shton precedentët për një efekt të mëtejshëm zinxhir.

Së treti, zgjeron rrethin e përjashtimeve.

Së katërti, krijon një diferencim të trajtimit të mallrave të tjera, që i nënshtrohen niveleve të tarifës doganore.

Së pesti, krijon idenë e një favorizimi me natyrë klienteliste.

Së gjashti, nuk është në harmoni me nevojat emergjente të vendit.

Së shtati, i referohet kohës së depozitimit të kësaj nisme dhe faktit që kjo nismë vjen nga një deputet i Kuvendit, gjë që për mua përbën një element pozitiv.

Përpara analizës së argumenteve të Presidentit dua të theksoj se kompetencat e Presidentit përcaktohen në bazë të neneve 85 dhe 92, ku nenin 85 e ka përdorur për kthimin e këtij ligji, por në nenin 94 të Kushtetutës theksohet se Presidenti i Republikës nuk mund të ushtrojë kompetenca të tjera, përveç atyre që i njihen shprehimisht në Kushtetutë dhe që jepen me ligje të nxjerra në pajtim të plotë me ta. Ndërsa, lidhur me shqyrtimet, me ato që theksuan përfaqësuesit e tij, rezulton se në asnjë nga ato elemente, që ato theksuan, nuk ka mospërputhje të ligjit 168/2020 me dispozitat kushtetuese, gjë që bën edhe qëllimin e të drejtës së Presidentit për kthimin e këtij ligji për rishikim, bazuar në nenin 85.

Në këto kushte, ligji nr.168/2020 nuk cenon asnjë nga parimet kushtetuese lidhur me kufizimin e të drejtave dhe lirive për gëzimin lirisht të pronës, të lirisë dhe veprimtarisë ekonomike, të barazisë para ligjit, mosdiskriminim të operatorëve në treg, liri kontraktuale dhe siguri juridike, pasi ky ligj nuk kufizon apo shton barrë fiskale, por, përkundrazi, ka mundësuar një lehtësi fiskale në kuadër të iniciativave të tjera të marra nga qeveria për stimulimin e turizmit në vend, si një sektor me rëndësi të veçantë.

Për sa më lart, elementi më i rëndësishëm, që duhet evidentuar, është se ky ligj, ligji nr. 168/2020, është në përputhje të plotë me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë. Gjithashtu, Kushtetuta përcakton se politikat shtetërore, ekonomike, sociale, mjedisore e të tjera janë atribut i Këshillit të Ministrave. Sipas nenit 100 të Kushtetutës, Këshilli i Ministrave përcakton drejtimit kryesore të politikës së përgjithshme shtetërore. Kjo kompetencë shprehet qartë, po t'i referohemi jurisprudencës së Gjykatës Kushtetuese, në një vendim nr. 15 të vitit 2010, ku thuhet: “Parimi i shtetit të së drejtës, i sanksionuar në nenin 4 të Kushtetutës, nënkupton veprimin e të gjitha institucioneve shtetërore sipas të drejtës në fuqi, si dhe supremacinë e Kushtetutës ndaj akteve të tjera normative. Çdo organ në një shtet të së drejtës duhet të veprojë për atë që lejohet Kushtetuta dhe ligji, duke mos i tejkaluar kufijtë e përcaktuar prej tyre. Në këtë kuptim, çdo institucion shtetëror duhet të ketë të përcaktuar qartë fushën e kompetencave të veta, brenda të cilave është i autorizuar të veprojë në përputhje me kërkesat kushtetuese dhe ligjore”,

Për sa më lart. Është detyrë dhe kompetencë ekskluzive e Këshillit të Ministrave që në kuadër të ruajtjes së stabilitetit ekonomiko-financiar dhe qëndrueshmërisë së buxhetit të shtetit, të hartojë politika ekonomike dhe sociale, bazuar në programin e tij ekonomik dhe prioritetet strategjike të zhvillimeve ekonomike kombëtare dhe ndërkombëtare, duke synuar, mbi të gjitha, mbrojtjen e interesit publik.

Ky ligj, ligji nr. 168/2020, pavarësisht se është iniciativë e një deputeti, por në reflektim të nenit 82 të Kushtetutës, ka marrë dakordësinë e qeverisë përmes vendimit nr. 1039 datë 16.12.2020 “Për dhënie mendimi Kuvendit për projektligjin joqeveritar për një ndryshmi....”, që i theksuam sa më lart. Kjo do të thotë se projektligji është në harmoni me politikat ekonomike, sociale, programin ekonomik, me prioritetet strategjike për zhvillimin ekonomik kombëtar.

Të dalim në 3 pretendimet kryesore që kemi përmbledhur, duke lexuar se çfarë theksohet në to.

Lidhur me pretendimin se zgjerohet përjashtimi nga zbatimi i regjimit fiskal, duke rrezikuar qëndrueshmërinë e ligjit bazë nr. 9981, si dhe krijuar një precedent për efekt të mëtejshëm zinxhir e të tjera me radhë dua të theksoj se tarifatat doganore të Republikës së Shqipërisë përfshijnë nomenklaturën e kombinuar të mallrave, e cila bazohet në sistemin e harmonizuar të kësaj nomenklature dhe çdo nomenklature tjetër të bazuar tërësisht apo pjesërisht në nomenklaturën kombëtare të madhe, e cila përfshin të gjitha masat tarifore preferenciale të përcaktuar në marrëveshjen që Republika e Shqipërisë ka lidhur me një vend ose territor të caktuar jashtë territorit doganor të Republikës së Shqipërisë apo me vende dhe territore të tjera, masa tarifore preferenciale, trajtim tarifor favorizues e të tjera me radhë, të cilat janë të parashikuara nga legjislacionin shqiptar, por edhe nga legjislacioni bujqësor, tregtar apo çdo legjislacion tjetër i Republikës së Shqipërisë. Miratimi i nivelit të tarifave doganore bëhet me ligjin nr.9981, i cili bazohet në rregullat e taksimit të përcaktuar në ligjin nr.9461 të datës 21.12.2005 “Për nomenklaturën e kombinuar të mallrave dhe tarifave integruara doganore”, të ndryshuar”. Duhet theksuar se kjo nomenklaturë e kombinuar e mallrave përmban 19 kapituj dhe me mijëra kode tarifore. Çdo mall që ekziston në planet ka një kod tarifor respektiv, të cilët janë objekt i një rishikimi të vazhdueshëm, me qëllim afrimin e gjithnjë e më mirë të lehtësirave dhe heqjeve të barrierave në tregtinë midis vendeve.

Aktualisht, Shqipëria aplikon 5 nivele të tarifës doganore: 0%, pra pa taksë, 2%, 5%, 10% dhe 15%. Një numër shumë i madh i këtyre tarifave janë 0% ose 2% për shkak të politikës fiskale brenda vendit, por edhe në kuadër të marrëveshjeve që ka vendi ynë, pra marrëveshje të tregtisë së lirë, si ajo me BE-në, MSA-ja, CEFT-n, EFTA-n dhe marrëveshje të tjera që synojnë lehtësimin e tregtisë dhe lëvizjes së lirë të mallrave. Duke e parë në këtë kontekst, ulja e nivelit tarifor të dy kodeve tarifore të nomenklaturës së kombinuar, respektivisht kodit nr. 89031010 dhe kodit nr. 890310910, nuk ka asnjë mundësi teorike dhe praktike të ndikojë në rrezikimin e qëndrueshmërisë së ligjit nr. 9981, datë 08.09.2008.

Anastas Angjeli – Faleminderit, zoti Xhelilaj!

Besoje se gjatë diskutimit të këtij projektligji, kur e kemi diskutuar në komision dhe në parlament, i kemi shteruar të gjitha mendimet tona, por, duke qenë se kemi disa argumente të paraqitura nga Presidenti i Republikës, nëse ka ndonjë pyetje, mund të bëhen.

Zonja Topi ka një pyetje.

Ju lutem, hapeni mikrofonin!

Edhe një herë, kërkoj mirëkuptimin e të gjithë anëtarëve të komisionit për çështjen e tretë, sepse zonja ministre dhe përfaqësuesit e saj kanë hyrë në linjë dhe po presin, duke qenë se e kemi diskutuar, të jemi sa më koncizë në çështjet që do të ngrihen.

Faleminderit, zonja Topi!

Suzana Topi – Nisur nga argumentet e sjella nga Presidenti i Republikës, dua t'i bëj dy pyetje zëvendësministres së Financave. A ka një analizë konkrete financiare dhe cili është impakti ekonomik që do të sjellë miratimi i këtij projektligji? A i favorizon ky projektligj mjetet e luksit, si jahtet?

Nisur nga arsyeja se ky ligj nuk është në harmoni me nevojat emergjente të vendit dhe nevojat bazike të shoqërisë, si dhe krijimit të diferencimit midis mallrave që i nënshtrohen nivelit të tarifës doganore, referuar edhe raporteve të FMN-së për përmirësimin e sistemit tatimor, vota ime do të jete pro dekretit të Presidentit.

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Kam një sugjerim për ju, zonja Suzana, në qoftë se më mirëkuptoni, sepse jemi përpara opinionit publik dhe, kur përmendin fjalën jahtet, duket sikur po merremi me jahtet. Këtu nuk është fjala për jahtet. Prandaj duhet ta shikoni me kujdes nomenklaturën e mallrave.

Faleminderit!

Zonja Hyseni!

Edlira Hyseni – Faleminderit, zoti kryetar!

