



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 08.02.2017**

T R A N S K R I P T

**SA JAVNE RASPRAVE KOMISIJE ZA EKONOMSKI RAZVOJ,
INFRASTRUKTURU, TRGOVINU I INDUSTRIJU
ODRŽANE 08. 02. 2017 GODINE**

**SHKURT/FEBRUAR
2017**

Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri

KRYESUESI Z. FATMIR REXHEPI: Atëherë, mund të fillojmë dhe më lejoni që në emër të Grupi Punues të deputetëve-kolegëve të mi të Parlamentit të Kosovës, të ju përshëndes.

Faleminderit të gjithë pjesëmarrësve të ftuar, të ju falënderoj që ju keni përgjigj ftesës, të cilat i kemi dërguar në adresa të ndryshme duke menduar se në këtë dëgjim publik do t'i kemi të gjithë përfaqësuesit e grupeve të interesit të cilët paraqesin një rëndësi të madhe në pjesëmarrjen e debatit për shkak të përvojave, eksperiencës, por edhe natyrës së punës me të cilën i përcjellim përditshmëri në mënyrë që në kuadër të këtij debati të marrim sa më shumë jo vetëm diskutim, por t'i japim përmbajtje qëllimit për të cilin jemi thirrur pra, të ndërtojmë një projektligj ose Ligjin për automjetet ashtu qysh i kanë edhe vendet me praktikë më të mira.

Përshëndesim të gjithë pjesëmarrësit tjerë pra, unë fillimisht dua të them që debatet parlamentare të kësaj natyre janë një praktikë, të cilën ju keni marrë pjesë nuk është hera e parë mënyra me të cilën ne përqendrohemi në kuadër të këtij debati edhe njëherë po e them ka për qëllim që sot ta konsumojmë një kohë të caktuar dhe në fund të debatit do të kemi mundësinë që për një kohë po ashtu dhjetë ditore ose dy javë, t'i lus të gjithë pjesëmarrësit, të gjitha grupet e interesit që t'i dërgojnë me shkrim sa më preciz mendimet, propozimet, të cilat pastaj ne në grupin e punës do t'i marrim bashkarish dhe germë për germë, apo shkronjë për shkronjë do të përpiqemi t'i vendosim dhe t'i sistemojmë në kuadër të projektligjit ashtu që përmbajtja e këtij projektligji në fund të del sa më e mirë, sepse të gjithë ju e dini edhe ne bashkarish që paketa e Projektligjeve për sigurinë komunikacion ka një rëndësi të veçantë për të gjithë neve në radhë të parë si qytetarë, për jetën tonë, për sigurinë e të gjithë qytetarëve, prandaj edhe qëllimi i debatit ka që të ofrojmë eksperiencat më të mira në mënyrë që ky ligj i cili paraprakisht i ka takuar paketës të projektligjeve më herët për sigurinë në komunikacion është ndarë në kohën e fundit nga ajo paketë dhe është ligj i veçantë.

Kështu që na jep një mundësi krejt tjetër tash të bartin po them eksperiencat, përvojat, praktikën në kuadër të fushë veprimtarisë, të cilën duhet t'i ketë ky projektligj. Natyrisht që neve si deputetë na interesojnë pikëpamjet, opinionet, mendimet do të thotë lidhur me automjetet, të cilat janë në jetën e përditshme në Kosovë, standardet teknike, të cilat lejojnë qarkullim automjetet ose pajisjet apo pjesë të cilat janë po ashtu janë pjesë përbërëse të këtyre automjeteve. Na intereson të dimë më shumë pra se si do të vendosim çështjen e kontrollimeve teknike, ose kontrollave teknike, të cilat janë të licencuara, kritereve dhe çka duhet të shtohet dhe ndryshohet në kuadër të kësaj në mënyrë që ta përsosim edhe më mirë mbikëqyrjen dhe punën që e bëjnë këto kontroller teknike.

Na intereson po ashtu opinionin të shohim lidhur me importin e veturave, kriteret, vjetërsia e automjeteve, çfarë do të ishte praktika më e mirë se ka ndryshuar do të thotë edhe gjendja në komunikacion, në fushën e komunikacionit në Kosovë ka ec po ashtu ndryshe sot e kemi edhe standardin tonë të jetesës, po ashtu ka ndryshuar edhe numri prej automjeteve që marrin pjesë sot në jetën e komunikacionit në Kosovë dhe kur t'i kemi këto parasysh detyrimisht neve na del që të ndryshojmë diçka nga ajo që ka qenë më herët në mënyrë që të shohim se çka na përgjigjet neve për siguri më të madhe, për një standard më të mirë që të mos kemi thjeshtë vetëm

mbeturina nëpër Kosovës, gjithandej vendit tonë, sepse kështu po e dëmtojmë jetën tonë, po e dëmtojmë shëndetin tonë, ambientin, gjithçka.

Pjesë tjetër e mendimit, opinionit që unë do të kisha kërkuar bashkë me kolegët e mi do të ishte çështja e sistemeve ose praktikave që i kanë të homologimit, modalitetet që janë me vendet e tjera, dhe cili do të ishte sistemi më i mirë i homologimit që do t'i përshtatet largimit të monopolit që e kemi në Kosovë që nuk është në pajtim me standardet e demokracisë, apo në pajtim me ekonominë e tregut, apo në pajtim me kriteret e liberalizimit të veprimtarive të caktuara në Kosovë. Po ashtu na intereson gjatë debatit të shohim do të thotë se çfarë mund të forcojmë në kuadër të projektligjit edhe lidhur me testet teknike apo ekologjike kur është fjala për ndotjen e ambientit, cilat janë standardet, të cilat po aplikohen dhe cilat do të ishin të pranueshme për vendin tonë duke i marrë ato nga Bashkësia Evropiane pjesë e së cilës dëshirojmë të bëhemi në faza të caktuara gradualisht, por edhe ne duhet të ecim paralelisht pra ta ngritim shkallën e atyre standardeve ose normave, të cilat duhet të jenë të aplikueshme në ambientin ku jetojmë ne në Republikën e Kosovës.

Prandaj, edhe kjo do të ishte një opinion se cilat do të ishin ato që duhet të ndërtohen brenda projektligjit. Natyrisht që opinionin tjetër do të ishte lidhur me sanksionet penale, lidhur me gjobat e propozuara, lidhur me praktikën që i kanë vendet tjera të shohim pra se propozimet që janë në kuadër të projektligjit sa janë të arsyeshme, sa janë me vend edhe kështu që tamam në fund të dalim me ato propozime, të cilat realisht do t'i përgjigjen përgjithësi standardeve tona, po normal edhe me krijuar një disiplinë, disiplinë në fushën e përdorimit të automjeteve dhe përmbajtjes ose mbikëqyrjes, ose zbatimit të gjitha kriterëve apo standardeve, të cilat janë specifike për vendin tonë.

Gjithnjë po them dhe po e përfundoj këtu atë që ne duhet të mundohemi që përvojën tonë, eksperiencën tonë ta vendosim në një perspektivë gjithnjë tu e mat sa dhe si e kemi ne ambientin dhe sa ka ndryshuar dhe sa ne mund t'i përgjigjemi me këtë projektligj rrethanave të reja në kuadër të vendosjes po them të rregullativës, të ... dhe të standardeve brenda këtij projektligjit. Pra, këto do të ishin si një hyrje për kërkesën tonë dhe qëllimin e këtij dëgjimi publik, unë ju lus të gjithë juve që jeni prezent këtu, që secili prej juve që ka përgatit ose dëshiron ta merr fjalën të merrni fjalën unë po e them qoftë të anëtarëve të ministrisë, qoftë tjerë me rend nëse doni nga ana e majtë, nëse doni nga ana e djathtë, me rregull qysh e mendon që është më mirë, sepse ashtu do të jemi më racional për aq minutazh sa e vlerësoni pa e zgjat shumë po me qenë shumë si të them sa më preciz, me një përmbajtje që ne të shënojmë pjesën proces po edhe pas kësaj do t'i dorëzoni me shkrim.

Unë ju lus që të prezantoheni për hir që s'kemi mundur t'i vendosim emrat këtu, në mënyrë që administrata t'i merr emrat, autoritetin që përfaqësohet edhe pastaj të vazhdojmë bashkarish. Nëse jeni dakord unë do të kisha filluar me këtë rend, kështu që nga një përfaqësues që jeni urdhëroni.

Tash fjala është për juve, qysh të doni, urdhëroni.

DARDAN ABAZI: Faleminderit shumë për fjalën zoti kryesues, jam Dardan Abazi nga Instituti për politika zhvillimore INDEP. Po ju falënderoj për këtë dëgjim publik.

Prej vitit 2012 unë e monitoroj punën e Komisionit për Zhvillim Ekonomik përbërja e këtij grupi më jep shpresë që projektligji në fund do të ketë, do të përmirësohet dhe do të ketë edhe më shumë qartësi se sa që ka ofruar në këtë fazë. Dua të filloj nga diçka që edhe në të kaluarën është diskutuar në Komisionin për Zhvillim Ekonomik edhe gjithmonë ne e kemi shtruar si çështje problematike, ajo është çështja e kualitetit të memorandumëve shpjeguesë. Këtu kemi përpara një ligj me 127 nene, me 105 faqe edhe e kemi një memorandum shpjegues i cili në tri gjuhë shkon në 6 faqe, që i bie 2 faqe tërësisht janë memorandum shpjegues.

Unë mendoj që kjo nuk e realizon qëllimin e memorandumëve shpjeguesë e që qëllimi i memorandumëve shpjeguesë duhet të jetë që të ofrojë sa më shumë njerëz në debat publik, që të ofrojë shpjegime të detajuara për të tjerët, të cilët nuk kanë mundësi të hulumtojnë dhe të gjejnë se cilat janë rëndësia e projektligjit dhe mbi të gjitha mendoj se e dëmton atë raportin Kuvend – Qeveri dhe në një mënyrë e nënvlerëson rolin e Kuvendit dhe komisioni në këtë rast besoj që duhet të marr një iniciativë që përfundimisht të zgjidhet çështja e kualitetit të memorandumëve shpjeguesë dhe mos të kemi këso lloj memorandumëve shpjeguesë, të cilat trajtohen vetëm si dokumente administrative dhe nuk i shërbejnë aspak qëllimit të sqarimit të mëtutjeshëm të ligjit, qoftë edhe sqarimit nën për nën siç është praktikë e vendeve të tjera.

Mendoj që në qëllimin e ligjit është paraparë siç e tha kryesuesi me të drejtë roli ose rregullimi i kushteve të importit por që në ligj nuk janë rregulluar këto kushte të importit sidomos sa i përket vjetërsisë së veturave. Unë mendoj që kjo do të duhej të ishte edhe në një koordinim më të mirë të institucioneve, ju e dini që kemi një vendim për vjetërsinë e veturave që vijnë nga Qeveria e Kosovës si kërkesë e Ministrisë së Financave, pra trajtohet si çështje e rregullimit doganor, por megjithatë duhet të jetë e harmonizuar gjithsesi me këtë ligj dhe ky ligj duhet të ofrojë provizione për ndalim të importimit të veturave të vjetra.

Dhe jo vetëm këtë, ligji duhet të ofrojë edhe iniciativa të tjera për veturat e reja siç është dhe kjo duhet parimisht të fillojë me hartimin e një databaze elektronike dhe publikimit të të dhënave të saj, përfshirë vjetërsinë e veturave dhe kilometrat e kaluara. Në nenin 43 kjo do të duhej të rregullohej dhe të përmirësohej aty që kjo databazë të jetë publike dhe do të shërbejë si bazë për hartimin e politikave të mëtutjeshme. Ne konsiderojmë që me rastin e regjistrimit të automjeteve duhet të ketë kushte edhe sa i përket vjetërsisë së veturave e edhe sa i përket kilometrave të kaluara, kjo databaza e krijuar do të mundësonte që të ketë të dhëna edhe për kilometrat e kaluara dhe do të parandalonte abuzimin me to, gjithashtu ne mendojmë që dikush që për shembull ka kaluar mbi 15 mijë kilometra në vit nuk duhet të paguajë kosto të njëjtë me dikë që ka kaluar shumë më pak kilometra në vit.

Gjithashtu, edhe tek tipi i automjetit dhe tek niveli i emetimit të gazeve kjo duhet të sqarohet edhe më tutje. Gjithashtu, nuk duhet të paguajë ... që ka një veturë që emeton më shumë se 130 gr dyoksid karbon për kilometër që është standard evropian se sa dikush që emeton më pak se 95 ose më pak, kur dihet që 12% të emetimeve të dyoksid karbonit në Kosovë janë shkaktare e drejtpërdrejtë mjetëve në komunikacion. Pra ligji duhet të parashikojë masa .. për automjete që emetojnë më pak të tilla, si mjetet hibride dhe elektrike këto janë të rëndësishme gjithashtu edhe për realizimin e planit kombëtar për reduktim të emetimeve i cili mori kritika pikërisht në këtë komision para disa ditëve nga sekretariati i energjisë.

Pak a shumë këto janë të gjitha që, por do t'i dërgojmë me shkrim pjesët tjera. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Dardan! Po, urdhëroni zonjë!

LUMNIJE HASHANI: Përshëndetje për të gjithë, unë jam Lumnije Hashani vi nga Oda Ekonomike e Kosovës. Falënderojmë komisionin i cili është marrë me plotësim ndryshimin e këtij projektligji shumë të rëndësishëm. Oda Ekonomike e Kosovës së bashku me anëtarët e saj ka dhënë komente sa i përket këtij projektligji.

