



Republika e Kosovës
Republika Kosovo-Republic of Kosovo
Kuvendi - Skupština - Assembly

T R A N S K R I P T

**NGA DËGJIMI PUBLIK I KOMISIONIT PËR ZHVILLIM EKONOMIK,
INFRASTRUKTURË, TREGTI DHE INDUSTRI,
TË MBAJTUR MË 15.12. 2015**

**DHJETOR
2015**

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri, kryesuesi i Komisionit z. Raif Qela

KRYESUESI: Të nderuar të pranishëm,

Së pari ju përshëndes të gjithëve,

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri sot ju ka ftuar këtu për dëgjim publik për Ligjin për patentë shofer.

Aktualisht ky është në fazën e projektligji i sponzoruar prej Ministrisë së Infrastrukturës, ka kaluar në leximin e parë dhe ne për shkak të rëndësisë së vetë këtij ligji e kemi pa të udhës që të ju ftojme të gjithëve për një debat publik në të cilin ju për çdo çështje që keni të bëni lidhur me shqetësimet tuaja se mendoni që ky projektligj nuk i plotëson nevojat, kërkesat, nëse ka gabime në të, ne do t'i kemi marrim parasysh me shumë seriozitet të gjitha vërejtjet tuaja dhe grupi punues e më vonë edhe Komisioni për Zhvillim Ekonomik do t'i trajtoj me seriozitet dhe sigurisht që ato të cilat janë me vend do t'i fus në amendamente në mënyrë që në leximin e dytë të kalojnë si të tilla dhe ligjit të jetë sa më kompletë.

Me qenë se jeni bukur shumë është pak problem po të mos mbajmë një farë rregulli sa të ketë mundësi mbani qetësi në mënyrë që ta dëgjojmë njëri tjetrin.

Unë jam Raif Qela, përndryshe nga Komisioni për Zhvillim ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri.

Të pranishëm këtu janë përveç përfaqësuesve të institucioneve nga Ministria e Infrastrukturës, përfaqësues të Policisë, me gjasa edhe të Punëve të Brendshme edhe të gjitha palët tjera të interesuara të cilët kanë shprehur interesimin të jenë këtu të pranishëm edhe ta japin kontributin në trajtimin sa më të mirë të këtij projektligji në mënyrë që ta plotësojmë atë çka do që të ketë nevojë ose ta ndryshojmë.

Tani sipas një radhe me qenë se sponzoruesi është Ministria e Infrastrukturës, ja jap së pari fjalën Ministrisë të tregoj lidhur me çështjet kryesore që kanë të bëjnë me këtë projektligj.

Urdhëroni, secili që e merr ju lutem së pari të prezantoheni sepse këtu çka deklarohen këtu incizohen e pastaj ato analizohen prej Komisionit në mënyrë që ta kemi edhe mundësisht referojuni sa keni mundësi ligjit edhe nenit konkret e kështu ne do ta kemi shumë më lehtë që të bëjmë amendamentim konkret të nenit konkret të ligjit.

Urdhëroni!

HABIB HASANI: Përshëndetje për të gjithë,

Quhem Habib Hasani, zyrtar nga Ministria e Infrastrukturës. Kam qenë anëtar i grupit punues të këtij Projektligji për patentë shofer.

Edhe emërtimi i ligjit u bë konform ... së Bashkimit Evropian për patentë shofer.

Ky ligj ka të bëjë me procesin e marrjes së patentë shoferi, do të arrit cilësinë e marrjes së patentë shoferit dhe do t'i cakton kushtet bazë për licencimin dhe rilicencimin e auto shkollave, shoferëve, instruktorëve dhe çështje tjera që lidhen me ta.

Ky ligj që ka të bëjë me ndryshimin e ligjit paraprak të cilin kjo fushë është mbuluar me ligjin aktual i cili është në fuqi për sigurimin në komunikacionin rrugor. Janë këto ndryshime qenësore të cilat në vijim do t'i cekim.

Deri më tani për ta licencuar një auto-shkollë ka qenë e kushtëzuar së pari është dashtë ta ketë kategorinë B pastaj të licencohet për kategorinë C, D ose ndonjë kategori tjetër.

Në këtë projektligj nuk ka më kushtëzime, domethënë secili subjekt juridik ka të drejtë me të aftësua kandidat sipas dëshirës së vetë të cilin do kategori A, B, C, D, domethënë nuk ka më kushtëzime siç është në ligjin aktual i cili është në fuqi.

Me ligjin aktual në fuqi i cili e mbulon këtë fushë nuk shihet udhëheqësi profesional në auto-shkollë, domethënë nuk kërkohet kurrfarë përgatitje rreth auto-shkollës, ka mundësi me qenë me shkollë të mesme apo me shkollë fillore a partner.

Mirëpo tash me këtë projektligj parashihet se duhet të ketë së paku shkollën lartë me sistemin e vjetër ose në sistemin e vjetër beqollar.

Afati i kandidatëve për të regjistruar ka qenë në ligjin aktualisht 3 muaj, ndërsa tash 6 muaj, domethënë pa e mbush moshën e paraparë për me ju ushtrua provimit 6 muaj ditë ka të drejtë kandidati me fillua aftësimin me qëllim që ai në mënyrë graduale të fillojë aftësimin aty, domethënë kjo është në favor të qytetarit.

Deri më tani duke i marrë edhe praktikën e rajonit kanë qenë 16 orë nga pjesa teorike dhe nga 16 orë nga pjesa praktike.

Por orët janë as më të vogla të cilat i kemi analizuar me .. të cilët janë në shtetet e rajonit.

Dhe tash ky projektligj janë paraparë 30 orë nga pjesa praktike dhe 25 orë nga pjesa teorike.

Pyesi duhet t'i nënshtrohet trajnimeve profesionale dhe është i ndarë pjesa teorike dhe pjesa praktike konform standardeve ose direktivës së tretë të Bashkimit Evropian e cila është në fuqi 2006/126.

Të gjitha standardet minimale të cilat gjinden në direktivën e tretë të Bashkimit Evropian janë inkorporuar në këtë ligj, ndërsa ato shtesë do të inkorporohen me akte nënligjore të cilat nxjerrën në bazë të këtij projektligji kur aprovohet.

Standardet psikofizike janë të parapara në direktivën e tretë të direktivës evropiane të njëjtat janë inkorporuar me këtë projektligj, ndërsa ato më detajuara do të përcaktohen me një udhëzim ose me një akt nënligjor nga Ministria e Shëndetësisë.

Tash me këtë ligjin në fuqi marrja e certifikatës së kualifikimit profesional apo anglisht quhet SIPIS për shoferët të cilët janë personalisht të atyre mjeteve të transportit të udhëtarëve ose të ..., ka qenë obligative ndërsa me këtë projektligj është sipas nevojës sidomos për ata të cilët lëvizin jashtë territorit të Republikës së Kosovës, ndërsa brenda territorit të Republikës së Kosovës nuk ka nevojë të pajisen me këtë certifikatë.

Sa i përket patentë shoferit e dini përmes mjeteve të informim qytetari ka mund me humb patentë shoferin i cili nuk ka aplikua për vazhdim. ka mund me qenë edhe në studime në vende të ndryshe të Evropës ose për gjendje shëndetësore e me këtë projektligj nuk mundet më me humb i vetmi kusht që me humb këtë patentë shofer është se në bazë të konstatimit mjekësor kontaktohet që është i paaftë ose në bazë të ... negative të cilën shihet në projektligjin për rregullat e komunikacionit rrugor i cili veç është ndryshuar në kryeministri.

Patentë shoferi për kategorinë B, me ligjin ekzistues është i pa kufizuar, ndërsa me këtë projektligj parashihet sipas të drejtës Evropiane 15 vite kategoria B, ndërsa kategoritë profesionale janë 5 vite.

Mirëpo tash secila kategori para se mu vazhdua duhet të ketë certifikatën mjekësore, domethënë me konstatua gjendjen psiko fizike që është i aftë për të drejtuar ato mjete.

Provimi për shofer kategorisë shtesë ose profesionale domethënë B ose C ka qenë e kushtëzuar që më së pari qytetari është dashtë me marrë kategorinë B, ndoshta si ka nevojë kategoria C, hiq është dashtë me hy për kategori C, me pritë dy vjet për me marrë B, me këtë projektligj është vetëm B bazë dhe ka të drejtë me marrë kategorinë C ose D sipas nevojës që i duhet qytetarit.

Autorizimet për trajnime të cilat ofrojnë në fushën e patentë shoferit duhet t'i bëjnë institucionet ose subjektet të cilat duhet të jenë të akredituara nga Ministria e Shkencës dhe Teknologjisë që të rritet cilësia e mos të domethënë numri i pakufizuar për me i krye termine në fushën e patentë shoferit.

Tani pyetëset janë nga pjesa praktike janë profesionalista dhe ata kanë të drejtë të punojnë vetëm 60 ditë brenda vitit kalendarik e jo sikur tani që ka krijuar një kohë të gjatë, domethënë kjo ka qenë.

Mbikëqyrja profesionale e cila do të bëhet edhe ndaj testimit të kandidatëve për shofer edhe ndaj subjektet të cilat ofrojnë shërbime në fushën e patentë shoferit do të mbikëqyren nga një grup i ekspertëve të cilët në bazë të rekomandimeve do të japin me qëllim që të rritet cilësia dhe siguria në komunikacionin rrugorë.

Pra, patentë shoferi është si bazë kur kandidati për herë të parë i merr hapat e parë për t'i ngalur ato mjete domethënë si prodhues të ri dhe qëllimi i këtij ligji është që të rritet cilësia e marrjes së patentë shoferit dhe të arrihet siguria sa më e madhe në trafikun rrugorë. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit! Ju lutem prekeni edhe një herë susten, A e donë dikush fjalën prej Ministrisë së Punëve të Brendshme? Jo.

Policia, urdhëroni! Aktivizoni mikrofonin ju lutem. Prezantohuni.

JETON REXHEPI: Faleminderit!

Përshëndetje për të gjithë,

Unë jam Jeton Rexhepi, drejtor i Drejtorisë për Preventivë në Komunikacionin rrugorë.

Në pranimin e rreth këtij projektligji ne si Polici e Kosovës kemi marrë, kemi shqyrtuar dhe kemi lexua dhe kemi mendua që duhet në disa nene apo në disa pjesë të plotësohet ose gjegjësit të ndryshohet.

Andaj, për njoftimin e juaj do të thotë ne si Polici kemi qenë në grup punues edhe në ligjet po në projektligjin tjetër për rrjedhat dhe komunikacionit rrugor ku Ligji i sigurisë është dhënë në tri pjesë, ndërsa Ligjin për patentë shoferit edhe në pjesën e parë ne kemi thënë vetëm rekomandimin, propozimin do të thotë në aspektin e ... rrugore.

Në bazuar në gjendjen e sigurisë në komunikacionin rrugor e cila në vendin tonë do të thotë nuk është ajo që ne dëshirojmë, është një gjendje me një numër të aksidenteve sidomos këtë vit në linjë ... komunikacion rrugor.

Andaj me qëllim të Ligjit të sigurisë dhe ofrimit të një sigurie më të madhe për gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, ne si Polici e Kosovës kemi vendosur nenet të cilat do t'i japim me shkrim, ne i kemi hartuar dhe dorëzuar pranë Zyrës Ligjore të Ministrisë së Punëve të Brendshme, besoj që do të jetë Kuvendi pasi këtij takimi dhe këtij komision.

Nene të cilat do të kontribuoni në sigurinë rrugorë duke filluar nga auto shkolat vetëm kur kandidati merr hapat e parë në rregullat apo në .. mbi rregullat e komunikacionit rrugorë deri te ekzaminimi apo instruktorët që do të ushtrojnë ata ekzaminerët dhe derisa neve në rrugë nga del një shofer i ri apo një shofer fillestar qysh është përcaktuar me ligjet apo projektligjet tjera në sigurimin e komunikacionit rrugorë.

Nga praktika po flas edhe për atë edhe kemi dhënë këto rekomandime. Disa ligje që do të thotë ne po kemi problem me implementim sidomos kur të bëjmë me atë pjesë kur ne tani e kemi kërkuar që të ndryshohet sidomos te mbikëqyrja dhe kontrolli, do të thotë pjesa jonë ka të bëjë me shumë te mbikëqyrja dhe kontrolli në zbatimin e sanksioneve ndaj pjesëmarrësve në komunikacionin rrugorë dhe disa nene tjera do të thotë të cilat ne i kemi evidentuar, janë të shënuara do të thotë nuk e besoj që ka nevojë t'i diskutojmë një nga një do t'i dorëzojmë me shkrim nga neni 40 e deri te neni 127 Policia e Kosovës i ka vërejtjet dhe propozimet po ashtu i ka edhe arsyetime pse mendon të jetë i plotësuar apo i lëshuar ai nen apo ai paragraf apo nënparagraf. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Rexhepi,

Po besoj se derisa ju jeni ballafaquar më së shumti në këto probleme në trafik ju edhe i evidenconim më lehtë se kushdo tjetër edhe mungesat e theksuara në këtë projektligj edhe po besoj që ndihmesa e juaj do t'i ndihmojë shumë edhe komunikacionit edhe krijimit të një ligji i cili do ta rregullojë këtë fushë. Falënderoj edhe një herë! Ju e dini kujt t'i drejtoheni, është këtu

koordinatori, kushdo që doni mund ta kontaktoni pastaj. E merrni adresën e tij edhe kushdo që ka vërejtje me shkrim ja dorëzon atij, mundësisht brenda 3-4 ditësh po më së shumti brenda javës të gjitha vërejtje që i keni i dorëzoni me imell eventualisht nëse ndonjëri nuk mund t'ia dorëzoj me imell edhe po t'ia dorëzoj personalisht të shkruara bënë por është shumë më e udhës në formë elektronike me imell. Faleminderit!

Tjetër kush e donë fjalën. Urdhëroni!

MUSA THAQI: Faleminderit! Jam Musa Thaçi, drejtor në Drejtoratin për Pajisje me dokumente, Njësia e Punëve të Brendshme.

Ne kemi vërejtje për propozime tona që i kemi japë, nuk kemi parë parasysh nga Komisioni i Ministrisë së Infrastrukturës.

Po filloj me nene, neni 89, 91, 92, 93, 97 edhe neni 99. Më tutje nuk po hy, do të thotë të gjitha këto do t'ia dorëzoj me shkrim në Komisionin Parlamentar. Faleminderit!

KRYESUESI: A keni mundësi t'ia them ... në cilat prej pjesëve për publikun për këta që janë të pranishëm mos t'ia përsërisim në cilat çështje i kemi pasur problemet më të mëdha.