Kam një opinion të thjeshtë. Në fakt, dëgjova argumentimin (*Nuk dëgjohet*)... mjete detare, me qëllim turizmin detar. Në fakt, nuk mendoj se njëra po ndikon tjetrën, pra emergjenca dhe pandemia ku jemi dhe masat e nevojshme për ta përballuar atë nuk do të thotë, që, njëkohësisht, të mos ndërmerren nisma që ndihmojnë zhvillimin e turizmit, si një sektor bazik, primar për rimëkëmbjen ekonomike. Kështu që nuk mendoj se ka rregull përjashtimi ose njëra paragjykon tjetrën. Në fakt, kur kemi mbështetur nismën e parë, që ishte përjashtimi i TVSH-së për importin e mjeteve detare, objektivi ka qenë ai i incentivimit, i stimulimit të hyrjes së mjeteve për të përthithur investime të huaja ose turizmin elitare të huaj për të ardhur drejt vendit tonë. Në fakt, ashtu siç është thënë, dhe besoj ministrja vetë ka qenë prezente dhe e ka mbrojtur, do të shkojë paralelisht me ngritjen e infrastrukturës përkatëse detare, siç janë portet dhe marinat detare, ndër të cilat, Durrësi është një projekt madhor në këtë qëllim. Prandaj, ligji i sotëm, që

diskutohet, për ulje të tarifës doganore, nga 15% në 2%, shkon bashkërisht me ndihmën që mendojmë se do t'i jepet turizmit, si një domosdoshmëri dhe si një nevojë jetike për të rimëkëmbur ekonominë. Kështu që, në këtë rast, nëse besojmë, siç besuam herën e parë, që këto nisma janë të orientuara, me qëllime afatgjata për përthithjen e turizmit elitare detar në Shqipëri, unë e mbështes edhe në këtë rast uljen që është bërë, sepse shkon paralelisht me të parën. Unë nuk mendoj se këto dy nisma favorizojnë pak individë, ose në këtë rast nëse ka ndonjë informacion që mund të na jepet, a kemi pasur gjatë këtij sezoni veror dhe deri më sot zhdoganime të papritura të 5 individëve që kanë shfrytëzuar? Unë nuk besoj se ne po bëjmë nisma ligjore për dy-tre individë që, gjithsesi, i mbajë në mjetet e tyre të luksit edhe jashtë Shqipërisë pa asnjë lloj vështirësie, nuk e kanë të domosdoshme për t'i sjellë në Shqipëri. Prandaj, mbetem besimplotë që po ndërmerren hapa që shkojnë drejt turizmit elitare të huaj për t'i afruar në bregdetin tonë. Bashkë me projektet, që do të shkojnë për ndërtimin e porteve nga Durrësi e të tjera që kanë të njëjtin objektiv, edhe në këtë rast shpresoj që ky ligj, i cili ka lehtësuar barrën fiskale, t'i ftojë investitorët e huaj, t'i ftojë individët dhe këdo, që ka dëshirë, ta shikojnë Shqipërinë si një vend atraktiv për këtë lloj turizmi. Në fakt, unë do ta vazhdoj ta mbështes si nismë ligjore dhe këtë herë nuk jam dakord me Presidentin.

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Faleminderit!

Zonja Vjero, keni një përgjigje për pyetjen e parë të zonjës Suzana?

Vasilika Vjero – Faleminderit, zoti kryetar!

Në fakt, në lidhje me efektin financiar që kërkoi të dinte zonja Topi, dua të theksoj se ne nuk kemi sot një efekt financiar, për sa kohë kjo tarifë do të fillojë ta aplikohet. Me aplikimin e saj, pa diskutim që gjatë këtij viti, por edhe më tej do të kemi mundësinë të nxjerrim të dhëna në lidhje me efektin financiar. Por ajo që është e rëndësishme është se nuk kemi të bëjmë me efekte negative në buxhet. Kjo është një nismë, e cila lidhet edhe me strategjinë e turizmit, lidhet edhe me përjashtimin që u kemi bërë mjeteve të luksit, të TVSH-së në import. Fatkeqësisht, ne nuk kemi ende të dhëna për mjetet e importuara dhe sa ka qenë ky përjashtim, për faktin se jemi në një kohë pandemie dhe ka qenë e pamundur që turizmi ta ketë vijuar punën normalisht, pasi është një nga sektorët që të gjithë tashmë e dinë se është teje i goditur nga pandemia, ashtu sikurse edhe shumë sektorë të tjerë. Pra, nuk ka ende një efekt financiar, kemi dashur që këtë tarifë 2% ta harmonizojmë me të gjitha tarifat e tjera doganore që lidhen me këtë kategori

mjetesh lundruese, pra nga 15% në 2%. Njëkohësisht, kjo shkon paralelisht me strategjinë e turizmit dhe me ndërhyrjet fiskale, të cilat janë bërë gjatë vitit kaluar për ta lehtësuar kategorinë e importit të këtyre mjeteve lundruese.

Anastas Angjeli – Faleminderit!

A ka ndonjë koment apo pyetje, zoti Bledar?

Bledar Dervishaj – A mund t'i përgjigjem unë deputetes, meqenëse Ministria e Financave nuk i përgjigjet dot?

Anastas Angjeli – Jo, përgjigjet i japim ne, ju, në qoftë se keni komente të tjera.

Bledar Dervishaj – Është i shkruar efekti financiar...

Anastas Angjeli – E kemi, mos u shqetësoni për këtë gjë.

3 vjetët e fundit për sa u përket këtyre dy kodeve tarifore tetëshifrore të përfshira në kodin përkatës kemi: për vitin 2018 2517 mjete ujore me vlerë detyrimi doganor 2 724 375 lekë dhe TVSH në masën 5 140 623 lekë. Për vitin 2019 në të dyja këto kode tarifore janë importuar gjithsej 551 mjete ujore me vlerë detyrimi doganor 3,9 milionë lekë dhe TVSH 6,7 milionë lekë. Për vitin 2020 në të dyja këto kode tarifore janë importuar gjithsej 1493 mjete ujore me vlerë 2,9 milionë dhe TVSH 8,3 milionë. Përgjithësisht këto janë efektet financiare, në përgjigje të pyetjes së zonjës Topi.

Më lejoni të bëj edhe një koment tjetër dhe të bashkohem deri diku me fjalën e deputetes Edlira. Ne kemi miratuar një projektligj, ku vetëm një kod, një element i kodit doganor, një tarifë e caktuar për një element të caktuar nuk u përfshi në atë projekt që miratuam. Në qoftë se nuk u përfshi në atë, doli si një projekt më vete. Kjo është e gjithë historia. Pra, në qoftë se ne në parim, kur kemi diskutuar në komision, kur kemi diskutuar në Kuvend, ramë dakord që ne do ta mbështesim me disa masa lehtësuese zhvillimin e turizmit dhe do të mbështesim “Korridorin blu”, zhvillimin e ekonomisë blu, transportin ujor dhe marinën, bëmë gjithë atë iniciativë dhe morëm të gjitha ato masa dhe e miratuam projektin, më pas bëmë shtesën, për të cilën është kthyer sot. Ky është komenti i parë.

Komenti i dytë: nuk mund të vëmë një radhë, sipas dëshirës së askujt, pra do të bëjmë të parin korridorin, më pas do të bëjmë lëshimin apo lehtësimin apo do të bëjmë lehtësimin dhe më pas do të ndërtojmë 7 marina dhe jo 3, sa janë sot. Ky është një projekt harmonik që qeveria e ka parë me shumë vëmendje dhe koordinimi, harmonizimi i masave të tjera lehtësuese në kohë, i

shërben vënies në eficiencë maksimale të këtij sektori që është goditur, duhet ta pranojmë, nga kriza aktuale.

Së treti, që e kam shumë miqësisht, unë e kam parë me vëmendje dhe bashkohem me disa argumente në parim që përfaqësuesit e Presidencës bënë, por ndiej keqardhje se nuk u përmend asnjë nen ku është shkelur Kushtetuta e Republikës, sepse, në fund të fundit, ajo që ne bëjmë dhe diskutojmë sot këtu është që pozicionohemi nëse ka një nen të shkelur të Kushtetutës apo ka parime të doktrinës së Kushtetutës apo të doktrinës së të drejtave të barazisë, të cilat mund të interpretohen nga gjithkush në një mënyrë apo në mënyrën tjetër, edhe nga deputetët, sepse është e drejta e tyre.

Së fundi, nuk jam dakord dhe nuk pajtohem me asnjë vërejtje tjetër të bërë gjatë diskutimit dhe paraqitjes së argumenteve, që e keni shndërruar në motiv kthimin e projekteve, e dekreteve që vijnë nga Presidenti.

Unë besoj se nuk është ky qëllimi as i Komisionit të Ekonomisë, as i Parlamentit, që ta kthejë në motiv, se po të ishte ky qëllimi, atëherë edhe qëllimi i Presidencës duhej të ishte ndryshe, se nuk kemi parë ndonjë dekret të rrezuar nga Komisioni i Ekonomisë dhe të mos ketë kaluar pas rrëzimit në heshtje apo sipas Kushtetutës, i miratuar nga Presidenca, pa ju drejtuar GJK-së. Në qoftë se janë kaq shkelje të thella të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, GJK-ja, për fatin tonë të mirë, me reformën në drejtësi tashmë është bërë funksionale, mund t'i drejtoheni GJK.

Kështu që, besoj se do të ishte me vend në qoftë se do t'u referoheshim neneve konkrete në materialin që është dërguar, pastaj interpretimi i parimeve të së drejtës, të Kushtetutës është çështje interpretimi dhe deputetët janë këtu edhe për ta dëgjuar, edhe për ta diskutuar, por edhe votuar, se kjo është procedura ligjore që kemi, unë nuk mund t'i ndryshoj procedurat ligjore.

Faleminderit!

Në qoftë se nuk ka gjë tjetër, kalojmë në votim.

Urdhëroni, Bledar!

Bledar Dervishaj – Faleminderit, kryetar!

Ne e kemi përmendur edhe në mbledhjen pararendëse të komisionit rolin e Presidentit. Është e vërtetë dhe e kemi pohuar, madje s'ka nevojë të pohohet nga ne, se ajo është në Kushtetutën e vendin që politikat sociale, përgjegjëse për zbatimin e tyre, adresimin e mbështetjes buxhetore apo jo, është detyrë e qeverisë. Absolutisht, qeveria mban përgjegjësi për

zhvillimin e tyre, ashtu sikundër procesi legjislativ në 90% furnizohet me propozime nga KM-ja, i cili është motori i veprimtarisë legjislative propozuese.