Ne në këtë ligj nuk e kemi parë përfshirjen e dy çështjeve kryesore, e para është importimi i automjeteve të vjetra që është shumë i madh për nga numri dhe e dyta është kontrollimi teknik pasi kemi rrezik nga emetimi i gazrave dhe shpenzimi jo cilësor i shpenzimit të karburanteve. Konsiderojmë që këto dy çështje mund të evitohen duke e caktuar shkallën e importit të automjeteve, si dhe të bëhet kontrollimi më i madh nga ministria në pikat e kontrollimeve teknike në mënyrë që të kemi një kontroll më të saktë për të parandaluar rrezikun që kemi pothuajse çdo ditë në komunikacionin rrugor dhe duhet të kemi ndëshkim në këtë drejtim, jo vetëm për kontrollin teknik, por edhe për agjendët, të cilët ofrojnë shërbime të tilla, sepse është vepër penale sjellja e tij siç është tani pasi kjo po rrezikon jetën e qytetarëve në komunikacion.

Lidhur me çështjen e homologimit për automjete kërkojmë nga përfaqësuesit e ministrisë që ta ndryshojnë këtë çështje për arsye se kemi vetëm një operator dhe është bërë temë publike ky monopol, si dhe të sanksionohen më mirë nenet 32 dhe 33 i ligjit, me qëllim që të kemi një treg dhe një konkurrencë të lirë lidhur me homologimin e automjeteve. Pra, duhet të kemi të qartë, sepse krejt thelbi i problemit janë veturat e pasigurta në trafik dhe kjo bëhet për shkak të importit dhe për shkak të mos kontrollimit teknik. Në lidhje me nenet konkrete kemi komente lidhur me nenin 73 paragrafi 3, ku është një ndër problemet e mëdha të industrisë tonë që është shumë esenciale, që është cekur me qëllim me i ngrit përgjegjësinë sugjerojmë që konsekuencat të bartin edhe subjektet që merren me veprimtarinë e shitblerjes së automjeteve, të cilët kanë në posedim mjete me kilometra të ndryshuara dhe është i hapur për shitje.

Gjithashtu, tek neni 76 paragrafi 3 duhet të sigurohet që mos nevoja për kontrollim të parë teknik mbetet aktive për të gjitha veturat e reja në posedim me certifikatë të konformitetit pasi që edhe pse figuron sot që s'duhet të gjithë importuesit detyrohen at të parin ta kryejnë pranë Qendrës për Homologim. Gjithashtu, ne propozojmë që çështjen e kontrollimit të automjeteve dhe çështjen e importimit të veturave të vjetra të sanksionohet me ligjin në fjalë e jo që të rregullohet me Udhëzim Administrativ apo me ndonjë vendim, të cilin e ka nxjerr Ministria e Infrastrukturës.

Ndoshta me neve është edhe përfaqësuesi i shoqatës së automjeteve, ndoshta ka diçka tjetër me plotësu, kjo është e tëra. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zonja Lumnije!
Urdhëroni!

ZGJIM MITA: Përshëndetje, kryetar! Përshëndetje anëtarë,

Unë jam Zgjim Mita, përfaqësoj Shoqatën e Importuesve të Automobilave të ri në Kosovë. Ky ligj është i mirëpritur dhe ka tema, të cilat duhet me dhënë inputin tonë dhe faleminderit që na keni ftuar. Në këtë ligj siç qysh e cekëm nuk vërehet ndonjë standard për importin e veturave të vjetra, pra që e limiton atë në vjetërsi CO2 apo në mënyrë tjetër, ndërsa një trend shumë i ri dhe i nevojshëm dhe që parashihet me eliminua një ndër ndotësit më të mëdhenj në botë të emetimeve është domethënë veturat elektrike. Në këtë ligj nuk shohim kurrëgjë për veturat e reja elektrike me përshtatshmëri evropiane kur dihet që në Evropë ato kanë tretman komplet të veçantë në raport me importim, regjistrim, taksim apo qoftë subvencionim në ... të TVSH-së apo përgjysmim në raport me të tjerët kur e dimë që kjo është një teknologji e re dhe ende shumë e shtrenjtë nëse nuk subvencionohet në mënyra të ndryshme.

Sigurisht ju e dini po ka edhe kanale shumë të ndryshme nga Bashkimi Evropian që edhe e subvencionojnë një gjë të tillë, prandaj kjo bashkarish me stacionet e mbushjes besoj që do e stimulonte këtë trend edhe në Kosovë. një ligj shumë interesant ka qenë në përgatitjen në Maqedoni që i ka kushtëzuar edhe institucionet publike me blerje të “x” % të veturave elektrike për hir të ambientit.

Në lidhje me komentet konkrete sa i përket domethënë ligjit, qysh e përmendi edhe zonja Hashani neni 73, artikulli 3 që i dënon ata që i manipulojnë me kilometrat e veturave. Është një ndër ata që po e kalbin industrinë tonë dhe po e manipulojnë jashtëzakonisht shumë klientin e fundit, pasi që vetura gjendjen teknike ... jo vetëm nga vjetërsia në vit, por edhe nga kilometrat sepse ajo e determinon amortizimin e veturës dhe kjo është duke u keqpërdorë jashtëzakonisht shumë në dëm të klientit të fundit, pasi që ai po gënjehet dhe unë mendoj që përveç që është i mirë se ardhur mënyra domethënë sanksionimi i tyre ata që e bëjnë është shumë zor e monitoruar dhe mandej mbet vetëm edhe një ligj si shumë ligje në Kosovë që është zor për ta monitoruar dhe për t’i kap ata që e kryejnë, por në fakt mendoj që është shumë më e mirë nëse e trajtojmë që ata ose së paku subjektet juridike që janë në posedim të veturave me kilometra fallso të kenë përgjegjësi penale ose pranë ligjit, të cilët janë themi kryesorët ata që po e iniciojnë këtë trend në Kosovë.

Diçka e ngjashme të themi me paranë e cila është fallco nuk sanksionohet vetëm personi që e ka bërë, por edhe personi që është zënë në posedim të saj. Tjetër gjë është neni 76 artikulli 3, shumë mirë e paraqet nevojën për kontrollim teknik për veturat e reja i cili e eliminon deri në 4 vjet ku edhe ligji ekzistues e parasheh deri në dy vjet mirëpo çdo veturë e re e importuar pavarësisht që është me ... për EU, e prodhuar për EU dhe ka domethënë certifikatën e konformitetit duhet ta kryejë kontrollimin teknik të parë pranë QAK-ut. Unë e kam parasysht që kjo është edhe për hir të statistikave, mirëpo unë mendoj që ka metoda të ndryshme në mënyrë për ta eliminuar këtë dhe me e pas klienti i fundit me ndje një favor kur i dinë të gjitha favorët që i ka ambienti, siguria klienti në përdorim të veturave të reja.

Çka kishim pas qef pasi veç jemi këtu për t’i cek edhe disa komente shtesë janë ne ende si industri komplet industria e automjeteve është industria e vetme në Kosovë ndoshta edhe prej të vetmen në rajon që jemi të obliguar me e paraqit sekretin ekonomik pranë klientit të fundit, pra klienti për me qenë nevojë për të regjistruar një makinë i nevojitet ... me e marrë dhe me shku pranë Qendrës së Regjistrimit në mënyrë që të kontrollohet në qendër të regjistrimit në raport me doganën që a janë të kryera obligimet e doganës. Kjo ka qenë esenciale sigurisht para sistemeve

aktuale, por kjo duhet të eliminohet pasi që e qet shumë në pozitë të palakmueshme shitësin pranë klientit, por njëjtë edhe klientin pranë shitësit.

Kështu që mendoj që kjo është diçka e cila shumë lehtë rregullohet në raport me Qendrën e Regjistrimit, doganat e tjera. Dhe e fundit është homologimi. Homologimi mendojmë që është një diçka shumë e nevojshme ose nëse e kqyrim qëllimin e saj për sigurinë në rrugë, por kur është puna te automjetet e reja, të cilat e kanë përshtatshmërinë e EU-së mendoj që ato duhet ta kenë një tretman komplet të veçantë pasi që çdo makinë e re që sot importohet në Kosovë trajtohet njëjtë, përpos që duhet të dërgohet fizikisht në Qendrën e Homologimit ku edhe kryhet kontrollimi teknik dhe mendoj që kjo duhet të rregullohet së paku për veturat e reja.

Gjëja tjetër që kisha dashur ndoshta edhe i fundit është me provu që të stimulohet më shumë mbledhjen e statistikave të ndryshme pasi që ne që punojmë në këtë industri moti jemi ithtarë të sigurisë në komunikacion dhe disa herë kemi provuar edhe me mbledh statistika që munden të na vijnë në përfundime se çka janë ato që po shkaktojnë vdekjen në rrugët e Kosovës, por ka qenë pothuajse shumë e vështirë edhe nëse ju kemi qasë ministrive, byrove të sigurimit e të tjera, për shembull sot nuk e dimë moshën mesatare të veturës në të cilën personat pësojnë vdekje në komunikacion, e cila mundet të na tregojë elemente të ndryshme mbi kush ka qenë edhe shkaktari. Kështu që mendoj që duhet që t'i punojmë në mënyrë që me mbledh sa më shumë të dhëna në mënyrë që me kontribua në eliminimin e saj. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit! Urdhëroni!

SEBAHATE MUHARREMI: Faleminderit, kryesues!

Unë jam Sebahate Muharremi, prej Ministrisë së Punëve të Brendshme, Departamenti për regjistrimin e automjeteve.

Ne si Departamenti i regjistrimit të automjeteve meqenëse kemi të bëjmë me procedurat e regjistrimit të automjeteve jemi fokusuar në këto çështje që kanë të bëjnë më shumë me procedurat e regjistrimit. Prandaj, edhe i kemi identifikuar disa në plotësime që kanë nevojë të bëhen në projektligj dhe për këtë arsye japim edhe komentet dhe propozimet tona. E kemi te neni 39, kushtet për pjesëmarrje në komunikacionin rrugor është tek rimorkiot e lehta që nuk regjistrohen do të thotë duhet të posedojnë targën e identifikimit që duhet të jetë e njëjtë edhe me targën e automjetit. Çka do të thotë se këtu nuk parashihet në këtë dispozitë ligjore që targa e rimorkios të jetë e njëjtë me targën e automjetit për të na lehtësuar neve procedurat gjatë procesit të regjistrimit kjo duhet të jetë e përfshirë në këtë dispozitë ligjore.

Te mjetet e organeve ndërkombëtare këtu e kemi bë një ndarje, kemi shtuar edhe një paragraf ku parashihet se me akt të veçantë nënligjor do të përcaktohet forma e tabelave, kushtet dhe kriteret për regjistrimin e mjeteve. Kjo është e rregulluar, ne e kemi plotësuar ku kemi kërkuar që për mjetet e misioneve diplomatike dhe konsullore është e paraparë me ligjet që janë në fuqi për misione diplomatike dhe konsullore që këtë çështje e rregullon Ministria e Jashtme dhe për mos me ra ndesh atëherë këtu e kemi shtuar një paragraf dhe kjo çështje të mbetet kompetencë e Ministrisë së Jashtme ashtu siç është edhe tani, ndërsa për mjetet tjera, për formën, përmbajtjen e targave t'i përcaktojmë ne ashtu siç kemi vepruar deri më tani.

I kemi edhe te procesi i prodhimit të targave, në projektligj është propozuar që targat e FSK-së të prodhohen nga vetë FSK-ja, kjo është shumë e mirë se ardhur për ne, mirëpo ne e kemi edhe një propozim që këtë kompetencë ta ketë edhe Policia e Kosovës. Mendojmë që për shkak të natyrës specifike të disa veprimeve që i kanë, atëherë edhe duke i marrë parasysh edhe përvojat e vendeve të zhvilluara targat e Policisë zakonisht vetë policia i prodhon, prandaj edhe në këtë rast kemi propozuar që kjo të përfshihet në ligj.

Në rastin kur po them të prodhohen edhe të regjistrohen bëhet fjalë nga vetë FSK-ja dhe nga vetë Policia e Kosovës.

Te neni i 45 te regjistrimi i përkohshëm edhe këtu e kemi shtuar një paragraf, ku ndahet domethënë regjistrimi i automjeteve të misionëve diplomatike edhe konsullore nga regjistrimi i automjeteve të misionëve të tjera ndërkombëtare dhe organizatave. Meqë rast në këto raste kërkohet që procedurat për këtë të caktohen nga Ministria e Punëve të Brendshme që bëhet fjalë është në këtë rast KFOR-i, EULEX-i dhe disa automjete të tjera të organizatave.

Te neni 48 mjeti me kontratë lizing, thuhet se mjeti me kontratë lizing ose me kontratë me qira shitet pa të drejtë pronësie. Ne kemi propozuar që kjo të jetë “jepet në shfrytëzim pa të drejtë pronësie”, se nëse ai shitet ky mjet, atëherë ky veç ka lënë pronësi të blerësit edhe kështu që me këtë rast jepet në shfrytëzim, kemi propozuar të jetë për të qenë më e qartë gjatë zbatimit. Te përgjegjësia për regjistrim, kushtet për regjistrim te paragrafi 1.1 thuhet “dëshmia e origjinës dhe pronësisë të mjetit”. Te çështja e pronësisë të mjetit propozoj që ta diskutojmë këtu për arsye se pronësia e mjetit për automjetet që është blerë jashtë shtetit një automjet edhe e kryen zhdoganimin, gjatë procedurës së zhdoganimit kalon në pronësi të personit që e ka blerë në Kosovë atëherë ne në këto raste është vështirë që të dëshmohet me pronësi përveç me ... doganor.

