



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

**T R A N S K R I P T**

**I DËGJIMIT PUBLIK NË KOMISIONIN PËR ZHVILLIM EKONOMIK, ....**  
**MBAJTUR MË 18 KORRIK 2018**

**SA JAVNE RASPRAVE U KOMISIJI ZA EKONOMSKI RAZVOJ, ....**  
**ODRŽANE 18. JULA 2018. GODINE**

**KORRIK / JUL**  
**2018**

*Dëgjim publik për Projektligjin për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 05/L-132 për Automjete*

KRYETARJA: Përshëndetje të gjithëve!

Të nderuar kolege dhe kolegë deputetë,

Të nderuar ju të pranishëm, përfaqësues të Ministrisë së Punëve të Brendshme, shoqëri civile, biznese, media, të gjithë ju të pranishëm, mirë se keni ardhur në dëgjimin publik për Projektligjin nr. 06/L-064 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit nr. 05/L-132 për automjete.

Siç mund ta dini Kuvendi i Kosovës ka tri role shumë të rëndësishme që janë parësore, ligjvënien, mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve, si dhe nismat ligjore. Në Rregulloren e Punës së Kuvendit është e paraparë që në kuadër të aktiviteteve tjera që ushtrojnë komisionet funksionale ose edhe deputetët kemi për ligjet e ndryshme, për fushat e ndryshme janë të parapara edhe dëgjimet publike, të cilat konsiderojmë që janë me interes për publikun, për qytetarët dhe për të gjithë. Kështu që edhe për këtë nismë ligjore, nismën për plotësim ndryshim të Ligjit për automjetet, të cilën e ka bërë deputeti Mërgim Lushtaku, të cilin e përshëndes dhe e falënderoj. Ne e kemi konsideruar si komision që të organizojmë këtë dëgjim publik edhe pse ky ligj ka hyrë në fuqi brenda këtij viti dhe është i plotësuar dhe i ndryshuar në legjislaturën e kaluar, sidoqoftë deputetët si përfaqësues të qytetarëve marrin vërejtje, sugjerime, ankesa, kërkesa dhe ne jemi këtu për t'i përfaqësuar ata dhe për t'i dëgjuar edhe shqetësimet e tyre dhe për t'i rregulluar përmes infrastrukturës ligjore aty ku është e mundur, natyrisht në bashkëpunim edhe me shoqëritë civile, edhe me bizneset, me dikasteret qeveritare, me ata të cilët janë zbatues kryesor të ligjeve.

Pa humbur kohë ne do të kalojmë menjëherë në procedurën e paraparë, quhet dëgjim publik ne ju dëgjojmë juve, ne si deputetë, në qoftë se dikush prej deputetëve ndoshta e ka ndonjë pyetje shtesë kur ju t'i ballafaqoni argumentet e juaja pro dhe kontra, këtyre dispozitave ligjore që janë tri nene që i ka paraparë deputeti Lushtaku që duhet plotësohen dhe të ndryshohen. Më pastaj që në fillim po shfrytëzoj rastin që atë që do ta thoni këtu ia përcillini Administratës, e cila e mbështet komisionin, të cilin e udhëheq unë Komisionin për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti, Industri dhe Zhvillim Rajonal në formë të shkruar, vërejtjet, propozime, sugjerimet e juaja, kryesisht në këto dispozita ligjore, të cilat na kanë ardhur si plotësim ndryshim. Rregullat janë që nuk mund të futemi në dispozita tjera të ligjit përveç në këto që i ka paraparë grupi nismëtar për plotësim ndryshim të këtij ligji.

Para se t'ua jap fjalën, së pari do t'ia jap fjalën deputetit Mërgim Lushtaku, i cili është iniciatorë i kësaj nisme ligjore, por kur të kalon fjala tek ju kisha dëshiruar që të prezantohet secili dhe kënd e përfaqësoni. Faleminderit, paraprakisht! Fjala është e juaja zoti Lushtaku! Urdhëroni!

MËRGIM LUSHTAKU: Faleminderit, e nderuara kryetare!

Të nderuar anëtarë të Komisionit dhe deputetë,

Të nderuar përfaqësues të Qeverisë,

Të nderuar përfaqësues të shoqërisë civile dhe palë të interesuar,

Më lejoni të ju falënderoj që sot keni gjetur kohën që të merrni pjesë në dëgjimin publik, gjithmonë Kuvendi dhe organet e shtetit janë asaj që të kemi një konsultim me publikun që ligjet, iniciativat ligjore të jenë sa më mirë të hartuara dhe në shërbim të qytetarëve, sigurisht që do të kemi ide të ndryshme pro-kontra, po besoj që do t'i mirëpresim dhe do t'i shqyrtojmë edhe në komision, nëse do të kemi ndonjë ndryshim eventual, pastaj do të shkojmë edhe në lexim të dytë. Unë e mirëpres çdo sugjerim dhe kritikë. Faleminderit!

KRYETARJA: Faleminderit, deputet! Atëherë, kush e donë fjalën? Së pari do të dëshiroja t'ia jap fjalën Ministrisë së Infrastrukturës, si sponzorizuese e mëhershme e këtij ligji. Fjala është e juaja zoti Kamerolli!

AVDI KAMEROLLI: Faleminderit, kryesuese!

Ndryshimi i neneve 44, ... dhe 89 është i panevojshëm dhe i paarsyeshëm për Ministrinë e Infrastrukturës. Ndryshimet e propozuara krijon mundësi për çrregullim të tregut të importit të automjeteve, të cilat janë në dëm të sigurisë në komunikacionin rrugor dhe të shëndetit qytetarë në përgjithësi. Këto ndryshime ligjore Kosovën e shndërrojnë në varrezë të automjeteve të vjetra, të kalbura, të cilat ndotin ambientin, ku siguria pasive dhe aktive është e mangët. Automjetet e reja janë më të sigurta në trafikun rrugor, siguria pasive dhe aktive është e nivelit të lartë, pothuajse të gjitha shtetet i kanë ndërmarrë masat mbrojtëse për kufizimin e automjeteve të vjetra për të hyrë në treg dhe inkurajimin e futjes në treg të automjeteve të reja.

Përderisa Komisioni Evropian inkurajon shtetin e Kosovës për t'i fut në treg automjetet ekologjike që nuk e ndotin ambientin, kjo iniciativë ligjore është në kundërshtim me rekomandimet e Komisionit Evropian. Arsyetimi se me këto ndryshime do të mbrohet interesi i qytetarëve nuk qëndron, sepse interesi i qytetarëve nuk është që Kosova të nxjerr ligje dhe rregullore, të cilat e rrezikojnë sigurinë në trafik. Aplikimi i rregullit që qytetarët e bëjnë kontrollimin teknik brenda një komune është një instrument rregullues i përshtatshëm që i kontribuon rregullsisë së automjeteve si pjesëmarrëse në trafik. Ka liberalizim të tregut dhe ka konkurrencë brenda një komune për subjektet që merren me kontrollim teknik të automjeteve. Ky parim komunal i kontribuon rregullsisë së tregut që nënkupton edhe rregullsisë teknike të automjeteve. Nuk duhet të krijohet mundësia për një treg të çrregulluar, sepse përveç që duhet tregu të jetë i rregulluar shteti duhet të mbështesë bizneset e jo t'i falimentojë ato. Ne nuk kemi të evidentuar se grupet e interesit të kontrollimit teknik, shoqatat e tyre i kërkojnë këto ndryshime, përkundrazi ato i kundërshtojnë. Po ashtu, duhet të përmendet se shtimi i subjekteve për ofrimin e shërbimeve të kontrollit teknik pa kritere shkon në dëm të sigurisë në komunikacion rrugor. Faleminderit të gjithëve!

**KRYETARJA:** Faleminderit! Kush e donë fjalën tjetër? Urdhëro, prezantohu, ju lutem!

**SEBAHATE MUHARREMI:** Faleminderit, Sebahate Muharremi, drejtoreshë e Departamentit për Regjistrimin e Automjeteve, në Ministrinë e Punëve të Brendshme. Referuar propozimeve për plotësim ndryshim të Ligjit për automjete unë po fokusohem te neni 63, duke u bazuar në shqetësime me të cilat ne po ballafaqohemi me qytetarët drejtpërdrejtë. Plotësim ndryshimin e nenit 63 të Ligjit bazik e përkrahim, mirëpo kemi propozuar këtu të bëhet edhe një ndryshim te paragrafi një, ku kërkohet që të hiqet fjalia “emërimi i mjetit” për shkak se me Ligjin bazik, ndërrimi i pronësisë po na obligon që paraprakisht ta bëjmë çlajmërimin e mjetit dhe kjo në të njëjtën mënyrë domethënë ka shtuar edhe zvarritjet e procedurave, është ndërrimi i pronësisë me ç’lajmërim të mjetit, se emërimi i mjetit për shkak të ndërrimit të pronarit është i mundur. Do të thotë, kjo nuk ka qenë më herët “çlajmërimi i mjetit për shkak të ndërrimit të pronarit”.

Kështu që në praktikë me këtë po aplikohet domethënë me ndërrimin e pronarit bëhet edhe çlajmërimi i mjetit. Në këtë rast krijohen edhe shpenzime ashtu si e dini, duhet të ndërrohet kontrollat teknike, duhet të ndërrohet sigurimi, të gjitha duhet të bëhen të reja. Prandaj, ne si Qendër e Regjistrimit të Automjeteve, si Departament edhe si Agjenci propozojmë që të largohet çlajmërimi të mbetet vetëm ndërrimi i pronarit edhe te paragrafi i dytë që është propozuar dhe bartet pjesa e mbetur e regjistrimit të mjetit gjithashtu pajtohem që kjo të mbetet. Krejt kjo çka është, është në interes të qytetarëve për shkak se ka mjaftë shqetësime nga qytetarët pse me rastin e ndërrimit të pronarit të bëhet fillimisht çlajmërimi pastaj bëhet ndërrimi, në këtë rast duhet të ndërrohen edhe targat që në të kaluarën nuk e kemi pas, kur është bërë ndërrimi i pronarit pronari i ri ka mundur t’i mbajë ato targa që i ka pas pronari i vjetër ndërsa tash obligohet me i ndërrua edhe kjo është arsyeja që ne pajtohem edhe propozojmë që të hiqet kjo fjali nga paragrafi 1.

Përveç kësaj kemi edhe propozime tjera, të gjitha këto duke u bazuar në shqetësimet e qytetarëve dhe duke hasur në praktikë. Nëse ka mundësi tani me i shfaq ato apo ndoshta më vonë edhe disa propozime plotësime ndryshime të disa dispozitave tjera brenda ligjit bazik.

**KRYETARJA:** Faleminderit, e nderuara Sebahate Muharremi! Përshëndetjet e mija! Thashë edhe më herët ne jemi duke e analizuar se a kemi të drejtë të ndërhyjmë edhe në ligj bazik meqenëse ky plotësim ndryshim është i propozuar vetëm për tri nene me këto dispozitat që i thatë. Në qoftë se do të kemi mundësi do të ju lajmërojmë me kohë. Faleminderit për paraqitjen e juaj. Kush e donë fjalën? Fjala është e juaja, prezantohuni ju lutem!

**NOVITET NEZAJ:** Faleminderit, kryetare! Unë jam Novitet Nezaj prej Departamentit Ligjor nga Ministria e Integritimit Evropian. Qëndrimi jonë edhe i kolegut tim ndërlidhet me dy nene, me nenin 44 që është propozuar nga deputeti Lushtaku edhe nenin 89 plotësim ndryshimi. Desha të filloj me propozimin që e bëtë ju që a ka mundësi domethënë plotësim ndryshimi të zgjerohet

edhe në ligjin bazik apo jo. Qëndrimi jonë parimor është që duhet të ndryshohet edhe ligji bazik, sidomos duhet të ndryshohet qëllimi, paragrafi 2, i nenit 1, tek qëllimi. Në ligjin bazik shteti jonë merr përsipër plotësim ndryshimin e legjislacionit kombëtar përputhshmëri me legjislacionin e BE-së.

Domethënë, në paragrafin 2 listohen gjegjësisht 7 akte të BE-së, të ligjit bazik. Në plotësim ndryshimin nga deputeti i nderuar Lushtaku të këtij ligji që jemi duke diskutuar sot, në nenin 2 thuhet që në Kosovë nuk mund të importohen dhe nuk mund të qarkullojnë veturat, të cilat nuk e plotësojnë standardin minimal Euro 4 që është në rregull. Mirëpo, kjo fushë i referohet Rregullores 168/2013 për kufijtë e shkarkimit të gazrave. Edhe në këtë Rregullore parashihet një listë e gjerë e karakteristikave që duhet t'i ketë një mjet x, y, për shkarkimin e gazrave. Ne propozojmë në parim, ky është propozim në parim, mirëpo nga kolegët mund të vijnë qëndrime krejt të ndryshme. Ne propozojmë që këto karakteristika, vlerësimi i këtyre emetimeve të gazrave e tjerë, nga mjetet motorike të bëhet e detyrueshme që njësitë e kontrollit teknik në nivel komunal të pajisen me këto lloj instrumente, për shembull unë mund ta blej një kerr të vitit '95 për shembull që mundet me e pas sistemin e transmisionit shumë më të mirë se sa një kerr i vitit 2003 ose 2004, ka këso raste. Rekomandime tjera nuk kemi, po flasim për një grup ...

