



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Integrimin Europian

PROCESVERBAL

Tiranë, më 05.11.2019, ora 10:30

Drejton mbledhjen:

Rudina Hajdari – kryetare e Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i procesverbaleve të mbledhjeve të datave 1 dhe 2 tetor 2019.
2. Shqyrtimi dhe miratimi i kalendarit të punimeve të Komisionit për Integrimin Europian për periudhën 28 tetor-15 nëntor 2019.
3. Shqyrtimi i projektligjit “Për prodhimin, transportimin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe të lëndëve të tjera djegëse, të rinovueshme, për transport”.
4. Të tjera.

Marrin pjesë:

Rudina Hajdari, Senida Mesi, Musa Ulqini, Taulant Balla, Mirela Kumbaro, Arben Kamami, Andrea Marto (deputet zëvendësues), Ralf Gjoni, Nikolin Staka, Edlira Hyseni, Kostaq Papa dhe Artemis Dralo (deputete zëvendësuese)..

Mungojnë:

Fatmir Velaj, Klodiana Spahiu dhe Sadri Abazi.

Të ftuar:

Ilir Bejtja - Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Ilia Gjermani – drejtor i Drejtorisë së Programeve të Zhvillimit në Fushën e Hidrokarbureve në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Enea Karakaçi – drejtor i Drejtorisë së Programimit, Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

HAPET MBLEDHJA

Rudina Hajdari – Do të kërkoja nga anëtarët të vendosnin pak qetësi, që të fillojmë mbledhjen.

Mirëmëngjesi të gjithëve!

Mirëmëngjesi, të dashur anëtarë, kolegë dhe të ftuar që keni ardhur sot!

Do të fillojmë me miratimin e procesverbaleve të mbledhjeve të datave 1 dhe 2 tetor 2019. Procesverbali ju është dërguar me *e-mail*, por e keni edhe mbi tryezë.

Kush është dakord me miratimin e procesverbaleve?

Miratohen procesverbalet.

Kalojmë në shqyrtimin dhe miratimin e kalendarit të punimeve të Komisionit për Integrimin European për periudhën 28 tetor-15 nëntor 2019. Data sot është 5 nëntor, por kemi edhe 10-ditëshin në vijim.

Ju lutem, shikojeni me vëmendje! Nëse jeni dakord, do ta kalojmë.

A ka vërejtje për datat?

Miratohet.

Çështja tjetër e rendit të ditës është projektligji “Për prodhimin, transportimin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe të lëndëve të tjera djegëse, të rinovueshme, për transport”.

Të pranishëm në komision kemi zëvendësministrin, zotin Ilir Bejtja, i cili do të prezantojë këtë projektligj.

Zoti Bejtja, fjala është për ju.

Ilir Bejtja – Përshëndetje, zonja kryetare!

Të nderuar deputetë,

Projektligji që po paraqesim ka një histori prej 4 vjetësh, kur kemi filluar edhe me përgatitjen e tij. Është rënë dakord me të gjitha institucionet që janë të përfshira në dhënie mendimi.

Unë do t’ia kaloj fjalën drejtorit të Drejtorisë së Hidrokarbureve, zotit Ilia Gjermani, për të bërë një prezantim më të rëndësishëm në kontekstin e tij të ligjit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ilia Gjermani – Përshëndetje!

Zonja dhe zotërinj deputetë, projektligji “Për prodhimin, transportimin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe të lëndëve të tjera djegëse, të rinovueshme, për transport”, ka si objektiv promovimin dhe prodhimin e biokarburanteve...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Atëherë, ta mbyllim?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Qëllimi i këtij projektligji është promovimi i biokarburanteve në sektorin e transportit për të zëvendësuar një pjesë të karburanteve, që prodhohen nga lëndët fosile. Ky synim është në përputhje me objektivat e Shqipërisë, të cilat janë të përcaktuara në dokumentin e stabilizim-asociimit. Po ashtu, ky objektivi është në përputhje me strategjinë kombëtare për energjitë e rinovueshme në Republikën e Shqipërisë, sipas së cilës është parashikuar që, në bilancin kombëtar energjetik të Shqipërisë në vitin 2020, 38% e energjisë të prodhohet nga burimet e rinovueshme. Për të arritur këtë objektivi, është llogaritur që 10% e karburanteve, që përdoren në sektorin e transportit, të jenë nga biokarburantet. Në këtë kuadër, do të ndikojë pozitivisht në reduktimin e efektit të emetimit të gazeve serrë dhe do të ketë një ndikim të padiskutueshëm në cilësinë e mjedisit në tërësi në Republikën e Shqipërisë, por edhe në kuadrin rajonal.

Ligji ka parashikuar objektiva kohore për realizimin, pasi realizimi prej 10% i objektivave të parashikuara kërkon një angazhim të konsiderueshëm të të gjithë aktorëve dhe faktorëve të këtij sektori.

Qëllimi i projektligjit është të krijojë politika të tilla që nxisin kultivimin e bimëve energjetike në Shqipëri, për mbrojtjen e mjedisit nëpërmjet respektimit të kriterëve të qëndrueshmërisë, për prodhimin e biokarburanteve, biolëngjeve dhe biogazeve, ashtu siç parashikohet në direktivën përkatëse 2009/28 të Bashkimit Europian.

Ky projektligj ka parashikuar edhe shfuqizimin e ligjit ekzistues nr. 9876 të vitit 2008, që ka të njëjtin emër dhe ka përfaruar direktivën paraardhëse 2003/30, e cila është zëvendësuar nga direktiva 2009/28.

Një ndër qëllimet më të veçanta të projektligjit është ndërgjegjësimi i konsumatorëve për dobinë e madhe që sjell në mjedis dhe në shëndetin e tyre konsumi i biokarburanteve në sektorin e transportit, duke respektuar cilësinë e benzinës dhe të gazoilit gjatë shtimit të biokarburanteve në to.

Miratimi i këtij projektligji është planifikuar në programin e përgjithshëm analitik të projektakteve, që do të paraqiten në Kuvend për vitin 2019, si dhe në planin kombëtar të integrimin europian 2019-2021.

Projektligji është ndarë në 3 krerë dhe përmban 20 nene.

