



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 24.3.2021, ora 09:20

Drejton mbledhjen:

Ilir Beqaj – Kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Prezantimi i projektligjit "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar". (*Komision përgjegjës*)

2. Seancë dëgjimore me Shoqatën e Siguruesve të Shqipërisë lidhur me shqyrtimin e projektligjit "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar". (*Komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Ilir Beqaj, Besnik Baraj, Andrea Marto, Arben Pëllumbi, Ardit Konomi, Eglantina Gjermani, Ilir Ndraxhi, Robert Bitri, Arlind Çaçani, Klajdi Qama, Kujtim Gjuzi, Ilir Pendavinji dhe Zef Shtjefni.

Mungojnë:

Lefter Koka, Halil Jakimi, Nimet Musaj, Tatiana Nurçe, Gjetan Gjetani, Rrahman Rraja, Halit Valteri dhe Dritan Bici.

Të ftuar:

Etjen Xhafaj - Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Blendi Gonxhe - Drejtor i Përgjithshëm i DPSHTRR-së

Thimjo Plaku – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Kristi Jorgji - Këshilltar pranë DPSHTRR-së

Julian Hodaj - Zëvendësministër i Punëve të Brendshme

Edmond Tarkaj - Drejtor i Policisë Rrugore

Mitat Tola - Shef i Sektorit të Policisë Rrugore

Fatmir Shehu - Drejtor Juridik

Nga Shoqata e Siguruesve të Shqipërisë:

Dritan Celaj – Kryetar i Byrosë Shqiptare të Sigurimeve (BSHS)

Anila Hoxha - Drejtore Ekzekutive e BSHS-së

Edvin Libohova – Sekretar i Përgjithshëm i Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë
(SHSSH)

Abdyl Sarja – Kryetar i Komitetit Ligjor pranë SHSSH-së

Adi Nana – Anëtar i Komitetit Ligjor pranë SHSSH-së.

HAPET MBLEDHJA

Ilir Beqaj - Mirëdita kolege dhe kolegë deputetë!

Fillojmë mbledhjen e komisionit të datës 24 ora 9:20 minuta. Ndjesë për vonesën, sa u bë kuorumi! Sot do të diskutojmë projektligjin “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar", nismë e Këshillit të Ministrave. Ne jemi komision përgjegjës. Sigurisht, sot duhet të hapim diskutimin, do të dëgjojmë edhe palët që janë të interesuara, përveç prezantuesve dhe besoj se, pasi të marrim edhe opinionet e komisioneve të tjera, të premtën, pra pasnesër, do ta kalojmë nën për ne. Kush do ta prezantojë në emër të qeverisë projektligjin?

Kujtim Gjuzi – Kryetar, me leje?

Ilir Beqaj – Po.

Kujtim Gjuzi – Faleminderit, zoti kryetar!

Ditën e premtë unë isha i pamundur për të qenë në komision, si pasojë e njoftimit jo sipas rregullave dhe Rregullores së Kuvendit. Kam dëshirë që herë tjetër kjo të mos ndodhë, se nuk mundemi dot ne, deputetët, që kemi një agjendë të ngjeshur tani edhe për arsye të zgjedhjeve, të përshtatemi me oraret. Kaq është kërkesa ime sot institucionale.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Për të premtën e kemi në orën 9:00 njoftimin, që sot, për të marrë masa për të rregulluar axhendën.

Kush do ta prezantojë projektligjin në emër të qeverisë?

Zoti zëvendësministër?

Eglantina Gjermeni – Kryetar, është zëvendësministri Xhafaj.

Ilir Beqaj - Atë po presim.

Etjen Xhafaj – Ndjesë, kryetar se hyra dhe dola se kisha një problem me audion.

Ilir Beqaj - Më falni!

Dakord. Ju lutem, prezantimin.

Etjen Xhafaj – Faleminderit kryetar!

Të nderuar deputetë,

Sot kemi ardhur për të paraqitur para jush projektligjin “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin 8378 të datës 22.07.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” i ndryshuar”. Qëllimi kryesor i këtyre ndryshimeve në këtë projektligj është përmirësimi i

dispozitave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, i cili synon të bëjë të aplikueshme kërkesat e këtij Kodi në raport me zhvillimet e transportit rrugor, një parandalim më efikas të aksidenteve rrugore dhe ndjekjen e tendencave pozitive të legjislacioneve rrugore të vendeve të BE-së. Projektligji është propozuar si masë legislative në Planin Kombëtar të Integritimit 2020-2022, ai është, gjithashtu, edhe në ligjin të rakordimit dhe të përmirësimit të kuadrit ligjor në përputhje me *acquis communautaire*.

Përmes këtyre propozimeve do të arrihet një ulje e kostove për qytetarët, por pa rritur kostot e institucioneve, synohet një rritje e cilësisë dhe shpejtësisë së ofrimit të shërbimit për qytetarin, rregullimi i procedurave administrative dhe rritja e eficiencës së menaxhimit të dokumentacioneve dhe të të dhënave.

Kujtim Gjuzi – Kryetar, ka fërshëllima në ambientet e zotërisë, me sa dëgjohet dhe nuk arrijmë dot të dëgjojmë mirë. Më falni për ndërhyrjen, zoti zëvendësministër, por nëse keni aty një kafaz kanarinash, duhet ta largoni.

Faleminderit!

Etjen Xhafaj – Ja një sekondë, zoti deputet.

Ndjesë edhe një herë!

Atëherë, ky projektligj është për përmirësimin e dispozitave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe synon të bëjë të aplikueshme kërkesat e këtij Kodi në raport me zhvillimet e transportit rrugor, për parandalim e aksidenteve rrugore, siç e thamë dhe rirregullimin e tendencave në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Europian.

Projektligji synon të ripërcaktojë afatet dhe frekuencën e kryerjes së kontrolleve teknike të mjeteve të reja rrugore dhe të përdorura, në përputhje me ato të përcaktuara nga direktiva Evropiane 2014/45.

Gjithashtu, ky projektligj synon që në komunikimin e Komisionit Europian për Politikën e Zgjerimit të vitit 2020, kapitulli 14, për transportin thuhet që: “më shumë përpjekje duhen për të vazhduar linjëzimin legjislacionin me *acquis* e sigurisë rrugore”.

Kam një shprehje në audio po tentoj të rilidhem, nëse më falni edhe një herë.

Ndjesë edhe një herë. Disa nga nenet ... (Nuk dëgjohet.)

Eglantina Gjermeni – Etjen, nuk dëgjoresh.

Etjen Xhafaj – Jam në maksimumin e volumit.

Kujtim Gjuzi – Zoti kryetar, ju lutem, nuk mundet të vazhdojmë kështu. Zoti zëvendësministër, nuk mund të punohet kështu. Zoti kryetar, merrni masa, ju lutem! Shikoni një ndryshim të axhendës, të paktën në shpjegime, për t'i lënë kohë zotërisë, sa të bëhet gati me audion. Nuk vjen, nuk dëgjohet.

Ilir Beqaj – Zoti zëvendësministër, në qoftë se mund t'ia kaloni fjalën një bashkëpunëtori tjetër, që mund të ketë audio më të mirë, për të bërë prezantimin. Po, absolutisht ia lë fjalën drejtorit të DPSHTRR-së, zoti Gonxhe që ta prezantojë.

Faleminderit dhe ndjesë!

Ilir Beqaj – Zoti Gonxhe.

Blendi Gonxhe – Ndjesë, por unë jam i përgatitur vetëm për pjesën e pyetjeve ose të pikave që kanë të bëjnë me entin që përfaqësoj dhe nuk jam në godinën e ministrisë në kuptimin fizik, jam në godinën e DPSHTRR-së. Ndoshta, janë zoti Thimio Plaku dhe zoti Maksi Tashi, që mund të vijojnë pjesën e ministrisë. Unë mund ta vijoj, por nuk e kam prezantimin që ministria mund të ketë bërë gati.

Ilir Beqaj – Dakord. Atëherë, zoti Thimio, drejtor në ministri.

Thimio Plaku – Unë preferoj në këtë rast që t'ia kaloj fjalën, zotit Maksi, që është marrë direkt me këtë punë.

Ilir Beqaj – Mjaft që dikush nga ministria të na bëjë prezantimin.

A mund të lidhet, zoti Maksi?

Thimio Plaku – Maksi, dëgjon?

Eglantina Gjermani – Kryetar, propozoj ta marrë fjalën relatori, zoti Bitri, sa të bëhen gati punonjësit e ministrisë.

