



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

VI Saziv

Prolečno zasedanje

Komisija za ekonomski razvoj, infrastrukturu, trgovinu, industriju i regionalni razvoj
br.70/2019

Priština, od 25.6.2019, u 13:00 časova
Zgrada Skupštine, sala N-303

Z A P I S N I K

Prisutni: Sala Berisha Shala, predsednica, Adem Hoxha, drugi zamenik predsednika, Hykmete Bajrami, Glauk Konjufca, Memli Krasniqi, Muharrem Nitaj, Veton Berisha i članovi. Prisutan, Sali Zyba, poslanik.

Odsutni: Dardan Sejdiu, prvi zamenik predsednika, Lutfi Zharku, Liburn Aliu i Duda Balje, član.

Pozvan: Pal Lekaj, ministar Ministarstva infrastrukture i transporta.

Drugi učesnici: Nebih Shatri i Argjend Zejnaj, MIT; Syzana Jagxhiu, Kancelarija EU-e; Ardiana Tusha, KDI; Shpëtim Haziri, PG LDK, Vatra Qehaja, GPVV; Dardan Abazi, INDEP; Marigona Bajrami, GPPSD; Taulant Osmani, BIRN i mediji.

Pomoćno osoblje komisije: Armend Ademaj, Besim Haliti, Veton Raci, kao i praktikant Afrim Berisha.

Sednicu je predsedavala, Sala Berisha Shala, predsednica komisije.

Dnevni red:

1. Usvajanje dnevnog reda;
2. Usvajanje zapisnika sa održanih sednica od 18 i 19.6.2019;
3. Izveštavanje g. Pal Lekaj, ministra Ministarstva infrastrukture i transporta, u vezi sa monopolom u oblasti homologacije vozila;
4. Razno.

Predsednica je ustanovila da su ispunjeni uslovi za početak rada komisije i otvorila sednicu prema dnevnom redu.

1. Usvajanje dnevnog reda;

Dnevni red je usvojen bez promena.

2. Usvajanje zapisnika iz održanih sednica od 18 i 19.6.2019;

Zapisnici iz održanih sednica od 18 i 19.6.2019, usvojeni su bez primedbi.

3. Izveštavanje g. Pal Lekaj, ministra za Infrastrukturu i transport, u vezi sa monopolom u oblasti homologacije vozila;

Predsednica – U vezi ove tačke, diskutirali smo u prošlim sednicama, 19 ovoga meseca, bila je pozvana ambasador gđa. ka Nataliya Apostolova, Šef kancelarije EU na Kosovu / Specijalni predstavnik EU na Kosovu, gde se diskusija odnosila na monopol u oblasti homologacije vozila / ne carinskih barijera za uvoz novih vozila poreklom iz EU. Takođe, kada je razmotren godišnji izveštaj Kosovskog autoriteta za konkurenciju, pokrenuta je kao debata monopol u oblasti homologacije vozila. Za ovo pitanje, pozvan je g. Pal Lekaj, ministar za Infrastrukturu i transport, kome je predala reč, da bi diskutirali o monopolu u oblasti homologacije vozila.

Pal Lekaj, ministar za Infrastrukturu i transport – Da bismo se upoznali sa ovom temom, treba nam kratak pregled važnosti ovog procesa i načina na koji je ova oblast regulisana u zemljama EU. Svako vozilo proizvedeno u inostranstvu mora biti opremljeno certifikatom homologacije vozila ili prikladnost vozila sa tehničkim standardima za sigurnu upotrebu vozila na putevima zemlje kao zemlje koja teži učlanjivanju u EU. Mi primenjujemo sve standarde EU, u oblasti prilagođenosti vozila za drumski saobraćaj. Tako da, sva vozila proizvedena u EU imaju tehničke standarde koji su prihvatljivi u našoj zemlji. Industrija proizvodnje vozila je raspodeljena u mnogim zemljama, tako da u svakoj zemlji postoji poseban autoritet za proveru prikladnosti vozila za drumsku upotrebu. Stoga homologni autoriteti postoje u: Švedskoj, Belgiji, Danskoj, Estoniji, Finskoj, Francuskoj, Velikoj Britaniji, Letoniji, Luksemburgu, Holandiji, Hrvatskoj itd. U svim tim zemljama homologni autoriteti proveravaju prikladnost uvezenih vozila za drumski saobraćaj. U našoj zemlji homologacija vozila je počela još od 2009. godine. Odgovorno homologacionom telo je MIT, dok je ovlašteni subjekt homologacije "Euro Labi", koji nastavlja sa obavljanjem ove delatnosti. Ovaj subjekt je ovlašćen od strane ministra Transporta 2008. godine, takođe i za održavanje baze podataka o vozilima. Dakle, mogu da kažem da mi nismo oni koji smo ovlastili, ali to je bilo pre 10 godina i vi, poštovani poslanici, takođe ste sponzorirali Zakon o vozilima, koji je predsedavao g. Muhamet Mustafa, iz ove komisije, ministar je bio g. Lutfi Zharku. U maju 2017. godine, Skupština Kosova je usvojila Zakon o vozilima, broj 05 / L132, kojim je uspostavljen pravni okvir za homologaciju vozila. Odgovorni autoritet i uslovi za ovlašćene subjekte, u poglavlju 3 ovog zakona, nalazi se odredba o homologaciji vozila, vrsti i tipa homologacije i izuzecima iz člana 32, utvrđuje se da odgovorni organ za homologaciju je MIT. Član 33. utvrđuje funkcije ovlašćenih subjekata za homologaciju i njihove dužnosti, dok u članu 34. propisuju se uslovi koji se moraju ispunjavati od strane ovih subjekata i rok važenja ovlašćenja izdatog od strane ministarstva za homologaciju vozila. Prema ovom članu, stav 1. glasi: Ovlašteni subjekti homologacije, moraju imati prostorne i materijalno-tehničke uslove, stručni kadar, organizaciju rada i organizacionu strukturu, tehničku i informatičku opremu i druge uslove koji su definisani podzakonskim aktima". Stav 2. ovog člana glasi: "Subjekt koji ispunjava uslove iz stava 1. dobija dozvolu za neograničeno trajanje". Podsećam vas da ste vi poštovani poslanici, koji ste