Kështu që në këtë rast propozojmë që ta diskutojmë janë edhe akterët tjerë këtu që e njohin këtë fushë edhe po i japin edhe propozimet e veta.

Te neni 62, dorëzimi i targave. Thotë: “pronari i targave regjistruese të mjetit nuk është i obliguar t’i dorëzojë targat regjistruese nëse mjeti është dhuruar dhe si i tillë regjistrohet me të njëjtat targa regjistruese dhe në emër të pronarit të ri” ne e japim propozimin tonë që kjo vlen vetëm për rastet kur nuk ndryshon kodi rajonal, çka do të thotë se nëse një automjet, një person nga rajoni 03, ia dhuron personit që është në Prishtinë që e ka kodin 01, atëherë në këtë rast targat është e pamundur ai t’i bartë, sepse duhet të identifikohet me kodin e rajonit ku jeton. Kështu që në këtë rast kemi propozuar që edhe kjo të ndryshohet dhe të mbetet te dhurimi i targave, do të thotë “automjeti mund të dhurohet me targat e njëjta vetëm brenda rajonit të njëjtë” që i kemi shtatë kode.

Këto janë ato që ne i kemi propozuar dhe ju dërgojmë gjithashtu me shkrim. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zonja Sebahate! Ok ne po ashtu jemi marrë vesh që çdo propozim konkret më vonë do ta bëni me shkrim, dhe ne në grup të punës do të konsultohemi pastaj do ta bëjmë një risistemim të atyre, të cilat i vlerësojmë se duhet të jenë pjesë e saj dhe do të kemi sërish një konsultim me ata të cilët i bëjnë propozimet konkrete.

Kështu që pa u lëshua shumë në detale, në rregull. Faleminderit! urdhëroni!

ÇLIRIM HAJDINI: Përsëritet për të gjithë! Unë jam majori Çlirim Hajdini jam shef i Zyrës ligjore në Policinë e Kosovës.

Së pari i përgëzoj ata që kanë kontribuar në plotësim ndryshimin e këtij ligji, ne si Polici e Kosovës i kemi has në disa gabime t'i quaj teknike, ndërsa ato kolegu im do të elaboron më konkret. Së pari, Projektligji për automjete mendoj që duhet të harmonizohet me Ligjin për kundërvajtje i cili ka hyrë në fuqi, më 1 janar të këtij viti që në dispozitat kalimtare thotë “dispozitat për kundërvajtje që nuk janë në pajtim me ligjin do të harmonizohet brenda afatit 1 vjeçar nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji”. Do të thotë, ky ligj duhet të harmonizohet me Ligjin për kundërvajtje, po ashtu mendojmë që duhet të harmonizohet edhe me Ligjin për rregullat e trafikut jo diku që quhet “trafik rrugor” diku “komunikacion rrugor”, domethënë këto janë elemente që në shikim të parë duken të vogla, por ne po kemi probleme në implementimin dhe zbatimin e këtyre dispozitave.

Projektligji për automjete është mirë që edhe te përkufizimet të ceket çka është “automjeti”, këtu shumica janë për mjetet motorike, mjetet hibride të gjitha këto, mirëpo nuk i përmend çka është automjeti. Do të ishte mirë që edhe te përkufizimet të ketë një përkufizim për automjete. Edhe te përkufizimet janë disa gabime teknike që mendojmë që është mirë, por prapëseprapë ne do t'i dërgojmë edhe me shkrim që t'i keni edhe ju në plotësimin e këtij projektligji.

Te përkufizimi 1.23 është ky përkufizim mendojmë që është pak i mangët, do të ishte mirë ose të zgjerohet ose të hyn te përkufizimi 1.24. unë s'po i lexoj krejt, mirëpo do t'i dërgojmë siç thashë edhe me shkrim. Te kapitulli i dytë e kemi vetëm një nen që mendoj që një kapitull me një nen nuk përkon ose të shlyhet ose të modifikohet ky kapitull. Te neni 5, rregullat e përgjithshme, këtu te paragrafi 5 është një gabim teknik, do të ishte mirë që të përmirësohet ky me shkrim e kemi 600 ndërsa në kllapa me shkronja është 1 mijë. Edhe ky është një llapsuz që mendoj që do të përmirësohet që të mos na ik dhe del ligji kështu, se po kemi raste edhe nga praktika dhe ligjet tjera.

Kemi te kapitulli i 6-të, kushtet për lëshimin e automjetit në treg do të ishte mirë që të plotësohet ose të shkruhet veç “gjobat” që ky kapitull i përmend edhe gjobat, mendoj se do të ishte mirë të ceket këtu.

Neni 21 thotë: BE – Miratimi i tipit. Unë s'po e kuptoj, unë si jurist nuk po e kuptoj, po edhe ata të tjerët, mendoj që do të ishte mirë të bëhet pak një modifikim. Ne e kemi propozuar: Miratimi i tipit sipas certifikatës së BE-së. Ndoshta, ne veç si propozim me e dhënë, po ju e shqyrtoni, se po mbetet shumë e paqartë: BE-ja miratim i tipit. Nuk ka kuptim kjo sipas mendimit tim. A është bërë përkthimi nga ndonjë gjuhë a nuk e di, po do të ishte mirë më mirë me e qartësua.

Te kapitulli i 6-të, identifikimi dy herë është shkruar identifikimi dhe vlerësimi i gjendjes teknike të automjetit. Ndoshta do të ishte më mirë sipas mendimit tonë, vërtetimi dhe kontrollimi teknik i mjetit. Domethënë, me i modifikua disa terme edhe praktike po edhe juridike.

Edhe gjobat mendojmë se duhet me u harmonizua me Ligjin për kundërvajtje dhe Ligjin për trafik. Ligji për kundërvajtje thotë, se polici mund të japë tiketën ose dënimin për kundërvajtje deri në 500 euro, ndërsa ky ligj thotë deri në 60 euro. Kur po i çojmë ne dënimet në gjykatë mbi 60 euro gjykata na i kthen mbrapa. Thotë, jo se Ligji për kundërvajtje thotë nuk i pranon. Kemi pas debat edhe me Komisionin Parlamentar për Legjislacion edhe e kemi diskutuar këtë çështje edhe me Këshillin Gjyqësor dhe me gjykatat dhe kemi ardhur në përfundim që deri sa të harmonizohen të gjitha këto ligjet, të i pranojë gjykata edhe dënimet, për shembull, që i lëshojnë mbi 60 euro, se për një kohë është bllokuar policia e Kosovës, se nuk i pranoje gjykata tiketat që i ka lëshuar policia në trafik. Do të thotë është mirë që këto edhe gjobat të harmonizohen me Ligjin për Kundërvajtje.

KRYESUESI: Faleminderit, zoti major!
Urdhëroni pra!

JETON REXHEPI: Faleminderit! Jam major Jeton Rexhepi, drejtor i Drejtorisë për preventivë në trafikun rrugor.

Ju njoftoj që edhe në Ligjin për rregulla të trafikut rrugor kemi dhënë kontributin nga ana e Policisë së Kosovës dhe pajtohem me zotin major, që sidomos te hyrja apo në përgjithësi ligji për shkak se në ligjin e fundit që ishim bashkë me disa nga deputetët është vendosur që fjalë ose termi “komunikacion” tani e tutje do të jetë termi “trafik”, qoftë rrugor, hekurudhor apo ajror. Mirëpo, si komunikacion të jetë me termin “trafik”.

Mendoj se ky ligj duhet të jetë në tërësi i shndërruar komunikacioni në “trafik” dhe të jetë në harmoni edhe me ligjet që kanë filluar nga 1 janari i 2017-ës.

Unë do të kem më shumë kohë, për arsye se edhe më herët i kemi dhënë disa vërejtje, mirëpo sipas afatit që veç u përcaktua paraprakisht dhjetëditor, ne edhe njëherë do t'i rishikojmë dhe t'i dërgojmë me shkrim të gjitha ato pranë emailës dhe do të na vjen. Në pika të shkurta do t'i shkojmë me nene dhe disa propozime që ne i kemi menduar.

Saktësisht te neni 39, ku veç u diskutua nga ministria jonë, mirëpo ne kemi problemin më shumë ne terren dhe në praktikë, do të thotë me problemet që çdo ditë hasim, sidomos të cilat tani po ndikojnë në sigurinë rrugore dhe numrin e aksidentëve, qoftë me fatalitet, atyre me lëndime apo edhe me dëme materiale.

Ne duke e ditur gjendjen ekzistuese mendoj se edhe ligji duhet t'i përshtatet vendit tonë, sidomos rrugëve të cilat ne e dimë që janë në ndërtim, mirëpo ne nuk kemi rrugë, do të thotë të ndara ende, sa u përket mjeteve të punës apo mjeteve, siç është: motokultivatori apo mjete të tjera. unë mendoj që derisa ne nuk u krijojmë kushte të tjera, këto mjete duhet të hyjnë në sisteme të sigurisë, që nënkupton të jenë të regjistruara, të siguruara, ndriçimi, sinjalizimi. Sa për njoftimin tuaj, ne kemi presion nga përgjegjësit sidomos ata që japin lekun në rastin e aksidentëve, që ka aq shumë aksidente pa regjistrim, ku hyjnë mjetet e punës, është traktori, janë disa ta quajmë edhe në sezonin kur janë korret-shirjet, kombajnët e tjera, që këto mjete duhet të jenë të siguruara së paku edhe me një afat, që u përmend më herë, qoftë sezonal 6 muaj apo në afate

tjera të cilat do të përcaktohen nga Ministria e Infrastrukturës apo vetë ministria jonë, Ministria e Punëve të Brendshme.

I njëjti nen është edhe te pika 2, ka të bëjë me kontrollin teknik, mirëpo nuk precizohet çfarë kohe këto mjete tani mund të kenë atë kontroll teknik, a mund të jetë njëvjeçare ose gjashtëmujore apo mund të ketë dy vjet apo tri. Ne kemi kërkuar që kjo të precizohet për arsye, se policët në terren ta kenë të ditur dhe kur të bëhet identifikimi dhe kontrollimi i atyre mjeteve ta dinë edhe afatin e lëshimit dhe atë të skadimit.

Është neni 41, mjetet regjistrohen në shtetet tjera. Ne me ligjin aktual në fuqi që nuk është shfuqizuar i tëri, në bazë të ligjeve tjera, kemi nenin që rregullon çështjet e automjeteve të cilat vijnë nga shtetet e jashtme dhe mundësia e lëvizjes së tyre në territorin e Kosovës. në këtë ligj ajo pjesë është larguar, ose nuk është futur hiç. andaj, ne propozojmë që për shkak të një numri të madh të automjeteve me këtë ligj në qoftë se mbetet ashtu siç është tani, unë ju them që ka të drejtë në Kosovë të qarkullojë çdo mjet tjetër, vetëm në qoftë se është i regjistruar në shtetin nga vjen.

Kështu që, në qoftë se ne i kemi sa të afërm jashtë, po flasim veç në rajon duke filluar në shtetet përreth, mos të flasim për përfundim, dhe ju garantoj që më shumë se gjysma e automjeteve mund të jenë me targa të huaja dhe nuk mund të kemi as mundësi verifikimi si zyrtarë përgjegjës, po edhe në të njëjtën kohë do të ndikojë edhe te buxheti e te kostoja dhe shumë pjesë të tjera që janë përcaktuar. Do të thotë, ne kemi paraparë që kjo duhet të ripërsëritet apo të futet në ligjin a draftligjin tani të automjeteve dhe të rregullohet afati i qëndrimit të tyre deri në regjistrim, çregjistrim dhe regjistrimin e tyre me targa KS apo edhe RKS tani këto të fundit.

E kemi nenin 59, është përmbajtja e targave të regjistrimit. Tash po e cek një detaj që na ka lindur pas marrëveshjeve të cilat janë duke u zhvilluar në Bruksel dhe një prej pyetjeve që ne në ministri veç e kemi diskutuar me kolegun Habibin, ka qenë çështja e regjistrimit të mjeteve dhe vendosja e atyre “stikerëve” apo mbulesave që shpeshherë i kemi dëgjuar dhe institucionet tona veç janë atje duke biseduar. Shteti fqinj e ka rregulluar paraprakisht, që ka sanksion për një gjë të tillë. Neve na është kërkuar nga Brukseli, që është e rregulluar me ligjin aktual, ne e kemi të rregulluar që tabela duhet të jetë e pastër, e dukshme, por jo e papastër, ose e mbuluar.

Unë mendoj që edhe kjo çështje ndoshta, nuk po them me e cekë saktësisht atëfarë elementi, mirëpo ne duhet... po mendoj që ndoshta edhe ministria edhe tani në Kuvend, mund të zgjidhet një nen dhe me një masë ndryshuese, e cila në mosrespektim qoftë të marrëveshjeve ndërshtetërore apo sido që të quhej, do të thotë të ketë sanksion. Në Serbi është 150 euro, në qoftë se s’e ke atë pjesë, sa për njoftim, se kam qenë direkt me këtë pikë duke u marrë, për shkak edhe të pozitës që e mbaj në trafik.