Element i rëndësishëm është edhe shfuqizimi i ligjit ekzistues, pasi ky ligj tashmë është mbështetur mbi një direktivë, e cila është shfuqizuar. Zbatimi i këtij ligji ka hasur

vështirësi, sepse nga viti 2008 të gjitha aktet nënligjore për zbatimin e këtij projektligji nuk janë miratuar.

Për realizmin e këtij projektligji, nga ana jonë janë analizuar 3 skenarë të mundshëm: ta lëmë situatën siç është, duke mos ndërhyrë nga qeveria me anën e një projektligji, pra që përdorimi i biokarburanteve të bëhet me iniciativë të biznesit; duke ndërhyrë nëpërmjet këtij projektligji, me anën e të cilit janë përcaktuar targete dhe detyrime të subjekteve, që operojnë në tregtimin e karburanteve në Republikën e Shqipërisë; duke e lënë në iniciativën e subjekteve që merren me këtë aktivitet, për të rritur shkallën e penetrimit të biokarburanteve në tregun e karburanteve për transport në Republikën e Shqipërisë.

Për shkak të çmimit më të lartë të biokarburanteve sot në tregun botëror, në lidhje me ekuivalentët e tyre me bazë fosile, siç janë *diesel*-i dhe benzina, që janë dy elementet themelore që përdoren në sektorin e transportit, është menduar të përdoret alternativa e dytë, pra nëpërmjet ndërhyrjes së qeverisë për të detyruar subjektet të tregtojnë një sasi të caktuar, për të arritur targetin kombëtar të Republikës së Shqipërisë, që është pas vitit 2020, siç e thashë, 10% e sasisë së karburanteve që do të konsumohen në treg nga sektori automobilistik.

Sipas bilancit energjetik kombëtar sot në Republikën e Shqipërisë konsumohen rreth 900 mijë ton karburante, përfshirë *diesel* ose gazoil, benzina dhe gazi i lëngshëm i naftës. Kështu që sipas parashikimit duhet që në vitin 2020 të konsumohen në treg rreth 80-90 mijë ton *biofuel*, pra biokarburante, ose *fame*, që quhen ndryshe, sepse është biokarburant 100%, e cila përziehet me karburantin e prodhuar nga nafta bruto dhe formohet ajo që quhet biokarburant.

Rudina Hajdari – Tani do t’ia kaloj fjalën zotit Kasneci për të na dhënë opinionin e tij në lidhje me faktin se sa i afrohet ky projektligj *acquis*-së se BE-së.

Dedë Kasneci – Faleminderit, zonja kryetare!

Siç u prezantua nga përfaqësuesi i qeverisë projektligji “Për prodhimin, transportimin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe të lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme për transport” është përafruar me legjislacionin përkatës të BE-së në fushën e energjisë, konkretisht me direktivën nr. 2009/28 të Parlamentit Europian dhe të këshillit, të datës 23 prill 2009, “Për promovimin e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme, që ndryshon dhe më pas shfuqizon dy direktivat e tjera të BE-së”. Shërbimi i Përafrimit e ka analizuar përputhshmërinë e këtij projektligji dhe ka paraqitur 4 vërejtje si dhe sugjerime për përmirësimin në tabelat e përputhshmërisë.

Siç është traditë, për efekt të eficiencës, por edhe të kohës tuaj dhe të punës në komision, i kemi diskutuar paraprakisht 4 sugjerimet që kemi bërë. Kemi gjetur dakordësinë

për 3, për njërën nuk e kemi gjetur, zonja kryetare, por do ta diskutojmë, sepse është teknike, me përfaqësuesit e qeverisë.

Nëse mund ta paraqes konkretisht dhe shkurt, në projektligj është dhënë përkufizimi i termit “biokarburante”, i cili është në linjë me përkufizimin e dhënë në direktivë, ndërkohë që në tekstin e projektligjit, që është paraqitur nga qeveria janë shtuar edhe disa elementë të tjerë që e detajojnë këtë term, të cilat janë marrë nga një direktive e shfuqizuar. Pra për efekt të përafrimit, nuk ka problem nëse lihet ashtu, por në vlerësimin tonë është e papërshtatshme që në projektligj të lihen terma, të cilët janë nga një direktivë e shfuqizuar, që është shfuqizuar nga vetë direktiva dhe që është propozuar e përafruar.

Rudina Hajdari – A keni ndonjë koment për këtë?

Ilir Bejtja – Bëhet fjalë për përkufizime, të cilat detajojnë termin “biokarburante” dhe në vazhdim të asaj që prezantoi zoti Gjermani, edhe në dokumente të tjera apo akte të tjera ligjore dhe nënligjore, por dhe në shkallë operationale, përdoren gjerësisht termat “biodiesel”, “bioetanol”, “biogaz”, “biometanol”, “biodimetile” dhe “bioetve”. Këto janë përbërësit e zonës “*biofuels*”. Nëse duam ta bëjmë ligjin të zbatueshëm patjetër që janë përkufizimet për të cilat po flasim dhe këto përkufizime gjejnë vend edhe në trajtimin e këtij ligji. Pra janë përkufizime. Nga direktiva e vjetër kemi kompletuar vetëm pjesën e përkufizimeve, nuk është se i kemi pasur të gjitha këto më përpara, ndoshta mund t’i kishim nxjerrë edhe nga konsultimi i legjislacionit, ku kemi formuluar amendimet, sepse ky ligj përdoret në të gjitha vendet e BE-së. Për këtë arsye mendojmë që duhet të qëndrojnë si përkufizime. Nuk i heqin apo shtojnë absolutisht asgjë ligjit.

Rudina Hajdari – Zoti Kasneci keni gjë tjetër në lidhje me këtë?

Nuk e kuptoj pse nuk gjendët gjuha e përbashkët për një gjë kaq të thjeshtë?!

Dedë Kasneci – I vetmi problem është se termat, “biodiesel”, “bioetanol” etj, janë marrë nga një direktivë e shfuqizuar. Nëse përfaqësuesit e qeverisë mendojnë se kjo është korrekte, le ta lënë, nuk ka problem për afrimin, por nuk është korrekte, sepse vetë BE-ja, pra ligjvënësi europian, i ka shfuqizuar. Konkretisht është direktiva nr. 2003/30, e cila në nenin 2, pika 2 thotë: “*At least the products listed below should be considered biofuels*”, pra “biokarburante” dhe këtë direktivë e ka shfuqizuar me direktivën që përafrohet. Nëse përfaqësuesit e mendojnë kështu ne jemi dakord, por nuk është korrekte të lihen terma që janë shfuqizuar nga legjislacioni.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo është lënë një përkufizim i përgjithshëm nga direktiva. Nuk e kanë specifikuar dhe përderisa origjinën e aktit nuk e kanë specifikuar dhe ligji është përafrim.....