DARDAN SEJDIU: Kërkoj falje kryetare, por meqë është dëgjim publik te kuptoj saktë për çka po flasim, sepse është temë teknike dhe rrjedhimisht është tepër me rëndësi që të mos gabojmë në kuptimin e terminologjisë teknike. Pra, nëse flasim për vetura themi që janë më të vjetra se 10 vjet, pra në këtë rast ju e morët shembull prodhimin e vitit '95. Në vitin 1995 nuk e di që ka pas ndonjë standard Eurokapi apo dikush, epo atëherë po flasim për motor të ri në veturë e cila e ka vitin e prodhimit '95 apo për çka po flasim s'e kam të qartë. Si mundet me pas emetime më të ulëta dikush që s'ka pas fare standarde apo fare DPF.

NOVITET NEZAJ: Ok! Po flasim për atë konsumatorë për shembull që e blen një veturë edhe pse është e vjetër mund të pajiset me një transmision të ri. Përgjigjja ime është e shkurtë mirëpo jam i sigurt që njerëzit e ekzeptizës në fushë përkatëse munden ta kuptojnë shumë më mirë më shumë se sa e thashë unë. Munden me vendosë se sistemet krejt më ndryshe. A është e mjaftueshme? Në rregull!

KRYETARJA: Faleminderit! A e përfunduar fjalën e juaj? Faleminderit! Dikush tjetër? Secili po shkojmë me e marrë fjalën me radhë nga një herë, pastaj kur te përfundojnë të gjithë nga një herë mund të kalojmë edhe për të dytën herë. Urdhëro, deputet! Deputeti Nitaj!

MUHARREM NITAJ: Nuk e kuptova unë në bazë të asaj që e thatë ju, ju e mbështetni për shembull këtë propozimin e deputetit Lushtaku që të lejohet importimi i veturave më të vjetra se sa ka qenë me ligjin bazik, apo jo. Sepse, ai shembulli i veturave të vitit '95 na konfuzoi pak.

NOVITET NEZAJ: Nuk po e kuptoj pyetjen e juve, e mora si shembull '95 ajo mundet me qenë 2001, 2005.

MUHARREM NITAJ: Pyetjen s'po e kuptoni që e bëra unë a? Pyetja shqip, a e përkrahni apo s'e përkrahni?

NOVITET NEZAJ: Unë vetëm dy pika u ndala, domethënë që një mjet që hyn në shtetin tonë duhet të jetë në përputhje me kriteret e parapara nga legjislacioni që e lejon ruajtjen e ambientit edhe për këtë e ceka 168/2013 Rregulloren, edhe i ceka shtatë akte tjera që legjislacioni bazik i ka. Unë propozova shumë konkretisht nëse doni ta zgjeroni fushëveprimin më të mirë, me e bë ligjin më përmbledhës edhe më të thellë, edhe me e ruajt balancën mes asaj çka përfiton buxheti i .. në ambient propozova që të zgjerohet plotësim ndryshimi i ligjit, nuk e dëmton domethënë ligjin, asnjë gjë, as fushën edhe përfshihet Rregullorja 168/2013 edhe ndoshta edhe shumë akte tjera që kur t'i bëhet një analizë më e thellë e fushës mund të rrjedhin .. të tjera.

MUHARREM NITAJ: Unë e kuptova çka thatë ju, por nuk mu përgjigjet në atë që pyeta.

ILIR MUÇAJ: Vetëm ta sqarojmë, ne këtu jemi si shërbyes civil edhe politikisht flet ministrja në emër të Ministrisë, teknikisht ne japim opinionin ligjor besoj që Komisioni Parlamentar veç e ka pranuar opinionin ligjor prej Ministrisë së Integritit dhe ne tregojmë se sa është ligji i përafërt me legjislacionin e Bashkimit Evropian, sa ekziston përputhshmëri, pra është i përafërt apo është i harmonizuar totalisht.

Këto janë teknikisht si shërbyes civil çka bëjmë ne, politikisht për këtë çështje besoj që duhet me iu deklarua ose deklarohet niveli politik që është ministrja ose këshilltarët politikë. Sigurisht, që ne e mbështesim agjendën e Integritit Evropian, sepse për atë agjendë punojmë edhe mendojmë që kjo pjesa e kufizimit të importimit të automjeteve mund të kontribuojë pozitivisht, por kjo ka edhe implikimet tjera që ka të bëjë me arsyetimet që ndoshta i kanë dhënë komisioni parlamentar që ka të bëjë me impaktin social, e çështjet tjera pasuese që mund të rrjedhin. Ajo çka ne e themi që e prezantoi edhe Noviteti këtu është që ekzistojnë edhe mundësi tjera ku mund të tolerohen domethënë që të pajisen automjetet me katalizatorë, që është një mundësi për ta reduktuar ndotjen. Çka na mungon aktualisht është se qendrat e kontrollit teknik nuk kanë instrumente matëse sa i përket liritimit të ndotjeve, në fakt kanë por ende nuk kemi statistika të sakta se sa është, për shembull... kur regjistrohen automjetet nuk kemi në tërësi për shembull që ta dimë aktualisht sa është ndotja që e lirojnë veturat në Kosovë. Domethënë, kjo ka të bëjë me regjistrimin e automjeteve. Ndoshta kjo është një masë vazhdimisht që ka kërkuar Komisioni Evropian dhe që Ministria e Infrastrukturës duhet të marrë masa në këtë drejtim, pra ta dimë saktësisht se sa është ndotja që e shkaktojnë veturat në Kosovë.

Unë desha të jap edhe një koment te neni 2, te propozimi që ka bërë zoti Lushtaku, ku thotë që në Kosovë nuk mund të importohen dhe nuk mund të qarkullojnë... Besoj se kjo pjesa e qarkullimit duhet të riformulohet, sepse nënkupton që ne kemi me mijëra vetura që janë aktualisht në qarkullim e sipër që nuk i përmbushin këto standardet e mëhershme. Kështu që, mendoj se kjo pjesë duhet të largohet nga këtu, ose të gjendet ndonjë formulim që nuk e cenon lëvizjen e veturave aktuale, sepse në momentin që ky ligj mund të miratohet, këto ndryshime mund të miratohen, atëherë këto mund të kenë mpakte negative. Pra, vetëm si sqarim teknik.

Pjesa tjetër, besoj që ne po flasim teknikisht pjesën politike këtu ju si deputetë, duke përfshirë edhe ministren e Integritimit Evropian, jo këtu po si qëndrim politik, sepse teknikisht ne këto vlerësime i bëjmë, politikisht besoj që përgjigjet e mëtejshme duhet t'i jepni ju si deputetë, duke përfshirë edhe nivelin politik të ministrisë sonë. Faleminderit!

**KRYETARJA:** Faleminderit! Ligji kur ka kaluar nëpër procedura prej nismës nga Kuvendi e merr një mendim në Qeveri për një muaj ditë i ka marrë mendimet e ministrive përkatëse të Infrastrukturës, të Financave dhe të Integritimit Evropian. Faleminderit!

Ndoshta, iniciuesi i këtij plotësim-ndryshimi ka për të shtuar diçka! Mos ta humbim aktualitetin në çështjet që janë ngritur një nga një.

**MËRGIM LUSHTAKU:** Para se të shkojmë në pikët e radhës, ndaj interesimit të qytetarëve, se këtu janë palët me interes. Desha të ju informoj se kam bërë një hulumtim në kuadër të Kuvendit, kam kërkuar një hulumtim dhe më është bërë nga Drejtoria për Hulumtime, Bibliotekë dhe Arkiv, me të cilën kam kërkuar informata mbi importin e makinave në vendet e BE-së, ku problemi më i madh është te çështja që ka qenë te neni, se e kujtoj, 44 për lejin e importit në Kosovë. Ka qenë dilema më e madhe çështja e vjetërsisë së veturave më të vjetra se dhjetë vjet. Ndërsa, kjo çështje është e rregulluar me direktivat e BE-së 2009/132 të Komisionit Evropian, ku janë përcaktuar çështjet e vjetërsisë. Çka nënkuptojmë me fjalën vjetërsi?

Me fjalën vjetërsi nënkuptojmë një mjet që përdoret më shumë se gjashtë muaj, ose që ka udhëtuar më shumë se 6000 km prej kohës së blerjes. Në fakt, kjo i bie që të gjitha veturat në Kosovë, ose shumica e tyre në Kosovë janë të vjetra, nuk janë të reja. Por, sidoqoftë gjithashtu kam hulumtuar se a ka ndonjë kriter të importit të veturave në vendet e Bashkimit Evropian në aspektin e kohës, ose vjetërsisë. Domethënë, të gjitha kanë qenë vetëm standarde ekologjike dhe të sigurisë. Nuk ka standard të vjetërsisë që thuhet 10 vjet, 15 vjet, 20 vjet... por, ka të aspektit ambiental dhe aspektit të sigurisë. Besoj që në këtë drejtim është mirë të bazohemi edhe në këtë hulumtim e që do ta bëj edhe publik, për arsye të interesit publik dhe transparencës që kemi.

Sa i përket edhe pjesës që ministria e infrastrukturës i dha disa sqarime dhe ishte kundër, çështjet e importit të veturave, sigurisht se problemi më i madh është që veturat që qarkullojnë në Kosovë

besoj që mbi 25% janë jashtë regjistrimit, ose nuk regjistrohen fare, që është problematikë me e madhe se sa importimi, pasi që me import mund t'i ndalosh prej fillimit çështjen e standardeve siç e ceka edhe jam pro atij mendimi që qarkullimi të jetë me kriterin minimal Euro dizel 4, që është edhe standard evropian dhe aty rregullohet zakonisht euro dizel 4 është prodhim i vitit 2005 e tutje, domethënë nuk është... dhe të tjerë. Ndërsa, ato vetura që nuk e kanë këtë emetim të standardit euro 4 ata duhet të aplikojnë rregullimin e makinës ose katalizatorit, që i prodhon dhe emiton këto derivate edhe dizel 4. Me këtë drejtim besoj që mund të rregullojmë këtë çështje dhe është ndalesë dhe fillimisht edhe për ruajtjen e ambientit dhe përdoret në Bashkimin Evropian euro dizel 4.

Sigurisht që ka ne vende të caktuara siç janë kryeqytetet e vendeve të Bashkimit Evropian që përdorin standard më të lartë. këtë standard mund ta aplikojmë edhe në Prishtinë, për shembull, pasi që ka një komunikacion më të dendur dhe sigurisht që edhe ne jemi për atë që të kemi një ambient të pasur por problemi dhe fatkeqësia e kësaj është që s'kemi ende një hulumtim të mirëfilltë, se cili është elementi kryesor i ndotjes së ajrit dhe me një rezolutë që kemi miratuar edhe në Kuvend të Kosovës.

Sa i përket edhe kontrollës teknike mua më çudit edhe fakti i Ministrisë së Infrastrukturës, pse mbrojnë këtë çështje pasi që kjo bie në kundërshtime me konkurrencën e lirë të tregut. Ne jemi një shtet që jemi deklaruar se kemi një konkurrencë të lirë të tregut dhe kjo ndikon drejtpërdrejt në të andaj edhe kam kërkuar që për personin jo për që e ka në ndikim dhe kjo ka problematika të shumta edhe për qytetarin edhe për bizneset që kanë makineri të mëdha dhe punojnë në vend të caktuar për shembull një pronar i biznesit ka seli në Mitrovicë punon në Kaçanik. Të gjitha automjetet përnjëherë u skadon afati dhe do t'i çojë nga Kaçaniku të gjitha automjetet për me ua bë një kontroll teknik në Mitrovicë që është një absurd dhe krijon shpenzime shumë të mëdha.

Sa i përket Ministrisë së Punëve të Brendshme për çlajmërimin e automjeteve edhe unë pajtohem me këtë propozim. Besoj që është e domosdoshme edhe për këtë arsye realisht e kam bërë që të ketë një ndryshim për nenin 63, që të bëhet vetëm ndërrimi i pronarit dhe mos t'u krijojë juve problematika të mëdha. Ndërsa, sa i përket Ministrisë së Integritimit Evropian, unë vet kam punuar në departamentin për integritet evropian dhe në kuadër të Ministrisë së Administratës Publike dhe sigurisht se interesi im është që mos të jemi në kundërshtim me 'acquis communautaire'. Me këtë radhë pasi që e sqarova që edhe në hulumtimin tim ose atë të Kuvendit ka rrjedhë që është në harmoni të plotë me konditat e Bashkimit Evropian besoj se është e mirë. ndërsa sa i përket propozimit konkret për qarkullimin e veturave edhe unë jam për. kam menduar që nuk ka ndonjë impakt të madh financiar në ndërrimin e katalizatorit, por kam pyetur edhe më shumë në shërbimet e kontrollit teknik dhe të servileve të makinave dhe tregon se ka një kosto të lartë për ndërrimin e këtyre. Besoj që është propozim i mirë.

Për kontrollin teknik besoj se Ministria e Infrastrukturës ka më shumë njohuri se a ka instrumente për matjen e emetimeve të derivateve. Faleminderit!



KRYETARJA: Faleminderit, deputet! Kush e do fjalën? Urdhëro! Prezantohu të lutem! Të gjithë do të keni mundësi ta merrni fjalën.

NASER LAJÇI: Naser Lajçi, profesor i Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike në Prishtinë, Departamenti i Automjeteve.

Shikoni, do të ndalem pak shkurtë sepse e dëgjova deputetin që u mundua të japë disa sqarime, por bile më pëlqeu pak edhe nga ana profesionale u mundua sidokudo edhe pse është jurist ose ndonjë zanat tjetër, që s'je profesionist i kësaj lëmie.