glasali i dali priliku da ne bude ograničeno vreme i nisam ja potpisao ovaj zakon, nije MIT, već ste vi koji ste imali odgovornost MIT-a, bio je sam ministar. Zharku, ali i predsednik komisije je bio g. Muhamet Mustafa. Ne krivim vas što ste proizveli ovaj zakon. Ja, kao ministar MIT-a, obavezan sam da sprovedem zakon koji je usvojila Skupština Kosova. Stoga, u tom smislu, mogu reći da je na osnovu toga, MIT izdao Administrativno Uputstvo 02/18 o homologaciji vozila, koji je nakon što je prošao sve procedure javnih konsultacija zainteresovanih strana, stupio na snagu u aprilu 2018. godine. Ali sada nam je potrebna izvodljivost i mi smo tražili od Evropske komisije da imamo stručnjake baš u ovom zakonu, mislim da su specificirani prema uputstvima koje smo izveli iz zakona i mogu slobodno da kažem da čak i TAIEKS, gde sada imamo i tehničko pitanje, za koje je odgovoran g. Nebih Shatri, koji je bio ovlašćen da se bavi ovim pitanjem. Mi smo pokušali da nemamo monopol, i u istoj ovoj komisiji koja je iz TAIEKS-a, nigde ne spominje monopol, ali se kaže da se mora početi sa izmenama i dopunama zakona i onda i administrativnog uputstva. Za svaku odluku oko izmeni i dopuni zakona, ja sam pozvan da donesem i administrativno uputstvo, ali vi ste obezbedili uslove ili licenciranje prema zakonu, a to je član 34 neograničen. Znači da ne možemo to prekidati i otvoriti tržište za druge. Što se tiče cene, kažem ponovo, da je potpisan od strane dvojica bivših ministara, bivšeg ministra g. Limaja i bivšeg ministra finansija g. Ahmet Shala. Od tog trenutka nisam promenio zakon, niti sam nameravao promeniti. Naknada iznosi 84 evra i 74 centa, plus PDV, a to su učinili pre 8 godina spomenuti bivši ministri. Na kraju, je rekao da samo čekamo izvodljivost i da administrativno uputstvo ne stvara monopol, već naprotiv otvara tržište za centre za homologaciju.