Rudina Hajdari - Faleminderit, zoti Kasneci!

Uroj që ta zgjidhni me njëri-tjetrin dhe të vijoni më një bashkëbisedim, pas seancës dëgjimore!

Dedë Kasneci – Zonja kryetare, vendimin e merrni ju, ne jemi nivel teknik, por fjalën e fundit e ka komisioni.

Rudina Hajdari – Përderisa keni arritur 3 dakordësi, pse nuk bini dot dakord edhe për të katërtën?

Dedë Kasneci – Jo, kemi qëndrime të kundërta, atë e vendosni ju.

Rudina Hajdari – Atëherë do ta diskutojmë bashkë këtë problem, sepse nuk e kemi diskutuar paraprakisht, dhe më pas do t'ia komunikojmë ministrisë.

Në lidhje me këtë projektligj unë kam disa pyetje.

E para, thjesht për njohurinë e të gjithëve, ndoshta dhe të publikut, sepse nuk jemi të fushës që të kemi një informacion të detajuar në lidhje me biokarburantet. A mund të na shpjegoni se çfarë do të thotë kjo gjë për tregun tonë dhe a do të ndikojë prodhimi i këtij lloj karburanti në treg në uljen e çmimit? Çfarë lloj risie sjell në tregun shqiptar? Vetëm na shpjego me fjalë të shkurtra se çfarë do të thotë “biokarburant”, me qëllim që qytetarët shqiptarë ta kuptojnë çfarë është “biokarburanti”.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, sepse jam duke bërë unë pyetjen, ndërkohë ka kundërpërgjigje.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo në këtë moment!

Ju faleminderit!

Ilir Bejtja – Siç e shpjeguam, këto karburante prodhohen nga distilimi i lëndëve bimore, të cilat janë në kuadrin e atyre që mund të prodhojnë fraksione energjetike, siç janë karburantet. Jo çdo bimë mund t'i prodhojë, janë disa kategori bimësh, si kallamat, nuk e di mirë, se janë një kategori e gjerë, të cilat janë produkt i distilimit të manipulimit industrial të bimëve. Në këtë aspekt, ne kemi disa efekte, që fillojnë që nga fakti që ne shtojmë masën e gjelbër në rruzullin tokësor për të prodhuar karburante. Jemi në kushtet e qëndrueshmërisë, pra marrim dhe japim të njëjtin transformim mase nga natyra, nuk përdorim fosil të cilat janë të krijuara shumë kohë më përpara dhe janë 100% të pasura edhe me lëndë të tjera përveç karbonit, pra nga nëntoka, për shkak të dekompozimit të gazrave, që nuk janë të mira për atmosferën gjatë djegies, ky kriter është në themel të të gjithë prodhimit, pra nuk mund të prodhohen në forma të tjera industriale përveç se nga masa e gjelbër.

Elementi i dytë është pjesa e kostove.

Për momentin nuk jemi në kushtet e ekonomisë së shkallës në nivel botëror, por në këto kushte që jemi janë më të shtrenjta se kushtet e tjera, për këtë arsye është parashikuar që të ketë mbështetje me përjashtim nga taksat doganore. Nivelet e përjashtimit nga viti në vit janë të rakorduara me Ministrinë e Financave dhe me përqindjen e përzierjes që tregtarët e karburantit duhet të bëjnë mes karburanteve nga fosilet dhe karburantet nga masa e gjelbër, pra nga bio. Kështu që janë një përfitim për mjedisin, për prodhimtarinë biofizike të rruzullit tokësor dhe janë të lidhura në mënyrë të drejtë edhe me gjurmën ekologjike që ne lëmë sa herë që djegim karburante.

Rudina Hajdari – Faleminderit, zoti Bejtja!

Ilir Bejtja – Janë edhe detyrim. Ne po bëjmë pjesë në një ambient ku gjithnjë e më shumë ngrihet zërin për pastrimin e mjedisit nga nxjerrja e karbonit. Kjo dhe deklarata e Parisit janë tashmë të detyrueshme (*binding*) jo vetëm për vendet anëtare, por edhe për të gjitha vendet e hapësirës europiane.

Rudina Hajdari – Në rregull, kjo ishte thjesht për një prezantim dhe sqarim për mua dhe publikun e gjerë, por unë kam disa pyetje në lidhje me thelbin e projektligjit dhe me nenet e paraqitura këtu. Konkretisht kam një pyetje në lidhje me nenin 4, Ju thoni këtu se keni vënë një objektiv jo më pak se 5% për vitin 2018-2019. Pse një projektligj, që propozohet sot, ka një fuqi prapavepruese dhe sa është arritur ky objektiv? – “Më pas - thoni ju – “në vazhdim, në vitin 2020, kjo sasi do të jetë jo më pak se 10%”. Pse një projektligj vë një objektiv për vitet e kaluara? A nuk është kjo në kundërshtim me parimet e sanksionuara me Kushtetutë në nenet 29 dhe 115?

Ilir Bejtja – Të them të drejtën nuk e di përmbajtjen e dy neneve të Kushtetutës, por për sa i përket zbatimit të direktivës këto target kanë qenë edhe në ligjin e vjetër. Edhe në direktivë janë të përcaktuara mbi bazën e bilancit europian, domethënë të hapësirës mbareuropiane, se sa duhet të jetë përzierja dhe/ose përdorimi i *biofuels* në çdo vend. Nëse nuk e kemi zbatuar deri tani (e thamë pak më parë që ligji i vjetër nuk arriti të bëhej i zbatueshëm), kjo është sepse nuk dolën asnjëherë aktet nënligjore për ta bërë të zbatueshëm.

Rudina Hajdari – E para, nuk më thatë a e keni përmbushur këtë objektiv?

Ilir Bejtja – Jo nuk e kemi përmbushur. Sot ne trajtojmë rreth 20 mijë tonë.