Unë do të jem i shkurt. Te neni 2 mendoj të formulohet kështu, mendimi im. Unë i pata edhe dy kolegë me vete por për shkak të hapësirës këtu të vogël... jo, shkuan tash, ma dhanë mua ngarkesën i ndamë disa punë, po tash së bashku... thotë, do të jetë pika neni 2, pika 2, që janë shkri ato të dyja, në Kosovë nuk mund të importohen vetura me motor që nuk e plotësojnë standardin euro 4, domethënë kështu të formulohet. E tash, do t'i jap pak... po, minimal se s'i kam marrë syzat po e shoh që nuk e pash prandaj kërkoj falje. Pse i ika dhe nuk mund të qarkullojnë, sepse ne jemi dëshmitarë të asaj se pjesa dërmuese i kemi pas golf dysha deri vonë, do të flas katundarçe për ta kuptuar të gjithë, unë po shoh që pjesa dërmuese nuk janë njerëz të zanatit ekzakt të kësaj lëmie, prandaj edhe kalimin e kohës ne po shohim që në mënyrë sukseseve ata golf dysha janë duke na u hequr edhe vetvetiu, sepse në fund të fundit edhe pjesët rezervë janë duke u larguar dhe nuk po ka pjesë rezervë, se merrem edhe me pjesë mirëmbajtje të automjeteve. Po largohen dhe konsideroj që po ata vet do të largohen në mënyrë sukseseve dhe e dyta shumë po e përmendim lehtë katalizatorin, shumë lehtë. Paskemi këtu ish-ministren, po më vjen shumë mirë. ne e dimë me probleme të naftës çfarë kemi. ju e dini fort mirë edhe me vetura të reja që i keni ju duhet me dalë në auto udhë e me vozitë 200 km në orë me u mundua me e ndalë qatë dritë, po flas popullorçe dhe nuk po mundeni me e ndalë, sepse në atë katalizator aq të vogël është sipërfaqe sa një stadium me ato qelitë e vogla, aq të vogla dhe po vjen një naftë e kualitetit çfarë është dhe po i mbyll ato hapësira dhe po mundohen diçka me improvizuar. Prandaj, do të kemi... për atë qëllim thash që te neni 2 të formulohet dhe të hiqet kjo pjesa për automjetet që ekzistojnë.

Jo, s do me thënë që e kam biblën e kuranin, se... tash të shkojmë të definojmë se me qëllim e thash me motor se po krijohet njëfarë përshtypje. Shikoni, vetura e ka një element që është motori ai na nga aspekti ekologjik që po na krijon që si emisione të padëshirueshme ju e dini që edhe fakulteti i inxhinierisë bashkë është njëfarë sponsorizuesi po mundohet diçka me krye, sa i përket mbrojtjes së ambientit, e dini me Xhajnën, është një projekt bashkë me japonezë që tash saktë do të dihet bile sa o ka ndikon automjeti, sa kjo pjesa tjetër dhe besoj që ata na kanë premtuar diku për brenda 2-3 muajve do të jemi pak ta kemi një kufi, se u këputëm duke ia lënë

fajin njëri-tjetrit dhe besoj që me matje e me do gjana do t'i kemi pak ma preciz edhe pse po na qesin prej loje, po nuk ka dert, faleminderit.

Katalizatori është një problem që është mjaft vështirë me e realizua, kjo flasim pak te motori, domethënë kjo është ndotja. Kurse, me euro 4 sa i përket si veturë elementeve të sigurisë aktive dhe atyre pasive, me euro 4 pa pikë problemi nuk kemi probleme ne. a është dëshira? Normal që edhe euro 6-shin, pse mos me e pas.

Po, elemente të sigurisë aktive, pasive, sistemi i frenimit, i drejtimit, ato që kryejnë kontroll teknik, qato kur t'i plotëson euro 4 e me i p0as edhe këto tjerat me euro 4. Janë dofarë elemente tjera që na ndodhin.

Tash dalim te kjo pjesa, te neni 3. Shumë mu ka duk e palogjikshme dhe ende sot e kësaj dite është tepër e palogjikshme, pse e ndërron pronarin duhet shkuar për ta bërë kontrollin teknik. Ma jep një arsye. unë e di që janë tri kontrolle teknike. E di pse është arsyeja, por s'dua me e thënë këtu. E keni kontrollin e rregullt, të jashtëzakonshëm edhe e keni kontrollin periodik, atëherë po duhet me e futë në kontrollin e jashtëzakonshëm ne e dimë kush e kryen, Ministria e punëve në vend, kur e sheh një veturë që s'plotëson kurrfarë standardi, e ndalë... çfarë kontrolli është ai. këtë kisha pasur qejf me e ditë si pyetje. Prandaj plotësisht dakordohem me drejtoreshën që në njëfarë mënyrë sikur këtyre herë që ka qenë, e ke ndërruar pronarin, kurrfarë problemi nuk ka pasur. Kjo diçka është... mendoj që në xhepin e qytetarëve vazhdimisht po i shtimë duart thellë e më thellë.

Sa i përket nenit 4 kemi bërë kontrollin teknik si ta blesh veturën ke për të shkuar edhe sigurimin për ta paguar ekstra. Nejse tash! Po qysh është tash, o vëllai jem? Hala s'është ndërrua, unë s'po e shoh që është ndërrua. Ti po mendon që e ndërrojmë, po kish do të tjerë që s'po e ndërrofshin. Nejse, ishalla!

Ndalem pak te neni 4, se është pak interesant, kontrolli teknik i mjeteve mund të bëhet vetëm brenda Republikës së Kosovës ku ka subjekte për kontrollin teknik. Mua mu ka duk e logjikshme. Pse? po e rritim pak konkurrencën edhe ka nevojë të rritet. Po ju flas veç diçka, ne po flasim për vetura të vjetra. A e dini pajisjet e kontrolleve teknike sa vjet i kanë? Në vitin 2000 pjesa dërrmuese janë dhe kur e përkthejmë në vjetërsi u del 18 vjet. Çka do që ka mbi 10 vjet, bereqet i lodhtë është prej asaj pune. kështu që, të mendojmë edhe këtu pak. Unë mendoj që sa më shumë që të hapin qendra të reja ata me pajisje të vjetra nuk munden, në qoftë se Ministria e Transportit i ka ato kritere çfarë duhet me i pas, që me i pas këto pajisje. Dhe secila kontroll e re që çelet ajo ka me na pru pajisje të reja, sa më shumë që të kemi pajisje të reja dhe dashtë zoti edhe njerëz të mençëm që punojnë aty, që të ketë kush me i certifikua ata, besoj që sigurinë kemi me e pas shumë më në nivel.

Unë më tepër s'kam. Faleminderit!

KRYETARJA: Faleminderit, profesor! Ne duhet t'i marrim propozimet e juaja si kredibile, sepse vini nga një institucion akademik, nga i cili prodhohen kuadro dhe ekspertë e kështu me radhë. më vjen mirë, që e paskeni përfituar edhe një projekt të Gjojkes me bo analiza të tilla se ku është problemi i ndotjes, te motori, vjetërsia apo diku tjetër dhe sigurisht në të ardhmen edhe për ne si vendimmarrës të ligjeve, është shumë më lehtë. Faleminderit!

NASER LAJÇI: Kërkoj falje, a ka mundësi, se nuk e plotësova. Kur vijmë te euro 4-shi. Shikoni, se kemi përvojë të keqe. A do të merret data e regjistrimit të parë, a do të mbetet viti i prodhimit. Shikoni, duhet të merret viti i prodhimit, se ai është prodhuar me atë kriter. Këtu merret data e regjistrimit të parë dhe na ka dalë golf 2-shi i regjistruar në vitin 1996, kemi pasur edhe aso rastesh. Qysh janë bërë ato nëpërmjet komisionit nuk e di unë, e di ndoshta, po s'më bën punë. Prandaj, të kemi kujdes. Të përcaktojmë, se prodhuesi me 2005-tën çka do që ka dalë ai është dashtë me i plotësua kriteret. Të shkojmë me vit të prodhimit e jo me datë të regjistrimit të parë, se krijohen mundësi të manipulimeve të jashtëzakonshme. Qe, kanë ndodhur, po ju them sinqerisht, kanë ndodhur.

KRYETARJA: Faleminderit! Dardan, e ke fjalën.

DARDAN ABAZI: Dardan Abazi nga Instituti INDEP. Do të jem shumë i shkurtër. Instituti INDEP e kundërshton në parim këtë nismë ligjore, për arsye se kryetarja me të drejtë në fillim e përmendi që Kuvendi ka rol ligjvënës, ka rol mbikëqyrës, si dhe herë pas here bën edhe nisma legjislative. Praktika parlamentare e deritanishme ka thënë se fillimisht bëhet një monitorim i zbatimit të ligjit e pastaj dalin të gjitha çështjet që kanë nevojë për ndryshim.

Këtu pamë edhe përfaqësues të ministrive tjera, që thanë dhe kërkuan edhe zyrtarisht se a kemi të drejtë të ndërhyjmë edhe në pjesë të tjera të ligjit e edhe për neve ka shumë elemente të tjera të ligjit, të cilat do të duhej të konsideroheshin për ndryshim e të gjitha këto do të dilnin si rrjedhojë e një procesi të monitorimit të zbatimit të ligjit e jo të vinin, thjeshtë nga një iniciativë e marrë nga diskutime individuale, që ndonjë deputet ka mundur të ketë në terren.

Rrjedhimisht, kësaj pakoje ligjore i mungon edhe një memorandum shpjegues i detajuar. Nuk ka pasur statistika dhe nuk ka statistika që e mbështesin pretendimin se këto nene nuk kanë funksionuar. Duhet ditur se çfarë ka ndodhur në ndërkohë me zbatimin e këtij ligji në praktikë dhe me statistika që ka ndikuar në defunksionimin e tregut për këto arsye, si dhe ka mungesë të kalkulimit të saktë të kostove.

Rrjedhimisht pra, ne duhet thjesht të supozojmë motivin që qëndron prapa këtij ndryshimi. Dua ta bëj të qartë, se ne kundërshtojmë fuqishëm pjesën e nenit 2, që flet se veturat nuk mund edhe

të qarkullojnë pa euro 4. Këtu u tha që do të ndryshohet, por po presim. Pajtohem me profesorin, se ende nuk është ndryshuar dhe mund të ketë në moment të fundit arsye që e lejojnë këtë gjë e ne konsiderojmë që nëse ky element mbetet në ligj, atëherë e kemi edhe motivin që qëndron prapa ligjit. Këtu ka qindra-mijëra vetura në Kosovë që nuk e plotësojnë standardin euro-4 e që do të duhej t'i nënshtrohen këtij procesi të ndryshimit të katalizatorit e nuk është vlerësuar se sa do t'u kushtojë qytetarëve ky ndryshim dhe cila do të jetë kompania që do të bëjë ndryshimin e katalizatorëve.

Projektligji aktual flet edhe për veturat ekzistuese e nuk është e qartë kush do ta bëjë këtë ndryshim të katalizatorit. Dihet se kur të ndryshojë katalizatori, prapë duhet dërguar në homologim. Atëherë, e kemi shumë të qartë se kush e bën atë proces. Duhet kalkuluar se cila është kostoja e saktë që do të paguajnë qytetarët e Kosovës. Në kalkulimet tona më optimiste të mundshme kemi dalë me mbi 11 milionë euro, që do t'u kushtojnë qytetarëve të Kosovës për të mundur të qarkullojnë në trafik me veturat që i kanë dhe nuk i plotësojnë këto kushte. Dihet se qytetarët që kanë vetura që nuk i plotësojnë këto kushte nuk janë qytetarët më të pasur të vendit.

Në qoftë se kemi motiv mjedisor, atëherë ne kemi thënë edhe më herët, le t'i heqim doganën e akcizën për këto vetura që plotësojnë kushtet euro-6 e euro-5, për shembull. Ato do të bëheshin më konkurrencte në treg dhe në një periudhë të caktuar tregu vetvetiu do t'i hiqte nga përdorimi veturat e vjetra. Le të ketë madje edhe mos të ketë fare TVSH vetura elektrike dhe e hibridit. Le të përshkallëzojmë taksën rrugore dhe mjedisore, taksa aktuale ka një shkallë shumë të gjerë në bazë të peshës. Ne konsiderojmë që duhet të ketë përshkallëzim. Me lloj të motorit gjithashtu duhet të përshkallëzohet taksa rrugore dhe ekologjike. Me kilometra të kaluara për një vit duhet të përshkallëzohet taksa rrugore dhe ekologjike, si dhe të sigurohemi që këto të hyra trajtohen si të hyra të dedikuara, siç e kemi thënë gjithmonë, e jo të mblidhen taksat për një qëllim të caktuar e pastaj të përdoren për paga dhe mëditje.

Pra, ne përfundimisht konsiderojmë që kjo nismë ligjore duhet të tërhiqet dhe se duhen bërë analiza më të thella në lidhje me impaktin që ky ligj ka aktualisht dhe ndryshimet që do të kenë në të ardhmen. Vetëm pesë ditë më parë, për shembull, ministrja e Mjedisit ka deklaruar se deri në muajin tetor do të ketë një vlerësim të saktë të shkaktarëve të ndotjes preliminar, të shkaktarëve të ndotjes së ajrit. Pse të mos e presim edhe këtë vlerësim, që ministria me shumë të drejtë po e bën e pastaj t'i hyjmë një procesi të monitorimit të zbatimit të ligjit. Ne jemi në parim kundër këtij ligji.