MUSA THAQI: Këtu janë çështjet më shumë të çështja e lëshimit të patentë shoferit. Për shembull te neni 89, parashihet të lëshohet patentë shoferi i kategorive profesionale. Ne dom sqarim më të detajuar me çfarë afati kohorë do të lëshohet ai dhe a do të jetë i zakonshëm siç është patentë shoferi i kategorive tjera.

Neni 91. E kemi këtu çështjen për vitet. Ne si Njësia e Punëve të Brendshme jemi duke bërë përgatitje më shumë e kemi pritë të bëhet këtë ligj që të lëshojmë patentë shofer biometrik edhe këtu është vendosur viti 15 vjeçar, me standardet aktuale e vetmja mundësi është 10 vjeçar.

Po ashtu te neni 92, te çështja e konstatimit dhe me certifikatën shëndetësore. Te ky paragraf duhet të caktohet disa afate kohore sepse në aspektin elektronik duhet caktuar brenda afatit 10 vjeçar.

Neni 93, ne i kemi dhënë propozimin që të jetë afati i vazhdimit të patentë shoferit 6 muaj e aty është cekë 90 ditë. Për arsye se ne kemi me ... edhe jemi duke u ballafaquar do herë me këtë problem më real është, rrethanat e tilla i kemi dhe duhet ceket 6 mujori.

Neni 97, këtu patentë shoferi ndërkombëtarë ceket se duhet lëshohet por është harruar me cek si Njësia e Brendshme e autorizon ... për lëshimin e patentë shoferit ndërkombëtarë.

Neni 99, ky keni duhet të fshihet krejt, këtë propozim e kemi dhënë se është rregullua te neni 76. Kaq. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit! Dikush tjetër, kusht donë fjalën.

GJYMSHIT ÇAKOLLI: Quhem Gjymshiti Çakolli, kryetar i Federatës të autoshtollave të Kosovës.

Ne në fillim sa i përket këtij draft-ligji Njësia e Infrastrukturës e ka pasur një prezantim të këtij projektligji në të cilën e kemi paraqitur edhe ne si federatë shqetësimet tona lidhur me disa nene që i ka përcaktuar Komisioni për ... Infrastrukturës.

Në rend të parë kemi pasur te neni 5, kushtet bazë për licencimin e auto shkollës.

Sa i përket udhëheqësit profesional kemi pasur shumë vërejtje rreth këtij neni, që udhëheqësi profesional mos të jetë në auto shkollë, për shkak ...edhe ligjëruesi profesional edhe kemi punëtorin administrativ edhe nuk di pse tash një auto shkollë ku mund t'i ketë tash një udhëheqës profesional i cili duhet të jetë në fakultet sigurisht paga e tij do të jetë e madhe 300-400 euro, një punëtorë administrativ gjithashtu duhet të paguhet edhe ky edhe paguhet një ligjërues profesional.

Ne kemi kërkuar që udhëheqësi profesional fare të mos ekzistoj kur e kemi punëtorin administrativ edhe kemi ligjëruesin profesional. Por më duket është ngarkesë e madhe sa i përket një administrate me një auto shkollë e cila për me themelua një auto shkollë duhet të ketë së paku dy instruktor me dy automjete dhe të kërkohet një person me fakultet me një pagë aq të madhe që duhet ta kërkoj edhe një punëtor administrativ i cili mund t'i kryej këto punë sigurisht edhe të udhëheqësit profesional.

Këtë vërejtje e kemi dërgua edhe në Komision, e falënderoj Habibin i cili e ka bërë këtë prezantim dhe kemi qenë prezentë aty .

Ne i kemi dërguar vërejtjet tona por prapë me këtë kjo ka mbet si e tillë.

Përveç udhëheqësit profesional ngarkohet auto shkolla me poligon. Ne nuk jem kundër këtij poligoni por poligoni dihet, se me pas një poligon sa metra i kërkon sot në Prishtinë, me rezervua ne duhet atëherë me shkua diku në një fshatë në Prapashticë a Dabishevcë në komunë të Prishtinës vetëm në territor të Prishtinës dhe brenda në qytet nuk ke shans.

Përveç asaj që asnjëherë kandidatët nuk testohen në poligon për kategorinë B. Kemi kërkuar që kjo për kategorinë B mos të jetë e autorizuar mos të kërkohet por për kategoritë e rënda për C dhe D le të ekzistoj ky poligon, po për kategorinë D asnjëherë nuk testohen kandidatët vetëm ngarkohet auto shkolla me një poligon të tillë edhe me një pagesë marramendëse këtë dihet për me e sigurua aq metra katror sa është pagesa sot në Prishtinë.

Një poligon sa duhet të paguhet, një udhëheqës profesional me fakultet llogarite ku jemi edhe çfarë kushte do të ketë.

Ka qenë te pezullimi i licencës për auto shkollë, në draft-ligjin e parë ka qenë diku më pakë se 90 ditë nuk mund të jetë deri në një vit. Pezullohet për një vërejtje auto-shkolla edhe t'i merret licenca për tre muaj ditë nuk e kemi pa. Kjo ka kalua, ne kemi kërkuar që të jetë së paku 30 ditë, tash po shoh që në draft-ligjin e ri është ashtu është përmirësua.

Mbyllja e librave na kanë kërkuar që të bëhet në mënyrë elektronike, ne çdo muaj kemi kontroll të inspekcionit nga Ministria e Infrastrukturës nëpër auto shkolla.

Në qoftë se atëherë ne hyjmë në mënyrë elektrone edhe kjo është një ngarkesë e vetme biznesi që nuk ka mundësi t'i përballoj të gjitha këto që kërkohet edhe po më duket është, për çdo muaj vjen inspektori në auto shkollë edhe kërkon gjithë regjistrin e librin e kandidatëve të regjistruar për mbajtjen e orëve të gjitha ato me rend. E kemi pa të arsyeshme që kjo pak një ngarkesë e tepërt. Nuk po i ikim përgjegjësisë, nuk po i ikim evidencave por është një ngarkesë në qoftë se mbërrijmë të hyjmë në kompjuterizim ashtu që t'i plotësojmë kushtet kish me qenë shumë më mirë.

Është çështja edhe te përcaktimi i orëve. Nuk do të thotë se ne po i ikim edhe asaj se më 16 orë e dimë ne që punojmë edhe unë punoj si instruktor edhe i kam kolegët të gjithë këta këtu se me 16 orë do të jetë një aftësim i kandidatit aq sa duhet sidomos te gjinia femërore.

Por disa herë unë kam kërkuar nga Ministria e tatimit, kjo TVSH-ja tash neve na ka ngarkua diku 18%, na ka .. si veprimtari shërbyese jo si veprimtari edukuese. Kemi kërkuar që të bëhet edhe ky ndryshim të kalojmë si veprimtari edukativo arsimore mos të jetë veprimtari shërbyese. Kur e dimë që të gjitha shkollat fillore dhe të mesme që janë private janë të liruara nga TVSH-ja nga kjo 18%, aty është 9% me sa e di unë nuk është 17%, edhe shkollat e mesme. Edhe kemi kërkuar të kalojmë si kategori edukativo arsimore jo të mbesim si veprimtari shërbyese. Kur llogaritet çmimi i auto shkollës në përcaktimin e 30 orëve dihet se ku shkon, diku duhet të jetë 300-400 euro dhe 400 euro sot në kushte tona nuk do ta kenë mundësi çdo qytetarë ta merr patentë shoferin, se jemi në rrethana të tilla ku jemi.

Shumë herë Ministria e Infrastrukturës thirret në direktivat evropian po kur është me zbatua te ne kur nuk i përfillin. Të thirren në ato direktiva por kur i kërkojmë ne ta kem një sqarim, një diskutim, një muhabet pak më të shkurtë e më të kapshëm për vendin, për kohën edhe momentin që po jetojmë ne pak kalon te ta edhe pse Habibi është, kemi kërkuar edhe ne të marrim pjesë si federatë në atë Komisionin punues, por nuk na ka ftuar askush, nuk kemi pasur qasje vetëm kur e kemi marrë draft-ligjin që e kemi lexua dhe i kemi pa këto vërejtje.

U përmend edhe çështja e ekzaminerve .. sa i përket. Unë mendoj që i kemi këtu edhe disa tjerë që kanë punua, por i shohë atje disa ndryshime që janë bërë, ky 60 ditshi thotë, 60 ditë ka me punua ekzaminer pas 60 dite kah shkon ai njeri, edhe atje thotë ministri me një vendim mund ta vazhdoj edhe mund ta mos t'ia vazhdoj domethënë sipas dëshirës të tij ai ja lenë vetit me ligj t'ia vazhdoj a mos t'ia vazhdoj, e merr 3 ditë 4 ditë, një javë e mbanë në punë edhe pas një jave dil në rrugë. Unë gjithashtu po e kuptoj qysh është e shkruar. Tash mendoj që kjo pak më e saktë por besoj ë do të ketë biseda tjera që kemi.

Atje shihen disa me kritere të përcaktuara për ekzaminer thotë duhet t'i ketë së paku 5 vjet përvojë pune, mos ketë lidhur ngushtë 5 vjet me anëtarë të familje, me atë me atë si bashkëpunëtorë i auto shkollës dhe dika i marrin këta njerëz. Në qoftë se ata që kanë punua edhe e njohin këtë lëmi edhe e bëjnë vlerësimin më mirë, sa më mirë që ka pasur lidhje edhe ka pasur kontakte me auto shkollë.

Edhe tash çmimin, këtu me ligj thotë se Ministria me një vendim e cakton çmimin për auto shkolla. Nuk e di a është kompetente tash ... çmimit edhe ekonomitë e vogla janë tjera në përcaktimin e çmimeve.

Mendoj që Ministria nuk mund bash me marrë një vendim të tillë me na përcaktua veprimtari private, ekonomi e vogël edhe tash më thotë ki me pas 400 edhe s'mundesh më pak.

Unë po besoj që kam kërkuar në rrethana të tilla që jetojmë, sa .. qytetarë nuk e ka mundësinë edhe ai që se ka askënd të punësuar në familje, mos t'i mohohet e drejta me marrë një patentë shofer. Por në qoftë se nuk e ka askënd në familje ai me 400-500 euro besoj që s'ka me pas atë fat me e marrë.

Unë kaq për fillim, mendoj ndoshta tash në bisedë e sipër.

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Cakolli!

Ju lutem edhe ju do t'i dorëzoni me shkrim ato. Faleminderit!

Nëse ka mundësi ministria t'i grumbulloj krejt shqetësimet e të tjerëve edhe pastaj përgjigjet, a bënë kështu. Është si procedurë, po mendoj që është shumë më korrekte jo çështje për çështje por krejt çka palët tjerë të interesuar shfaqin shqetësim lidhur me projektligjin në fund Ministria, sponzoruesi japë përgjigje.

Urdhëroni, ju lutem!

_____: Unë nuk pajtohem me propozimin tuaj që ne t'i dërgojmë në Ministri këto rekomandime për shkak se ne i kemi dërgua edhe atje e kanë përfundua.

KRYESUESI: Më falni një sqarim. Ne këtu jemi, Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti e Industri e Kuvendit të Kosovës, Kuvendi është ai që ia jep formën përfundimtare ligjit. Sponzorues i njëgjuhes i ligjit, i projektligjit është ministria. Deri sa të bëhet ligj duhet të kalojë nëpër dy lexime në Kuvend, në leximin e parë ka kaluar tash e kemi debatin publik, pastaj ka mundësi të bëjmë edhe ndonjë tryezë edhe në fund është faza e amendamentimit në të cilën ka mundësi të inkorporohen krejt këto shqetësimet tuaja përmes ne deputetëve dhe në fund tani në leximin e dytë përfundimtar miratohet si ligj.

Ju nuk do t'i dorëzoni vërejtjet tuaja në ministri, por në Komisionin për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti, Industri të Kuvendit të Kosovës, tek ne.

_____: po kjo u keqkuptova se më duket që the i dorëzoni grupit punues.

KRYESUESI: Ju lutem prezantohuni. Emri juaj.

MUHAMET KRASNIQ: Unë jam Muhamet Krasniqi, jam drejtor i Kolegjit shkenca të aplikuara "Tempulli" në Prishtinë.

Ne i kemi dorëzuar në afatin e caktuar të gjitha rekomandimet lidhur me këtë projektligj, gjithsej janë 41 rekomandime prej tyre janë refuzuar 37 rekomandime, propozime, komente si të doni quani, 3 janë aprovuar, ndërsa 1 është aprovuar pjesërisht. Domethënë, kjo është arsyeja pse thash unë që nuk kemi nevojë me i dërguar në grup për shkak se nuk e dimë as përbërjen e këtij grupi dhe çfarë kompetence kanë këta zyrtarë të Ministrisë së Infrastrukturës kur këta i hudhin 37 komente të një ekipi profesionistësh të përbërë prej doktor shkencave dhe prej instruktorë, trajnerë të njohur në vend edhe në regjion.

Prandaj kjo ishte arsyeja pse unë ju thash për t'i dërguar në Komisionin parlamentar për Zhvillim Ekonomik, Industri, Tregti dhe Infrastrukturë. Me qëllim të respektimit të kërkesës së juaj për me respektuar afatin kohor unë e kam përgatitur disa theksime të cilat kanë dal nga këto 41 komente, të cilat i kemi dorëzuar në Ministri të Infrastrukturës. Së pari është për tu përshëndetur ky takim i sotëm edhe një mundësi shumë e mirë për ta dëgjuar zërin tonë se secili prej neve përfaqësojmë disa institucione, të cilat lidhen apo janë palë të interesit në këtë projektligj.

Takimi i sotëm po ashtu është një rast i mirë për ta sjell në kujtesën e të gjithëve mungesën e një qasje serioze dhe përgjegjësisë ndër vite të zyrtarëve të Ministrisë së Infrastrukturës si sponsorizues të këtyre ligjeve. Përveç ligjit të vetëm për sigurinë në komunikacionin rrugor ju e dini se vitin e kaluar ka pasur disa përpjekje për ta amendamentuar at ligj, i cili ka dal edhe një draft dokument shumë voluminoz i cili është zhvilluar krejt në fshehtësi larg syve të opinionit pastaj ka pasur tentime për të kaluar në Qeveri edhe në Kuvend, megjithëse në kundërshtim të plotë me procedurat e parapara rreth aprovimit të ligjeve.