Ilir Beqaj - Dakord. Ia kaloj fjalën kolegut Bitri.

Robert Bitri – Ky projektligj është për përmirësimin e dispozitave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe synon të bëjë të aplikueshme kërkesat e këtij Kodi në raport me zhvillimet e transportit rrugor, një parandalim më efikas të aksidenteve rrugore dhe ndjekjen e tendencave pozitive të legjislacioneve rrugore të vendeve të BE-së.

Policia Rrugore është shërbimi policor operacional, i cili, në bazë të analizave të hollësishme të viteve të fundit dhe brenda trendit të ndodhjes së aksidenteve dhe të masave administrativ, ka vendosur ndaj kundërvajtësve në vendin tonë dhe ka arritur në përfundimet se ka ardhur koha e një nevojë të ngutshme për ndryshime në normave e Kodit Rrugor, sidomos të normave të sjelljes për të shkuar në një konsolidim më të qëndrueshëm të kësaj sjelljeje dhe përdorimit të rrugës për të kryer një parandalim më efikas të aksidenteve rrugore.

Projektligji i propozuar synon të ripërcaktojë afatet dhe frekuencat e kryerjes së kontrolleve teknike të mjeteve të reja rrugore dhe të përdorura, në përputhje me ato të përcaktuara nga direktiva Europiane 2014/45/EC e Parlamentit Europian dhe Këshillit “Mbi kontrollin teknik periodik të mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre” dhe rregulloren e zbatimit të Komisionit Europian 2019/621, e 17 prillit 2019, “Mbi informacionin teknik të

nevojshëm për kontrollin teknik të mjeteve rrugore/artikujt që do të testohen, duke përdorur metodat e rekomanduara të testimit dhe duke vendosur rregulla të detajuara në lidhje me formatin e të dhënave dhe procedurat për aksesimin në informacionin përkatës teknik.”

Kontrolli teknik është pjesë e një regjimi të gjerë të projektuar për të garantuar që mjetet rrugore të mbahen në një gjendje të sigurt dhe të pranueshme për mjedisin gjatë përdorimit të tyre. Ky regjim duhet të mbulojë kontrollin teknik të mjeteve dhe kontrollin teknik në rrugë të mjeteve të përdorura për aktivitete komerciale të transportit rrugor, si dhe sigurimin e një procedure që lejon pezullimin e autorizimit të një mjeti për t'u përdorur në trafikun rrugor, kur mjeti përbën një rrezik të menjëhershëm për sigurinë rrugore.

Kontrolli teknik duhet të jetë mjeti kryesor për të garantuar përshtatshmërinë teknike të automjetit. Kontrollat teknike në rrugë të mjeteve tregtare duhet thjesht të plotësojnë kërkesat teknike dhe periodike. Disa nene të propozuara për ndryshim apo shfuqizim janë hartuar duke u mbështetur në realitetin e kohës për sa i përket përqasjes me sistemet kompjuterike dhe në bazë të të dhënave shtetërore.

Këto dispozita kanë mbetur të pandryshuara, ndërkohë që Shqipëria është orientuar drejt implementimit të sistemeve të informatizuara dhe që ndërveprojnë në mënyrë automatike në bazë të të dhënave shtetërore. Sistemet aktuale lejojnë një ndërveprim në kohë reale duke përjashtuar mundësinë e praktikave administrative abuzive. Përmes këtyre propozimeve do të arrihet një ulje e kostove për qytetarët, por pa rritur kostot e institucioneve, rritjen e cilësisë dhe shpejtësisë së ofrimit të shërbimit për qytetarin, deburokratizimin e procedurave administrative dhe rritjen e eficiencës së menaxhimit të dokumentacioneve dhe të dhënave të tjera.

Sipas vetë projektligjit, ndryshimet më të mëdha të ligjit janë sidomos për problemet e përdorimit të mjeteve të informatikës, si celularët, kufjet e të tjera. Njëkohësisht disa qëndrime do të mbahen për sjelljen e njerëzve, të cilët qarkullojnë nëpër rrugët tona në gjendje jonormale, pra në kushtet kur kanë përdorur alkool. Në bazë të rregullave të përcaktuara ne duhet t'i parandalojmë që të mos bëhen pjesë e aksidenteve rrugore, të cilat jo vetëm që kanë dëme fizike, vdekje, por kanë edhe dëmtime ekonomike të cilat shoqëria duhet t'i përballojë.

Për pjesët e tjera ne do të flasim nen për nen. Unë mendoj që këto janë ndryshimet në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë.

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Dikush nga ministria ka diçka për të plotësuar?

Etjen Xhafaj - A mund të më konfirmoni nëse dëgjohem mirë, kryetar?

Ilir Beqaj – Po, dëgjoresh!

Etjen Xhafaj - Shumë faleminderit dhe shumë ndjesë!

Shumë faleminderit, deputetit relator të këtij projektligji!

Një ndryshim thelbësor është ndryshimi i sistemit të pikëzimit. Duke konsideruar rezultatet e deritanishme 10-vjeçare të aplikimit të lejeve të drejtimit me pikë, të cilat janë analizuar edhe një herë nga shërbimi i Policisë Rrugore, drejtori i të cilës është edhe në këtë takim, kam konstatuar se reforma e nisur në vitin 2011, e cila është implementuar nuk ka dhënë rezultate efikase. Për shkak se sistemi i lejes së drejtimit me pikë nuk është implementuar plotësisht, sikundër është në zbatim në vendet e BE-së.

Pas humbjes totale të pikëve rimarrja e tyre nuk bëhet direkt me riprovim në Shqipëri, por drejtuesi i mjetit duhet të kalojë nëpërmjet sistemit të riformimit, pra, provave, përpara se t'i nënshtrohet testit për të rifituar pikët.

Kjo konsiderohet që sjell kosto shtesë financiare dhe kohë të humbur për drejtuesin e parregullt. Nga ana tjetër, efekti pozitiv që do të sjellë është që do të sjellë një sjellje më të kujdesshme për të mos humbur pikë gjatë drejtimit të mjeteve, çka do të thotë më pak aksidente në rrugë.

Dispozita ligjore për normat e sjelljes është riformuluar e gjitha, duke sjellë ndryshime për të implementuar sisteme matjeje digjitale automatike në akset rrugore dhe duke inkurajuar investimet në fushën e sigurisë rrugore.

Duke konsideruar shkaqe kryesore të aksidenteve rrugore në vendin tonë, ka ardhur koha për ashpërsimin e masave administrative në lidhje me shkeljet frekvente, si parakalimi i gabuar, mosdhënia e përparësisë, drejtimi i mjeteve nën ndikimin dhe efektin e alkoolit, përdorimi i celularit gjatë drejtimit të mjeteve e të tjera.

Modifikimi i neneve përkatëse për rripin e sigurimit duhet të jetë “më shtrëngues” për drejtuesin e mjetit, i cili nën përgjegjësinë e zotëruesit të mjetit duhet të jetë përgjegjës për t'i detyruar pasagjerët në vendosjen e rripit.

Mënyra e administrimit dhe shqyrtimit të kundërvajtjeve rrugore është modifikuar në këtë projektligj, duke lehtësuar procedurat në favor të përdoruesve të rrugës.

Përcaktohet një përkufizim i ri i përditësuar për biçikletat, duke pasur parasysh dhe asistencën e lëvizjes së pedaleve kryesisht nga motorë elektrikë me parametra të caktuar.

Ndryshon neni 79 i Kodit Rrugor për t'u harmonizuar me direktivat europiane të kaluara nga Këshilli më 3 prill 2014, “Mbi kontrollin teknik periodik të mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre”, dhe rregulloren e zbatimit të Komisionit Evropian 2019/621, e 17 prillit

2019, në lidhje me frekuencën e kontrollit teknik të mjeteve dhe për shkëmbimin e informacionit teknik të prodhuesve të mjeteve rrugore dhe qendrave të kontrollit teknik.

Në kuadër të reformës së derregullimit përmirësimet në sistemet kompjuterike të bazave të të dhënave për mjetet dhe drejtuesit kanë sjellë ndërveprime në kohë reale dhe një deburokratizim të praktikave administrative të lidhura me lëshimin e dokumenteve të qarkullimit dhe targave të mjeteve si dhe të lejeve të drejtimit. Këto janë reflektuar në nenet 92, 93, 94, 101, 119 dhe 125 duke rritur eficiencën e shërbimeve që kryen Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe kursyer kohën e shërbimit ndaj shtetasve.

