



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 03.05. 2016**

**MAJ
2016**

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri

KRYESUESI Z. RAIF QELA : Të nderuar të pranishëm,
Po filloj dëgjimin publik për Projektligjin për rregullat e komunikacionit rrugorë.

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri e ka për detyrë që këtë projektligj ta qoj në fazat e mëtutjeshme ashtu siç e kërkon edhe procedura.

Siç e dini ky projektligj ka kaluar në Kuvendin e Kosovës në leximin e parë, tani është faza e dëgjimit publik.

Unë jam caktuar nga Komisioni si kryesues i grupit punues dhe deri në fazën e amendamentimit do të punojmë bashkë me ju, besoj me të gjithë ju.

Ky projektligj u soll në Kuvend nga Qeveria në përgjegjësi marrë pa probleme profesionale aq sa unë mund ta vlerësoj, probleme profesionale nuk ka por si edhe projektligji për patentë shoferi i ka disa probleme teknike, problemet nuk janë përmbajtur hartimit, mënyrës së hartimit të projektligjeve, teksti nuk është i lekturuar fare, nuk është i redaktuar dhe kjo i nxjerr telashe Komisionit që ta nxjerr një ligj i cili të jetë i përsosur në të gjitha anët.

Megjithatë, duke pasur parasysh nga aspekti profesional nuk ka probleme, ne kemi vlerësuar se ky projektligj duhet të kaloj në leximin e parë dhe ka kaluar.

Tani duke pasur parasysh se ju e keni pasur përpara vetes projektligjin, një pjesë e juaja e di më së mirë se cilat duhet të jenë problemet kryesore të zbatimit të ligjit, prej jush pritet që t'i jepni vërejtjet sugjerimet edhe propozimet konkrete për amendamentim të këtij projektligji aty ku e shihni ju të nevojshme.

Ju lus që secili prej jush si ta merr fjalën të prezantohet në mënyrë që kjo të dihet më saktësisht se kush çfarë propozimi ka dhënë në mënyrë që propozimet dhe vërejtjet e juaja më vonë t'i fusim në amendamente.

Nuk do të kisha zgjatur më shumë dhe do të kisha filluar menjëherë të ju drejtohem secilit prej jush që keni nevojë të japin propozime, vërejtje, sugjerime lidhur me projektligjin.

Merrni fjalën kush të donë sipas një renditje natyrisht, ministria si sponzoruese e këtij projektligji do të ja jap fjalën menjëherë.

Urdhëroni, ju përfaqësuesi i ministrisë. Urdhëroni zoti Spahiu!

SHIQERI SPAHIU: Faleminderit!

I nderuari kryesues i Komisionit Parlamentar për Zhvillim ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri,

Të nderuar pjesëmarrës të tjerë, të grupeve të interesit të ndryshme që jeni këtu prezentë për të dhënë kontribut rreth këtij propozim Projektligji për rregullat e komunikacionit rrugorë.

Unë jam Shiqeri Spahiu, këshilltar politik të ministrit të Infrastrukturës, zotit Lutfi Zhargu.

Me qëllim të rritjes së sigurisë së komunikacionit rrugor, duke u bazuar në praktikat e Bashkimit Evropian është propozuar ndryshimi i Ligjit numër 02/L-70 për sigurimin e komunikacionit rrugorë.

Projektligji për rregullat e komunikacionit rrugorë ka për qëllim të rritjes së sigurisë në komunikacionin rrugorë, mbrojtjen e ambientit, të përcaktoj bazat kryesore të ndërsjellat në mes marrëdhënieve dhe sjelljeve të pjesëmarrësve në komunikacion dhe subjekteve tjera, kushtet bazë që duhet t'i plotësojnë rrugët nga aspekti i sigurisë rrugore, sistemi i sinjalizimit i komunikacionit rrugor, shenjat që japin personat e autorizuar, detyrat në rast të aksidentit të komunikacionit rrugorë, kushtet për drejtimin e mjetit, pajisjet dhe pajimet e të cilat duhet t'i ketë mjeti, dimensionet, masa e mëdha e lejuar nga .. boshtore të mjetit si dhe kushtet të cilat duhet t'i plotësoj mjeti në komunikacion rrugorë.

Fusha e zbatimit:

Dispozitat e këtij ligji janë të obligueshëm për të gjitha institucionet e Republikës së Kosovës, subjektet e autorizuar, pjesëmarrësve në komunikacion dhe çështje tjera që trajton në kuadër të këtij ligji.

Projektligji për rregullat e komunikacionit rrugor përmban gjithsejtë 13 kapituj me 264 nene.

Në këtë projektligj janë paraparë, transpozimi i dy direktivave për përdorimin e rripit të sigurisë në mjetet e lehta deri në 3.5 tonë dhe sistemi i sigurisë për ... e fëmijëve në mjet.

Konsultimi i ministrisë përkatësisht i komunave me komunitetin rreth ngritjes së transparencës për çështjet e rrugëve dhe vendosja e signalizimit rrugorë.

Për shoferët të cilët nuk e respektojnë kufizimin e shpejtësisë parashihen dënime me burg edhe për ata të cilët marrin pikë negative por edhe për ata shoferë ose drejtues të mjeteve të cilën hasin pa patentë shoferë.

Me qëllim të mbrojtjes së ambientit parashihen veprime që duhet të ndërmerren gjatë përdorimit të automjetit.

Për rritjen e sigurisë në komunikacionin rrugorë, për mbrojtjen gjithashtu të ambientit duhet të bëhet kontrollimi i rregullsisë teknike të automjetit që mund të implementohet me kontroll teknike mobile të cilat duhet të jenë në përdorim dhe në shfrytëzim të organeve tona.

Nëse shoferi brenda dy viteve ka më pakë se 9 pikë negative, pikët fshihen nga evidenca e shoferit.

Shoferi i automjetit që brenda një periudhe prej dy vitesh ka mbledhur 9 pikë do t'i shqiptohet masa e ndalimit të drejtimit të mjetit për të gjitha kategoritë për një periudhë së paku 12 muajsh.

Shoferi i cili ka qenë i dënuar për shkak të 9 pikëve negative dhe pas skadimit të dënimit brenda dy viteve ka mbledhur edhe 9 pikë të tjera negative atëherë i shfuqizohet leja gjegjësisht patentë shoferi dhe ai do t'i nënshtrohet patentë shoferit si çdo kandidat tjetër për herë të parë.

Në fund këto dispozita janë pjesërisht në përputhje me dispozitat të BE-së që përfshinë fushën e sigurisë dhe natyrisht të gjitha këto dhe në mënyrë më të hollësishme do të sqarohen dhe do të implementohen me legjislacionin sekondar siç janë udhëzimet administrative që do të qartësojnë edhe më mirë.