Është neni 72, thotë “traktorë të cilët nuk qarkullojnë në komunikacion rrugor”, kur shkon të njëjtën atë që e bisedova në fillim. unë mendoj që në Kosovë duhet patjetër të bëhet regjistrimi dhe sigurimi i traktorëve dhe mjeteve si multikultivatorë dhe shumë mjete të tjera të punës, derisa nuk krijohen kushte të tjera, që ata nuk kanë qasje në rrugë, do të thotë qoftë rajonale apo rrugë të magjistrale, të cilat nuk do të kenë apo nuk bien ndesh me mjete tjera që zhvillojnë shpejtësi që janë përkufizuar apo janë të përkufizuara me shenjë të trafikut rrugor.

Po ashtu, edhe e njëjta që të kenë edhe afate për t'i stimuluar shoferët apo pronarët e tyre llogarisim motoçikletat tani regjistrohen me një regjistrim njëvjeçar, ne e dimë çfarë vendi jemi dhe cilat kushte mund të ngiten në vendin tonë. me llogarit diku 6 muaj apo 7 muaj, ai mjet nuk mund të dalë në përdorim dhe tash ne dhe të gjithë, obligohemi që atë duhet ta sigurojmë për një vit, duhet të bëjmë pagesat në ministrinë tonë, gjegjësisht regjistrim të automjeteve për një vit, ndërsa ti mund ta vozisësh atë 2, 3 muaj, 4... më së shumti 5, 6 shpeshherë jo... edhe kështu mjetet e punës të cilat janë për sezon veror.

E kemi nenin 75 është kontrollimi teknik i jashtëzakonshëm. Këtë problematikë e kemi me ligjin aktual, e cila vazhdon të jetë. Nuk është rregulluar në bazë të propozimeve dhe mendimeve që ne i kemi dhënë për shkak të mundësisë se a do të jetë siguria më e madhe besoj edhe do të jetë përgjegjësia më e madhe, qoftë për shoferët dhe përgjegjësit e kontrolleve teknike, qoftë na rastet e jashtëzakonshme, qoftë edhe në rastet kur vendoset që dërgon policia dhe është ajo pjesa kur shpenzimet i jep ai personi që e autorizon për të shkuar në kontroll teknik. Ne mendojmë, se ndoshta në fillim është pak problem si në fillim, që do të jetë një kosto e buxhetit të institucionit, gjegjësisht ministrisë sonë apo të infrastrukturës, mirëpo për vitin e ardhshëm në një afat pak më të gjatë, unë mendoj që ajo do t'i kthehet më shumë shtetit se sa humbja fillestare.

Mendoj që Policia në qoftë se punon në plane operative për kontrolle teknike të jashtëzakonshme, në qoftë se mjetet janë në rregull do ta paguajë njësinë e cila e dërgon dhe në qoftë se i dërgon dy kamionë edhe një automjet të vogël, i bie që e ka humbur rrugën komplet. Domethënë, ne duhet të mendojmë që polici ta ketë mundësinë për të vepruar në terren. Unë thash, ka mundësi vitin e parë me i dërgua një njëmijë edhe me dalë nga dy-treqind, mirëpo kur të dihet kjo që ndodhë, unë mendoj se edhe qytetarët edhe kompanitë do të jenë më përgjegjëse dhe kjo nuk do të ndodhë.

Po ashtu, mungon afati për kontroll teknik të jashtëzakonshëm, ne japim urdhëresën dhe nuk kemi afat, për shembull, që duhet me e krye ose brenda 24 orëve, ose 48 a 72, por jo më gjatë. Llogarisim se edhe më shkurt të jetë, ne japim urdhëresë mirëpo ajo mund të jetë edhe dhjetë ditë, të bjen certifikatën për dhjetë ditë po unë mendoj që edhe një aksident me përmasa pak më të mëdha mund të ndodhë që të riparohet dhe kur të shkojë në kontroll teknik ai kalon i rregullt, automatikisht do të thotë urdhëresa jonë bie poshtë nga gjykata, për shkak se mjeti ka kaluar në rregull, ndërsa pamjet, fotografitë, incizimet, e dëshmojnë të kundërtën, mirëpo duhet të jetë një afat. Prandaj, edhe quhet kontrollim teknik i jashtëzakonshëm, nuk është as i rregullt as periodik.

Po ashtu, mungojnë sanksionet, qoftë për kontroll teknik në qoftë se del në rregull por edhe kur policia jep komandë ose urdhër për të vazhduar në terren.

Problematicë tjetër, që ne çdo ditë po kemi, është instalimi i pajisjes në motor, sidomos me gas, i njohur tek ne si plini, mendoj se kjo çështje është prekë në një masë, mirëpo besoj që propozimet që ne i kemi dhënë më herët edhe për ministrinë, janë përcaktuar nga katër pesë pika, të cilat do ta rregullonin, mendimi ynë është ashtu, ndoshta nuk është i qëlluari, por besoj se ndoshta do të dalë më mirë po të diskutohet, rregullimi i tyre. Ne kemi raste të aksidenteve të ndryshme, kemi djegie të veturave, kemi persona të lënduar, ka pasur persona të vdekur, sidomos mjete që përdorin gazin, plinin për mjetet e tyre.

Andaj, ne kemi menduar që me këtë ligj, përpos ndryshimit që duhet bërë në mjet të cilat janë të ndryshme dhe janë institucionet e autorizuar që duhet t'i punojnë ato, duhet paraprakisht edhe institucionet tjera, që do të bënin montimin e tyre, do të jetë afati i testimit, ne kemi llogaritur 15 ditë, dhe pas testimit ai duhet ta marrë një certifikatë nga ai institucion që ka vendosur plinin ose pajisjet për gaz, LPG ose plinin. Dhe, mandej të shkojë te Ministria e atestimit dhe atestimi ta lëshojë një certifikatë dhe prej certifikatës së atestimit të shkojë në qendrën tonë dhe ta bëjë regjistrimin e mjetit me gjithë ato ndryshime që i ka bërë.

Ne nuk kemi institucion të cilat në Kosovë e bën montimin e tyre me certifikatë. Do të thotë, ne kemi veç institucion që bën a e ka vendos apo nuk e ka vendos edhe çfarë sistemi ka edhe njëloj siguruesi e quajmë shpeshherë, diku... do të thotë, kjo është pjesë e cila mungon. Unë besoj, që kjo duhet me u rregullua, përndryshe ne do të vazhdojmë me siguri shumë në rrezik në trafik, sidomos në zonat urbane, të mos flasim për rrugë të hapura.

E kemi edhe çështjen e rregullimeve apo ndryshimeve që nuk evidentohen, është neni 86. Edhe këtë pikë e kemi menduar që duhet të rregullohet, sidomos te xhamat e automjeteve, sidomos të errësimit të tyre, do të thotë me disa standarde evropiane apo të ketë një standard vendor, se cilat mjete duhet të kalojnë... ne e dimë se cilat kalohen përmes homologimit dhe vendoset në certifikatën apo librezën e automjetit të vërejtja se ky mjet ka këta xhama me këtë ose me atë errësim ose përqindje, mirëpo ne kemi shumë mjete të cilat quhen fabrikisht, po nuk e di a kanë të drejtë a nuk kanë të drejtë dhe ne me ta kemi problem në terren dhe në rrugë.

Unë mendoj që edhe kjo çështje duhet të rregullohet dhe të jetë një përqindje në cilin institucion qoftë tash homologimi apo kontrolli teknik duhet ta lejojnë përdorimin e tyre dhe mos të ketë dënime për ta ose ta dimë se cilët duhet të sanksionohen ose të largohen nga trafiku. Problem tjetër, i cili ka dalë kohën e fundit, do të thotë që as ne s'e kemi cekur më herët, e kemi problemin e përdorimit të afatshmërisë, apo qëndrueshmërisë së gomave të mjeteve motorike, të cilat ne i ngasim.

Ne në Kosovë shpeshherë blejmë goma të reja në institucionet në të cilat veç kemi ndoshta edhe kontratë institucionale por edhe kur të shkojmë privatisht, mirëpo viti i prodhimit në to është i shënuar, ndërsa ne mund të shkojmë ta blejmë për këtë vit të 2016-ës, por goma mund të jetë e papërdorur, por është 2009-ësh ose 2005-sh. Unë mendoj që shumë shtetet tjera, edhe jashtë Kosove po edhe në perëndim, e kanë të rregulluar, se në qoftë se ti një mjet shkon dhe e regjistron e nuk i ke gomat me këtë vit të prodhimit, kontrolli teknik të kthen, ose nuk të kalon. Te ne kjo po ndodh.

Ne e kemi ngritur si çështje nga Policia e Kosovës, kemi kërkuar ndihmën edhe të Agjencisë Kosovare për Standardizim. Kosova nuk ka ndonjë standard lidhur me këtë, mirëpo mendoj që ndoshta Ministria e Infrastrukturës mos po i harton apo përgatit politikat e sigurisë në trafikun rrugor, besoj që ose të futet në ligjin e automjeteve, ose të bëhet një standard, unë nuk po them vetëm për institucione, por një standard për problemin që u diskutua edhe pak më herët atje, rrezikun e automjeteve, kemi biseduar edhe pak më herët, dhe shkaktarët e aksidenteve.

Ne nuk e kufizon diçka që nuk e kufizon, tani nuk ke mundësi edhe me e ndalua ose me parandalua, dhe sanksionua. Ne kemi mendua që edhe kjo çështje tash ne kemi bisedua me këto institucione, po duhet patjetër që të rregullohet, besoj që Ministria e Infrastrukturës e ka atë mandat të politikave të sigurisë rrugore dhe të vendosë një standard që edhe mjetet tona po edhe qytetarët të jenë më të sigurt në terren.

Pasi që jemi tek ligjet edhe te Ligji i kundërvajtjeve edhe kur e kemi hartuar ligjin e rregullave të trafikut, pas largimit të pjesës dhe kushtetuese të burgut, sa u përket kundërvajtjeve, janë paraqitur probleme të ndryshme, të cilat drejtpërdrejtë po ndikojnë në sigurinë rrugore. Ne kemi menduar që për sigurinë në trafik mendoj që duhet me vendos pak edhe në kushtëzime apo kufizime për shoferët. Në qoftë se, ata nuk i kryejnë obligimet për kundërvajtjet e tyre, dhe një prej propozimeve ka qenë propozimi që kemi dërguar në ministri, që mjetet, shoferët, të dy, në qoftë se kanë kundërvajtje dhe nuk i kanë kryer obligimet brenda afatit njëvjeçar, në momentin e regjistrimit të mjetit, çfarëdo forme që ndërron pronësinë, regjistrim, çregjistrim, targa, pronari, regjioni apo çka, biseduam më herët, ai nuk mund të vazhdojë procedurat derisa nuk i shlyer të gjitha obligimet për kundërvajtje të trafikut rrugor dhe do të jetë një siguri më e madhe në trafikun rrugor dhe besoj që edhe aksidentet me automatizëm do të parandalohen, se do të jetë një obligim shtesë i cili mendoj se është ligjore dhe nuk ka ndonjë shkelje, sa i përket është kundërvajtje, nuk është diçka që ju ka dhuruar me dhunë, mirëpo ai e ka shkaktuar me, ta quajmë me vullnetin e tij, duke mos respektuar rregullat e trafikut rrugor.

Edhe çështja e regjistrimit, pas afatit 30-ditor unë në ligj nuk kam mundur me e pa këtë draftin e fundit, duhet të rregullohet mjeti, në qoftë se nuk e vazhdon në afatin deri në 30 ditë, që njihet edhe dënimet fillojnë pas 30 ditëve. Edhe masa ndëshkuese për mos regjistrim, në të njëjtën kohë ato tabelat duhet të rregullohet me ligj, që duhet policia t'i konfiskojë, me ligjin tjetër ka qenë, dhe t'i kthehen pronarit, gjegjësisht qendrës së regjistrimit të automjeteve. Edhe kjo pjesë besoj që duhet të rregullohet.

Janë edhe disa nene, ose komente, të cilat unë besoj që në afatin e përcaktuar ne bashkërisht me zyrën tonë ligjore, do t'i dërgojmë për plotësim apo azhurnim të këtij projektligji. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, zoti Jeton! Urdhëroni!

STAFETE BILALLI: Unë jam Sefete Bilalli prej Ministrisë së Punëve të Brendshme, Departamenti ligjor.

Gjatë konsultimit të këtij projektligji në shumë dispozita ligjore e kam hasur që përdoret shprehja “e tjera...”, “për shembull”, mendoj se këto duhet të evitohen prej projektligjit, se nuk është në praktikë të hartimit të dispozitave ligjore. Gjithashtu, në shumë dispozita të këtij ligji përdoret “certifikatë e regjistrimit” dhe “leje e komunikacionit”. Tash nëse është leje e komunikacionit duhet të qitet në përkufizim për çfarë leje të komunikacionit është fjala, ose duhet të hiqet krejt edhe të mbetet veç “certifikatë e regjistrimit”.