Janë sistemuar përkufizimet e kategorive të lejeve të drejtimit që përcaktohen përkatësisht në nenet 115/1, 123 dhe 124 të Kodit Rrugor, si dhe shkurtimin e fazave të marrjes së kategorisë së lejes së drejtimit D (për autobusët) dhe rritur moshën e vlefshmërisë, duke kursyer në këtë mënyrë kohë dhe shpenzime për shtetasit, duke rritur kohën e punësimit, si dhe duke ruajtur standardin e kërkesave të aftësisë të drejtuesve për këtë kategori, siç është në vendet e Bashkimit Europian.

Është shtuar një pikë në nenin 121 të Kodit Rrugor dhe ka të bëjë me botimet e materialeve didaktike për sigurinë rrugore, manuale teorike, udhëzues teorikë e të tjera si këto.

Propozohet, gjithashtu, që investimet e zhvilluara nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor të orientohen në drejtim të programeve që synojnë përmirësimin e sigurisë rrugore dhe rritjen e ndërgjegjësimit të qytetarëve.

Institucionet që ngarkohen për zbatimin e këtij ligji janë qendrat e autorizuara të kontrollit teknik të mjeteve rrugore dhe organet ligjzbatuese të kontrollit rrugor. Zbatimi i këtij ligji nuk shoqërohet me efekte financiare shtesë në buxhetin e shtetit. Ai është hartuar në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme dhe me të gjitha drejtoritë dhe agjencitë specifike që mbulojnë këtë projektligj.

Duke ju falenderuar, ju kërkoi edhe një herë ndjesë për problemet teknike.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Faleminderit, zoti zëvendësministër.

Zoti Gonxhe.

Kujtim Gjuzi – Kryetar, kemi pyetje për zëvendësministrin apo do t'i mbledhësh të gjitha?

Ilir Beqaj - Jo, të mbarojnë prezantimin, sepse do të flasim edhe përfaqësuesit e Policisë Rrugore dhe ... *(nuk dëgjohet)*, pastaj do të kalojmë në ...

Po, zoti Gonxhe.

Blendi Gonxhe – Faleminderit!

Mirëdita!

Ju uroj shëndet të gjithëve në këtë situatë të vështirë.

Ky Kod, material, i ardhur për shqyrtim nga ana juaj është një hap tepër i konsoliduar përpara për të bërë përafrimin me direktivat e Bashkimit Europian, siç e përshkruan edhe parafolësit.

Në përgjithësi, i gjithë thelbi i ndryshimeve ka të bëjë me përafrimin dhe me harmonizimin e legjislacionit për sa u përket direktivave të Bashkimit Europian. Nga ana tjetër, bën të mundur disa ndryshime, të cilat do të përmirësonin ndjeshëm performancën e shërbimeve të transportit rrugor një pjesë e të cilave janë nënë administrimin e DPSHTRR-së dhe gjithashtu edhe performancën e ndërveprimit institucional në funksion të një rruge më të sigurt të mjeteve më të kontrolluara në rrugë dhe të një drejtuesi mjeti shumë herë më të përgjegjshëm në rrugë.

Në përgjithësi po e mbaj fjalën time. Nëse do të kemi diskutime që janë një nga një për sa i përket pikave që prekin njërin ose tjetrin institucion, jam në dispozicion.

Që të mos ju marr kohën duke bërë të njëjtin përshkrim që bënë parafolësit e mi, janë pothuajse të njëjtat gjëra që zoti zëvendësministër, zoti Xhafaj, përshkroi.

Për sa i përket kolaudimit mund t'ju jap shembuj, por nuk jam shumë i njohur me procedurën e komisionit, por ndoshta janë pyetje që ju mund t'i keni më vonë.

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Përfaqësues të Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë, që merren me qarkullimin? Ka nga Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Rrugore?

Zoti Mitat Tola.

Mitat Tola – Faleminderit, zoti kryetar!

Atëherë, Drejtoria e Policisë Rrugore është përfshirë në diskutime të hershme që në muajin janar të vitit të kaluar, ka pasur takime me grupet e interesit, duke shfrytëzuar të gjitha të dhënat që administrojnë nga aksidentet Policia Rrugore, nga kontrollet në akset rrugore, nga tendencat e shkaqeve të ndodhjes së aksidenteve rrugore.

Propozimet tona janë konkrete në nenet përkatëse, duke filluar që nga neni 139 dhe në vazhdim.

Unë nuk dua të zgjatem, pasi besoj do të ketë diskutime për nenet specifike, por kryesisht jemi fokusuar tek ashpërsimi i masave të dispozitave themelore të Kodit Rrugor që çojnë në aksidentet rrugore: parakalimi i gabuar, përparësia, rripi i sigurimit, vendosja e

kaskës, shpejtësia, alkooli, të cilat i kemi përafuar edhe me dispozitat e vendeve të Bashkimit European, meqenëse tashmë jemi një vend i hapur dhe kemi shkuar pothuaj në ato dispozita.

Kështu që nuk dua të zgjatem.

Konkretisht për çdo nen jemi të gatshëm të japim sqarimet dhe përcaktimet e nevojshme për ndryshimet e propozuara.

Ilir Beqaj – Atë do ta bëjmë kur të vijmë nen për nen.

Dakord.

Atëherë, në mbledhjen e sotme të komisionit kanë kërkuar të jenë prezentë edhe disa përfaqësues të grupeve të ndryshme që janë të lidhur, kanë interesa me këto ndryshime; një nga ato është edhe Shoqata e Siguruesve.

Kështu që do të doja t'ua jepja fjalën përfaqësuesve të saj.

Pashë zotin Libohova që ishte aty.

Edvin Libohova – Faleminderit, zoti kryetar!

Përshëndetje, të nderuar deputetë!

Nuk e di, dëgjohem?

Ilir Beqaj – Po, po, dëgjoheni.

Edvin Libohova – Nisma e qeverisë për të bërë ndryshime në Kodin Rrugor është e mirëpritur edhe nga tregu i sigurimeve, pasi është një debat i nisur më shumë se një vit më parë. Ne kemi qenë pjesë e diskutimeve, kemi dërguar propozimet tona. Ndoshta janë shumë të pakta, në krahasim me ndryshimet që po bën qeveria në Kodin Rrugor, por mendojmë që, në kuadër të të gjithë këndvështrimit për përafrimin me legjislacionin europian, edhe propozimet tona kanë qenë po në këtë kuadër, pra që ne ta përafrojmë legjislacionin tonë me atë europian.

Qëllimi është që, në radhë të parë, përdoruesit e mjeteve të edukohen. Pra, nëse sot kemi rreth 20% të personave që nuk paguajnë sigurimin e detyrueshëm, me gjithë masat e marra dhe gjobat e marra, realiteti është i tillë sa ky numër nuk po vjen duke u ulur. Kështu që forcimi i masave administrative të shkallëzuara mendojmë që do të japë efektin e duhur, pasi është mjaft e rëndësishme për sa i përket edhe karakterit edukativ, pra për të edukuar përdoruesit e mjeteve, pasi janë këta që nesër, pasnesër, krijojnë edhe dëme, të cilat rëndojnë financiarisht jo vetëm tregun e sigurimeve, por edhe vetë ata, pasi duhet të dimë se, nëse një person është i pasiguruar, dëmin e tij vërtet e përballon Fondi i Kompensimit, por ndaj tij ngrihet një padi regresive.

Unë mund t'ju them se sot pranë Byrosë Shqiptare të Sigurimit kemi mbi 3 mijë raste procesesh gjyqësore me një vlerë mbi (*nuk dëgjohet*)...milionë euro; janë të gjithë personat që kanë shkaktuar dëme dhe kanë qenë të pasiguruar ndër vite.

Ndërkohë, duhet thënë se tregu i sigurimeve vetëm në pesë vjetët e fundit për rastet e mjeteve të pasiguruara ose të paidentifikuara ka paguar rreth 25 milionë euro dëme. Të gjitha këto kanë rënduar mbi tregun e sigurimeve dhe bëhen pastaj faktorë që tregu i sigurimeve të futet në vështirësi financiare dhe të detyrohet... Pra, është barrë për ata që janë të rregullt dhe paguajnë normalisht sigurimin e detyrueshëm. Çdo vit nga mjetet e pasiguruara buxheti humbet rreth 1,5 milionë euro, sepse është taksa 10% që do të marrë buxheti i shtetit mbi çdo prim sigurimi.

