



REPUBLIKA E SHQIPËRIË
MINISTRIA E FINANCAVE
DHE EKONOMISË

Rruga e Kombit, qeveria negocioni një tarifë 30% më të ulët se në vitin 2011. Paratë e taksës së qarkullimit nuk mjaftojnë as për të paguar borxhet e trashëguara për rrugët.
2018-04-04 08:08:00



Fjala e Ministrit të Financave dhe Ekonomisë, z. Arben Ahmetaj në Komisionin e Ekonomisë

Faleminderit Kryetar,

Faleminderit komisionit për ftesën për të ndarë me ju informacione për një çështje kaq të rëndësishme. Unë do të mundohem, me lejen tuaj, të kthehem në retrospektivë për të shënuar historikun e koncesionit dhe të tarifave për ta vendosur të gjithë ngjarjen në një kontekst historik, në një kontekst legal, në një kontekst financiar dhe në një kontekst social, me shpresë që të jetë informacion shterues.

Përsa i përket historikut të koncesionit, ish-kryeministri Sali Berisha miratoi VKM nr 874, datë 14.12.2011, "Për përcaktimin e autoritetit kontraktues për dhënien me koncesion të shërbimit të mirëmbajtjes, rehabilitimit dhe operimit të autostradës Milot-Morinë". Pra, që në fillim, nuk bëhet fjalë thjesht për mirëmbajtje, por dhe për nevojën për të përfunduar një rrugë të lënë në mes. Për transparencë ndaj jush dhe ndaj qytetarëve, procesi ka filluar në vitin 2011 me këtë vendim të qeverisë të atëhershme. Pra, nuk është një proces surprizë. Përkundrazi, është një proces i maturuar në vite dhe i nisur nga ish-kryeministri Sali Berisha në vitin 2011.

Konsulenti i IFC i paraqiti kryeministrit të atëhershëm, pra qeverisë Berisha, tre skenarë për këtë koncesion. Skenarët ndryshojnë në varësi të disa elementëve që kanë të bëjnë me angazhimin e koncesionarit për kryerjen e investimeve kapitale për përfundimin e rrugës dhe risqet në raport me trafikun apo angazhimin e buxhetit të shtetit. Jemi duke folur për skenarët e qeverisë Berisha, gjithmonë.

Skenari i parë, tarifa e kalimit nga 5.3 në 5.9 euro pa TVSH, për makinë. Investimet kapitale që merr përsipër koncesionari do të ishin 34-37 milionë euro, nevoja për pagesë nga buxheti i shtetit e mundshme, në rast të aktivizimit të garancisë së trafikut, një pagesë rreth 1 milionë euro në vit nga buxheti i shtetit.

Skenari i dytë, tarifa e kalimit nga 4 deri në 4.5 euro pa TVSH për makinë, kontrata reduktohet pothuajse vetëm në mirëmbajtje. Të gjitha këto janë skenarë që ka parashtruar qeveria Berisha në vitin 2011.

Skenari i tretë, tarifa e kalimit nga 8 deri në 9 euro pa TVSH për makinë, investimet kapitale që merr përsipër koncesionari do të ishin nga 100 deri në 105 milionë euro, përfshirë dhe dublimin nga Miloti në Rrëshen. Nuk parashikohej minimum trafiku, por një pagesë vjetore 4.5 deri në 5.5 milionë euro nga buxheti i shtetit për periudhën 27 vite.

Sipas dokumenteve, qeveria e atëhershme zgjodhni skenarin e tretë. IFC konfirmon në korrespondencën e vitit 2013 se skenari iu propozua investitorëve nga qeveria e shkuar, por dështoi. Rrjedhimisht, u konstatua që qasja ekstreme që ka pasur qeveria Berisha e atëhershme ishte jo fisibël. Në datën 19.12.2011, Ministria e Punëve Publike dhe Transportit e qeverisë Berisha publikoi ftesën për pjesëmarrje në procedurën para-kualifikuese.