Hykmete Bajrami– Diskusija o homologaciji počela je veoma rano u komisiji. U administraciji sam poslala zahtev, mnogo pre nego što je Agencija za zaštitu konkurencije došla da izveštava i gđa. Apostolova, da se pozove ministar, ali nikada nije pozvan da dođe i izveštava, upravo za administrativno uputstvo. Ministre, zakon stoji ispred nas, i nismo vas pozvali za zakon. Zakon nije u suprotnosti sa Ustavom, zakon ne garantuje u bilo kojoj odredbi jednom ekonomskom subjektu monopol. Vi imate neka pisma od gđe. Apostolova. Mi smo pokrenuli ovo pitanje u Skupštini, ali naše izjave se ne uzimaju u obzir, kao i obično, a ni u jednom pismu gđe. Apostolova ne govori se o zakonu, ali govori o administrativnom uputstvu 02/2018 i ona je bila ovde prisutna, i mi smo bili prisutni pa i mediji. Sve žalbe Evropske unije upućene su na Administrativno uputstvo 02/2018. Mi znamo da je prethodni ugovor bio štetan i jedva da smo očekivali da ovaj ugovor istekne i da će se otvoriti tržište za nove operatere. Ono što ste vi učinili, je da ste cementirali administrativno uputstvo i vršili ste nastavak monopola do večnosti. Vi ste rekli, da u administrativnom uputstvu, subjekt koji trenutno ima licencu, a sada vas pitamo, šta će se desiti datuma 2.7.2019, treba da koristi 85% kapaciteta kako bi ministarstvo infrastrukture uradilo studiju izvodljivosti da biste objavili konkurs za nove operater ?! Dok u članu 34 normalno da bi se dobila licencija za homologaciju i za stručni nadzor nad centrima za tehničku kontrolu, za koju vi nigde ne govorite u administrativnom uputstvu. Znači, ono što je navedeno u članovima 34. i 38. Apsolutno ne garantuje monopol bilo kojem subjektu, dok član 88. stav 2. navodi da svi centri za tehničku kontrolu mogu da se prijave Ministarstvu infrastrukture kako bi se opremili takvom licencom. Glavni problem je zašto nova vozila proizvedena u evropskim zemljama moraju biti homologirana i ovo pitanje su postavili građani pre nego što je pokrenula gđa. Apostolova i drugi ambasadori. Gde je onda problem što se ne prihvatanja sertifikata o usklađenosti izdatih po standardima EU? Drugi problem je monopol. Vi ste, gospodine ministre, rekli da ste potpisali administrativno uputstvo 12.4.2018. i stupio je na snagu sedam dana kasnije. Kako je moguće da do sada niste mogli da uradite studiju izvodljivosti, nije li to namerno, da na 2.8. 2019, automatski dobije "Euro Lab", da se nastavi monopol? kada svi znamo ko stoji iza toga? Šta podrazumevate pod 85% iskorišćenosti kapaciteta, a ne može li sadašnji operater povećati kapacitete i uvek ostaviti 15%

neiskorišćenih kapaciteta, tako da konkurencija nikada ne može da deluje tu? Kako je moguće da mi na Kosovu imamo 110 centara za tehničku kontrolu i nikada ne govorimo o troškovima koje centar za homologaciju dobije od tehničkih kontrola? Kompanija ne poseduje samo licencu za homologaciju, već ima i licencu za stručni nadzor nad centrima za tehničku kontrolu, koja su 110, za svako vozilo plaća homologacionom centru po 5 evra. To je novac koji građani plaćaju za tehničke kontrole, a taj novac ide na račun centra za homologaciju. Pronađite jedan član u Zakonu o vozilima kojem se produžava monopol? Mi smo, prema Ustavu, slobodna tržišna ekonomija. Zašto ne licencirate 10 ili 20, koliko se nudi, a zatim da se postupa po zakonu?

Pal Lekaj, ministar Infrastrukture i Transporta – Vi ste bili odgovorni za 3 godine dok ste bili u Vladi, a ista kompanija je vršila usluge, a vi ste ponovo, kažem vam sponzori postojećeg zakona, a zakon ga ne definiše ni za 10 dana ni za 2 godine. ali zakon dozvoljava neograničen rok. Na osnovu ovog zakona, ja imam pravo, na osnovu administrativnog uputstva, da odobrim licencu, može da se povuče licencija, na osnovu kontrole Komisije, koja u svakom trenutku može delovati, i to su ministarstva i Zakon je predao Ministarstvu za infrastrukturu, kako bi stvorio uslove u skladu sa zakonom. I ja kažem sa punom odgovornošću da je administrativno uputstvo proizašlo iz postojećeg zakona, kojeg ste vi sponzorovali. Zašto to niste prekinuli u vaše vreme? Zato, zakon je problem, vi promenite zakon, odmah nakon promene zakona, ja ukidam ugovor. Mi, nakon pisma gđe. Apostolova, tražili smo da spoljni stručnjaci, urade izvodljivost i formirana je komisija koja je dala preporuke.

Predsednica – Jasno je da je Kosovo predodređeno za slobodnu tržišnu ekonomiju i sa svom pravnom i ljudskom infrastrukturom za borbu protiv monopola i da bude konkurencije, zato smo mi tu da rešimo tako osetljivo pitanje, a ne da ga pretvorimo u lične debate.