**KRYETARJA:** Faleminderit, Dardan. Në qoftë se, e përfundove fjalën tënde faleminderit!

Domethënë, në qoftë se mendojmë nga këndvështrimi se sa u bie mirë qytetarëve, ose sa u kushton xhepi qytetarëve, ne kemi mënyra edhe tjera. e përmendët me shumë të drejtë. Ideja për të hequr doganë e akciza për vetura më të reja ajo e rrit konkurrencën dhe i bën qytetarët më joshës për të blerë vetura të reja. Përderisa, për momentin e kemi qysh e kemi, unë sa i përket

kësaj analizave më të thella për impaktin edhe kur e ka prur Ministria e Infrastrukturës në legjislaturën e kaluar këtë pako ligjore, që lidhet me automjetet, me patentë shoferët e të tjera, nuk e kemi pasur asnjë analizë më të thellë, as nuk kemi pasur një memorandum shpjegues se çka i bie këto ligje dhe pse po i ndryshon e plotëson. Kështu që, kjo nuk është diçka e re që kërkohet nga një nismë ligjore që vjen prej Kuvendit. duhet të jenë por nuk i kanë prur edhe më herët, madje edhe kur i kanë prur në këtë mënyrë, këtu është zoti Kamerolli që ka qenë pjesë edhe e grupit punues në atë kohë. deputetët i kanë bërë disa ndryshime, që tash po shihet se edhe ato ndryshime ndoshta duhet me i rikthye me i bë ndryshimet.

A deshe të shtosh diçka si propozues? Urdhëro! Të lutem, shumë shkurt!

Prezantohuni, ju lutem!

**DONIKA GASHI:** Jam Donika Gashi prej Odës së Afarizmit të Kosovës.

Fillimisht e përshëndesim plotësim-ndryshimin për Ligjin për automjete dhe e përshëndesim edhe iniciativën e deputetit Lushtaku.

Në fakt, në shtator 2017 ne kemi pasur një takim me ministrin e Infrastrukturës, zotin Lekaj, ku këto kërkesa kanë qenë edhe prej bizneseve që i përfaqësojmë ne dhe ne i kemi dërguar. Janë për afërsisht kërkesa të njëjta, andaj pajtohemi plotësisht me ndryshim-plotësimin e këtij Ligji për automjete, që kisha dashur, domethënë neni 3 dhe neni 4 për ne janë në rregull dhe janë në rregull edhe për bizneset që përfaqësojnë oda jonë. Në fakt, kisha dashur të... e morëm edhe një sqarim domethënë për veturat të cilat janë për nenin 2 për veturat që janë në qarkullim tash domethënë deshta veç me shtu diçka. ndoshta ish kon mirë që veturat që janë në qarkullim jo të importime po që qarkullojnë në Kosovë kish qenë ndoshta mirë që me pas një standard pak më të lartë të kontrollit teknik, qysh e tha edhe deputeti domethënë është shumë mirë që me pas mos me kon veq formalitet kontrollimi teknik po me qenë me standarde më të mira. Faleminderit!

**KRYETARJA:** Faleminderit! Urdhëro, shumë shkurt, deputetja Bajrami.

**HIKMETE BAJRAMI:** Nëse ke mundësi ta shpjegosh. Që the se ka qenë kërkesë e bizneseve. Prej cilëve sektorë janë bizneset që kanë pasur kërkesa të tilla? A janë qendra të kontrollit teknik, a janë qendra homologimi, a janë sallone të veturave apo çfarë? Sepse, iniciativa në kuvend ka ardhur si kërkesë e qytetarëve dhe jo si kërkesë e bizneseve, kështu që ta qartësojmë, se cilat janë bizneset që kanë kërkuar këto ndryshime?

**DONIKA GASHI:** Ne në Odë kemi biznese edhe prej autosalloneve, domethënë këtë projektligj mandej e kemi dërguar edhe te autosallonët që janë pajtuar parimisht me këto kërkesa, por ka qenë edhe prej bizneseve që posedojnë një numër të madh të makinave dhe që, për shembull, ky ndërrimi i pronarëve ose këto kanë pasur një kosto shtesë për ata. Pastaj, ka qenë edhe neni 4, ku është një nen shumë i mirë që ka me u ndryshua, që nëse automjeti është operon në një vend, nëse kompania operon në një vend tjetër dhe është e regjistruar në një qytet tjetër, domethënë ka

pas një kosto shtesë, nëse është dashtë me e bë kontrollimin teknik në qendrën ku është e regjistruar.

**KRYETARJA:** Faleminderit! Prezantohu të lutem!

**AVNI GJOCAJ:** Avni Gjocaj nga Autoriteti Kosovar i Konkurrencës.

Autoriteti Kosovar i Konkurrencës në vitin 2017 kishte lëshuar një mendim profesional lidhur me nenin 4 të Projektligjit, gjegjësisht nenit 89, pika 3 të Ligjit bazik, ku kishte dhënë vërejtjet e tij për Ministrinë e Infrastrukturës, se ky nen rrjedhimisht edhe neni 87, pika 2, domethënë ku caktohet çmimi unik, të ndryshohet. Domethënë, neni 87 të jetë më fleksibil, të caktohet çmimi i epërm, për shkak se operatorët ekonomikë, që janë në tregun përkatës të kenë mundësinë e konkurrencës ndërmjet njëri-tjetrit dhe konsumatori në këtë rast të përfitojë nga shërbimet e tyre.

Gjithsesi, neni 89, pika 3, që ... po, neni 4 i projektligjit flet për ndryshimin e nenit 89.3 të Ligjit bazik i cili thotë se konsumatori nuk mund ta bëjë kontrollin teknik, përpos në komunën në të cilën është i regjistruar, domethënë ku e ka të regjistruar automjetin. Domethënë, autoriteti e ka parë nuk e ka parë të arsyeshme pse ka hyrë ky nen domethënë në ligjin për automjetet, për shkak se ne si autoritet mendojmë që kjo ky nen shpie në sjellje antikonkurruese ndërmjet ndërmarrjeve. Domethënë, ky është mendimi profesional që e ka analizuar Autoriteti Kosovar i Konkurrencës operatorëve ekonomik, sepse nxitë operatorët ekonomikë në marrëveshje të ndaluara, ose praktikë të bashkërenduar përmes fiksimit të çmimit domethënë përmes fiksimit të çmimit që është bërë nga ministria, domethënë bazuar në nenin 87.2, ndarjen e tregjeve domethënë kjo është e rrezikshme, sepse ndarja e tregjeve është shkelja më e madhe domethënë që e përcakton ligji për mbrojtjen e konkurrencës, ku hyn te marrëveshjet e ndaluara, respektivisht edhe te keqpërdorimi i pozitës dominuese.

Krejt për këtë arsye, sepse oferta paraqitet mund të jetë apo krijohen pozita komode për të. Andaj, konsumatorit në këtë drejtim i mohohet i drejta e zgjedhjes për marrjen e shërbimeve tek operatorët ekonomikë që veprojnë në tregun përkatës, gjeografik dhe të produktit. Edhe për neni 87 edhe këtu i kemi vërejtjet tona domethënë që nuk mund absolutisht nuk mund të ndahet 89-shi nga 87-shi, sepse këto bashkërendohen këto nene edhe këtu duhet të liberalizohet, duhet të hiqet, çmimi i epërm nuk e bën të caktohet nga ministria dhe autoriteti konsideron se tregu i lirë është përcaktuar si vendosje e çmimit të produktit dhe shërbimit të caktuar në tregun përkatës në këtë rast rekomandojmë Ministrinë e Infrastrukturës që të përcaktojë vetëm limitin e epërm të përcaktimit të çmimit të shërbimit teknik.

Domethënë, këto janë vërejtjet tona. ka edhe të tjera, por nuk po dom të dalim nga pikat të cilat janë paraparë në projektligj, kështu që konsiderojmë që projektligji neni katër i projektligjit gjegjësisht neni 89 i ligjit bazik është i mirëseardhur për Autoritetin Kosovar të Konkurrencës, ku thotë kontrolli teknik i mjeteve mund të bëhet vetëm brenda Republikës së Kosovës, ku ka

subjekte për kontroll teknik. Çka nënkuptojmë këtu? Nënkuptojmë se ndalesa e kufizimit regional apo komunal është larguar kështu që ne e përgëzojmë këtë ndryshim të nenit. Autoritet Kosovar i Konkurrencës e përkrah.

**KRYETARJA:** Faleminderit! Për këtë edhe janë dëgjimet publike. Këtu i kemi mekanizmat institucionale, siç janë agjencitë e pavarura, në këtë rast Autoriteti i Konkurrencës, Ministria e Infrastrukturës, OJQ dhe të tjera, që unë aq sa po kuptoj konstatimet e autoritetit të konkurrencës ia japin një përgjigje Ministrisë së Infrastrukturës për rastin në fjalë lidhur me kontrollet teknike.

Oda ekonomike e Kosovës, zonja Lumnije Hashani e ka fjalën. I kemi në diskutim tri nenet që kanë ardhur si plotësim-ndryshim. Urdhëroni, zonja Hashani!

**LUMNIJE HASHANI:** Faleminderit, kryetare!

Sa i përket nenit 44 Oda Ekonomike e Kosovës shpreh rezervë përkitazi me vështirësitë e mundshme në implementimin e kësaj dispozite. Shkrimi e nenit 44 të Ligjit për automjete, paragrafi 2, gjatë paragrafi i parë i cili është paraqitur çlajmërimi i mjetit për shkak të ndërrimit të pronarit, ne nuk e përkrahim këtë paragraf, për arsye se mund të kushtojë kosto si për biznesin, ashtu edhe për xhepin e qytetarit. Ndërsa paragrafin e dytë, i cili thotë që gjatë bartjes së pronësisë pronari i ri e regjistron mjetin në emër të tij në afat kohor prej 30 ditësh nga data e blerjes së mjetit dhe bartet pjesa e mbetur e regjistrimit të mjetit, domethënë ne jemi për këtë propozim që të inkorporohet në ligjin bazik.

Sa i përket nenit 89 të ligjit bazik, paragrafi 3, ne si Odë Ekonomike kërkojmë që të ndryshohet si në vijim. Kontrollimi teknik i mjeteve mbi 3.5 tonë mund të kryhet brenda Republikës së Kosovës kudo ku ka subjekte për kontrollime teknike, ndërsa sa u përket mjeteve që janë nën 3.5 tonë siç janë veturat e të tjera, atëherë mund të bëhet vetëm nëpër komuna përkatëse. Nëse nuk bëhet në komunë përkatëse, atëherë në regjion të asaj komune, për arsye se nëse bëhen këto ndryshime mund të shkaktojnë lëvizje të tregut dhe mund të krijohen monopole të ndryshme, nëse nuk respektohet ky parim që ka qenë i inkorporuar edhe në ligjin bazik. Faleminderit!

**KRYETARJA:** Faleminderit! Urdhëro, prezantohuni!

**ALBION UJKASHI:** Oda Ekonomike Amerikane... të komisionit për heqjen e ndalesës së për heqjen e ndalesës për importin e veturave më të vjetra se dhjetë vjet. Nëse e marrim faktin alarmues i cili tregon se veturat mosha mesatare e të cilave është rreth 18 vjet, çdo ndikim pozitiv i gjeneruar nga kjo politikë e tillë në Buxhetin e Kosovës do të mbipeshohet nga efektet e dëmshme që do të shkaktoheshin mjedisit dhe implikime të tjera shëndetësore.

Oda Amerikane gjithashtu përkrah standardet dhe iniciativat e Bashkimit Evropian për përmirësimin e emetimit të gazrave edhe sa u përket automjeteve të lehta dhe atyre të rënda. Të

dhënat e Bashkimit Evropian tregojnë se rreth 70 000 vdekje u atribuohen lirimit të dyoksidit të azotit nga makinat e vjetra me naftë. Për shkak të pasojave të mëdha në mjedis, Gjermania është shteti i parë që i ka hapur dyert e grupeve mjedisore që të padisin qytetet që nuk i përmbushin këto standarde, që pastaj ka rezultuar që edhe Hamburgu të jetë qyteti i parë që ndalon veturat e vjetra me naftë. Në anën tjetër kemi Francën, qyteti i Parisit, në fakt nuk i pranon veturat që janë të regjistruara para vitit 2000.

Për më tepër, nëse llogarisim atëherë Oda Amerikane beson se joefikasiteti i këtyre automjeteve të vjetra që mund të importohen, domethënë i minimizon për fitime afatshkurtra që mund t'i ketë një politikë e tillë...

Ne besojmë fuqishëm se importi i këtyre makinave më të vjetra se dhjetë vjet do të ndikojë negativisht në mbijetesë dhe do të ketë implikime të mëdha shëndetësore, pastaj është e kotë që të flasim për vendime ah-hok të cilat merren gjatë periudhës së dimrit për të ndaluar qarkullimin e veturave gjatë dimrit, kur në anën tjetër po lejojmë importin e automjeteve me naftë të cilat janë më të vjetra.