Unë nuk po hyj nen për nen të diskutoj ato që i kemi propozuar, përveç te neni 56. Neni 56 thotë: “Lëshimi i certifikatës së regjistrimit të mjetit” dhe në fund të dispozitës është një gjobë. Këtu është e përcaktuar afati i vlefshmërisë së certifikatës, paragrafi 2 thotë “për çdo ndryshim të të

dhënave në lidhje me regjistrimin e automjeteve duhet brenda 30 ditësh të njoftohet autoriteti kompetent për regjistrimin e automjeteve”. Edhe paragrafi 3 thotë: “Dënohet me gjobë pronari i mjetit, i cili vepron në kundërshtim me dispozitat e këtij neni.” Tash këtu duhet të përcaktohet për cilin autoritet, kush e shqipton këtë gjobë. A e shqipton policia, a e shqipton drejtorati për regjistrim të automjeteve?

Unë nuk kam çka të shtoj tjetër, përveçse ua dërgojmë me shkrim ato propozimet tona. Faleminderit!

KRYESUESI: Mirë, Safete, faleminderit! Urdhëroni, kolegë tjerë, kush është prezent, që do ta marrë fjalën. Urdhëroni, profë!

MUSLI BAJRAKTARI: Unë jam Musli Bajraktari, vi prej fakultetit të inxhinierisë mekanike, ose prej departamentit të komunikacionit.

Unë nuk do t’i përsëris shumë gjëra, por do të mundohem të jem sa më praktik.

E para është ajo që unë e kam dëgjuar edhe projektligjin që ka qenë në leximin e parë dhe konsideroj që Parlamenti ka bërë një veprim shumë të madh të gjithë ata që kanë diskutuar ishte mendimi që ky ligj të dalë dhe të diskutohet nga diskutimet të dala mandej parlamentarët të marrin vendimin më të duhur. Kështu që, unë i përshëndes ato Parlamenti që ka marrë një hap të tillë.

E dyta, njëkohësisht përfaqësuesit e Ministrisë së Infrastrukturës, që e kemi këtu Shatrin dhe Krasniqin, këta kanë dhënë një kontribut të madh, se këta janë ata që barrën më të madhe e kanë bartur të tyre dhe janë njerëz me mjaft eksperiencë, kështu që edhe në qoftë se është bërë ndonjë lëshim, është bërë ndonjë lëshim qoftë në teknikë ose gjuhësore, ose sende... ato gjëra besoj që me vërejtjet tona do të rregullohen në ndërkohë.

Unë konsideroj që kjo strukturë që jemi këtu duke filluar ne prej fakultetit, meqenëse thuajse e bartim barrën kryesore të zhvillimit të komunikacionit, në qoftë se dikush do të thoshte për atë paguhemi, se edhe duhet ta lexojmë literaturën dhe të shohim se çfarë po bëjnë në perëndim, si po zhvillohet komunikacioni, respektivisht trafiku, siç tha Jetoni. Edhe e dyta, që jemi një institucion i autorizuar në nivel të Kosovës, që jemi i vetmi që punojmë në shtetëror, që deri tash bile vërejtjen e kam pasur që bëjmë atestimin e automjeteve, nuk dua tash unë të apeloj që edhe në të ardhmen t’i kemi të gjitha, sepse nuk lejohet të kemi monopol, por ne do ta luajmë rolin tonë.

Shërbimi Policor të vetin, Qendra e regjistrimit të vetin dhe këto brenga tona që i kemi parë gjatë punës tonë, unë konsideroj që këtu do t’i paraqesim, por njëkohësisht duhet t’i kemi edhe shumë faktorë të tjerë parasysh. Ne mund të kërkojmë diçka që kishte me qenë ideale për ne, por janë shumë gjëra tjera, që në praktikë nuk mund t’i realizojmë.

Unë do të filloj me këto pika të cilat Fatmiri na i dha në fillim, kryesuesi, do të fillojmë nga kontrollimet teknike. Në qoftë se, bëjmë një vështrim të shkurtë menjëherë pas luftës kur kemi ardhur në Kosovë, kur është bërë kontrollimi teknik i automjeteve, janë kontrolluar dritat dhe

frenat, kurrëgjë. Në qoftë se, na kujtohet që e kemi pasur atje në atë pjesën te Dragodani. Hap pas hapi, me kalimin e kohës, kemi ardhur deri në ditën e sotme edhe këtu nuk mund të ankohejmë, se kemi qendrat e kontrolleve teknike më të përsosura në Evropë, se është teknika e fundit që është përdorë. Po të shkosh në qendra të kontrolleve teknike tjera, që janë shtetet më të zhvilluar, keni me pa se këto pajisje s'i kanë. Domethënë, këtu nuk kemi çfarë bisedojmë për pajisje, ato i kemi, duhet personelin dhe të ngritëm vetëdijen.

Personelin jemi munduar ta ngritëm, ka bërë ministria atë veprim, të gjithë inspektuesit që janë nëpër qendra kontrollimi e dini që e kanë obligim të caktuar ligjor që duhet të trajnohen, sepse i harrojnë gjërat dhe shihet që i harrojnë ato gjëra. Ministria ka qenë e kyçur në të.

E dyta, te ne është një prirje e njëres, si të ne jepet diçka mundësia ta bëjmë, ne veç kemi me shkua e me e keqpërdorë detyrën dhe qendrat e kontrolleve teknike kanë keqpërdorur. Ne e dimë atë, nuk mund t'i mbyllim sytë, po e dimë aty fort mirë që s'ka shkua hiç automjeti për tu kontrollua në kontrollimin teknik e certifikatën e ka marrë. Ministria ka qenë e detyruar të veprojë një gjë të tillë, ose ta mbyllë atë, ose e dyta kanë qenë inspektuesit kanë qenë në presion shumë të madh, sepse pronarët i kanë hequr prej punëve. Në qoftë se, kishin me i kontrollua në mënyrë rigorozë ato pajisje ai pronari po i heq, sepse ai po merr masa. Prandaj, këtu është dashur shteti të intervenojë.

Çfarë është bërë? Me bërë kontroll, me qit edhe kamerat edhe me bërë fotografimin edhe me caktua nga 20 minuta. ndoshta, nuk është kjo formë shumë popullore edhe e mirë me i thënë dikujt por kemi qenë të detyruar me e bërë këtë gjë.

Automobilat e ri janë të kufizuar, do të vjen koha që edhe ne do ti heqim. Unë e dëgjova një ditë që po mendohet se automobilat që janë më të vjetër se 20 vjet do t'i heqim. Po bëhet grushtshtet. E dimë masën e popullit, se krejt i kanë më të vjetër se 20 vjet. Në qoftë se bëhet, kush e ka atë guxim që mund të thotë me i heq prej përdorimit, kush guxon atë me e bo.

Disa shtete i kanë rregulluar këto çështje përmes mbrojtjes së ambientit, për shembull, motorët që nuk guxojnë të jenë më të vjetër se Euro 4-shi, tash ka dalë edhe Euro 7-shi, por ne nuk mund të shkojmë me Euro 7. Po edhe ajo na ka bërë problem, sepse ne nuk po jemi në gjendje as në kontrolle teknike me i ndalua automjetet.

Te importi i automobilit, kur është bërë importi i tyre, nën një udhëzim administrativ që është dhënë është dhënë viti i regjistrimit të parë edhe ne kemi reaguar, nuk është viti i regjistrimit të parë ta automobilit por viti i prodhimit.

Homologimi u bë histori kjo punë, por unë nuk do të ndalem, këtu besoj që mund ta zgjidhni problemin shumë thjesht. Merreni praktikën, më së pari të bashkësisë evropiane, merreni praktikën e shteteve fqinje, kurrëgjë tjetër, ku është. se po diskutohet shumë, në Angli për shembull e kanë homologimin e automjeteve e bëjnë të gjitha ato automjete që nuk e kanë homologimin njëherë, në qoftë se e ka regjistruar e ka bërë homologimin njëherë, pos nga afrikane.

Ata që e bëjnë homologimin e bëjnë edhe kontrollimin teknik, po s'është i obligueshëm me e bë të, për shembull kontrolli teknik i një institucioni, në qoftë se licencohet e bën edhe homologimin, por jo homologimin patjetër edhe kontrollin teknik ajo është ekonomi e lirë e tregut, kështu që besoj se te homologimi mund të gjendet një zgjedhje, veç duhet prej ditës së parë me e bë regjistrimin. Ministria ka qenë e detyruar me e lëshua një udhëzim me të cilin se mund t'i vendosim disa filtra, e do gjana që me muj e tash kemi ardh në situatë të tillë.

Automobilot e ri janë të kufizuar, do të vjen koha që edhe ne do ti heqim. Unë e dëgjova një ditë që po mendohet se automobilat që janë më të vjetër se 20 vjet do t'i heqim. Po bëhet grushtshtet. E dimë masën e popullit, se krejt i kanë më të vjetër se 20 vjet. Në qoftë se bëhet, kush e ka atë guxim që mund të thotë me i heq prej përdorimit, kush guxon atë me e bo.

Unë përshëndes iniciativë të tillë dhe unë përshëndes për atë. e dënon mirë dhe atëherë më s'guxon me e bë dënimin e tillë dhe unë e përshëndes për atë që është marrë një vendim i tillë. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit, Urdhëroni, merreni fjalën.

ILIR DOÇI: Unë jam profesor Ilir Doçi, gjithashtu profesor nga Fakulteti i inxhinierisë mekanike. Do ta vazhdoj aty ku e la profesori, por pak më në detaje. Do të ndalem në disa detaje të ligjit, të cilat i kemi vërejtur, do t'i paraqesim edhe me shkrim, por do t'i përmend këtu. Do të filloj nga e para nga neni 1.

Ju lutem, në këtë projektligj nuk përmendet askund klasifikimi i automjeteve, në asnjë rregullore. Unë i pash rregulloret e EC-së por asnjëra s'e përmend klasifikimin e automjeteve. Ekziston Rregullorja 2002/24, por çfarë ndodh? Ndodh, që në disa nene tjera përmenden ato automjete që janë në rregullore, është në nenin 51 është në nenin 61, në nenin 103, ndërsa në nenin 114 thuhet se kjo do të bëhet me akt nënligjor, çka nuk është e drejtë. Në qoftë se, përmendet, për shembull, mund të dalim nenin 61, për shembull pika 2.3. vlefshmëria e certifikatës për moped, katërçikleta, katërçikleta e kështu me radhë... apo nëse dalim në nenin 103, çka është një zbatueshmëri përmenden të gjitha autotomjetet e grupit të rregullores EC domethënë edhe tash kah me u orientua, në cilën rregullore me u përmend, është kategori M1, M2, M3, domethënë ishte ndoshta në nenin e parë e para me u përmend me u ven dos këtu në cilën rregullore po thiremi për klasifikimin e automjeteve sepse është pikërisht qiky ligj për ato automjete.

Shprehjet e përdorura që përmenden edhe zyrtarët policor nuk do të ndalemi, do t'i shkruajmë, por vetëm një që do ta përmendim, 1.2-shi thuhet mjet motorik nënkupton çdo automjet me djegie të brendshme. Kjo është shumë paqartësi e madhe, a digjet ai vet brenda apo duhet me u djegë patjetër ai apo është me motor me djegie të brendshme që apat nuk osht complete se jo të gjitha automjetet ecin me motor me djegie të brendshme, ka edhe elektrik ka edhe hibrid. Duhet me u rregullua.

Edhe një paqartësi ishte "mjet motorik hibrid" një mjet me të paktën dy konvertues energjie të ndryshëm dhe dy sisteme të ndryshme ruajtje energjie në mjet." Ju lutem, ne e dimë që mjetet automjetet nuk ruajnë energji, po shpenzojnë energji, kështu që edhe kjo si terminologji ishte

dashur me u ndreq pak, se nuk mund të ruhet energjia në automjet, bateria është një pajisje që ruan energjinë, por automjeti ia shpenzon edhe asaj më së mbrami e disa gjëra tjera.

Po, ajo që është në kuadër të këtij neni që do ta përmendja, është neni për automjete të vjetra, mjet i vjetër, pika 1.33. thotë “mjet i vjetër është një objekt muzeor”. Ndoshta kishte qenë mirë në këtë ligj me u definua çka është automjet i vjetër. A është automjet i vjetër, që i kalon 10 vjet, 15, 20, 25 apo që duhet me dalë për muze? Kishte qenë mirë, sepse ajo mjet i vjetër na e përcakton, na e krijon krejt një akt nënligjor ose një ligj, na ndihmon në definimin e Ligjit për mbrojtje të ambientit, sepse mjetet e vjetra e dimë që ndotin ambientin më shumë se të rejat. Bile, mjetet e reja me sistemet e reja ndotin tash gjithnjë e më pak, motorët e Euro7-shit.

Do t’i shënojmë këto vërejtje dhe është çështja neni 9. Do të ndalem pra te neni 3, 1.24 certifikata e përputhshmërisë. Në gjuhën angleze ligji për automjetet thotë “certifikata e konformitetit”. As këtu, ndoshta diku përdoret, por konformiteti është termi më i përshtatshëm për t’i përmendur këto dokumentacione, përputhshmëria është një çështje e cila nuk jemi gjuhtarë ndoshta shumica prej nesh, por konformiteti është term që përdoret edhe në arsim tash edhe ajo e ka kuptimin që do ta them, që domethënë një përshtatje ose përputhje me standardet rregullat ose ligjet është konformiteti. Mendoj që kishte qenë mirë të përdoret ajo fjalë.