Meqenëse këto veprime i takojnë të kaluarës dua sot që komisioni të merr për bazë rekomandimet tona dhe propozimet tona në mënyrë që të inkorporojë në këtë projektligj. Kolegji “Tempulli” vlerëson se grupi i cili ka hartuar ky projektligj qysh në fillim është dashur t'i bashkohen edhe ekspertë të tjerë, domethënë me kriju një grup të gjerë dhe një grup të ngushtë me ekspertë të fushës së caktuar, dhe jo vetëm zyrtarët e Ministrisë të hartojnë një projektligj për shkak se sot po shohim që ka edhe kërkesa tjera nga komuniteti, pra komuniteti i autoshkollave, komunitetet e Ministrisë së Punëve të Brendshme, të Policisë, pastaj edhe të institucioneve tjera siç është edhe institucioni të cilin e prezantoj.

Duke qenë se ky projektligj është punuar për të përmirësuar dhe eliminuar mangësitë në Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor rrjedhimisht për të fuqizuar sigurinë në rrugë do të duhej t'i adresojë tri parime themelore: standardet e cilësisë, barazinë para ligjit për të gjitha institucionet e autorizuar ose të licencuara nga Ministria e Infrastrukturës dhe konkurrencë reale mbi baza të ... dhe jo monopolit.

Me qëllimin më të mirë për të kontribuar në aspektin profesional dhe institucional na ju thash që kemi dorëzuar rekomandimet në muajin qershor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe kemi menduar që ky është një kontribut dhe një ndihmë që i jepet këtij ekipi punues, mirëpo fatkeqësisht hartuesit e këtij projektligji nuk kanë vlerësuar aspak këtë farë kontributi për ndihmë, por përkundrazi ne jemi cilësuar si tendencioz dhe mandej ekipi im i ekspertëve është quajtur edhe si “shpifës”.

Këtë e kanë bërë hartuesit e këtij ligjit, domethënë kjo tregon sa mirë ata bashkëpunojnë me palët e interesit. Dhe më duhet të potencoj faktin se rekomandimit të Kolegjit “Tempulli” janë hartuar ashtu siç thash edhe më herët edhe nga profesorët universitar, ekspertët, trajnerë dhe ekspertë të njohur të kësaj fushe në regjion të cilët janë të njohur për suksesin dhe rezultatet e tyre. Siguria e lëvizjes në rrugë është edhe shqetësim i vazhduar i të gjithë neve ky është edhe një shqetësim i Komisionit Evropian nuk e di sa e keni përcjell prej 2010 raportet e Komisionit Evropian flasin për një rrezikim të vazhdueshëm të sigurisë në rrugë për të gjithë pjesëmarrësit.

Mangësitë e ligjit ekzistues dhe nevoja për përmirësimin dhe normalizimin e gjendjes së patentë shoferit në vend janë edhe rekomandimet e dy konferencave ndërkombëtare të cilat janë mbajtur në Prishtinë, në vitin 2013 dhe 2014. Pastaj është edhe rekomandimi i forumit të Kosovës për siguri në rrugë që bëjnë pjesë shumë institucione tona qeveritare dhe jo qeveritare, dhe vendore, ndërkombëtare.

Qëllimi i hartimit të secilit ligj është rregullimi dhe vendosja e ligjshmërisë në çështjet që mbulon, kam frikë se ky projektligj në versionin e tanishëm do të komplikojë edhe më shumë sistemin e patentë shoferit, do t’ua vështirësojë punën autoshkollave dhe do të thellojë edhe më shumë problemet ekzistuese sa i përket trajnimeve të personelit të punësuar në vlerësimin e arritshmërisë së kandidatëve në kursin për aftësim, për kursin për instruktor të ngasjes dhe kursin për ekzaminas siç u tha edhe më herët.

Ne insistojmë që ky projektligj të plotësohet sa i përket këtyre çështjeve, por edhe theksimeve të mëposhtme, të cilat janë mjaftë brengosëse dhe në kundërshtim me standardet ndërkombëtare, përvojat e suksesshme të vendeve në regjion dhe në Evropë, por edhe me rregulloret evropiane në të cilat thirren aq shumë hartuesit e këtij projektligjit.

Meqenëse, kërkesat dhe rekomandimet tona janë hedhur poshtë nga...

KRYESUESI: A bën një?

MUHAMET KRASNIQI: Nuk bën deri te përfundoj, të lutem më vjen keq. Meqenëse janë hedhur poshtë nga hartuesit e këtij ligji i lutemi Komisionit Parlamentar për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri që në bazë të mandateve të tyre zyrtare të përmirësoj dhe të plotësoj këtë projektligj sepse fundja ky projektligj ju adresohet qytetarëve, i adresohet vendit dhe jo bizneseve të caktuara. Unë i kam edhe 3-4 theksime nëse më lejoni me i lexu. Faleminderit, shumë!

Kosova mbetet vendi i fundit në regjion ku ende përdoret termi komunikacion, kurrkush nuk e përmendi këtë çështje. Çka është “komunikacioni”, pse me ligj përdoret komunikacioni. Ky term është në kundërshtim me direktivat evropiane dhe bie ndesh me politikat e BE-së, bie ndesh edhe me agjendën evropiane për përafrimin e legjislacionit të Kuvendit të Kosovës me legjislacionin evropian dhe përfundimisht duhet të futet në përdorim termi “trafik” ose qysh e ka Shqipëria “qarkullim” dhe jo të ekzistojë termi “komunikacion”.

Unë e kam dhënë si rekomandim dhe ekipi i hartuesve të Ministrisë së Infrastrukturës e ka hedhur poshtë këtë. I kam dhënë disa shembuj të cilat i dëgjojmë nëpër radio dhe televizion:

“ndodhi një aksident i komunikacionit ku në vendin e ngjarjes doli policia e trafikut” qesharake, “rregullat e komunikacionit dhe shenjat e trafikut” qesharake, “njësia e policisë së trafikut kujdeset për mbarëvajtjen e komunikacionit” qesharake, “trafikimi i qenieve njerëzore” nuk ka kuptim me thënë kurrqysh “komunikacioni i qenieve njerëzore”. Domethënë, këto janë disa shembuj që flasin që përfundimisht termi “komunikacion” duhet të largohet për shkak se Kosova ka mbet vendi i fundit.

Të gjitha shtetet në regjion e kanë rregulluar këtë çështje, edhe shtetet fqinjë tanë por edhe shtetet të cilat tashmë janë pjesë e komunitetit evropian. Ministria me ligj duhet të përcaktojë kushtet dhe kriteret bazë, ndërsa kriteret shtesë për licencimin e ... licencës së autoshkollave do të përcaktohen me aktin nënligjorë. Ligji do të caktojë parime, të gjithë e dimë që ligj cakton parime ndërsa procedurat plotësohen me udhëzime administrative. Mirëpo nuk mundet një ligj të plotësohet me 20 e kusur akte nënligjore se unë nuk di Ministria e Infrastrukturës a ka kohë më me u marrë me mbikëqyrjen e këtyre akteve nënligjore.

Kemi ne udhëzime administrative, janë 10 udhëzime administrative më së paku të cilat rregullojnë çështjen e patentë shoferit, trajnimeve, e krejt e asnjëherë nuk janë respektuar nuk kanë kapacitet që të respektohen dhe pastaj me këtë projektligj ata i japin mandat vetes ende të ushtrojnë kontroll mbi sistemin e patentë shoferit. Domethënë organizimin e provimeve për ligjërues profesional, në rregull le të merren me licencimin që është detyrë e tyre, por jo edhe me organizimin e provimeve, me organizimin e trajnimeve tjera e tjera.

Ministria duhet të merrem me mbikëqyrjen dhe udhëheqjen e procedurave të trajnimit të ofruara nga institucionet e autorizuar dhe me aspektet e licencimit, mirëpo jo përmes këtij projektligji me i dhënë mandat vetes për me organizuar trajnime dhe provime profesionale. Tash i kam dhënë disa shembuj, sipas logjikës së hartuesve të këtyre ligjeve pas mbrojtjes së ... të gjithë studentët në Kosovë qofshin bachelor apo master unë ... e kam krahasuar me një provim profesional në nivelin e Ministrisë së Infrastrukturës duhet që të gjitha ministritë nga fushat përkatëse t'i detyrojnë studentët e vetë të diplomuar për dhënien e provimit profesional si kusht për licencim, e panevojshme.

Mendoj se prapa kësaj qëndron tendenca e monopolit dhe kontrollit të plotë mbi të gjitha zhvillimet lidhur me patentë shoferin në Republikën e Kosovës. Pastaj, pajisja e shoferëve profesionistë në trajnimin për kompetencë profesionale që e përmendi më herët kolegu im Habibi, është lënë që të bazohet në direktivat e Bashkësisë Evropiane. Më vjen shumë keq, por Komisioni Evropian vitin e kaluar në projektin SID ka investuar 500 mijë euro për harmonizimin e të gjitha kualifikimeve për shoferët profesionistë në shtetet e Evropës Juglindore. Shtetin e Kosovës e përfaqëson Kolegji “Tempulli”, prandaj Evropa po jep pare për ta harmonizuar këtë kualifikim dhe Qeveria e Kosovës apo Ministria e Infrastrukturës del edhe thotë që ndash ti për ta vozitur autobusit apo kamionit brenda qytetit ti mundesh me pas mundesh mos ta kesh.

Këtu duhet me obligu të gjithë shoferët profesionistë që ta kenë trajnimin për kompetencë profesionale dhe ju të ju lihet në vullnetin e tyre a po duan apo nuk po duan.

Pastaj, kemi edhe themelimin e poligonit për ngasje të sigurt i cili ka qenë i dizajnuar shumë mirë e dini edhe në projektligjin voluminoz i cili nga ai projektligj kanë rrjedh edhe tjerë

projektligje për të cilat njëri prej tyre është që po bisedojmë sot. Domethënë kjo është menduar edhe atëherë në atë projektligj, nuk guxon të lihen kriteret që rregullohen me akte nënligjore, për shkak se aktet nënligjore i sjell ministri ka mandat me i sjell ministri, ndërsa ligji aprovohet pranë Parlamentit.

Unë mendoj se kjo lë mundësi për me pas monopol, brenda këtij projektligji në disa vende thuhet institucionet e autorizuar ndërsa në disa vende thuhet institucioni i autorizuar. Duhet të sqarojmë nuk ka më monopol, të paktën agjenda e Qeverisë është kundër këtyre monopoleve dhe me këtë ligj ju jepet mundësia e krijimit të monopoleve pra në fusha të ndryshme. Ne e kemi shembullin më të keq të mundshëm në qendrën e homologimit në Kosovë. Kështu që këto janë theksimet që unë i pata, besoj që Komisioni përkatës do ta ketë mundësinë me dëgju zërin tonë dhe me i marrë këto rekomandime si serioze, fundja për neve po bëhet ky ligj e nuk po bëhet për tjetër kënd.

Ju faleminderit që më dëgjuat, kërkoj falje prej të pranishme nëse ju kam marrë shumë kohë. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit! Po besoj se edhe vërejtjet tua do të na ndihmojnë që ky projektligj të bëhet një ligj sa më gjithëpërfshirës. E pata fjalën aty se është më mirë që të mos i adresoheni më Ministrisë përkatëse, por vetëm komisionit sepse më ministria këtu nuk ka punë.

Prandaj, është e udhës edhe të mos na sillni në pozita pak si konfliktuoze pa nevojë nuk keni nevojë të merreni me ministrinë, por drejtohuni tek ne edhe ne besoj që të gjitha ato që janë me bazë do t'i shqyrtojmë me seriozitet.

MUHAMET KRASNIQI: Sigurisht ju kam keqkuptuar në fillim, se unë kam menduar që më thatë i dërgoni edhe i adresoni në Komisionin punues, domethënë kërkoj falje se keqkuptimi ka qenë nga ana ime. Por, unë kam menduar për grupin punues paraparak kërkoj falje, kjo ka qenë një ...

KRYESUESI: Ua sqarova edhe njëherë grupi punues brenda Komisionit për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri.

MUHAMET KRASNIQI: Plotësisht e di mandatin e secilit se nuk është i vetmi ky komision që jam anëtar, marr pjesë edhe në komisionet për hartimin e Ligjit për arsimin e lartë, kështu që kam shumë njohuri në këtë punë.

Por, kisha dashur për rekomandimet tona me gjet vend në grupin tuaj punues që të plotësohen në versionin final. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Krasniqi!

Kush e donë fjalën tjetër kush, urdhëroni ju nëse ka mundësi po urdhëroni këtu.

BESIM BISLIMI: Faleminderit! Besim Bislimi.

Të gjithë e dimë që në raport me kohën cilësia duhet të ngritet, këtë po besoj që të gjithë po pajtohemi që kjo cilësi të ndikojë drejtpërdrejtë në reduktimin e aksidenteve sa i përket me dëme materiale, por edhe me fatalitet.

Shumë parafolës të mirë folën shumë pika unë do të ndalem më shkurt në disa që mos të ju marr edhe kohë. Ligji ekzistues i sigurisë në komunikacionin rrugor, dhe propozim ligji nga ministria për ndryshim. Unë mendoj që duhet të ndalem tek krahasimi edhe komisioni do të ndalet aty më shumë koncentrimin tek krahasimi i ligjit ekzistues dhe propozim ligjit për ndryshim. Cili është ligj më i përafërt me standardet evropiane? Dhe unë mendoj që ligji ekzistues është më i përafërt, por ligji ekzistues duhet t'i ketë disa modifikime të veta dhe të propozim ligji po ndalem te disa pika përndryshe tjerat i dorëzojmë edhe me shkrim thuhet ku e pat edhe kolegu më herët fjalën që 60 ditë të punojë ose zyrtari i ministrisë bie ndesh me Ligjin e punës të nëpunësve civil.

Domethënë këtu e kemi një ndërhyrje dhe ata të cilët do të punojnë nga 60 ditë problemi është që çfarë statuti kanë ata që bien ndesh me Ligjin e punës, kështu që ne pyetjet tjera çka i kemi, vërejtjet tjera do t'i japim edhe me shkrim.

KRYESUESI: A donë dikush tjetër fjalën? Urdhëroni!

_____: Përsëritet për të gjithë, jam shef i Divizionit për patentë shoferë Ministria e Punëve të Brendshme.

Do të isha ndal konkretisht në nenin 86 të Ligjit për patentë shoferë, ku konsideroj se është e nevojshme që të qartësohet ky nen ku bëhet fjalë për shoferët e ri. Në nenin 86 flitet se shoferët e ri të cilët e marrin patentë shoferin për herë të parë të kategorisë B e ka kohën provuese për dy vjet. Ndërsa, në nenin 91 të këtij projektligji flitet se patentë shoferi për kategorinë B “B1MLT” lëshohet me afat të vlefshmërie për 15 vjet.

Do të thotë, konsideroj se duhet të qartësohet më mirë kjo çështja e vlefshmërisë tek patentë shoferët e rijë. Domethënë, për shoferët e ri për arsye se kemi në njërin anë po themi 15 vjet ndërsa në anën tjetër lëshojmë patentë shofer për 2 vjet, domethënë është e nevojshme me u qartësu.