Për transparencë ndaj publikut shqiptar, ja ku është procedura e qeverisë Berisha, ka datën 19.12.2011.

I sjell këto dokumente për të ndarë me qytetarët që ky është një proces i maturuar, i filluar në vitin 2011 dhe jo pa qëllim i sjell, për të transmetuar tek qytetarët se e gjithë përjasja që ka opozita sot është politike, destabilizuese dhe nuk ka të bëjë fare me qytetarët që në të drejtë të tyre mund të ankohen për tarifën e përdorimit të rrugës. Pra, ky është një dokument tjetër që tregon se procesi ka qenë i avancuar.

Në 2.4.2012 publikohet në APP njoftimi për rezultatet e fazës para-kualifikuese ku kishin marrin pjesë pesë kompani. Pra, nuk është një proces fjalë zyrash, por është një proces i futur në shtratin proceduralo-ligjor që në vitin 2011, i kulmuar në vitin 2012.

Në 16 tetor të 2013-ës, IFC i ridorëzon studimin Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës së atëhershëm zotit Edmond Haxhinasto. Në këtë letër, IFC sugjeron të ndiqet skenari i parë, duke konsideruar balancën më të mirë mes maksimizimit të investimeve të sektorit privat, të cilat janë të nevojshme për të parandaluar shkatërrimin e rrugës, mbajtjen e tarifave të pranueshme dhe minimizimin e efektit në buxhet.

Skenari i dytë shihej si jo fisibël, nuk do të tërhiqte investitorë potencialë, ashtu sikurse ia linte barrën e rëndë qeverisë për investime nga buxheti për përfundimin e rrugës.

Gjithashtu, skenari i tretë ishte provuar nga qeveria Berisha dhe konsiderohej i dështuar.

Në dhjetor 2014, me Urdhrin nr. 336, 31.12.2014, të ish-Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Haxhinasto, u miratua studimi i fisibilitetit. Me Urdhërin nr. 337, 31.12.2014, të ish-Ministrit Haxhinasto, u miratua fillimi i procedurave për dhënien me koncesion-PPP të ndërtimit, operimit, mirëmbajtjes dhe rehabilitimit të autostradës Milot-Morinë.

Pra, ju solla një bllok ngjarjesh të filluara në vitin 2011 dhe të kulmuara nga ana legale në vitin 2014, të filluara nga qeveria Berisha, nga Ministri i Transportit i asaj kohe, me atë vendim të qeverisë Berisha të vitit 2011, dhe kulmoi me miratimin e fillimit të procedurës në vitin 2014.

Në 6 dhjetor të 2016-ës u nënshkrua kontrata nga Ministri Sokol Dervishaj dhe koncesionarit. Në 14 dhjetor 2016 marrëveshja u miratua në qeveri. Kontrata e koncesionit është bërë efektive në 9 shtator të vitit 2017. Besoj që kjo na vlen për të vendosur gjithë procesin në një kuadër kohor, legal, politik, administrativ shumë të qartë, në mënyrë që palët politike të qëndrojnë larg shtrembërimit të fakteve sepse faktet këtu tregojnë që është një proces i nisur në 2011-ën dhe kur të krahasojmë tarifën që qeveria Rama ka kaluar, do të shohim që është më e ulët se sa tarifa që ka propozuar qeveria Berisha.

