



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut

Dokument parlamentar

PROCESVERBAL

Datë 15.09.2015, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Fatmir Xhafaj – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Projektligji “Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës “BOT”(ndërtim shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare “Porti MBM (MULTI BUOY MOORING)”.

Marrin pjesë:

Fatmir Xhafaj, Oerd Bylykbashi, Vasilika Hysi, Bashkim Fino, Pandeli Majko, Dashamir Peza, Ulsi Manja, Vexhi Muçmataj, Petrit Vasili, Eduard Halimi, Arben Ristani, Gent Strazimiri, Mhill Fufi, Tahir Muhedini, Nard Ndoka.

Mungojnë:

Anila Agalliu, Silva Caka, Tom Doshi

Të ftuar:

Edmond Haxhinasto - ministër i Transportit dhe Infrastrukturës

Gentian Beqiri- drejtor i Buxhetit në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës

Muharrem Çakaj - drejtor Juridik në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës

Ervin Mete - zëvendësministër i Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes

Gjergji Kosta - këshilltar i ministrit i Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes

Rovena Beqiraj - kryetare e Agjencisë për Trajtimin e Koncesioneve “ATRAKO”

HAPET MBLEDHJA

Fatmir Xhafaj – Fillojmë mbledhjen, meqenëse është i plotësuar kuorumi.

Në rendin e ditës kemi projektligjin “Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare “Porti MBM (MULTI BUOY MOORING)”.

Ne kemi bërë një paraqitje paraprake të projektit me kërkesë të zëvendëskryetarit të komisionit, kolegut Bylykbashi dhe e shtymë në një afat të ri këtë mbledhje, duke e zhvilluar sot, për t’u njohur më mirë me përmbajtjen e projektligjit.

Të pranishëm në komision janë: zoti Edmond Haxhinasto, ministër i Transportit dhe Infrastrukturës.

Faleminderit, zoti Ministër!

Zoti Ervin Mete, zëvendësministër i Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes.

Faleminderit, zoti Mete!

Zoti Ministër, do të dëshironi të thoni diçka fillimisht?

Edmond Haxhinasto - Faleminderit për ftesën!

Unë dëshiroj të flas shkurtimisht dhe pastaj të krijojmë mundësinë për t’iu përgjigjur interesit të përfaqësuesve të nderuar në këtë komision.

Kjo është një nga kontratat koncesionare që kemi trajtuar së bashku me Ministrinë e Ekonomisë dhe atë të Energjetikës. Është një kontratë e formës “BOT”, ndërtim, operim dhe transferim. Është për një periudhë 35-vjeçare. Investimi i kryer do të jetë 10,2 milionë dollarë në fillim të investimit dhe në periudhën e fundit do t’i shtohet edhe 40% e vlerës.

Arsyeja e realizimit të këtij investimi ka të bëjë me një kufizim, një limitim të kapaciteteve tona përpunuese, veçanërisht për hidrokarburet që kushtëzohen nga thellësia e kufizuar e porteve tona. Ky investim do të rrisë në mënyrë të jashtëzakonshme mundësinë tonë, të operatorëve privatë shqiptarë për të realizuar importe, eksporte, produkte dhe hidrokarbure. Aktualisht me kapacitetet që kanë portet tona, të cilët trajtojnë hidrokarbure, si ai i petroliferës pranë Vlorës të portit të Romanos dhe atij të Shëngjinit nuk i kalojnë 20 mijë tonët e anijeve. Me këtë sistem që është Multi Buoy Mooring apo në shqip: “Ankorimi me shumë bova”, krijojmë një facilitet që të përpunojë anije, të cilat janë mbi 20 mijë tonë, duke arritur thellësinë e ankorimit të këtyre bovave në një thellësi rreth 20 metra, që do të thotë se

anijet, të cilat do të ankorohen dhe do të përpunojnë hidrokarbure, të jenë të tonazheve shumë herë më të larta. Kjo do të sjellë që çmimi për njësi për hidrokarburet të ulet. Do të ketë një tendencë të qartë për të ulur edhe çmimin e hidrokarbureve në vend.