Propozimet tona bazohen mbi eksperiencat europiane dhe unë ju kam dërguar, të nderuar deputetë, një listë me shembujt, ku legjislacioni europian është mjaft i ashpër në drejtim të personave që dalin të pasiguruar në qarkullim: kemi shembujt e Anglisë, të Francës, të Italisë, ku shkohet deri në rastet e konfiskimit të mjetit dhe gjobat janë mjaft të larta. Ndërkohë, po ju marr vetëm një shembull, Bullgarinë, e cila e ka pasur 25% nivelin e mjeteve të pasiguruara dhe me masat e marra, duke e vendosur në mënyrë automatike gjobën, brenda 15 ditëve, nëse je i pasiguruar dhe me bllokim të mjetit, ka mundur të arrijë që niveli i mjeteve të pasiguruara të jetë në nivelet europiane.

Unë do të thosha që propozimet janë më tepër për të penalizuar ata që i bëjnë këto veprime me ndërgjegje, që dalin të pasiguruar ose nuk sigurojnë mjetet dhe, si të thuash, për të mbështetur apo më tepër për të bonizuar tregun tjetër, pjesën tjetër, e cila i bën sigurimet në mënyrë të rregullt dhe nuk krijon probleme apo kosto financiare të paparashikuara. Ne do të jemi të gatshëm për t'u dhënë përgjigje të gjithë deputetëve, nëse do të kenë pyetje për pikat e propozuara.

Së fundi, diçka lidhur me një propozim që ka të bëjë me arkëtimin e gjobave për mjetet e pasiguruara, ligji "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit", i miratuar së fundi, parashikon që një nga burimet do të jetë edhe gjobat që arkëtohen nga mjetet e pasiguruara. Ne kemi sjellë propozimin që një pjesë e tyre, 90%, të kalojnë në Fondin e Kompensimit, i cili pastaj përdoret për t'i mbuluar këto dëme të krijuara nga mjetet e pasiguruara.

Po, neni 41, pika 3/c.

Jemi të gatshëm për të dhënë të gjitha sqarimet nëse deputetët kanë pyetje për propozimet tona.

Ju faleminderit!

Iir Beqaj – Faleminderit.

Nga të ftuarit e tjerë...

Blendi Gonxhja – Zoti kryetar.

Iir Beqaj – Urdhëro!

Blendi Gonxhja – Mundem vetëm një informacion në ndihmë të informimit?

Iir Beqaj – Jo, jo.

Blendi Gonxhja – Dakord.

Iir Beqaj – E do dikush fjalën nga të ftuarit e tjerë?

Atëherë, kalojmë në pyetje nga deputetët.

Kujtim Gjuzi – Kryetar, me leje?

Iir Beqaj – Urdhëroni!

Kujtim Gjuzi – Faleminderit!

Faleminderit të ftuarve për ekspozenë!

Pyetja e parë vjen për zotin Libohova.

Ju përmendët Britaninë, Francën dhe Italinë dhe thatë që brenda 15 ditëve mjeti, që nuk paguan siguracionin, kalon drejt sekuestros dhe gjobës administrative. Më thoni një nen në këto shtete të ligjit në lidhje me siguracionet, ku aplikohet gjobë kur mjeti është në vendqëndrim pranë rezidencës apo në vendrregullim pranë sistemit të riparimit? Më thoni një nga këto tri vende, i nderuar Libohova.

Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, kolegë!

Edvin Libohova – Përshëndetje, zoti Gjuzi!

Gjopa për mjete të cilat nuk janë në lëvizje, pra që mund të jenë në parkim, që nuk janë në qarkullim, por konsiderohen qarkullim, sepse dokumentacioni tregon se janë të regjistruar, rasti i bllokimit të mjetit dhe i gjobës automatike ishte në rastin e Bullgarisë.

Ndërsa për Mbretërinë e Bashkuar, Francën, Italinë apo Greqinë, unë ju kam dërguar edhe relacionin, janë raste të ndryshme, ku gjobat janë më të mëdha dhe shkojnë deri në heqje të lejes së drejtimit. Dhe e keni burimin e informacionit përbri, nëse keni këtë tabelën këtu që unë jua kam dërguar, ku, sipas shteteve, janë edhe referencat ligjore.

Kujtim Gjuzi – Nuk ka mbërritur në *email*-in tim, me sa duket, dokumenti juaj, zoti Libohova... Megjithatë, do të lidhemi ndoshta për ta parë hap pas hapi në ditët në vazhdim ose të premtën kur do të shkojmë nen për nen. Zoti kryetar, më falni, se ndoshta fola pa lejen tuaj, mund ta vazhdoj?

Iir Beqaj – Patjetër.

Kujtim Gjuzi – Faleminderit, kryetar!

Zoti Libohova, edhe një herë tjetër, nëse mjete është në riparim, nëse mjete është i palëvizur dhe është rezidencial, ju nuk mund ta dërgoni drejt sistemit të gjobëvënies qytetarin shqiptar, i cili nuk është i barabartë nga të ardhurat financiare me qytetarët britanikë, francezë, italianë, se për këta bullgarët i kemi pasur eksperiencat të padëshirueshme në raste të tjera dhe nuk u referohem atyre, pavarësisht se ata janë anëtarë të Bashkimit Europian.

Mua më duhet të flas në lidhje me atë që quhet Europa Perëndimore, vendi ku duhet të shkojmë dhe, e theksoj edhe si ekonomist, kjo është kosto shtesë. Nuk po ju akuzoj kësaj radhe, se jeni në ato kompanitë që konsiderohen me probleme, por çështja e siguracionit, kur mjete është në vendqëndrim... Po, nëse mjetin e kap Policia Rrugore ose Drejtoria e Transportit Rrugor me njerëzit e saj e zë në qarkullim në rrugë, aty në mënyrë automatike duhen marrë masat, jo vetëm aq sa i keni parashikuar ju, por ndoshta edhe më të larta. Ama, për mjetet që janë në qëndrim dhe nuk janë pak. Ju e dini shumë mirë, zoti Libohova, se ne kemi një park mjetesh prej 670 mijë deri në 700 mijë mjete dhe nga këto në çdo rast, sipas neve ekonomistëve, 30% deri në 33% e tyre janë në shërbim, nuk dalin nga parkingu për arsye të çështjeve financiare.

Në këto 8 vjet ne kemi pasur probleme me financat. Për aq kohë sa buxheti dhe sistemi i përqindjes bankare është rritur në masën 89% të GDP-së, nuk mundet që qytetarin shqiptar ta ngarkojmë me këtë lloj logjike që thoni ju që, edhe nëse mjete është aty, nuk mundemi që qytetarin shqiptar ta ngarkojmë me këtë logjikë që, në qoftë se mjetin e ke aty dhe nuk paguan ne do të vendosim gjobën. Po nëse ai zotëria nuk ka para dhe nuk del në qarkullim, ai nuk ta shesë mjetin për skrap. Në këtë rast ju ofroni që të bëjnë atë (*nuk dëgjohet*)... drejtuesit për mjetet që të ishin në gjendje mjaft të mirë teknike.

Prandaj, do t'ju lutem juve të shoqatës që ta rishikoni edhe një herë vendimin deri ditën e premte në lidhje me këtë program paralegjislativ kur ne ta gjykojmë dhe ta kalojmë nen për nen.

Ju falënderoj edhe një herë tjetër, zoti Libohova, zoti kryetar, ju të nderuar kolegë, si dhe të gjithë përfaqësuesit e administratës shtetërore!

Faleminderit!

Edvin Libohova – A mundem, kryetar, t'i jap përgjigje zotit Gjuzi?

Ilir Beqaj – Patjetër!

Edvin Libohova – Jam shumë dakord me mënyrën se si u trajtua problemi. Unë do të thosha se ndryshimi ligjor do të shoqërohet me një vendim qeverië dhe me rregulloren

përkatëse të ministrisë dhe të autoritetit të mbikëqyrjes. Në këtë rregullore në këtë vendim qeverie mund të përcaktohet *(nuk dëgjohet)* ...

Kujtim Gjuzi – Kryetar, nuk dëgjohet zotëria.

Ilir Beqaj – Nuk ka audio të mirë. Po presim që të rivendoset audio.

Robert Bitri – Kryetar, kam edhe unë pyetje.

Ilir Beqaj – Patjetër.

Kujtim Gjuzi – Kryetar, duhet që ta sqarojmë këtë me zotin Libohova dhe mendoj se duhet ta vazhdojmë këtë dialog apo këtë konsulentë, sepse është interesante Prandaj, ne jemi këtu edhe në cilësinë e ligjvënësit që *(nuk dëgjohet)*...