Disa fjalë për konceptin e tarifës. Kontrata e firmosur nga ministri Sokol Dervishaj bazohet në skenarin e parë të IFC dhe studimit të fisibilitetit po të IFC, të miratuar në dhjetor 2014. Respektivisht, në faqet 107-108, parashikohen tarifat që janë të miratuara dhe që janë publike që prej dhjetorit 2016. **Nuk e theksoj pa qëllim datën dhjetor 2016. Nëse skenari i IFC parashikonte fillimisht tarifë mes 5.3 dhe 5.9 euro pa TVSH për një makinë, marrëveshja e arritur nga qeveria jonë mundësoi një tarifë 5 euro me TVSH.**

Këtu do të duhet të bëjmë një dallim thelbësor midis qeverisë Berisha me tarifën 5.3 - 5.6 euro pa TVSH, që shkon gati 6.7 euro me TVSH, pra dua që qytetarët e Kukësit, të Tropojës, të Hasit, të Kosovës, të gjithë Shqipërisë, të fokusohen për një sekondë të diferenca në tarifë midis qeverisë Berisha dhe qeverisë Rama.

Qeveria Berisha kishte një tarifë prej 6.7 euro të propozuar me TVSH. Tarifa këtu për makinë është 5 euro me TVSH dhe diferencën e bën vetë çdo qytetar.

Ndërkohë, dua të jap disa të dhëna financiare mbi kontratën e koncesionit për ndërtimin, përmirësimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot – Morinë. Këtu e kemi të domosdoshme sërish të kthehemi në historikun e ndërtimit të rrugës. **Qytetarët e Shqipërisë, të Hasit, Tropojës, Kukësit, Kosovës, duhet ta dinë që ajo rrugë filloi pa projekt dhe i ka kushtuar (e pa përfunduar akoma) qytetarëve shqiptarë, 1.3 miliardë dollarë, nga të cilat rreth 300 milionë, në bazë të KLSH-së, të vjedhura me të pandehur me emra konkretë, ku Lulzim Basha ishte kryesori. 1,3 miliardë dollarë në kurriz të shqiptarëve. A t'ju kujtoj**

shqiptarëve që u mor borxh për këtë rrugë dhe më pas do ju tregoj dhe koston e interesave, për t'ju dhënë përgjigje shumë serioze pyetjeve diku naive, diku të qëllimta, se ku shkon taksa e qarkullimit? Për ta kuptuar shqiptarët të vërtetën, sepse duhen gati edhe 200 milionë euro që ajo rrugë të përfundojë, sepse nuk ka përfunduar kurrë, kurrë!

Ndonëse rruga quhet Durrës – Kukës, siç e theksova, ajo nuk u përfundua kurrë. Në segmentin e parë Milot-Rrëshen mbetet e parealizuar dublimi 25.6 km i rrugës. Në segmentin e dytë prej 61 km mungojnë masa gjeoteknike mbrojtëse skarpatesh dhe eliminim rrëshqitjesh. Në segmentin e tretë, Kalimash - Morinë, nuk janë përfunduar viaduktet dhe urat. Do të duhet të vendosim në prespektivë, gjithë këtë rrugë, një rrugë si lëkura e gjarprit, e papërfunduar, me dëme serioze ekonomike dhe me një kosto shumë të madhe në buxhetin e shtetit, 1.3 miliardë dollarë dhe e papërfunduar. Sipas kontratës së konçesionit, konçesionari parashikohet të kryejë punime me një vlerë prej 262 milionë euro në të gjithë periudhën e kontratës. Prej tyre, kosto totale e investimit, me ndërtimin prej 30 vjet, shkon 100 milionë euro. Këto investime ndër më kryesoret shpërndahen si vijon:

Në katër vitet e para, do të investohen nga konçesionari rreth 45 milionë euro, që do i detajoj më pas në tabelë, pa TVSH.

Për punimet e rehabilitimit në autostradë dhe tunel, përveç sa më lart, në periudhën nga viti i 5-të deri në vitin e 30-të janë parashikuar të investohen dhe rreth 54 milionë euro, që i referohen "heavy maintenance", dhe këto të detajuara në tabelë.

Ka filluar dhe do të investohet për mirëmbajtjen dhe operimin e autostradës dhe tunelit, ku kostoja totale e investimit në vite, pra nga viti "0" deri në vitin 30-të, do të jetë 160 milionë euro. Në këtë zë përfshihet mirëmbajtja rutinë dimërore e autostradës dhe tunelit, afati nga "0" në 30 vite.