Ky propozim është shqyrtuar në mënyrë pozitive nga të tria institucionet tona dhe është sjellë në parlament. Pse është sjellë në parlament? Është sjellë në ligj, sepse precedenti i dy kontratave të tjera si për petroliferën, ashtu edhe për Romano-port janë realizuar me ligj. Mendojmë se kjo ka qenë forma ligjore më e përshtatshme, duke pasur parasysh edhe vetë karakterin strategjik të këtij investimi dhe të kësaj infrastrukture që ndërtohet.

Dëshiroj ta mbyll këtu, por jam i hapur për pyetjet dhe interesin e anëtarëve të komisionit.

Fatmir Xhafaj - Faleminderit, zoti Ministër!

Zoti zëvendësministër, keni ndonjë gjë për të shtuar? Jo!

Faleminderit!

Po, zoti Manja.

Ulsi Manja – Jam dakord me parashtrimin.

Fatmir Xhafaj – Relatimi është i qartë në këtë drejtim, por thjesht për ta konfirmuar proceduralisht. Ka pyetje?

Po, zoti Fino.

Bashkim Fino - E shoh me shumë interes të di se kur vihet në shfrytëzim vepra, sepse nuk është në relacion, me siguri duhet të jetë në kontratë, por për kulturë, sepse pas vënies në shfrytëzim të veprës, do t'i paguajë shtetit shqiptar tarifë 2%? Kur vihet në shfrytëzim vepra? Firma u hodh në muajin korrik të vitit 2015 dhe ndoshta në vitin 2017 vepra vihet në shfrytëzim, e mora si shembull, se nuk e di se kur vihet në shfrytëzim. Dua të di se shteti shqiptar pas kësaj kohe do të marrë tarifën 2%?

Edmond Haxhinasto - Ky është një investim, i cili vendoset, instalohet me module që do të thotë se brenda një kohe shumë të shkurtër bëhet funksional, sepse ai integrohet me pjesën e depozitave ekzistuese që janë në Romano-port. Koha e realizimit të projektit është gjashtë muaj. Pas gjashtë muajve do ta kemi sistemin operativ.

Fatmir Xhafaj - Faleminderit!

Ka pyetje të tjera?

Po, zoti Bylykbashi.

Oerd Bylykbashi - Zoti Ministër, dua të di, meqenëse në materialin që shoqëron projektligjin edhe pse nuk jam në favor që të tilla vendime të kalohen me ligj nga

parlamenti, ky përbën edhe precedent, por kjo nuk ka rëndësi, nuk shikoj asnjë element në lidhje me atë se çfarë ndikimi do të ketë në mjedis një projekt i tillë, duke pasur parasysh që është rreth 2500 metra në det. Ai port aty sado i vogël ka një mbyllje të tijën dhe do të jetë në det të hapur. Çfarë impakti do të kishte nëse diçka ndodh? Cila do të ishte zona e ndotjes? Sepse do të prekte më shumë sesa një gji në të gjithë bregdetin e bashkisë së Durrësit. Ne nuk dimë nëse është bërë një studim i tillë. Afati është rreth tre muaj nga fillimi i procedurës deri në mbyllje të saj. Na duhet një transparencë.

Pyetja tjetër që kam: a është bërë konsultim me komunitetin dhe me njësinë vendore, nëse po, kur?

Dua një informacion, sepse duhet të kemi transparencë në lidhje me fazat sesi është arritur deri këtu. E kuptoj rëndësinë e rritjes së kapaciteteve, por është mirë të dimë edhe këto elemente. Do të operohet nëpërmjet portit ekzistues, apo kjo gjë është e shkëputur? Do të ketë ndonjë konflikt ligjor midis dy operatorëve që mund të përkthehet me konflikte dhe me pasoja monetare për taksapaguesit? Nëse keni përgjigje, unë do të doja të kishim më shumë transparencë.