Rudina Hajdari – Atëherë çfarë vlere ka përfshirja e këtij neni?

Ilir Bejtja – Është e detyrueshme që ta bëjmë, është një target kombëtar, i cili lidhet me target-in që kemi për të prodhuar energji nga burime të rinovueshme. Të prodhosh *biofuel* do të thotë të prodhosh nga burimet e rinovueshme, pra nëse ne përdorim naftën e nëntokës

atë e marrim dhe nuk e zëvendësojmë dot më dhe nëse përdorim masën e gjelbër, ajo mbillet çdo vit.

(Diskutim pa mikrofon)

18-ta nuk është më, sepse ka kaluar.

Rudina Hajdari – Ju lutem, të deputetë, kjo është një pyetje që po ia drejtoj unë. Nëse keni njohuri më të detajuara në lidhje me këtë temë, patjetër dot të keni mundësinë të bëni komente për këtë gjë dhe na tregoni njohuritë që keni për këtë temë, por në këtë rast po pyes zotërinë, sepse është një gjë që ka lidhje me legjislacionin. Nëse ky projektligj bie në kundërshtim me Kushtetutën është detyra ime ta vë në dukje këtë gjë, se si e matni ju një objektiv që ka kaluar.

Ilir Bejtja - Mund ta heqim nga ligji. Ju thashë se përgatitja e ligjit ka filluar para 4 vjetësh.

Rudina Hajdari – Për mua kjo është thelbësore.

Ilir Bejtja - Rëndësi ka targeti i vitit 2020.

Rudina Hajdari – Atëherë, do të biem dakord në lidhje me këtë ndryshim. Këto ishin pyetjet që kisha.

Po, zoti Balla.

Taulant Balla - Të them të drejtën, unë kam qenë këtu në Kuvend shumë vite më parë kur diskutonim për herë të parë përdorimin e biokarburanteve. Dy gjëra dua të jenë shumë të qarta për ju që jeni hartuesit e projektligjit. Unë mendoj që në emër të konsumatorit në radhë të parë, është e papranueshme që biokarburantet të shiten të përziera me karburante konvencionalë. Çdo përdorues, çdo konsumator duhet ta dijë paraprakisht teksa furnizon automjetin e tij që njëra nga pompat që shërben është biokarburant. Pastaj është në vlerësimin e tij nëse këtë biokarburant e do apo jo. T’ju them të drejtën për fat të mirë biokarburanti është më i lirë, për shkak të akcizës. Hollimi, shkrirja apo bashkimi i tyre bën që ti ta shesësh biokarburantin me të njëjtin çmim me atë tjetrin në dëm të konsumatorit.

Industria e automobilave ka plotë automobila që nuk pranojnë dot naftë bio, madje një pjesë prej tyre kompanitë e distribucionit të automjeteve ankohen, duke thënë se: “Një pjesë janë të dëmshme për atë lloj makine, një pjesë nuk janë”. Edhe në këtë projektligj që keni sjellë shikoj se në nenin 7, pika 5 është çështja e licencës së përzierjes që nuk më pëlqen si term, por është çështja juaj.

Te neni 8: “Shoqëritë e tregtimit me pakicë në formë të pastër ose të përzier me nënprodukte të përpunimit të naftës bruto”. Pa dyshim ne shqiptarët nuk shpikim rrotën, pasi

ajo është shpikur, por dua të më sqaroni, sepse të them të drejtën në vendet e BE-së që duhen marrë për referencë dhe besoj se të gjithë biem dakord: në Gjermani në një pikë karburanti blerësi e identifikon shumë qartë pompën me naftë bio dhe atë me naftë konvencionale, pra të konsumit të gjerë. Besoj se jemi në fazën që edhe ne t'ua mundësojmë qytetarëve shqiptarë këtë gjë, në rast se direktivat e BE-së apo standardet e tjera e kërkojnë licencën e përzier, padyshim që ne do t'i bindemi rregullit të përgjithshëm. Nuk jam specialist i naftës këtu, por jam si konsumator dhe të them të drejtën bashkëndaj një shqetësim të shumë konsumatorëve, të cilët të dinë minimalisht përqindjen e përzierë. Ju thonë 10%, por nuk besoj se është kaq. Kjo është pjesa e parë e një pyetje të gjatë.

Pyetja tjetër: 10 vjet më parë po në këtë sallë, i ulur po në të njëjtën karrige kam diskutuar lidhur me lëndën e parë të biokarburanteve. Qeveria ka bërë punë të shkëlqyer teksa tashmë ka ardhur me përcaktimin e saktë të lëndës së parë, nga i cili vjen biokarburanti. Më përpara biokarburant mund të prodhohej edhe nga vaji i mbetur i patateve të skuqura apo nga gomat e hedhura rrugëve e të tjera.

Ju lutem, duhet të jemi striktë me fjalët që përdorin ligjet. Unë jam i parimit se nuk duhet thënë biokarburante, biolëngjet nuk duhet të jenë të prodhuara, por duhet të jetë: “Nuk janë të prodhuara”. Me fjalën “duhet” sikur i japim këshillë, ndërsa me fjalët “nuk janë”, janë ekskluzivisht të përjashtuar. Po filluat me “duhet”, pastaj do të thonë, kur të bëhet akti nënligjor, urdhri i ministrit apo vendimi i Inspektoratit Qendror Teknik do të bëhet “të shohim”. Pastaj kthehemi në të njëjtën histori që kemi qenë.

Faleminderit!

Ilir Bejtja - Po e nis nga pyetja e dytë, kur themi “duhet” kjo lidhet vetëm me targetin prej 10%, pjesa 10 % është e detyrueshme të jetë e gjitha në masë e gjelbër me kritere qëndrueshmërie, por biokarburantin ne nuk mund ta ndryshojmë si terminologji, quhet edhe ai që prodhohet nga mbetjet e vajrave ushqimore apo të tjerë. Janë përsëri me prejardhje bimore.