Pikë tjetër është edhe te neni 128 ku flitet për vlefshmërinë e patentë shoferëve të Republikës së Kosovës aktualisht të cilët janë me kategorinë D, D1, dhe MLT që jepen të përhershëm, është e nevojshme që ky afat konsiderohet mjaft i gjatë 15 vjet që ne të kemi në praktikë dy lloje të patentë shoferëve, domethënë të vazhdojmë edhe me patentë shoferët e ri edhe me këta aktualisht. Do të thotë që është e nevojshme që të rregulloret me një akt nënligjor afati i vlefshmërisë së këtyre patentë shoferëve aktualisht që janë të pavlefshëm.

Po ashtu, edhe te ndërrimi i patentë shoferëve të huaj konsideroj që është mirë të sqarohet çështja se a do të testohen apo nuk do të testohen patentë shoferët e ... aktualisht. Ndërrimi i patentë shoferëve të huaj në raport me patentë shoferët e BE-së nuk i nënshtrohen testimit as nga pjesa praktike, as nga pjesa teorike ndërsa në draft ligj është lënë pak e mangët se vetëm është theksuar se nuk do t'i nënshtrohen testimit shtesë. Çka nënkuptojmë me at testim shtesë? Do të thotë, do të testohen apo nuk do testohen.

Po ashtu, konsideroj se një ndryshim tek ky draft projektligj në raport me Ligjin aktual për siguri të komunikacionit rrugor është edhe ku për të gjitha rastet qoftë për kategoritë profesionale apo jo profesionale është kërkuar tani certifikata mjekësore. Për momentin ne kemi një aktualisht që për kategoritë jo profesionale B, B1, MLT nuk e kërkojmë deri në moshën 65 vjeçare certifikatën e mjekut, ndërsa me këtë projektligj tash e tutje po kërkohet. Konsideroj se ndoshta është edhe pak ngarkesë për qytetarët duke e pas çështjen ekonomike parasysh që po ngarkohen për arsye se një certifikatë e mjekut sot po kushton 40 euro është një ngarkesë për qytetarët, sidomos për ato kategori jo profesionale është ndoshta e nevojshme që të shqyrtohet kjo çështje.

Përndryshe ne i kemi bërë disa propozime pak më parë tek komisioni kompetent është mirë se ndoshta qato me i marrë pak parasysh siç tha edhe kolegu të çështja e afatit të vlefshmërisë së patentë shoferëve, ku ne si Ministri planifikojmë që të vazhdojmë me lëshimin e patentë shoferëve biometrik, ndërsa çipi që do të vendoset në patentë shoferë aktualisht e ka afatin e vlefshmërisë vetëm 10 vjet, ndërsa ne këtu po e kemi cekur 15 vjet është mirë të harmonizohen kjo që mos me pas ne problem në praktikë.

Tjetër, ka disa çështje pozitive të ligji aktual siç është eliminimi i kufizimit për qytetarët që ka kaluar më shumë se një vit siç e kemi pas problemin është mirë që është hequr ky nen edhe e përkrahu shumë. Disa vërejtje dhe komente që i kemi bërë më parë ne do t'ia dorëzojmë tek komisioni paraparak. Ju falënderoj!

KRYESUESI: Faleminderit, shumë zoti Limani urdhëroni dikush tjetër fjalën mos hezitoni, urdhëroni.

_____: Po lidhem me zotin Limani, e përmendi shoferët e ri, unë s'di çfarë kuptimi ka shoferët e ri vjen njeri për herë të parë e regjistron autoshkollën 40 vjet dhe ti i thu atij “shofer i ri”, tu u kanë me e pas shprehjen shqipe “shofer fillestar”.

Kjo bie ndesh edhe me nenin 89 ku përdoret atje “shoferët profesionist” veç një moment, terminologji e kam mësu se kam kompetencë profesionale kështu që jam ligjërues në fakultet edhe e kam 23 vjet përvojë pune edhe jam përfaqësues i një institucioni më kredibil në vend për këto çështje edhe jam instruktor që 20 vjet.

Trajnimi për shoferët profesionist thuhet në nenin 89, ndërsa në nenin 3 që e lexoi kolegu më herët thuhet “shofer i ri”. Ne e kemi bërë propozimin me u quajtur “shoferë fillestarë” edhe zyrtarët e ministrisë janë këtu le të tregojnë pse e kanë refuzuar këtë propozim.

KRYESUESI: Mos ju drejtoni zyrtarëve të ministrisë, mirë. Ja përgjigja ime jam shumë i interesuar që në ligj të jenë të caktuar termet ashtu siç e thatë ju për trafikun unë e kam parë shumë herët se kjo është gabim dhe po pajtohem plotësisht me ju unë do të ngulmoj edhe në komision që ky term të ndryshohet, po ashtu edhe këtë lidhur me shofer i ri po pajtohem se keni të drejtë, por besoj që do ta ketë parasysh edhe komisioni edhe kam besim që do ta ketë parasysh.

_____: Veç edhe të fundit më lejoni që ekspertët ndërkombëtar nga Mbretëria e Bashkuar me rastin e akreditimit të programeve akademike të Kolegjit “Tempulli” në vitin 2009 propozojnë që

të largohet termi “komunikacion” se nuk e kuptojnë çka është “komunikacion” dhe propozojnë që të akreditohen si programe të trafikut rrugor, hekurudhor, postar, ajror etj.

Prandaj, kjo ka rrjedh pak më thellë kjo kërkesë dhe Ministria e Infrastrukturës e hedh poshtë thotë që “komunikacion” është shprehja adekuate. Faleminderit!

KRYESUESI: Merrni me Ministrinë e Infrastrukturës ju lutem. Urdhëroni!

MENDUH HALILI: Unë jam Menduh Halili inxhinier i diplomuar i komunikacionit, sepse kjo fjalë “komunikacion” po e pengon dikë po unë e kuptoj ndryshe.

Për mua termi “komunikacion” nënkupton që e studion fushën gjatë studimeve që i kemi kryer ka qenë transportin edhe rrugët dhe ky modifikim ka rrjedh si qikjo që është komunikacion rrugor. Tashmë me i marr termet e huaja nuk po dua të përzihem, ajo është çështje e gjuhëtarëve nuk është çështje e jona. Si inxhinier po flas tu e marr parasysh përvojën time profesionale edhe si instruktor të çështja e ekzaminimit apo ekzaminerëve si quhet pyetësi kisha dashur për trajnimin kur të fillojmë të bëjmë çdo ekzaminer të ri pavarësisht këta që kanë qenë deri më tani apo të ri, të caktohet mosha adekuate prej cilës moshë ka të drejtë ai ta bëjë këtë trajnim.

Domethënë unë për veti e sugjeroj moshën 30 vjeçare që ai individ ose ai person fizik i plotëson kushtet me backgroundin që ka në aspektin pozitiv që mundet ta kryejë at kurs sepse nesër ne duhet ta llogaritim që fëmijën tonë kemi me qit te dikush me testu. Nuk dua me pas edhe me më keqkuptu kolegët e tjerë si në cilësinë e monopolit, deshta me cek se ekzaminerët për kah kualifikimi nuk kisha dashur t’i largohem lëmisë së inxhinierisë për shkak se njerëzit adekuat në këtë problematik e njohin problemin duke u ballafaquar me problemet e përditshme përndryshe edhe si ekspertë i komunikacionit, aksidentet e komunikacionit po na ndodhin si pasojë e mos kujdeseve.

Kolegu Jeton e din shumë mirë se raportet zyrtare të policisë që na vijnë neve na vijnë si pasojë e mos kujdesit janë tani pasojat tjera, të cilat nuk kanë njohuri në fushën e lëmisë së qarkullimit rrugor.

Kjo më e theksuar është që kërkoj unë në emrin tim personal, që mosha për ekzaminer të caktohet të jetë 30 vjeçare dhe kualifikimi të jetë superior i lëmisë së komunikacionit rrugor. Kjo është arsyeja çka tepër na shqetëson mu personalisht si professionalist më shqetëson. Kjo është ajo, përndryshe ishalla do Zoti e bëjmë një ligj edhe më të mirë.

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Halili! Dikush tjetër urdhëroni. Urdhëroni.

_____: Nëse më lejojnë të pranishmit vetëm deshta me ju dhënë një sqarim çka është “komunikacioni” dhe çka është “trafiku” edhe pse po insisto. S’ka nevojë, a? Mirë!

KRYESUESI: Faleminderit! Mirë dërgojeni me shkrim edhe do ta kemi parasysh do ta marrim me shumë kujdes do ta shqyrtojmë. Meqenëse shumica nuk janë të interesuar po vazhdojmë me, a ka dikush tjetër të interesuar të flas? Urdhëroni, ju atje. Jo së pari afrohuni diku te mikrofoni në mënyrë që të mund të incizohet ajo çka flisni.

NIJAZI KUSARI: Nijazi Kusari përfaqësues i AMRK-së, unë i kam disa shqetësime lidhur me nenin 49, 52, 61, 65 dhe 86.

Parafolësi im propozon që të mos të jetë i obliguar poligoni për aftësimin e kandidatëve. Unë e kam një përvojë tejet të madhe në këtë lëmi edhe mendoj që kandidati si kandidat fillestar qoftë i kategorisë B apo duhet të ketë hapat e parë në poligon, nuk bëhet pyetje sa është, sa kushton ai poligon po është siguria. Mendoj që poligoni duhet të jetë patjetër çdo autoshtetë duhet të jetë e pajisur me poligon në hapësirë të caktuar, hapësirën të cilën e ka përcaktuar Ministria e Infrastrukturës është minimale andaj duhet të jetë, mos të dalim me kandidatë fillestarë në rrugët publike dhe t'i rrezikojmë pjesëmarrësit tjerë.

Apeloj të gjithë të kenë kujdes të posaçëm aty kandidati fillon hapat e parë të cilët janë më se të nevojshëm. Te neni 49, e shoh personat me automjet gjatë aftësimit. Kështu është, me aq sa thirrmi me direktivën e Bashkësisë Evropiane, Bashkësia Evropiane ia lejon që gjatë aftësimit përpos kandidatit i cili aftësohet të jetë edhe kandidati tjetër prezentë aty që është i regjistruar, mandej edhe ky është mësim grupor që nevojitet përpos atij duhet të ketë qasje në automjet edhe instruktori i cili përgatitet për at lëmi anëtar i komisionit, edhe natyrisht drejtori apo personi i autorizuar ta përcjell punën e instruktorit.

Andaj, apeloj që këto përpos kandidatit të jenë edhe kandidatët tjerë, mirëpo të jenë të precizuar kandidati i cili aftësohet, kandidati i cili përgatitet për instruktor, kandidati i cili përgatitet për të vlerësues shpesh e shoh këtë nocionin mos thirr nocione pyetës nuk e shoh unë më tepër është ai vlerësues dhe se e vlerëson.

Te konsumimi në neni 52, thotë instruktori nuk duhet ta përdorë telefonin, pajtohem plotësisht por përveç asaj kërkoj që t'i shtohet edhe konsumimi i duhanit nuk guxon instruktori të konsumojë duhan brenda në hapësirë në të cilën është tejet e vogël. Edhe ushqim, mos të ushqehet. Në nenin 61, nuk përmendet ngasja defanzive dhe ekologjike fare, në disa nene përmendet po këtu duhet të jetë se ngasja ekologjike përpos mbrojtjes së ambientit është edhe ngasje e sigurt. Gjatë testimit kandidatët duhet të testohen në këtë hapësirë e vogël në Prishtinë brenda ku është qarkullimi, shpejtësia ku është tejet e vogël. Propozoj është në një nen aty që testohet kandidati edhe në autostradë, tash e kemi në autostradën mund të testohet, por përpos autostradës duhet me doemos të testohet dhe ngasin natën, aty ndodhin fatkeqësitë.

Në fund u përmend “shofer i ri”. Shofer i ri nuk është pesëdhjetëvjeçari, por është shofer fillestar. Faleminderit!

KRYESUESI: Qofshi i nderuar! Faleminderit!
Urdhëroni ju!

_____: U përmend çështja e poligonit. Ne nuk jemi kundër poligonit. Asnjëherë s’kemi qenë kundër, por sa i përket poligonit, ai ka qenë në fillim, kur i ka pranuar auto-shkollat për t’u licencuar dhe e ka paraqitur këtë çështje dhe e ka futur këtë poligon, prandaj edhe po i mbron tash.

Ne nuk jemi kundër poligonit, por nuk e kemi mundësinë edhe në Bashkësinë Evropiane në Gjermani e në Zvicër e diku tjetër, a ka poligon? A kanë ata poligone? Në qoftë se, thirrëmi në disa raste, po thirrëmi në direktivën e tretë të Bashkësisë Evropiane, tash kah po na futet neve poligoni këtu, kur ata s'e kanë?

Po ky ka qenë në komision, ka punuar më herët atje në ministri, i ka bërë pranimin e auto-shkollave, e ka futur poligonin dhe tash duhet ta mbrojë ai atë. Por, në qoftë se Bashkësia Evropiane s'e ka, atëherë pse te ne të bëhet kjo? Kjo mua më shqetëson, se nuk jemi kundër, mos ta marrin këta që ne po e largojmë. Por, ai më së pari, vet ushtron kandidatë dhe s'ka ku ushtron në poligon, se kurrë se shoh kandidatin, se s'kemi ku, s'kemi kushte, s'kemi vend. Qatë është problemi, s'kemi kundra, të mos merret se ne po e refuzojmë. Larg saj qoftë! Le të na e bëjnë Qeveria apo Komuna, si Gjakova që e ka pasur, për shembull, poligonin e auto-shkollës. Të kemi qasje të gjitha auto-shkollat në çdo... në urë, mbi urë, në të gjitha ato që kanë qenë në Gjakovë edhe në Gjilan, ne s'kemi kundër, të gjithë do të shkojmë aty, por janë momentet, kushtet e deritanishme. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit! Urdhëroni edhe një herë ju, zoti Haliti. Nuk prishë punë, tash pas këtij menjëherë.

_____: Sa i përket poligonit, unë jam i mendimit të ekzistojë, po flas gjithmonë duke u thirrur në aspektin profesional. Të gjitha problemet, prapë po thirrëmi prej përvojës, të gjitha janë mosdija apo moseksperienca gjatë ngasjes së një mjeti motorik. Konkretisht, shumë banal ndoshta duket të tregoj, në parking ta rrok kerrin dikush. Si pasojë e çkaje është ajo? Si pasojë e mosaftësisë të kandidatit. Por, duke i pasur tash rrethanat dhe brengat e të gjitha bizneseve dhe brengat e të gjithëve në aspektin ekonomik, me një rekomandim të sinqertë ministria kur mendon me e rritë një siguri të mirëfilltë për qytetarin e vet, atëherë nuk do të kushtonte asgjë ndarja e një poligoni i përbashkët për të gjitha bizneset, të cilat në mënyrë simbolike do ta paguanin edhe atë shfrytëzim për një arsye, se është në interes tonin, interesi publik. kur ne dikujt ia marrim parcelën për të shtruar një rrugë, ia marrim parcelën për ta shtruar një rrugë për interesin publik ekonomik, atëherë pse të mos bëhet edhe kjo.

