



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Politikën e Jashtme

PROCESVERBAL

Tiranë, më 3.6.2024, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Mimi Kodheli – kryetare e Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së komisionit, datë 7 maj 2024
2. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim për rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë - Hani i Hotit.”
3. Projektligji “Për miratimin e vendimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës për ndryshimin e konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës dhe rekomandimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës, në lidhje me përdorimin e certifikatave të qarkullimit të lëshuara në mënyrë elektronike, datë 7 dhjetor 2023”.

Marrin pjesë:

Mimi Kodheli, Hatixhe Konomi, Petro Koçi, Agron Gjekmarkaj, Blendi Klosi, Etjen Xhafaj, Klodiana Spahiu, Bardhyl Kollçaku, Greta Bardeli, Lavdrim Krrashi, Etilda Gjonaj dhe Enslemvera Zake.

Mungojnë:

Kreshnik Çollaku, Shpëtim Idrizi, Tomor Alizoti, Tritan Shehu dhe Vangjel Dule.

Të ftuar:

Enkelejda Muçaj – zëvendësministre e Infrastrukturës dhe Energjisë

Erjola Muka – drejtor i Përgjithshëm i Politikave dhe Zhvillimit të Infrastrukturës dhe Territorit në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Gentian Liko – drejtor i Zhvillimit të Projekteve (Hekurudha Shqiptare sh.a.) në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Kesjana Halili – drejtoreshë e Përgjithshme e Borxhit Shtetëror në Ministrinë e Financave

Elona Mistrovica – drejtoreshë në Drejtorinë e Marrëveshjeve dhe Sigurimit të Ndihmës së Huaj në Ministrinë e Financave

Endrit Yzeiraj – zëvendësministër i Ekonomisë, Kulturës dhe Inovacionit

Alketa Vejseli – përgjegjëse në sektorin e Marrëveshjeve të Tregtisë së Lirë dhe Politikave Tregtare në Drejtorinë e Çështjeve të Tregtisë së Jashtme në Ministrinë e Ekonomisë, Kulturës dhe Inovacionit

Flutura Shehi – përfaqësuese e Drejtorisë së Përgjithshme të Doganave

HAPET MBLEDHJA

Mimi Kodheli – Mirëmëngjesi!

Fillojmë mbledhjen e Komisionit për Politikën e Jashtme, datë 3 qershor 2024.

Sot në rendin e ditës kemi miratimin e procesverbalit të mbledhjes së komisionit, datë 7 maj, si dhe diskutimin e projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim për rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë-Hani i Hotit” (për këtë projektligj jemi komision për dhënie mendimi dhe relator është kolegu Etjen Xhafaj); dhe të projektligjit “Për miratimin e vendimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës për ndryshimin e konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës dhe të rekomandimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës në lidhje me përdorimin e certifikatave të qarkullimit të lëshuara në mënyrë elektronike, datë 7 dhjetor 2023”. Edhe për këtë projektligj jemi komision për dhënie mendimi dhe relator është zoti Koçi.

Do të doja që ky projektligj të ishte më i kuptueshëm dhe më korrekt nga pikëpamja gjuhësore, nuk e di...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ky projektligj është përkthyer ekzakt siç e ka kërkuar konventa. Gjithsesi, fillojmë me miratimin e procesverbalit.

A jeni dakord me miratimin e procesverbalit? Shikoj që nuk ka asnjë kundërshtim, ndaj, e konsideroj të miratuar.

Vazhdojmë me shqyrtimin e projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim për rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë-Hani i Hotit.”

Të ftuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kemi zonjën Enkelejda Muçaj, zëvendësministre; zonjën Muka, drejtore të Përgjithshme të Politikave dhe të Zhvillimit të Infrastrukturës dhe Territorit në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; zotin Liko, drejtor i Zhvillimit të Projekteve (Hekurudha Shqiptare sh.a.)

Nga Ministria e Financave kemi zonjën Kesjana Halili, drejtoreshë e Përgjithshme e Borxhit Shtetëror; zonjën Mistrovica, drejtoreshë e Drejtorisë së Marrëveshjeve dhe Sigurimit të Ndihmës së Huaj.

Mirë se vini, zonja të nderuara!

Fjala është për ju, zonja zëvendësministre.

Enkelejda Muçaj – E nderuar, zonja kryetare,

Të nderuar anëtarë të Komisionit për Politikën e Jashtme,

Është kënaqësi e veçantë që ndodhem para jush për këtë marrëveshje huaje ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim, për sa kohë mbështet një nga projektet më të rëndësishme në lidhje me sektorin hekurudhor në Republikën e Shqipërisë dhe bën pjesë në Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2022-2030. Pra, qeveria ka vendosur që krahas mënyrave të tjera të transportit, si atij rrugor, detar dhe ajror, të kemi edhe një rehabilitim dhe zhvillim të rrjetit të transportit hekurudhor në Republikën e Shqipërisë për një nga nyjet historike, pikërisht për segmentin Vorë - Hani Hotit, që lidh Republikën e Shqipërisë me Republikën e Malit të Zi, duke përmbushur kështu një seri objektivash në kuadër të marrëveshjes së gjelbër dhe strategjisë për zhvillimin *smart* dhe të qëndrueshëm në nivel europian dhe një seri objektivash politike në lidhje me konektivitetin ndërmjet Shqipërisë, vendeve të rajonit, Bashkimit Europian dhe më tej. Në fakt, kjo linjë hekurudhore, që do të rehabilitohet për të zhvilluar projektet e karakterit strategjik, ka ekzistuar dhe ndodhet në listën unike të projekteve prioritare me rëndësi kombëtare, të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave më 20 mars të vitit 2024. Në këtë mënyrë i jepet shtytje zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik dhe modalitetit të transportit në vend, duke e transferuar qarkullimin e mallrave dhe të pasagjerëve nga qarkullimi rrugor në shtratin hekurudhor të vendit. Ky investim do të jetë në harmoni edhe me projektet të tjera, siç janë projektet hekurudhore: Tiranë - Durrës, Durrës - Rrogozhinë, Rrogozhinë - Pogradec dhe segmenti që lidhet me Maqedoninë e Veriut, duke krijuar një konektivitet me transportin detar, pra portin e Durrësit, por edhe me transportin e brendshëm, duke i dhënë mundësi Shqipërisë të lidhet me Malin e Zi, me Zagrebin, Lubjanën, Budapestin, Beogradin dhe duke e përfunduar këtë rrjet hekurudhor në portet e Varnes dhe të Burgasit në Bullgari.

Të nderuar, kjo linjë përmban në vetvete arritjen e disa objektivave, për të cilat janë bërë përpjekje të jashtëzakonshme pranë Komisionit Europian, në mënyrë që rrjeti hekurudhor të marrë

mbështetjen e Komisionit Europian, në mënyrë që rrjeti ynë hekurudhor të përfshihet në rrjetin gjithëpërfshirës të transportit europian.