Hykmete Bajrami– Ugovor je na snazi od 1.7.2009 - 1.7.2019. Ugovor, kada je potpisan, bio je drugi zakon, znači kada je potpisan. U članu 88. stav 2. se navodi da svi centri za tehničku kontrolu mogu podneti zahtev za licencije. Da li ste pokazali interes da im se izdaju i druge licence za homologaciju? Član 34. Kaže, da oni koji dobiju licencu dok ispunjavaju uslove mogu sadržati licencu. Ne osporavam da operater koji je trenutno na tržištu ne ispunjava uslove, ali pitanje je: šta ste uradili da biste uklonili monopol ove kompanije?

Pal Lekaj, ministar Infrastrukture i Transporta – Izrazili smo interesovanje i komisija je otišla, potpuno je nadgledala postojeće kapacitete i komisija je ocenila da ispunjava uslove, a zakon je omogućio nastavak ugovora. U vezi s tim, molim da se preda reč direktoru Departmana za vozila, za profesionalna objašnjenja.

Nebih Shatri, Ministarstvo infrastrukture i transporta– Prvo, da objasnimo šta je homologacija. Kosovo ne vrši homologaciju, neka vam bude jasno, jer sam čuo i ambasadora gđu. Apostolovu. Znači, oni koji ne poznaju dobro ovu oblast i u različitim trenucima izlaze iz teme. Kosovo vrši samo proveru uslova, jer novo vozilo mora da izvrši verifikaciju. Neki pokušavaju da ga prikažu kao ne carinsku barijeru. Isti izraz je upotrebio i nemački ambasador, koji kaže da je to najviša cena u regionu, što ispada kontradiktorno u istoj rečenici. Znači postoji i u drugim zemljama homologacija. Mi ne vršimo homologaciju, mi znamo evropsku homologaciju. Evropsku homologaciju vrše strane određene države, na osnovu dokaza koje izdaju, da ovo vozilo ispunjava uslove i kada dođe do nas, mi vršimo proveru da li je isto vozilo koje je navedeno u dokumentaciji. To je ono što mi radimo i to čine sve zemlje u regionu. Spomenuto je, zašto studija izvodljivosti? Veoma je interesantna, dvostruka igra gđe. Apostolove. Mi smo došli i dogovorili se, objasnili smo da su nam potrebni razlozi da nam se

ne dešava kao sa centrima za tehničku kontrolu. Govorimo o instituciji koja pruža pomoć. Njihov doprinos je ogroman, a posledice za zemlju su veoma velike, ako se prekida jednostrano, jer imamo bazu podataka svih vozila, počevši od godine proizvodnje, vrste proizvodnje, konstrukcije i svih datih uslova, imamo na toj bazi i dobili smo pohvale od Svetske banke, jer su u rekordnom periodu obezbeđene sve beleške koje su zatražili. Vratimo se opet na studiju izvodljivosti. Zamolili smo stručnjake Evropske unije da dođu i vide da li postoji negde barijera ili ako imamo neku grešku u zakonodavstvu. Koji su njihovi predlozi, pa da promenimo ili poboljšamo situaciju? Dobili smo zahteve od njih da predložimo stručnjake. Predložili smo stručnjake i tražili smo švedske i engleske stručnjake, jer je ranije bio GAP-ov izveštaj koji su finansirali Švedska i Engleska ambasada. Zahtevali smo da za predsedavajućeg imamo jednog Nemca, koji je najbolji stručnjak u ovoj oblasti za Evropu, ali dobili smo odgovor, da nemamo mogućnosti da isplatimo njih, ali će doći dvojica iz Latvije. Ali, opet se nismo mešali u izboru stručnjaka. I na kraju, kao što ste videli, nakon četiri dana rada, oni su predložili, kao nalaze, oko kojih treba da se sačini jedan izveštaj. Ja sam video ovaj dokument, dana 20 juni 2019, po prvi put, i ako sam bio naručilac ovoga dokumenta. Znači da nijedan nacrt – izveštaj nismo dobili, samo kao ilustraciju, dobio sam izgleda jedan izveštaj kojeg su sastavili drugi stručnjaci, a ne kao ovaj kojeg su sada uradili. Znači ovako, prethodno su poslali jedan nacrt- dokument za komentare, da se vidi da nismo razumeli nešto, i nakon toga je dobio konačni oblik. Ovaj izveštaj nije uopšte stigao do ministarstva. Stigao je od gđe. Apostolova u Ministarstvo za integracije a ne kod nas. Ja ovde razumem šta piše, ali 99% ne razume šta piše, kada se kaže: “ Generalno, Kosovo ne odobrava tip vozila ili Kosovo primenjuje zahteve za nova i upotrebljena vozila prema tehničkim zahtevima EU, pre registracije, ali ne vrši kontrole na osnovu najnovijih tehničkih zahteva, kao i nije odredila konkretne zahteve za tehničke kontrole”. Dakle, ovaj izveštaj nije izveštaj, to može biti dokument onih koji su izveštavali, šta su radili, ali to nije izveštaj stručnjaka.