Edhe deputetët e Kuvendit të Shqipërisë kanë të drejtën e tyre të propozojnë nisma ligjore, patjetër është në Kushtetutë, ashtu sikundër është në Kushtetutë që pjesëtar i procesit legjislativ është edhe Presidenti i Republikës në momentin fundor të tij. Dhe pse është aty Presidenti i Republikës, që nga farkëtuesit e Kushtetutës, që një pjesë e deputetëve këtu kanë qenë prezentë kur është miratuar Kushtetuta, sepse Presidenti përfaqëson të gjithën, të tërën, përfaqëson masën e popullit, unitetin e tij. Ndërkohë që shumica përfaqëson ushtrimin e pushtetit për shkak të shumicës në votë, por jo të tërën.

Atëherë, Presidenti në këtë proces legjislativ propozues ka bërë një vlerësim të ndryshëm dhe nuk ka thënë që është shkelur Kushtetuta këtu apo atje. Në dispozita të caktuara ose në arsyetimin tonë është përmendur a është momenti për të marrë këto nisma përkundrejt interesit të përgjithshëm. Në vlerësimin e Presidentit, jo. Mund të jetë në një moment tjetër, sepse jeta e vendit ka prioritet përballimin e dy situatave të fatkeqësisë natyrore, kështu ka vlerësuar Presidenti, pandemia e Covid 19 dhe situata e tërmetit, prandaj, përgjithësisht, energjitë e Kuvendit dhe të qeverisë duhet të jenë të adresuara në këtë drejtim dhe jo në drejtime të tjera, siç e kemi adresuar në dekret.

Presidenti është plotësisht në tërësinë e rolit të tij, në kompetencat e tij dhe as i ka tejkaluar ato, por e shikon këtë nismë legjislative të papërshtatshme në kohë dhe këtë të drejtë ia jep Kushtetuta Presidentit.

Ndërsa vlerësimi është i Kuvendit, sepse Kuvendi ka të drejta vendimmarrëse edhe mbi dekretin, edhe mbi ligjin.

Anastas Angjeli – Faleminderit!

Asnjë nga anëtarët e komisionit nuk ka vënë në dyshim të drejtën kushtetuese të Presidentit. As radhën e parë, as sot nuk duhet të abuzojë askush në këtë çështje, as nga anëtarët e komisionit dhe as nga të ftuarit dhe ata që marrin prezencë në këtë takim dhe në takimet e tjera. Ne i dëgjuam me shumë vëmendje të gjithë. Secili dha konstatimet përkatëse.

Unë ju falënderoj për prezantimin tuaj!

Kalojmë në votimin e dekretit të Presidentit.

Ka vetëm një votim.

Kush është dakord me dekretin e Presidentit?

Janë 4 vota pro.

Kush është kundër dekretit të Presidentit?

Janë 7 vota kundër.

Në këtë mënyrë dekreti i Presidentit rrëzohet.

Faleminderit, zoti Bledar!

Faleminderit, zonja ministre e Financave!

Sekretar

Anastas Angjeli

Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve

Euzheni Pengili

Sekretar i komisionit

Elvi Prifti



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë më, 04.02.2021, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Anastas Angjeli – Kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare “Tirana Airport Partners” sh.p.k., për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar “Nënë Tereza”, Tirane”, ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, i ndryshuar””.

Marrin pjesë:

Anastas Angjeli, Senida Mesi, Xhevit Bushaj, Edlira Hyseni, Artur Roshi, Krenar Ryci, Ervin Bushati, Evis Kushi, Antoneta Dhima, Korab Lita, Blerina Gjylameti, Roland Xhelilaj, Reme Lala, Eljo Hysko, Suzana Topi dhe Ylli Shehu.

Mungojnë:

Vullnet Sinaj dhe Arben Elezi.

Të ftuar

Ministria e Financave dhe Ekonomise

1. **Znj. Anila Denaj** - Minister

Ministria e Infrastruktures dhe Energjise

1. **Znj. Belinda Balluku** - Minister
2. **Znj. Viola Haxhiademi** - Sekretar i Pergjithshem
3. **Znj. Edlira Kraja** - Drejtor i Pergjithshem

4. **Z. Enea Karakaçi** – Drejtor
5. **Znj. Teuta Balili** – Drejtor
6. **Znj. Lilika Radovicka** - Pergjegjes Sektori

Anastas Angjeli – Kalojmë në çështjen e fundit të rendit të ditës, “Ratifikimi i ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit ndërmjet këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare Tirana Aeroport Partner’s sh.p.k. “Për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë”, ratifikuar me ligjin nr.9312, datë 11.11.2004, i ndryshuar””.

Për të mbrojtur projektligjin, me cilësinë e përfaqësuesve të qeverisë, kemi sot në mbledhje zonjën Anila Denaj, ministre e Ekonomisë dhe Financave.

Relator për këtë projektligj jam caktuar unë.

Janë të ftuar, gjithashtu dhe janë prezentë sot, ministrja e Transportit dhe Energjisë, zonja Balluku, dhe ekspertët e të dy ministrive.

Dua t'ju bëj me dije se Komisioni i Ekonomisë dhe Financave e diskuton këtë projektligj me cilësinë e komisionit përgjegjës.

Nga ana tjetër, komision për dhënie mendimi për të parë të gjithë ligjshmërinë e këtij projektligji ka qenë Komisioni i Ligjeve, i cili sapo e ka përfunduar mbledhjen dhe e ka miratuar atë.

Fillojmë me diskutimet.

Urdhëroni, zonja Anila!

Anila Denaj - Faleminderit!

I nderuar kryetar,

Të nderuar deputetë,

Kolegë,

Sot sjellim ndryshimet e një kontrate dhe risitë e saj, të cilat të dyja ministritë i kanë diskutuar prej kohësh dhe në fokus janë dy elemente shumë të rëndësishme.

Së pari, një plan investimi i rëndësishëm në transportin ajror dhe liberalizimin e fluturimeve ndërkombëtare në Shqipëri.

Qeveria shqiptare ka këmbëngulur fort në negociatat me shoqërinë koncesionare TIA, që sot sjell këtë draft-marrëveshje për diskutim.

Përparësitë e kësaj marrëveshjeje koncesionare dhe për vetë cilësinë e shërbimeve që do të realizohen në aeroport, si dhe për përfitimet që do të jenë për të gjithë qytetarët, konsistojnë dhe shtrihen në këto drejtime kryesore:

Së pari, investimi në infrastrukturën e aeroportit me fondet 100% të shoqërisë koncesionare, investim i cili arrin në 99 milionë euro.

Së dyti, ulja e vlerës ekonomike të biletës së qytetarëve, që do të flutorojnë nga dhe drejt aeroportit, duke reduktuar tarifën në 20% për të rriturit dhe 40% për fëmijët.

Lirinë e hyrjes në tregun e shërbimeve dhe shndërrimin e aeroportit ndërkombëtar “Nënë Tereza” në një aeroport që do të operojë avionë të kategorisë “Kadare”, një kategori më e lartë se sa ajo aktuale, duke bërë të mundur për herë të parë lidhjen direkte me shtete, të cilat janë konsideruar strategjike për zhvillimin e ekonomisë së vendit.

Më lejoni të theksoj se në planin e saj të investimeve, shoqëria koncesionare ka në fokus zgjatjen e pistës, rritjen e kapacitetit të terminalit (sigurisht në relacion me kemi të gjitha vlerat, por mendoj se kjo është pjesë e diskutimeve më pas, ose mund të mos jetë fare pjesë e

diskutimeve), përmirësimin e infrastrukturës teknike dhe shtimin e sipërfaqes për vendparkimin e avionëve, përmirësimin e nivelit të sigurisë, që është një element shumë i rëndësishëm, përmirësimi i shërbimeve në tërësi për qytetarët.

Unë do të doja të flisja pak më gjatë për raportin e PDO Albania dhe PDO Consulting, i cili është diskutuar në shkurt të vitit 2019 me përfaqësuesit e koncesionarit përpara shumë kohësh dhe ka zgjatur me disa diskutime edhe gjatë kësaj periudhe kohe, që, edhe gjatë vitit të kaluar kanë sjellë, për arsye edhe të Covid-it disa vonesa, por në asnjë moment nuk kemi reshtur së diskutuari në grupet tona negociatore.

Raporti i PDO Albania, i cili ka nisur në vitin 2018 dhe është kontraktuar nga qeveria shqiptare, është shumë e rëndësishme ta them këtë element, u kërkua për të realizuar pozitën ekonomike të koncesionarit të Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës dhe në bazë të këtij vlerësimi raporti ka vendosur disa elemente, të cilat më pas çuan në krijimin e negociatave dhe të diskutimeve për të parë sidomos pjesën e disekuilibrit ekonomik që është krijuar ndër vite. Nëpërmjet kësaj kontrate të re ne sjellim vërtet një element të shtuar, duke minimizuar dhe duke ulur të gjitha risqet që ekzistonin më parë dhe duke eliminuar këtë disekuilibër ekonomik. Norma e brendshme e kthimit të shoqërisë, e përlloritur prej 7%, rezulton ndjeshëm më e ulët sesa ajo e skenarëve bazë të kontratës të parashikuar për kthimin e ekuilibrit ekonomik në raportin (*nuk dëgjohet.*) duke bërë pikërisht të mundur kthimin e kontratës në kushtet e një ekuilibri ekonomik.

Dua të theksoj edhe një element shtesë në raport me afatin, i cili, sigurisht, është i rëndësishëm edhe në aspektin e investimeve, sepse investimet shtesë prej 99, 350 mijë euro janë investime që do të kryhen në dy faza në vitet 2022 -2025 56 milionë e 150 mijë euro dhe 2026-2040 43 milionë e 200 mijë euro.

Siç e thashë pak më parë, është ulja e tarifave nga koncesionari nga 12,5 euro për pasagjer në 10 euro për pasagjer dhe nga 5 euro për pasagjer në 3 euro për pasagjer. Por është shumë e rëndësishme që, në raport me zgjatjen e afatit të kësaj kontrate, të merren parasysh dhe disa raporte ndërkombëtare, *Eurocontrol*, që kanë vlerësuar se situata e të gjitha flukseve pas COVID-it kërkon të vlerësojë se kthimi drejt një normaliteti, nëse normalitet vlerësojmë vitin 2019, do të ndodhë në një afat kohor 7-10 vjet, në më të mirën e mundshme dhe, duke e shoqëruar me uljen e tarifave, këto janë dy kritere shumë të rëndësishme për t'u marrë parasysh për shtyrjen e afatit të kësaj kontrate.