Kjo është kusht që e kërkon ministria, që nuk po e mohoj, unë vet sinqerisht e kisha kërkuar bile edhe gjatë provimit me kandidatë, ekzaminimit, jo vetëm për kategoritë C e D, por edhe për kategorinë B. Por, duke u nisur prej faktit, prej jetës së përditshme, kur ne na ndodhin, thotë një qytetar, ose pa keqkuptime, gjinia femërore, kur thotë “a ka mundësi, të ma parkoni kerrin, se s'po mundem ta parkoj”, ose bëhet vetë gjinia femërore, kandidatja, e detyron bashkëshortin të blejë një automjet automatik për çështje teknike, se s'mund të manipulojë teknikisht me automjetin. Këto janë probleme. Kështu që, nuk jam për ta larguar poligonin, por për ta zgjidhur problemin sa më mirë.

_____: Kjo që thatë në fund ishte... se megjithatë nuk është vetëm gjinia femërore ajo që ka probleme.

KRYESUESI: Tani ju për replikë.

_____: Zotëria në fjalë e përmendi që unë kam qenë ai personi, i cili e ka përcaktuar.

Nuk e kam përcaktuar unë për hir timin apo teket e mija, ajo është në Bashkësi Evropiane. Bashkësia Evropiane parasheh këtë dhe është e domosdoshme. Në rast, se më tregon zotëria kur nuk është dhe nuk është e nevojshme, unë mendoj, është se kam dëgjuar mirë, që ky e propozon që për kategorinë B të hiqet poligoni, kështu ishte, në rast se kam dëgjuar mirë. por, në rast se është e vërtetë që kandidati hapat e parë i merr në kategorinë B edhe përmendet kësisoj, mu po me duket si absurd kjo.

Pra, le të logjikojnë të tjerët dhe le të vendosin siç është mirë. por, ai që ka një përvojë, zotëri, ai që ka ... mos më ndërhyini, ju lutem... unë që e kam një përvojë tejet të madhe dhe pa poligon nuk shkon, zotëri. Ju mund të na mësoni gjithçka, pasojat janë evidente, kandidatët tanë nuk dinë të lëvizin ngadalë. Si do ta testojmë ne kandidatin?

Kërkohet edhe me urdhëresë, që kandidati të testohet edhe në pjesën praktike në poligon, ashtu është me urdhëresë, për që s'e bëjmë ne, është diçka tjetër. Edhe ju mendoni se në rast se ai nuk testohet, nuk ka nevojë të ketë as poligon? Po, kjo është absurd, bre! Faleminderit!

_____ : A bën një fjalë, të lutem?

KRYESUESI: Po, urdhëroni!

_____ : Më kujtohet, e përcillja bisedën në Parlament, kur ishte çështja për zgjedhjen e Avokatit të Popullit dhe, një deputetë më tha: “e pyetëm një ndërkombëtar, pse po na e shtini zorin edhe kështu me e zgjedhë këtë... qysh e keni të zgjedhur në vendin e juaj?”. “U ndal, tha ai edhe po thotë: Ne s'kemi hiç. S'kemi Avokat të Popullit na hiç. Po, ju s'keni e këtu po e impononi?!”

Këta krejt po më keqkuptojnë mua, unë nuk jam kundër poligonit, por kur Bashkësia Evropiane dhe Zvicra nuk e kanë, cila është arsyeja që ne nuk po kemi mundësi për shkak të vendit edhe nuk po kemi të paguajmë auto-shkolla të mbahet, nuk jam kundër asaj. Unë sapo thashë, ku është ta bëjmë një poligon si Gjakova e Gjilani që e kanë pasur, e Ferizaj e... unë nuk jam kundër, s'di si po më thotë ai “je”. S'jam kundër, por momenti nuk është e mundur të ekzistojë e ta mbajmë, nuk ka mundësi, nuk testohet kandidati në poligon. Dhe, fillestarë, e dimë të gjithë ku i mësojmë e ku jo, dhe ai që tha, nuk di një femër ta parkojë veturën, përkundrazi unë gjininë femërore po e shoh, janë shumë më të interesuara dhe shumë pak ka ndeshje në komunikacion dhe shumë prej tyre, janë shumë të kujdesshme edhe gjatë vozitjes edhe gjatë ushtrimit, i shoh sa janë të interesuara.

Po, ju kisha lutur edhe njëherë edhe Njaziut, nuk jam kundër poligonit dhe të mirës, por jam kundër mundësisë dhe momentit që s'po kemi mundësi. Faleminderit!

KRYESUESI: Qofsh i nderuar!

Përpiquni të jeni sa më të arsyeshëm, të mos i përsërisim gjërat.

Urdhëroni, dikush tjetër, ju lutem, kush ka diçka lidhur me projektligjin. Lirisht le t'i thotë, sepse kjo i ndihmon edhe komisionit dhe ndihmon në krijimin e një ligji funksional. Urdhëroni! Deputetja Sala Berisha-Shala.

SALA BERISHA-SHALA: Faleminderit, kryesues i këtij dëgjimi publik!
Përshëndetje për të gjithë!

Më vjen mirë që këtu po e shoh shumicën e palëve të interesit, që të kontribuojnë për ligjin që e kemi në procedurë. Dhe, ndoshta nuk është e tepërt ta sqarojmë se ne si deputetë obligimi ynë parësorë është të ndërtojmë infrastrukturë ligjore në të mirën e qytetarëve, por menjëherë pas ndërtimit të infrastrukturës ligjore e kemi obligim me pa se sa po zbatohen ato ligje në praktikë. Realisht, në disa ligje vlen për të dëshiruar zbatimin e tyre, por edhe moszbatimin ne e analizojmë, se përse nuk zbatohet, nuk ka gatishmëri apo ligji nuk është në përshtatshmëri me rrethanat në Kosovë.

Ligji për të cilin po diskutojmë sot, do të thotë draft-ligji, është shumë i rëndësishëm, mbi të gjitha për sigurinë e qytetarëve dhe ne dëgjimet publike i organizojmë për të ju dëgjuar juve dhe që ju t'i ballafaqoni argumentet e juaja.

Fillimisht, folësit e parë thanë se do t'i dorëzojnë me shkrim. Personalisht mendoj se është mirë t'i themi vërejtjet, t'i përmendni çka, në mënyrë që nga këndvështrimet e ndryshme si palë që jeni të përfaqësuara këtu t'i ballafaqoni ato argumente. Për ne është më mirë me i pa se krejt në fund ne si grup punues do të vendosim e t'ia ofrojmë edhe komisionit e pastaj komisioni të vendos për cilat vërejtje të pranohen, të aprovohen dhe të bëhet një ligj, të cilin do ta zbatojmë bashkërisht.

Është e vërtetë që Ligji për siguri në komunikacion ka qenë bukur voluminoz dhe është ndarë në 3 ligje. Të shohim tash se a do ta ketë efektin pozitiv, për të cilin ka menduar sponsoruesi për këtë ligj. dhe, unë isha shumë e interesuar këtu që ta dëgjoj edhe Ministrinë e Punëve të Brendshme edhe Policinë edhe Ministrinë e Infrastrukturës, po edhe të tjerët që vijnë nga bota akademike këtu. Pata rast t'i dëgjoj edhe vërejtjet pro dhe kontra. Personalisht unë mbaj qëndrimin që duhet të ketë poligon, a ta ketë secila auto-shkollë poligonin e vet, apo duhet të mendojmë për një poligon të përbashkët dhe pastaj të caktohet orari, të merreni vesh e të caktohet orari për ushtrimin e kandidatëve, por unë mendoj që kandidatët fillestarë, ama shumë fillestarë, kanë nevojë për poligon.

U përmend këtu nga dy-tre folës që është pak problem gjinia femërore. Mos më keqkuptoni, se u ndjeva keq në atë drejtim, jo përkundrazi, tri ilustrimet tjera pse ndoshta gjinia femërore është ndoshta më pak e ka atë tremën, dilemën, sepse unë mendoj se edhe mungesa e poligoneve, sepse gjinia mashkullore, gjinia tjetër, kanë mundësi nganjëherë me e “vjedhë” veturën, të them kështu në thonjëza, e të dalin e të bëjnë ca ushtrime vetë e deri sa të shkojnë te regjistrimi i auto-shkollës. Ndoshta disa kandidatë kanë më pak nevojë për ato orët edhe në poligon edhe në rrugë e kudo tjetër, ndoshta kanë më pak nevojë se sa disa kandidatë tjerë.

Këtu mos hezitoni, ballafaqoni argumentet e juaja, por kisha kërkuar nga ju që të mos merreni shumë me çështje personale, si “e ka pasur me qëllim” a “s’e ka pas... “. Këto nuk janë në interes

të Ligjit e as në interes tonin, që t'i dëgjojmë. Vetëm ato që ju mendoni se duhet të jenë pjesë e ligjit t'i shtroni këtu në këtë dëgjim publik dhe t'i shohim edhe ne si deputetë, kush po na e mbush mendjen më shumë, ose cilat janë më të vlefshme.

Natyrisht, që ne si grup punues prapë kemi planifikuar, por edhe si komision kemi planifikuar që të organizojmë edhe një tryezë me ekspertë dhe që ta ndihmojmë në këtë drejtim, që të dalë një ligj sa më cilësor, të jetë në fuqi sa më cilësor.

Po edhe vërejtjet dhe sugjerimet e juaja, përveç që këtu i ballafaqoni, i dorëzoni te administrata e Kuvendit në formë elektronike, ne sërish do të ulemi si grup punues dhe t'i ballafaqojmë argumentet e juaja dhe grupi punues edhe deputetët vendosin me vota. Nganjëherë vota nuk do të thotë që e zgjedh më të mirin. Ne jemi përcaktuar për demokraci edhe vota vendos aty se cila është, besoj se më të mirat do të dalin.

Sa i përket asaj se a kanë shtetet e Rajonit e evropiane, ne jemi shumë të vetëdijshëm, jemi në Kosovë dhe kemi nevojë ende ndoshta për disa gjëra, për disa hapa, të cilat i kanë tejkaluar shtetet tjera, që e kanë edhe një infrastrukturë rrugore pak më të përshtatshme, edhe pse tash ne nuk mund të lavdërohem me infrastrukturë rrugore, sepse kemi punuar shumë mirë në këtë drejtim. Faleminderit!

Ju përhëndes edhe njëherë, jeni shumë të mirëseardhur dhe unë pata kënaqësinë t'ju dëgjoj secilin prej jush me vërejtjet dhe sugjerimet e juaja. Faleminderit!

KRYESUESI: Para se t'ia jap fjalën përfaqësuesit të Ministrisë së Infrastrukturës tani deputetja Duda Balje.

DUDA BALJE: Hvala vam puno!

Ja se nadam da ćete me razumeti. Mogu ja i na albanskom ali biću vam komična zbog ovih termina, koje ne znam baš dobro kao na mom jeziku.

KRYESUESI: I keni dëgjueset përpara, kush të dëshirojë përkthim.

Hvala vam na prisustvu! Hvala vam na svim različitim mišljenjima, koja ste izneli. Interesantno mi je bilo, slušajući vas svaki od vas je imao pravo kada je pričao. I nije lako da se sve to ubaci u zakon. Dobro je da ima različite percepcije o svim problemima. Naravno da je sigurnost naših ljudi i vozača i prolaznika vrlo važna. Ja znam da u mojoj opštini, u opštini Prizren u zadnju godinu dana statistika poginulih i ranjenih ljudi u saobraćaju je stvarno poražavajuća, to je stvarno i to je nešto o čemu smo pričali u Parlamentu, evo i sad ovde.

Ovo je možda momenat kada možemo da regulišemo sve ovo. Nisam obratila pažnju u zakonu da li ste govorili o osobama, koje su u saobraćaju upravljaju vozilom sa ograničenim sposobnostima i koja od svih ovih licenciranih auto-škola imaju uslove da takve vozače puste u saobraćaj i ko uopšte obraća o njima. Znam da oni polažu tekstove na nekim specijalnim vozilima. Evo imam baš prijatelja u porodici kome ne rade noge, recimo pa upravlja auto rukama. Da li se o njima ovde obratili pažnju?

Dok sam slušala predsednika udruženja, znači mnogo toga logičnog je rekao i ja se nadam da ćemo uzeti u obzir sve ovo što nam budete poslali i vas isto, gospodine, nisam vam zapamtila ime. Ali ovo je momenat kad sve može da se promeni. I mi i ja smo ljudi koji ćemo da menjamo sve ono što je logično i naravno da adaptiramo u Kosovo, jer mi nažalost ne možemo nikad biti Švajcarska i Nemačka, bar ne sad u ovom momentu, ali adaptiraćemo sve ono što ste rekli naravno u zakon. Hvala vam još jednom i ne znam ko... da li iz ministarstva mogu da odgovore na to pitanje. Hvala!

KRYESUESI: Zoti Hasani, nga Ministria e Infrastrukturës e ka fjalën lidhur me të gjitha përgjigjet që i keni shtruar si çështje ju këtu.

HABIB HASANI: E kam bërë një përshkrim ashtu sa kam mundur t'i përfshij të gjitha.

Sa i përket pjesëtarit të Policisë, ne me të jemi pothuajse çdo ditë në komunikim dhe konsultime dhe sa u përket mbikëqyrjeve aty aspektin e sigurisë ju e keni, domethënë respektimin e shenjave, a përmbushet mirë kartela e këto gjëra, më duket se këto janë punë të inspektorit të ministrisë, aty vjen deri te përzierja e kompetencave, ne kështu mendojmë. Domethënë, e keni shkruar mirë apo jo, ajo është punë e inspektorit, ndërsa a i thyen rregullat e trafikut, a e tejkalon shpejtësinë, është punë e Policisë dhe ka të bëjë me siguri rrugore.

Sa i përket pjesëtarëve të Ministrisë së Punëve të Brendshme, ne e kemi parë të arsyeshme që direktivat që thirremi na gjithmonë aty, edhe a e zbatojmë a s'e zbatojmë, na lejon prej 10 – 15 vjet. Ne e kemi parë për interes publik 15 vjet për ta vazhduar kategorinë B, momentalisht është e pakufizuar. Tash a duhet ne ligjin t'ia përshtatim një ... a ... duhet t'i përshtatet ligjit, unë nuk jam ekspert i asaj lëmie teknologjike, ata duhet ta parashohin. Mirëpo, interesi publik është që çdo 15 të ndërrohet ai patentë-shofer.