Nga ana tjetër, kur ne flasim për pjesën e përzierjes, në nenin 8, pika 4 thuhet qartazi se cilat janë detyrimet e atij që shet. Pra, ai duhet në mënyrë të qartë të identifikojë se çfarë është biokarburant dhe çfarë është i përzier. Nga ana teknike përzierja për standardin që kemi për karburantin për diezelin SSHEN 590 ai që tregtohet sot në treg, norma e përzierjes e lejueshme pa ndryshuar aspak parametrat teknikë të karburantit dhe e pranuar nga të gjithë prodhuesit e automjeteve është deri në 5%. Pra, kjo është në vullnetin e atyre që shesin, nëse mund ta shesin të gjithë të pastër bio apo mund ta shesin edhe të përzier për aq sa lejohet dhe aq sa e lejon standardi sipas karburanteve: Euro 4, Euro 5 dhe Euro 6. Ky

është sqarimi. Në çdo karburant, edhe te ne do të jetë e detyrueshme, e ndarë, që të futet *biofuel*-i më vete, aty ku është i përzier, të huhet që është i përzier. Jo 10%, pasi 10% është në total norma e konsumit që ne duhet të kemi për *biofuel*. Ka karburante që nuk pranojnë fare përzierje. *Diezeli* pranon deri 5% përzierje. Pra, nga norma teknike ne duhet të kemi parasysh zbatimin e këtyre normave sipas standardeve që janë të përcaktuara sot.

Rudina Hajdari - Po, zoti Balla.

Taulant Balla - Meraku është se janë dy lëndë me cilësi të ndryshme. Mendoj se ligji duhet të jetë shumë i qartë në detyrimin e shitësit me pakicë, që për çdo normë përzierje, e cila kontrollohet nga Inspektorati Qendror Teknik të jetë e ekspozuar dhe qytetari e di fare mirë se te ky biokarburant i përzierë, ky që po blej në kompaninë X përzierja është 50%, ndërsa ky që po blej te kompania Y përzierja është 20%. Pra, ne jemi këtu për të mbrojtur konsumatorët, jo për të mbrojtur kompanitë e shitjes së karburanteve me shumicë apo me pakicë. Mendoj se për t'u shërbyer konsumatorëve atyre që na kanë sjellë këtu në këtë sallë është që ne t'u garantojmë atyre të dinë në çdo moment se çfarë malli po blejnë, siç blen një sapun në supermarket dhe lexon përbërësit kryesore: kjo, kjo me përqindje të caktuar e njëjta gjë të jetë, pasi ky është malli më i konsumueshëm në glob. Për mallin më të konsumueshëm në glob të mos dish se çfarë përqindje dhe përbërësish ka. IQT-ja e kap me shkelje dhe pa dyshim që ka masat përkatëse. Në vitet e fundit duhet të thuhet se është bërë shumë herë më mirë sesa ka qenë.

Ilir Bejtja - Në vendimet e qeverisë dhe në udhëzimet përkatëse do të jenë të përcaktuara qartë rregullat e përdorimit të *biofuel*-it.

Për sa u përket rasteve të ndryshme që ju thoni, ka edhe shumë raste të tjera, të cilat tregojnë se në cilësi janë organikisht, lehtësisht të tretshme te njëri-tjetri, thuhet edhe masa e përqindjes. Ka karburante që nuk i përziejnë fare. Vetëm *diezeli* mund të mbajë deri në 5% dhe gazolina.

Rudina Hajdari – Faleminderit, zoti Bejtja!

Ne jemi Komisioni i Integritetit dhe kemi për detyrë të shikojmë nëse projektligji për afrohet me *acquis*-në e BE-së, por meqenëse zoti Balla ngriti disa shqetësime në lidhje me përzierjen, dhe këto janë në interes të publikut, po ashtu do të ishte në interes të publikut nëse zoti Balla është kaq i shqetësuar për këtë, duhet të konsiderojë edhe faktin se ne kemi karburantin një nga më të shtrenjtët në rajon. Ndoshta ju jeni në dijeni për këtë gjë dhe qeveria duhet të marrë parasysh uljen e taksave, nëse vërtet jeni i shqetësuar për këtë problem dhe për konsumatorin.

Taulant Balla - Për replikë meqenëse më përmendët emrin, së pari mos i jepni edhe ju zë një lajmi të pavërtetë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ju lutem!

Qeveria shqiptare në ndryshim nga Maqedonia e Veriut administron taksën e qarkullimit rrugor përmes çmimit të naftës dhe të benzinës dhe është një formulë më e mirë për të shmangur çdo lloj evazioni nga ky detyrim që në vendet e tjera paguhet veçmas. Ky është një model i suksesshëm për ta administruar këtë taksë. Në rast se i hiqni çmimit aktual të karburanteve taksën e qarkullimit rrugor, do të shikoni se çmimi është realisht një ndër çmimet më konkurruese në treg. Po ashtu dua t'ju them se, nëse vitin 2013 një litër naftë ishte 185 lekë, sot është më pak.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Pa dyshim. Nuk është 115 në Mal të Zi, jam i gatshëm të nisemi të dy ta verifikojmë, por kam frikë se do të humbisni. Mos merrni shembull Lulin, sepse ai nuk e ka për turp të gënjejë, ti je e re tani.

Rudina Hajdari – Zoti Balla, nuk po gënjej, por mund ta verifikojmë më vonë. Ju e dini shumë mirë që ajo është një taksë e fshehur. Unë jam konsumatore dhe është e vërtetë që ne kemi çmimin më të lartë në rajon.

Fjala për zotin Gjoni.

Ralf Gjoni - Që jetojmë në Shqipëri, ku sektori i hidrokarbureve, veçanërisht i naftës është një nga sektorët më problematik dhe më të pabesueshëm, ku cilësia karburanteve që hidhet në treg është tejet larg cilësisë së vendeve të rajonit apo vendeve të tjera të Bashkimit Europian, këtë nuk ka nevojë ta sqarojë zoti Balla, sepse këtë e di çdo qytetar shqiptar me naftën që konsumojnë në automjete. Arsyeja pse nuk ka besim te lënda djegëse në Shqipëri është mungesa e aftësive dhe e vullnetit të Inspektoratit Shtetëror për të garantuar cilësinë e lëndëve djegëse që ne konsumojmë. Këtu nafta është skandaloze, pra, produkti që ne hedhim në makina jo vetëm që emeton gazra përtej limiteve të lejueshme për shëndetin e qytetarëve shqiptarë, por është i dëmshëm edhe për vetë mjetet e transportit. Për këtë ka faj shteti, i cili nuk garanton cilësinë e hidrokarbureve që hidhen në treg, përkundrazi, i lejon tregtarët që të angazhohen në praktika të jashtëligjshme dhe korruptive për përzierje me lëndë të tjera.