Republika e Shqipërisë ka përfituar aktualisht një grant me një vlerë rreth 133 milionë euro, me një mundësi të dytë për të përfituar mbi 30% për një financim që është me kosto zero. Pra, përveç ndërlidhjes që kemi me rrjetet europiane, duke krijuar vazhdueshmërinë e ndërlidhjes me rrjetet përtej Shqipërisë, kemi marrë, gjithashtu, edhe mbështetje financiare për një investim dhe financim pa para, si pjesë e procesit të përfitimeve paraprahe që po merr ky vend, në kuadër të procesit të integritetit. Pra, fondet janë bërë të aksesueshme pasi Bashkimi Europian ka investuar një pjesë të rëndësishme në rrjetin tonë, duke konfirmuar besimin dhe planet që ka për zhvillimin e Shqipërisë në zhvillim të transportit të vendit, sidomos në arritjet, nga pikëpamja e politikës së jashtme, që ky vend ka realizuar me Bashkimin Europian.

Të nderuar, kjo linjë hekurudhore do të jetë e elektrifikuar dhe shpejtësia e lëvizjes së trenave parashikohet të jetë deri në 120 km në orë. Pra, Shqipëria ka vendosur që, përveç standardeve europiane, në kuptimin e ndërtimit, të ketë edhe një linjë elektrike, që të jetë sa më miqësore me mjedisin. Parashikohet që të ketë një ngarkesë rreth 8 tonë për metër dhe të ketë një zgjatje me rreth 120 kilometra në të gjithë gjatësinë e vet.

Investimi parashikon ndërtimin e 12 stacioneve, që kanë qenë në historinë e vet, ndërtimin e një tuneli prej 320 metrash, ndërtimin e 12 urave hekurudhore dhe parashikohet të ketë një fluks prej 2 milionë e 300 mijë udhëtarë në vit dhe një volum mallrash me rreth 900 mijë tonë në vit. Koha mesatare e udhëtimit nga Vora në Hanin e Hotit pritet të jetë 2 orë.

Nga pikëpamja e organizimit janë realizuar të gjitha përgatitjet. Kemi një njësi të zbatimit të projekteve, tashmë të krijuar pranë Hekurudhës Shqiptare, dhe një paketë financimi, që do të mbështesë funksionimin e kësaj njësie, që do të ndihmojë në rritjen e kapaciteteve të brendshme të saj për të menaxhuar këtë projekt. Pra, ky projekt jo vetëm që do të realizojë zbatimin e projektit në vetvete, por, gjithashtu, fazat e tjera kanë të bëjnë me operimin dhe me menaxhimin jo vetëm të infrastrukturës, por edhe të çështjes së operimit të saj.

Vlera e investimit është 98 milionë e 750 mijë euro. Do të kemi dhe një transh të paangazhuar me vlerë prej 14 milionë e 250 mijë eurosh, si pjesë e këtij angazhimi; do të jetë e bazuar në një normë të ndryshueshme të interesit, të verifikuar në momentin e disbursimit; kemi një tarifë *front-end* me 1% të shumës së principalit, një tarifë angazhimi prej 0,5% në vit dhe një maturim prej 17 vjetësh, duke përfshirë një periudhë 5-vjeçare, që është pa pagesë principali.

Ky projekt parashikohet që të ketë fazën e vet të prokurimit brenda dhjetorit të këtij viti në lidhje me punimet ndërtimore, ndërkohë parashikohet që të përfundojë brenda vitit 2030.

Faleminderit për vëmendjen!

Jemi të hapur për çdo pyetje.

Mimi Kodheli – Faleminderit, zonja Muçaj!

Fjala për zotin Xhafaj.

Etjen Xhafaj – Faleminderit, zonja kryetare!

Faleminderit, zonja zëvendësministre!

Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas nëpërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim për rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë - Hani Hotit”, në pjesën më të madhe konsiston në rindërtimin e gjithë kësaj linje, meqenëse linja ekzistuese nuk ka as kapacitetin fizik dhe as atë teknik për të përballuar trenat me shpejtësi deri në 120 kilometra në orë, që parashikohen për këtë transport. Shqipëria ka bërë përpjekje të mëdha që ta përshijë këtë linjë hekurudhore në zgjerimin apo zgjatjen e rrjetit TEN-T, për të lidhur portin e Durrësit me Podgoricën, Beogradin, Budapestin dhe më pas me linjat e Europës Qendrore dhe Lindore, për të mundësuar, gjithashtu, edhe transportin e mallrave.

Kjo linjë hekurudhore është mjaft e rëndësishme edhe për projektin eventual të lidhjes së Shqipërisë me Kosovën nëpërmjet hekurudhës, sepse do t’i mundësojë Shqipërisë përfitimin nga dy vendet e Ballkanit Perëndimor, që nuk kanë dalje në det, nga Kosova dhe nga Maqedonia e Veriut. Pra, projekti tjetër, që do të jetë Durrës – Rrogozhinë dhe më pas Rrogozhinë - Pogradec - Ohër, do të mundësojë lidhjen e këtyre dy vendeve. Ndaj, në këtë drejtim duhet ta mbështesim të gjithë.

Termat e kredisë dhe të interesave janë terma zhvillimorë, pra deri në 2%. Në relacionin e këtij projektligji përshkruhen të gjitha shpenzimet që kanë lidhje me principalin, me tarifat *front-end* dhe angazhimin e përvitshëm të kësaj huaje.

Projektligji mbështet strategjinë sektoriale të transportit për periudhën 2016-2020, pra ka më shumë se 8 vjet që kemi qenë në negociata me Komisionin European dhe me një sërë drejtorish të tjera atje për të përfshirë qoftë Korridorin e VIII, qoftë dhe zgjatjen e rrjetit TEN-T. Kjo besoj se është shumë e rëndësishme për të gjithë, ndaj duhet kaluar, sepse jemi plotësisht të qartë, edhe falë shpjegimit që bëri zëvendësministrja.

Unë kisha një koment, që ua bëra edhe kolegëve pak më parë, do të ishte shumë mirë që pjesë e relacionit të kishte qenë edhe totali i investimit, duke përfshirë edhe grantin, sepse 30% deri në 50% për sa i përket hekurudhave është një grant që mbulohet nga plani zhvillimor i Bashkimit Europian për Ballkanin Perëndimor, pra nga “*Growth Plan*”, plani i rritjes që është i miratuar.

Mendoj se do të kishte sens (të ishte edhe pjesë e relacionit) që përfaqësuesi i Hekurudhës Shqiptare të na shpjegonte dy gjëra: e para, statet, pra afatet që parashikohen nga Ministria e Infrastrukturës për implementimin e këtij investimi, duke filluar nga studimi i fizibilitetit deri në përfundim, pastaj edhe përfshirjen e grantit me kredinë në lidhje me këtë.

Faleminderit!

Mimi Kodheli – Faleminderit, kolegu Xhafaj!

A ka pyetje nga kolegët?

Po, fjala për zonjën.

Hatixhe Konomi – Faleminderit, zonja kryetare!

Edhe unë mendoj se është një projekt shumë i rëndësishëm strategjik, që, sigurisht, do të ketë mbështetjen e të gjithë anëtarëve të Komisionit për Politikën e Jashtme, në mënyrë të veçantë të koleges sonë nga Shkodra, zonjës Bardeli, e cila duhet të jetë më mbështetëse dhe më optimiste se të gjithë.

Kam dy pyetje të shkurtra në lidhje me përfituesit. Besoj se keni bërë një projeksion se sa do të jetë përfituesit, flas në aspektin e mobilitetit të transportit të udhëtarëve pas mbarimit të këtij projekti, pra sa mendoni që do të jenë përfituesit nga ky projekt?