Robert Bitri – Zoti kryetar, kur të lidhet sërish zoti Libohova, unë e ndërpres menjëherë pyetjen.

Edvin Libohova – Ato mjete, të cilat normalisht nuk dalin në qarkullim, pra janë të stacionuara, vendimi i qeverisë dhe rregullorja, që do të dalin në zbatim të këtij ndryshimi ligjor, do të përcaktojnë dhe do ta shtojmë nga kjo masë që kemi propozuar dhe jam shumë dakord, por 90% e mjeteve, që janë të pasiguruara, unë do të thosha me ndërgjegje *(nuk dëgjohet)*...

Ilir Beqaj – Zoti Gjuzi, hapeni mikrofonin!

Kujtim Gjuzi – Faleminderit, zoti kryetar!

Unë e falënderoj zotin Libohova për shpjegimin, por ju jeni shoqatë dhe, si rregull, ju jeni midis qytetarit pagues dhe qeverisë, pra jeni hallka e ndërmjetme. Ju keni konflikt interesi për të thënë këtu në komisionin tonë që qeveria do të bëjë këtë apo do të bëjë atë. Qeveria e di vetë se çfarë bën me politikën e saj, ndërsa ju e dini vetë me politikën tuaj financiare se çfarë kërkon dhe teknikisht ju po kërkon këtu në komision të keni rritje të gjobëvënës edhe për mjetet e stacionuara, sepse ndryshe ju duhet ta kishit cilësuar në raportin tuaj se mjetet që janë në stacionuara, rezidenciale, që janë brenda serviseve apo janë brenda shtëpive nuk do të gjobiten. Nëse ju i çoni të gjithë në databazë, ato do të merren si të plota dhe do të konsiderohen gjoba. Nëse ju do të kishit thënë në shpjegimet tuaja që mjetet e stacionuara, të palëvizshme, në rastet e defekteve të rënda, se unë jam një nga ish-pronarët e autoshkollave dhe kam informacion në lidhje me këtë punë, unë nuk do t'jua bëja këtë ndërhyrje që normalisht konsiderohet në mbrojtje të qytetarëve. Unë jam deputet i opozitës dhe duhet t'i mbroj qytetarët ...

Ilir Beqaj – Zoti Gjuzi...

Kujtim Gjuzi – Zoti kryetar, na ndan një gjë e vogël me njëri-tjetrin që ka lidhje me rritjen e kostos te qytetari. Nëse projektligji nuk e thotë në asnjë, vend me çfarë kam parë unë

deri tani, që mjetet e stacionuara duhet të jenë përjashtuara, për atë kohë sa janë të stacionuara, por në momentin që dalin në rrugë në mënyrë absolute, unë do ta jepja votën pro. Ky është një sugjerim, një këshillim, megjithatë këtu votën e ka maxhoranca dhe normalisht zotërinjtë e maxhorancës e dinë vetë se çfarë bëjnë.

Faleminderit, zoti kryetar!

Nëse kjo gjë u krijon bezdi kolegëve unë tërhiqem.

Ilir Beqaj – Zoti Gjuzi, fillimisht unë mendoj se duhet të përqendrohemi te pyetjet që kolegët deputetë kanë ndaj propozimit, pastaj ndaj opinionëve të seancës dëgjimore.

Kujtim Gjuzi – Edhe një herë, nëse më lejon, këtu ne duhet të kemi debate konstruktive për të bërë më të mirën e mundshme që të ulim aksidentet, të kemi kujdes me kostot e qytetarëve. Pra, askush këtu nuk mundet që t'i barazojë qytetarët shqiptarë me qytetarët në Britani, sepse, po të ishte kështu, nuk do të iknin 130 mijë të rinj nga Shqipëria. Prandaj, zoti Libohova, këto duhet t'i merrni në konsideratë që ditën e premtë, kur ta kalojmë nen për nen, edhe unë si deputet i opozitës të them që jam shumë dakord me ju. Pse duhet ta ngre kartonin kundër unë, kur ne mund të gjejmë një mirëkuptim?

Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, kolegë!

Ilir Beqaj – Zoti Bitri, kishit pyetje, ju lutem!

Kolegu Bitri.

Robert Bitri – Në përgjithësi ndryshimet ligjore kanë të bëjnë me përcaktimin e rregullave, sidomos edhe te rritja e dënimit për qytetarët. Unë kam një pyetje, meqenëse këtu është edhe zoti Tola, të cilin unë e njoh si ekspert të problematikave rrugore. Qëllimi i kontrollit dhe i gjobave nuk është për të rritur pagesat, por për të rritur edukimin qytetar dhe për të mbajtur rregullin në qarkullimin rrugor. Unë jam dakord t'u vihen gjoba qytetarëve që përdorin celular në makinë apo qytetarëve që nuk vendosin rripin, por për ndërhyrjet që bëhen në sistemin rrugor, sidomos pranë karburanteve, ndërhyrjet që bëhen në rrugët e dyta, që futen në autostrada, çfarë masash duhet të merren lidhur me këto problematika të rrugëve, për shembull, në rrethrotullimin e Kolonjës në superstradën Lushnjë-Fier? Të gjitha këto problematika shkaktojnë aksidentet që ndodhin nëpër rrugë. Ne me të vërtetë themi se fajin e kanë qytetarët, po rrugët? Atëherë, sistemi policor, Ministria e Transporteve, e cila është përgjegjëse kryesore, sidomos për rrugët nacionale, ndërsa për rrugët dytësore janë bashkitë, a do të duhet të mbajë një qëndrim për Drejtorinë Rrugore, në mënyrë që të mos lejojë ndërtimin e rrugëve më cilësi të keqe, të mos lejojë hapjen e karburanteve pa parametrat që kërkon ligji? Pra, a do të ketë ndryshime ligjore për të gjitha këto?

Pyetjen e dytë e kam përsëri për zotin Tola. Mos ndoshta ka ardhur koha që të rritim shpejtësinë nëpër superstrada apo autostrada, sepse, kur në superstradë dhe kërkohet të ecësh me 40 kilometra në orë, kjo është vetëm për t'u vënë gjoba qytetarëve për tejkalim shpejtësie? Ti thua që, nëse e tejkalon shpejtësinë me 10 kilometra, ne do të vendosim gjobë, po atëherë si mund të ecë makina në autostradë apo në superstradë me 40 kilometra/orë? Në këtë koncept sa është ndërhyrja që ne duhet të bëjmë te ky projektligj, sepse e shikoj që në këtë aspekt nuk është bërë asgjë dhe të gjithë qytetarët gjenden të dorëzuar para policisë, pasi nuk ka asnjë makinë që të ecë me 50 kilometra/orë në autostradë?

E treta ka lidhje me tabelat e përcaktimit të kufizimit të shpejtësisë. Jam dakord lidhur me kufizimin e shpejtësisë, por në asnjë vend nuk ka tabelë ku të përcaktojë se mbaron kufizimi. A do të rregullohen këto, zoti Tola, se me ju e kam? Këto pyetje kam unë.

Ilir Beqaj – Zoti Tola, mund të përgjigjeni.

Mitat Tola – Faleminderit!

Atëherë, për të shpjeguar pyetjen e parë Kuvendi i Shqipërisë ka bërë disa ndryshime të rëndësishme në pjesën e projektimit për mbrojtjen e rrugëve. Unë besoj se zotërinjtë e Ministrisë së Transportit mund ta sqarojnë më mirë këtë gjë, pasi në vitin 2015 janë vendosur penalitete të rënda administrative në dispozitat përkatëse për ta rregulluar këtë pjesë që është shqetësimi i zotit Bitri. Pra, ata mund të përgjigjen në mënyrë më specifike, meqenëse është fushë e kompetencës së tyre. Ndërsa, në lidhje me pjesën tjetër për rritjen e ndëshkimeve administrative ndaj drejtuesve të mjeteve dhe kundërvajtësve, më duhet të ndalem në dy aspekte: nga 95% deri në 98% shkaktarët kryesorë të aksidenteve rrugore janë drejtuesit e mjeteve dhe pjesa e mbetur është pjesa që u atribuohet rrugëve, sistemit të sinjalizimit dhe mjetit. Pra, është një përqindje shumë e vogël. Më duhet të evidentoj faktin, prandaj po sjell dy-tre shembuj të thjeshtë, se kemi 20 vjet që ndëshkojmë 70 deri në 80 mijë drejtues mjete për parakalim të gabuar dhe përqindja e parakalimit të gabuar si shkak në aksidentet rrugore mbetet po e njëjtë. Kjo do të thotë që masa e aplikuar ose ndëshkimi shumë i madh që ne kryejmë për këtë shkelje, për përparësinë ose për disa shkelje të tjera, mbetet pothuajse e njëjtë në shkaqet e aksidenteve rrugore, që do të thotë se masa administrative e aplikuar deri më tani 1 deri në 3 mijë lekë të reja nuk është efektive.