Unë kam një problem në këtë ligj, sepse në nenin 6 thuhet që personat juridikë të pajisur me licencë prodhimi kanë të drejtë të bëjnë edhe procesin e përzierjes së biokarburanteve me nënprodukte të naftës. Në një vend kaq problematik, ku besueshmëria te

produktet konvencionale të naftës është shumë e ulët, kush e garanton cilësinë e përzierjes së biokarburanteve me karburantet konvencionalë dhe kush e garanton qytetarin dhe konsumatorin shqiptar që do të respektohen të gjitha dispozitat ligjore të këtij ligji, që do të kontrollohen treguesit cilësorë të një përzierje të mundshme me produkte konvencionale të naftës dhe si parashikohet që të garantohet parandalimi i abuzimeve në këtë sektor?

Faleminderit!

Ilir Bejtja— Së pari, që nga mënyra sesi e nisët fjalën tuaj, unë besoj se ju e keni përgjigjen dhe nuk keni nevojë për përgjigjen time. Pra, janë po ato institucione, të cilat ju nuk besoni që e garantojnë cilësinë e përzierjes, procesin, kontrollin dhe të gjitha me radhë. Unë nuk e di nëse ju keni ndonjë burim, raport ose analizë të verifikueshme për ato që thoni. Ne bëjmë vazhdimisht analiza dhe në asnjë rast nuk ka qenë ndonjëherë qëllim shmangia nga standardi, prej 10 ppm, më e lartë se zero dy për mijë. Pra, rreth 120-130 që e kemi *sempllin*, zgjedhjen përfaqësuese të të gjitha pikave të karburantit, zakonisht rezultojnë jo më shumë se 1 ose 2 me shmangie, devijim nga standardi 10 ppm, i cili nuk shkon kurrë më shumë sesa 5-6%, pra 11-12 ppm. Ne kemi vetëm dy pika, ku depozitohet karburanti, i cili importohet dhe këto janë Porto Romano dhe Petrolifera, ku në momentin e shkarkimit ne bëjmë direkt kontrollin. Po kështu kontrollet janë të vazhdueshme edhe në pikat e shumicës, si edhe në pikat e karburantit në shitje me pakicë. Kontrollet janë periodike. Unë nuk them që shqiptarët, ne, unë dhe të gjithë të tjerët, të jemi ajka e pastërtisë në Europë, sepse ndodh që ka edhe njerëz të prirur për veprime informale, por ne vazhdimisht i kemi luftuar, i kemi kapur, i kemi proceduar dhe vazhdojmë të bëjmë një punë të tillë. Unë nuk di të them se sa është për t'u lavdëruar si punë, sepse jeni ju ata që e thoni, por që jemi duke e bërë këtë punë në mënyrë korrekte çdo ditë, kjo është më shumë se e vërtetë. Trendi është gjithmonë në rritje, sepse kur i kemi filluar kontrollet e para ne kemi pasur raste, të cilat trajtonin karburante që nuk futen fare në klasifikimin euro 1 euro 6 dhe ju nuk keni shumë informacion për këtë, por para 5-6 vjetëve në Shqipëri dhe në Europë standardi i shitjes së karburanteve ka qenë mbi 300 ppm dhe kërkesat, pas Kiotos dhe pas shumë aktiviteteve të tjera, të cilat synojnë pastrimin e mjedisit nga gazrat ndotës, që janë noksi, sulfuritet apo edhe vetë emisioni i karbonit për pjesën e padjegur, janë shtuar dhe këto standarde nuk zbatohen thjesht te ne.

Nafta që konsumojmë sot në treg në përgjithësi vjen nga importi dhe i ka bërë këto kontrole në pikën ku prodhohet dhe nuk mund të përzihet me produkte të tjera të naftës nga këto që ne kemi këtu. Ato historitë që marrim naftë nga burimet e prodhimit të naftës bruto dhe e përziejme me naftën që shitet, për cilindo që futet pak thellë në këtë analizë do ta

kuptojë që këto janë të pamundura të ndodhin, sepse, qoftë kimikisht, qoftë mekanikisht nuk mund të përzihen, pasi ato kanë pika të ndryshme flakërimi dhe makina do të fillonte të pëlciste si një tenxhere kur pjek kokoshka, pasi kanë denatyrim total të vetë cilësisë së naftës, ngjyra ndryshon totalisht dhe janë të markuara në çdo lloj rasti. Të gjitha këto premisa, që unë po ju përmend, janë më se të mjaftueshme sot për të kontrolluar që cilësia e karburanteve është më se e pranuar, njësoj si ajo që ne kemi në vendet fqinje apo në vendet e Bashkimit Europian. A ka naftë që përdoret për qëllime të tjera?! Po, ka nënprodukte të naftës që përdoren për djegie në kaldaja, për ngrohje apo për industrinë e tullave, por që nuk mund të përzihen me naftën që ne djegim në makina, sepse është e pamundur.

Lidhur me naftën e vendit që prodhojmë në Ballsh, kemi prodhuar shumë pak sasi dhe këtë e kemi të vërtetuar edhe me analiza dhe është 100% e vërtetë kjo që po ju them, është më pak sesa 10ppm. Për të arritur standardin atje është bërë e mundur që të lidhen të gjithë reaktorët në seri dhe ajo të kalojë jo 1 herë apo 2, por 4 herë në distilim deri sa të dalë totalisht brenda standardeve, por çështja është që nuk prodhojmë mjaftueshëm sa të mbulojmë nevojat tona, prodhojmë shumë pak. Edhe sot e kësaj dite rafineria nuk punon me kapacitet të plotë, tani është e mbyllur, por totali i kapaciteteve që ne mund të mbulojmë me naftën e distiluar në vend, pra produktet e saj benzinë dhe dizel, nuk i kalojnë 10% të të gjithë konsumit të vendit që ne kemi.