Modeli financiar për kontratën e konçesionit përmban element si më poshtë:

Kosto e ndërtimit, blloku i parë, 44.419 milionë euro. Në tre vitet e para, përveç investimeve kapitale në vlerën e mësipërme, konçesionari parashikon të kryejë një shpenzim kapital për punime të menjëhershme gjeoteknike, në vlerën prej 437.776 euro, të cilat parashikohen për 3 vitet e para, menjëherë. Totali i të dyja shumave, sipas modelit financiar është parashikuar të shlyhet ndër vite, në një periudhë 13 vjeçare, nga fillimi i zbatimit të kontratës dhe nga buxheti i shtetit rreth 5 milionë euro në vit.

Ndërkohë, kemi atë që quhet kosto kryesore të mirëmbajtjeve ose "heavy maintenance" që shkojnë: shtroja rreth 29 milionë euro, struktura rreth 24.6 milionë euro, drenazhimi rreth 1 milionë euro, dhe tuneli i Thirrës rreth 7.7 milionë euro, me një total prej rreth 62.4 milionë euro.

Siç e theksova, kemi dhe pjesën e kostove mesatare të "heavy maintenance" për 30 vitet e konçesionit, përllogariten rreth 2.1 milionë euro në vit dhe kostot të tjera të mirëmbajtjes, që nga operimi dhe mirëmbajtja e tunelit, që nga qendra e kontrollit të trafikut brenda në tunel, inpektimi i tunelit, elektriciteti i tunelit. Vetëm për elektricitetin e tunelit duhen 674 mijë euro në vit. Që ta dinë qytetarët, tuneli Thirrës në vit, vetëm për energji elektrike, për të mbajtur pajisjet e filtrimit, e ajrimit, ndriçimi etj., kushton 674 mijë euro në vit. Pastaj kemi mirëmbajtjen dimërore, mirëmbajtje rutinë, të gjitha këto shkojnë rreth 5.5 milionë euro në vit. Pra, të gjitha shifrat e mirëmbajtjes janë 7.6 milionë euro në vit.

Përsa i përket të ardhurave nga ky projekt, gjithmonë përllogaritjet janë mesatare, sepse ato lëvizin, në një vit diku më poshtë, në një tjetër diku më lart, por këtu i jemi referuar mesatares së llogaritjes. Të ardhurat nga operimi i rrugës të cilat llogriten të jenë mesatarisht rreth 12.6 milionë mesatare vjetore, por në vitet e para mund të jetë goxha më ulët. Dyshemeja e koncesionarit në vitin e parë është rreth 8 milionë euro ndërsa të ardhurat tavan për efekt ndarje të ardhurash është 9.4 milionë euro, dhe rritet në mënyrë progresive. Sigurisht që ka të ardhura nga qeveria në rast të mos plotësimit të minimumit të garantuar të kërkesës, pra të trafikut. Gjithmonë, brenda kontratës është konceptuar ajo praktikë në koncesione që i referohet garancisë së minimumit të trafikut.

Taksat kryesore që do të paguajë koncesionari gjatë periudhës së koncesionit përllogariten afërsisht si më poshtë: 71 milionë euro TVSH ose rreth 2.36 milionë euro në vit, dhe 14.8 milionë euro tatim fitimi ose rreth 500 mijë euro në vit.

Kam sjellë dhe modelet dhe tabela krahasuese se si vende të

rajonit veprojnë. **Më duhet të them që përveç Maqedonisë, jemi më ulët përsa i përket tarifimit të autoveturës, rreth 0.043 euro, pra i bie rreth 4.3 cent, në vendet e tjera shkojnë nga 5 e sipër.** Dua të bëj një sqarim shumë të rëndësishëm, diferenca midis tarifës së përdorimit dhe taksës. Pse e bëj këtë? Ka filluar një diskutim jo i drejtë, i keqpërdorur i taksës së qarkullimit dhe shumëkush, i ditur dhe i paditur, i interesuar apo i painteresuar, në politikë apo jashtë politike, ekspert apo jo ekspert, fillon ngrë argument rreth taksës së qarkullimit.