Pyetja e dytë: nga informacioni që kam ky projekt do të zgjasë 6 vjet, a ka bërë ministria një parashikim se sa njerëz do të punësohen për zbatimin e këtij projekti? Gjithashtu, sa vetë do të jenë të punësuar definitivisht në mirëmbajtjen e kësaj hekurudhe.

Faleminderit!

Mimi Kodheli – Faleminderit!

Fjala për zonjën Bardeli.

Greta Bardeli – Faleminderit, zonja kryetare!

Kjo është një marrëveshje që më gëzon, si deputete e qarkut të Shkodrës, por që duhet të vihet në eficiencë sa më shpejt, pasi gjendja e infrastrukturës rrugore lë shumë për të dëshiruar. Këtë shqetësim e kam ngritur disa herë në seancat plenare, por edhe këtu në komision, ku kam

treguar kalvarin e pafund të vuajtjeve që veriorët kalojnë për të përshkuar rrugën Tiranë – Shkodër. Ky shqetësim nuk është vetëm për ta, por është edhe për të gjithë të huajt që vijnë si vizitorë në Shqipëri, ku Hani i Hotit shërben si një derë hyrëse, dhe përballen jo vetëm me aksidente të shumta, por edhe me trafikun e gjatë që të merr ky udhëtim.

Unë e pohoj pa frikë se vota ime do të jetë pro kësaj marrëveshjeje, edhe pse shtohet hendeku i madh i borxheve në kurriz të qytetarëve shqiptarë, por kur është një vepër që sjell dobi për komunitetet duhet të mbështet me votë.

Projekti i sjellë sot nuk i ka evidente dhe transparente pikëpamjet e tij. Unë nuk jam specialiste, por me aq sa jam munduar të nxjerr nga projekti, shikoj që nuk janë detajuar disa specifika, të cilat edhe kolegët i sollën në vëmendjen tuaj.

Unë dua të di: ky fond do të jetë fondi përfundimtar apo do të ketë edhe fonde të tjera shtesë, sepse gjendja e hekurudhave sot në Shqipëri nuk është në stadin e kërkuar? Ka 11 vjet që kjo qeveri nuk e ka kthyer ndonjëherë kokën për investime në hekurudhat shqiptare.

Sipas një raporti të KLSH-së kemi një gjendje shumë të keqe të shoqërisë aksionere të hekurudhave shqiptare. Ato vetëmenaxhohen, por menaxhohen sa për të paguar rrogat e punonjësve dhe raporti i KLSH-së e paraqet në mënyrë transparente gjendjen e tyre. Pyetja është: a do të ketë kapacitete dhe cila do të jetë lokomotiva që do të tërheqë gjithë këtë investim, në mënyrë që investimi të bëhet në mënyrë të drejtë dhe efikase, të bëhet edhe shpronësimi për pronat që presumohet se kalon rruga hekurudhore? A do të respektohen limitet kohore dhe çfarë plani keni, pas 11 vjetësh për hekurudhat shqiptare? A keni një strategji për mirëmenaxhimin e tyre, sepse shikojmë që edhe në Europë janë shumë efikase jo vetëm në transportin e mallrave, por edhe të udhëtarëve?

Mund të bëj një premtim publik: unë do të jem një ndër frekuentuesit e parë kur të vihet në eficiencë. Pra, duhet të jetë në standardet e kërkuara dhe të ketë një mirëmenaxhim që i gjithë ky fond të mos shkojë në xhepat e titullarëve të institucioneve, që tashmë po demonstrohen me zë dhe me figurë për herë e më shumë, që janë më të korruptuarit e të korruptuarve. Kjo gjë vjen nga koka. Këtë e pohoi dje edhe ish-kolegu juaj, që është në arrati, ish-zëvendëskryeministri i Shqipërisë, i cili tha që zyra e Kryeministrit të Shqipërisë është kthyer në një zyrë kaposh, ku priten figura të rrezikshme ndërkombëtare për pastrime parash, për ndërtime kazinosh apo hotele me 5 yje. Kaq kisha.

Faleminderit!

Mimi Kodheli – Faleminderit, zonja Bardeli!

Fjala për zotin Krrashi. Pastaj fjala do të jetë për zëvendësministren.

Lavdrim Krrashi – Në fakt, në Shqipëri nuk është investuar për 34 vjet dhe kjo nuk është krenari e askujt, e kam fjalën edhe për qeveritë, që në mënyrë të vazhdueshme nuk kanë investuar.

Shqipëria edhe para viteve '90-të, por edhe sot ka një sistem të shëmtuar hekurudhor, të shëmtuar në sensin që nuk i përgjigjet kohës në të cilën jemi. Këtë e lidh me një pyetje konkrete: a është e nevojshme që të kemi 12 stacione nga Vora deri në Hanin e Hotit, ku do të ndalojë ky tren? Këtu kam parasysh kur i thua një të huaji që të shkosh nga Vora në Han të Hotit të duhen 2 orë dhe atij i duket Shqipëria sa e gjithë Europa, sepse kur flasim për trena modernë, me shpejtësi deri në 120 kilometra në orë, të duket se Shqipëria është vendi i vetëm në botë që e ka, sepse shpejtësia e trenave elektrikë e kohës së sotme është shumë herë më e madhe sesa kaq. Pra, duke e lidhur me shërbimin që u bëhet njerëzve e të tjera, a është e nevojshme që kjo linjë të ndalojë gjithmonë në 12 stacione? Kjo mund të jetë edhe çështje menaxhimi, që mund të rregullohet në progres.

Komenti i dytë, që është në formë pyetje, ka të bëjë me borxhin që po marrim dhe që do ta paguajnë, por marrim edhe grant, që i jepet popullit shqiptar, nuk i jepet një individ apo një grupi të caktuar njerëzish. A keni marrë masa që të kemi garanci që më 31 dhjetor të 2030-ës, që është edhe afati i fundit, sipas kësaj që thuhet këtu, askush të mos flasë për keqpërdorim të fondeve dhe çdo cent apo çdo qindarkë që është investuar të jetë e qartë se ku ka shkuar, të jetë e shkruar? Sepse një sëmundje e poshtër e Shqipërisë për 35 vjet është se kur i mbarojmë këto projekte, qysh prej vitit 1991, ka spekulime, akuza e të tjera me radhë.

Kështu që, pyetja është direkte: çfarë masash ka marrë ministria e linjës për të monitoruar, në mënyrë që në vitin 2031 të ulemi ballë përballë me njerëzit, t'i shikojmë ata drejt e në sy, as majtas, as djathtas, as lart për sorra dhe as në tokë, por çdo cent apo çdo qindarkë e qytetarëve shqiptarë të jetë e investuar aty ku thuhet? Kaq.

Mimi Kodheli – Zëvendësministre, fjala për ju.

Enkelejda Muçaj – Të nderuar, shumë faleminderit për pyetjet tuaja!

Të gjitha pyetjet reflektojnë sentimente dhe sensibilitete shumë të fuqishme, për të cilat ju garantojmë, meqenëse u përdor fjala “garanci”.

Qeveria e Republikës së Shqipërisë është duke punuar, në rastin konkret Ministria e Infrastrukturës, në mënyrë shumë metikuloze, mbi të gjitha, për procesin dhe ndërtimin e

procedurave të sigurta, si dhe gjetjen e partnerëve shumë të sigurt, siç është Banka Europiane për Ndërtim dhe Zhvillim.