Fatmir Xhafaj – Urdhëroni, zoti Ministër!

Edmond Haxhinasto - Ju falënderoj!

Të tria pyetjet ishin shumë substanciale.

Për sa i takon çështjes së mjedisit edhe për ne ka qenë një nga çështjet të cilën e kemi trajtuar me vëmendje. Për këtë është kërkuar dhe është realizuar që kompania të certifikojë aktivitetin e saj dhe të garantojë çdo veprim eventual në raste të veçanta apo në mënyrë permanente nëpërmjet atyre institucioneve ndërkombëtare që janë të specializuara për këtë lloj shërbimi, që janë *full clubet*, janë shoqëri, të cilat garantojnë atë që trajtimi në këto facilitete, infrastrukturë të bëhet sipas standardit më të lartë që ekziston.

Nuk është shkruar në material...

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Urdhëroni?

Po, patjetër! Në bazë të këtij standardi, që operojnë *full clubet* që janë institucionet e certifikuar për të garantuar normalitetin për sa i takon përputhshmërisë me mbrojtjen e mjedisit.

Për sa u përket diskutimeve me komunitetin, kjo është e lidhur dhe me pyetjen tuaj të tretë, nëse potencialisht mund të krijojë konflikt ligjor, mund të them se kjo është një zonë e miratuar për veprimtari të tilla dhe operohet brenda zonës së miratuar. Kemi vetëm një

shërbim shtesë dhe nuk kemi infrastrukturë krejtësisht të re që do të sjellë impakte të papritura, të pavlerësuara dhe të pakonsultuara më parë me komunitetin.

Për sa i përket konfliktit ligjor, kemi qenë shumë të kujdesshëm për të parë të gjitha dispozitat e ligjit që garanton portin ekzistues në porto Romano, portin e hidrokarbureve, i cili për hir të së vërtetës i ka të limituara kapacitetet dhe nuk ka arritur të përmbushë edhe angazhimet e veta kontraktore për të realizuar një facilitet ose një port me thellësi më të madhe, ashtu siç parashikonte shtesa që i është bërë kontratës koncesionare në vitin 2006. Është parashikuar thellimi i këtij porti, por nuk është realizuar. Për pjesën tjetër, të vendosjes së kësaj infrastrukture të re, kemi qenë shumë të kujdesshëm të mos krijojmë asnjë lloj konflikti, jo vetëm fizikisht, në sensin e konfliktit fizik në ndërtimin e infrastrukturës, por edhe në atë ligjor.

Në këtë kontratë është specifikuar shumë mirë se çfarë lloj anijesh mund të përpunohen në këtë sistem që ndërtohet, që janë mbi 20 mijë tonë, ndërkohë që kapaciteti i portit ekzistues është deri në 20 mijë tonë. Kjo është shumë e qartë dhe të gjitha palët janë të qarta për sa i përket hapësirës së veprimit të tyre.

Fatmir Xhafaj – Po, zoti Bylykbashi.

Oerd Bylykbashi - Zoti Ministër, jam dakord. Ju thatë që i keni parë të gjitha këto elemente, por ne nuk kemi asnjë dokumentacion që na bën transparencë për të gjithë këto vlerësime. Pra, parashikimi që duhet të jetë diku i garantuar nga një operator, kur ndodh.