Taksa e qarkullimit është pjesë e thesit të madh të buxhetit të shtetit dhe si e tillë nuk shkon me destinacion përdorimi, por shkon për të financuar të gjitha shpenzimet, shërbimet publike të shumta që nga ndërtimi i rrugëve, që nga pagesa e borxhit të trashëguar, se kjo qeveri nuk ka krijuar borxh të ri, e që nga pensionet, që nga libra falas, që nga shëndetësia, që nga spitalet, e deri te ndihma ekonomike.

Por, unë do bëj me ju, nëse ma lejoni, një ushtrim për t'i dhënë një përgjigje të drejtpërdrejtë, të gjithë zërave të qëllimë, të paqëllimë, të ditur, të paditur, ekspertë, jo ekspertë, politikë e jo politikë, që nuk duhet të abuzojnë me këtë element. Për një sekond do të dal nga kuadri tekniko-legal i taksës së qarkullimit dhe po iki me logjikën e të diturve e të paditurve, ekspertëve e jo ekspertëve, politikëve dhe jo politikëve, që taksa e qarkullimit qenka e destinuar për rrugët. Do ta bëj këtë ushtrim për hatër të qytetarëve që të mos gënjejnë dhe po ju sjell shifra të drejtpërdrejta, dhe e kam dhe me median, se keni detyrim dhe mision të sqaroni qytetarët për të vërtetat apo të pavërtetat. Do ta përputh dhe me investimet në rrugë, nacionale, rajonale dhe lokale, e këtu do ta nis argumentin tim.

Duke iu referuar buxhetit të vitit 2013, rrugët nacionale nga buxheti i shtetit kanë tërhequr 40.7 miliardë lekë, ose për ta thjeshtësuar 400 milionë dollarë. Në vitin 2014, kur e mbani mend që na lanë gropën e madhe të borxhit, investuam 23 miliardë, pra 230 milionë dollarë. Në 2015-ën, 220 milionë dollarë. Në 2016-ën, 157 milionë dollarë. Në 2017-ën, 225 milionë dollarë dhe plani i 2018-ës është 244 milionë dollarë. Të gjitha të marra së bashku, 2014-2017, për rrugët nacionale janë 83 miliardë. Pra, janë harxhuar vetëm për rrugët nacionale 830 milionë dollarë.

Për të njëjtën periudhë, nga Fondi i Zhvillimit të Rajoneve, Fondi Shqiptar i Zhvillimit dhe me një shifër shumë të vogël nga fondit i bashkive janë harxhuar për rrugë rajonale dhe lokale 986 milionë dollarë.

Shifra e harxhuar për rrugët, totali i shpenzimeve të alokuara, lokalë-nacionalë, në 2014-2017 është 173 miliardë lekë apo 1.73 miliardë dollarë. Pra, gjithë shuma e harxhuar për rrugët është 1.73 miliardë dollarë, pa futur ripagesat për borxhet, por do e sjell për të sqaruar dhe ju, dhe qytetarët, me këtë pyetje naive apo të qëllimshme, apo të drejtë, se ku shkojnë paratë e taksës së qarkullimit.

Pra, të dashur anëtarë të komisionit dhe qytetarë, shuma e harxhuar për rrugë në 2014-2017 është 1.73 miliardë dollarë.