Në vazhdim ne do të jem pjesë e këtij debati dhe brenda mundësive do të japim përgjigje në qoftë se dikush intereson nga ne dhe shpresojmë që ky projektligj do të vazhdon dinamikën e vetë për zbatim. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Spahiu!

Kush po e merr fjalën tash? Urdhëroni, përfaqësuesi i Policisë së Republikës së Kosovës, zoti Jeton Rexhepi.

JETON REXHEPI: Faleminderit!

Përsëritje për të gjithë,

Unë jam major Jeton Rexhepi, jam drejtor i Drejtorisë për Preventivë në Komunikacionin Rrugorë në kuadër të Policisë Rrugore në nivel të Drejtorisë së Përgjithshme.

Për njoftimin e juaj në këtë projektligj Policia e Kosovës ka marrë pjesë me grupin punues do të thotë që kam qenë unë nga Policia e Kosovës dhe jam mundua që këtë projektligj duke u bazuar edhe në praktika të kaluara në problemet të cilat i kemi pasur Policia e Kosovës qoftë edhe gjykatat në implementimin e ligjit aktual apo që e kemi në ... të gjitha ato vërejtje, ato sugjerime dhe komente do të thotë t'i harmonizojmë në këtë projektligj dhe që ky ligj të jetë i implementueshëm në terren dhe nga të gjitha palët.

Ne duke parë problemet e sigurisë rrugore qoftë në vend po duke bërë një krahasim edhe me shtetet tjera qoftë të rajonit po edhe më larg, mendoj që edhe Kosova duhet me këtë projektligj të rritë sigurimin në komunikacionin rrugorë dhe të jemi një prej vendeve më të quaj më të sigurta apo vendeve të sigurta në komunikacionin rrugorë, po pa tjetër duke sanksionuar edhe ata kundërvajtës të cilët shkelin rregullat e komunikacionit rrugorë.

Ne pas kompletimit të këtij draft-ligji unë mund të them që nuk jam ndal së hulumtuari ndonjë propozim apo ndonjë pjesë apo ndonjë nenë apo paragraf që mund ta fuqizojmë këtë ligj dhe në javën e fundit kom pasur fatin të jem në një takim në Shqipëri dhe në Lubjanë.

Unë i kam marrë disa propozime apo disa ide nga ata në qoftë se kemi një afat do ta plotësoj nga Policia e Kosovës jo veç nga unë por do të kërkoj edhe nga të tjerët që në qoftë se kanë diçka në plotësim ndryshim të projektit të tanishëm, një afat i cili do të na lejohet dhe disa propozime të cilat shtetet evropiane i praktikojnë dhe nuk janë shkelje të drejtat e njeriut, prandaj mendoj që ne nuk ish dasht të largohen apo besoj që do të ishin mirë të ishin kanë pjesë e ligjit të ardhshëm për sigurinë në komunikacionin rrugorë. Faleminderit!

KRYESUESI: Unë do të ju lusja që një diçka konkrete në vija të trasha ta prezantoni këtu, ndërsa edhe ju edhe të gjithë të tjerët që kanë propozime konkrete

për ndryshim, për amendamentim të na i dërgojnë me shkrim mundësisht sa më shpejtë sepse ato na ndihmojnë neve që ta shqyrtojmë para se ta bëjmë amendament apo jo, në këtë mënyrë ju kisha lutë juve që nëse keni propozime konkrete të cilat i keni marrë pas afatit të hartimit të projektligjit të na i thoni në vija të përgjithshme këtu.

JETON REXHEPI: Faleminderit! Nuk desha me shtua më shumë se sa ..., do të thotë edhe bashkë kemi qenë me Habibin.

Unë tash isha në Slloveni dhe patëm kontakt thuaj se me të gjitha shtetet e rajonit po ashtu edhe të BE-së, po ashtu ishim edhe në Shqipëri dhe kërkesat e mia ishin që çka kanë arit për shembull në Itali apo dikund tjetër po biseduam me atë, që kanë arrit të ngritët siguria rrugore dhe për shembull të bëhet pagesa e kundërvajtjeve do të thotë ne e kemi një dukuri në Kosovë që prej 300 mijë gjobave diku sa shënojnë është një pagesë minimale a gjendja e sigurisë në komunikacion ju e shihni do të thotë edhe pse nuk jem shumë keq mirëpo nuk jem ata që dëshirojmë të jetë kjo.

Për shembull atje kanë fut një nen në qoftë se pala nuk paguan 5 gjoba mbi 5 gjoba haset në rrugë do të thotë konfiskohet mjeti, do të thotë kjo është me implementim tani në Itali dhe në disa shtete tjera, domethënë një prej rasteve.

Raste të aksidenteve ndoshta kem probleme ne që kem me sistemin apo me rrjetin hekurudhor edhe aty do të thotë ne kemi propozua edhe në Ligjin për hekurudhat kur bëhet plotësimet dhe ndryshimet që edhe ajo çështje të rregullohet për menaxhimin dhe evidentimin e aksidenteve hekurudhore dhe me atë rrugore, do të thotë edhe një prej propozimeve besoj që do të jetë si shtesë dhe të parashihet në ligjin tjetër.

Janë po them disa vërejtje konkrete në disiplinimin e kundërvajtësve do të thotë që ata që shkaktojnë kundërvajtje dhe obligime të mëtutjeshme kjo është më shumë sa i përket rekomandimeve të fundit që do të futen përpos atyre që veç i tha, do të thotë nuk kem diçka.

Ne jemi mundua me dhënë kontributin maksimal në grupin punues në kuadër të Ministrisë së Infrastrukturës.

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Rexhepi!

Mos pritoni na dërgoni me shkrim si propozime konkrete edhe ku e kanë vendin sepse e dini mirë radhitjen në mënyrë që ne ta kemi më lehtë si grup punues.

Në ndërkohë kanë ardhur edhe dy deputetë të pranishëm, deputeti Sasha Milosavleviq dhe deputeti Armend Zemaj nga Komisioni për Legjislacion i cili do të jetë pjesë e grupit tonë punues për këtë projektligj.

Ju përshtë se harrova t'i përshtë në fillim kur erdhën.

Vazhdoni kush donë me marrë fjalën.

JETMIR BERISHA: Unë jam Jetmir Berisha, profesor i lëndëve të komunikacionit, jap mësim në shkollën e Mesme Profesionale "Shtjefan Gjergj" në Prishtinë, gjithashtu jam i angazhuar edhe në Agjencinë për Arsim dhe Aftësim Profesional dhe Arsim për të Rritur është një agjenci në kuadër të Ministrisë së Arsimit.

Gjithashtu në përvojën time kam pasur rastin të punoj edhe si ligjërues në kurset për instruktor edhe kjo është fusha në të cilën ne mundohemi të japim kontribut sado pak aq sa mundemi.