Muharrem Nitaj – Vas smatraju kao odgovornim, jer želite da produžavate ugovor sa “Euro Lab”. Spominje se datum 2.7.2019 i 10- o godišnji ugovor, da li postoji 10-o godišnji ugovor ili ne, i ako ka ima, ko ga je potpisao, da li je istina da vi možete da produžite ugovor još i za narednih 10 godina? Drugo, vas vide kao odgovornog g. Ministre, što onemogućavate tržišnu konkurenciju i da branite monopol kompanije. Vi kažete da ste pokrenuli procedure studije izvodljivosti. Šta to znači i kada tržište na Kosovu može imati još i drugog operatera da služi u roku ? I treće, da li možete da pročitate član 34. tačku 2. šta piše, da li je istina ono što vi kažete da ovaj zakon izdaje dozvole na neodređenom roku ili je drugačije?

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – Što se tiče odgovornosti, ne smatram sebe odgovornim, jer ja nisam potpisao ugovor pre 10 godina, već sam ga našao potpisanim za deset godina od strane bivšeg ministra g. Fatmir Limaj. Što se tiče mišljenja istih koji su sponzorirali zakon i koji su snosili odgovornost u prošlosti, i ponavljam, bio je ministar g. Lutfi Zharku, dok predsednik ove komisije je bio g. Muhamed Mustafa, koji su prosledili isti Skupštini i isti poslanici su usvojili zakon. Isto tako, sada ću citirati član 34. tačku 2 koji navodi: „ Subjekat koji ispunjava uslove iz stava 1. ovog člana, izdaje mu se licenca za neodređen rok“. Što se tiče monopola, garantujem vam da mi nakon što smo pregledali zakon, doneli smo administrativna uputstva i na osnovu odgovornosti koje ima ministarstvo, izradili smo administrativno uputstvo koje je prešlo sve postupke. Nakon reakcije ambasadorke gđe. Apostolova, u pismu gde navodi Devolli, a koji su bili oni koji su izradili administrativno uputstvo, a gde niti u jednom članu ili stavu nije naveo monopol, već je to iskrivljenje onoga koje će stvoriti negativno mišljenje građana, i mi smo zahtevali da imamo stručnjake iz oblasti da izvrše analizu

izvodljivosti, kako bi smo otvorili tržište. Garantujem svima vama, da nakon analize izvodljivosti, mi ćemo otvoriti tržište. Isto tako, govorim vam sa potpunom odgovornošću, da u trenutku kada se izvrši izmena zakona, ja ću isti u potpunosti primeniti. Što se tiče zaključaka od strane TAIEX-a, proces registrovanja novih vozila ima zakonskih kršenja na osnovu odredaba direktive 2007/46, član 4. i 26. i direktive 2014/45 član 1, koje je obavezno samo za registrovana vozila, i treba se izmeniti poglavlje 5. član 30. i 33. zakona o vozilima, i članovi 7,11 i 17. administrativnog uputstva. Znači, prethodno su zahtevali zaključke kako bi se počelo sa postupkom izmene i dopune članova i zakona, i onda kao derivat ovih izmena da se promeni i administrativno uputstvo. Ja ne mogu drugačije da delujem. Što se tiče ugovora, opet navodim da zakon daje neograničeno vreme, ali i kažem da mi jesmo za otvoreno tržište i da ne bude monopola i to navodim pred građanima da će se desiti.

Glauk Konjufca –Ne razumem samo jednu stvar, zašto komplikujemo jednu tako jednostavnu stvar. Ovo je prosto pitanje. Slažemo se svako od nas ovde da vi niste izvršili ključni zločin. Ključni zločin je 2008. godine, isto kao i sa „Z mobile“, potpisao se ugovor u nedoslednosti sa Ustavom Republike Kosovo, sa članom 119, gde se direktno daje jednom privatnom korisniku monopol u oblasti homologovanja ili tehničke verifikacije vozila, ali za ovaj proces, s jednom odlukom ministra, se to stvorilo, uz kršenje svih postupaka čak i javne nabavke. Ovo je prvi zločin. Drugi zločin je ovaj, ko god je imao političke volje i ko je shvatio taj zločin, lako je da se zaustavi isti, jer imate sva ovlašćenja koja daje Ustav i zakon, i nema šta da se isti promeni, jer tiče se ugovora. Prvo, kod zakona sve su izreke u pluralu, nema ništa u jednini. Znači mogu biti 4, 5 ili čak i više operatora. Vi sa administrativnim uputstvom, prilagodili ste operatoru i sa vašom odlukom, datuma 1.7.2019, da nastavite monopol istom operatoru, jer mu ističe ugovor. Vi imate nadležnosti da ukinete taj ugovor. Za ovaj ugovor, mogli ste imati problema, ako bi ste ga prekršili 2015. ili 2016. godine, dok ja sam dosta ubeđen da nikada niti jedan arbitraž, Kosovo ne bi propustilo ovu šansu, jer je to u protivnosti sa Ustavom Republike Kosovo, odnosno sa članom 119, koji garantuje konkurentnost i otvoreno tržište u Republici Kosovo, dok vi kažete da „Euro Lab“ ima neograničeni ugovor, a ne može imati neograničeni ugovor. Vi s time, prekršili ste Ustav Kosova g. Lekaj, ako Skupština Kosova donese odluku na sednici da vi ukinete administrativno uputstvo, da li ćete to uraditi?