Sa kemi mbledhur taksë qarkullimi? Totali nga taksa e qarkullimit për 2014-2017 është 57.4 miliardë lekë, 574 milionë dollarë. Të dashur qytetarë, pyetjes naive, të qëllimshme, të bërë nga ekspertë e jo ekspertë, ku kanë shkuar paratë e taksës së qarkullimit ja ku e keni: **janë harxhuar për rrugët 1.73 miliardë dollarë, ndërsa gjithë taksa që është mbledhur është 570 milionë dollarë.** Tani, a qëndron pyetja që bën kushdo, ku kanë shkuar paratë e taksës së qarkullimit? Qëndron? Është pyetje o për shkak të paditurisë, o për shkak të qëllimshmërisë për të bërë qytetarët konfuzë.

Po sjell dhe një statistikë tjetër për qytetarët. Ripagesat, në termin teknik, janë pagesa e borxheve, e detyrimit principal dhe interesit.

Pagesa për borxhet e marra për rrugët, në vitin 2018 do të shkojë 110 milionë dollarë, nga të cilat 42 milionë dollarë janë ripagesat për rrugën e Kombit, rreth 37% e ripagesave të vitit 2018 shkojnë për borxhet e marra për Rrugën e Kombit. Nga 110 milionë dollarë, 42 milionë dollarë shkojnë për borxhin që ka marrë Republika e Shqipërisë për ndërtimin e Rrugës së Kombit, që nuk ka mbaruar akoma.

Nëse taksa e qarkullimit mbledh 120 milionë dollarë, gati e njëjta

shumë shkon vetëm për pagesat e borxheve. Tani t'i ftoj qytetarët t'i bëjnë prapë pyetjen atyre që e bëjnë këtë pyetje, ku shkuan paratë e taksës së qarkullimit?

Paratë e taksës së qarkullimit nuk mjaftojnë as për të paguar borxhet që janë marrë për rrugët. Vetëm interesat dhe principlali shkojnë gati 120 milionë dollarë në vit. Aq është taksa e qarkullimit.

Po një pyetje tjetër e bëjnë këta që bëjnë këtë pyetje? Po 450 milionë dollarë që buxheti i shtetit subvencionon fondin e pensioneve nga merren?

Taksa e qarkullimit që është vetëm 540 milionë dollarë në katër vite, e për rrugët janë investuar 1.73 miliardë dollarë, po 1.2 miliardë dollar nga dolën? Nga dolën 1.2 miliardë dollarë?

Po të ikim me logjikën e këtyre që paratë e taksës së qarkullimit të shkojnë te rrugët, ne do i kishim rrugët si pa rrugë, si rrugët që lanë. Pra, e gjithë kjo "ku shkojnë paratë e taksës së qarkullimit", është qesharake.

Këto janë llogaritë dhe po i them qytetarëve, më përlaje dhe me modesti, **paratë e taksës së qarkullimit nuk arrijnë dot të paguajnë as borxhet që qeveritë në vite kanë marrë për rrugët dhe imagjinoni që 37% e taksës së qarkullimit në vit shkon për të paguar borxhin e Rrugës së Kombit.** Rreth 37%, paratë e marra borxh për rrugën e Kombit, e cila nuk ka mbaruar ende, nëse doni debat se ku shkon taksa e qarkullimit.

Të gjithë këtë e solla për të rrëzuar gjithë atë butafori të qëllimshme apo për shkak të paditurisë se ku shkon taksa e qarkullimit. Pra, të nderuar qytetarë, të nderuar deputetë anëtarë të komisionit, 2014-2017 janë harxhuar 1.73 miliardë dollarë për të ndërtuar e mirëmbajtur rrugë, dhe taksa e qarkullimit ka mbledhur në këto vite vetëm 540 milionë. Diferenca ku u gjet? Dhe, gati 120 milionë dollarë na kushtojnë në vit pagesa e borxhit për rrugët, nga e cila rreth 40 % e taksës së qarkullimit shkon për të paguar borxhin marramendës me kosto skandaloze të Rrugës së Kombit, që i shkoi një moment eurobondi 13 % interesi. Atë paguajnë shqiptarët, edhe kuksianët, edhe tropojanët, edhe gjirokastritët, edhe tiransit, edhe vlonjatët. Ja çfarë paguajnë. Nga taksa e qarkullimit të dashur qytetarë, 40% paguani borxhin që ka marrë Saliu dhe Luli dhe që vodhi 300 milionë nga ato. Nga 120 milionë dollarë të taksës së qarkullimit, 42 shkojnë për pagesën e borxhit të marrë nga Saliu dhe Lul Basha, meqë kanë bërë një pyetje legjitime se ku shkojnë paratë e taksës së qarkullimit.