Këto ditë të fundit morra dhe e lexova si përfaqësish me ju thanë të drejtën këtë projektligj sepse më herët nuk kam qenë në dijeni ndoshta për fajin tim ose s'kam hasë në ndonjë informacion të më hershëm.

Shfrytëzoj rastin të falënderoj gjithë ata që kanë menduar dhe na i kanë dërgua në imella këto informata që i kemi marrë.

Për aq sa e pamë, për aq sa kam lexua domethënë kam kuptua që në këtë projektligj janë shtua disa çështje, mirë që janë shtua, nga ana profesionale unë nuk do të kisha cek diçka konkrete që do të duhej të ndryshonte, mirëpo unë më tepër do të propozoja që këto projektligje kur është fjala për Projektligjin për sigurinë në komunikacion rrugor që tani kishte ndryshuar edhe emërtimin, unë problemin e shoh më tepër tek konceptet profesionale.

Unë mendoj që ne duhet qëllimisht të rrëshqasim deri te përdorimi i termave që janë më tepër ndërkombëtare internacionale. Nuk e kam këtë problem me termin komunikacion sepse ne e kuptojmë dhe e dimë çfarë është, e kemi edhe në fjalorin e gjuhës tonë shqipe termin komunikacion por kemi pak problem kur përkthejmë domethënë kur bisedojmë me dikun nga shtetet tjera dhe duhet atëherë t'ia sqarojmë në detaje çfarë përfshinë. Kur e përkthejmë dalim te trafiku menjëherë dhe dalim te transporti.

Unë mendoj do të ishte mirë që të përdorim këto terme sepse tashmë nuk janë terme të huaja janë edhe tona.

Në terminologjinë e fjalorit tonë të gjuhës shqipe përveç termit komunikacion kemi edhe termin trafik, kemi edhe termin transport. Ne që jemi të fushës dimë edhe t'i dallojmë edhe i përdorim shpesh. Mirëpo unë mendoj që duhet të fillohet t'i përdorim dalë nga dalë edhe këto terma, domethënë le të quhet Projektligji për sigurinë e trafikut rrugor, besoj nuk do të ishte gabim. Jo pse termi komunikacion është gabim edhe ai nuk është gabim vetëm se kemi pasur probleme edhe me dokumentacionet qoftë certifikatat, qoftë diplomat kur janë përkthyer ose janë dërgua në shtetet tjera.

Pastaj, në qoftë se hymë dhe shohim disa përskrime këtu ku janë bërë te nenet, unë pash ndryshimet të vogla sa mbrina me e lexua dhe këtu prap po ndalem te konceptet për shembull tek pika 1.2, neni 3 ku shënon për aksidentet.

Po kaloj kështu dal nga dal te kjo pjesë, se e kam hapë kompjuterin dhe e kam këtu.

Këtu shënon, te neni 3 ku janë përkufizimet, unë thash më tepër këtu jam ndal i kam pa, unë më tepër e shoh kontributin tim te këto konceptet, domethënë jo te ajo çështja shumë

... pensionale, sepse kanë punuar këtu profesionalistët. Domethënë, kanë qenë inxhinierët e komunikacionit dhe e kanë ditur çfarë kanë bërë, ose ju vetë e përmendët në fillim, edhe nuk na latë shumë të flasim në atë drejtim, kur është çështja e lekturimit, ose vërehet këtu që ose nuk ka pasur një harmonizim të mirë në mes një juristi dhe një inxhinieri, ose është punuar ndaras, sepse ka diçka nganjëherë që nuk shkon tek fjalitë.

Për shembull, tek pika 1.2, kemi “aksidente komunikacioni”, thotë: “nënkupton aksidentin në rrugë, në të cilin ka marrë pjesë më së paku një mjet në lëvizje, në të cilin një apo më shumë persona kanë vdekur.” Ne kemi pasur përshtkrimin e kaluar, ku kemi thënë “... ku së paku është lënduar një person” dhe jo patjetër “ka vdekur një person.”. Nuk do të thotë se është gabim, por unë po jap këtë si koment ku e kam hasur.

Pastaj e kemi te pika 1.10 te i njëjti nen, për më tepër te këto koncepte jam ndalur dhe këtu besoj se do ta përfundoj pastaj, se nuk është problemi te ato nenet tjera. Shënon: “dëm material i vogël në aksidentin e komunikacionit...”. Në qoftë se,

flasim për dëmet materiale, ato mund të jenë të vogla, të mesme, të mëdha..., domethënë, i dinë edhe ata ekspertët e fushave që punojnë konkretisht te dëmet materiale. Mirë që është cekur, pra do të ishte mirë të ceken të tri nivelet, ose të mos cekej i vogël, por të thuhej vetëm “dëm material” e pastaj të lehet diku hapësirë për t’u shpjeguar e sqaruar se cilat janë ato nivele. Ndoshta, kështu do të ishte më mirë.

Në qoftë se, shkojmë pastaj te 1.33 ku shënohet “mjet i vjetër”. “Mjet i vjetër” thotë, “nënkupton mjetin, i cili është i regjistruar si objekt muzeu ose është përfshirë në regjistrin qendror të materialeve kombëtare trashëgimore. Unë e kuptoj mjet i vjetër, në qoftë se ka kaluar disa vjet dhe nëse unë nuk jam gabim, diku në disa vende të Bashkimit Evropian, në qoftë se i thua “mjet i vjetër”, ai e di se i ka kaluar pesë vjet, është më i vjetër se pesë vjet. Po flas për disa shtete, nuk do me thënë, se disa mund ta kenë shtatë ose tetë, si të thuhet mjet i vjetër, e dinë që ai i ka kaluar pesë vjet ai mjet, si të thuhet mjet i ri, nuk i ka kaluar pesë vjet. Po supozoj, kjo është si... kurse, këtu shënon që “është i regjistruar si objekt muzeu”, ndoshta do të ishte mirë që këtu të jetë “mjet i vendosur në muze”, ose diçka... por, jo të përdoret termi “mjet i vjetër”, se pastaj haset në keqkuptime në terminologjinë profesionale, se kemi raste kur bëjmë ndonjë aksident, domethënë bëjmë ndonjë analizë të aksidentit ose diçka, në qoftë se përdorim termin “mjet i vjetër”, ne dalim te ndonjë mjet i muzeut.

KRYESUESI : Edhe kjo çështje nuk është e rëndësishme për projektligjin, mendoj, ashtu siç po thoni ju. Nuk ka rëndësi se a është ai i nevojshëm për muzeun apo jo, sepse ai mjet motorik që është për muzeun, nuk ka rëndësi për ligjin.

JETMIR BERISHA : Prandaj unë thash, këto çështje pak konceptuale po na bëjnë që të hutohemi nganjëherë dhe të ndodhë të kemi keqkuptime ndërmjet inxhinierëve, ndërmjet anëtarëve të komunitetit tonë, aty ku kemi të bëjmë shpesh me këto koncepte. Pastaj pash diku “dukshmëri”, në pikën tjetër përdorej “pashmëri...” ndoshta duhet njëra të përdoret “dukshmëri” ose... më tepër “dukshmëri” jo...