Edhe një herë në përmbledhjen e të gjithë fjalës sime, dua të theksoj se vjen një moment pas diskutimesh të bëra prej kohësh, që në thelb për pjesën e qeverisë së Shqipërisë kanë pasur për të diskutuar disekuilibrin ekonomik, por, mbi të gjitha, për të rritur investimet, të cilat rrisin sigurinë kombëtare dhe, sikurse e thashë pak më parë, sjellin një risi shumë të rëndësishme për të gjithë qytetarët shqiptarë, si për ata që do të vijnë, edhe për ata që do të udhëtojnë jashtë kufijve të Shqipërisë në të ardhmen me një ulje të konsiderueshme të çmimit të biletave.

Besoj se kolegja, zonja Balluku, do të shkojë edhe më tej në elemente të shtuara të vlerave të këtyre ndryshimeve që sapo përmenda.

Shumë faleminderit!

Anastas Angjeli – Faleminderit zonja Denaj!

Zonja Balluku, fjala është për ju.

Belinda Balluku – Përshëndetje, zoti kryetar!

Përshëndetje të gjithë anëtarëve të komisionit!

Zonja Denaj, faleminderit për prezantimin!

Duke qenë se jeni komisioni përgjegjës, sapo kemi dalë nga Komisioni i Ligjeve bashkë me kolegen Denaj, këtu mund ta detajojmë më tepër këtë projektligj, të cilin e kemi sjellë sot nga Këshilli i Ministrave.

Dua të theksoj disa aspekte që janë të rëndësishme edhe për pyetjet që ju do të bëni dhe për sqarimet e mëtejshme që do të japim. Para së gjithash kjo është një kontratë problematike e mbartur prej vitesh dhe sigurisht që në kohën kur kjo kontratë është bërë, në vitin 2004, ndoshta ka qenë relevante, por me zhvillimet në aviacion, me zhvillimet në Republikën e Shqipërisë për sa i përket numrit të pasagjerëve, kërkesës që tregu i aviacionit ka dhe gjithçka tjetër, kemi hasur probleme shumë të shtuara me të.

Personalisht vij nga fusha e aviacionit, kështu që nuk më është dashur të merrem me të vetëm nga pozicioni i ministres, por më është dashur të merrem me të që nga viti 2013. Problematikat e mëdha lidhen qoftë me realizimin e investimeve, qoftë me realizimin e angazhimit për sigurimin e sigurisë dhe, siç e dini, mirë siguria e aeroporti të Rinasit është siguri kombëtare, nuk është thjesht siguria e një koncesioni.

Prandaj, duke pasur të gjithë këtë problematikë dhe duke pasur edhe presionin pozitiv të tregut, pra qoftë të udhëtarëve shqiptarë, agjencive apo të të gjithë faktorëve të tjerë të aviacionit civil, shtetit shqiptar i është dashur që t'i rishikojë kushtet e kësaj kontrate edhe në

vitin 2016. Nevoja për të pasur aeroporte edhe në pika të tjera të Republikës së Shqipërisë, si shkak i zhvillimit turistik në vend kryesisht apo si shkak edhe i numrit të konsiderueshëm të diasporës që kemi, ka bërë që shteti shqiptar të ulej me koncesionarin e dytë në atë kohë, pra me “*Everbright*”, kompaninë kineze, e cila bleu koncesionin nga kompania e gjenezës, nga konsorciumi kanadezo-gjerman, për të diskutuar heqjen e eskuzivitetit.

Në vitin 2016 ky ishte një hap shumë i rëndësishëm, pasi i hapi udhë ngritjes së dy aeroporteve të reja, njëri prej të cilave dorëzohet për operime në fillim të muajit prill, aeroporti i Kukësit. Ndërkohë që aeroporti i Vlorës, duke qenë i vonuar për shkak të situatës së pandemisë, është përmbyllur si proces dhe jemi në momentin e vlerësimit të kontratave. Pas këtij momenti, tregu ka pësuar një rritje shumë të madhe. Siç jeni në dijeni edhe nga shifrat që keni, numri i pasagjerëve në aeroportin e vetëm shqiptar, atë të Rinasit, ka ardhur me një rritje ekspansionale, ndërkohë që kemi parë këtë rritje, kemi vënë re se nga ana e koncesionarit nuk ka pasur asnjë investim. Kjo edhe për shkak se kontrata fillestare nuk ka pasur në asnjë moment të sanksionuar një investim fillestar në shifra financiare. Në kontratën fillestare ne kemi investimin sipas hapave të një masterplani, sigurisht, i lënë në diskrecionin e koncesionarit, në mirëbesim në atë kohë nga qeveria shqiptare, por që koncesionari qoftë i pari, qoftë i dytë, si konsorciumi i parë, ashtu edhe kompania kineze, kanë abuzuar me këtë fakt duke mos investuar.

Në vitin 2018 jemi detyruar të kërkojmë një analizë të mirëfilltë financiare dhe një audit të thellë, duke iu drejtuar një prej kompanive më të mëdha në fushën e auditeve financiar, siç është BDO-ja. Në momentin e marrjes së detyrës sime dhe koleges Denaj, ne kemi pasur mundësi me dy ministrat pararendës, zotin Gjijnuri dhe zotin Ahmetaj, të kishim një takim me BDO-në, ku na u bë edhe prezantimi i gjetjeve nga ana e tyre për sa i përket të gjithë auditimit financiar. Pa dyshim kjo i është bërë me dije koncesionarit të asaj kohe, i cili nuk e ka pranuar disbalancën ekonomike të identifikuar gjatë këtij auditimi. Nga ai moment, nga shkurti i vitit 2019, ne kemi qenë në kontakte të vazhdueshme, kjo e verifikuar sipas të gjitha dokumenteve me koncesionarin, me kompaninë “*Everbright*” për sa i përkiste përmbushjes së kushteve financiare të kësaj kontrate, ashtu siç kishin derivuar nga ky audit. Megjithatë nuk është pranuar në asnjë moment nga koncesionari i përfaqësuar nga “*Everbright*” që të aplikohet apo të negociohet mbi një apo disa nga këta terma.

Puna ka vazhduar dhe në janar të vitit 2020, ne kemi nisur takimet konkrete përmes OSHA-së, pra organit shtetëror të autorizuar të përbërë nga dy ministrat: Ministria e Financave

dhe Ekonomisë dhe Ministria e Energjisë dhe Infrastrukturës, duke e ndjekur të gjithë këtë proces hap pas hapi. Procesi i negocimit është vonuar për shkak të nisjes së pandemisë, pasi, siç jeni të gjithë në dijeni, në muajin mars të vitit 2020 na është dashur të bllokoni të gjitha veprimtaritë deri në një kohë të dytë. Kemi rinisur në muajin qershor, kryesisht me takime *online*, për t'i filluar nga muaji shtator edhe një herë intensivisht këto takime për sa u përkte negocimeve të kontratës. Nuk kemi gjetur për asnjë moment bashkëpunim nga pala tjetër, duke na sjellë një stërzgjatje të këtij procesi të negocimit. Megjithatë, situata ka ndryshuar, në momentin kur aksionet e këtij koncesioni janë nxjerrë në shitje dhe një tjetër koncesionar ka arritur t'i blinte këto aksione. Pas blerjes së aksioneve nga koncesionari i ri, kemi pasur një pozicionim totalisht të ndryshëm nga koncesionari i mëparshëm.

Nisur nga fakti që negociatat kishin filluar, nuk na është dashur ta rimerrnin nga fillimi, por u jemi referuar të njëjtë terma. Kështu, me thënë të drejtën, janë arritur gjatë negocimit të kësaj marrëveshjeje, e cila është ajo që kemi sjellë sot si projektligj për të reflektuar ndryshimet. Kemi arritur disa pika të rëndësishme, të cilat tashmë do të jenë pjesë e kësaj marrëveshjeje për të gjithë kohëzgjatjen e këtij koncesioni.

Meqenëse kolegja ime zonja Denaj preku anën financiare të kësaj kontrate, të gjitha efektet dhe benefitet që do të ketë si shteti shqiptar, ashtu edhe udhëtarët shqiptarë apo të huaj, do të ndalem të çështjet teknike që derivojnë nga ky negociim i kontratës. Ashtu siç e dini, aeroporti i Tiranës është një aeroport i kategorisë “4C”. Kategoritë vendosen nga organizma dhe institucione ndërkombëtare, siç është në këtë rast ICAO dhe klasifikohen në bazë të kriterëve teknike të operimit të një aeroporti, pra varen nga gjatësia e pistës, nga shërbimi i emergjencave që ofron, nga shërbimi i tokës, *ground handling*, që ofron. Pas negocimit të kësaj kontrate, ne kemi arritur t'i imponojmë koncesionarit që aeroporti i Rinasit nga kategoria 4C të kalojë 2 shkallë në kategorinë “4E”. Kjo arrihet vetëm përmes investimeve, të cilat janë shprehur dhe ju keni një tabelë të detajuar. Unë po u referohem teknikisht dhe shkurtimisht atyre investimeve, të cilat janë kryesore për të arritur rritjen e kësaj kategorie dhe më pas t'ju shpjegoj se cilat janë benefitet e kategorisë.

Atëherë, investimi në pistën e aeroportit të Rinasit, me shtimin e saj nga 2, 8 kilometra që është sot, në 3 kilometra e më shumë. Pra nga 3 kilometra deri në 3, 5 kilometra, që është standardi, bën që të kemi një benefit të madh në Republikën e Shqipërisë, pasi deri më sot, ashtu siç ju e dini, ai aeroport është i paoperueshëm për avionët transoqeanikë.

Me këtë investim të deklaruar dhe të sanksionuar në kontratë, pasi insistoj të them se kontrata ka tashmë terma të qarta financiare, të cilat nuk i kanë pasur kontratat e mëparshme, ne do të kemi një aeroport, pista e së cilës do të akomodojë të gjitha udhëtimet transoqeanike. Kjo sjell një benefit të madh jo vetëm në rritjen e turizimit e në rritjen e ekonomisë së shkallës në vendit tonë, por dhe një benefit të madh për sa i përket vetë udhëtarëve shqiptarë, pasi diferenca mes një bilete, e cila ka në mes një *connection* apo një *hub* nga Tirana në Stamboll, e nga Stambolli në Nju Jork, ose nga Tirana në Frankfurt dhe nga Frankfurti në Nju Jork, është shumë e ndryshme nga një biletë direkte prej Tiranës në Nju Jork.