Në fakt, praktika ka treguar, të nderuar, se për të gjitha bashkëpunimet, sa herë këto institucione janë vendosur në terrenin shqiptar, ka pasur raste që edhe mund t'i kenë punimet në emër të standardeve. Pra, ata kanë këmbëngulur në projekte për të cilat qeveria ndoshta ka dashur që t'i japë produktin, sepse mobiliteti duhet siguruar, qytetarët kanë nevojë të lidhen që nga pika A në pikën B, por, në fakt, këto institucione kanë qëndruar barrierë dhe kanë thënë: "Përpara se ne të realizojmë çfarëdolloj financimi dhe vijimi të procesit, na duhen të gjitha garancitë që efektet mjedisore, efektet sociale, pjesa e shpronësimeve të kryhet në mënyrë të drejtë dhe të arsyeshme dhe që nuk do të ndikojnë në harmoninë apo balancën ekonomiko-sociale e këtij vendi".

Në fakt, i nderuari deputet përmendi 11 plus 23-shin, çështja e hekurudhave në Republikën e Shqipërisë, për shkak të volumit dhe masës së investimit, ka qenë dhe mbetet shumë e madhe për xhepat e taksapaguesve shqiptarë. Në këtë kuptim, kujdesi ka qenë i tillë, madje e gjithë përpjekja politike, shumë intensive po themi, në 6 vjetët e fundit ka qenë që ne të mund të kemi akses në fondet strukturore të BE-së, ta bëjmë BE-në, në kuadër të proceseve shumëfishe, ku ky komision ka qenë, një nga kulminantët më të rëndësishëm në këtë vend. Pra, çfarë bëhet në politikën tonë të jashtme, e gjithë pjesa e agresivitetit që duhej të kishim ndaj BE-së dhe vazhdojmë ta kemi, kërkojmë edhe ndihmën tuaj për këtë gjë, në mënyrë që Shqipëria të besohet, shtetasit shqiptarë dhe e ardhmja e tyre, pra të kihet besim mbi bazën e asaj çfarë kanë qenë të gjitha parametrat që ne kemi demonstruar, pasi ka një frymë politike, ideale, por ka edhe një element praktik, për të cilin ju garantojmë se kjo qeveri është dashur të japë llogari. Pra, kemi një llogaridhënie shumë të madhe në raport me planin, në raport me strukturat, këtu dua të përmend çështjen e strukturave. Ky proces nuk do të lëvizë një milimetër pa pasur strukturat në vend, kapacitet njerëzore dhe teknike në vend, të cilat do të sigurojnë mbarëvajtjen e projektit. Në këtë kuptim asistencë, dhe për këtë paguhet, gjithashtu, do të jetë aty për të ndërtuar, e para, për të sjellë çështjen e studimit, ku përfshihet edhe çështja e masterplanit, që përmendët. Pra, do të ketë një masterplan për zhvillimin hekurudhor të Shqipërisë, që do të vijë pikërisht me asistencën e konsulentëve të huaj, dhe çdo hap do të ndërtohet në mënyrë të tillë, që të mos ketë asnjë lëvizje përpara pa pasur mjetin e zbatimit, për më tepër të monitorimit, ku Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë do të ketë rolin e saj parësor.

Ju garantojmë, gjithashtu, për një gjë: nëse ka elemente, të cilat nuk zhvillohen në mënyrë pozitive në këtë vend, këto lloj projektesh dhe ky lloj akti provojnë faktin se jo vetëm që janë dhënë garancitë, por, mbi të gjitha, është vënë firma në zbatimin e projekteve të standardit europian. Pra, paratë e taksapaguesve europianë po vendosen në një projekt, i cili garanton se jemi brenda standardeve të rrjeteve TNT europaine. Pra, nuk do të disbursohen dot para, pa garantuar që standardi është në vend.

Gjithashtu, elektrifikimi, siç e përmendëm, si pjesë e arritjes së një sërë objektivash, që kanë të bëjnë edhe me çështjen e mobilitetit, por sidomos mobilitetit të gjelbër në Republikën e Shqipërisë, diçka që ne do të na integrojë në frymë, në akt dhe në standarde të investimit dhe të financimit me BE-në. Në këtë kuptim, patjetër ne mendojmë se garancia nuk është vetëm verbale, por është në aktet që ndodhen përpara jush. Pra, kemi besimin e një institucioni, që do të pasojë edhe një tjetër dhe, në fakt, kemi dy institucionet financiare më të rëndësishme sot që punojnë në Shqipëri, siç janë: BERZH-i dhe Banka Europiane e Investimeve, që do të vijnë me paketën tjetër që plotëson investimin prej 360 milionë në këtë hekurudhë. Pra, bëhet fjalë për investime me buxhete të vendeve më të rëndësishme dhe bëhet fjalë për 360 milionë investim në këtë projekt.

Këto dy banka po operojnë së bashku edhe për të gjitha linjat e tjera, që ne përmendëm, qoftë për linjën Durrës-Rrogozhinë, qoftë edhe për linjën Rrogozhinë-Pogradec. Së fundi, ne kemi organizuar takime për të realizuar mundësinë më të mirë që ato të bashkojnë format, në mënyrë që të na japin mbështetjen më të mirë financiare me një marzh të grantit të investimeve në nivelin më të madh që ne kemi parë deri më sot. Kjo tregon që ne kemi një rritje të *apetit-it*, pikërisht të atyre që janë edhe më të kujdesshmit. Pra, po flasim për institucione bankare, që kanë sensibilitet të ulët politik dhe të lartë teknik. Pra, në këtë kuptim, politika po fillon të prodhojë të ardhurat e saj, pasi janë këto institucione, të cilat nuk duan t'ia dinë fare se cilën palë kanë përpara, por janë institucione që mbështesin teknikisht atë çka politika ka si komponent kryesor. Pa kërkuar nuk mund të marrësh asgjë, pa luftuar nuk arrin dot të kesh në *feedback*.

Në lidhje me numrin, të nderuar, në fazën e ndërtimit kemi njëmijë persona që do të angazhohen në këtë projekt të madh. Patjetër, Hekurudha Shqiptare është institucioni i ngarkuar me ligj për këtë qëllim dhe, përveç njësisë, unë e përmenda pak në hyrje, do të ketë asistencë teknike për menaxhimin e projekti. Pra, nuk do të jetë vetëm një njësi me 5 apo 6 persona që do të vendosin, por do të ketë asistencë teknike të dedikuar, e cila do të shërbejë për të ndërtuar jo vetëm

këtë projekt, por për të ndërtuar kapacitetet që duhet të kemi për menaxhimin e të gjitha projekteve për ndërtimin e hekurudhave në vend.