Pse thash të përdorim koncepte që më tepër janë koncepte që na lidhin me një terminologji tashmë internacionale, po themi ë? Këtu e kemi tek pika 1.42 “komunikacion në rrugë”. Në qoftë se marrim dhe e shohim termin “komunikacion” në terminologjinë tash gjuhësore na del se kemi të bëjmë me rrjetin rrugor dhe kemi të bëjmë me automjetet që lëvizin në rrugë. Në qoftë se, themi “komunikacion në rrugë”, ne po themi “rrjetin rrugor dhe automjetet që lëvizin në rrugë në rrugë”, rrugë në rrugë. Domethënë, këtu ka pak probleme që

janë të mëhershme, kanë vazhduar me traditën, kanë ecur disa vjet, nuk ka ndryshuar. Mendoj, se duhet të ndryshojnë. Dhe, jo rastësisht e thash “me rrëshqit qëllimisht në përdorimin e këtyre termeve tjera”, jo pse termi “komunikacion” është gabim, asnjëherë nuk e them që është gabim të përdoret, por më mirë do të ishte të përdorim tash termin “trafiku” kur është fjala për trafikun, termin “transport” kur është fjala për transportin dhe të vazhdojmë kështu, sepse ne jemi inxhinierë të komunikacionit, ne kemi marrë diploma ku na shkruan “inxhinierë të komunikacionit”, nuk është keq kjo, por mirë është të përdoren tash këto terme. Tash në shkollë të mesme i kemi profilet ku nuk përmendet fare termi “komunikacion”. Kemi profilet “trafiku rrugor”, kemi profile “transport rrugor”, kemi profile tjera të hekurudhës, ku gjithmonë do ta përmendësh trafikun, sepse ke të bësh me lëvizjen, ose do ta përmendësh transportin, sepse ke të bësh me bartjen e personave, ose të mirave materiale.

Domethënë, se edhe këtu komunikacioni në rrugë, kur e sheh në anglisht e ke “road traffic”, se kjo menjëherë e kupton trafikun rrugor, ose kur e merr e përkthen, unë jam munduar me e përkthye prej disa gjuhëve termin “komunikacion”. Termin “komunikacion” e njeh në një gjuhë tjetër, me një term të asaj gjuhe, por pastaj kur e merr termin e njëjtë ta përkthesh në gjuhën shqipe, nuk ta përkthen më “komunikacion” por ta përkthen “trafik”.

RAIF QELA: Faleminderit, zoti Berisha!

Shqetësimet tuaja lidhur me termet janë plotësisht të natyrshme. Në përputhje me këtë, në Projektligjin për patentë shoferi ne i kemi ndryshuar edhe termat, në vend të “komunikacion” e kemi bërë “trafik” dhe kjo duhet të futet edhe në këtë projektligj, për një arsye shumë të thjeshtë, sepse trafiku është ai për të cilin flet edhe projektligji, nga se në fjalorin e gjuhës së sotme shqipe “komunikacion” është sistemi i rrugëve dhe i llojeve të ndryshme të ndërlidhjes tokësore, detare, ajrore e tjera, ndërsa “trafiku” është qarkullimi i mjeteve nëpër këtë komunikacion, nëpër rrugë, e tjera... Pikërisht për këtë edhe duhet t’i harmonizojmë edhe me projektligjin që është në fazë pothuajse para miratimit të seancës. Po, këtë mirë që e keni shtruar edhe ju. Edhe njëri prej debatuesve herën e kaluar të dëgjimit publik për Projektligjin për patentë shoferi e ka shtruar kështu si ju, me të drejtë e keni shtruar edhe ju dhe besoj se e kemi të detyruar t’i përmbahemi asaj që t’i harmonizojmë ligjet ndër vete....

JETMIR BERISHA : Unë mendoj, jo vetëm për vete, në qoftë se më lejohet, po ne duhet të harmonizojmë diçka, se është e njëjta gjuhë edhe me terminologjinë që e përdorin në Shqipëri edhe t’u themi edhe atyre aty ku e kanë gabim t’u themi që e keni gabim, po ta harmonizojmë, ta bëjmë bashkë një diçka të qartë, sepse ata, për

shembull, përdorim termin “shirit” ata thonë “korsi”. Është një gjuhë, është gjuha shqipe. Ne përdorim termin “vijë”, ata përdorin termin “shirit”, ata vijës në rrugë i thonë “shirit”, vijës së bardhë ata i thonë “shirit”. Domethënë, tash dy shtete, një gjuhë e ne përdorim terme të ndryshme. T’u themi edhe atyre që këtu e keni gabim, të krijojmë ndoshta komisione të përbashkëta që të bëjmë diçka, një fjalor terminologjik.

RAIF QELA : Po, sigurisht! Faleminderit, zoti Berisha!

Vërejtjet tuaja do t’i shqyrtojmë. Mundësisht i jepni edhe me shkrim, sepse është më mirë për komisionin, i dërgoni përmes e-mailit në të njëjtën adresë prej nga u është dërguar njoftimi për pjesëmarrje.

Vazhdoni, zoti Ibrahim.

SHKELZEN IBRAHIMI: Shkelzen Ibrahim, ekspert gjyqësor në Gjykatën Komunale në Gjiilan, njëherësh edhe menaxher në kontrollin teknik.

Unë do të ndalesha te neni 216 “Ekzaminimi në vendin e aksidentit”. Aty në këtë nen parashihet që me “dëm të vogël dhe me lëndime”, mirëpo jepet vetëm për shoferin, kurse do të ishte mirë me... se në aksident janë tre faktorë: faktori njeri; rrugë dhe automjet. Nëpër vendet tjera të rajonit, nga praktika nëpër seanca gjyqësore na shkruan, se vetëm automjeti nuk ka qenë në gjendje të rregullt teknike dhe është mirë tash e tutje, që në këtë ligj të shkojë zinxhirë, nëse këtu nuk parashihet në këtë që automjeti nuk ka qenë në gjendje të rregullt teknike.