Në nenin 9 e kemi automjetet që përjashtohen nga miratimi. Edhe këtu përmenden automjetet, janë nga 1.1 deri në 1.12, përmenden mopedët, 1.6, nuk e di pse hiqen mopedët nga ky ligj për automjete, edhe ata janë automjete. Edhe nën 1.10 ndoshta pak po e plotësoj, se ndoshta, më falni ndoshta e përsëris edhe zyrtarin policor, mjetet rrugore të dedikuara për ngasje 1.10-she është ne komunikacion rrugor, të cilat nuk regjistrohen.

E dimë, na treguat çka domethënë me bo aksident me një mjet i cili nuk është i regjistruar, sa problematika dalin. Kjo kishte qenë mirë të definohet qartë. Është edhe pika numër neni numër 27. Mjaft një nen shumë i rëndësishëm sa i përket përmirësimit me mjete.

Janë përmend këtu elementet për përmirësim, mund të shtohen ende. Një problematikë e përmirësimeve, që po hasim edhe ne si fakultet, është numri i shasisë ose vim numri. Çka me bo me automjetet që numri i shasisë nuk u shihet hiç. Qysh ta identifikojmë atë? Ajo është sikur të vjen një njeri nga jashtë dhe mos të pasur kurrfarë identifikimi, as pasaport, as letërnjoftim dhe me thënë, hajde hyj t’i tash. Kjo duhet qartësuar.

Sidomos është problematika te numrat të cilët shihen pak. Katër numrat e fundit nuk shihen fare. Ne e kemi kontaktuar edhe Departamentit Policor dhe ... të Krimeve, dhe jemi në bashkëpunim me ta. Është një çështje që kërkojmë të rregullohet me ligj dhe çka të veprojmë me atë rast. Do ta shënojmë edhe këtë.

Njësoj, e dini shumica, numri identifikues është i vetmi numër që identifikon automjetin. Nuk ka tjetër...

(Ndërhyrje)

Po, si shenjat e gishtave! Dhe nëse ia shlyen këta shenja të gishtërve, ose së paku ia heq dy-tre numra, e ai është tani një rrezikshmëri që vjen në kundërvajtje me ligjin, por tash me cilin ligj, numri i shasisë? Sepse, në ligj nuk ishte.

Do të përmendja nenin 41. Mjetet e regjistruara në shtetet tjera. Ndoshta është pak përcaktim juridik por për sa kohë do të jenë mjetet e regjistruara nga jashtë mund të qëndrojnë të regjistruara, a është gjashtë muaj, një vjet apo pa pakufi, këtu nuk po shkruan, pra në atë nen.

(Ndërhyrje)

Po, nuk e di a është e logjikshme të jenë të pakufishme ato të regjistruara? Pro, profesor ju i dini më mirë, nuk po ndalemi në këtë më shumë.

Neni 43, thotë – regjistrimi i mjeteve nënkupton regjistrime të dhënave të mjeteve dhe pronarit.

Ndoshta kishte qenë nën një të rregullohen këto. Pronari a duhet të jetë fizik, apo juridik, se ndoshta mund të jetë edhe juridik, apo vetëm fizik?

(Ndërhyrje)

Sepse pronari gjithmonë këtu po përmendet në kuptimin e pronarit fizik.

Mirë janë këtu juristët, dhe nuk po hyjmë në ato terma juridikë.

Unë po ndalem prapë në disa elemente teknike. Është një problematikë të cilën ndoshta është dashur shumë moti ta aktualizojmë. Është si të rregullohet shitja e automjeteve, përkatësisht të pjesëve të automjeteve?

Nëse diçka e rrezikon sigurinë e automjetit, përveç shoferit në trafik janë edhe pjesët që i ndërrohen. Është ble automjeti i ri, i është ndërruar pjesa e cila, ka pjesë që kushton edhe 10 euro që e bleni, pra është një pjesë shumë e rëndësishme e automjetit, dhe nuk ka kurrfarë garancioni që ai mjet nuk do të shkaktojë aksident. Pra, mjetet e automjeteve që ndërrohen, sikur që e dini ne që jemi pak më me përvojë, e di që ka mjete që edhe nuk kontrollohet kurrë teknikisht, por është vital për automjetin por mund të shkaktohet aksidenti.

Zakonisht pajisjet, mjetet që shiten si pjesë të automjeteve duhet të jenë në njëfarë mënyre me certifikat të kualitetit apo në një formë të ketë autorizim për t'u shitur. Ne mund të shkojmë në shitore të automjeteve, na i qet 3 a 4, thotë kjo është e këtij shteti, kjo e këtij shteti, por mirë unë duhet t'i kërkoj – a më jep certifikatën e kualitetit të di çfarë kualiteti ka, e ai po më pyet çka është ajo?!

Pra, kjo është një problematikë edhe në siguri të automjeteve edhe në siguri të ligjit. Nuk e di a do të mbërrihet ndonjëherë të bëhet, por shtetet tjera janë duke u angazhuar në këtë drejtim, sepse është një burim i pakufishëm i mundësisë së aksidenteve. Ju faleminderit! Tjetër diçka nuk kam, por edhe do t'i shënoj e t'i dërgojmë si të shënuara.

KRYESUESI: Mirë, faleminderit! Urdhëroni përfaqësuesit tjerë?

ASTRIT KELMENDI: Përshëndetje zoti kryesues!

Unë jam Astrit Kelmendi. Vi nga OJQ e kontrolleve teknike të Kosovës. U fol shumë për qendrat e kontrollimit teknik, dhe mendoj që profesori e tha shumë mirë se me kontrollë teknike jemi shumë mirë të pajisura me pajisje për kryerjen e kontrolleve teknike.

Kemi dhënë kontributin tonë aq sa kemi pasur mundësi dhe sa kemi pasur hapësirë, por edhe ne si kontrolle teknike kemi një problem me hapjen dhe licencimin e kontrolleve teknike të reja.

Prandaj, për këtë arsye kemi kërkuar që nenit 89 t'i shtohet edhe një paragraf.

Pra, duke u bazuar në numrin e përgjithshëm të 105 kontrolleve teknike të licencuara në Kosovë, mendoj se është e nevojshme të vendoset një kriter për hapje të kontrolleve teknike të reja, duke pasur parasysh se edhe tani duke punuar jemi vetëm me 30 deri 40% të kapaciteteve që i kemi.

Ne mendojmë se kontrolli teknik është një shërbim për qytetarët, që do të thotë se nuk është monopol siç pretendohet sepse janë 105 qendra të kontrollit teknik të licencuara në Kosovë dhe unë e mora vetëm një shembull, pra në Komunën e Pejës janë 8 qendra të kontrollit teknik. Gjithsej automjete deri në 3.5 ton komuna e Pejës i ka 15.846 automjete, dhe kur pjesëtohet prej 8 kontrollave teknike, i bien diku 7 deri 8 kontrollera në ditë që s'i ka ato mundësi të kryhen.

Për automjetin mbi 3.5 ton, i kemi 1.376 automjete të rënda, që nëse i pjesëtojmë për ditë pune, i bie vetëm 1 kontroll në ditë...

Nëse marrim shembull për motoçikleta, i ka 282 motoçikleta tërë komuna e Pejës. Dhe, nëse llogarisim, i bie 2 ditë 1 motoçikletë për t'u kryer.

Pra, në bazë të këtyre të dhënave, ne po kërkojmë që nenit 89 t'i shtohet edhe një paragraf ku ishte dashur të vëhet edhe një numër që së paku bile kontrollat teknike që veprojnë në atë vend, nëse e kalojnë numrin prej 4.000 automjeteve atëherë le të diskutohet për hapje të kontrollave teknike të reja.

Unë mendoj se nuk është në interesin e askujt hapja e kontrolleve teknike shumë, sepse unë besoj që s'kemi me mund të kryejë as punën tonë dhe atë ta kryejmë me profesionalizëm.

Kemi bërë edhe disa pika tjera dhe ato ia kam dorëzuar edhe me shkrim, dhe do ta përfundoj sepse kaq kisha për momentin e nëse ka dikush lidhur me kontrollet teknike, për rregullsi, për aftësi dhe i intereson dikujt, jemi të gatshëm të japim sqarime.

KRYESUESI: Faleminderit! Do të shkojmë me rend me diskutime. Urdhëroni ju!

NASER LAJÇI: Faleminderit! Unë jam Naser Lajçi, profesor i Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike në Departmentin e Automjeteve.

Do të jam shumë i shkurtër, meqë profesorët ishin më par, profesor Musa, profesor Iliri, dhe unë do të jam në vazhdimësi, për disa, për mua që po më duken të paqarta.

Homologimi – miratimi. Tash kur vijmë te homologimi, i ka kryer dy punë, homologimin e tipit dhe homologimin individual të automjeteve. Nëse nuk gaboj, këto dy punë i ka kryer.

Tash na vjen, te neni 27, që është fjala për – procedura e miratimit individual të mjetit të përpunuar.

Unë e kam problem ta kuptoj këtë “mjetin e përpunuar”. Nëse ka të bëjë, meqë punoj në komisionin e testimit të automjeteve, si Komision që na ka autorizuar, a mos ka të bëjë për ndërrimin e destinimit, diçka të veçantë, sepse – përpunuar, diqysh kuptohet një term pak më ndryshe, dhe nëse e ka pasur për mjetet e përmirësuara kur ndërrohet destinomi, kur prej dy mjeteve në njëfarë mënyre mblidhet diçka prej njërit në tjetrin, e pastaj për mjetet e riparuar, pak është disi më ndryshe, sepse kur themi për riparim, ne kuptojmë për një mjet i cili ka dështuar e pastaj e zëvendësojmë pjesën dhe del i njëjti.

Pra, këtu kam pak paqartësi. Dhe, thotë – e kryen miratimi individual, organi i miratimit individual.

Po e kryen njëkohësisht.... E unë tash s’po kam dilemë, a është ky miratimi individual që po e bëjmë njëkohësisht te homologimi, prandaj në një mënyrë unë kisha kërkuar pak nga Ministria për një sqarim, sepse unë s’e kam kuptuar këtë. Kaq pata, faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit! Urdhëroni!

JAKUP KRASNIQI: Përshëndetje! Unë jam Jakup Krasniqi – në Grup të interesit të kontrollave teknike.

Desha të lëshohem në nene konkrete, menjëherë.

Te neni 63, ndërrimi i pronësisë. Te ky nen, mundësisht të shtohet një paragraf me rastin e ndërrimit të pronësisë dhe të bëhet edhe kontrollimi teknik i mjetit, sa herë i ndërrohet pronari.

Prandaj, është arsyeja se, sikur që e ceku edhe kolega, te ne është me të madhe dukuria e ndërrimit të kilometrave, prandaj kontrolli teknik do ta verifikonte edhe gjenden e mëparshme sepse të gjitha kontrollet teknike e bëjnë evidentimin e numrave të kilometrave.

Pra, kur të shitet, siç shihet, ka mospërputhje dhe i paraqitet blerësit të ri gjendja faktike, dhe menjëherë e vërteton ai se diçka nuk është në rregull.

Po ashtu, te neni 74, llojet e kontrollimeve teknike.

Këtu shkruan vetëm të kontrollimeve teknike, ... periodike të jashtëzakonshme. Duhet shtuar edhe kontrollimet teknike të rregullta, të cilat i ka për obligim të gjitha mjetet që regjistrohen në Kosovë ta bëjë çdo vit.

Ndërsa, te neni 78, pika 1, mundësisht të shtohet: kalibrimi i mjeteve të bëhet tek qendrat e kontrollimit teknik pasi ato qendra të kenë kryer një numër, shembull kur caktohet, numri 9.000 kontrollime teknike. Dhe, të mos jetë me vit ose me kohë. Sepse, shembull ka qendra të kontrollimit që në vit s'mund t'i bëjë as 1.000 kontrollime teknike dhe i kalon afati i kalibrimit. Pra, të caktohet me numër.

Për shembull pas 9.000 dhe më e përshtatshme do të kishte qenë pas 9.000 kontrollimeve teknike të kryera.

Po kaloj tash në nenin 89 – licencimi i subjekteve juridike. Këtë shqetësim e përmendi edhe kolega, domethënë s'do të ishte e drejtë të bëhet kontrollimi teknik sikur në qebaptore, në çdo qosh, në çdo skaj, por mirë do të ishte të gjendjet një zgjidhje në këtë drejtim.

Te neni 92, e kam edhe këtu një kërkesë. Hiqet pika 1.5. Autoriteti i subjektit për mbikëqyrjen e profesionit e ka njoftuar Ministrinë për mospërbushjen e kërkesave të ... në bazë të kontrollimit teknik të automjeteve.

Më duket këtu që është njëfarë konflikti i interesit.

Kalojmë te neni 93. Ndryshohet pika 1. “Personat e autorizuar për kryerjen e kontrollit teknik nga subjekti juridik duhet të japin provimin profesional për aftësim”.

Mendoj se s'është e nevojshme të jepet ndonjë provim profesional, por më e nevojshme është që personat e autorizuar për kontrolle teknike duhet të certifikohen, të kryejnë trajnime dhe me rastin e trajnimit ta marrin një certifikatë dhe ato trajnime të bëhen çdo 3 vjet. Jo të hyjnë nëpër provime, hyn në provim, ra prej provimit, s'e dha... Dhe kisha propozuar që edhe kjo të ndryshohet.