Ajo që dua të di është: duke qenë se jam jo vetëm përfaqësues, por edhe banor i atij komuniteti, po përpiqem të imagjinoj se çfarë do të ndodhë nëse ndodh diçka 2500 metra në distancë nga bregu? E gjithë ajo zonë, del nga përllogaritja e Ministrisë së Turizmit për një kohë të gjatë, pra për interes të publikut, mund të jetë e parashikuar shumë mirë, por fakti që nuk kemi asnjë material, na bën të ngremë këto pyetje. Është detyrim që edhe për llogari të atyre zgjedhësve në atë komunitet, ne duhet t'u garantojmë maksimumin e operacionit. Sigurisht ai port, ajo zonë është kthyer në një *HUB* industrial, kryesisht sinergjitik. Kjo rrit kapacitetet. Komunitetit i sjell benefite në aspektin ekonomik, por ajo që dua të di: sa i garantuar është edhe nga një ndotje e mundshme, nëse ndonjë gjë shkon keq në kohë të keqe. Një port i mbyllur është diçka. Mund të ketë shkelur kontratën, nuk është problemi im me portin ekzistues, por dua të di se cili është impakti? Ju vërtet thatë se është bërë një herë studimi dhe nuk kishte pse të pyetej komuniteti, nuk është çështja e zonës industriale në tokë, por po flasim për diçka që është shtrirë më tej, në det. Për garancitë që duhet të marrë komuniteti, duhet t'i jepni ju, sepse shteti garanton dhe nuk është një i tretë, i cili do të

garantojë dëshmipërblimet. Sa më shumë informacion të kemi, aq më të qartë jemi se për çfarë do të marrim vendim. Ajo që thashë, me sa kuptova unë operojnë veç e veç dy operatorët, çështja është se nëse do të ketë një konflikt ligjor që nuk është parashikuar mirë sot, nesër ato milionë apo dhjetëra milionë dollarë të një penalizimi eventual, shteti shqiptar do të paguajë nga taksapaguesit. Kjo është e rëndësishme të zgjidhet drejt.

Fatmir Xhafaj - Po, zoti Ministër!

Edmond Haxhinasto – Për sa i përket impaktit mjedisor, dua të përsëris se ky projekt, jo vetëm që është vlerësuar dhe është miratuar nga ana e Ministrisë së Mjedisit, por standardi i operimit të këtij porti do të jetë në përputhje me standardet që kërkojnë: institucionet e specializuara ndërkombëtare siç janë *full clubet*, që janë të specializuara për këtë gjë. Kjo është ndjeshmëri edhe jona, ne do të garantojmë edhe gjatë realizimit të këtij investimi që si ndërtimi, ashtu edhe operimi, të realizohen në përputhshmëri të plotë me standardin më të lartë për mbrojtjen e mjedisit. Unë këtë mund të garantoj këtu. Nëse ju e gjykoni që në kontratën që keni përpara ka nevojë për një saktësim të mëtijshëm, për sa i përket mënyrës së operimit dhe të standardit mjedisor, jeni sovranë ta bëni këtë gjë. Patjetër, mund ta bëjmë, por po ju them se gjatë gjithë procedurës së vlerësimit të këtij investimi, ne kemi pasur çështjen e mjedisit shumë parësore. Kemi kërkuar standardin më të lartë, atë që ekziston sot, sepse ky është një sistem që njihet tashmë. Ky standard më i lartë të kihet parasysh dhe të observohet në momentin e operimit të kësaj infrastrukture.

Për sa i përket çështjes ligjore, ju thashë se ka qenë ndër meraket më të mëdha që kemi pasur. Kjo kontratë nuk ka absolutisht asnjë përplasje ligjore me koncesionin ekzistues për portin ekzistues në porto Romano. Uroj të mos ketë edhe në të ardhmen.

Fatmir Xhafaj - Faleminderit!

Po, zonja Hysi.

Vasilika Hysi - Faleminderit, zoti kryetar!

Në relacion ju thoni se miratimi i kësaj kontrate koncesionare do të çojë në uljen e çmimit të naftës për shkak të uljes së çmimit të transportit dhe çmime më të mira nga rafineritë. Sa është çmimi që paguajnë sot kompanitë për transportin? Cilat janë nevojat që ka vendi? Për aq shumë naftë do të ketë nevojë dhe karburante në Shqipëri sa kjo do të ndikojë në uljen e çmimeve?