Domethënë, vetëm flitet për shoferin dhe në qoftë se nuk ka qenë në gjendje të rregullt teknike, le ta marrë përgjegjësinë ai inxhinier, kur u lëshua ai kontroll teknik, domethënë në Shqipëri, në qoftë se shkojmë në Shqipëri, e merr një aksident të komunikacionit, aty merren edhe testet e kontrollit teknik, domethënë sa kanë qenë. kurse, këtu te ne vetëm thuhet “automjeti nuk ka qenë në gjendje të rregullt teknike” dhe barra bie mbi ne, që ne në bazë të gjurmëve të frenimit të konstatojmë se a ka qenë automjeti në gjendje të rregullt teknike apo jo. Dhe, kështu në qoftë se shkohet mbrapa zinxhirë, kishte me qenë më mirë. Domethënë përgjegjësia le t’i bie, le të shkojë, sepse edhe kontrollat teknike sepse me sa jam në njohuri, Ligji për automjetet do ta përfshijë kontrollin teknik dhe le të bëhet një bashkërendim në mes këtij ligji dhe atij ligji. Këtu vetëm jepet për shoferin kurrgjë tjetër nuk ka dhe ne tash si ekspertë duhet të thirremi në këtë ligj. qysh me u thirrë në këtë ligj, kur vetëm për shoferin, për automjet s’ka kurrgjë.

KRYESUESI : Sepse, ka mundësi që të jetë krejt problemi teknik dhe jo problem i moskujdesit të shoferit.

SHKELZEN IBRAHIMI: Diku 80% është njeriu, 20% janë tjerat, mirëpo ka mundësi që është edhe automjeti. Kaq kisha unë.

KRYESUESI : Faleminderit, zoti Ibrahim. Urdhëroni, zoti Berisha.

JETMIR BERISHA: Në qoftë se e ka përfunduar Shkëlzeni deri këtu, se desha të ndërlihem me këtë çështje. kemi raste kur nuk është shoferi shkaktar i aksidentit. Po themi, është këmbësori, po ai këmbësor qëllon të jetë fëmijë dhe qëllon që të jetë fëmijë i moshës shumë të re, d.m.th. diku 5-6 vjeç. Dhe, në momentin kur e dorëzon një vlerësim, një analizë të aksidentit tek prokurori ose gjykatësi, në qoftë se ti e qet që ai fëmijë ka pasur faj, ai të thotë: “Si ka pasur faj fëmija?”. Sepse, kemi raste kur fëmija ka lëvizur nga dera e oborrit, rruga ka qenë aq e ngushtë sa që shoferi nuk ka qenë duke lëvizur shpejt, ka qenë shumë ngadalë, por megjithatë është përplasur për automjeti. Automatikisht, kur dalin policia në vendin e ngjarjes, thonë shoferi ka pasur faj. Edhe ligji nuk e parasheh shumë se kush i ka fajet aty, në fakt ligji e parasheh, thotë: “Një fëmijë i moshës deri në shtatë vjet, duhet të jetë gjithmonë i shoqëruar nga një person i moshës mbi dhjetë vjeç”. Tash, është problemi se edhe ky i moshës mbi dhjetë vjeç mund të jetë dhjetë, njëmbëdhjetë apo dymbëdhjetë... sa ka informata edhe ky fëmijë për rregullat e komunikacionit, se edhe ky është një fëmijë.

Pastaj, kujt i mbetet përgjegjësia, në qoftë se ky shofer nuk ka faj, sepse ti thua ky shofer nuk ka faj, faj ka fëmija. Po, si fëmija kur s’ka marrë gjithë atë informacion? Del çështja te prindi, por prindi pastaj nuk përmendet shumë aty, përmendet vetëm se duhet të jetë nën përcjelljen e një personi mbi moshën dhjetëvjeçare. Atëherë, po i bie se edhe këta të moshës gjashtëvjeçare gjithmonë duhet të jenë në përcjellje të dikujt mbi moshën dhjetëvjeçare. Në qoftë se s’është, kush i ka fajet atëherë, në qoftë se s’është nën përcjellje kush i ka fajet atëherë, në qoftë se s’është nën përcjellje e ka dalë ai, se del. Ose, kemi pasur raste të tilla kur është dashur edhe një herë edhe një plotësim ekspertize me e bë një herë, dy herë... për ta bindur në fund edhe atë prokuror ose gjykatës se nuk ke se si e dënon këtë shofer, sepse ky mund të ketë qenë i ndalur në atë vend dhe ai ka dalë prej derës së oborrit, se ne i llogarisim, mos të hyjmë në ato detaje tash, kohën e reagimit e të gjitha ato, e llogarisim se ai shofer s’ka pasur mundësi, thuhet aty: “mundësi teknike, ta ndalë automjetin me kohë”. në qoftë se, s’ka pasur mundësi, atëherë kush i ka pasur fajet, ai që është lënduar vetë i ka pasur fajet. Tash, këtu ka mbetur e pa sqaruar.

RAIF QELA : Ju e shtruat si dilemë, por po kërkoj edhe rrugëzgjidhje. Për personat që janë mbi moshën dhjetëvjeçare, të cilët edhe ashtu kanë nevojë për

përcjellje prej të tjerëve, sepse nuk i dinë rregullat e trafikut, ju po thoni që të jetë i përcjellë nga dikush i moshës mbi dhjetëvjeçare, e propozimi juaj konkret si do të ishte dashur të jetë?

JETMIR BERISHA : Po, të shohim tash kjo moshë a do të ishte mjaftueshme, apo... Kjo mosha dhjetëvjeçare a marrin informacione të mjaftueshme këta fëmijë, se edhe këta janë fëmijë, që ta përcjellin dikë të moshës gjashtëvjeçare, për shembull? Edhe kjo të shihet pak, të analizohet, të shihet si është në vendet tjera, të përshtatet me vendin tonë. Kemi këso problemesh në raste të caktuara, në zgjidhjen e problemeve.

KRYESUESI : Faleminderit, zoti Berisha!

Zoti Dardan Abazi nga INDEP-i.

DARDAN ABAZI: Faleminderit, kryesues!

Faleminderit komisionit për këtë dëgjim publik!

Se, nganjëherë po harrojmë të ju falënderohemi ne Shoqëria Civile, që po jeni të hapur e të gatshëm të na dëgjoni.

U tha këtu në fillim, se qëllimi final i këtij projektligji është rritja e sigurisë në komunikacion dhe mendoj, se në një pjesë të madhe ky ligj ka arritur të ketë një përmirësim në ato aspektet ligjore të rritjes së sigurisë në komunikacion, sidomos do të thosha që në pjesën e parandalimit të aksidenteve ky ligj merret ndoshta me tërësinë e tij me këtë dhe pikërisht, këtu lind ajo, nuk po them dilema, po ajo kërkesa jonë ndoshta, që të merremi pak edhe me pjesën e aksidenteve që ndodhin. Kolegu që e kam afër përmendi shumë mirë rastin, kur ndodh aksidenti, si sillet polici pastaj dhe si kategorizohen edhe shkaktarët edhe fajtori pas aksidentit. Ne sugjerojmë që në ligj të futet edhe një obligim, që Policia e Kosovës të hartojë një lloj harte të aksidenteve në Kosovë. Jam i bindur, që ka përpjekje të brendshme ndoshta të Policisë, për ta bërë këtë, por duhet me e bë në ligj “Hartimi i një harte të aksidenteve dhe përcaktimi i zonave në bazë të rrezikshmërisë dhe në bazë të shkaktarëve të atyre aksidenteve.”