**KRYESUESJA:** Faleminderit! Kush e do fjalën tjetër. Urdhëro!

**AGRON DEMI:** Faleminderit! Edhe unë do të jem shumë i shkurtër sikurse të tjerët.

Unë jam Agron Demi nga Instituti GAP. E morëm pak me vonesë lajmin, por me fajin tonë. Emaili i parë që kemi publikuar në fund të vitit 2015, i cili në detaje i paraqet efektet që do të ketë largimi i këtij kufizimi, për shkak se në fund të vitit 2015, ne kemi kërkuar që të ketë një kufizim të tillë, për shkak se bazuar të dhënave që kemi marrë nga Departamenti për Regjistrimin e automjeteve të Policisë së Kosovës. Në vitin 2011 kur është hequr kufizimi prej tetë viteve në 13, pastaj në vitin 2015 është hequr fare, automatikisht është vërejtur një rritje e vjetërsisë së veturave në qarkullim. Shembull vitin 2010, mesatarja e veturave në qarkullim ka qenë 13.2 vite, vitin 2011 menjëherë ka hipur në 15.9 dhe në vitin 2014 në 18.1.

Nëse e krahasojmë me BE-në, në Kosovë qarkullojnë vetura që janë 10 vjet më të vjetra sesa mesatarja në BE. Përveç kësaj kur është hequr kufizimi në vitin 2011, kjo ka ndikuar negativisht edhe në aksidentet në komunikacion. Prej 18 888 aksidenteve që kanë ndodhur në komunikacion në vitin 2011, në vitin 2013 në bazë të të dhënave të policisë kjo ka hipur në 19 944. Efekti i tretë që ka arritur, në bazë të analizave që janë bërë në vendet e tjera, vetura mbi 15 vjet e vjetër, e ne i kemi mbi 18 vjet, emetojnë shumë më shumë gazra, por edhe konsumojnë sa në shumë karburant. Këto tri efekte bëjnë që ne të kërkojmë që të mos ndryshohet ligji aktual.

Për fund po e përmendi edhe një të dhënë nga Policia e Kosovës, në vitin 2017, në Ligjin e ri për Komunikacion, Policia ka të drejtë të dërgojë automjetet në kontrole të jashtëzakonshme. Për shembull, Policia Rajonale e Gjilanit, prej 104 automjeteve të cilat i ka dërguar në kontroll të



jashtëzakonshëm, të gjitha kanë dalë me defekte teknike dhe prej tyre kanë qenë 14 autobusë, 27 kamionë, 25 kombibus që janë automjete të mëdha dhe bartin udhëtarë. Njëloj ka ndodhur edhe në rajonin e Prizrenit. Nga 52 automjete që janë dërguar në kontroll të jashtëzakonshëm, të gjitha kanë dalë me defekte, duke përfshirë edhe 20 autobusë.

Andaj duke marrë parasysh se kontrollet teknike nuk janë duke e kryer punën e vet, duke pasur parasysh se ende edhe pse kërkohet me udhëzim administrativ, nuk bëhet matja e emetimit të gazrave, ne kërkojmë që si masë parandaluese të jetë kufizimi prej dhjetë vitesh, derisa të krijohet në ambient më i favorshëm. Po pajtohemi se në vendet e BE-së nuk ka kufizim të vjetërsisë, por infrastruktura tjetër është në vend dhe i parandalon këto probleme. Ne do ta dërgojmë edhe raportin e plotë. Faleminderit!

**KRYESUESJA:** Faleminderit! Prezantohuni, ju lutem!

**JAKUP KRASNIQI:** Unë jam Jakup Krasniqi, vij nga Shoqata e Kontrolleve Teknike.

Sa i përket propozimit për ndryshim dhe plotësim të Ligjit nr.06/L064 dhe plotësim ndryshimit të Ligjit 05-132 për automjete, ne si Shoqatë propozojmë që sa i përket nenit 3, paragrafit 2 ose nenit 63 të Ligjit bazik, propozojmë që gjatë bartjes së pronësisë, pronari i ri që pas të bëjë kontrollimin teknik të mjetit, e regjistron mjetin në emrin e tij në afat kohor prej 30 ditësh nga data e blerjes së mjetit dhe bartet pjesa e mbetur e regjistrimit të njëjtë, çka do të thotë se në rastin e ndërrimit të pronësisë së mjetit, të bartet pjesa e mbetur, por të bëhet kontrolli teknik.

Kjo bëhet me qëllim për të evituar manipulimet nga shitësi te blerësi. P.sh. policia i çon në kontrollim teknik të jashtëzakonshëm kur e sheh që 100 për qind nuk janë në rregull. Ka mjete që nuk janë në rregull në rrugë. Ata nuk e kanë kryer kontrollin teknik atë ditë, e kanë kryer para gjashhtë apo tetë muajsh, nëse e ka kryer para një jave dhe nuk është në rregull merren masa ndëshkimore. Ne nuk jemi.

**HYKMETE BAJRAMI:** Kompania e sigurimit na ofron makiato derisa vetura është e parkuar para kompanisë së sigurimit dhe kontrolli teknik kryhet pa e lëvizur veturën.

**JAKUP KRASNIQI:** Jo, nuk është e vërtetë. Është gënjeshtër.

**HYKMETE BAJRAMI:** Jo, po gënjeni ju! Kjo më ka ndodhur mua para 4-5 vitesh.

**KRYESUESJA:** Ju lutem përmbahuni nga fjalori!

**JAKUP KRASNIQI:** Ne po flasim për këtë vit.

**HYKMETE BAJRAMI:** Pse çka ka ndodhur? Jepi shpjegimet pse po dalin me defekte të gjitha ato që po shkojnë në kontroll. Qe unë po të tregoj se nuk kemi për ta përkrahur, pikërisht sepse

kjo është kërkesë e bizneseve. As grupi ynë parlamentar nuk do ta përkrahë. Me ardhë Qendra e Kontrollit Teknik për të na treguar se duhet të kontrollohet katër herë brenda vitit vetëm pse vetura e ndërron pronarin, ndërsa të mos marrë asnjë lloj përgjegjësie për aksidentet që po ndodhin dhe kontrollet teknik që po kryhen pa i parë fare veturat, kjo nuk është fare e drejtë. Na jep shpjegime dhe mandej trego pse po ndodh kjo.

JAKUP KRASNIQI: Kjo nuk është e vërtetë se kryhet kontrolli teknik pa e pa veturën.

*(Ndërhyrje)*

KRYESUESJA: Deputete, le ta përfundojë fjalën, ne jemi këtu që marrim vendimin. Më falni. Ne jemi për t'ju dëgjuar, deputetët e marrin vendimin, ballafaqoni mendimet, vazhdoje diskutimin. A pate për të shtuar diçka apo e përfundove?

JAKUP KRASNIQI: Ju Kërkoj falje deputete. Mirëpo në bazë të informatave që kam, propozojmë që te neni 89 i ligjit bazik, paragrafi 3 të mos ndryshohet. Ndryshimi i këtij neni do të shkaktojë anomali të shumta. Pikërisht përmes këtij neni është menduar që të ketë një cilësi më të mirë të kontrolleve teknike. Gjithashtu, është menduar që të mos bëhen investime të gabuara në hapjen e kontrolleve teknike pa pasur nevojë vendi.

Arsyetim. Ndryshimi i këtij neni do të bënte të paqëndrueshme këtë veprimtari afariste dhe njëkohësisht do të bie kualiteti i këtij shërbimi. Ndryshimi i këtij neni do të ndikojë që të krijohen anomali edhe te paragrafi 2 i këtij neni ku shkruan: nuk mund të licencohet asnjë subjekt i ri apo linjë e re për kontroll teknik nëse mesatarja e numrit të kontrolleve teknike te të gjitha subjektet teknike në një komunë nuk ka kaluar 4 mijë kontrolle brenda vitit. Ky nen është edhe përcaktues për lejimin e licencave të reja për kontrolle teknike. Duke marrë parasysh numrin e automjeteve në territorin e komunës, sipas këtij neni, lejohet haja e një pike kontrolli teknik në ato komuna ku tejkalohe mesatarja prej 4 mijë kontrolleve në vit.

Me ndryshimin e këtij neni do të shfaqë anomali të ndjeshme dhe nuk do të dihet në cilat komuna po tejkalohe numri prej 4 mijë veturave në vit për hapjen e kontrolleve të reja teknike.

Ndryshimi i këtij neni do të dëmtojë shumë qendra të kontrollit teknik në komunat e vogla, shembull: askush nuk do të shkojë askush nga Prishtina për të bërë një kontrollim teknik në Obiliq, ndërsa nga Obiliqi në Prishtinë do të ketë shumë rase sepse i lidh qendra e madhe dhe shumë gjëra të tjera. Subjektet e licencuara të kontrollit teknik, me ligj nuk kanë të drejtë të zhvendosen në komunat e tjera. Kështu në qendrat e mëdha, do të shtohet puna, e në qendrat e vogla kontrollet teknike do të falimentojnë, sepse nuk kanë mundësi të ndërrojnë lokacion jashtë komunës ku operojnë momentalisht.

KRYESUESJA: I nderuar, po më duket e kemi ne këtë material. Ministria e Infrastrukturës e shpërndan arsyetimin.

JAKUP KRASNIQI: Unë po shpjgohem. Ajo është një OJQ. Me ndryshimin e këtij neni lejohet të bëjnë kontroll teknik ku dëshirojnë palët, ku gjen mundësi më të lehta dhe jocalësore për kalimin e mjetit. Ndryshimi i këtij neni do të krijonte mundësi të keqpërdorimit, për arsye se disa qendra nuk do të mund të qëndrojnë ekonomikisht. Aty ku nuk ka qëndrueshmëri ekonomike, nuk do të ketë as kualitet. Pra ndikon në uljen e cilësisë dhe falimentimin e disa qendrave në komuna të vogla.

Shoqata e Kontrolleve Teknike e kundërshton ndryshimin e këtij neni dhe kërkon që kurrresi ky nen të mos ndryshohet, është pra fjala për nenin 89 të ligjit bazik.

AVDI KAMEROLLI: Edhe sa i përket deputetit që e ka marrë iniciativën, desha t'i sqarojë se sa i përket firmave që punojnë në komuna të ndryshme dhe e kanë selinë në komunën tjetër, kjo është e lejuar me udhëzime administrative që të bëjnë aty ku veprojnë kontrollin teknik.

Edhe sa i përket numrit të kontrolleve teknike, edhe liberalizimit të tregut, Kosova është e para në rajon me numrin e madh të kontrolleve teknike. Ka liberalizim sa të duash. Për secilën komunë janë së paku dy deri në tri kontrolle teknike.

KRYESUESJA: Faleminderit! Kush e do fjalën dikush tjetër? Urdhëroni!

NEZAFETE HAKAJ: Unë jam Nezafete Hakaj prej Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor. Unë nuk do të hyj në debate të mëdha, meqenëse është një qëndrim që të largohet kufizimi i veturave të vjetra, unë pajtohem plotësisht me mendimin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe arsyet që i dha se ky limit duhet të mbetet që mos të importojmë vetura më të vjetra se 10 vjet, për shkak të çështjeve mjedisore, por edhe shëndetësore, sociale etj.

Këtu duhet të bëhet dallimi për ato që i kemi në qarkullim dhe që i kemi në një moshë të madhe, pra automjete të vjetra, mirëpo duhet një strategji tjetër. Ne kemi një strategji tjetër të cilën ne kemi për të punuar si Ministri e Mjedisit dhe kemi Planin e veprimit për cilësinë e ajrit ku paraqiten disa projekte për minimizimin e ndotjes prej automjeteve, të cilat janë në qarkullim në Kosovë.

Ju siç e dini, ne e kemi udhëzimin administrativ për shkarkimin e gazrave nga automjetet mobile apo të lëvizshme ku janë të përcaktuara të gjitha rregullat e kontrollit teknik dhe matjes së gazrave të cilat i japin përgjegjësi edhe Ministrisë së Infrastrukturës, por edhe kontrollit teknik, edhe raportimit për matjet që bëhen. Ne deri tani nuk kemi kurrfarë raporti prej asnjë qendre të kontrollit teknik për matjen e gazrave edhe pse udhëzimi është i miratuar në vitin 2016.

Unë më gjerësisht nuk po ju marr kohë, ne i dëgjuam të gjitha dhe pastaj ua dërgojmë si Ministri.

KRYESUESJA: Faleminderit! Me shkrim i dërgoni të gjithë. Meqenëse prej vitit 2016 e keni udhëzimin administrativ, Ministria është e obliguar që të kërkojë a e kanë zbatuar kontrollet teknike apo kushdo qoftë tjetër, edhe aktet nënligjore që dalin prej ligjit. Kush e do fjalën tjetër.

BILALL SHERIFI: Faleminderit kryetare! Përshëndetje të gjithëve. Jemi në këtë proces të amendamentimit të ligjit në fjalë. Unë nuk do të komentoj këtu mendimet e askujt, do të mbetem në rolin tim të përfaqësuesit të Nismës Socialdemokrate dhe të flas për qëndrimin tonë. Kolegut tim qysh në mbledhjen e parë i kam thënë se nuk është mirë sidomos rreth nenit 44 të ligjit bazik, nuk është mirë që njëanshëm të kërkohej të shtyhet pa bashkëpunim me ministrinë dhe me ministrinë adekuate, për faktin se jemi pjesë e mazhorancës, që në fillim dua të jem koherent me qëndrimet e mia që kam pasur qysh në punimet që kemi pasur për këtë projektligj në komision. Do të vazhdoj të mbetem pranë qëndrimit që kjo ose duhet të bëhet në bashkëpunim me Ministrinë që i përkasin ose duhet të bëhet një kompromis mes sponsorizuesit dhe aktorëve për të cilët ne kemi nevojë të dëgjojmë a është e zbatueshme apo jo, cilat janë efektet e cilat jo. Ne si deputetë nuk mund t'i dimë të gjitha, por prandaj janë ata të cilët paguhen, janë të zgjedhur nga ne dhe paguhen për këtë çështje. Prandaj unë mendoj se kjo nuk do të përkrahet në këtë fazë nga Nisma për faktin se unë shoh se ende ka divergjencë dhe nuk shoh përpjekje për t'u harmonizuar me Ministrinë, i pash në llogore dhe pozicione të njëjta që kanë qenë para dy-tri javësh dhe pres që në të ardhmen, nëse ka ndonjë harmonizim, edhe pozicioni jonë mund të lëvizë si Nisma.