Ne kemi menduar që 30 ditë, në realitet 90 ditë përpara me pas të drejtë me e vazhdua patentë-shoferin në qoftë se është para skadimit, mirëpo këta kanë bërë 6 muaj ditë. Aty ne nuk e shohim ndonjë problem të madh, domethënë që ne jemi për ...

Sa i përket patentës ndërkombëtare, momentalisht nuk lëshohet, mirëpo delegimi i kompetencave nuk është i ndaluar, më duket është me këto ligjet, a e lëshon vet patentën-shofer ndërkombëtare, që s'besoj që kush e lyp apo do ta autorizojmë këtu ndonjë institucion tjetër, është çështje e Ministrisë së Punëve të Brendshme. Më duket nuk ka bazë ligjore, më duket... unë s'jam jurist, jam teknik, mirëpo thonë ajo që s'është e ndaluar, është e lejuar.

Sa i përket me anëtarët e shoqatave kemi debat aty, mirëpo e patë edhe vet nga parafolësit e mi, që edhe këta vet nuk janë në një harmoni, domethënë gjithkush e ka perceptimin e ndryshëm. Ne si grup i ekspertëve e kemi pa këtë të arsyeshme. Ne duam t'i argumentojmë këto. Ne e kemi pas bërë poligonin, edhe ai gjithmonë kur kemi biseduar me kryetarin e shoqatës, na ka thënë nuk jemi për, por me ia mundësua, me e bë një zgjidhje. Domethënë, kurrkush nuk është kundër, por me e bë njëfarë zgjidhjeje, e cila është aty. Mirëpo, ne duhet me e qitë në ligj që duhet me qenë e qysh bohet zgjedhja duhet me... mirëpo, ne e kemi mundësuar që atë poligon mund me e shfrytëzua disa auto-shkolla, për të mos qenë barrë e një auto-shkolle po me u bë katër-pesë copë ose gjashtë, në qoftë se është nevoja mund të shtohet ai numër, mirëpo kryesorja me ekzistua, që

për mua si ekspert i kësaj lëmie, është më logjike me ia heq C-së e D-së se sa me ia heq B-së. Sepse kur të fillojë fëmija të hec pastaj mund kollaj të mësohet, kurse këtu i merr hapat e parë. Ne jemi nisur si grup i ekspertëve prej kësaj pune.

Sa i përket pyetësve, personalisht e kam bërë që mos të jenë në marrëdhënie të rregullta të punës, por me qenë i jashtëm, mund të merret si për shembull rasti në Francë, për shembull, kryen ndonjë detyrë primare, për shembull ashtu e ka, edhe e ka një numër të madh edhe tani i thërret për të punua. Mirëpo, mund të jetë edhe kuadër i ministrisë. Tash ajo është çështje që s'ka të bëjë me çështje shumë teknike, ajo ka më shumë të bëjë me çështje tjera.

Sa i përket kushteve dhe kriterëve për licencimin e pyetësve e kemi shtojcën e 4-të të direktivës evropiane, krejt atë, as s'guxojmë të qesim vjet më shumë, as s'guxojmë të qesim më pak, as s'guxojmë këtë... ato janë standarde të cilat ne duhet mi përmbajt. Domethënë, shtojcën e katërt të direktivës së tetë evropiane 2006/126 që u aprovua më 20 tetor të vitit 2006. Ajo u plotësua e ndryshua edhe diçka.

Sa i përket termit “komunikacion” apo të quhet “trafik”, ka dilema shumë të mëdha. Edhe vetë termet teknike brenda fakulteteve teknike nuk janë njësoj, ndryshe përdoren termet në një fakultet dy s'i njeh, trafik rrjedh prej një fjale angleze, komunikacion është fjalë e huaj, tash është fjala aty. Mirëpo, edhe këto fakultete quhen fakultete të komunikacionit, asnjë s'quhet fakultet i trafikut, unë s'di që ka në Kosovë fakultet i trafikut, po të gjithë quhen komunikacion. Prandaj, a kjo është që tha ai mund të diskutohet por nuk e di çka të përmend, kryesore është me e ditë si terminologji çka është, a qysh quhet... më me rëndësi është me e ditë se çfarë është përmbajtja se sa qysh quhet, që mundet me e ditë qysh quhet a nuk e din përmbajtjen. Mirëpo, komunikacion.

Sa i përket me qen aftësimin e kandidatëve me qenë i treti, ju si prind a e kishit lënë fëmijën tënd ta vozitë një kandidat që nuk ka patentë-shoferi dhe që i merr hapat e parë. Veç këtë kisha dashur ta di.

Që po thotë, me qenë i dyti... a e kishe lënë ti... unë për vete nuk e kisha lënë evlatin tem me hy te një kandidat i cili në qoftë se ju mendoni, ju mund ta shtini, unë për vete jo, si ekspert i kësaj lëmie.

Sa i përket nga deputetja që e ngriti këtë çështjen ne e kemi paraparë që personat me aftësi të kufizuar ka mundësi me e pas emrin në emër të shoqatës, në emër të vet, me qira, tanat mundësi ato ekzistojnë qysh atij i konvenon më së miri. Mund të jetë në emër të shoqatës me persona me aftësi të kufizuar, mund me qen në emër të vetin, mund ta marrë hua te ndonjë shok ose auto-shkolla mund ta marrë me qira. Auto-shkolla nuk ka kurrfarë obligimi ta sigurojë kerrin për persona me aftësi të kufizuara, se gjithkush e ka identitetin e caktuar.

A i kemi pranuar ne tana të drejtat e s'ia kemi pranua, tash është çështje e perceptimit tonë, a kemi të drejtë a s'kemi të drejtë, tash është çështje që tjetërkush mund me aty, mirëpo ne e kemi pas atë sidomos qajon kon të arsyeshme e kemi pa që janë edhe të zbatueshme në praktikë, na i kemi përfshi, në qoftë se diçka nuk mundesh me qit në praktikë me e zbatue atëherë nuk ia vlen as me e qit në letër, që veç e ngarkon atë. Faleminderit! Në qoftë se i kam mbetë dikujt borxh unë mund të jap përgjigje.

KRYESUESI: Urdhëroni!

_____: Po, deshta edhe një herë te Habibi rreth poligonit po sillet.

Për shembull, i nderuari Habib, në qoftë se unë konkurroj për të hapur një auto-shkollë, në ligj thotë se poligoni mund të jetë në territorin e Komunës së Prishtinës. Unë do të shkoj në Dabishevc atje ta mbaroj poligonin të gjitha kushtet që i plotëson në Dabihsevc, kam me i marr kandidatët me i çu atje. Edhe ministria ka me ma pru ekzaminerin me i testua kandidatët në Dabishevc pjesën praktike për patent shofer. A ka mundësi ky secilës auto-shkollë me ia bartë ekzaminerat nëpër qendra?

Nuk jam, prapë, unë nuk jam kundra poligonit, është e pamundur derisa të zgjidhet një problem për poligon. Dhe, personi i tretë, tha unë nuk e lë fëmijën e vet, po ti fëmijën tënd a e çon me ushtrua dikund e me e merrë patentë-shoferin o Habib? Aj instruktor që e merr fëmijën e dikujt dhe dikush ka besim me ia lënë fëmijën me ia ushtrua, cili nuk ka besim me e lënë tjetrin me u ulë mbrapa. Që ka ardhë e është regjistruar në auto-shkollë te unë dhe një orë e mbaj me këtë, e qes këtë prej kerri del ajo vazhdon orën. Qy qfarë të keqe ka këtu. Qysh nuk kam besim unë, kur ti po ia çon fëmijën me ushtrua për me i mbajt orët dhe tash tjetri nuk ka besim me ua lënë aty në kerr që mbas një ore ka me hyp ai aty. Nuk e kam të qartë.

Besoj që është e paqartë kjo plotësisht, se derisa ti s'ke besim me e lënë në kerr, ti s'ke besim as me e çua për me ushtrua ai, se unë jam për çështje sigurie në kerr. Si për atë që është tu vozitë, si për këtë mbrapa unë njëjtë veproj, ky e mbaron orën 15 në 3 ai e kryen orën drejt shkon prej shpije, del ky ulet dhe çka është ma e mira, që unë gjatë ushtrimit, stërvitjes së kandidatit, që ia tërheqi vërejtjet atij tu vo0zitë sa ka me i mbajt në mend ky mbrapa. A e di se ai kupton mbrapa që është ulur gjatë stërvitjes majt djath, ktej andej, ai krejt i regjistron këtu mbrapa, se ka m u ulë menjëherë mbas tij aty. Ky është afërsia për kandidat më e mirë, më... se nuk është ne kurgjë s'po më vyn mu aj në kerr me kon, se ai une e lo terminin hajde në filan vend shkoj e marr gjo s'ka të keqe. Po, ndikon edhe pozitivisht për personin që është i regjistruar në auto-shkollë. Faleminderit shumë!

KRYESUESI: Urdhëroni, zoti Hasani!

_____: Në bazë të studimeve që kanë bërë nëpër vendet e Bashkësisë Evropiane dhe ato të zhvilluara perëndimore e kam parë që ndeshjet më të mëdha të të rinjve bëhen sidomos kur janë në momentet e rrezikshme. Çka ta merr mendja, në qoftë se vjen një situatë e rrezikshme e ky përmbra e shoh dhe pisket. Qysh do të reagojë ai shoferi. Janë këto hulumtime që janë bërë për shembull ata fëmija që janë mbi 16 – 18 vjeçarë për shembull sikur kur në Kanadë aty, nuk i lënë moshatarët e vetë as me vozitë hiç, me kon prezent me to. Prandaj jon kto çështje, une edhe arsyeshmërinë teme, tash ju jeni ata të cilët e vendosni, që ai në situatat kritike reagon “ouuu” a diçka edhe e qet këtë në lajthitje dhe aty është rrezikshmëria edhe me e madhe.

KRYESUESI: Urdhëroni!

_____: Te neni 91 patjetër në aspektin praktik aktualisht në sistemet elektronike, ne si Ministri e Punëve të Brendshme me 15 vjet nuk mund ta realizojmë patentë-shoferin biometrik.

Për këtë arsye duhet të jetë 10-vjeçare. Në momentin që është e nevojshme, në sistemet elektronike është pamundshme 15 vjeçar me qene çipi, se s'ka për momentin. Në momentin që paraqitet në të ardhmen nevoja, ne do ta japim vetë propozimin për amendamentim të këtij neni. Faleminderit!

KRYESUESI: S'di a Ministria e Infrastrukturës?

MILAIM AHMETAJ: Milaim Ahmetaj prej Ministrisë së Infrastrukturës zyrtar i Departamentit Ligjor.

Desha të ndërlihem rreth kësaj Ministrisë së Punëve të Brendshme rreth nenit 91, sa u përket vjetëve. Nëse nuk është teknologjia, atëherë ne pajtohemi, mirëpo mund të cekim si dispozitë kalimtare, që në momentin që të plotësohet teknologjia, me ia përshtatë 15 vjet. Ky do të ishte propozim... për shkak që mos me shkua pastaj prapë në plotësim e ndryshim të ligjit e veç për një nen me thënë tash 15 vjet, por le të jetë 10 vjet, në momentin që plotësohet teknologjia ose me e lënë një dispozitë kalimtare brenda gjashtë muajsh a një viti me e bë këta teknologjinë edhe me hy në fuqi.

KRYESUESI: Nuk dihet kur ndryshon ajo teknologji, prandaj është problem. Po, sidoqoftë...

_____ : Pa u qitë rregulla e me i kushtëzua, mund të shkojnë 10 vjet a 20 vjet edhe mos me e bë hiç atë teknologji. Po, më mirë është teknologjia me iu përshtatë ligjit, se ligji teknologjisë. E me pësua qytetarët, për shembull pesë vjet më pak me i pas patentë-shoferi.

KRYESUESI: Faleminderit! Urdhëroni ju, ju lutem!

QERIM SHEHU: Unë jam Qerim Shehu përfaqësues i Auto-shkollës "Universal" në Ferizaj.

Unë e kisha nda edhe një shqetësim lidhur me veturat, për të cilat kisha kërkuar që të jenë të liruara nga pjesa, për shembull, e tatimit, e doganave, që përdoren vetëm për aftësimin e auto-shkollave, për shembull, kandidatëve me auto-shkolla. Do të bëhet edhe aftësimi më i mirë edhe do të bëhet gjithçka, të na lirojnë prej tatimeve, ose prej doganave, që përdoren në një afat prej 5 vjetësh, ose 4 vjetësh, vetëm për auto-shkolla.

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Shehu! Po, urdhëroni ju!

AFRIM VATA: Unë jam Afrim Vata, përndryshe edhe ekzaminer. Kisha pasur disa sqarime lidhur me atë që zonja deputete na dha pak mundësinë që të shtjellojmë përveç se parafolësi im, i cili do t'i paraqesë me shkrim. Mirëpo, që të jemi pak më konkretisht në lidhje me licencimin e ekzaminerëve po licenca e cila sa do të jetë valide. Në ligjin ekzistues licenca është pesë vjet, kurse me draft-ligjin e ri është propozuar dy vjet.

Nuk e shoh të arsyeshme, që çdo dy vjet ekzaminerët të testohen, domethënë si nga pjesa teorike, ashtu edhe nga pjesa praktike, për arsye se ata janë të kyçur. Dy vite është shumë pak, e ligji ... do me thënë, e parasheh pesë vite.

Neni 37, i cili parasheh që instruktori të punojë brenda vitit kalendarik 60 ditë, kurse neni 29 parasheh, pika 1.7, kësisoj: Në tri vitet e fundit, do të thotë egzamineri nuk ka të drejtë të jetë i angazhuar nëse në auto shkollë apo në mënyrë të tërthortë ka fjetë.

Neni 29 pikë 7. Për pjesën pesë vite, është pjesa teorike. Nëse ne do ta kishim përfillur këtë nenin 29, të jeni të bindur se Kosova do të jetë pa egzaminere, për arsye se çdokush, i cili do të kishte qenë i angazhuar si egzaminer, ai kishte me qenë në rrjedha të komunikacionit, dhe nëse ai punon vetëm 60 ditë, do të thotë të duke i hequr shtuneve e të dieleve apo të ndonjë feste të cilën e kemi, i bie 3 muaj në vit. Ai 90 ditë do të thotë është jashtë rrjedhës. Nuk ka mundësi ai që e ka përcjell të thotë të merret me ndonjë punë tjetër, të angazhohet me diçka tjetër.