Nëse, në një rrugë të caktuar ka aksidente kryesisht për shkak të gjendjes së rrugës, atëherë pastaj politika e Policisë i pasprinë asaj me më shumë patrolla, le të themi në atë rrugë, ose me një lloj të caktuar të gjobave për atë. Pra, kjo do të ishte një propozim që ne e kemi.

Në qoftë se, ky ligj arrin të vendos një sistem të qëndrueshëm dhe të suksesshëm të pikëve, atëherë mendoj se ia ka vlejtur krejt ligji i ri dhe duhet pasur kujdes, sidomos në pjesën se si polici në trafik e menaxhon sistemin e pikëve, për shkak se më duket se këtu kanë qenë problemet kryesore, se përse ka dështuar herën e kaluar. Dhe, ndoshta në këtë aspekt të ketë më shumë qartësi në ligj, për shkak se siç e tha edhe kolegu nga Policia, po ka jashtëzakonisht nivel të ulët të pagesës së gjobave e në këtë kuptim, sistemi i pikëve kishte me ndihmua shumë në parandalimin e aksidenteve.

Pra, ne kryesisht insistojmë që të ketë më shumë përdorim të statistikave të aksidenteve, qoftë për hartimin e kësaj “hartës së aksidenteve” dhe ndarjes zonale në bazë të shkaktarëve, në bazë të nivelit të rrezikshmërisë, qoftë edhe vetë për të pa se ku ka nevojë për përmirësim dhe ku ka nevojë për shqiptim të më shumë gjobave dhe se si gjobat t’u përgjigjen shkaktarëve të aksidenteve, për shkak se këtu nuk e di sa ekziston një bashkërendim.

U thanë edhe problemet teknike, vetë fakti se ligji ka 301 faqe, unë mendoj që ndoshta edhe duke pasur përvojë nga monitorimi i këtij komisioni, unë jam i bindur se në fazat e mëtutjeshme, komisioni do të punojë më shumë në spastrimin e disa pjesëve, në riformulimin e disa të tjerave, në mënyrë që pastaj edhe në implementim të jetë më lehtë i menaxhueshëm, për shkak se 300 faqe është pak vështirë edhe me iu referua gjithmonë. Faleminderit shumë!

Pjesët tjera do t’i dërgojmë me shkrim.

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Abazi!
Kush e do fjalën tjetër?

Deputeti Zemaj, nga Komisioni për Legjislacion e tj, si pjesë e grupit punues e kërkon fjalën.

ARMEND ZEMAJ: Faleminderit shumë!

Zoti kryesues,
Kolegë deputetë,
Kryetar,

Të gjithë ju të pranishëm dhe përfaqësues të ministrsë dhe institucioneve tjera, dhe ju që keni shprehur gatishmërinë të kontribuoni në procesin e mëtutjeshëm të hartimit të këtij projektligji.

Pjesëmarrja ime këtu është e natyrës procedurale dhe punës që e bën Kuvendi i Kosovës. Pra, unë vie nga Komisioni për Legjislacion. Në kuadër të tij, ne nuk hyjmë në përmbajtjen dhe rregullimin e atij, ta quaj ashtu, vizionit të ligjit apo idesë së ligjit, që e përcaktoni ju, sidomos të sponzorizuesit në këtë aspekt – Ministria e Transportit.

Në komisionin në fjalë, puna jonë është që ta shikojmë aspektin e harmonizimit që bie në harmoni me Kushtetutën dhe me ligjet tjera.

Paraprakisht, falënderojmë Komisionin që, për ta lehtësuar punën dhe për të mos pasur dilema në të ardhmen, sepse kemi proces të stërzgatur në mes të dy leximeve, për shkak nganjëherë që dalin këto, mos t'i quaj kundërshtime, por mund të kemi propozime e ide të ndryshme dhe të cilat po kanë kolizion në mes të ligjeve, unë kam shprehur gatishmërinë të jem pjesë e punës. Këtë nuk do ta kisha quajtur si pjesë e grupit punues, sepse është unë e drejtpërdrejtë e juaja që e bëni, por pjesë e punës që në miratimin final mos të kemi telashe.

Së dyti. Ne jemi në përfundim të Ligjit për Kundërvajtje dhe kjo është esenca kryesore. Prandaj, me Ligjin e ri për kundërvajtje ju e dini se hartohet rregullativa e re ligjore, kështu ta quaj, dhe për herë të parë Kosova do ta ketë një ligj të tillë, pavarësisht se ne e kemi të adaptuar ligjin e vjetër të Kosovës dhe rregulloret tjera që kanë qenë të UNMIK-ut.

Dhe, mbi të gjitha, përgjegjësia kryesore tash bie mbi Ministrinë e Punëve të Brendshme, Policinë e Kosovës dhe Divizionin, i cili është për kundërvajtje.

Unë mendoj se gjatë punës, mendoj se do të japim edhe propozime konkrete. Janë dy-tri çështje që mendoj se duhet të kemi kujdes për këtë bashkërisht.

E para është te gjobat e ndëshkimet, sidomos te sanksionet kundërvajtëse. Në këtë projektligj është një laramani e madhe e gjobave dhe ndëshkimeve, në të cilat është paraparë – ideja është e mirë dhe marrja e shembujve të mirë nga shtetet e ndryshme të rajonit, sidomos këto që ne i quajmë praktika të mira evropiane, por mbi të gjitha te ne gjithmonë duhet të ekzistojë logjika e natyrës, kushteve dhe rrethanave të cilat i ka Kosova, edhe pse komunikacioni është i njëjtë në tërë botën, por varion se si do ta rregullojmë atë.

Çështja e terminologjisë, besoj se nuk është aq problematike dhe mbi të gjitha, unë jam ithtar i asaj për gjuhën që ne e përdorim, pavarësisht që jemi shqiptarë, është

mirë që njerëzit ta kuptojnë, sepse sidomos gjatë procesit, ju e dini para drejtësisë njeriut i afrohet ajo që e kupton dhe ajo është si përparësi.

Mirëpo, esenca e gjithë kësaj janë dy elemente. E para, te sanksionet kundërvajtëse, sepse e dëgjova edhe sponsorizuesin kur përmendi diçka edhe deri te burgosja. Do të thotë, me Ligjin e ri për kundërvajtje nuk ka burgim, por vepra penale në komunikacion është fushë tjetër që sigurisht Policia e Kosovës atë e ka parasysh.