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – treba da se pokrene amandman i izmena i dopuna zakona, inače ja neću preduzeti nikakvu akciju i ne obavezuje mene rezolucija Skupštine da to ukinem, jer mene obavezuje zakon.

Glauk Konjufca– Vi nastavljate sa monopolom i krijete se od odgovornosti, da li nam možete reći g. ministre, „Euro Lab“ da li ima neograničen monopol po vama?

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – Nema neograničenog monopola operator kojeg ste vi naveli.

Glauk Konjufca– Da li imate odluku Autoriteta za konkurentnost, koji je naveo da je ovo uputstvo u suprotnosti sa zakonom?

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – Nije u suprotnosti sa zakonom i sada ću vam navesti šta kaže TAIEX, i citiram: „Informacije i tačke gledišta određene u ovom izveštaju tiču se autora i ne neophodno predstavljaju službeno mišljenje TAIEX-a“. Ja nisam ovo napisao, to su oni rekli, zato nemojte dolaziti na sednici bez da ne pročitate ove izveštaje.

Glauk Konjufca– g. Lekaj, reci te nam koliko ste novca uzeli od „Euro Lab“, da napravite ovakvu uredbu? Jer neko jeste uzeo novca 2008.godine i neko opet dobija novac u 2019.godini, jer ovakva odluka se ne može doneti, bez da postoji neki direktan interes i to sačinjava krivično delo. U izradi vašeg administrativnog uputstva, da li imalo bilo koje vrste kontakta na bilo koji javni način ili možda i tajnih sastanaka između vas i predstavnika „Euro Lab“, jer tako je to navela gđa. Apostolova?

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – Za ove reči možete ići u sudu, ako imate argumente predstavite ih pred građanima, ali ako nemate argumente onda ćete se suočiti sa sudom, jer nikad u mom životu nisam zloupotrebio niti jedan cent a niti imam interesa ovde.

Predsednica – Za optuživanja i krivična dela nije parlamentarna komisiji niti Skupština, gde se trebate obratiti, to su drugi državni organi gde se možete obratiti i možete iste predstaviti, zato molimo vas usredsredite se na temi.

Salih Zyba– Imam nekoliko tehničkih pitanja o vašem stručnjaku, koji je ovde prisutan, kada je zaposlen za poziciju koju drži, isti da li ima porodične prihode od vlasnika, u ovom slučaju od strane „Euro lab“. Da li je država izradila ovo uputstvo, jer znam da to niste vi uradili. Da li imate taj dosta famozan ugovor, koja je opasna i štetna. Da li ste pročitali ugovor, šta navodi član koji nastavlja rok i zašto isti niste doneli danas. Ovo uputstvo nije izradio ni tvoj stručnjak, već je to uradio vlasnik koji već ima koristi, jer skoro svaki kriterijum ili tehnički uslov, počevši od parkirališta, kuhinje, uprave, klime itd., su usklađeni tom operatoru.

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – Mi kao ministarstvo smo obavezni da imamo evropske kriterijume i standarde, i to je i TAIEX jasno naveo, mi radimo pod kriterijumima EU-a kao ministarstvo, od kojeg i proizlazi administrativno uputstvo, koje je zakon dozvolio i kažem nema ugovora od moje strane, posedujem taj ugovor i možete istog uzeti kada god želite u arhivi. Ako mi nađete reč monopol u izveštaju, ja ću snositi odgovornosti, zato nam zakon omogućava da da neograničen rok licence niti išta manje ili više. U tom trenutku kada se počne sa izmenama i dopunama zakona, ja sam da se zakon ispoštuje, kao što nas i obavezuje. Ja odgovaram samo od dana kada sam uzeo dužnost.

Muharrem Nitaj– Vi ste odgovorili da radite na analizi izvodljivosti i da ste angažovali stručnjaka. Problem je, da li će nastaviti imati monopol ili će se tržište otvoriti, na osnovu zakona koji će to omogućiti. Znači, kada će tržište biti liberalizovano.