Pra, punëtorët t'u nënshtrohen trajnimeve çdo 3 vjet, të marrin certifikata për kualifikueshmëri nëse kanë mund të kryejnë atë trajnim. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit zotëri Jakup! Urdhëroni!

HABIB ELSHANI: Përshëndetje të gjithëve! Jam Habib Elshani nga Suhareka, përfaqësues i kontrolleve teknike... (ndërprerje e incizimit)

Desha të ndërlidhem, megjithëse kolegu paraprak i ceku disa prej kushteve që janë të lidhura me nenin 89 dhe 90 për marrjen e licencës, por unë vetëm desha ta plotësoj, sepse në udhëzim administrativ edhe më parë ka qenë i kufizuar numri deri në 5.000 mirëpo nuk është respektuar, ndërsa nëse tash vendoset për t'u përkufizuar numri deri në 4.000 për 1 kontroll teknike, e shoh të arsyeshme se ai të futet në ligj dhe të mos shkilet herave tjera.

Ne nuk mund t'ia mohojmë askujt për të hapur një kontroll të re teknik, mirëpo nëse dëshirojmë një kualitet të punës të mirë, mirë është të bëhet një vlerësim nga zyrtarët e Ministrisë se a ka nevojë, sa ka nevojë, dhe pastaj të vendoset a t'i jepet e drejta me hap diku tjetër apo jo. Kaq kisha unë!

KRYESUESI: Faleminderit zoti Habib! Urdhëroni!

NIJAZI KUSARI: Përshëndetje! Unë jam Nijazi Kusari, vi nga Kolegji Tempulli. U fol gjithçka dhe shumë me bazë, mirëpo unë do të ndalem te importuesit e automjeteve.

Tërë kohën shoh se asnjë importues nuk e ka libren teknike të automjetit të përkthyer në gjuhën shqipe, as librezën e servisit. Dhe, unë mendoj, nëse e blen një automjet me vlerë shumë të madhe e mos ta kesh një informatë sidoqoftë elementare kjo bën pjesë në siguri të automjeteve.

Unë mendoj se ne me akt ligjor duhet t'i detyrojmë të gjithë importuesit e automjeteve t'i përkthejnë në gjuhën shqipe. Ne e zotojmë anglishten, por të gjithë nuk e zotojnë.

Pra, kërkoj që të ketë librezën e servisit dhe librezën e mjetetit të përkthyer, sidomos ato të dhënat e automjetit, sepse kohën e fundit kanë pësuar shumë risi dhe shoferët tanë nuk po e zotojnë atë risi, për arsye se nuk e kanë burimin e të dhënave se si bëhen, me përjashtim të individëve.

Do të ndalem tek serviset e automjeteve. Ne shohim shumë trotuare që janë me njolla të zeza dhe automjetet e kalojnë kontrollin teknike pa vërejtur dhe e fshijmë atë njollë të zezë, mirëpo duhet të dimë se ajo njollë e zezë bën pjesë në ekologji, si dhe ato mjete nuk lejohen të qarkullojnë.

Këtu apeloj tek Ministria e Punëve të Brendshme të cilët e monitorojnë të kenë kujdes sepse ai automjet i cili, thënë thjeshtë, pikon vajin... Sepse një automjet i cili rrjedh vajin nga pjesa e motorit, një pikë vaji i ndotë 600 litra ujë!

Pra, apeloj edhe tek serviset që të kenë pajisje speciale për ta kanalizuar vajin nga automjetit, ashtu që të kemi ekologji më të mirë.

Unë e shoh, dhe mos të flas se ndoshta syri im e sheh ndryshe, por automjeti me vajin të cilin e konsumohet e derdhen në puseta të ujërave atmosferike, dhe pranë servisit këtë e shohim, e nuk është vështirë të shohësh servilin a është i pastër apo jo, sepse shihet nga ndotësitë që i ka.

Kohën e fundit, e kam vërejtur se zhurma e automjeteve i kalon normat. Këtu nuk e pashë në udhëzim se sa është e përcaktuar zhurma, zhurma e motorrit apo e burisë. Kjo mendoj se duhet të parashihet saktësisht me ligj dhe të precizohet.

Tek baza e të dhënave, kishte me qenë mirë që këto dhëna t'i grumbullojë Ministria e Infrastrukturës ashtu që çdo moment t'i kenë këto të dhëna, dhe këto të dhëna janë: evidenca e mjeteve të regjistruara, evidencën e monitorimit të automjeteve gjatë kontrollit teknik, evidencën e mjeteve të homologuara, e kështu me radhë.

Pra, është mirë që këto të dhëna të grumbullohen ashtu që të kemi një pasqyrim të tërësishëm. Kaq desha të flas. Faleminderit që më dëgjuat!

KRYESUESI: Faleminderit zoti Nijazi! Tani, e ka fjalën z.Shatri.

NEBIH SHATRI: Faleminderit zoti kryesues! Jam Nebih Shatri, drejtor i Departamentit të Automjeteve në Ministrinë e Infrastrukturës e njëherit edhe bartës i këtij ligji.

Unë e mbajta një shënim, do të thotë për secilin diskutues dhe ndoshta kisha për të shkuar me pika të shkurtëra për t'i përmendur të gjitha këto.

Diskutuesi i parë përmendi memorandumën shpjegues dhe ndoshta është më së miri këtu të fillohet të shpjegohet historiku i këtij ligji, dhe se ky ligj ka filluar në vitin 2012 me një konsulentë të huajën që fatkeqësisht nuk ka mbërri të përfundojë.

Prandaj ndoshta kanë pasur vërejtjet termat, qysh kanë punuar përkthyesit, e me disa na janë mësuar veshët dhe tani ato terma kanë mbetur.

Çka është për të ardhur keq, është se të gjithë të pranishmit këtu, dhe mund të them këtu janë nja 78 adresa që u është shkuar ligji, përveç dy institucioneve kurrkush s'e ka dërguar një koment e as propozim.

Tash të gjithë dolëm të meçëm e të dijshtëm, por atje do të thotë asnjëri nuk ka kthyer, përveç Policisë dhe Ministrisë së Punëve të Brendshme. Do të thotë, asnjë institucion tjetër nuk ka dërguar ndonjë vërejtje ose propozim.

Ky ligj, si projektligj i automjeteve 3 herë ka dalë në diskutim dhe 2 herë ka dalur si Ligji për siguri në komunikacion. Do të thotë gjatë tërë kohës ka pësuar ndryshime por krejt kohën ka qenë i pranishëm dhe është ligj që më së shumti ka qenë në publik, që do të thotë tërë kohën.

Ndoshta atë, kur e përmendi diskutuesi, ne kemi dërguar dhe s'kemi pasur çka t'i bashkëngjisim ligjit kur s'ka pasur komente, përveç të Ministrisë së Punëve të Brendshme e Policisë, të institucioneve tjera s'kemi pasur dhe ndoshta nuk i është bashkëngjitur dokumenti si dokument mirëpo memorandumë shpjegues ka qenë edhe në cilat adresa ka shkuar, me të gjithë atë historikun e këtij ligji.

U përmend DUD-i doganor, domethënë ligji nuk e kërkon dhe askund që përmendet me pas dudin doganor me rastin e regjistrimit.

Ndoshta është një problem që ata e kanë aty, por ligji nuk e obligon. Do të thotë nuk është obligim që ka dalë nga ligji.

Duhet pasur parasysh me atë që pati shumë vërejtje. Ne kur e kemi punuar ligjin, janë përmendur shumë mirë të cilat direktiva të Bashkimit Evropian janë marrë dhe ne sikur të kishim shkuar në shumë bisedime, përveç ligjit, bien edhe akte tjera nënligjore që janë udhëzime administrative tjera që do ta plotësojnë këtë ligj.

Dhe sikur ne të kishim shkuar në të gjitha ato që u përmendën këtu, ky ligj besoj do t'i kishte pasur përmbi 1.000 faqe, sepse direktivat të cilat i kemi marrë kanë mbi 1.500 faqe të cilat janë përmendur për këtë ligj.

U përmend homologimi. Të jemi të qartë, në ligjin e kaluar fjala “homologia”, Kosova nuk kryen homologia. Neve edhe kemi diskutuar me profesorin, se ne e njohim homologimin që e ka homologimi evropian. Pra, vendi ynë e njeh vetëm atë homologim dhe janë 3 lloje homologime që kryhen, janë për tregun evropian, aziatik dhe amerikan. Tregu amerikan i ka disa ndryshime të vogla që pranohet, por ai duhet të shkojë t’i bëjë ndryshimet dhe nuk mund të regjistrohet pa i kryer ato ndryshime.

Tregu aziatik, nuk kalon në asnjë mënyrë në tregun aziatik. Tregun evropian ne e njohim. Mirëpo, një automjet i cili është regjistruar me kushte të caktuara teknike në vendin e vet, ai deri sa të del jashtë përdorimit nuk ka ligj që mund t’ia ndalojë dikujt përdorimin e atyre automjeteve. E kemi një rast në historikun e automjeteve, e ka bërë Turqia por shteti i ka ble të gjitha automjetet, unë e du të këtij viti, domi t’i blejmë krejt çka janë më të vjetra se ky vit dhe do të thotë është një rast në histori që ka ndodhur vetëm në Turqi.

Vendet tjera kanë shkuar në forma të ndryshme, me kufizime ta zëmë ndotësi i madh i ambientit nuk e lë të futet në qytet ose e lë deri në periferi të qytetit. Do të thotë janë mënyra të ndryshme që janë të përzgjedhjes.

Vjetërsia e automjeteve, janë dy lloje. Ne e kemi me vlerë muzeore që është quajtur por ligji, apo direktivat e Bashkimit Evropian e njohin çdo automjet që i ka kaluar 3.000 kilometra, është automjet i vjetër dhe është regjistruar më tepër se 6 muaj. Do të thotë ai është i vjetër e nëse shkojmë ne çka e përcakton.

Hjekja e vjetërsisë ose vendimet që po quhen. Ne në raportet që na kanë ardhur në vitin e kaluar, vetëm 223 automjete janë me Euro2, të gjitha tjerat janë Euro4, Euro5 dhe Euro6. Do të thotë automjetet e importuara nuk janë ndotës dhe kjo është treguar se me këtë mundësohet të largohen ato që janë ndotës më të mëdhenj, do të thotë ata të viteve të 80-ta që i kemi, mirëpo vjetërsia vjetërsia e automjeteve mesatare në vendin tonë nuk është aq e keqe sa që paraqitet në publik.

Ne i kemi 17 vjet, 15 vjet e kanë kroat dhe sllovenët që janë në Bashkim Evropian. 12 vite e kanë holandezët, dhe merreni në mend çfarë standardi kanë holandezët. Shumë herë kam dëgjua përmjet diskutimeve, vjetërsia e automjeteve në Evropë është 8 vjet. Vetëm Gjermania e ka 8 vjet. E ka për shkak të industrisë së vet, për t’i shitur automjetet e veta, ajo e subvencionon industrinë e automjeteve.

Do të thotë, duhet dalluar këto, sepse kur është punuar ligji jemi munduar që t’i harmonizojmë të gjitha e jo të qesim kushte që një pjesë nuk do të mund t’i plotësojnë.

Kontrolli i gazbnave, do të thotë të gjitha kontrollet teknike janë të obliguara që me rastin e licencimit t’i kenë pajisjet për matjen e gazrave. Dhe kjo, me një vendim, to të thotë mund të kryhen menjëherë. Por është një problem tjetër më i madh dhe nëse ne nuk kemi një kontroll të mirëfilltë të karburanteve, asnjë automjet nuk e kalon kontrollin e gazrave. Dhe nëse ne e bëjmë me ligj, edhe ne atëherë ose duhet kontrolla teknike mos ta kryej punën ashtu siç është paraparë ose me i larguar të gjitha automjetet nga qarkullimi, dhe kjo është e pakuptimtë.

Do të thotë, ne duhet t'i mbledhim të gjithë akterët, të sigurojmë tregun, e atëherë ne mund të fillojmë edhe me kontrollin e gazrave.

Ministria pa ndërprerë punon në këtë drejtim dhe në plane është prioritet, por edhe në ligj nuk figuron se aty duhet të ketë Euro3, Euro4, por kur shkruhen ato janë të përmendura standardet, do të thotë ekziston baza ligjore dhe me udhëzime administrative, varësisht prej politikave të shtetit ne duhet të bëjmë kufizime që do të thotë se ligji nuk e kufizon sa i përket anës ambientale, dhe jep mundësi të veprohet sipas nevojës.

Një tjetër, që zoti Kusari e përmendi pak, e që nuk është përmendur asnjëherë deri më tani, është se ne i kemi kushtuar shumë kujdes automjeteve të cilat kanë dal jashtë përdorimit. Ata janë ndotësit më të mëdhenj, dhe ata janë duke e shkatërruar ambientin tonë dhe aty janë edhe dënime të rënda dhe janë caktuar saktësisht çka të bëhet me automjete. Pra, ndotësit më të mëdhenj janë vajrat të cilat lirohen prej automjeteve se sa gazrat që ndodhen në ambient.

Domethënë nëse një litër vaj i helmon 1 milionë litra ujë. Mund të marrim me mend nëse ato zehe kalojnë në rezervat nëntokësore, çka do të thotë tash për vendin tonë.