Sjell në vëmendjen e anëtarëve të komisionit dhe pjesëmarrësve në takim rritjen e masës së ndëshkimit për rripin e sigurimit. Deri në vitin 2015 kemi qenë një vend që “turpëroheshim në rrugë” në raport me Europën, ku përqindja e vendosjes së rripit ishte 10%. Rritja e masës së ndëshkimit, 5 deri në 15 mijë lekë të reja, bëri që raporti të ndryshojë dhe tani jemi në një mesatare europiane, 60 deri në 80% të vendosjes së rripit të sigurimit brenda

dhe jashtë qendrave të banuara. Me këtë logjikë edukimi nëpërmjet ndëshkimit kemi ndërhyrë në dispozitat kryesore të parakalimit të gabuar, të përparësisë, të vendosjes së rripit, të ndëshkimit të drejtuesit të motormjetit kur ai dhe pasagjeri nuk e vendosin kaskon në kokë ose nuk vendos një element fosforeshent në orët e natës e të tjera me radhë.

Për sa i përket pyetjes së tretë të deputetit, për shpejtësinë, dua të them se ne kemi bërë atë që kërkon zoti deputet, kemi modifikuar nenin 140 të Kodit Rrugor dhe nuk ndëshkojmë dhe pezullojmë patentat në nivelet siç jemi, mbi 20 kilometra në orë sot pezullohet patentat 1 deri në 3 muaj. Shpejtësinë e kemi rritur brenda dhe jashtë qendrave të banuara, pra po afrohem te ndëshkimi dhe pezullimi i lejes së drejtimit njësoj si në Itali dhe Gjermani. Këtu flas për rrugët interurbane kryesore, në autostradë dhe në rrugët interurbane dytësore, ku shpejtësia maksimale është 80, 110 e kështu me radhë. Ndërsa në qendrat e banuara shpejtësia është 40 kilometra në orë. Pothuajse në të gjitha vendet e Europës tejkalimi i shpejtësisë brenda dhe jashtë qendrave të banuara fillon mbi 10 kilometra në orë tejkalim shpejtësie, prandaj ne po ecim në shinat e një legjislacioni bashkëkohor të Bashkimit European. Ndërkohë që ndëshkimet u janë referuar të ardhurave në Shqipëri dhe çfarë ne e vërejmë nga shkaqet e aksidenteve rrugore dhe nga masat që vendosim.

Për sa i përket pyetjes së katërt, e cila kishte të bënte me tabelat dhe sistemet e sinjalizimit, besoj se e tejkalon pjesën e diskutimeve tona, sepse është detyrë e enteve pronarë të rrugës, njësisive administrative, autoriteteve rrugore shqiptare që janë përcaktuar. Legjislacioni është shumë i plotë, Kodi Rrugor, rregullorja në zbatim të Kodit dhe manuali në zbatim të Kodit, një manual voluminoz, i cili është në standardet e Bashkimit European, por kjo pjesë lidhet me pjesën e financimeve, gjetjen e fondeve, mbulimit dhe auditimit të segmenteve rrugore dhe nuk është pjesë e diskutimit ligjor të sotëm.

Ka mangësi, por përmirësimet janë të vazhdueshme, duke bërë presion nga autoritetet përkatëse, qoftë edhe nga Policia Rrugore, që sistemi rrugor shqiptar të jetë me sistem sinjalizimi vertikal dhe horizontal adekuat, që do të çojë në Korçë brenda një kohe normale dhe jo siç ndodh sot, nga mungesa e sistemit të sinjalizimit, nëse do të respektohet tabelat, udhëtimi zgjat dyfish në raport me udhëtimin normal të një drejtuesi mjeti.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – A ka pyetje të tjera kolegë deputetë?

Thimjo Plaku – A mund të sqaroj, në emër të Ministrisë së Infrastrukturës, problemin e pyetjeve të zotit Bitri?

Ilir Beqaj – Po, patjetër.

Thimjo Plaku – Për sa u përket problemeve të infrastrukturës rrugore, që lidhen me sigurinë rrugore, ashtu siç e tha edhe zoti Tola, mund t'ju informoj se prej disa vitesh tashmë është ngritur sistemi i auditimit dhe i inspektimit të sigurisë rrugore, është organizuar sistemi i trajnimit dhe i certifikimit të inspektorëve dhe auditorëve të sigurisë rrugore dhe çdo projekt i ri auditohet nga pikëpamja e sigurisë rrugore. Ndërsa rrugët e ndërtuara inspektohen nga inspektorët e sigurisë rrugore, të cilët përcaktojnë problemet që shfaqen në këto rrugë, pra përcaktojnë pikat e rrezikshme, që quhen tashmë në sistemin e rrjetit tonë kombëtar. Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë është përgjegjëse për rrjetin shtetëror, të përcaktuar sipas Kodit Rrugor, por që në terminologjinë e zakonshme quhet kombëtar apo rrjeti nacional, prandaj është hartuar një program për eliminimin e pikave të rrezikshme, ku ndodhin më shumë se 3 aksidente në një rreze të caktuar distance.

Sigurisht që ka probleme, po i referohem edhe sinjalistikës për shpejtësinë e lëvizjes në autostradë. Në disa vende ka probleme që shfaqen, por që duhet të rregullohen nga enti pronar i rrugës dhe që duhen evidentuar nga inspektorët e sinjalistikës rrugore, sepse shpeshherë të dyja korsitë penalizohen kur ka një dalje apo hyrje në rrugë për ulje shpejtësie, kur duhet të ngadalësojë shpejtësinë vetëm korsia që hyn apo del në rrugë, ndërsa koristë e tjera duhet të vazhdojnë normalisht.

Problemet që janë shfaqur, ju jeni dëshmitarë, sepse i keni parë edhe në mendie, kur ka pasur probleme në hyrjen e pikave të karburanteve, aty ka pasur ndjekje penale dhe janë përgjigjur penalisht për shkeljet që janë bërë në procedurat e hyrjeve, në procedurat e lëshimit të autorizimeve apo verifikimeve të nevojshme për hyrjet dhe daljet në autostradë në pikat e karburanteve apo për hyrje e dalje të tjera të paligjshme.

Ka pasur dy-tre raste kur kanë ndodhur aksidente, të cilat kanë shkuar në prokurori dhe janë dënuar përgjegjësit përkatës të sektorëve të sigurisë rrugore në Autoritetin Rrugor Shqiptar.

Mithat Tola – Nëse më lejohet edhe një ndërhyrje e vogël, diskutimi për të arritur shpejtësinë maksimale në autostradë mbi 110 kilometra në orë në vendin tonë, mendoj se është shumë i parakohshëm. Distancat e segmenteve të autostradave në Shqipëri janë aq të vogla sa rritja e kufirit 110, 120 apo 130 kilometra në orë, si standardet e Bashkimit Europian, nuk do t'i jepte fitim kohe askujt. Kjo shpejtësi nuk është e përshtatshme për segmentet rrugore shqiptare, sepse ato duhet të pajisen me të gjitha elementet mbrojtëse, që të mund t'i lëmë drejtuesit e mjeteve të udhëtojnë të sigurt me shpejtësinë mbi 130 kilometra në orë. Pra, mendoj se është e parakohshme, ndoshta më vonë, pasi ne të kemi në korpus shoferësh shqiptarë të formuar dhe të disiplinuar.

Fakti që ne identifikojmë me sasinë e pakët të radarë që kemi, mbi 50 mijë drejtues mjetei që tejkalojnë normat e shpejtësisë, në kufij pothuajse të çmendurisë, me 180 apo 190 kilometra në orë, ku 20% e aksidenteve rrugore janë me shpejtësi, do të thotë që duhet të frenohemi në këtë iniciativë, prandaj ne nuk e kemi menduar.

Faleminderit!

Ardit Konomi – Kryetar, a mundem?

Ilir Beqaj – Patjetër.