Nga pjesa teorike do të thotë këtu duhet të jetë së paku me 5 vjet përvojë pune si organ zyrtar. Nuk e kuptoj si organ zyrtar, do të thotë të jetë vetëm ministri e angazhuar si organ – punëtor zyrtar apo ndonjë institucion tjetër civil i cili mund të angazhohet dhe ta përcjell rrjedhën. Nuk ka certifikatë për egzaminer, për pjesën teorike dhe praktike, por do të ketë certifikatë do të thotë si egzaminer... do të thotë edhe nga pjesa teorike dhe praktike.

Neni 27, lë hapësirë që ministri të bëjë apo të japë arsye që ministri të mund të veprojë si të dojë, për shembull kësisoj e ka.

Neni 27 thotë: Ministri në raste të veçanta, me vendim, mund të zgjatë kohën e angazhimit të pyetësit. Nëse ai pyetës, do të thotë, i përfillë normat të cilat ministri ia jep, ai do të thotë, atij le t'i vazhdohet. E nëse ai nuk i përfillë, do t'i ndërpritet kontrata pas 60 dite dhe ai do të thotë nuk ka mundësi që të vlerësojë kandidatin ashtu si duhet pa insistimin e faktorit të jashtëm.

Ky nen, propozoj që të hiqet, për arsye se i jep mundësi që organi kompetent... i thotë kështu – nëse ti nuk punon kur vjen koha prej 60 dite unë ty nuk do ta vazhdoj. E nëse ti i përfillë normat të cilat ai i bën, atij do t'i vazhdojë jo vetëm 60 ditë por 10 vjet. Kjo ka të bëjë me nenin 27.

Neni 33, thotë për patent-shofer, për pjesën teorike të ketë 5 vite, do të thotë të jetë organ zyrtar 5 vjet i cili mund të jetë i angazhuar nga ministria e infrastrukturës. Dhe tash ministri, në bazë të këtij neni atij mund t'ia vazhdojë pjesën teorike, kështu që do të ketë shkollën e komunikacionit. Dhe ne, për shembull që kemi profile tjera, mund të kemi jurist, ndoshta unë nuk mund të marr ato parametra të cilat i ka inxhinieri i komunikacionit, mirëpo për një vlerësim të kandidatit mund të jam, për arsye se n njohuritë të cilat janë si gjatë trajnimeve ashtu edhe në bazë të përcjelljes së mjeteve elektronike, ne nuk mundemi me një arsim të tillë, ku deri më tani kemi aftësuar qe 15 vjet. Kaq.

KRYESUESI: Faleminderit shumë, zoti Vata, a po? I keni shtruar mjaft çështje që mendoj se janë me rëndësi e nuk e di a i keni me shkrim apo jo dhe është mirë që t'i procedoni.

(Ndërhyrje)

VATA... Unë pata dëshirë, kolegu në fjalë i ka paraqitur me shkrim, por desha t'i njoftoj organet kompetente në mënyrë verbale për arsye se organet kompetente lidhur me problemet të cilat janë,

për s shembull cilat nene janë diskutabile dhe të cilat ato i aprovojmë dhe të cilat kishin me ngecë, me lënë gjurmë në një kohë tepër të gjatë të ketë ndërrimi i ndonjë ligji tjetër. Pata asye!

KRYSUESI: Falemidnerit! Para se tua jap juve fjalën, për shkak se po më duket kjo është ndër çështjet të rëndësishme, ua jap fjalën përfaqësuesit të Ministrisë së Infrastrukturës që të përgjigjet në pyetjen tuaj që t'i ballafaqojmë qëndrimet. Urdhëroni!

_____: Pjesa teorike dhe praktike j anë të ndara në bazë të standardeve evropiane. Dometjhenë nuk mund i njëjti egzaminer të jetë pjesë teorike dhe për pjesën... Për pjesën teorike nuk ka nevojë me pas kurrfarë licence. Domethënë janë zyrtarët e Ministrisë të cilët do t'i mbajnë kohëpaskohe ato pjesë teorike.

Ato kanë me i këqyrë kamerat tash që po vendosen në mënyrë elektronike ose shabllonët që janë në mënyrë fizike, tash.

E sa i përket pjesës praktike, ai duhet të jetë profesionalist, që duhet t'i vlerësojë gabimet, dhe mos t'u lodhin ato gabimet teknike profesionale, ai duhet të jetë profesionalist i kësaj fushe nga pjesa praktike.

E nga pjesa teorike, duhet ta ketë vetëm fakultetin, me pas patent-shoferin dhe ato kriteret të cilat janë. Ata janë zyrtarë të Ministrisë, ata mund të kenë tjera aktivitete, ndërsa kohëpaskohe i mbajnë provimet. E pyetësit e pjesëve praktike, ata janë profesionalistë të cilët do të angazhohen sipas nevojës që thashë.

Këtë me siguri kur është paraparë, është mirë, por tash e kemi në invazion shumë të madh të kandidatëve. Do të thotë sot ndoshta e keni parë edhe nga mjetet e informimit se janë shty shumë provimet dhe për ato raste i kanë paraparë që në raste të veçanta ku është arsyeshmëria atëherë me ia vazhdua edhe ndonjë ditë, e jo kur nuk ka nevojë. Ai duhet të jepë arsyeshmërinë në qoftë se vazhdon, nëse i vazhdohet më shumë se 3 muaj, ai ministër që është sot a nesër, nuk domethënë se dikush është.

Këtu ka qenë arsyeja.

KRYSUESI: E lidhur me pyetjen që e shtroi për përkufizimin 60 ditë?

_____: Po për këtë e dhashë!

KRYSUESI: Po nuk po më duket se ishte mjaftueshëm! Se çka të bëjë personi në kohën tjetër, përveç atyre 60 ditëve.

_____: Po ai do të ketë tjetër punë, këtë do ta ketë punë sekondare. Nuk e ka punë primare, dhe kohëpaskohe.

KRYSUESI: Mirë. Do të thotë mjaftoi përgjigja por mjaftoi vetëm për aq sa ta di përgjigjen tuaj. Urdhëroni, ju e keni fjalën!

MENDUJ HALILI: Më falni, unë prapë po inkuadrohem për egzaminierët. Shqetsëimet e kolegëve po i shoh ku janë dhe ky është një sugjerim i imi.

Pak më herët fola dhe thashë për vetëm profilet e komunikacionit. Nuk fola unë për gjeneratat që kanë qenë, dhe ata duhet me i diskriminuar ose mos me i inkuadruar ose thjeshtë me i integruara. Mirëpo, është fjala për gjeneratat e reja. Do të thotë, tash e tutje për 30 vjet moshë të jetë e paraparë e profilit adekuat, por le të ketë edhe grup punues të ekspertëve, nuk do të thotë vetëm të lëmisë së komunikacionit, por le të jetë nëse është modifikim e që i përshtatet edhe juristit, pse mos me e kyç.

Ne po mundohemi të nxjerrim më të mirën, mos me u mundua të nxjerrim vetëm monopolizimin e me kuptua dikush atë. Por qëllimi që është, është te testimi i kandidatit. Testimin, kur kolegët e kanë paraparë, se unë u them të gjithëve kolegë, kanë paraparë se testimi i pjesës teorike le të bëhet 25 orë dhe pjesa praktike 30 orë.

Pse mos të bëhet aftësimi, që është fjala, e testimi të bëhet në mënyrë kompjuterike, pra ajo e pjesës teorike. Do t'i kishim humbur të gjitha dilemat, sikur që e shtroi kolega, me pas monopol ministri ose ndikim ministri, apo dikush tjetër.

Ne këtu qenkemi faktori njeri që po e bëhim këtë dhe monopolizimi faktori njeri, por këtë po dua të zhdukë për të mirën e interesit tonë shtetëror dhe kjo është arsyeja pse mos me bë testimin me kompjuter. Një.

E dyta. Nëse 25 orë teorike kanë qenë me i mbajt autoshkolla, pse edhe 5, nëse thotë dikush, këtë insistim, këtë shqetësim për testim kompjuterik e kam lyp ditët e para të vitit 2002 kur ka qenë fillimi i patent-shoferëve. E dinë kolegët!

Mirëpo, tash e tutje pse mos ta bëjmë, në qoftë se 25 orë janë të pjesës teorike, pse mos me i bë edhe 5 orë teorike, me manipulua me kompjuter, sepse arsyet e zyrtarëve të ministrisë kanë qenë që ne kemi shoqërinë që nuk dinë të punojnë me kompjuter. Sot është banal, sot i kemi telefonat të gjithë inteligjentë, mos të them fëmijët tanë, por shumica dinë të punojnë. Kështu që mund të jetë, edhe sistemi i kontrollit kishte me qenë prej policisë – prej ministrisë, po flas në fushën e sigurisë, keqpërdorimi, jo në fushën e sigurisë së komunikacionit, kishte me qenë shumë më adekuat, më i thuktë. Arsyeja është e vetmja dhe vetmja për rritjen e vetëdijesimit.

Po bëjmë krahasime me Francën, po bëjmë krahasime me Gjermaninë. Ne jemi shtet i porsalindur. Nuk mund ta bëjmë atë, sepse atë kulturë nuk mund ta fitojmë për një ditë. Kulturën e fitojmë në bazë të vetëdijesimit për ta ndryshuar vetë ne gjendjen. Gjendjen nuk presim tjetërkush të na e ndërrua.

Çështja e egzaminierëve të ri mos ta marrin atë që kanë qenë të seleksionuar ose thjeshtë të degraduar, por të rinjtë është fjala dhe këtë e lypim më tepër, në moshën 30 vjeçare të jetë i vetëdijshëm, i pjekur, mos të jetë nën procedura penale, si dhe procedurave tjera që nuk duhet. Unë e di, në Zvicër së pari, instruktor nuk mundesh ta kryesh veprimtarinë nëse ti ke pasur ndonjë kundërvajtje në trafik. Kundërvajtje në trafik! Mos të flasim për precedent penal. Kjo është arsyeja që du të them.

Dhe kur vjen çështja e ekzaminimit të një testimi të një kandidati, unë për shembull jam i Prishtinës, nuk guxoj, nëse e kryej kursin dhe po supozoj për ekzaminim, ta kryejë në territor të komunës së Prishtinës, sepse do të dalin konfliktet e interesit, ose thjeshtë, do të lindin.

Arsyeja e vetme është të shkojë në territor tjetër, por çështjen e administrimit të kësaj pune do ta merr një institucion përkatës, qoftë ministria, qoftë policia, qoftë institucionet përgjegjëse për arsye se është ikje thjeshtë e interesit, ose monopolizimit, konfliktit. Kjo është ajo.

Ose, çështja pse mos të bëhen egzaminerët e ri, dhe pse mos të bëhet si një odë e avokatëve që ekziston, të jetë oda e egzaminerëve. Ata do të paguajnë tatime shtetit, do të kryejnë punë sekondare, le të jenë primare ku të do dhe profesor fakulteti le të jetë, por ditën kur ai do me e dit se do të shkojë në provim, institucioni përgjegjës që merret me menaxhimin, ne përmjet asaj ode ta quaj kështu nën thonjëza kushtimisht, të dihet se a do të mund të shkoj unë ta bëj testimin e kandidatëve ditën e enjte ose të premte, e merr konfirmimin zyrtar. Kjo është arsyeja.

Këto probleme teknike janë që ne mund vet t'i rregullojmë dhe nuk shoh këtu diçka tragjike.

Unë dua edhe konkretisht të jetë më strikt në implementimin e ligjit, më strikt në testimin e kandidatit. Kjo është arsyeja!

KRYESUESI: Faleminderit! Urdhëroni ju zoti Krasniqi!

MUHAMED KRASNIQI: Kërkoj falje që prapë më duhet të marr fjalën! Pajtohem plotësisht me propozimet e kolegut Menduh. Mirëpo, sa i përket kushteve, kritereve, pragut të regjistrimit, objektivave, rezultateve të zënies, pritshmërisë rreth programit për egzaminer krejt këto janë të rregulluara në legjislacionin evropian.

Domethënë ne nuk kemi nevojë të shtyhem këtu çka me paraparë, çka mos me paraparë, por veç duhet t'i marrim praktikën më të mira të shteteve, të cilat veç i kanë implementuar dhe kanë traditë të gjatë dhe punë të suksesshme në këtë fushë. Një.

Dy. Rreth asaj që po thirremi në direktivën evropiane 2006/126 – Komisioni Evropian, pika 4.1.3 dhe pika 4.1.2 e specifikon qartë që provimi për egzaminer duhet të jetë çdo 5 vjet. Unë nuk di këtë kah e kanë marrë për çdo 2 vjet.

Do të thotë, nëse më lejohet, do ta lexoj edhe në anglisht, por s'ka nevojë. Do të thotë secili egzaminer duhet t'i nënshtrohet provimit periodik çdo 5 vite. Do të thotë, kjo është.

Mirëpo, shumë mirë e ka përmbledhur populli me një fjalë “kush është nën dardhë han dardha”. Do të thotë Ministria e Infrastrukturës e ka bërë ligjin për nevoja të veta me qëllim që “me hëngër dardha” në vazhdimësi.

Më vjen keq që po i përdori këto shprehje popullore, por po e dërgoj problemin në këtë rrafsh për të qenë më i kuptueshëm për të gjithë. Faleminderit!

KRYESUESI:

(Ndërprerje e incizimit)

_____ : Faleminderit! Përgjigjen desha t'ia jep sa i përket sistemit elektronik. Na veç i kemi bërë përgatitjet si Ministri e Infrastrukturës dhe tash momentalisht e kemi bërë instalimin e kamerave, e pastaj i kemi hapur ofertat rreth kompjuterizimit. Të gjitha sallat do të jenë të pajisura me kompjutera që t'i paraprijnë procesit së testimit elektronik, ku do të hiqen ato dilemat e manipulimit mirëpo edhe auto-shkollat duhet të kenë parasysh se kandidatët kur të mbajnë ligjërata edhe ata t'i kenë pajisjet në mënyrë elektronike dhe kur të vijnë të testohen në ministri me pasur njohuri të programit, kështu që në mënyrë indirekte implikon edhe këta me investuar në bizneset e veta.

Sa i përket kësaj prej 60 ditë, kjo është vetëm çështje teknike të cilën e rregullon Ministria e Infrastrukturës, do t'i caktojë oraret në tërë Kosovën kur mbahen dhe do ta ketë listën e egzaminerave e pastaj t'i caktojë dhe njofton egzaminerat kur i kanë të lirë terminet dhe do të jetë kjo thjeshtë çështje teknike për çka nuk do të ketë problem për implementim të kësaj pike.