Për sa u takon cilësisë dhe pastërtisë së biokarburanteve, kjo është e sanksionuar edhe në ligj, por edhe e kontrollueshme, pasi edhe nga vendi ku importohet duhet të vërtetohet kriteri i qëndrueshmërisë. Pra 10%-in që ne kemi detyrim duhet që edhe nga atje ku importohet të vijë nga prodhues të tillë. Mishelen nuk e bën dot kushdo, ata që kanë të drejtë ta përziejnë licencohen në mënyrë specifike dhe vendi i përzierjes ku bëhet duhet të jetë totalisht i kontrolluar dhe jo në magazina të shitjes, por në magazina doganore, pra pa dalë në treg.

Edlira Hyseni – Unë kam dy pyetje. Në raportimin tuaj ju thatë që ka pasur një ligj, i cili shfuqizon ligjin e mëparshëm, atë të vitit 2008, por nuk u zbatua asnjëherë, sepse nuk dolën aktet nënligjore e me radhë, pra që nuk ka qenë në vullnetin e asnjë qeverie, para kësaj që është dhe kjo që është, për ta realizuar në praktikë. Cili kusht ka ndryshuar që të mendojmë se sot ky ligj do të sjellë zbatueshmëri? Çfarë na detyron ta bëjmë këtë? Sepse është një kusht i BE-së apo sepse jemi ndërgjegjësuar se duhet bërë, por prapë duhet vullneti i palës qeverisëse për ta vënë në zbatim nëpërmjet akteve nënligjore?

Pyetja e dytë. Lidhur me detyrimin që kanë operatorët për tregtim apo konsum në 10% të konsumit, të prodhimit e të tjerë, si mendoni t'i detyroni operatorët, biznesin apo

konsumatorin të konsumojnë nivelin që ju keni vënë si tavan? Si do të zbatohet ligji në praktikë, çfarë do ta bëjë atë të zbatueshëm dhe pse ka ndryshuar qëndrimi i qeverisë për ta konkretizuar atë?

Rudina Hajdari- Faleminderit, zonja Hyseni!

Në fakt, unë kam një pyetje të ngjashme me atë të zonjës Hyseni, sepse ishte një pyetje me vend, pikërisht për faktin që ju keni vënë një objektiv në vitin 2020, por nuk e keni përcaktuar datën. Përderisa ju nuk keni arritur ta zbatoni ligjin e vjetër dhe nuk keni arritur të kapni objektivin 5%, si mund t'i vini objektiv vetes që në vitin e ardhshëm ju do të arrini një objektiv jo më pak se 10%? Pra, të mos bëjmë një ligj tjetër, ndërkohë që ky ligj nuk do të zbatohet. Ky është shqetësimi që ne kemi sot.

Ilir Bejtja- Në rast moszbatimi të ligjit ne do të ishim të parët që do të mateshim për performancë negative, por infrastruktura ekziston, sepse ka 4 vjet që ka filluar përgatitja e infrastrukturës për zbatimin e këtyre standardeve. Ne kemi pasur edhe tentativa të prodhimit në vend të biokarburanteve, sepse ekzistojnë depo dhe magazina, në të cilat mund të prodhohet. I detyron ligji, me vendim qeverie dhe urdhër të ministrit, ashtu siç janë të detyruar të mbajnë rezervën e sigurisë dhe po me detyrim nëpërmjet nesh e mbajnë, ashtu do të jenë të detyruara të tregtojnë deri në 10%, siç e parashikon edhe ligji, biokarburante. Si do të bëhet mishela dhe si do të tregtohet në pikën e shitjes, ka standarde, të cilat përcaktohen edhe në direktivë, por do të dalin në bazë të vendimeve të qeverisë dhe rregulloret përkatëse, që do të mbështesin tregtimin dhe përdorimin e biokarburanteve.

Ka vende që i klasifikojnë në sektorë si agrobiznesi apo peshkimi, por ne nuk kemi përcaktuar ekzaktësisht kush duhet ta blejë. Rëndësi ka që standardi prej 10% të zbatohet, si nga prodhim në vend, nëse ne do të kemi investime të tilla, ose importuar nga burime të verifikuara për qëndrueshmëri.

Nëse nuk është bërë deri tani, ka ndodhur sepse ligji ka hasur probleme teknike më tepër sesa probleme të karakterit “nuk dua ta zbatoj”. Askush nuk ka qenë kundër. Në fund të fundit, ata që e shesin, e shesin për biznes dhe jo për qeverinë. Pra, ja marrin edhe lekët, edhe fitimin.

Çështja është, ajo që përmendi zot Taulant, sa për qind do të mund të bëhet përzierja, nëse do të mund të shiten të lira nga njëra-tjetra apo nëse do të mund të përzihen të gjitha. Këto janë duke u përcaktuar dhe do të përcaktohen totalisht në vendimet e qeverisë dhe në rregulloret përkatëse që do ta bëjnë të zbatueshëm. Të jeni të sigurt se është i zbatueshëm dhe nuk ka pengesa për të qenë i pazbatueshëm.

Rudina Hajdari – Faleminderit!

Fjalën e ka zonja Mesi.

Senida Mesi – Përshëndetje!

Në fakt ne nuk vuajmë nga ligjet, aq më tepër kur kemi ligje për të cilët zotohemi apo bëjmë përafrime, qoftë të pjesshme apo tërësore, të direktivave të Bashkimit Europian. Personalisht nuk merakosem për këtë. Merakosem për faktin sa jemi ne në gjendje të implementojmë dhe të zbatojmë ligjin. Fakti që ligji më përpara nuk u implementua për shumë arsye dhe i mirëkuptoj të gjitha, krijon dyshime reciproke që edhe ky projektligj, që ne po miratojmë tani, mund të mos realizohet. Kishim një angazhim për të realizuar deri në vitin 2019 5% të prodhimit të përdorimit të të gjitha karbureve vetëm nga biokarburantet dhe nuk e realizuam. Tani duam të shkojmë tek 10%-i. Sa realiste është dhe sa na lejon direktiva që të kalojmë përsëri në një përshkallëzim? Nëse nuk ishim në gjendje ta realizonim 5%, si do të shkojmë te 10%-i? Nëse ne kemi mundësi, të kalojmë përsëri 3, 5, 7, 10, për të vendosur objektiv të matshëm, por edhe të realizueshëm nga njëra anë.