Ardit Konomi – Unë dua t’i mëshoj pak vërejtjes së zotit Bitri, sepse e kam pasur shqetësim të hershëm. Për analogji po ju them se dje, duke u kthyer për në Korçë, nga maja e qafës së Plloçës deri në hyrje të qytetit të Korçës, e cila është afërsisht 23 kilometra, kam numëruar 368 dalje dytësore në rrugë, dalje nga fshatrat, nga shtëpitë, nga stane e të tjera. Kjo puna e standardizimit të rrugëve unë nuk di dhe nuk kam një propozim konkret se si ta përkthej teknikisht apo në terma legjislativë për t’u përfshirë brenda Kodit Rrugor, por mendoj që patjetër duhet të zërë vend këtu.

Referuar edhe asaj që thanë zoti Plaku dhe zoti Tola më pas, sepse po i dëgjoja me vëmendje, shumica absolute e tabelave të kufizimit të shpejtësisë deri në vlerat, që janë të pazbatueshme nga drejtuesit e mjeteve, janë për shkak të kalimit në zona të banuara dhe për shkak të rrugëve dytësore që dalin në rrugë interurbane, kombëtare me pak fjalë. Ato kryesisht janë dhe pikat kryesore ku shkaktohen aksidentet, pra janë burimi kryesor i aksidenteve. Kjo çështja e standardizimit është diçka, e cila, në një mënyrë apo në një tjetër, duhet të parashikohet brenda Kodit Rrugor, qoftë për ndërtimet e rrugëve të reja, qoftë për rivendosjen e standardeve të rrugëve aktuale që janë. Kaq kisha.

Faleminderit!

Robert Bitri – Zoti Tola, unë jam shumë dakord për rritjen maksimale të shpejtësisë, aty te 120 dhe 130 kilometra në orë, por nuk e kisha shumë për këtë se sa për rrugët nacionale kur ne vëmë 40, 50, 60 kilometra. Kjo mendoj se duhet parë dhe jo në aspektin e maksimales, sepse për maksimalen edhe unë jam dakord me ju.

Kurse te problemi i uljes së shpejtësinë e të gjithëve nga hyrja dhe dalja në karburante, fatkeqësisht ne këto i kemi të pakontrolluara. Karburantet i kemi çdo 500 apo 1000 metra, prandaj dashje-pardashje, nëse do ta ulim shpejtësinë në mënyrë të tillë, atëherë i bie që rruga Fier – Tiranë nuk do të bëhet më për 1 orë e gjysmë, por do të bëhet për 2 orë e gjysmë dhe na rroftë ne që i bëjmë rrugët në këtë nivel që i kemi.

Ilir Beqaj – A ka pyetje nga kolegët e tjerë deputetë?

Arben Pëllumbi – Kryetar, mundem?

Ilir Beqaj – Patjetër.

Arben Pëllumbi – I falënderoj të gjithë prezantuesit e projektligjit dhe të gjithë kolegët që morën pjesë në diskutim!

Unë do të bëj disa pyetje, të cilat mund të jenë edhe një formë diskutimi.

E para, sipas atyre që dëgjuam, vëmë re se leja e drejtimit me pikë nuk ka funksionuar siç duhet. Për këtë arsye do të bëhen disa ndryshime në kodin e ri, por jo me tendencën, me sa kuptoj unë, për të tentuar të zbatohet kjo leje me pikë, sepse nuk e kuptoj arsyen që, nëse tejkalohej shpejtësia me 20 kilometër në orë, siç është tani, apo në varësi të propozimeve që bëhen, duhet të marrësh ndëshkim administrativ, të hiqen pikë dhe të hiqet leja e drejtimit. Pse të tria këto bashkë, kur duhet të funksionojë ose heqja e pikëve ose heqja e lejes së drejtimit?

E dyta, gjatë gjithë këtyre vjetëve është vënë re se policia rrugore administron shkeljet në rrugë, bën tërheqjen e dokumenteve, por, gjithashtu, policia rrugore të kalon në një komision, i cili është po i saj, dhe në përgjithësi, lë në fuqi, masat, që janë marrë nga punonjësit e saj në rrugë.

Për sa i përket çështjes që u diskutua nga Shoqata e Sigurimeve, besoj se ne të gjithë jemi të interesuar të kemi sa më pak mjete, që qarkullojnë pa sigurimin e detyrueshëm. Unë besoj se mund të gjendet forma dhe mënyra, që edhe mjetet, të cilat qarkullojnë në mënyrë të tillë, të detyrohen në mënyrë automatike të regjistrohen, por, nga ana tjetër, siç e tha zoti Gjuzi, të gjendet mënyra për mjetet që janë jashtë funksionit, që të mos penalizohen nga detyrimi i sigurueshëm në mënyrë automatike.

Tjetra, që dëshiroj ta bëj në formën e një diskutimi të hapur, është se në rrugët nacionale, sidomos me një karrexhatë, ne vëmë re shpesh herë se mjetet, që ecin me shpejtësi shumë të ulët, bëhen shkak për krijimin e vargjeve shumë të mëdha makinash, të cilat, në mënyrë të pashmangshme, prodhojnë parakalime të gabuara, të cilat bëhen objekt aksidentesh me pasoja të rënda.

Në këtë aspekt do të doja të kuptoja diçka: është normale të penalizohesh kur ecin me shpejtësi të lartë, por a duhet të penalizohesh njësoj kur ecën me shpejtësi të ulët, sepse, gjithashtu, mund të bëhesh shkak për aksidente, pra për krijimin e një precedenti të tillë mund të bëhesh edhe me shpejtësi të ulët; këtë gjë nuk e gjej në Kodin Rrugor.

Kur të arrijmë në diskutimet nen për nen, do të flas edhe për disa gjëra të tjera. Për shembull, kur kemi diskutuar 1 vit më parë, unë kam bërë një propozim për ata që pajisen rishtazi me patentë të klasës B, që, të paktën për një periudhë 12-mujore, t'u bënim një

kufizim më të madh të shpejtësisë, me 20 kilometër në orë, por nuk e di nëse kjo gjë është apo jo e administrueshme nga ata që e mbikëqyrin.

Këto do të doja të diskutoja tani për tani. Më pas mund të kem edhe diskutime të tjera.
Faleminderit!

Ilir Beqaj – A ka pyetje nga kolegët e tjerë?

Eglantina Gjermani – Kam një pyetje, kryetar.

Ilir Beqaj – Urdhëroni!

Eglantina Gjermani – Faleminderit, kryetar!

I falënderoj kolegët për prezantimin!

Unë kam dy pyetje.

Së pari, i falënderoj përfaqësuesit e ministrisë dhe grupin e punës për ndryshimet e sjella, për të cilat mendoj se kontribuojnë në parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore, që po marrin një numër shumë të madh dhe të frikshëm jetësh!

Pyetja e parë është: a është diskutuar ky projektligj me grupet e interesit? A janë marrë në konsideratë mendimet e tyre?

Pyetja e dytë ka të bëjë me kapacitetet dhe mundësitë që ne kemi për ta zbatuar këtë projektligj. Nëse projektligji miratohet siç është, sa efikas mund të jetë dhe sa mundësi kemi ta zbatojmë realisht këtë nismë që vjen sot nga qeveria?

Këto janë dy pyetjet e mia. Ndoshta mund të përgjigjen përfaqësuesit e ministrisë ose Drejtorisë së Policisë.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Zoti Thimi.

Ardit Konomi – Për sa i përket informacionit për grupet e interesit, ndoshta nga policia, sepse mendoj se me ato kanë më shumë lidhje.

Për sa i përket zbatueshmërisë mendoj se janë të gjitha mundësitë që këto ndryshime ligjore të zbatohen nga të gjithë aktorët në fushën e Kodit Rrugor, të cilat janë Policia Rrugore, ministria jonë, Drejtoria e Përgjithshme e Rrugës dhe DPSHTRR-ja.

Mitat Tola – Faleminderit!

Në muajin janar të vitit të kaluar filloi diskutimi i propozimeve në Ministrinë e Brendshme dhe në muajin shkurt u organizua një konferencë ndërkombëtare për sigurinë rrugore, ku u paraqit drafti fillestar i ndryshimeve të Kodit Rrugor. Në vijim janë bërë takime me të gjitha grupet e interesit, të cilët ishin ftuar në këtë konferencë. Janë marrë mendimet e tyre, janë bërë takime dypalëshe, shumëpalëshe; kemi marrë edhe mendimet me shkrim të

grupeve të interesit, të grupeve transportuese dhe të industrisë së transportit. Me ministrinë përkatëse kemi vijuar shkëmbimet e mendimeve deri në ditët e fundit. Besoj se diskutimi ka qenë gjithëpërfshirës, nuk e di çfarë ka mbetur pa marrë mendim nga grupet e interesit. Në faqen zyrtare të Policisë së Shtetit dhe të Ministrisë së Brendshme janë hedhur për diskutim propozimet tona; kemi kërkuar mendime me shkrim, ndaj besoj se kjo pjesë është një detyrë e bërë.