Në nenin 63 të ligjit bazik ku flet për bartjen e pronësisë besoj këtu nuk ka ndonjë kundërshtim, ka qenë një lëshim më ligjin e mëparshëm dhe mund të ndryshohet. Ndërsa, sa i përket kësaj veturave aktuale e pash që u tërhoq, vetëm desha të them një parim universal, e drejta e fituar nuk mund të kontestohet. Ose kur një konsumator e ka sjellë një mjet në Kosovë, çfarëdo që e gjen ai, në kushtet të cilat ligji e ka detyruar dhe i ka plotësuar nuk mundesh sot me një ligj tjetër të detyrosh të bëjë diçka tjetër, pos nëse vendos të bartësh koston si shtet. Në momentin që vendos në shoqëri në dëm të qytetarëve, ti e merr përsipër koston. Nëse shteti do, dëgjova një 11 milion, nëse thotë kushdo që e ka veturën në gjendje për t'u aftësuar në Euro 4 e Euro 5, shteti e merr koston, në rregull është. Pra është ai parimi universal që askujt nuk mund të marrësh me një ligj tjetër nëse një ligj ia ka dhënë.

Unë kam këtu një propozim, për këtë pjesën tjetër të kontrollit. Z. Lushtaku kur e ka sjellë ligjin, argumentin kryesor e ka pasur te ky elementi i biznesit, që bizneset po dëmtohen sepse po kanë shumë vetura dhe po nevojitet të lëvizin lart e poshtë. Mendoj se këtu mund të ofroj një kompromis që të bëhet si ide që çdo automjet që është regjistruar si mjet pune të mos i nënshtrohet atij rregulli ekzistues siç e rregullon ligji, qoftë taksi apo veturë që është e regjistruar si mjet pune, përmes një amendamenti mund të rregullohet që të gëzojë privilegje më të mëdha dhe të regjistrohet aty ku operon dhe kontrollet teknike t'i bëjë aty ku operon. Këto janë pozicionet tona, unë do të rezervohem në komentet e të tjerëve, secili këtu ka ardhur për të dhënë

pikëpamjet e veta dhe në fund deputetët dhe grupet parlamentare në fund të seancës do të vendosin se çfarë përgjigje do t'i japin këtij ligji.

**KRYESUESJA:** Faleminderit! Tjetër kush e do fjalën? Po i shkojmë me radhë secili. Memli Krasniqi.

**MEMLI KRASNIQI:** Faleminderit kryetare!

Ju përshëndes të gjithëve. Besoj që Mërgim Lushtaku si deputet kur e ka nisur këtë iniciativë, nuk ka pritur që do të jetë kaq e popullarizuar dhe që do të nxisë kaq shumë interes, por mirë që ka ndodhur. Në fakt, ne si komision nuk bëjmë dëgjime publike për secilin ligj. Ka ligje nga 50 faqe nga 200 faqe që nuk kemi bërë dëgjim publik, këtu po shihet që për një gjysmë faqe, po shihet që është prej dëgjimeve publike mos të themi më polarizuese, por së paku me interesimin pak më të madh.

Unë e përgëzoj fillimisht z.Lushtaku për iniciativën sepse ne i kemi disa deputetë dhe ndodh që brenda një mandati ndoshta tri-katër herë të ketë iniciativa ligjore, qoftë prej deputetëve individualë, prej grupeve parlamentare etj. Kështu që brenda të drejtave që ia garanton ky mandat, ai ka kryer punën e vet pavarësisht a duhet, sepse nuk shkruan askund se duhet të vendoset a po funksionon ligji diku dy vjet.

Nëse dikush është i bindur se ka defekte në ligj, ia garanton kushtetuta edhe ligji si deputet të nisë një iniciativë ligjore për të bërë ndryshime pa dashur të thotë nëse është e saktë apo jo. E përmenda fjalën polarizuese sepse është pak polarizuese si debat. Ne e pamë edhe sot përfaqësuesit e bizneseve, një pjesë janë në favor, një pjesë janë kundër, një pjesë tjetër janë në mes. Pse ndodh kështu? Sepse kltu ka si të themi edhe ndonjëherë qëndrime të cilat varësisht prej perspektivës së fushëveprimit të biznesit, që ua imponojnë edhe qëndrimin. Nëse i pyesim importuesit e veturave normalisht se janë kundër, po të mundeshin e kishin bërë madje pesë vjet e jo dhjetë. Nëse i pyesim tregtarët e veturave, atëherë janë që ta heqin çdo limit kohor, bile ndoshta as Euro 4 nuk janë të interesuar ta kenë, sepse Euro 4 ka filluar diku në 2005 dhe krejt çka po bëjmë është se 10 vjetëshin po e bëjmë 13 vjet e vitin tjetër e bëjmë 14 vjet e pas dy viteve 15 e pastaj e ndërron prapë dikush ligjin sepse ndërron kontesti.

Por unë dua të jem konciz. Shumica e argumenteve ishin për impakt mjedisor kundërshtuese dhe për mua është pak e çuditshme se ata që janë njëmend miq të ambientit, ata do të ishin pastaj dhe e kishin mbështet edhe atë fjalinë që as un nuk e mbështes që edhe në qarkullim veturat duhet t'i bëjmë Euro 4. Nëse kemi brengë kaq të madhe mjedisore, atëherë ne duhet të shohim si të mbrojmë mjedisin prej këtyre veturave dhe janë me siguri shumica e veturave në Kosovë nuk e kanë standardin Euro 4. Ndoshta Instituti GAP e ka ndonjë statistikë se i pat shumë konkrete. Tash nëse po e kundërshtojmë ligjin duke u nisur te çështja e ndryshimit, për shkak të argumenteve mjedisore e aty është Euro 4 si standard, bile kanë shkuar një hap më larg propozuesi që tash u kundërshtua prej të gjithëve dhe unë personalisht nuk mund ta mbështes

këtë çështjen e qarkullimit, atëherë këta ambientalistë ishte dashur të mbështesin Euro 4, të shkojnë një hap përpara të kërkojnë Euro 5, pra shteti duhet t'ua ndërrojë katalizatorët krejtëve etj.

Por për mua është e çuditshme sepse po e kundërshtojnë duke u thirrur te mjedisi pikërisht diçka që është apo ka impakt mjedisor. Për çudi pak dëgjova impaktin e sigurisë.

Rezerva ime dhe pikëpyetja ime kryesore te ky ligj nuk ka të bëjë me vjetërsinë, por me impaktin që e ka në sigurinë në komunikacion çështja e veturave të vjetra. Për mua Euro 4 është jashtëzakonisht i qëlluar, e adreson problemin ambiental, sepse emisionet e gazrave sipas standardit Euro 4 janë të pranueshme në krejt BE-në, por rreziku që e kemi prej veturave të vjetra ka të bëjë me nivelin e sigurisë, me numrin e madh të aksidenteve që kemi në komunikacion si dhe me problemet që i theksuan të gjithë përveç përfaqësuesit të shoqatës me kontrollet teknike. Por ne sot nuk jemi duke e diskutuar për kontrollin teknik dhe adresa e parë do të ishin Ministria e Infrastrukturës, ata janë përgjegjës për të parë sesi funksionojnë kontrollet teknike në Kosovë dhe ne mirë e dimë se nuk funksionojnë si duhet. Por janë edhe institucione të tjera, duke filluar prej Prokurorisë, policisë e gjykatave që duhet të merren me këtë çështje që po themi se është.

Është edhe një impakt tjetër, edhe impakti social. Prapë një pjesë e madhe e qytetarëve nuk e kanë mundësinë të importojnë vetura të reja, madje nuk e kanë mundësinë të importojnë ndoshta edhe vetura të 2009 e tutje. Ky kufizim ekzistues ua pamundëson një pjese të blejnë vetura, pra nuk mund të blejnë vetura sepse kushton shtrenjtë. Çdo veturë që është e vitit 2009 është shumë më shtrenjtë se një veturë që është prodhuar në vitin 2005 dhe që e ka standardin Euro 4. Kështu që të marrësh një vendim, unë mendoj se duhet të ketë një peshim në mes të impaktit mjedisor, impaktit social dhe impaktit të sigurisë. Impakti mjedisor për mendimin tim adresohen me standardin Euro 4, impakti social ka çështje ne edhe mungesë të analizave e kemi problem, pra duhet të shihet edhe kostoja për qytetarin e Kosovës dhe impakti i sigurisë për mua e ka adresën vetëm kontrollin teknik dhe mënyrën për të siguruar se Ministria e Infrastrukturës e kryen punën e vet, mos të lejojë kontroll teknik në kundërshtim me legjislacionin në fuqi. Edhe deputetja që shkoi tha se unë e kam përvojën personale dhe ajo çka tregoi është shkelje ligjore dhe për të cilën shkelje duhet që ai kontroll teknik të mbyllet menjëherë dhe të procedohet pastaj edhe legalisht.

Te çështja tjetër që unë e kam pasur edhe kur është bërë ky kufizimi i parë, pyetja ime ka qenë si bëhet importi i veturave të specializuara apo veturave të pasionit, ka njerëz që kanë mundësi dhe duan të blejnë një old-timer të viteve 60-të dhe si futet ai në Kosovë? Në të kaluarën është dashur, ne nuk e kemi temë të kësaj, por vetëm po e ngre si çështje të mendimit. Një old-timer, ti mund t'ia ndërrosh katalizatorin dhe t'ia bësh edhe Euro 5, mund të jetë edhe një Volkswagen i viteve 60-të, ose Cadillac i SHBA-ve, ti nuk mund ta fusësh sot në Kosovë, edhe nëse i plotëson krejt standardet mjedisore. Mua ma merr mendja se është një numër shumë i vogël, me siguri do të jetë minor, edhe pse çdo vit e kanë festivalin në Prizren, një prej aktiviteteve shumë simpatike

që mbahen në Kosovë. Ata, kur kam qenë ministër i Kulturës, ma kanë ngritur këtë temë, kanë thënë se neve na është bërë problem.

Për bartje të regjistrimit unë mendoj se ose ka qenë defekt apo gabim, sepse ka qenë komplet e palogjikshme që njerëzit të detyrohen të regjistrojnë veturat prej fillimit, ndoshta një muaj më herët është regjistrua vetura, kur bëhet transferi i pronësisë. Këtu po besoj se ka njëfarë konsensusi.

Edhe për kontrollin teknik, mendimi im është kështu parimisht: unë jam për liberalizim të tregut 100 për qind. E ofroj njëfarë mesazhi kolegu im Bilall Sherifi, por unë edhe këtu siç është e mbështes për një arsye: unë mendoj se ka logjikë liberalizimi duke krijuar monopol, përkundrazi centralizimi e krijon monopolin, atë që e tha përfaqësuesi i shoqatës dhe liberalizimi rrit edhe cilësinë. Kjo është bindja ime edhe ideologjike. Nëse i ke 100 kontrole teknike, nuk di sa janë, ndoshta janë më shumë në Kosovë. Sa? 120. Unë nuk di pse ka nevojë të çilen edhe të tjera, nëse këto funksionojnë si duhet dhe i kryejnë punët dhe detyrat e veta. Që qytetarëve t'ua lehtësojmë jetën është obligim i secilit prej nesh dhe t'ua lehtësosh jetën bizneseve së pari, por edhe qytetarëve në përgjithësi, është që të lejohen të bëjnë kontrollet teknike aty ku ata dëshirojnë, jo të kushtëzohen të shkojnë në komunat ku e kanë bërë fillimisht. Për këtë arsye do të ishte mirë të mbështetet kështu siç është propozimi.

Por, në fund populli e ka një fjalë, fol e mbushma mendjen. Nëse mundeni të na e mbushni mendjen, ne e kalojmë, nëse jo, ne mund të bëjmë amendamente. Shpresa jonë është që në Komision këtu ku jemi anëtarë, ta trajtojmë qysh nga java e ardhshme, kur plotësohet njëfarë afati dyjavor i propozim amendamenteve potenciale nga deputetët, ndërsa do të jetë vështirë që të kalojë në këtë sesion para se të shkoj në pushim Kuvendi, por nëse është e mundur bëhet, nëse jo atëherë na mbetet t'i definojmë këto amendamente për muajin shtator, ndërsa për temat e tjera siç ishte kontrolli teknik duhet të merret një iniciativë tjetër ligjore, sepse kjo nismë ligjore e trajton këtë çështje dhe ne nuk duhet t'i përziejmë çështjet. Mundet ta sponsorizojë Ministria e Infrastrukturës si ministri e linjës, ose mundemi ne si Komision ose ndonjë deputet tjetër. Faleminderit!