Kësisoj, me ofrimin e kushteve dhe parametrave teknike të aeroportit ndërkombëtar të Rinasit, në mënyrë indirekte ne do të kemi ulje të biletës, pasi nuk do të përdoren më *hub*-et, por fluturimet do të jenë direkte.

Kolegia e tha: është marrë një vendim për uljen e tarifës së aeroportit, që konsiston me 20 % - 25 % për pasagjerët adultë, ndërsa për fëmijët, mosha e tyre është nga 2 vjeç deri në 12 vjeç, pasi nga mosha zero deri në 2 konsiderohen si infantë dhe s'janë pjesë e kësaj kategorie në lidhje me pagesën e tarifës. Ndërkohë pra, tarifa për fëmijët nga 2 vjeç deri në 12 vjeç do të ketë një ulje prej 40 %.

Gjithashtu, efekte të tjera që sjell kjo marrëveshje e re, pra ky negociim i ri midis qeverisë dhe koncesionarit, është padyshim detyrim i koncesionarit për të investuar në rritjen e shërbimeve dhe kapaciteteve të këtij aeroporti.

Koncesionari detyrohet për rritjen e volumit dhe kapacitetit të terminalit, pra për ndërtimin e një terminali të dytë, i cili mund të jetë në volume të një kati të dytë, gjë që do të ishte më normale, për të mos përdorur tokën, duke qenë se kemi pasur një zhvillim jo të mirëmenduar nga koncesionari i mëparshëm, duke ndërtuar shumë parkingje, duke mos bërë planifikim për këtë terminal. Unë besoj se zgjidhja e një terminali mbi terrenin ekzistues, që do të ndahet në terminalin e mbërritjeve dhe në terminalin e nisjeve, është diçka e sanksionuar tashmë në kontratë, ndaj koncesionari i ri do të nisë menjëherë nga puna, sepse, ashtu siç e kemi pasur të sanksionuar edhe në kontratën e mëparshme, në momentin që numri i pasagjerëve do të arrijte në 2 milionë në aeroportin e Rinasit, koncesionari do të ishte i detyruar të rriste kapacitetet e përpunimit, si rrjedhojë edhe kapacitetet e territoreve të terminalit. Kjo ngaqë të gjithë ne kemi qenë dëshmitarë në vitin 2019, sepse 2020-a ka qenë një vit pa lëvizje, por gjatë vitit 2019, të radhëve të gjata në kohën e pikut, në kohën e verës, si në pikën e kalimit kufitar,

pra në mungesë të pozicioneve të tjera që duhet t'u ofrojmë Policisë së Shtetit, ashtu edhe në radhët e diskut, ku përpunohen pasagjerët dhe biletat.

Gjithashtu, diçka tjetër që do të rrisë konkurrencën dhe do të ndikojë në uljen e çmimeve, është liberalizimi i shërbimit të tokës, ose siç quhet ndryshe: *ground handling*. Deri para firmosjes së kësaj kontrate, *ground handling* menaxhohej nga vetë aeroporti, duke mbajtur çmime shumë të larta. Dua t'ju shpjegoj edhe se si ndikon kjo në çmimin e biletës. Çmimi i biletës del si derivat i disa zërave, të cilët ndikojnë në operimin e një fluturimi apo në operimin e një kompanie ajrore. Një nga zërat e rëndësishëm, mbi 20 % e biletës, i përket pagesave për *ground handling*. Shqipëria është njohur deri më sot, duke konkurruar denjësisht me aeroportin e Budapestit, i cili është një tjetër aeroport shumë i shtrenjtë dhe me histori të dhimbshme e negative për sa i përket financave të atij aeroporti. Aty, për shkak të këtyre çmimeve, ka falimentuar edhe një nga kompanitë më të mëdha të transportit ajror në Europë, pra ajo e Malev-it. Për vite me radhë, Shqipëria ka mbajtur çmimet më të larta të menaxhimit të tokës, duke qenë se ishte një monopol i mbajtur nga vetë aeroporti. Çmimet për parkimin e avionëve shumë të larta, çmimet për shërbimet shumë të larta, çmimet për ujin shumë të larta, si dhe gjithçka tjetër. Me liberalizimin, me sanksionimin në këtë kontratë koncesionare, të detyrimit për liberalizimin e shërbimit të tokës, ne do të kemi një proces të hapur, ku operatorë nga e gjithë bota mund të konkurrojnë për të ofruar shërbime me çmim më të ulët, duke ndikuar kështu me 20 % në uljen e çmimit të biletës.

Do të ndaloja edhe te një pikë tjetër shumë e rëndësishme, e cila ka të bëjë me sigurinë e aeroportit të Rinasit. Sipas pikëpamjes sime profesionale, siguria e aeroportit të Rinasit nuk është thjesht siguria e një koncesioni, por është siguri kombëtare. Siguria në aeroportin e Rinasit është kompromentuar disa herë. Fatkeqësisht, për shkak se në kontratë nuk kemi pasur penalitete të mirëfillta, do ta thosha me një fjalë shumë të thjeshtë: koncesionari ia ka hedhur disa herë, duke vazhduar operimet, pa pasur mundësi ne si shtet, ta sanksiononim deri në pikën e heqjes së të drejtës së koncesionit, sigurisht, duke mbrojtur shtetin dhe duke marrë vendime, të cilat do të na implikonin dhe do të na ngarkonin me penalitete nga gjykatat apo nga arbitrazhi, në rast se do të bënim një veprim të tillë. Por, ashtu sikundër të gjithë e dimë mirë, kemi pasur disa herë implikim të sigurisë në aeroportin e Rinasit, pasi nuk janë plotësuar kushtet e aneksit 17 të ICAO-s, të cilat janë të qarta për çdo operator në kontinentin europian, pasi janë të ndryshme mes kontinentit europian dhe atij të Amerikës së Veriut, por edhe të Amerikës së Jugut e të

Afrikës. Pra, çdo kontinent ka parametrat e sigurisë, të cilat vendosen nga institucionet europiane apo institucionet amerikane, për sa i përket sigurisë. Pra, janë thyer në disa raste, pasi pas kaq vitesh koncesion, ato nuk janë përmbushur.

Edhe në rastet kur ka pasur presion shumë të madh, si pas ngjarjeve të prillit 2019, janë përmbushur në mënyrë të pjesshme, pasi insistoj ta them: shteti shqiptar nuk ka pasur mundësi sanksionesh.

Pika tjetër ku kjo kontratë vlen, dhe unë do të kërkoja që ju ta miratoni dhe ta mbështesni këtë ndryshim në kontratën koncesionare, është fakti që për herë të parë në këtë kontratë, ne kemi sanksionuar financiarisht të gjitha penalitetet që duhet të marrë koncesionari. Madje jo vetëm financiarisht, por edhe me afate të sakta kohore. Dua të referoj që është bërë një punë e jashtëzakonshme nga grupi, pra nga OSHA-ja, sepse nuk është grup pune, por është Organi Shtetëror i Autorizuar, i përfaqësuar shumë lart nga të dyja institucionet. Do të doja të falënderoja zëvendësministrin dhe Vasilikën për punën shumë të mirë që kanë bërë, si dhe të gjithë grupin, të cilët unë i shoh në dritaret online, pasi është bërë një punë skrupuloze dhe kemi ushtruar shumë presion mbi koncesionarin, duke arritur të kemi sanksione të vërteta.

Për shkeljet që do të bëhen dhe për mospërmbushjet e kushteve kontraktuale, po i referohem një shifre: koncesionari do të marrë deri në 2 mijë euro gjobë ditore, e cila do të vazhdojë çdo ditë, për njëqind e tetëdhjetë ditë, ndërsa pas ditës së njëqindetëdhjetë, shtetit i lind e drejta e prishjes së këtij koncesioni. I mbrojtur nga ana juridike, do të bëjë ekspozimin në gjykatat ndërkombëtare apo në Gjykatën e Arbitrazhit.

Të gjitha këto së bashku, por edhe nga fakti që tashmë kemi hyrë në vitin e dytë të një shtate të paprecedent, asaj të pandemisë, e cila ka prekur thellësisht fushën e aviacionit, industrinë e aviacionit, një nga industritë më të prekura, na është dashur të marrim parasysh, por sigurisht në konformitet të plotë me ligjin, pasi kemi respektuar ligjin për sa i përket koncesioneve, duke mos pasur tejkalim të 35-vjeçarit dhe duke marrë parasysh se shteti shqiptar më 1 prill të 2016-ës e ka shtuar këtë koncesion për një arsye madhore, siç e thashë në fillim, për heqjen e ekskluziviteti, këtë radhë, duke marrë parasysh kohën e mbetur në dispozicion, në bazë të ligjit "Për koncesionet", si dhe duke pasur parasysh të gjitha të dhënat e referencat, të cilat ju i keni në relacionin tuaj, që vijnë nga instituti i Stratfor-it, nga instituti Eurocontrol për gjenerimin e të dhënave në aviacion, ne kemi identifikuar që, për shkak të kësaj pandemie dhe për shkak të

gjithë humbjes që ka pasur industria, koha kur Eurocontrol deklaroi se kur do të ketë një rikthim në normalitet, pra në shifrat dhe arritjet e vitit 2019, varion nga 7 deri në 10 vjet nga ky moment.

Duke pasur parasysh këtë fakt, duke u bazuar edhe në shifra e detaje të deklaruara në lidhje me investimet e kërkuara nga shteti shqiptar, të cilat janë pranuar nga investitori, ne kemi bërë një analizë të mirëfilltë financiare dhe ekonomike, për të marrë vendimin e shtyrje së kësaj kontrate koncesionare me kohën që kemi deklaruar.

Unë mund të futem edhe në detaje të mëtejshme për sa u përket të gjitha të dhënave të Eurocontrol, se ku është bazuar OSHA-ja për të dalë në këtë rezultat, por megjithatë, mbase kjo do të jetë pjesë e pyetjeve dhe e përgjigjeve.