_____ : Po më vjen mirë që Ministria e Infrastrukturës së fundi i paska dalë gjumi për kamera, se kamerat i kanë të vëna nëpër salla që 5 vjet, por s'funksionojnë kurrë.

Cili është qëllimi? Drejtori i departamentit Nebih Shatri më ka thënë krejt ai investim është 45 mijë euro. Që ku është edhe Habib Hasani aty që ka qenë prezent. Krejt 45 mijë euro, ka thënë kushto kjo... por që 5 vjet janë kamerat të vëna...

KRYESUESI: Më falni, po ndërhyj. Besoj se kjo nuk është interesant për shumicën e të pranishmëve këtu. Përpiquuni të jepni kontribut rreth projektligjit, rreth çështjeve konkrete të Projektligjit.

_____ : Edhe për Projektligjin, neni 27 kur ishte fjala për pyetësin për 60 ditë. Mund me ... me Ministrinë në rast të veçantë me vendim mund të zgjasë kohën e angazhimit të pyetësit, me e heq këtë që mos të ketë ai që bash kujt t'i teket e kur t'i teket të vazhdojë. Me fshi këtë, mos me ia lënë këtë kompetencë ministrit, s'e s'i takon as atij mësa mua.

Kurse, po më pëlqen kjo, që ku e ka qit...

KRYESUESI: Do ta kemi këtë parasysh. A e deshi ndokush fjalën? Urdhëroni!

_____ : Unë përafërsisht pajtohem me atë që po thua rreth këtij 60 ditëshit, rreth vendimit të ministrit, përafërsisht. Kur e merr e analizon pak më thellë, nuk del bash ashtu, për shkak se ne e kemi një listë të egzaminerave. Dhe çka nëse nuk vjen prej atyre egzaminerave kurrkush dhe të jesis kandidatë pa u testua.

Krejt qëllimi është që nëse s'ka, e kalon atë 60 ditëshin, dhe e ke një listë, po e zëmë prej 100 egzaminerëve, krejt ata 100 egzaminera i kanë krejt ato 60 ditë pune. Ku me marrë tash tjerë

egaminerë, që u ra, ndoshta s'ka licencë. Krejt është ai qëllimi, me ia vazhdua ndoshta 10 ditë ose 1 muaj, jo për ta abuzuar. Është si alternativë, a kuptoni.

KRYESUESI: Urdhëroni!

_____ : Për neve s'është problem por e kemi gjetur si alternativë për shkak se ku do të mbesin kandidatët nëse nuk ke egzaminer, se ai e ka licencën brenda dy viteve. Faktikisht ai është i licencuar por është çështja vetëm te e drejta e punës. Ai licencën nuk po e vazhdon. Në qoftë se i përfundon pas 2 viteve licenca, ai më normal se nuk është ekzaminer, por brenda atyre dy viteve ai do t'ia vazhdojë... Për shembull në vitin e parë 60 ditë i kryen, ia vazhdon edhe 10, e nëse ka egzaminerë tjerë në vitin e dytë mund t'i t'hotë vetëm 40 ditë i ke, se t'i kam shtua 2 vite, 20 ditë në vitin e mëparshëm dhe e barazojnë. Atëherë krejt, komplet në dy vite 120 ditë i bie të ushtrojë. Është dhënë si alternativë.

KRYESUESI: Faleminderit! Urdhëroni z oti Vata!

AFRIM VATA: Plotësisht pajtohem me atë që e tha parafolësi, mirëpo ligji si ligj ta jep hapësirën që ty me egzaminerin t'i lë dyert e hapura që atë ta kish në kohë të gjatë. Nëse egzaminerit ia ndërprerjnë marrëdhënien e punës pas 60 dite, thotë fort mirë neni 29, me çka të merret ai. Në 3 vitet e fundit tash lypet, nëse 3 vitet e fundit të mos jetë i angazhuar në asnjë auto-shkollë, çka të punojë ai, me çka të merret. E tash, kur do me e thirrë, në vitin e ardhshëm, thotë, ai tash 3 vitet e fundit ka punuar në auto-shkollë ose në mënyrë të tërthortë siç është e cekur në ligj.

Ky nen, nuk kisha kërkuar që të jetë, sepse nëse një egzaminer nuk është në rrjedhë permanente me ligjin, me rregullat në komunikacion, nuk mund të vlerësojë kandidatin ashtu siç duhet vlerësuar pa ndikim nga faktori i jashtëm.

Pra, neni 29 të hiqet nga ky ligj. Në auto-shkollë egzamineri duhet të merret me një punë, sepse 9 muaj ditë ai duhet me e mbajt familjen e vet, ose i jepet hapësirë tjetër tani.

Nëse egzamineri punon vetëm 60 ditë dhe nuk ka të drejtë të merret me asnjë veprimtari tjetër, ai brenda 60 dite do ta keqpërdorë atë detyrë, do të mbulohet t'i mbulojë shpenzimet e veta që do t'i ketë edhe 9 muaj ditë. Faktikisht, të t'hem ashtu, do ta shtin që ai të maliverzojë me testimin e kandidatëve, e ne jemi duke kërkuar që të mos ketë malverzime me kandidatë, që kandidatin ta testojmë ashtu si duhet të testohet kandidati.

Prandaj neni 29, dhe si është neni 33, që të ketë përvojë pune 5 vjet në Ministri, të mos jetë që vetëm zyrtarët nga Ministria të marrin pjesë, sepse autoshkollat kanë kërkuar dhe po e cekun fort mirë, që të jenë edhe 3 kandidatë, të marrin pjesë në provim, sikur që ka qenë edhe përpara, të jetë egzamineri në të jenë edhe dy qytetarë tjerë, të marrin pjesë në provim.

E tash, le të largohet dyshimi i malverzimit që 3 kandidatë ta vlerësojnë dhe japin një vlerësim sa më adekuat që ky inxhinieri i komunikacionit të jetë, që të jetë një qytetar nga s shoqëria civile, të egzamineri që ta vlerësojnë, e ne kemi shkuar për me vetëm një kandidat. E di që Bashkësia Evropiane e ka vetëm 1, plotësisht pajtohem me atë. Mirëpo rrethanat të cilat ne i kemi deri më

tani, ndoshta dot ë parashtrohet kërkesa e ndonjë organi që të marrin edhe 3 vetë dhe të marrin pjesë në provim. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit zoti Vata! Urdhëroni zoti Bislmi!

BESIM BISLIMI: Deri sa jemi te kjo pikë, për çka thashë edhe në fillim se ligji ekzistues, propozim-ligji dhe krahasimi i tyre. Kur jemi te kjo pikë, mendoj se duhet të jemi këtu shumë të qartë.

Nuk ka mundësi që ne prej këtu të mbajmë një provim më mirë se profesori që është atje në fakultet, sa që nuk ka mundësi me e mbajt një zyrtar i prokurimit, që thotë Ministria atje – një zyrtar i prokurimit me e mbajt provimin për patent-shofer më mirë se ne që jemi këtu.

Domethënë, ne jemi këtu ekupe të specializuara dhe duhet me e bë punën qysh duhet. Ndërsa, ajo tjetra ndeshet edhe me ligjin e nëpunësve civilë, që punon 60 ditë dhe pas 60 ditëve çka duhet ai të punojë. Nuk mundesh me ekip jo i profesionalizuar të mbash një punë të caktuar, të një profili të caktuar, do të thotë sikur që ne nuk mund t'i zëvendësojmë profesorët për 60 ditë, nuk mund t'i zëvendësojmë as doktorët e specializuar që janë në QKUK, po edhe ata nuk mund të na zëvendësojnë neve.

Ushtrimi i ndikimit me propozim-ligjin pikërisht te kjo pikë është i jashtëzakonshëm, kurse me ligjin ekzistues është më pak, por përgjegjësitë janë më të mëdha.

Ndërsa, te propozim-ligji, te ky nen përgjegjësitë i humb, nuk i mban kurrkush, që do të thotë ne duhet ta dimë adresën, cila është adresa.

Edhe diçka kisha të shtoj. Vendet e zhvilluara e kanë problemin e sigurisë në trafikun rrugor. Unë po pajtohem që ne po i huazojmë përvojat e Bashkësisë Evropiane por megjithatë po na mungon trajtimi i problemeve në mënyrën shkencore dhe pikërisht te ligji i propozuar në fjalë, mungon trajtimi i problemeve në mënyrën shkencore dhe pas kësaj ne do të kemi probleme me infrastrukturën ligjore. Faleminderit!

SALA BERISHA-SHALA: Vetëm dua të ju bëj me dije se jemi në fund të debatit, por mund të vazhdojmë edhe me orë të tëra, por vetëm se do të përsëritemi njëri me tjetrin.

Nëse do edhe dikush të shtojë diçka, do t'ia japim fjalën, por më lejoni që edhe unë t'i them nja 2-3 fjalë.

Ne do t'i marrim të gjitha këto vërejtjet tuaja sidomos aty kur kishim pika të përbashkëta nga pjesëmarrësit dhe do të tentojmë t'i ikim monopolit në qoftë se është i reflektuar në ligji, sepse gjithsesi ne kemi obligim t'i ikim monopolitik, kemi obligim ligjor dhe obligim kushtetues dhe nëse ne do të dëshirojmë janë disa instanca tjera që do të shkonin edhe nëpër filtra tjerë, nuk do të lejohet kjo.

Mirëpo, edhe një herë po përsëris, të gjitha vërejtjet, sugjerimet tuaja tash me i dëgjua komentet e ndryshme, ju i dorëzoni me shkrim te administrata e Kuvendit.

Pra, jemi krejt në fund të debatit, dhe në qoftë se nuk ka ndokush të shtojë diçka, apo ka diçka të thotë, urdhëroni. Urdhëro Musa!

MUSA THAQI: Faleminderit! Gjatë leximit të projektligjit i kam hasur te neni 78 persona të cilët duhet t'i nënshtrohen egzaminimit mjekësor. Këtu unë propozoj të shtohet një paragraf në këtë nen dhe të obligohen institucionet shëndetësore, si ato private, si ato publike që në rast të aksidentit ata e konstatojnë se ai person nuk është i aftë për momentin të posedojë patent shofer, me e njoftuar Ministrinë e Punëve të Brendshme për t'u marrë e drejta në periudhën kohore deri sa të shërohet, për arsye se ky bashkëpunim, nëse ekziston dhe nëse e obligon ligji, do të ndikojë në aspektin e sigurisë rrugore. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit shumë! A ka ndokush diçka qenësore që ka harruar të thotë deri më tani? Përfaqësuesi i Ministrisë së Infrastrukturës.

FIKRET QERIMI: Unë jam Fikret Qerimi prej Ferizajt, jam instruktor ligjërues dhe egzaminer. Unë kurrfarë konflikti s'mund të kam nëse punoj në autoshkollë dhe Ministria më jepë mundësinë për të punuar 60 ditë dhe ma ndërron vendin qendrën e testimit. Për shembull unë punoj në Ferizaj. Sot më thirrë, thotë kemi nevojë për ty. Unë shkoj punoj në Prishtinë dhe kur ta shkëpus kontratën në Prishtinë që i kam bërë 60 ditë, unë kthehem prapë në Ferizaj, nuk kam kurrfarë konflikt interesi. Domethënë unë jam në rregull. Ose më çon në Gjilan dhe mua nuk është duke më lënë në atë qendër ku punoj unë.

Prandaj, me kanë që edhe kjo të bëhet, mos e precizuar ti që s'ke të drejtë të punosh në autoshkollë se unë nëse punoj 60 ditë, atëherë mua faktikisht ti po më largon nga ky sistem, e unë jam inxhinier i komunikacionit, jam shofer i të gjitha kategorive, instruktor dhe unë për këtë kam dhënë pare, jam shkollua për të ardhë në këtë ditë, për t'u bërë vlerësues i dikujt dhe Ministria mua më qet jashtë lojës. Unë i di egzaminer që mund të them, nuk kanë begrand për këtë punë hiq, që unë kam pasur probleme edhe në Ferizaj që kanë prurë egzaminera të ri tash.

Mua ma ka dështua kandidatin pse ka bërë anashkalim në vi të plotë, ku me ligj lejohet, e ai ma ka dështuar, se ka thënë – s'e di. Domethënë unë jam ai që mund ta vlerësoj kandidatin tamam dhe ta di. E nëse kam konflikt interesi ose e keqpërdori detyrën zyrtare, Ministria mua me më qortua, me ma marrë për shembull 1 a 2 vjet e mos të punoj, por nuk më le mua të punojë as ligjërues e as egzaminer dhe kur e kam unë atë përgjegjësi që me mi lënë Ministria krejt detyrat me i shfrytëzu, unë atëherë shumë mirë matem a ta kaloj kandidatin a jo. E këta që po vijnë sikur tash që po thonë vjen për 2 muaj, sikur që tha Afrimi, vjen e shfrytëzon. Sot mundet dhe ditën e mirë, se më thotë një vit s'vi në këtë punë. E nëse unë jam në rrjedha gjithmonë unë duhet të jem i kujdesshëm se e bëj mend që nesër kam me dalë edhe ligjërues, edhe instruktor, edhe egzaminer, por në momentin kur zihem duke e keqpërdorë detyrën, unë shkoj rri te shtëpia, e atëherë unë i ... shumë më të hapët se një njeri që vjen prej jashtit dhe jam shumë më kredibil në këtë drejtim, edhe jam shumë më i saktë për ta testuar kandidatin.

Nuk mund ta testoj kandidatin ty, kur njeri veç e ka një shkollë, për shembull edukimin, shkon kryen punë për egzaminer këtu, vjen e teston kandidatin dhe as që di kurrfarë lëmie tjetër, e ne që

dimë – instruktorat me e mësu kandidatin prej zeros, ne që dimë të ligjërojmë në sallë kandidatë, unë di edhe ta vlerësoj kandidatin tamam.

Domethënë, mua nuk mund t'më ikë asnjë ... që s'e di, vetëm s'dua ta keqpërdori unë. Unë e di tash çka heqim me egzaminera të ri, sepse po marrin... për atë edhe po dihet.

KRYESUESI: Faleminderit shumë! Përfaqësuesi i Ministrisë së Infrastrukturës a e do fjalën? Jo, po tërhiqet.

MILAIM AHMETI: Edhe unë desha një sqarim, pasi thanë se është në kundërshtim me Ligjin për shërbimin civil. Kjo nuk është për shkak se ekzistojnë marrëveshje për shërbime të veçanta që na lejohet brenda vitit deri në 6 muaj, kështu që në rregull jemi, edhe me ligj të shërbimit civil. Faleminderit!

KRYESUESI: Besoj se e kemi pasur një dëgjim publik të gjithanshëm. Ju falënderoj për pjesëmarrjen dhe me kaq e përfundojmë këtë dëgjim publik.