Kolegët e Ministrisë së Punëve të Brendshme dhe të Policisë kanë diskutuar sipas versionit të fundit dhe ne kemi marrë shumë vërejtje të tyre dhe unë kam vërejtur se ka pasur vërejtje që nuk janë përputhur me versionin e fundit dhe ndoshta është mirë të kontrollohet versionin i cili është në Kuvend që ka dalë në diskutim publik, jo versionin që e ka dërguar Ministria në diskutim publik, se ai ka pësuar do të thotë ndryshime dhe për atë nuk përputhet prej disa diskutimeve tua që i dëgjova dhe munda të fitoj përshtypjen se jeni duke u marrë me versionin i cili ka qenë në diskutim publik prej Ministrisë, jo prej Kuvendit.

Prapë të them te ndryshimet që bëhen, edhe ligji ekzistues dhe ky parashohin sanksionim të madh, dhe u përmend Policia, automjetet me gaz dhe kur ishte kontrolli teknik i jashtëzakonshëm.

Do të thotë kontrolli teknik i jashtëzakonshëm ka të bëjë vetëm me rastet kur polici sheh se një automjet vërtet nuk plotëson asnjë kusht medal në komunikacion, dhe vetëm atëherë dërgohet.

Ligji shumë mirë e cek, ekziston kontrollimi teknik mobil i cili ka për qëllim edhe verifikimin e gjendjes teknike por e përcjell edhe punën e kontrollimeve teknike. Ky lloj i kontrollimit teknik paguhet nga shteti. Do të thotë, shkruan edhe në ligj dhe është shumë e qartë, kontrollimi teknik mobil i cili bëhet është me interes të përgjithshëm dhe atë e paguan shteti e jo pala.

Kurse për kontrollime të jashtëzakonshme mund të bëhen me atë rast kur polici vërtet sheh se automjeti është shumë në gjendje të keqe dhe vetëm atëherë dërgohet në kontrollim të jashtëzakonshëm teknik.

Profesor Doçi, e përmendi, thotë nuk ekziston klasifikimi i automjeteve. Profesor, direktiva 207/46 i përcjell krejt çka ka të bëjë me automjetet. Nëse e lexoni do të bindeni dhe më tepër nuk kam çka të diskutoj, të gjitha direktivat që janë, janë se ligji është në përputhshmëri të plotë me direktivat që janë përmendur.

Importi i automjeteve pa vim numër. Do të thotë ky import nuk kishte guxuar të bëhet, dhe as të mendohet e lere më të vjen aty te ju të verifikohet, se ai vi numri ka të bëjë me atë se ai automjet nuk guxon të regjistrohet dhe as të futet në vendin tonë. Është fjala për automjetet... dhe ne mund të diskutojmë, automjetet të cilat kanë qenë të regjistruara dhe kanë numrin e dëmtuar, aty do të thotë duhet bërë zgjidhje.

Automjetet që vijnë nga jashtë, për ato raste ne nuk kemi çka të diskutojmë.

U përmend se prej kontrollimeve teknike numri i madh i qendrave të kontrollimit teknik të cilat janë... Për këtë mund të diskutohet por çka ishte aty, ata nuk e përmendën asnjë rast të cilësisë. Përkundrazi diskutuesi Jakup Krasniqi, thotë se duhet me heq edhe provimin. Përkundrazi, ne konsiderojmë se duhet të rriten kriteret e profesionalizmit dhe aty duhet të insistohet më shumë e jo të largohen të gjitha kriteret në mënyrë që edhe kjo gjendje e kontrollimeve teknike që i kemi sot – 99.97 të kerreve neve na kalojnë në kontrollim teknik. Dhe nëse në Gjermani është vetëm 64 me 8 vjet mesatare të vjetërsisë, kjo disi me logjikë nuk përputhet. Kurse, rregulloret i kemi identike.

Do të thotë, unë kaq kisha. Do të thotë është një ligj që kemi punuar shumë dhe jemi munduar në përputhshmëri me direktivat të cilat janë përmendur, mund të ketë ndonjë lëshim por në këtë rast duhet të kihet parasysh interesi i përgjithshëm dhe jo vetëm të një grupi të interesit. Faleminderit!

KRYESUESI: Faleminderit zoti Shatri. A e do fjalën edhe ndokush? Urdhëroni Sala!

SALA BERISHA-SHALA: Faleminderit kryesues i grupit punues të këtij projektligji.

Përshëndetje për të gjithë juve pjesëmarrës,

Përshëndetje e veçantë për profesorin Musli Bajraktari, Sebahates e tjerëve të gjithë që janë këtu.

Zakonisht dëgjimet publike në Kuvend, siç e dini bëhen për mënyrën dhe qëllimin më të mirë që çështja të diskutohen kryesisht të projektligjeve që vijnë nga Qeveria, në dëgjime publike në Kuvend ftohen kompetentët të cilët nuk kanë pasur mundësi që të japin vërejtjet e sugjerimet e tyre në fazat e mëparshme gjatë dëgjimeve publike kur kanë qenë nisma ligjore para se të vjen të miratohen ato nisma në Qeveri, dhe pastaj proceduralisht vijnë në Kuvend.

Dëgjimet publike në Kuvend bëhen edhe për qëllimin tjetër, dhe ne si deputetë kemi obligim për t'idëgjuar palët e interesit dhe ata të cilët kanë një ekspertizë të theksuar nga lëmia e caktuar, e në këtë rast nga Ligji për automjetet dhe po e përsëris, mos të harroj, edhe atë që e tha që në fillim kryesuesi i grupit punues të këtij projektligji që të gjitha ato që u folën këtu nga ju na i dërgoni me shkrim, në formën e shkruar, vërejtjet, sugjerimet se si duhet të duken nenet ose paragrafet e caktuara përmes administratës që e mbështet komisionin parlamentar.

Ajo që është me rëndësi, është se jam munduar t'i dëgjoj me vëmendje të gjithë diskutuesit dhe në fund kam marrë se si emërues i përbashkët ka qenë siguria, ambienti dhe konkurrenca. Ne si deputetë do t'i marrim parasysh të gjitha vërejtjet e sugjerimet tuaja, natyrisht ato që ju do të arrini të na e mbushni mendjen neve, t'i argumentoni se duhet përfshirë në këtë ligj.

S'kam tjetër diçka vetëm ju falënderoj shumë për pjesëmarrjen. Është një dëgjim publik i cili e ka një pjesëmarrje më të gjerë se sa që e kanë dëgjimet tjera, dhe ne si shtet e kemi këtë përparësi sepse edhe u japim mundësi të gjithë atyre që dëshirojnë të jenë pjesë e vendimmarrjes përmes sugjerimeve e vërejtje, në fazën do të thotë kur është në Qeveri dhe pastaj, ata që s'kanë mundësi, edhe në fazën kur vijnë në Kuvend këto ligje të caktuara.

Në fund, si për shaka, profesorë nga Fakulteti Teknik nuk i keni ftuar të gjithë, e keni edhe një profesor tjetër që është aty, e që na kishte thënë diçka. Faleminderit!

ENVER HOTI: Faleminderit kryesues!

Përshëndetje për të gjithë të pranishmit!

Mendoj se ato që i dëgjuam nga ju këtu, nga të gjithë akterët që përfaqësoni autoritete dhe institucione të ndryshme, për ne si deputetë do të na ndihmojnë shumë në punën e mëtutjeshme për trajtimin e këtij projektligji.

Ndoshta kishte qenë mirë të është dikush edhe nga Ministria e Tregtisë dhe Industrisë sepse u fol për cilësinë dhe mundësinë e gjendjes së derivateve të cilat kanë direkt impakt në gjenjden si në sferën e ekologjisë po ashtu edhe në vetë automjetet, gjendjen e tyre teknike, por si do që të jetë ne do t'i marrim këtu.

Unë edhe një herë ju falënderoj dhe sigurisht se ne do të kemi si deputetë dhe të gjithë që patëm rastin të jemi këtu, një pamje tjetër dhe një mundësi tjetër për të punuar akoma më mirë për të qenë ky ligj në funksion të publikut dhe institucioneve. Ju faleminderit të gjithëve!

KRYESUESI: Faleminderit! Atëherë, në mbyllje të këtij takimi, siç është në natyrën e punës gjatë debateve, për qëllimin që u organizua ky debat, ne jemi vetë këtu prezentë dhe shohim se nga 40 pjesëmarrës që kanë ardhur këtu, mendoj se i kanë dhënë mesazhet e qarta në parim të cilat do të ishin, të them, ato pikat kryesore që u shtruan këtu dhe për Grupin e punës që në përgatitje të mëtutjeshme deri në aprovimin përfundimtar në Parlament t'i kemi para veti, ashtu sikur që u potencua disa herë në formën e shkruar.

Pra, të gjithë ata që janë të interesuar i kisha lutur, jo të shkruajnë tekste të gjata, mundësisht të natyrës e cila i takon projektligjit dhe ato t'i dërgoni më së largu deri me 20 shkurt. Sepse pas 20 shkurt ne në Grupin e punës do të koordinojmë të vazhdojmë punën, do t'i sistemojmë sipas grupeve, sipas natyrës që i përket propozimi i cili vjen nga ana juaj, pavarësisht se cilit institucion i takoni, cilës shoqatë apo shoqërisë civile, do ta bëjmë atë sistemim dhe pastaj nga ato grupe do të shohim se cili do të dilte mendimi më i mirë për formulimet përkatëse të një amendamenti të asaj natyre në kuadër të propozimeve, bashkë me leximet që edhe ne si deputetë i kemi, sepse edhe ne duhet të lexojmë ndoshta jo një herë por ndoshta 5 – 6 herë, të gjitha, nëse domi realisht të shkruajmë mirë dhe të vendosim mirë sepse ishte edhe mesazhi i të gjithë juve se po na jepet mundësia ta ndryshojmë, por në pajtim me këto specifika që u përmendën këtu, pa pretenduar se mund të bëjmë ndonjë zgjidhje tepër ideale sepse as rrethanat e as kushtet, por t'ia përshtatemi siç thamë këtu trafikut, sigurisë, cilësisë dhe të gjithë ato që duhet të jenë në veprimtarinë e mbikëqyrjes së punës dhe lejimit të atyre automjeteve në qarkullim.

Pra, do të mundohemi në parim t'i shohim këto tema që u shtruan, pavarësisht mendimet që jepen, sepse këtu në debat shpeshherë mund të ndodhë por edhe në Parlament shpeshherë mund të kemi kontradikta në mes zyrtarëve të Qeverisë po edhe të parlamentarëve, që është e natyrshme. Pra, të shkohet sipas një koncepti dhe shpeshherë me lënë qejfin e një ministri, shpeshherë na ndodhin vendime të cilat kanë ndodhur krejt mbrapsht, për të cilat edhe u tha këtu, e që unë s'po flas qëllimisht për t'i bërë temë kësaj natyres, po edhe kur është kuptimi i konceptit të liberalizimit skajshmërisht të dalim diku ku s'e bën kurrkush hiq, por edhe kur është ana tjetër këndeje, e mbyllni krejt dhe nuk duhet lënë në vullnetin e individit, pavarësisht cili është ai ministër, a është Fatmiri, Hasani a Hyseni, sepse në praktikë na ka ndodhur ta keqpërdorim me vendime, udhëzime e modele.

Pra, aty ku mund ta bëjmë me ligj, ta bëjmë me ligj. Dhe kjo ka qenë një ndër qëllimet për krejt këto tema që i folëm. Ku mund ta bëjmë me ligj, do ta bëjmë me ligj. Do të kalojë ndoshta një muaj, e ndoshta do t'i bëjmë në afat, që sa kemi s'e di, por aq sa na duhet dhe t'i bëjmë brenda kuadrit të ligjit.

Pjesët tjera që janë mbet e ministrive përkatëse, është krejt në rregull. Për atë e kanë detyrë të bëjnë vendime e udhëzime të cilat pastaj e implementojnë por pa lënë shumë hapësirë për të marrë vendime të cilat i prekin krejt qytetarët. Sepse vetë qytetarët janë të interesuar të dinë çka thotë ligji, prandaj e mësojnë, e lexojnë, e shohin dhe gradualisht të gjithë emancipohemi dhe e respektojmë.

Pra, unë mendoj se përmbajtja e diskutimeve ishte e mirë, për mua personalisht si koordinator, për kolegët e mi besoj dhe do të përpiqemi ta përmbysim këtë si duhet dhe unë ju siguroj se do të jemi shumë kooperues. Pastaj, do të ftoj, gjatë gjithë punës, në bashkëpunim me Ministrinë e Punëve të Brendshme dosido zyrtarët të cilët përfaqësojnë, Ministrinë e Infrastrukturës po ashtu, edhe juve të cilët jepni propozime për ndonjë arsyetim që e shohim se është shumë domethënëse në momentin e vendimmarrjes. Pra sipas grupit do ta vlerësojmë sipas propozimit kualitativ që e ka bërë grupi i caktuar në mënyrë që ta bëjmë një debat, dhe atëherë jemi në rreth më të ngusht dhe kemi mundësi më shumë deri sa të marrim vendimin përfundimtar se si do duket dhe çfarë duhet shkruar brenda këtyre kapitujve apo amendamenteve shtesë.

Unë në emër të kolegëve ju falënderoj. Ishte vërtet një takim i shkëlqyeshëm përveç pjesëmarrjes edhe debati. Mirupafshim në radhën tjetër!

E përqatiti:

Njësia për Transkriptim dhe Lekturë.