Ju faleminderit kryetar, për kohën! Ju falënderoj të gjithë juve për vëmendjen!

Anastas Angjeli – Faleminderit shumë zonja Ministre.

Besoj se të dyja përfaqësueset e qeverisë dhanë argumente shumë shteruese për sa i përket kësaj kontrate të paraqitur. Natyrisht, edhe unë, si drejtues i komisionit, por edhe si relator, pa dashur të përsëris ato çfarë u thanë, do të bëj disa komente.

Duke mos u hequr asnjë presje argumenteve të dhëna nga të dyja ministret, për shkak të historisë ndoshta do të më duhet të bëj edhe ndonjë saktësim, më tepër për njohuri të anëtarëve të komisionit, por edhe për opinionin publik.

Ky projekt që vjen, pa dyshim, që diskutohet bazuar në aktet ligjore më të rëndësishme të vendit tonë: në nenet 78, 83, pika 1, dhe 121 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë. Edhe pse Komisioni i Ligjeve ka diskutuar pak para nesh për të argumentuar kushtetutshmërinë dhe bazën ligjore të aktit që ne po diskutojmë, isha i detyruar ta theksoja atë, ashtu sikurse jam i detyruar të theksoj në të njëjtën kohë edhe nenin 17 të ligjit nr. 43/2016 “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë” dhe, në të njëjtën kohë, janë një sërë aktesh të tjera ligjore që të gjitha argumentet e paraqitura nga të dyja ministret përbëjnë bazën e ligjshmërisë dhe të kushtetutshmërisë së aktit të kësaj marrëveshjeje që është paraqitur për ratifikim, siç janë: ligji nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik-privat”, i ndryshuar”, ligji nr. 9312 i vitit 2004 “Për ratifikimin e marrëveshjes së koncesionit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare “*Tirana Airport Partners*”, ligji “Për menaxhimin e sistemit buxhetor në Republikën e Shqipërisë” dhe ligji “Për taksat kombëtare”.

Referuar të gjitha këtyre akteve ligjore, janë interpretuar të gjitha argumentet të cilat të dyja ministret i paraqitën për ndryshimin e kontratës së koncesionit të Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza”.

E thanë të dyja ministret, veçanërisht ministrja Balluku, që kjo është një kontratë e miratuar në nëntor të vitit 2004 dhe e ka filluar zbatimin e saj në prill të vitit 2005.

Unë dua të them dy fjalë, se shpeshherë është interpretuar sikur fajin e ka pasur kontrata, por ministrja Balluku e theksoi mjaft qartë: deri në vitin 2016 nuk ka pasur asnjë lloj komunikimi të qeverive që kanë qenë prej vitit 2005 dhe koncesionarëve, ndërkohë që në kontratë është e shprehur në mënyrë eksplicite: një herë në vit Agjencia e Shërbimit Civil ulet me koncesionarin dhe diskuton çështjet themelore që kanë në kontratë (në çështjet themelore përfshiheshin edhe tarifat, edhe çështjet e ekskluzivitetit e të tjera) dhe përgjegjësia e qeverive deri atë herë ka qenë një përgjegjësi e padalë ndonjëherë. U deshën auditimet që përmendi zonja Balluku që të dalin të gjitha këto çështje. Por në kontratë detyrimin për ta bërë këtë gjë e kanë pasur të gjithë, nuk po them qeveritë, por institucionet që merreshin me Shërbimin e Aviacionit Civil.

Natyrisht, ne nuk jemi këtu për ta bërë atë analizë, sepse diskutojmë për një koncesionar të ri, të tretë apo të katërt, por duhet përmendur dhe duhet theksuar ky fakt, sepse vetëm në vitin 2016, pas shumë negociatave, qeveria shqiptare, qeveria “Rama” arriti ta vendosë koncesionarin përballë negociimeve për të bërë disa ndryshime shumë të nevojshme që koha dhe tregu pas dhjetë vjetëve zbatim të kontratës i kishte nxjerrë në pah.

Çështja e dytë që dua të theksoj, para se të përmend edhe disa elemente të rëndësishme, ishte edhe fakti, ndoshta nuk e kuptova mirë, që nuk është investuar nga koncesionari. Koncesionari i parë ka qenë një partner shumë serioz, gjermano-amerikan, dhe ka investuar 70 milionë dollarë për aeroportin.

E treta, aeroporti i Rinasit është një investim i sigurisë kombëtare, por edhe një portë e Europës me Shqipërinë që i tregoi në atë kohë që ndërtuan, më vonë dhe deri sot, me të vërtetë një pamje, një fytyrë europiane Shqipërisë. Ne tani duam ta bëjmë atë më europiane. Kjo u duk nga numri i pasagjerëve.

Artur Roshi – 400 mijë shqiptarë janë.

Anastas Angjeli – Në vitin 2005 kanë qenë 700 mijë pasagjerë, ndërsa sot ka 3,3 milionë dhe koncesionari i ri ka paraqitur planin e biznesit që do të arrijë në 6 milionë pasagjerë, të cilët

janë 6 milionë ambasadorë të Shqipërisë në Europë dhe anasjelltas që udhëtojnë drejt vendit tonë.

Natyrisht, pa dashur t'i përsëris të gjitha argumentet teknike dhe financiare që u dhanë, problemi që shtrohet është: kemi kalimin nga koncesionari i parë tek i dyti dhe më në fund kemi një shitje të koncesionarit të dytë te një i tretë që është vendas. Kemi argumentet e paraqitura dhe të ekspozuara edhe nga të dyja ministret: përse kërkohet të miratohet kjo kontratë dhe të shtyhet afati dhe këto janë dy çështjet më themelore të kësaj kontrate. U dhanë të gjitha argumentet që kemi një plan financiar që do të investohen 99 milionë, 100 milionë euro; kemi një plan që do të ndikojë në liberalizimin e tregut dhe në uljen e tarifave për qytetarët; kemi një plan që do të kemi një aeroport për stadin aktual të zhvillimit të tregut të transportit ndërkombëtar, që do ta shndërrojë këtë aeroport në një aeroport edhe më modern sesa është ai sot, si dhe kemi një hapje totalisht për të ndërtuar edhe aeroporte të tjera, veçanërisht dy aeroportet që tashmë janë në rend të ditës në vendin tonë, ai i Kukësit dhe ai i Vlorës.

Pa dyshim që të paraqesësh një plan kaq ambicioz, do të kërkosh garancitë që jepen për të pasur kohën e duhur për ta bërë. Asnjë biznesmen, vendas apo i huaj, nuk mund të rriskojë një plan kaq ambicioz financiar pa pasur garancitë për të pasur kohën në dispozicion për ta bërë këtë investim, në të njëjtën kohë për të menaxhuar dhe për të shfrytëzuar aeroportin. Kjo është arsyeja kryesore dhe kjo është e bazuar në ligj.

Ka tri kushte kryesore kur mund të kërkohet të bëhet shtyrja e afatit dhe në të tria kushtet që paraqiten në mënyrë ligjore, pa dyshim, njëri prej tyre është edhe ai kusht ku bazohemi që të bëjmë këtë ndryshim dhe këtë shtyrje të afatit të kësaj kontrate. Kjo është shkronja “ç” në të tria rastet, ku thuhet: “në rastet që çojnë në ndryshimin e situatës reale ose ligjore për përdorimin e objektit apo afrimin e shërbimeve ose në realizimin e kontratës”.

Pikërisht, bazuar në këtë pikë, koncesionarit i lind e drejta dhe, pa dyshim, duke qenë një objekt i kësaj rëndësie edhe qeverisë që ta sjellë këtë kontratë në parlament për ta ratifikuar atë, për ta miratuar atë, me qëllim që t'i jepen të gjitha kushtet dhe garancitë investitorit për ta realizuar një kontratë të tillë kaq ambicioze.

Në këto kushte, pa dashur të përsëris anët ambicioze të planit të koncesionarit, të cilat zonja Balluku dhe zonja Denaj i paraqitën këtu, do t'ju ftoja që, pasi të ndjekim procedurën për të bërë pyetje dhe diskutime, ta miratojmë atë.

Faleminderit!

Fjalën e kanë tani deputetët e komisionit për të bërë pyetje dhe diskutime.

Zonja Antoneta Dhima e ka kërkuar e para fjalën, pastaj zoti Roshi.

Antoneta Dhima – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit ministreve Denaj dhe Balluku për prezantimin!

Do të doja të falënderoja ministren Balluku për angazhimin e saj personal, si dhe të institucioneve në varësi të kësaj ministrie për marrjen e masave shumë të shpejta dhe vënien në dispozicion të truallit, duke shpronësuar pronarët e tokave, si dhe infrastrukturën e nevojshme për fillimin e punës për ndërtimin e spitalit rajonal nga qeveria turke.

Në fjalën e tyre, si dhe në relacion, i cili shoqëron projektligjin, u theksua që nga ana e shoqërisë koncesionare, si dhe në fjalën tuaj, zoti kryetar, si relator, u tha që do të kryhen investime në infrastrukturë me fonde 100% të shoqërisë koncesionare, investim i cili arrin në vlerën 99 milionë euro dhe, njëkohësisht, në uljen e vlerës ekonomike të biletës për qytetarët që do të fluturojnë nga dhe drejt këtij aeroporti, duke i reduktuar tarifat me 20% për të rriturit dhe 40% për fëmijët.

Personalisht, unë e vlerësoj shumë të rëndësishëm rishikimin e kësaj kontrate, si dhe ndërhyrjet që do të bëhen nga ana e koncesionarit.

Së pari, ajo që doja të dija jo vetëm si anëtare e këtij komisioni, por normalisht edhe për qytetarët të cilët na ndjekin, është fakti se kur do të ndërhyhen këto investime nga ana e shoqërisë koncesionare. Nga ministrja Denaj u theksua se do të kryhen në dy faza, por konkretisht cilat janë ndërhyrjet që do të kryhen në fazën e parë dhe cilat janë ato që do të kryhen në fazën e dytë? Së dyti, a do të ketë kosto shtesë për shpronësimin që do të kryhet për zgjatim e pistës dhe njëkohësisht për zgjerimin e terminalit dhe nëse ka, kush do t'i paguajë ato?