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – ovo kažem sa potpunom odgovornošću, tržište će biti liberalizovano i neće biti monopola, ali treba kao i za tehničke centre koji su 110, koji ima jedan kriterijum u jednoj opštini, treba imati četiri hiljade vozila kako bi imali tehnički centar i sada ako nemamo taj standard, ne mogu ništa reći. Što se mene tiče ja bi to i danas uradio, ali ne smem ići na taj nivo, da uništim kompletan sistem i da vam kažem da do kraja godine ćemo imati jedan prizor. U januaru ćemo početi sa primenom drugih centara za homologaciju. Što se tiče mog stručnjaka, ja znam da je bio permanentni sekretar, nema sukoba interesa on snosi odgovornost a ne ja.

Memli Krasniqi– Zakon o vozilima je loš zakon. Isto tako, istina je da je zakon o vozilima je izrađen u prethodnom mandatu. Vi gospodine ministre bili ste poslanik dok ja i gđa Bajrami smo bili ministri. Neću da pričam o g. Zharku koji je bio ministar, koji bi mogao da da nekoliko objašnjenja, ali danas nije tu. Onda, g. Muhamet Mustafa bio je predsednik ove komisije. Zakon je loš, jer smo počeli sa izmenama i dopunama istoj, i nismo u stanju da ga završimo već 7-8

meseci i ne možemo da usvojimo nekoliko stvari koje će ga poboljšati, jedna od kojih je ograničenje uvoza vozila do 10 godina, koje je određeno zbog nekih interesa. Znači, jedna od stvari koje težimo da promenimo jeste ugrožavanje slobodnog tržišta koje je učinjeno tim zakonom, a ne homologovanje, već kod tehničke kontrole. Ono što ste vi naveli jeste ugrožavanje člana 119 Ustava, jer navodi da se ne smeju otvoriti druge tehničke kontrole. Ovde smo svi za slobodno tržište, ali na sednici nisu, niko ne glasa niti amandmane koji se vrte već 8 meseci. Jedan od njih je urađen od moje strane sa kolegama, kompletno smo skinuli ograničavajuće uslove, kako bi smo omogućili da ko god želi da otvori tehničke kontrole, jer mi u istini jesmo za slobodno tržište i slobodnu konkurenciju. Mislim da i za homologovanje treba da postoji mogućnost pune konkurencije. To jest, ovde se može argumentovati da ima monopola, jer postoji samo jedna kompanija koja pruža usluge, međutim zakonski nema monopola. Jer monopola ponekad može imati zakonski, ali kod intelektualne svojine, a to se dešava i u drugim zemljama sveta, i to je u redu, ali kod pružanja usluga to nije u redu, i zato se treba stvoriti prostor gde treba imati više operatora. Dok jedna druga stvar koja je dosta teško da se razume i da se ovde obrazloži, mislim da o tome ministarstvo treba da razmišlja. Ove sertifikacije usaglašenosti koje izdaju države EU-a, za neka vozila, u duhu SSP-a to bi se trebalo prihvatiti s automatizmom. Lično, ja sam u šoku sa članom 34, tačka 2. jer taj zakon je već tri godine tu, zato sam mišljenja da se urgentno treba promeniti ovaj zakon, jer i izveštaj TAIEX-a navodi da se treba promeniti poglavlje 5 člana 33 Zakona o vozilima kao i administrativno uputstvo, članove 7, 11 i 17 dok ono što mi je ostavilo utiska jeste zašto oni nisu preporučili da se promeni član 34., bitno je da znamo, zašto nisu preporučili da se i ovaj član promeni.

Pal Lekaj, ministar infrastrukture i transporta – što se tiče kontingenta vozila koja dolaze, a koje imaju sertifikat EU ili proizvođača, mi samo jedno vozilo verifikujemo a ne celokupni kontingent, i zato se slažem sa vama g. Krasniqi.

Memli Krasniqi– Dodatno pitanje, da li ovo vredi samo za vele kupovinu ili vredni za bilo kojeg uvoznika recimo ako jedan uvoznik kupi godišnje 100 vozila, ali ne uzme sve odjednom, već uzme 5 puta po 10, da li ovo vredi isto za celu godinu?

Nebih Shatri, ministarstvo infrastrukture i transporta – dve su vrste homologovanja ili odobrenja, individualni i tipori. Na tipor imaju pravo samo ovlašćeni uvoznici za jednu vrstu vozila i ovo vredi za sve serije proizvodnje. S našim zakonom, nova vozila idu na tehničkoj kontroli. Ovo je i bila primedba stručnjaka da nema potrebe da novo vozilo ide na tehničkoj kontroli.