Sigurisht, dua të vendos në vëmendjen tuaj, sepse me kaq nuk mbaron, pasi kemi fazën e menaxhimit të infrastrukturës dhe atë të operimit që, sigurisht, do të zgjidhen po mbi bazën dhe me asistencën e këtyre bankave, pra të institucioneve financiare ndërkombëtare, të cilat do të sjellin në Shqipëri në *know how* (pikërisht për kohën dhe për teknologjinë bëhet fjalë për teknologji të viteve '50-'60) të tyre të ri. Pra, po flasim për një proces, i cili është kompleks dhe do të ketë një qëndrueshmëri prej 100 personash mendohet. Patjetër, është një punë në zhvillim, stafi i vazhdueshëm që do të jetë në shërbim për operimin, për pjesën e administrimit dhe menaxhimit të linjës, sepse, pasi mbaron ndërtimi, sfida tjetër është të mbahet operimit, të funksionojë në mënyrën më të mirë për qytetarët në të gjithë komponentët e tij operacional. Pra, në këtë kuptim ky projekt, përveçse në vetvete është një indikacion shumë i bukur i asaj çka ne së bashku në të gjitha kohërat kemi dashur të kemi, pra një sistem hekurudhor modern, në këtë kuptim do të merren edhe të gjitha masat. Meqenëse sensibiliteti i zotit deputet ishte se çfarë garancish po marrim, garancia është kjo kontratë, atë çka palët kanë vendosur si detyrime reciproke me njëra-tjetrën, që do të ndiqen hap pas hapi, madje nuk do të ketë dot lëvizje po nuk u zbatuan këto standarde.

Për sa i përket vullnetit, do të donim ta sqaronim në mënyrë të qartë, që ka një vullnet të palëvizur në lidhje me faktin se ky vend ka nevojë të diversifikojë dhe të ketë një sistem transporti multimodal. Ju përmendët shfrytëzimin e kësaj linje dhe po ju them se në ato 12 stacione, por edhe në linjën ekspres, të nderuar, do të ketë një organizim të tillë të lëvizjes së trenave. Pra, do të ketë trena, që do të ndalojnë në 12 stacione, që janë stacione historike dhe duhet t'u shërbejnë komuniteteve, të ketë mundësi që çdo komunitet në të gjitha pikat kryesore ku do të kalojë treni të ketë mundësi aksesit për ta marrë trenin nga ajo pikë dhe në vijim në një drejtim ose në një tjetër, pra duke u shërbyer komuniteteve, por në të njëjtën kohë do të ketë edhe trena ekspres. Pra, do të ketë një organizmin që të mund të ketë një tren ekspres që shkon nga pika A në...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Pra, trenat do të kenë orare të caktuara, por drejtori mund ta sqarojë pjesën teknike.

Ju lutem, drejtor!

Gentian Liko – Në lidhje me ndërveprimin e trenave, duke qenë se kjo linjë është një linjë teke, 12 stacionet aktuale do të rehabilitohen për t'u shërbyer, siç tha edhe zëvendësministria, komuniteteve që ndodhen pranë këtyre stacioneve, por, gjithashtu, për të shërbyer edhe si pjesë

për ndërveprimin e trenave, që do të thotë duke qenë se trenat do të funksionojnë nga të dyja krahët me linja teke në këto stacione do të bëhet shkëmbimi i trenave dhe jo detyrimisht këto trena do të qëndrojnë në këto stacione, sepse kjo do të jetë në varësi edhe të planit të operimit. Mund të ketë trena ekspres, mund të ketë trena që shmangin një apo dy stacione midis ose mund të ketë edhe trena që do të ndalojnë në çdo stacion, sipas segmentit 120 kilometra në tërësinë e tij.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Enkelejda Muçaj – A mund ta sqaroni edhe një herë, zoti drejtor?

Gentian Liko – Atëherë, linjë fizike në terren do të jetë një, siç është edhe sot, që kemi një trase ekzistuese, por në pjesën e stacioneve kemi disa perigone që do të thotë se linja teke do të shumëfishohet, mund të shkojë me dy ose me tri linja. Këto quhen ndryshe pjesë ku bëhet shkëmbimi i trenave, që do të thotë se njëri tren qëndron në linjën e parë dhe treni që vjen nga krahut tjetër kalon në linjën 2 dhe 3 dhe pastaj vazhdon në drejtime të ndryshme.

(Diskutime pa mikrofon)

Atëherë, për të përforcuar këtë që sapo shpjeguar, do të kemi edhe një asistencë teknike, e cila do të financohet nga BERZH-i, si financuesi kryesor i këtij projekti, që do të bëjë studimin e masterplanit për operimin për të gjithë rrjetin hekurudhor në Shqipëri. Kjo do të thotë se do të përcaktohen edhe oraret, do të ketë edhe sondazhe, do të bëhen edhe studime të mirëfillta se kur do të jetë i nevojshëm treni ekspres dhe kur do të jetë treni rajonal dhe, në varësi të këtyre studimeve, Hekurudha Shqiptare do të marrë masat që t'i zbatojë kur të vijë pjesa e operimit qoftë nëpërmjet kapaciteteve të saj ose duke i kontaktuar te shërbime të tjera.

Mimi Kodheli – Faleminderit!

A ka ndonjë koment nga Ministria e Financave, përveç atyre që janë të shkruara? Nuk ka. Fjala për kolegën Spahiu.

Klodiana Spahiu – Në fakt, e nderuar kryetare, do të ta kisha kursyer kohën, por u nxita pak edhe nga diskutimi i kolegëve, sepse kemi një projekt që aktualisht po përfundon, që është hekurudha Tiranë-Durrës. Meqenëse janë të pranishëm edhe zëvendësministrja dhe drejtori, unë do të doja të dija: a jemi në afat për përfundimin e këtij projekti?

Dëgjova edhe kolegën, por edhe kolegën Xhafaj, i cili e përmendi në fjalën e tij se për të përfituar projekte nga BE-ja duhen shumë vite. Pa dyshim, një pjesë e mirë juaja, që jeni në këtë komision të nderuar, e dini shumë mirë se kur bëhet fjalë për një projekt të BE-së, është një gjë

brenda një konturi shumë strikt edhe për t'u zbatuar deri në fund. Këtë gjë ne e kemi vënë re tek të gjitha projektet e përfunduara tashmë nën drejtimin e tyre.

Është komplet një strategji tjetër për hekurudhën. Besoj se asnjë prej nesh nuk ndihet krenare për sistemin hekurudhor që kemi, por ky është një sistem hekurudhor që kemi trashëguar, në fakt. Besoj se kjo strategji, që vë në zbatim këtë gjë, nuk është strategjia e sotme, por është strategjia 2016-2020, që ka pasur një synim të caktuar për ta zhvilluar sistemin hekurudhor në Shqipëri.

Pa dashur të debatoj me kolegen, unë dua të kemi një mirëkuptim për gjërat që përfiton Shqipëria, por jo vetëm Shqipëria, sepse bëhet fjalë për ndërlidhje ndërkombëtare, por edhe përbrenda Shqipërisë kemi linja hekurudhore, që janë shumë të domosdoshme, siç është linja Durrës-Tiranë. Jemi me fat që po përfundon dhe besoj se do të jetë në shërbim të shumë qytetarëve, por jo vetëm, duke menduar këtu edhe turizmin, që ka pasur një zhvillim shumë të madh.

Kur bëhet fjalë për projekte madhore, me vlera të tilla, siç i shpjegoi në mënyrë të detajuar zëvendësministrja, unë them që jo vetëm duhet të jemi pro, por që në njëfarë mase secili duhet të pranojë edhe mangësitë që kanë mbetur nga e kaluara në lidhje me këtë sektor.

E kuptoj shumë mirë që ky sektor kërkon shumë buxhet, siç u përmend, nuk është një investim që nuk mund të bëhet kollaj, kur është fjala për projekte ndërkombëtare, por, gjithsesi, nëse në 30 vjet do të ishte investuar pak më shumë në sistemin hekurudhor, pa dyshim, gjërat do të kishin qenë më ndryshe, siç po e shikojmë në çdo sektor.