I ftoj kolegët që ta miratojmë këtë projektligj shumë të rëndësishëm për të gjithë qytetarët, të cilët do të marrin shërbime pranë këtij aeroporti.

Shumë faleminderit, zoti kryetar!

Anastas Angjeli – Faleminderit, zonja Dhima!

Siç e thashë që në fillim, jemi në fazën e pyetjeve dhe jo në fazën e diskutimeve. Për ta shfrytëzuar maksimalisht kohën, mendoj që të bëhen të gjitha pyetjet dhe pastaj të përgjigjen përfaqësuesit e qeverisë.

Fjalën për të bërë pyetje e ka zoti Roshi.

Artur Roshi – Pyetjet i adresohen ministres së Infrastrukturës, e cila tregoi performancën e koncesionit në rolin e detyrës që ka.

E para, kur përfundon afati i kësaj kontrate për koncesionin e Rinasit? E dyta, pse lindi sot nevoja e ndryshimit për zgjatjen e afatit të kësaj kontrate koncesionare? E treta, meqë biletat sot janë ende 40% më të shtrenjta dhe meqë po themi se po bëjmë një kontratë koncesionare gati të re, a ka mundësi ta ulim më tej çmimin e biletës, jo 20%, por të rregullohet 40%-i?

Faleminderit!

Ka pyetje të tjera nga kolegët? Po, zoti Xhevit.

Xhevit Bushaj – Për këtë aset kaq të rëndësishëm për Republikën e Shqipërisë unë kam një pyetje konkrete. Çfarë ecurie në vlerë ka pasur asetit që nga koncesionari i parë, në vazhdimësi dhe sa parashikohet të jetë në përfundim të koncesionarit të fundit, që ne do ta ratifikojmë sot me këtë marrëveshje? E dyta, a ka kushte dhe standarde koncesionari i ri për kategorizimin e aeroportit me kodet 4E dhe 4D?

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Meqë nuk ka më pyetje, fjalën e ka zonja Balluku?

Belinda Balluku – Faleminderit!

Për sa i përket pyetjes së parë për fazat, sigurisht që investimi do të jetë i ndarë në dy faza, por duhet thënë që faza e parë është ajo që do të akomodojë investimet më të mëdha dhe ndryshimin më të madh në aeroport.

Kryetar, përfitoj nga rasti që t'ju përgjigjem edhe juve për sa i përket investimit. Ju theksuat se është bërë një investim në vlerën e 70 milionëve. Patjetër, i referohemi fazës së parë. Unë e thashë që në vitin 2004, kur është lidhur kjo kontratë, situata në Aeroportin e Rinasit ishte që nuk mund të quhej as aeroport. Këtë çështje unë e ndjek prej vitit 2013 dhe jam në dijeni të të gjithë situatës dhe problemi është që përveç fazës “a” nuk është investuar më nga koncesionari, as nga koncesionari kinez dhe as nga ai gjerman. Këtë jua them me përgjegjësi të plotë ligjore dhe shtetërore. Pra, është bërë vetëm investimi fillestar dhe më pas kanë reshtur si për sigurinë, si për shërbimet dhe gjithçka tjetër.

Anastas Angjeli – Më fal! Zonja Ministre, këtë thashë.

Belinda Balluku - Me shumë të drejtë ...

Artur Roshi - Çfarë të bënte i dyti, kinezi, ishte kompani guackë?

Belinda Balluku – Zoti Roshi, mos u bëni edhe ju racist. Republika e Shqipërisë ka pritur nga të gjithë.

Anastas Angjeli – Zonja Balluku, unë thashë që...

Belinda Balluku - Jo, jo, jemi në të njëjtën linjë.

Anastas Angjeli – Unë thashë 70 milionë dhe që në kontratë ishte e përcaktuar që agjencia përkatëse duhet ta kontrollonte, ta impononte atë dhe ato sanksione që nuk ia kanë vënë dhe që i keni vendosur tani në kontratë, t'ia vendoste atij koncesionari.

Belinda Balluku – Për të thënë të drejtën, Aviacioni Civil dhe të gjitha institucionet pas vitit 2013 janë munduar shumë edhe që të kishin ndikim ...

Anastas Angjeli – Flas për të gjithë periudhën.

Belinda Balluku – Patjetër. Megjithatë, ka qenë e pamundur, siç edhe ju e dini, sepse sanksionet nuk kanë qenë të ratifikuara në kontratë dhe si i tillë ka pasur gjithmonë nevojë për një konsensus nga pala tjetër, që, për të thënë të drejtën, nuk e ka pasur kurrë koncesionari, as konsorciumi gjermano-kanadez dhe as ai kinez.

Megjithatë, po u kthehem pyetjeve të deputetëve. Faza e parë do të akomodojë investimet më të mëdha, shtesën e pistës, që është shumë e rëndësishme, përputhshmërinë me të gjitha kushtet e sigurisë me aneksin nr. 17 dhe, çfarë është më e rëndësishmja, rritjen e cilësisë, të kapaciteteve dhe të volumeve përpunuese. Pra, ndërtimi i terminalit duhet të nisë menjëherë. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë i ka bërë me dije koncesionarit që ata duhet të nisin punën për dizenjimit të terminalit të ri dhe për të nisur të gjitha hapat për kalimin në KKT dhe të gjitha procedurat e tjera. Kështu që, në fazën e parë do të akomodohet volumi më i madh i investimeve, duke qenë se Aeroporti i Tiranës në këto momente është në nevojë për investime.

Për sa i përket pyetjes për shpronësimet, pjesa e terminalit dhe e gjithë zona përreth janë pjesë e uzufuktit në të cilën operon ky koncesion. Kështu që për terminalin nuk do të kemi shpronësime.

Siç ju thashë, në pikëpamjen time, nga eksperiencia, terminali do të ketë rritje volumi me një kat të dytë. Për shkak se në të dyja anët nuk është lënë vend i lirë për një shtesë të terminalit në territor, do të shkojë në lartësi dhe nuk do të ketë shpronësime.

Për sa i përket pistës, ajo do të zhvillohet në territorin e Forcave të Armatosura, pasi në vazhdim të Aeroportit të Rinasit është pjesa e Forcave të Armatosura. Sigurisht, duhet të bëhet një marrëveshje shumë e mirë, e mbikëqyrur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, nga Ministria e

Mbrojtjes dhe sigurisht përmes koncesionarit, i cili duhet t'ju ofrojë në shkëmbim (zakonisht kështu kemi funksionuar deri tani), duke i dhënë Forcave të Armatosura kapacitete dhe kabanone, të cilat nuk i kanë më. Pra, kjo nuk është një çështje për t'u diskutuar këtu, por shtimi i asaj piste do të jetë një marrëveshje e mirë, duke bërë kështu që edhe Forcat e Armatosura të kenë mundësi të kërkojnë nga koncesionari që të ketë investime edhe në zonën e tyre. Për të thënë të drejtën, koncesionari nuk e ka detyrim të investojë, për më tepër ne kemi një vizë ndarëse midis Aviacionit Civil dhe atij militar, por sigurisht mund të gjendet një mundësi bashkëpunimi në shkëmbim të truallit që do t'i vihet në dispozicion, që sot është në konservim dhe jo përdorim nga Forcat e Armatosura.

Për sa u përket pyetjeve të zotit Roshi, koha e koncesionit shkon deri në vitin 2040, duke qenë brenda konformitetit të ligjit të koncesioneve, pa tejkaluar 35-vjeçarin; nga viti 2004, që kemi firmosur si shtet kontratën e koncesionit, me shtesën që është bërë në vitin 2016 deri në vitin 2027, në momentin që u bë një negociatë shumë e mirë për heqjen e ekskluzivitetit nga ana e koncesionarit të Rinasit dhe tashmë me shtesën nga viti 2027 me 13 vjet deri në vitin 2040.

Të gjitha këto, siç ju thashë, janë të bazuara në një analizë të mirëfilltë financiare, por duke pasur parasysh që do të ketë një periudhë, 7-10 vjet, e cila, fatkeqësisht, do të jetë e humbur, sepse do të jetë koha e rimëkëmbjes së industrisë së aviacionit.

Për sa i përket pyetjes për çmimin e biletës (unë me shumë kënaqësi, kurdo që ju do të dëshironi, së bashku me ndihmën e Aviacionit Civil, pasi zonja Liçi është online dhe po na dëgjon dhe i gjithë grupi i punës që është sot me ne në mbledhje online duhet të mbajnë shënime për detyrat, nëse deputetët do të kenë kërkesa të mëtejshme për sqarim), ulja e biletës nuk është me 20%, zoti Roshi, por është ulur 20% tarifa e aplikuar nga koncesionari, pra, Aeroporti i Rinasit, te çdo biletë. Ndërkohë, siç ju bëra me dije, bileta është e përbërë nga disa zëra. Në biletë një zë të rëndësishëm, rreth 20%, e zë menaxhimi i shërbime të tokës, një zë të rëndësishëm zë faktori i çmimit të karburantit.

Një tjetër angazhim që koncesionari ka marrë, por sigurisht jo në kontratë, por po e ndaj me ju pasi është një angazhim publik, është që në Aeroportin e Rinasit *jet fuel* shitet me 1 000 euro për metrik ton, ndërkohë që ne kemi pasur një referencë nga të gjitha vendet europiane, dhe po marr për bazë Stambollin dhe Romën, por edhe të tjera, që e shesin rreth 760 -740 euro për metrik ton, kështu që kuptoni diferencën dhe disbalancën, kur një avion vjen dhe mbushet në Shqipëri. Pra, sa shumë, më shtrenjtë. Kështu që, te bileta nuk do të ndikojë vetëm tarifa me 20%

që ka marrë përsipër të ulë koncesionari, por do të ndikojë edhe liberalizmi i *ground handling*, sepse do të kemi konkurrencë midis kompanive. Deri dje ka qenë monopol dhe vendoste aeroporti që, për dy orë parkim një avion duhet të paguajë 6000 euro. Ndërkohë, nga momenti që do të ketë liberalizim dhe aty do të futen kompani ndërkombëtare, nuk di të ketë ndonjë kompani shqiptare në *ground handling* edhe mund të krijohen, s'është diçka e çuditshme, por do të futen kompani të ndryshme për të konkurruar, për të dhënë çmime më të ulta, sepse pjesa e menaxhimit të tokës është po aq e rëndësishme sa ajo e ajrit.