Hykmete Bajrami– Od svih naših diskusija, oni koji su je pratili, možda su primetili tačno ko je pro a ko je protiv homologovanja. Gospodine ministre, niti jedan član niti jedan sud ne može da potvrdi da postojeći zakon nastavlja monopol. Vi ste nastavili monopol sa administrativnim uputstvom, član 7. tačka 4 vašeg administrativnog uputstva 02/2018. Isto tako, g. ministre vi ste rekli da „Euro Lab“ treba da iskoristi preko 85% kapaciteta u zadnje tri godine, na taj način da se otvori tržište za nove operatore. Ovo ste rekli da se treba navesti ministarstvu jedna kompanija da je vi ugovorite kako bi izvršili studiju izvodljivosti. Sada da li ste u zadnje tri godine odradili studiju izvodljivosti? Jer, predviđeno je bilo da ugovor isteke 01.07.2009 do 01.07.2019. Vi imate zakon na snagu, gde u nijednom članu ne govori o jednom subjektu, već o subjektima. Član 88, tačka 2. zakona na snazi o vozilima navodi: „Svi tehnički centri tehničke kontrole mogu da apliciraju za licence“. Zašto g. ministre, ste čekali već dve godine i zašto „Euro Lab“ treba da iskoristi 85% kapaciteta? Član 119, tačka 3 Ustava navodi slobodnu ekonomiju tržišta, koja podrazumeva da reguliše ponude i zahteve ako ekonomski operatori imaju koristi stupiti u jedan sektor, a ako ne onda neće, ali niti jedna država ne određuje pa da

kaže da vi morate iskoristiti 85% kapaciteta kako bi se tržište otvorilo za ostale operatore, tako da nemojte težiti da nam bacate prašinu pred oči ni nama ni građanima, i nemojte se kriti iza zakona, jer već dve godine ste mogli da izradite studiju izvodljivosti i da pokažete interesovanje. Što se tiče zakona o vozilima, sponzorisan je od strane jednog poslanika parlamentarne grupe LDK-a. Taj zakon ima jednu svrhu, da skinje ograničenja starosti vozila, a za šta smo bili protiv, jer to se činu u korist zaštite životne sredine. To jest, i danas smo protiv i ima dva predloga, gde niti jedan ispunjava naše uslove da se glasa. Tražila sam da ako ima mogućnosti da stupimo i dopunimo kao i izmenimo ostale članove a rečeno nam je da ne možemo, samo one koje je sponzor predložio.

Muharrem Nitaj – razumeli smo vašu spremnost za liberalizaciju tržišta, samo nemojte se kriti iza kriterijumima i da kažete posle 6 meseci da ovi ostali ne ispunjavaju uslove, pa ste tako bili prinuđeni da nastavite ugovor samo tom jednom operatoru, jer tu se odigrava igra, ne kažem od vaše strane međutim da, u ime kriterijuma.

Isto je i kod zaštite monopola u oblasti tehničke kontrole, gde se zahteva liberalizacija tržišta. To jest, i u oblasti tehničkih kontrola, bilo je zahteva i obrazloženja zašto se treba liberalizovati tržište. U regionalnom pogledu, ima kompanija koje rade u Elez Hanu, dok poslovanje im je u Prištini i celokupna teška mašinerija se obavezuje doneti u opštini gde je registrovano poslovanje, kako bi izvršili tehničku kontrolu. Jedan od razloga, zašto se zahtevala liberalizacija tržišta i u teritorijalnom pogledu, jeste ovaj zahtev od brojnih stranaka.

Predsednica – Posećujem poslanike da komisija može dati preporuke, samo putem Skupštine i ne u nekom drugom obliku. Mi možemo ministru proslediti preporuku, da poništi administrativno uputstvo a koliko će on to primeniti ne znam. Isto tako, mi ne možemo intervenisati kod sekundarnog zakonodavstva, jer iste ne donosi Skupština.

Nakon debate, komisija je donela sledeći:

Zaključak

Ministarstvo infrastrukture i transporta, da dostavi kopiju ugovora za homologaciju vozila, uspostavljenu 2018. godine, potpisanu od strane ministra i zastupnika preduzeća „EURO LAB“.

4. Razno

Predsednica je obavestila poslanike da KDI je predložilo da mi kao komisija, pošto smo posetili RAEKP, da sada posetimo i Telekom, kako bi se informisali da li se primenjuje novi telefonski kod Kosova „+383“. Zato, ajde da zajedno odredimo datum kada možemo ići njima kao komisija.

Komisija je podržala predlog predsednice.

Sednica se završila u 15.00 časova

Pripremila: Pomoćno osoblje komisije.

Predsednica komisije,

Sala BERISHA SHALA