Pyetja ime ishte shumë konkrete: a jemi në afat për të përfunduar hekurudhën Durrës-Tiranë?

Faleminderit!

Mimi Kodheli – Zonja zëvendësministre, marrim edhe ndonjë pyetje tjetër nëse ka, dhe më pas mund të përgjigjeni.

Po, zoti Koçi, a keni ndonjë koment për të bërë?

Petro Koçi – Kam një sugjerim.

E para, e presim me shumë entuziazëm këtë projekt, sepse kjo është një zonë e Shqipërisë, që ka shumë nevojë për investime shtesë në fushën e infrastrukturës, por me përfundimin së shpejti të linjës Thumanë-Kashar kuptohet që bëhet një lehtësim i madh. Nga ana tjetër, kemi ratifikimin e ndërtimit të Urës së Bunës, që është sërish një investim i rëndësishëm për sa i përket

infrastrukturës, dhe tani vijmë me këtë investim në fushën e transportit hekurudhor. Kështu që, besoj se vota edhe në seancë do të jetë e të gjithëve pro.

Ajo që doja të ndërhyja më shumë është çështja e ndryshimit të mendësisë në raport me transportin hekurudhor, sepse ne dikur kemi bërë shkollën dhe kemi qarkulluar përgjithësisht vetëm me trena, kurse tani nuk i shkon më mendja njeriut për të udhëtuar me tren. Ideja ime është se duhet bërë pak më shumë punë, pra me vënien në funksionim të linjës Tiranë-Durrës, por edhe të kësaj linje, për t'u treguar njerëzve se cili është avantazhi i përdorimit të transportit hekurudhor në raport me transportin e zakonshëm rrugor.

Mimi Kodheli – Unë po e vazhdoj komentin aty ku e la zoti Koçi. Në fakt, nuk duhet bërë pak punë, duhet bërë shumë punë, por Shqipëria ka përqafuar një sistem, ku ekonomia e tregut është ajo që vë rregullat e lojës. Për pasojë duhet që bileta e transportit të jetë më e lirë sesa nafta apo benzina që harxhohet për të shkuar nga pika A në pikën B, e para.

E dyta, duhet rifilluar me edukimin e fëmijëve, duke prodhuar tashmë lodra në formë treni, që fëmijët të kuptojnë se ka edhe kështu mjet transporti, sepse është eliminuar në fantazinë e gjithsecilit.

Personalisht jam më shumë sensibil në këtë fushë se gjithkush në këtë tryezë në lidhje me këtë trase që ka mbetur ende si shenjë, sikur të ishte “Via Egnatia”. Kjo vjen për shkak të politikave të terapisë së shokut, çekut të bardhë, me të cilën kapërcyem sistemet dhe shkatërruam çdo gjë që ishte ndërtuar edhe me djersën, me mundin e gjeneratës sime, gjeneratë e cila në moshën 16-vjeçare, nuk e ekzagjeroj, në vitin 1980, ka ndërtuar një copë të trasesë për të cilën po flasim sot, linjën Lezhë -Shkodër, pikërisht në Kallmet, ku është ndërtuar me krahë, janë ndërtuar tombinot, që shpresoj të ekzistojnë edhe sot, çdo 500 metra nën trase. Inxhinieri këtu ma konfirmon këtë gjë, më thotë po.

Patjetër, unë kam qenë protagoniste e vogël e këtyre veprave të mëdha, por jo vetëm kaq. Sigurisht, më ka ardhur shumë keq që, për shkak të mundit të harxhuar në punë vullnetare, në atë moshë delikate, *fragile*, të mund të shikosh vepra të tëra të shpërfytyruara, të përçudnuara, të shkalafitura, mund t'u vini çfarëdolloj epiteti të doni, për shkak të politikave të ndjekura që nga viti 1991 deri më sot.

Sot vijmë dhe themi se e kemi trasenë, dhe kjo më ngazëllen, në fakt, sepse në disa raste kam idenë se nuk i kemi më trasetë, pasi kanë ikur në drejtim të paditur. Kjo është më mirë vonë se kurrë.

Unë e di që ky produkt që keni sjellë sot është mundi i shumë viteve që keni punuar, sepse duhet punuar mbi projektin, duhet punuar mbi studimet e fizibilitetit, që janë shumë të rëndësishme. Ajo çka është më e rëndësishme, zëvendësministrja e ceku më shumë se në një rast, është se kjo do të ishte pjesë e një agjende, e cila ka ardhur për shkak të politikës së ndjekur nga qeveria shqiptare, “Agjenda e gjelbër 2020”, e firmosur në tetor të vitit 2020 e Komisionit European, e cila miratoi këtë plan gjithëpërfshirës.

Thënë kjo, ne kemi qenë të gjithë dëshmitarë, në qoftë se nuk gaboj, të Ursula von der Leyen, e cila ka lançuar projektin e madh të mbështetjes në Ballkanin Perëndimor, mirëpo mbështetja është në gjë, institucionet financiare janë një gjë dhe çuarja e projektit të përbashkët, sepse projekti nuk do të përfundojë në Han të Hotit, përkundrazi do të vazhdojë më tej dhe, sigurisht, duhet të lidhet me projektet që vijnë nga zona të tjera të Ballkanit Perëndimor dhe jo vetëm.

Shqipëria ka një pozicion (pavarësisht se po them një gjë, që është e njohur dhe mbase mund të ketë inflacion, por po e rithem) të pëlqyeshëm strategjik, ka dalje në det, që shumë vende nuk e kanë, si është rruga më e shkurtër e shumë rrugëve kryesore. Ndaj, unë gjej rastin që jo vetëm të mirëpres dhe të mbështes personalisht, si anëtare e këtij Kuvendi, por edhe si në person që, për shkak të viteve që kam jetuar, ende mund të tregoj se hekurudhat nuk duhet të përfundonin këtu, por ka gjithmonë një fillim të mirë, ndaj dua t’ju falënderoj për insistimin që keni pasur dhe për këtë projekt që sillni, por edhe si një person që kam besuar shumë dhe vazhdoj të besoj që Veriu i vendit ka merituar dhe ende meriton shumë më tepër investime.

Më vjen shumë keq që qyteti i Shkodrës, që është lavdia e historisë së Shqipërisë, është lënë shumë vite mënjane dhe nuk ka qenë udhëkryq i investimeve të Veriut, udhëkryq i investimeve që duhet të bëheshin në Shqipëri. Këtë nuk e kam për shkak nostalgjie, as për shkak përkatësie, por, sepse besoj fort se ajo çka historia na mëson është atje, e shkruar dhe nuk jam askush që të komentoj se çfarë është Shkodra për Shqipërinë, ajo duhej të ishte një nga qytetet me përfitimin më të madh.

Ky projekt është një përfitim madhor, që i vjen asaj zone, atij qyteti dhe, i kombinuar me të gjitha përfitimet që vijnë nga përfitimet në rrugë dhe nga zgjerimi dhe hovi që ka marrë dhe do të vazhdojë të marrë transporti i mallrave dhe jo vetëm i qytetarëve, por edhe i turizmit dhe gjithçkaje tjetër që vjen për shkak të investimit në infrastrukturë, e bën Veriun e Shqipërisë që të barazohet, në rezultate dhe fitime më Jugun.