Dhe, e dyta. Ka diskrepancë të madhe, dhe nëse shihni atje, më poshtë, për shembull te llojet e tërheqjeve, do të thotë te automjetet me përparësi kalimi, do të thotë rëndësia e pengesës e të tjera. Këtu duhet të kihet kujdes, e sidomos te kjo fushë ekskluzive që është e Policisë së Kosovës, dhe logjika e pengesës nganjëherë mund të jetë edhe me intencë të krimit të organizuar, për shembull edhe për mjetet që janë në përparësi dhe ju i dini ato mjete të cilat kanë përparësi dhe pengesat e tyre nuk duhet të ndëshkohen apo të shihen shpeshherë edhe si pengesa të thjeshta që ndodhen në komunikacion.

Dhe, te pasojat juridike dhe të dënimeve. Çështja e mbajtjes së evidencave. Janë dy fusha që besoj këtu duhet ju t'i saktësoni, sepse përzgjidhja e mbajtjes së evidencës, Ministrisë e Drejtësisë, Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Transportit, besoj se këtë duhet ta keni të konkretizuar për të përcjell saktësisht njerëzit që bien ndesh me ligjin.

Ministria e Drejtësisë, nëse keni menduar ju se mund ta mbajë një evidencë në raport me Këshillin Gjyqësor i cili është përgjegjës për gjykatat, kjo është fushë e ndarë, dhe aty përmendet e ju duhet ta shpjegoni se ndoshta ideja kur është marrë është marrë prej praktike të ndonjë vendi tjetër. Por në sistemin e drejtësisë, pavarësisht që e kemi Ministrinë e Drejtësisë, Këshilli Gjyqësor dhe Këshilli Prokurorial është i pavarur dhe me Kushtetutë dhe u garanton Ligji edhe mënyrën raportimit të evidencës, ndoshta vetëm për statistikë. Kjo besoj se duhet të jetë e lidhur direkt me Ministrinë e Punëve të Brendshme, dhe departamentin, që ju e mendoni Ministrinë e Transportit e cila e mban evidencat për sanksionet që kanë të bëjnë me pikat tjera, edhe të kundërvajtjes, por edhe kohën e të gjitha tjera, sepse është e pamundshme që nëse i futni tri institucione, sepse te neni 249, nëse s'gaboju, e keni Ministrinë e Drejtësisë, e këtu më poshtë e keni vetëm Ministrinë e Punëve të Brendshme dhe Ministria e Transportit.

Këto çështje, besoj se rregullohen, kurse ne do të mundohemi që ato t'i kemi me shkrim, sidomos te sanksionet kundërvajtëse dhe shumat e tyre.

Me Ligjin për Kundërvajtje ne i kemi saktë të përcaktuara do të thotë cilat janë llojet për kundërvajtje, që është gjoba, pika ndëshkuese, pushimi i vlefshmërisë së lejes së vozitjes, ndalimi i drejtimit me automjete, ndalimi i ushtrimit të personave të veprimtarisë ose detyrës dhe dëbimit të huajve nga vendi për shkak të këtij sanksioni dhe shumat e paraqitura për pjesën e parë, do të thotë nga minimalja deri te maksimalja.

Këtu tash duhet të kemi kujdes dhe ta harmonizojmë me pjesën tjetër, sepse një gjyqtar pavarësisht se e ka bërë të njëjtën shkelje, ai nuk mund të japë dënimin maksimal apo t'i bie si barrë ekskluzivisht në Policinë e Kosovës dhe ne e qesim policin në hamendje se çfarë gjobe duhet t'i vendosë për të njëjtën shkelje ose për të njëjtin delikt, apo edhe të përafërm. Unë po e marr shembull atë të tërheqja, që e keni bërë. Pra, tërheqja e qerres, tërheqja e traktorit, e tjera dallojnë shumë, ose duhet të jetë e njëjtë sepse nëse kemi shkelje për një tërheqje, dhe s'po flas për ato të rënda, sepse sigurisht rreziku në komunikacion nga pesha të rënda është më e madhe dhe këtë e dinë ekspertët që merren me këtë fushë.

Kjo ishte ajo sa do të mund të kontribuojmë nga ana jonë dhe esenca është vetëm që ta harmonizojmë këtë me ligje për kundërvajtje dhe ne do ta kemi nesër draftin apo të them amendamentimin përfundimtar dhe do të na lehtësojë që ta harmonizojmë pasi që ju keni më shumë kohë sepse ne jemi në limitin e kohës për ta dorëzuar në seancë plenare. Faleminderit shumë kryesues, kryetar!

KRYESUESI: Faleminderit deputet Zemaj! Meqenëse jeni pjesë e grupit punues, na e lehtësoni shumë që ta harmonizojmë këtë me Projektligjin për kundërvajtje i cili më shpejt se sa ky do të bëhet ligj.

Kryetari i Komisionit për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti e Industri, zoti Muhamet Mustafa e kërkon fjalën.

MUHAMET MUSTAFA: Vetëm dëshiroj ta falënderoj deputetin Zemaj për kontributin e tij dhe për angazhimin, por edhe ty gjithashtu që ke ardh në kontakt në kohën e duhur.

Mendoj se është shumë me rëndësi që t'i kemi në grup punues edhe më tutje, t'i mbajmë këta që sot kanë ardhur dhe shihet se janë të interesuar për këtë materie, sidomos ekspertët e Ministrisë së Punëve të Brendshme për rregullat e trafikut dhe sigurinë në trafik, sepse siç e dini, propozues formalisht është Ministria e

Infrastrukturës mirëpo mbikëqyrjen dhe zbatimit të këtij ligji e bën Departamenti i Policisë së Trafikut dhe Ministria e Punëve të Brendshme.

Pra, kisha dashur që krahas Ministrisë së Infrastrukturës që janë propozues t'i kemi aktivisht të angazhuar dhe prezent edhe Ministrinë e Punëve të Brendshme, përkatësisht Policinë e Trafikut. Dhe besoj, ju jeni këtu për këtë.

Bile sot, a e kemi thirrur Këshillin Gjyqësor ne këtu? Duhet çuar dikë, një ekspert të tyre në grup punues, për arsye se ky ligj është teknik por shumë i rëndësishëm, sepse ne kemi nivel të patolerueshëm të fatkeqësive në komunikacion. Kemi shumë humbje jetërash, dhe është e patolerueshme ai numër i njerëzve që humbin jetën në komunikacion dhe kryesisht ka të bëjë me këto rregulla ose më shumë me mosrespektim, kështu që ne duhet ta shohim këtë me kujdes dhe faleminderit, por edhe ndonjë ekspert të gjyqeve është mirë ta kemi këtu, sepse edhe ata do të marrin pjesë në hartim.

KRYESUESI: Faleminderit zoti kryetar! A e do ndokush tjetër fjalën? Nuk ka të interesuar tjerë. Po, e do fjalën zotëri Habib Hasani, nga Ministria e Infrastrukturës.

HABIB HASANI: Përshëndetje kryesues dhe të gjithë të pranishmëve!