Së dyti, cili është institucioni që do të garantojë implementimin e këtij ligji? Ministria përkatëse sigurisht dhe kjo nuk diskutohet, por cili do të jetë institucioni teknik që do të merret ditë për ditë me realizimin, monitorimin dhe kontrollin e një ligji të tillë? Ligji është shumë i mirë, por njëkohësisht është edhe shumë i komplikuar dhe i detajuar. Duhet ekspertizë, qoftë nga AKBN-ja, qoftë nga drejtori brendapërbrenda ministrisë. Gjej rastin t'ju përgëzoj për procesin e derregullimit, për nismën që keni marrë për kalimin e disa licencave nga institucioni i ministrisë te disa agjenci apo shoqata për pjesën e ndërtuesve. Unë mendoj që edhe në këtë rast, jo vetëm për pjesën e derregullimit, duhet të gjemë një institucion që me të vërtetë ka ekspertë dhe ekspertizë. Ne jemi politikanë, deputetë, ekonomistë, juristë e të tjerë, bëjmë ligje, i përafrojmë, por na duhen teknikët për të monitoruar zbatimin e ligjit.

Faleminderit!

Ilir Bejtja - Unë ju garantoj 100% që ne i kemi kapacitetet teknike për të kontrolluar zbatimin e tij dhe nuk na duhen agjenci të reja për të detyruar zbatimin e tij. Sot ne kontrollojmë zbatimin e ligjit aktual po me të njëjtat institucione. Kemi detyruar zbatimin e ligjit aktual për standardin për përdorimin e karburantit me 10 PPM.

Pra, nuk ka qenë e vështirë të kemi në kontroll të gjithë territorin për sa i përket tregtimit të karburantit. Ndoshta për ju duket pak e pamundur, por nuk janë shumë, në fund të fundit, janë vetëm 1300 karburante në të gjithë Shqipërinë. Ne kemi dy institucione, të cilët do ta kontrollojnë në mënyrë të vazhdueshme nga pikëpamja e respektimit të ligjit. Agjencia e Burimeve të Rinovueshme do të kërkojë zbatimin e standardit që 38% e energjisë së konsumuar në treg të vijë nga burime të rinovueshme, pra, do të bëjmë monitorimin, ashtu

siç kemi edhe Inspektoratin Shtetëror Teknik, i cili nuk ka detyrë tjetër përveç kontrollit të cilësisë dhe të zbatimit të ligjit për standardet e karburanteve që përdorin në treg. E ka bërë dhe vazhdon ta bëjë.

Gjithashtu, jemi duke shtuar edhe një laborator. Aktualisht janë dy, do të bëhen tre, por ka edhe laboratorë të tjerë privatë. Pra, ka mjaftueshëm infrastrukturë, e cila mund të vërtetojë në çdo moment kampionet e marra kudo ku ne kemi karburante, të çfarë cilësie janë dhe çfarë përbërjeje kanë. Unë mendoj se kjo nuk është lehtë, por punë e përditshme, si puna e çdokujt që e ka sfidë ditën e radhës. Edhe për ne kështu do të jetë. I kemi të gjitha kapacitetet për ta zbatuar këtë ligj. Nuk është zbatuar deri tani, jo se nuk kemi kapacitetet, por sepse nuk u kompletua asnjëherë ligji i mëparshëm me aktet nënligjore të nevojshme për ta bërë atë të zbatueshëm. Ka qenë çështje vullneti, çështje përputhshmërie apo çështje tregu unë këtë nuk mund t'ju them, sepse nuk e kam studiuar, por nëse duhet, ju bëjmë edhe një analizë të tillë.

(Drejtimin e mbledhjes e merr zonja Mesi.)

Senida Mesi – Në rregull. Nëse nuk keni pyetje apo diskutime të tjera, kalojmë në procesin e votimit.

Kush është dakord në parim me projektligjin?

Dakord.

Për sa i përket titullit të projektligjit, do ta ndryshojmë sipas dakordësimit që bëtë edhe me Drejtorinë e Përafrimit të Legjislacionit, besoj? Kemi dakordësi për këtë gjë?

Dakord.

Zoti Dedë, kishim ndryshime në të gjitha nenet? Kishim te neni 2 ...

Dedë Kasneci – Për nenin 3, pika 1, biomasa, kemi rënë dakord, kurse dakordësi nuk kemi për pikën 2, por tërhiqemi ne si shërbim për këtë pikë.

Senida Mesi – Dakord. I kalojmë nen për nen me propozimet e dakordësuara nga Drejtoria e Legjislacionit, me përjashtim të nenit 2 që ngelet sikurse është këtu. Jeni dakord?

Neni 2 ngelet siç është.

Neni 3, me propozimet e Drejtorisë së Përafrimit të Legjislacionit.

Për nenin 4 keni rënë dakord apo jo?

Dedë Kasneci – Nuk kemi komente për këtë nen.

Ilir Bejtja – Për nenin 3, pika 2, ramë dakord, apo jo?

Senida Mesi – Neni 4 është ai për të cilin diskutoi kryetarja më parë për sa u përket objektivave. Nuk mund të vendosim sot një objektiv për vitin 2018-2019. Ramë dakord së

bashku që në nenin 4, pika 1, germa “a”, të hiqet objektivi i vitit 2018 dhe 2019, për sa kohë që nuk është relevante, dhe lëmë vetëm objektivin e vitit 2020 e në vazhdim.

Neni 10, me propozim të Drejtorisë së Përafrimit të Legjislacionit.

(Diskutime pa mikrofon)

Neni 10.

Ministria, besoj se keni rënë dakord me Drejtorinë e Përafrimit të Legjislacionit?

Dakord.

Është e nevojshme t'i përsëris edhe një herë këto ndryshime? Për nenin 2 nuk biem dakord dhe komisioni e aprovon sikurse e ka propozuar ministria. Neni 3, me propozimin të Drejtorisë së Përafrimit të Legjislacionit, neni 4, me propozimin e Komisionit të Integritetit Europian për t'u hequr pjesa e objektivit për vitin 2018 dhe 2019, neni 10, me propozimin e Drejtorisë së Përafrimit të Legjislacionit, kurse nenet e tjera sikurse i keni propozuar ju.

Kush është dakord? Kundër dhe abstenim nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë në votimin në tërësi.

Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Faleminderit!

Mbledhjen e deklaroj të mbyllur.

MBYLLET MBLEDHJA