Përpara se ta mbyll dua të ndaj me ju se kontrata është negociuar me kujdes. Dua të pranoj që do të duhet të kishin bërë një komunikim më të thellë me qytetarët, sidomos me qytetarët e Kukësit, për t'i sqaruar. Ne kemi disa muaj që po diskutojmë mbi nenin 11/7 të kontratës që po e lexoj për qytetarët sepse është shumë i rëndësishëm të qetësojmë qytetarët e asaj zone që meritojnë vëmendje dhe patjetër qetësi, dhe në dimensionin social: Neni 11/7 i kontratës së koncensionit për "Përdoruesit e përjashtuar dhe përdoruesit e shpeshtë" ku hyjnë: automjetet e policisë rrugore, autoambulancat, automjetet e forcave zjarrfikëse, dhe automjetet ushtarake. Paragrafi 2 i këtij neni që teknikisht i referohet 11/7-2, i jep të drejtë qeverisë të negociojë me koncensionarin se kë do të përjashtojë. Ky është një element shtyllë e kontratës, e negociuar me kujdes, dhe neni 11/8 "Përdoruesit e shpeshtë", thelbi i të cilit është që autoriteti kontraktor, së bashku me koncensionarin, janë në të drejtë të kontratës, e kanë më shumë se një muaj që diskutojnë, çfarë përjasje sociale do të bëjë për banorët e zonës. Më besoni që përjasja është thellësisht sociale dhe në përfundim të këtij diskutimi, Kryeministri do ta shpalli vetë paketën. Paketa ka të paktën mbi një muaj e gjysëm që diskutohet në bazë të këtij neni. Pra, kushdo mund të bëjë diskutim legjitim, kushdo mund të shpallë shqetësim legjitim, ka disa të tjerë që bëjnë zhurmë politike, por ky neni i negociuar me kujdes i ka dhënë të drejtën qeverisë dhe koncensionarit të ulen dhe i ka vënë detyrimin

për të bërë një paketë sociale në bazë të këtij neni.

Pse e vumë këtë nen? Kot? Është ndër praktikat më të mira ndërkombëtare që tek koncepti i *përdoruesit të shpeshtë* të futet zona që e përdor më shpesh, madje dhe me një dimension social. Ka dhe një paragraf tjetër, ai i 120 mijë eurove në vit, ku thotë” Konçensionari duhet të paguajë çdo vit autoritetit kontraktor për 3 vitet e para nga data e përfundimit të punimeve për taksën e rrugës, një shumë prej 120 mijë euro, përfshirë TVSH, si pagesë e drejpërdrejtë. Këto pagesa direkte do të shkojnë në funksion të minimizimit të efektit social ekonomik që rrjedh nga tarifa e rrugës për përdorimin e shpeshtë lokal. Është tarifë rruge dhe Ministria e Financave, edhe kur ka bërë vërejtjet e saj për kontratën, i ka kërkuar të quhet tarifë rruge sepse nuk është taksë, teknikisht është tarifa e përdorimit të rrugës.

Të treja këto blloqe, brenda neneve 11/7 dhe 11/8, i kanë dhënë të drejtën dhe detyrimin qeverisë që të bëjë mbrojtje sociale, gjë që do ta bëjë me shumë vëmendje, si pjesë e paketës së solidaritetit që kjo qeveri nuk e ndan asnjë sekond nga vetja. Faleminderit.