Unë, së bashku me Grupin punues kemi bërë hartimin e këtij projektligji. Ky projektligj është marrë si bazë nga Konventa e Vjenës për rregullat e trafikut që veç u tregua nga ju, se duhet gjithsesi të quhet edhe i trafikut, për shkak të ligjit paraprak mirëpo gjithmonë duhet shikuar se nëse bëhet ndonjë propozim i ri a mund të zbatohet në praktikë. Dhe unë e mora vetëm atë rastin 7-8 vjet. Në qoftë se ne bëjmë diçka që është jashtë praktikave të vendeve të rajonit, sidomos ato që kanë hyrë aty, është shumë e pa zbatueshme dhe tash duhet marrë gjithë një person për të qenë përcjellës i tij, atëherë kur fëmijët shkojnë në shkollë, mirëpo me këtë qëllim e kemi bërë në këtë projektligj e që s'ka ekzistuar – zona e shkollës, ku janë paraparë masa më të rrepta për t'i mbrojtur nxënësit e shkollës, që përndryshe ne duhet paguar ndonjë person gjithë për të na i çuar fëmijët në shkollë ... Na nuk i kemi sidomos ata që janë të punësuar dhe prind. Prandaj, do të thosha, nëse jepet ndonjë propozim i ri duhet me e thënë arsyeshmërinë a zbatohet në praktikë.

Për fat të mirë ne i kemi pasur, edhe që është kanë sponsorizues Ministria jonë, grupi punues është kanë ndërmënistror, e kemi pasur përfaqësuesin e Policisë, përfaqësuesin e Ministrisë së Punëve të Brendshme, përfaqësuesin e Drejtësisë. Mua, ky gjykatësi më ka thënë ndërkohë, jo, jo unë i kam thënë këtij. Unë ia dërgoj Ministrisë së Drejtësisë e kah e çon, unë s'mund të them se është e tyre, mirëpo

kryesorja ka qenë përfaqësuesi i tyre, ka punuar dhe shumë mirë ishte kur i tha ato vërejtje zotëri deputeti, ne do t'i korrigjojmë ato për të qenë sa më pak, dhe që është me ligj më e zbatueshme në praktikë. Kjo është esenca dhe këtë desha ta them.

Edhe diçka, te mjetet e vjetra. Ato kanë të bëjnë me do mjete të cilat nuk lirohen për disa çështje teknike për t'u regjistruar, sidomos kur janë për shembull ...katërshi e këto që i lejojnë, mirëpo ato shkojnë zakonisht nëpër këto sajame, e në tjera, e nuk shfrytëzohet për të rregullta, por vetëm për ndonjë seminari apo ndonjëfarë ekspozite. E pata këtë sa për sqarim!

KRYESUESI: Faleminderit zoti Hasani! Dikush tjetër, a e do fjalën? Po, deputeti Zemaj!

ARMEND ZEMAJ: Kërkoj falje që po kyçem për së dyti! Unë mendoj, pavarësisht, se ne duhet të thirremi në direktiva që janë për hartimin e rregullativës ligjore, por ajo është fushë e madhe dhe duhet përshtatur vijave të trasha që ato më vonë të hyjnë në proces të integritetit të strukturave evropiane dhe tek atëherë dalin edhe ato që janë si kushte të rregullimit, që ndoshta diku na vijnë nga 20 mijë pyetje më vonë, por në kuadër të kësaj gjithmonë edhe aty në direktiva i përshtatet vendit, kushteve qofshin ato klimatike dhe rrethanave tjera, sepse mund të jenë në një pjesë të quaj ashtu që pretendon të hyjë në Evropë edhe atje, ose pjesa që është veriore në Suedi ose në Norvegji por kushtet dhe rrethanat e të gjitha tjerat, janë të ndryshme.

Edhe këtu, te ne infrastruktura do të thotë, nuk na lejon neve që t'i përshtatemi të njëjtave, për atë edhe po them se duhet pasur kujdes te gjërat. Po e zë, qarkullimi i kafshëve në komunikacion, ne mundemi midis Prishtinës dhe dje u panë rendi i lopëve në Prishtinë dhe tashi kë do me e marrë e me e çua para gjykatë. Do të thotë edhe këtu është një esencë.

Unë këtë ligj e shoh si preventivë dhe për këtë arsye në rregullativën e re ne mendojmë që Policia duhet ta ketë autoritetin kryesor do të thotë për t'i parandaluar aksidentet, sepse kur të ndodhë aksidenti ne jemi me pasoja dhe do të thotë ajo punë është më e lehtë dhe me pasoja që dalin prej ligjit.

Kjo është ajo unë mendoj se krejt arsyeshmëria është futur te preventiva dhe te sanksionet me gjëra. Unë jam që dikush të vetëdijësohet se duhet të dijë se gjëra është mandatare, është e ndëshkueshme, realizohet por është e fuqishme, për të mos u përsëritur te tjetri, sepse kur të ndodhë vepra atëherë ne jemi me pasoja,

sikur që e tha edhe ai kolega. Për këtë arsye këta i kanë përfshirë vetëm pjesën e rregullimit teknik, ia kanë lejuar policisë që në çdo kohë, pavarësisht, sepse kur të ndodhë aksidenti ti duhet ose për të marrë njeriun ose makinën, por këta e kanë lejuar që policia në çdo kohë të ketë të drejtë për ta çuar makinën në kontroll teknik dhe t'i përshtatet edhe kushteve të komunikacionit.

Do të thotë, kjo është logjika që duhet ta përdorim edhe ne në punën tonë, dhe që u afrojmë qytetarëve të vendit. Mendoj që kjo është barra kryesore, pavarësisht që është sponzorizues Ministria e Transportit dhe këto fushat tjera, është edhe Policia e Kosovës, sepse kjo është gjithkund në botë. Do të thotë në vendet demokratike kjo fushë bie me ta dhe është çështje tjetër e institucionit tonë – Kuvendit e Qeverisë se sa insiston që të jenë të plotësuar me staf ose për t'u profesionalizuar apo avancuar, për t'u mbështetur financiarisht e tjera, ai duhet menduar krahas hartimit të këtij projektligji.

KRYESUESI: Faleminderit deputet Zemaj! A ka të interesuar tjerë? Atëherë, me besimin se do të vazhdojmë të punojmë së bashku dhe prej këtij projektligji të bëjmë një ligj të mirë i cili do ta rregullojë më mirë fushën e trafikut rrugor, një ligj i cili do të jetë edhe masë preventive për zvogëlimin e aksidenteve të trafikut, ju falënderoj për pjesëmarrje dhe ju lus të vazhdoni të jemi në kontakt dhe të kontribuojmë në hartimin sa më efektiv edhe të amendamenteve plotësuese që mund ta plotësojnë këtë projektligj dhe ta bëjnë një ligj të mirë. Faleminderit edhe një herë!