**KRYESUESJA:** Faleminderit deputet! A e doni fjalën dikush që nuk e ka marrë deri tash?

**MUHARREM NITAJ:** Ka qenë i caktuar për orën 11 tash është ora gati 13. Madje është mirë që ata që vonohen në debat të mos kenë të drejtë të hyjnë fare. Ju zonja kryetare do të ishte mirë që t'ia merrni fjalën zotërisë që ofendoi deputeten, që të ketë njëfarë rregulli. Unë po mundohem që të jem fare i shkurtër, një minutë ose dy.

Po diskutojmë e po flasim teori nga më të ndryshmet. Këtu është një pikë kontestuese, ajo është që të hiqet kufiri i vjetërsisë së makinave, të gjitha pjesët e tjera janë të korigjueshme. Kjo pjesë

që e ka propozuar kolegu Lushtaku nuk besoj se do të kalojë as në seancë plenare as nga deputetët. Po duket edhe nga palët e interesit se nuk janë të interesuara. Z. Lushtaku e përmendi një praktikë në shtetet e Bashkimit Evropian se atje nuk përmendet vjetërsia, por tregu në BE është i liberalizuar dhe ata nuk importojnë vetura nga lindja, pra ata i kanë veturat e veta dhe nuk e kanë fare problem që nga Franca të regjistrohet në Gjermani në çfarëdo viti sepse e kanë një kufi.

Ndërkaq kjo pjesa e Euro 4 , ju do të duhej ta caktoni se kush e cakton në momentin që ju e hiqni kufirin e vjetërsisë së makinave, kush e cakton plotësimin e standardit Euro 4, a do të thotë kjo se do të caktohen disa mekanizma siç është mekanizmi i homologimit të makinave që ka qenë njëfarë lloj ventili për njëfarë biznesi që ka qenë bukur fitimprurës që është lidhur me qarqe politik të kupolës së lartë. A do të thotë kjo se tash ne do të krijojmë mekanizma të kësaj natyre dhe do të hapen biznese që nuk e kanë fare qëllimin e rregullimit të makinave në Kosovë, por e kanë për qëllim hapjen e disa mundësive për disa shpërdorime të kësaj natyre. Unë besoj për shembull se ndoshta propozuesi apo nismëtari, unë jam mbështetës e nismës së Lushtaku dhe e kam thënë edhe në seancë plenare se nuk e mbështes nenin që e heqë kufirin e vjetërsisë, sepse është vetëvrasje të kërkohet diçka e tillë. Unë mund të diskutoj për lëvizjen e kufirit dhe nëse është dhjetë vjet, hajde po merremi vesh të jetë 11, 12 apo 9, por që të hiqet kjo, është një përpjekje ndoshta edhe pa vetëdije që të krijohet njëfarë lloj kaosi në tregun e makinave në Kosovë. Nuk po e zgjas më tepër, po kërkoj rregull në këtë seancë dhe ata që nuk e përfillin gjuhën parlamentare në këtë sallë duhet të nxjerrën jashtë! Faleminderit!

**KRYESUESJA:** Faleminderit deputet! Unë kuptova se po kërkon kufizim domethënë të vjetërsisë. Në rregull, ne si deputetë do ta analizojmë në Komision gjatë fazës së amandamentimit. Sa i përket asaj se unë duhet t'ia ndalë fjalën dikujt apo ta largoj, nuk jam këtu sigurim, e udhëheq Komisionin dhe këtë sesion, so të thotë këtë seancë të këtij takimi. Në qoftë se nuk ke pasur rast të dëgjosh, unë kërkova të përmbahemi nga fjalori fyes dhe denigrues dhe kjo ishte e imja.

Unë nuk kam përgjegjësi tjetër, përndryshe është në edukatën e secilit edhe fjalori edhe përmbajtja. Unë i kryej punët e mia dhe nuk më bën përshtypje ajo fjalë. Secili duhet ta dijë, të jemi të vetëdijshëm. Nga të dyja palët pati një fjalor të pakëndshëm, aq më tepër nuk është aspak e lejuar dhe e toleruar të fyhen deputetët këtu. Zotëriu kërkoi falje publike! Po kalojmë tutje, ka kërkuar fjalën deputeti Pacolli. Urdhëro, fjala është për ju.

**ISLAM PACOLLI:** Faleminderit, zonja deputete,  
Përshëndes deputetët të gjithë ju që jeni të pranishëm,  
Mediat,

Unë e përgëzoj Lushtakun që ka nisur një çështje të tillë. Natyrisht që kjo zbardh shumë gjëra të cilat do dalin në shesh gjatë debatit, por natyrisht unë si deputet jam kundër zgjatjes së afatit të



vjetërsisë. Arsyen, pse? Ne e përmendëm edhe Evropën edhe të gjitha! Ju e dini shumë mirë që minimumi 700 persona në vit preken nga kanceri në Kosovë! Nuk është vetëm kjo çështje, janë shumë argumente të tjera, por një nga to është edhe kjo.

Në Evropë nuk janë të kufizuara, por janë kritere të tjera. Do të thotë vetëm kur të fillojë vjetërsia, pronari i makinës është i detyruar ta heqë atë, ngase kërkesat që nevojiten në kontrollin teknik janë shumë të kushtueshme, andaj pronari nuk ka arsye dhe as interes ta mbajë makinën. Unë jam një, për shembull te homologimi që është monopol, për shembull: Gjermania, Franca, Amerika të gjitha këto vende prodhojnë makina dhe makina e re duhet të hyjë në homologim. I kushton 100 euro vetëm që të hyjë në homologim. Kjo është e padrejtë, kjo është shkelje e të drejtave të qytetarit apo plaçkitje e qytetarit drejtpërsëdrejti, kjo është e keqja.

Përndryshe, kontrolli e këto ishte dashur që ministria dhe i bëj ftesë ministrisë që kenë kontroll më adekuate. Ne nëse e duam vendin, nëse duam ta çojmë përpara vendin tonë, duhet ta ruajmë jo vetëm shëndetin, por të gjitha resurset që i kemi; njerëzor, natyrore, të zhvillimit ekonomik e të gjitha këto. Po nuk bëhet kjo duhet të sjellim...Ne duhet të kemi kujdes, unë nuk jam kundër që të regjistrohet një makinë ku ta di sa të vjetër, vetëm se duhet t'i përmbahet kriterit të caktuar që ne ta ruajmë ambientin tonë, të drejtën tonë për shëndet.

Shëndeti ynë është mbi të gjitha. Ju e di sa qindra miliona shkojnë jashtë vendit për shërim, një nga arsyet është edhe kjo; mos kontrollimi i naftës etj. A ka mundësi të blihen makina më të reja? Ka mundësi vetëm se duhet të blihen më të vogla dhe mos t'i kemi nëpër shtëpitë tona nga 5-6 makina që jo rrallë nuk kemi as ku t'i lëmë. Kjo është çështja. Po e trajtojmë si problem! Domethënë kjo nuk është çështje personale. Se është ngritur kjo çështje, është për t'u përgëzuar ngase kjo vë në pah shumë çështje të tjera, dhe jep mundësi të korrigjimit ndoshta edhe të ligji, por unë jam kundër zgjatjes së vjetërsisë për makinat për arsye se janë strukturat tjera të cilat nuk e kontrollojnë mirë këtë çështje.

Përndryshe, në Evropë ka vetura deri në 70 vjet të vjetra, domethënë ka mundësi, por mirëmbajtja e asaj veture është krejtësisht ndryshe, është sikur për një veturë të re. Prandaj, ne duhet të arrijmë që ta rrisim standardin në atë drejtim që t'i japim mundësi, ngase është e padrejtë se ndoshta dikush ndoshta e ka pasur një veturë 10 vite ose 20 vite në shtetet e Perëndimit, natyrisht që për shkak të këtij ligji nuk ka mundësi.

Ne duhet t'i rregullojmë paska kushtet ligjore në shtëpinë tonë nëse duam vërtetë të ngrihemi. Vetëm edhe diçka të shtoj! Makina e vjetër nuk është ekonomike, është shpenzim i parasë për arsye se një veturë që është 15 vjet e vjetër dhe një vetëm 5 vite, vetëm në shpenzim brenda tri viteve, të gjithë atë shpenzimin që e ke bërë më shumë, e korrigjon me kursimin që e bën dhe e ruan ambientin.

Megjithatë, kjo mbete për t'u parë tutje dhe shpresoj që secili që bën debat të bëjë pa ndonjë interes personal, por ashtu siç ne e shohim, ngase tek e fundit ky vend është yni dhe ne duhet ta ruajmë, sepse pa qytetarin e shëndoshë nuk na nevojitet as Kosova. Qytetari është i rëndësishëm. Faleminderit!

**KRYESUESJA:** Faleminderit shumë deputet! Urdhëro fjala është e juaja, shumë shpejt! Dy minuta të lutem ngase jemi në përfundim të këtij dëgjimi publik dhe ta bëjmë përmbledhjen.

**KADRI KRASNIQI:** Unë jam Kadri Krasniqi, Departamenti i Automjeteve, Ministria e Infrastrukturës.

Diskutimet në këtë debat publik janë shqetësuese. Pse janë shqetësuese? Ne jemi dëshmitar të asaj se vjetërsia e automjetit prej 10 viteve është bërë 13 edhe pa kufizim për shkak të mbushjes së buxhetit të shtetit të Kosovës. Ne jemi dëshmitar të asaj se automjetet nuk kanë shkuar fare në kontroll teknik, dhe kompanitë e sigurimeve u kanë thënë pronarëve të automjeteve “sillma dosjen e automjetit dhe ne shkojmë ta regjistrojmë”. Këto analiza i ka bërë edhe faktori ndërkombëtar dhe automjeti nuk ka shkuar fare në kontroll teknik.

Certifikata e rregullsisë teknike të automjetit është shtypur nëpër tavane të kompanive të sigurimeve. Ne kemi kërkuar nga shteti në momente të caktuara që, së pari të bëhet kontrolli teknik, pastaj të bëhet sigurimi i automjetit dhe një kërkesë e tillë nuk është pranuar.

Sa i përket çmimit, konkurrenca që na jep dilema; duhet të jetë plafoni, duhet të jetë çmimi i lartë ose i ultë! Të jemi të qartë, çmimi i kontrollit teknik është shërbim i veçantë. Një çmim të tillë e caktojnë dy ministri: ministri i Mistrisë së Infrastrukturës dhe ministri i Financave. Një çmimore e tillë duhet të zbatohet, se nëse nuk e zbatojmë ne çmimoren unike, atëherë nuk kemi nevojë t'i çojmë automjetet në kontroll teknik.

Komunalizimin e kemi bërë për hir të një çështjeje e cila ka qenë jetike. Pse? Nuk ka shkuar automjeti fare dhe automjeti prej Ferizajt ka shkuar për shembull në Skenderaj apo në Malishevë. Jemi marr vesh që ta mbajmë një kontroll të brendshme. Sa u përket mjeteve të rënda. Me Udhëzimin Administrativ akti nënligjor që e kemi bërë për kontrollin teknik, mjetet e rënda mund të regjistrohen ku të duan, e kemi pasur këtë shqetësim, mirëpo nëse ne veturat i zbresim dhe i çojmë t'i kontrollojmë prej një komune në komunën tjetër do të krijojmë anarki.

Krijojmë anarki ngase ai që e dërgon automjetin atje në një mënyrë shpenzon më shumë sesa i kushton kontrolli teknik. Po themi është shkelje e të drejtave të qytetarëve, por nesër të mos kemi pasoja. Sa i përket asaj...Cilat janë pasojat? Pasojat janë se...Ja arsyeja. Unë kur kam ardhur në Ministri të Infrastrukturës kam dalë në terren, kam shkuar në kontroll teknik dhe në listë të kontrollit teknik p.sh. në Skenderaj i kam parë tri automjete të Ferizajt dhe dy të Podujevës, dhe

kam pyetur ku është arsyeja që këto automjete kanë ardhur tek ju? Ai përgjigjet-“i kam miq”!  
Nuk është kontrolli teknik me miq e jarana, por është me profesionalizëm dhe duhet të flasim  
çdonjëri me argumente.

Kontrollin teknik e licencon Ministria e Infrastrukturës, Departamenti i Automjeteve.

*(ndërrhyrje nga pjesëmarrësit e tjerë)*

Unë e falënderoj GAP-in, Odën Amerikane dhe Odën Ekonomike të Kosovës që nuk janë për  
ndryshim të kriterit. Le t’i ndryshojnë çmimet e importimit të automjeteve dhe të mos merren me  
çështje tjera.

**KRYESUESJA:** A e përfundove? Faleminderit shumë!

E thatë se nuk i çojnë në kontroll teknik e thatë se shteti duhet të veprojë? Ju jeni shteti, ju duhet  
ta zbatoni ligjin. Ju lutem, ju po kërkon diçka që ju duhet t’i kryeni obligimet e tuaja, Urdhëro!

**NOVITET NEZAJ:** Faleminderit shumë e nderuar kryetare! Shumë shkurt e kam për kërkesën  
teknike që deputeti e ngriti më herët, dhe ndërlidhet me kolegun e Ministrisë së Infrastrukturës.  
Në opinion tonë për këtë projektligj që është nisur shumë mirë nga deputeti, i takon vlerësimit  
EX-POST, dmth e ka kaluar periudhën 1-vjeçare miratimi i ligjit dhe si rezultat ka rrjedhur  
plotësim-ndryshimi që është krejt normale. Por te kolegu nga Ministria e Infrastrukturës, ne në  
opinionin tonë e kemi lëshuar më herët dhe kemi vlerësuar që ky ligj duhet të përmbajë disa  
kriteret, sidomos të vlerësimit teknik.