Pra, kompanitë paguajnë çmime shumë të larta në tokë, për parkimin, për ajrin e kondicionuar, kur motori është i fikur, për ujin që futet në depozita e avionit, për gjithçka tjetër, për shkallët, për autobusët, për gjithçka përdorin në tokë. Kështu që, duke pasur liberalizimin e këtij tregu, ne jemi të sigurt që është një tjetër indikator financiar i biletës, i cili do të ulet.

Siç ju thashë, edhe fakti i naftës, nuk është as naftë, është vajguri *jet fluid*, por nuk dua t'i referohem me terma në gjuhë të huaj, do të ulet, sepse sot e kemi mbi 1000 euro për metrik ton, ndërkohë koncesionari është përgjegjësi për dhënie e licencave, nuk është shteti, por po të kishim qenë ne, do ta kishim prej kohësh. Unë, me të gjithë grupin që punojmë këtu, e hasëm këtë problem me AIR Albania, kur ngritëm kompaninë. Pra, një nga kërkesat kryesore për një kompani që ngrihet nga zero, është që të ketë incentiva dhe nuk arrinim ta ndihmonim kompaninë që bënte planin, pasi duhet blerë nafta kushedi sesa më tepër shtrenjtë, me 1060 euro në krahasim 760 apo 730 që e ka pjesë patjetër e Europës. Edhe ky është indikator tjetër shumë i rëndësishëm, rreth 20% të tjera, bileta i ka nga çmimi i karburantit.

Kështu që, ulja e çmimi të biletës, zoti Roshi, unë e them me bindje të plotë këtë dhe me përgjegjësi, dhe besoj se këtë e mbështesin të gjithë kolegët e mi që kanë punuar për negocimin e kësaj kontrate dhe kanë punuar fort, për të thënë të drejtën, kemi ushtruar presion maksimal, sepse është momenti i vetëm, kur Republika e Shqipërisë, shteti i shqiptarëve, qytetarët shqiptarë, pavarësisht se edhe qytetarët e huaj do të përfitojmë, si vizitorë dhe mos ta harrojmë këtë, mund të përfitojnë, kemi bërë maksimalisht çdo vendimmarrje, çdo hap dhe çdo kërkesë gjatë negocimit me 3 synime. Uljen e çmimi të biletave, pasi të gjithë e dimë që kjo është shumë e rëndësishme dhe prek çdo qytetar shqiptar. Rritjen e cilësisë së shërbimit në aeroportin e Rinasit dhe e treta, rritjen e sigurisë kombëtare, pasi është për momentin e vetmja portë ndërkombëtare ajrore. Shpresoj, shumë shpejt, do të kemi Kukësin, për 2 muaj dhe më pas Vlorën.

Po kaloj te pyetjet e deputetit të tretë, pra dua t'i përgjigjem zotit Xhevit, por kam përshtypjen se e dhashë edhe në fillim përgjigjen, kalimin nga kategoria C në kategorinë E. Pra, kemi kapërcyer 2 shkallë, kemi shkuar nga C-ja, jo tek D-ja, por tek E-ja. Se çfarë janë kategoritë e shpjegova. Nëse dëshironi, unë mund ta them edhe një herë. Pra, kategoritë përcaktohen në sajë të kriterëve teknike të operimi të një aeroporti, që ka të bëjë me pistën, ka të bëjë me kushtet e sigurisë, ka të bëjë me *ground handling* edhe dhe kryesisht vendoset, me një nga kriteret kryesore, që është menaxhimi i emergjencave. Pra, çfarë kategori emergjence mund të menaxhojë një aeroport. Duke pasur parasysh që po kalojmë në kategorinë E, pra si një aeroport ndërkombëtar edhe për fluturimet transoqeanike, atëherë edhe menaxhimi i emergjencave, pra zjarrfikëset, ambulancat, gjithçka tjetër shkon për këtë kategori. Duke qenë se avionët janë më të mëdhenj, ulja e tyre është gjithmonë më e vështirë se uljet e avionëve me madhësi mesatare apo të vogël, kështu që ky është kthimi në kategorinë 4 E, është një hap shumë i madh për Shqipërinë, me thënë të drejtën.

Ju faleminderit!

Shpresoj t'ju jem përgjigjur pyetjeve! Për çdo gjë jam e gatshme

Anastas Angjeli – Faleminderit, zonja Ministre!

Besoj, tani është qartë edhe për anëtarët e komisionit, edhe për opinion publik, që kemi dy instrumente shumë të fuqishëm në dorë për uljen e të çmimit të biletave.

E para, ajo që përmendet në relacion dhe që u theksua këtu, për uljen e çmimit të biletave edhe për të rritur performimin, por duke qenë se elementet e kostos të çmimit të biletave janë të ndryshme, miratimi i kontratës na jep mundësi që të operohet edhe me elementët e tjerë, për uljen e mëtejshme të çmimi të biletës, nga e cila do të përfitojnë të gjithë qytetarët shqiptarë dhe udhëtarët, të cilët vijnë dhe ikin nga Aeroporti i Rinasit.

A ka njeri për të shtuar ndonjë koment?

Zoti Roshi.

Artur Roshi – Fare shkurt, sepse nëpërmjet pyetjeve, pak a shumë, mbulohen dhe komentet.

Ju thatë se, nga viti 2005 deri në vitin 2013, pothuaj “qeveria Berisha”, nuk është treguar e kujdesshme, si të thuash, për të kontrolluar kontratën. Unë nuk mendoj se është kështu. Mendoj se, në përgjithësi, jo vetëm “qeveria Berisha”, por të gjitha qeveritë, pra duhet të

krijojmë një kulturë që nuk duhet t'i ngacmojmë kontrata, ne mund t'i ndjekim ato, por jo t'i ngacmojmë.

Për të ardhur te pjesa juaj, keni 7 vjet, ky është viti i 8-të në pushtet dhe pavarësisht se ju pretendoni që e keni kontrolluar, rezultati është zero. Kështu që, në këtë kontekst, përderisa qytetarët nuk fitojnë asgjë, do të thotë që vija kalon paralel me boshtin e X-ve, do të thotë që është madhësi konstante, e cila nuk ka dhënë vlerë te qytetarët, te grafiku për të përfituar qytetarët. Kështu që, të mos anatemojmë qeveritë, se ju erdhët dhe sollët diellin me vete, le t'i lëmë gjërat ashtu sikundër i gjykojnë qytetarët.

Një gjë tjetër do të shtoj në raport me këtë. Mirë do të ishte që të kishte një preventiv, për shembull, kur themi që është investuar 90 milionë dhe ka zëra vetëm për vlerën e parave, por duhet të ketë edhe vlerën e volumit. Pra, kjo vlerë parash nga se doli? Vlera e volumit herë çmimin, për të qenë më korrekt preventivi që e shoqëron.

Vota ime është kundër, pavarësisht përgjigjeve që dha ministrja.

Faleminderit!

Anastas Angjeli – Faleminderit, zoti Roshi!

Mbase nuk u kuptuam mirë, nuk foli njeri për të ngacmuar kontrata, as për të ngacmuar investitorë, as për koncesionarë, u fol për kontroll për zbatimin e kontratës.

E dyta, kjo që dua të them është në lidhje me pikën e fundit, nuk u fol këtu as me “qeveri Berisha”, as me qeveri tjetër, këtu u fol që i vetmi rast, në zbatim të ligjit, në zbatim të kontratës, në mënyrë konkrete dhe në mënyrë publike, që e ka ulur koncesionari dhe pse duhet ta ulte një herë në vit çdo njeri, çdo agjenci, ka qenë qeveria “Rama” në vitin 2016 dhe solli në Parlament, ndryshimet që mbas 11 vjetëve të zbatimit të kontratës tregu i diktoi.

Ka njeri tjetër që do të thotë diçka apo të kalojmë në votim?

Atëherë, përgatitemi për votim.

Votojmë “Për ratifikimin e ndryshimit të marrëveshjes së koncesionit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë koncesionare "Tirana Airport Partners" sh.p.k. për ndërtimin, vënien në punë, operimin dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar "Nënë Tereza", Tiranë", ratifikuar me ligjin nr. 9312, datë 11.11.2004, të ndryshuar”?

Kush është dakord? Abstenim? Kundër?

Artur Roshi – Kryetar, pro, kundër, abstenim.

Jo, pro, abstenim, kundër.

Anastas Angjeli – Jo, thashë: “dakord”. Ti thua:”pro”, unë thashë: “Kush është dakord”? U votua dakord. Kush është abstenim? Nuk kishte. Kush është kundër? Kundër është vetëm Artur Roshi.

Është e qartë? E morën vesh njerëzit që të je kundër, se atë merak ke.

Kështu që, votojmë nenin 1.

Kush është pro? Kush është abstenim? Nuk ka. Kush është kundër? Kundër, zoti Roshi.

Votojmë nenin 2.

Kush është pro? Kush është abstenim? Nuk ka. Kush është kundër? Kundër, zoti Roshi.

Votojmë ligjin në tërësi. Kush është pro? Kush është abstenim? Nuk ka. Kush është kundër? Kundër, zoti Roshi.

Miratohet projekti edhe në tërësi.

Faleminderit të gjithëve!

Takohemi në mbledhjen e ardhshme. Do të keni në postën elektronike të gjithë dokumentacionin e nevojshëm dhe njoftimin për datën e mbledhjes.

Falënderoj zonjën ministre Anilën, zonjën Balluku, ekipet e tyre të cilët na u bashkuan sot në këtë takim, në këtë mbledhje kaq të rëndësishme, që diskutuam dhe miratuam një projekt shumë të rëndësishëm për ekonominë e vendit tonë!

Falënderoj këshilltarët, që kishin punuar me kaq seriozitet dhe kishin bashkëpunuar me ekspertët e qeverisë, për të arritur në këtë përfundim për të tria çështjet e rendit të ditës.

Mirupafshim!

Faleminderit të gjithëve!

MBYLLET MBLEDHJA

Sekretar

Anastas Angjeli

Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve

Euzheni Pengili

Sekretar i komisionit

Elvi Prifti