Te neni 54, kur flitet për penaltetet në rast të mospërbushjes së detyrimeve, është parashikuar në kontratë që pala, e cila nuk përmbush detyrimin, paguan 10 mijë lekë në ditë, por ajo që më bën përshtypje, këtë e them duke marrë parasysh koncesionet që janë bërë në

qeverinë mëparshme dhe sot po i paguajmë shtrenjtë këto penalizime, thuhet se pavarësisht nga penalteti i mësipërm koncesionari nuk do të zhvishet nga përgjegjësia për të përmbushur detyrimin kontraktual. 10 mijë lekë një koncesion kaq i madh?

Fatmir Xhafaj – Faleminderit!

Edmond Haxhinasto – Për sa u përket çmimeve të transportit, nuk jam personi i duhur për këtë gjë, sepse shteti nuk është i angazhuar në çmimet e operatorëve privatë, por këtu aplikohet një parim shumë i përgjithshëm që është ai i ekonomisë së shkallës, ai i masës, i volumit. Kostoja për një transport 20 mijë tonësh për njësi, për një metër kub apo për një ton është i ndryshëm nga çmimi që ka një anije prej 100 mijë tonësh, diferenca është shumë e madhe. Po kështu edhe blerja e një sasie prej 20 mijë tonësh në një rafineri, pra çmimi është shumë i ndryshëm nga çmimi për 100 tonë. Duke pasur parasysh këtë koncept të përgjithshëm, unë u shpreha se tendenca mbi çmimin e shumicës dhe ai i pakicës pa diskutim do të jetë më e ulët. Aq më tepër që edhe çmimet e përpunimit të këtij faciliteti siç janë propozuar dhe siç janë parashikuar në kontratë, janë më të ulëta, sesa operatorët ekzistues.

Mendoj se këto elemente janë të mjaftueshme për të na bërë të besojmë se do të ketë një ulje të ndjeshme të çmimit, po kështu nga diskutimi në grup me përfaqësuesit e Ministrisë së Ekonomisë dhe të Ministrisë së Energjetikës rezulton që sot ekziston një kërkesë në rritje për të shfrytëzuar fasilitetet tona për importin e hidrokarbureve edhe në rajon, si nga Kosova, nga Mali i Zi, por edhe nga shtete të tjera. Duke e parë në perspektivë, mendojë se ky facilitet do të jetë jo vetëm për nevojat e brendshme, por edhe për ato rajonale, prandaj e kemi quajtur një investim strategjik.

Për sa i përket penaltetit prej 100 mijë lekësh në ditë, mendojmë se ka qenë i arsyeshëm, i pranueshëm. Kemi parë raste të tilla të ngjashme edhe me pesë mijë lekë në ditë. Nëse ju e gjykoni se është i ulët, mund të shprehni konsideratën tuaj, por ne mendojmë se është optimal.

Fatmir Xhafaj – Faleminderit!

Ka pyetje të tjera? Nuk ka. Ka diskutime? Nuk ka.

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

Miratohet.

Neni 1. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

(Ndërrhyrje pa mikrofon.)

Kur e kanë zbardhur e kanë zbardhur gabim.

Neni 2. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Hyrja në fuqi.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Ne jemi komision i rëndësishëm dhe të mos merremi me gjëra të vogla.

Kush është dakord në tërësi? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Ka konsensus për “BOT”-in e naftës.

Faleminderit, zoti Ministër!

Faleminderit zoti zëvendësministër!

Ju falënderoj, kolegë të nderuar!

Nesër mbledhja është në orën 10:00 dhe kemi për të shqyrtuar: projektvendimin “Për miratimin e strukturës, organikës dhe kategorizimit të pozicionit të punës së Autoritetit të Komunikimeve Elektronike dhe Postare”.

Projektligjin “Për identifikimin elektronik dhe shërbimet e besuara”.

Projektligjin “Për sektorin e gazit natyror”.

Relatorë janë: zoti Manja, zoti Muçmataj dhe zonja Caka.

E mbyllim këtu mbledhjen.

Gjithë të mirat!

Një javë të mbarë!

MBLEDHJA MBYLLET