Unë dua thjesht t'ju përgëzoj, por dua edhe të ritheksoj faktin që *EBRD*-ja apo edhe banka tjetër, që do të jetë një nga financueset e mëdha, do të jenë supervizorët më të mirë të zbatimit të këtij projekti. Ndaj, unë do t'ju lutesha që hap pas hapi, dhe këtë do ta kërkoj me insistim, sepse besoj se këtu sjell edhe zërin e kolegëve të tjerë, të mund të na informoni, në periudhat që ju e gjykoni se ka diçka për të informuar, lidhur me mbarëvajtjen e projektit.

E di që do të vini edhe me ratifikimin e një marrëveshje tjetër, por, gjithsesi, për shkak të interesit të madh që kjo gjë sjell, mund ta bëni këtë, duke besuar që përparimi i këtij projekti është në të mirën e gjithsecilit prej nesh, përtej çdo zhvillimi politik që Shqipëria merr, me të drejtë, në një sistem që, në fakt, duhet të jetë ai që po ndërtojmë, edhe pse kemi akoma rrugë për të bërë.

Nëse nuk ka ndonjë koment tjetër kalojmë në votim.

Kush është dakord në parim me projektligjin? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 1? Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 2? Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë në votimin e projektligjit në tërësi.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Faleminderit!

Falënderoj kolegen Bardeli për suportin dhe mbështetjen!

Falënderoj zëvendësministren dhe drejtoreshat për punën!

Shpresoj të shihemi shpejt!



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Politikën e Jashtme

PROCESVERBAL

Tiranë, më 3.6.2024, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Mimi Kodheli – kryetare e Komisionit

Rendi i ditës:

Projektligji “Për miratimin e vendimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës për ndryshimin e konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës dhe të rekomandimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës në lidhje me përdorimin e certifikatave të qarkullimit të lëshuara në mënyrë elektronike, të datës 7 dhjetor 2023”

Marrin pjesë:

Mimi Kodheli, Hatixhe Konomi, Petro Koçi, Agron Gjekmarkaj, Blendi Klosi, Etjen Xhafaj, Klodiana Spahiu, Bardhyl Kollçaku, Greta Bardeli, Lavdrim Krrashi, Etilda Gjonaj dhe Enslemvera Zake.

Mungojnë:

Kreshnik Çollaku, Shpëtim Idrizi, Tomor Alizoti, Tritan Shehu dhe Vangjel Dule

Të ftuar:

Endrit Yzeiraj – zëvendësministër i Ekonomisë, Kulturës dhe Inovacionit

Alketa Vejseli – përgjegjëse e Sektorit të Marrëveshjeve të Tregtisë së Lirë dhe Politikave Tregtare në Drejtorinë e Çështjeve të Tregtisë së Jashtme

Flutura Shehi – përfaqësuese e Drejtorisë së Përgjithshme të Doganave

Mimi Kodheli – Kalojmë te projektligji “Për miratimin e vendimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës për ndryshimin e konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës dhe të rekomandimit nr.1/2023 të komitetit të përbashkët të konventës rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mediterrane të origjinës në lidhje me përdorimin e certifikatave të qarkullimit të lëshuara në mënyrë elektronike, të datës 7 dhjetor 2023”.

Për këtë projektligj kemi ftuar për diskutim nga Ministria e Ekonomisë, Kulturës dhe Inovacionit zëvendësministrin, zotin Yzeiraj, si dhe zonjën Alketa Vejseli, përgjegjëse e Sektorit të Marrëveshjeve të Tregtisë së Lirë dhe Politikave Tregtare në Drejtorinë e Çështjeve të Tregtisë së Jashtme, po ashtu kemi ftuar edhe zonjën Flutura Shehi, përfaqësuese e Drejtorisë së Përgjithshme të Doganave.

Zëvendësministër, dy fjalë për projektligjin.

Endrit Yzeiraj – Faleminderit, zonja kryetare!

Të nderuar deputetë,

Projektligji që keni përpara është tejet i rëndësishëm dhe do të rregullojë rregullat e origjinës në marrëveshjen e tregtisë së lirë që ka Shqipëria me një sërë vendesh dhe partnerësh të rëndësishëm tregtarë.

Rregullat e origjinës janë thelbësore dhe janë në bazë të të gjitha marrëveshjeve tregtare që vendet firmosin. Nëse kemi parasysh, çdolloj marrëveshje tregtare krijon hapësira për tarifa ose kuota preferenciale, që vendet i lëshojnë njëri-tjetrit për produktet që ato prodhojnë. Për të përfituar këto lloj tarifash preferenciale vendet duhet të sigurojnë që produktet të konsiderohen si të prodhuara në atë vend. Kuptohet, kjo është problematike ose një çështje e komplikuar në ekonominë moderne, ku një sërë produktesh janë produkte komplekse, që prodhohen me nënprodukte ose me lëndë të parë, të cilat vijnë nga një sërë destinacionesh. Përfitimi i rregullave të origjinës në këtë mënyrë bëhet një çështje e komplikuar nga ana teknike.

Duhet theksuar që sot në botë nuk ka një set standard për rregullat e origjinës të pranuar në nivel botëror, por shtetet, sidomos blloqet tregtare të ndryshme, i kanë rregulluar ato në mënyrë *ad hoc*, sipas rregullave të tyre. Le të marrim një shembull hipotetik: vlera e shtuar që duhet të marrë një lloj produkti në secilin vend për t’u konsideruar si i prodhuar në atë vend do të ndryshojë sipas marrëveshjeve të blloqeve tregtare. Për të krijuar një lloj uniformiteti dhe standardizimi të këtyre rregullave, Bashkimi Europian ka iniciuar konventën e rregullave Pan-Euro-Mesdhetare, në të

cilën Shqipëria është bërë pjesë në vitin 2012 dhe duke filluar që nga vitit 2015 kanë qenë në fuqi një set rregullash transitorë për rregullat e origjinës.

Shtetet anëtare në këtë konventë janë: BE-ja, EFTA, vendet e CEFTA-s, një sërë vendesh të Afrikës së Veriut dhe disa shtete të tjera, si Izraeli apo Turqia. Nga viti 2013 deri në vitin 2023 ka pasur një përpjekje të vazhdueshme në nivel teknik për të krijuar një set standard të dakordësuar ndërmjet të gjitha vendeve.

Shqipëria në këto negociata është përfaqësuar nga doganat, sot kemi përfaqësuese zonjën Shehi, dhe më në fund në vitin 2023 është dakordësuar dhe është arritur një marrëveshje ndërmjet të gjitha palëve për të njohur rregullat e origjinës standarde dhe të dakordësuara mes të gjitha palëve. Kjo është konventa që kemi përpara, e cila me miratim do të hyjë në fuqi në vitin 2025.