Kriteret e vlerësimit teknik sipas një direktive të Bashkimit Evropian 2004/45, domethënë janë  
10 faqe që duhet t’i përmbush një institucion që e kontrollon makinën. Ne mund t’ia përkthejmë  
dhe t’ia japim Ministrisë së Infrastrukturës.

Këto janë vetëm 10 faqe aneks, domethënë karakteristikat e tjera të vlerësimit janë më shumë, që  
i bie diku 50 faqe. Tani, nuk e di ministria sa i mbikëqyr këto institucione. Nuk jam i pajtimit që,  
për shembull një x-y për ta fajësuar, se pse nuk e bën ajo ose pse nuk e bënë kjo! Domethënë  
mbikëqyrja, aneksi i fundit ndërlidhet me rregulloret mbikëqyrëse, aneksi 5. Me rregulloret  
mbikëqyrëse për kontrollit teknik që është drejtpërdrejt përgjegjësi e Ministrisë së  
Infrastrukturës.

Edhe për Inspektoratin ka kriteret që nevojiten. Nëse mundem ta përfundoj, kryetare... Në rregull!

Edhe për Inspektoratin edhe për makineritë që e bëjnë kontrollin edhe për ato që e bëjnë frenimin  
edhe për dritat edhe për ujët e xhamit dhe për çdo gjë. Tani ne kemi kërkuar në opinionin tonë si  
departament i specializuar për këtë punë që të merren parasysh këtë kriteret që përcaktohen nga

Bashkimi Evropian. Të gjitha këto kërkesa të ndotjes e kufirit minimal të shkarkimit etj., etj, të diskutohen në komitetin për Stabilizim-Asociim që kolegu im është anëtar i rregullt në atë komision, dhe jam shumë i sigurt që do të keni mundësinë të raportoni më saktësisht dhe pikërisht do të jenë pyetje nga kjo direktivë.

Edhe transpozimi që është bërë në legjislacionin nacional. Unë e përfundova.

**KRYESUSJA:** Faleminderit shumë! Urdhëro, shumë shkurt të lutem! Diskutuesi i fundit, pastaj e përmbyllë iniciuesi i ndryshimit të këtij projektligji. A edhe ti e ke fjalën. Deputetët kanë të drejtë ta marrin fjalën sa herë që të duan.

**ILIR MUÇAJ:** Po flas jashtë rrafshit të ministrisë, më shumë nga përvoja ose nga eksperiencia sepse ka tetë vite që jam në udhëheqje të Divizionit për Transport, Energji dhe Mjedis.

Po e shtroj në rrafshim e përgjithshëm, para se të diskutoni për vite, është më e rëndësishme të diskutohet për standarde. Mendoj që standardi Euro 4 nuk është i dobët në këtë aspekt sepse në këtë drejtim ju duhet t'i merrni parasysh edhe kapacitetin financiar qytetar të këtij vendi. Ne për shembull sikur ta kishim një statistikë ku mund të themi se sa mijëra qytetarë e kanë mundësinë me mbështet, domethënë periudhën 10-vjeçare do të ishte shumë më e lehtë. Në mënyrë që të vendoset a vlen të jetë 10-vjeçare apo me qenë 13 apo 15, por ne po flasim gjithmonë në mungesë të statistikave dhe pastaj është shumë më lehtë të politizohen këto çështje.

Para se të vendosim për impakt mjedisor ne duhet të vendosim edhe për impakt social ose impakt qytetar. Domethënë këto të dyja duhet t'i keni parasysh! Tani nuk e di, instituti GAP a ka ndonjë statistikë, por besoj që kjo është përgjegjësi e deputetëve që duhet t'i kenë parasysh këto fakte. Sa i përket kontrollit teknik unë do të bëja vetëm një pyetje për përfaqësuesit që janë këtu.

Në vitin 2015 mos qofsha i gabuar, unë e kam bërë kontrollin teknik në Prishtinë 15 euro, ndërkaq sot është me automatizëm çdo kontrollim teknik është 30 euro. Për mua ky është monopol sepse nënkupton se unë mundem ta bëj në një komunë tjetër, unë e kam bërë në Prishtinë, veturën e kam regjistruar në Pejë. Domethënë mua më duhet me automatizëm të shkoj në Pejë për shkak se është 30 në Prishtinë 30 në Pejë. Pse ndodh kjo? Domethënë për mua (tani e kemi autoritetin e konkurrencës këtu), por kjo është e padrejtë. Qytetarët duhet ta kenë mundësinë për të zgjedhur dhe çmimet duhet vendosur jo mbi bazën e monopolit, por mbi bazën e liberalizimit të tregut; dikush ofron 30 dikush 20, por varësisht ku është më e përshtatshme për qytetarët.

Dhe një element tjetër që desha ta përmend, ka të bëjë që kjo pjesa e diskutimeve publike t'i përfshijë interesat e qytetarëve më shumë sesa interesat e bizneseve, përkundër asaj që duhet të jenë të balancuara dhe besoj që kjo duhet të jetë më rëndësi për Kuvendin. Nëse e shikoni Raportin e Progresit, Kosova nuk ka shumë probleme për sa i përket përafrimit të legjislacionit.

Ju e shihni të gjithë që në fund te çdo sektor përmenden mekanizmat e zbatimit të ligjit. Pra, ne nuk kemi probleme sa i përket përafrimit ose harmonizimit të ligjeve. Kosova kryesisht i ka problemet te mekanizmat zbatues, dhe nëse në këtë rast do të donim që të jemi më specifik, pra janë Inspektorati, Departamenti i Licencimit, Polica dhe Prokuroria. Këto janë problemet kryesore që kanë të bëjnë me çështjen e ligjit që po e flasim aktualisht. Tani specifikisht secili i di përgjegjësitë e veta. Faleminderit shumë!

KRYESUESJA: Faleminderit! Fjalën e ka kërkuar deputeti Memli Krasniqi.

MEMLI KRASNIQI: Faleminderit shumë!

Po nisem nga fjala e fundit e kolegut. Nuk është monopol por është kartel. Se kartel është, si të themi komplet sektori i kontrollit teknik. Është kartel! Këta funksionojnë brenda rregullave që i kanë bërë bashkë me ministrinë, këta domethënë i caktojnë çmimet, këta i caktojnë rregullat edhe këta vendosin që të zbatohen ose jo ato rregulla.

Unë herën e dytë nuk do të kisha folur, por jam i skandalizuar përtej shqetësimit nga deklarimi i drejtorit të Departamentit të Automjeteve në Ministrinë e Infrastrukturës. Do të thotë ju e keni përgjegjësinë që ta licenconi kontrollin teknik, ju që i licenconi edhe i hiqni licencat. Sa licenca i keni marrë? Ju deklaruat këtu publikisht që kontrolli teknik nuk e kryen punën e vet, që nëpër tavane të kompanive të sigurimeve janë duke u dhënë letra që është kryer kontrolli teknik, që do të thotë vetura nuk shkon në kontroll teknik dhe e merr vlerësimin që i plotëson kushtet që të dalë në trafik. Dhe janë ato vetura, që e thash edhe në fjalën time kur ju nuk ishit, edhe e kanë thënë shumica e njerëzve këtu, që janë duke e shkaktuar numrin e madh të aksidenteve me fatalitet çdo ditë më shumë.

Kjo është për mendimin tim përtej skandalit. Nëse ne brenda institucioneve kemi zyrtarë edhe departament që e dinë çka është duke ndodhur edhe nuk kanë ndërmarr asnjë masë. Mua ma merr mendja, që ne e kemi obligim zonja kryetare, si komision, urgjent me thirr ministrin në raportim për këtë çështje, t'i kërkojmë informatat që kanë si ministri, nëse ministri nuk i ka normalisht nuk mund të presim që ministri ti dijë këto detaje, por le t'i marrë prej zyrtarëve të vet dhe ta trajtojmë këtë çështje, sepse ndoshta duhet të ndërmarrim masa konkrete të cilat e trajtojnë çështjen e kontrollit teknik.

Për mendim tim të gjithë gati u pajtuam përveç përfaqësuesit të kontrollit teknik që diçka duhet të bëjmë për këtë çështje. Për mendim tim deri tani ishte në nivelin e spekulimeve, fjalëve; “shiko se ka ndodhur...”, përveç zona Bajrami që tha: “Unë e di saktë”. Ne të gjithë kemi dëgjuar fjalë të tilla, të gjithë e dimë atë që e tha që kompanitë e sigurimeve ta bëjnë shërbimin e plotë. Edhe nuk dihet nëse vetura shkon ose jo, por kur vjen prej drejtorit të departamentit që e ka përgjegjësinë t'i licencojë kontrollat teknike ku thuhet që nuk janë duke e zbatuar ligjin, e

moszbatimi i atij ligji na dëmton të gjithëve, pjesëmarrësit në komunikacion, të pafajshëm, për mendim tim kjo është temë e nivelit nacional që ne nuk mund ta shmangim.

Mendoj që duhet të trajtohet qysh javën e ardhshme para se të përfundojë sesioni pranveror. Faleminderit!

KRYESUESJA: Faleminderit, deputet! Ju kemi dëgjuar. Të lutem nuk e di çfarë doni të sqaroni. Urdhëro, shumë shkurt të lutem se ne të dëgjuam.

KADRI KRASNIQI: I nderuar deputet Memli,

Unë thash, gjendja ka qenë anarki. Sot, asnjë automjet nuk ka gjasa ta kryej kontrollimin teknik pa shkuar në kontroll teknik. Anarkia ka qenë kur kam ardhur në ministri dhe unë kam ardhur para 10 viteve. Ndryshimet për importim të automjeteve janë bërë për ta mbushur buxhetin. Sot, automjetit i bëhen tetë fotografi, dhe asnjë automjeti nuk ka gjasa t'i kryhet kontrolli teknik pa e kryer atë.

Unë e përshkrova situatën e kaluar edhe ku jemi sot. Ju keni mundur të më keqkuptoni. Ndal! I tëri ky dëgjim publik këtu...Sot në kontrollin teknik në Republikën e Kosovës i kanë pajisjet më të modernizuara të cilat vijnë nga Gjermania.

Pajisjet për matjen e gazrave...Ne kemi licencuar edhe para dy muajve. Po e përmbylli. Ne i kemi aparatet e gazrave dhe do të fillojmë me implementim të gazrave tremujorin e fundit të vitit. Inspektimin. Monitorimi bëhet me kamera drejtpërdrejt i çdo kontrolli teknik dhe inspektorët e kontrollit teknik në Ministrinë Infrastrukturës janë gjithnjë në terren dhe bëjnë procesverbale për mbarëvajtjen e tyre.

Unë e përshkrova ku kemi qenë, ku jemi dhe kah do të shkojmë. Nuk ishte ajo diçka, por komunalizimi është bërë për hir të asaj që të mos kontrabandohen veturat prej Prishtinës në Podujevë.

*(Ndërhyrje nga kryesuesja: Nuk është kontrabandë ajo, e vendos...)*

Ai e regjistron në komunën e vet, sepse ashtu-kështu e regjistron në komunën e vet. Ajo është çështje e kryer me Udhëzimin 01/2018 të kontrollit teknik. Bizneset i kryejnë aty ku i kanë më afër. Bëje me ligj. Edhe ne e kemi në Udhëzim Administrativ. Këtë e kanë kundërshtuar dhe kompanitë ndërkombëtare që punojnë këtu. Udhëzimi Administrativ 01/2018, kompanitë që punojnë për shembull Bechtel-Enka dhe kompanitë e brendshme, kanë bërë kërkesë te ne dhe me automatizëm i kemi lejuar kontrollimin teknik në kontrollin e parë. Dhe tani, propozimin që e dhanë për automjete të rënda, mund ta bëjmë nëpër komuna të tjera. Për automjete të vogla shkatërrohen bizneset e vogla.

Realisht kontrolli teknik që bëhet në qytet të vogla, atëherë vinë të gjithë në Prishtinë dhe çmimi bie, pesë euro që thotë ky zotëriu, kualitet nuk ka me pesë euro ngase ai shtatë euro duhet t'ia paguaj shtetit. Ne jemi për ta siguruar kualitetin, por ne nuk e përcaktojmë çmimin.

KRYESUESJA: Faleminderit shumë! I fundit është iniciuesi i këtij plotësim-ndryshimit. Zoti Lushtaku e ka fjalën. Të lutem shumë shkurt sepse dëgjimet publike bëhen me qëllim që t'i mbledhim të gjitha propozimet, sugjerimet që na japin palët që janë pjesëmarrës në dëgjim. Si deputet do të vendosim se cilat do të jenë pjesë e ligjit.

MËRGIM LSUHTAKU: Faleminderit shumë! Faleminderit të gjithëve për kontributin në këtë dëgjim publik. Besoj që janë dhënë ato mendimet “pro et contra”. Memli e tha një fjalë të urtë “fol e mbushma mendjen” dhe kjo është reale në këtë drejtim. Në pika të shkurtra do të mundohem t'i arsyetoj ose të replikoj në disa çështje. Çështja e vjetërsisë, e përmenda edhe njëherë. Në Evropë nuk ka vjetërsi, por ka standarde. Edhe ato standarde në njëfarë forme, reflektojnë edhe vitet.

*E përgatiti:*

*Njësia për Transkriptim e Kuvendit të Republikës së Kosovës*