Kjo marrëveshje sjell dy përfitime të rëndësishme për operatorët shqiptarë:

Së pari, kuptohet që do të sjellë një lehtësi në lëvizjen dhe transportin e tyre. Ajo çka është akoma më e rëndësishme është se sjell një lehtësi të shtuar të rregullat e kumulimit. Pra, për të përfituar nga tarifat preferenciale, që produktet shqiptare kanë në raport me Bashkimin Europian, me të cilin ne kemi marrëveshje për tregtinë e lirë, ne tashmë mund të përfitojmë edhe nga *inpute* të marra nga palë të treta. Për shembull, por marr një rast hipotetik, një pëlhurë që vjen nga Turqia mund të përfitojë një vlerë të shtuar, pra mund të përpunohet në Shqipëri dhe ky produkt, që del nga Shqipëria dhe shkon në BE, për çështje të tregtisë së lirë mund të konsiderohet një produkt që përfiton nga rregullat preferenciale të tregtisë së lirë, në bazë të marrëveshjes që Shqipëria ka me BE-në.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, mund ta marrë origjinën nga Shqipëria.

E gjitha kjo, për vende relativisht të vogla si Shqipëria, është shumë e rëndësishme, sepse lejon që të përfshihen në zinxhirët e vlerës industriale në nivel ndërkombëtar. Pra, kompanitë shqiptare mund të përfshihen në cikle prodhimi, duke përfituar kështu nga të gjitha marrëveshjet e tregtisë së lirë, të cilat vendi i ka krijuar, për produkte që më përpara ndoshta nuk mund ta merrnin menjëherë origjinën shqiptare.

Gjithashtu, pjesa e dytë e marrëveshjes është njohja e certifikatave elektronike. Ky është një komponent që filloi të përdorej në mënyrë të gjerë, sidomos gjatë periudhës së COVID-it, sepse u lehtëson doganave shqiptare njohjen e certifikatave elektronike të origjinës dhe, gjithashtu, e

angazhon doganën shqiptare që me kalimin e kohës të fillojë të krijojë dhe më pas të prodhojë edhe certifikatën e saj, që të njihet edhe nga vendet e tjera.

Besoj se është një marrëveshje që ka një vlerë të shtuar të jashtëzakonshme. Nuk ka kosto financiare të menjëhershme, por kuptohet që do të ketë një përfitim ekonomik të vazhdueshëm. Është në dakordësi më të gjitha drejtimet kryesore të politikës sonë të jashtme, pasi është një marrëveshje që është kryesuar nga Komisioni Europian, dhe për këtë arsye, me shumë mirësjellje, do t’ju kërkoja miratimin e saj.

Mimi Kodheli – Faleminderit, zëvendësministër!

Fjala për kolegun Koçi, si relator.

Petro Koçi – Faleminderit, zoti zëvendësministër!

Ajo që unë vura re që në fillim ishte titulli i përkthyer në shqip i vetë konventës dhe i komitetit përkatës. Zëvendësministri në një moment e tha shqip dhe tha: “Konventë për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mesdhetare të origjinës” dhe unë mendoj se ky emërtim duhej të ishte vënë edhe në titullin e projektligjit.

Por, që të vijoj me përmbajtjen e projektit, ka një konventë, e cila është rajonale për rregullat preferenciale Pan-Euro-Mesdhetare të origjinës, gjithmonë bëhet fjalë për mallra, jo për gjë tjetër. Kjo konventë ka një komitet të përbashkët, i cili më 7 dhjetor të vitit 2023 ka miratuar, më në fund, pas një ecurie shumë të gjatë përpjekjesh për t’u marrë vesh, disa ndryshime rregullash, duke bërë disa rekomandime, që lidhen me përdorimin e certifikatave të qarkullimit, të lëshuar në mënyrë elektronike. Nga ana tjetër, ka miratuar disa ndryshime në anekset e konventës.

Siç e tha zëvendësministri, në jemi pjesë e kësaj konvente që nga viti 2012. Përpjekjet për të bërë ndryshime kanë nisur që nga viti 2019 dhe më në fund në vitin 2023 kanë arritur në një produkt të përbashkët, sepse janë çështje shumë teknike, që lidhen me përcaktimin e origjinës së mallit, sidomos me procesin e përpunimit të këtyre mallrave të origjinës, tek të cilët përqindja e vlerës së përpunimit mund të jetë më e madhe dhe në përfundim mund të quhen me origjinë nga vendi ku bëhet përpunimi i këtyre mallrave.

Jam dakord me zëvendësministrin kur thotë se përfitimi është substancial nga subjekte dhe nga tregtia shqiptare, pasi përgjithësisht këtu për tregti bëhet fjalë, por, natyrisht, edhe për përpunim në rastet kur do të kemi mallra që janë më origjinë nga vende të tjera, por që përpunohen këtu dhe mund të përfitojnë statusin e një malli me origjinë nga Shqipëria.

Ne si Komision për Politikën e Jashtme nuk kemi asnjë lloj mundësie për ta kundërshtuar, sepse jemi pjesë e kësaj konvente. Marrëveshja lehtëson qarkullimin dhe tregtimin mes të gjitha vendeve të BE-së, vendeve anëtare të CEFTA-s, si dhe vende të tjera, si Turqia, sidomos, me të cilën kemi një sasi shumë të madhe të qarkullimit të mallrave ndërmjet.

Besoj se jemi dakord dhe ftoj të gjithë kolegët që ta votojnë pro këtë marrëveshje.

Faleminderit!

Mimi Kodheli – Faleminderit, zoti Koçi.

Po, të lutem, zonja Bardeli.

Greta Bardeli – Faleminderit, kryetare!

Kam një pyetje: sa është numri i operatorëve që operojnë tashmë në këtë fushë dhe si është i prezantuar tregu ynë? A ka interes nga palët e treta apo palët e huaja për sa u përket produkteve bio shqiptare? A keni një panoramë se si ofrohem i ne në treg?

Mimi Kodheli – A ka pyetje të tjera? Nuk ka.

Zoti zëvendësministër mund të përgjigjeni për zonjën Bardelin nëse e keni këtë informacion, nëse nuk i keni mund ta nisni me shkrim.

Endrit Yzeiraj - Zonja Bardeli, të them të drejtën, nuk e kam një shifër se sa mund të jenë këto lloj biznesesh, por di që ka disa industri specifike, të cilat do të përfitojnë në mënyrë të ndjeshme. Siç e tha edhe zoti Koçi, një nga përfitimet e mëdha të marrëveshjes është shtimi në këtë marrëveshje i Turqisë, e cila deri tani nuk i ka njohur rregullat transitore. Shtimi Turqisë, që për ne është vend i rëndësishëm, me të cilin në kemi marrëveshje të tregtisë së lirë, tashmë do t'i lehtësojë një sërë kompanish shqiptare, që tregtojnë me Turqinë, që ta marrin lëndën e parë nga Turqia dhe ta përdorin për ciklet e tyre të prodhimit dhe më pas t'i shesin në BE, duke përfituar tarifë preferenciale, që shpeshherë është zero.

Ndërkohë, për produktet bio ose jo, kjo është diçka që nuk kam informacion, por nëse doni, patjetër mund të përpiqemi t'i gjejmë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Produktet bio, normalisht janë ato që janë të prodhuara 100% në një vend dhe nuk përfitojnë nga kjo marrëveshje.

Mimi Kodheli – E kalojmë në votim?

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 1.Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 2. Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Në tërësi. Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim?

Miratohet.

Zonja Bardeli abstenon. Të shënohet në procesverbal.

Faleminderit, zoti zëvendësministër dhe zonja të nderuara!

Këtu e mbyllim mbledhjen e komisionit.

Bashkë do të takohemi nesër, në 11:30.

Ditë të mbarë!

MBYLLET MBLEDHJA