Për pyetjen e dytë, nëse kemi kapacitete, besoj se në pjesën e normave të sjelljes, pjesa është e thjeshtë për Policinë Rrugore dhe janë kapacitetet për këto ndryshime. Besoj se me miratimin nga Kuvendi, Kodi Rrugor do të implementohet dhe do të fillojë zbatimin i dispozitave të reja.

Mund të jap disa përgjigje për pyetjet e zotit Arben Pëllumbi?

Ilir Beqaj – Po.

Mitat Tola - Te lejet e drejtimit me pikë, polica rrugore, në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe të Energjisë, kërkoi me insistim që pjesës së sistemit me pikë t'i shtohet pjesa formuese, si në të gjitha vendet e Bashkimit Europian. Çfarë funksionon sot? Në vitin 2011 në Shqipëri u implementua sistemi me pikë, që është pothuajse në të gjitha vendet e Bashkimit Europian dhe në Shtetet e Bashkuara të Amerikës, por nuk është formë dënimi. Duhet kuptuar se sistemi me pikë nuk është dënim, por është si serum që merr një i sëmurë. Pra, drejtuesi i mjetit, që kryen shkelje, kur i mbarojnë pikët, duhet të japë një provim, për të cilin do të mësojë dhe do të azhurnohet me legjislacionin. Nuk është dënim. Në asnjë vend të Bashkimit Europian pikët nuk janë dënim.

Sistemi i formimit në Shqipëri nuk ka funksionuar. Ka qenë vullneti i Kuvendit në vitin 2011 dhe më vonë që qytetari, drejtuesi i mjetit, pas humbjes totale të 20 pikëve të përcaktuara në Kodin Rrugor, të jepte provim në mënyrë autodidakte te Drejtoria e Transportit Rrugor.

Në gjykimin tonë, mendojmë se nuk ka funksionuar kjo pjesë. Linja e shkeljeve është lineare për këta drejtues mjeti dhe nuk ndihet frika pozitive që ndihet në çdo drejtues mjeti të BE-së, i cili nuk ka frikë humbjen e lejes së drejtimit, nuk ka frikë marrjen e masës administrative, por ka frikë humbjen e pikëve, e cila lidhet me humbjen e kohës së punës, shkuarjen në një kurs formimi, që e detyron atë të mos bëjë shkelje rrugore. Pra, e edukon në avancë këtë drejtues mjeti. Pra, qëllimi ka qenë që kjo reformë e sistemit të pikëve të kompletohet me ndryshimin që kemi vendosur. Pra, me modalitetet e përcaktuara me urdhër përkatës të ministrit të Transportit ose me një VKM, ku do të përcaktohet mënyra, koha e

bërjes së kurseve, mënyra si shkohet para se ti të paraqitesh në një provim për të rimarrë lejen e drejtimit.

Besoj se kjo i jep përgjigje edhe pyetjes së dytë për masat administrative. Pothuajse në të gjitha kodet rrugore, duke nisur nga Portugalia, deri në kufijtë e perandorisë Ruse, të gjitha kodet rrugore kanë dy masa: masën kryesore të dënimit me gjobë për çdo shkelje, nga 5 deri në 10 mijë lekë, thotë Kodi, kanë edhe pezullimin e lejes së drejtimit për 20-25 shkelje të rënda, si alkooli, shpejtësia, sensi i kundërt e të tjera. Pra, nuk ka kod rrugor europian që nuk ka sanksion plotësues. Sistemi i pikëve nuk është dënim, por tregon se përfunduan pikët; ti nuk je i aftë dhe do të shkosh të formohesh si një drejtues mjete, sepse e ke shkelur 8 herë semaforin, ke pirë alkool 2-3 herë brenda vitit dhe lind nevoja që ky njeri të riformohet për dëmet, përtej ndëshkimeve të tjera, ndaj janë parashikuar tri shkelje në Kodin Rrugor, e cila është praktikë pothuajse e të gjitha kodeve të Bashkimit Europian.

Për sa i përket pjesës së shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative nga policia, Kodi Rrugor Shqiptar është marrë nga shteti fqinj, Italia, në vitin 1996-1998. Sistemi i ankimimit administrativ në Itali ndiqte një rrugë tjetër, e cila nuk mund të kopjohej mot-a-mot në Shqipëri. Dua të them se në Itali ekziston gjykatësi i lagjes, pra gjykatësi administrativ, ku termat dhe kohët e shqyrtimit janë shumë të shpejta.

Në Shqipëri, me reformën që u bë në vitin 2010, te ngritja e gjykatave administrative kjo pjesë e kalimit të të gjitha shkeljeve të Kodit Rrugor te Gjykata Administrative u harrua fare, nuk u trajtua dhe sot ne kemi 8 gjykata administrative në 8 qytete kryesore dhe pothuajse pjesa tjetër nuk kanë ku të ankohen administrativisht. Unë jam i ndërgjegjshëm që Policia Rrugore mban një barrë të rëndë duke gjykuar veten e saj, por përderisa është organi më i lartë administrativ i punonjësit të policisë, ne nuk ia kemi mbyllur derën vetes.

Në qoftë se në sistemin gjyqësor, gjykatat administrative do ta konsideronin të bënim ndryshime, ne jemi të gatshëm, ky të shkojë menjëherë, pavarësisht se edhe sot në Kodin Rrugor, në nenet 201, 202 nuk mbyllet rruga e ankimit gjyqësor, është e hapur, madje në ndryshimet e Kodit Rrugor që ju keni, ne kemi thënë që qytetari që nuk do të ankohet për gjobën e tij mbi 5 mijë lekë, që është kufiri i ndëshkimit administrativ me ankimim, ai mund ta paguajë qetësisht gjobën dhe nuk ka pse shkon në organin administrativ.

Kemi shtuar edhe pjesën tjetër të kompetencës territoriale, që çdo qytetar i Republikës së Shqipërisë mund të ankohet atje ku kryen shkeljen, qoftë edhe ku ka qendrën e banimit.

Sot, me sistemet e komunikimit elektronik, komunikimit online, ky është një lehtësim shumë i madh për qytetarët. Pjesën e ankimit administrativ policia e ka mbajtur si një barrë mbi vete për të thithur ankimimet e qytetarëve. Imagjinoni të shkosh në gjykatën civile ose

administrative për një pezullim lejeje një muaj. Të duhet një muaj kohë. Ka mbaruar afati i pezullimit të patentës dhe ti nuk ke për çfarë ankohesh, se në gjykatën administrative për një muaj nuk të del rradha për të bërë një seancë të rregullt.

Në qoftë se sistemi gjyqësor i gjykatave administrative do të kishte personel, do të kishte gjykatës edhe në Has, ku kryhet shkelja, qytetari nuk lodhet të shkojë në Shkodër për një shkelje dhe të harxhojë 100 km.

Kjo ka qenë pjesa që në Kodin Rrugor ka mbetur nga vitit 1998 në 2010-ën dhe në 2020-ën, pjesë e ankimit administrativ me organ administrativ shtetëror të implementuar në Kodin Rrugor.

Pjesa e fundit është se a ndëshkohen mjetet që ecin poshtë kufijve.

Të jemi të ndërgjegjshëm, në Kodin Rrugor kjo është në nenin 140, ku thuhet se drejtuesit e mjeteve nuk mund t'i tejkalojnë kufijtë maksimalë dhe ata minimalë. Imagjino një patrullë policie me radarë e ndodhur në autostradë, ku ju keni shqetësimin kryesor, të merret me dikë që ecën me 60, kur norma është 80 dhe, ndërkohë, të lërë me atë radar manual që ka ata që ecin me 160.

Me implementimin e sistemeve automatike, këtë pjesë e zgjidh radari automatik dhe çdo drejtues mjeti që ecën poshtë kufijve të lejuar, ndëshkohet automatikisht.

Prandaj në shtetet e BE-së, kur udhëtojmë në autostrada, na duket kolona e mjeteve shumë e disiplinuar, sepse të gjithë ruajnë ritmin nga frika e ndëshkimit administrativ dhe automatik. Në qoftë se Tiranë - Durrës apo Tiranë – Elbasan apo Rruga e Kombit, apo rruga Fier – Vlorë do të kishin sisteme automatike radarësh (ne kemi 4 vjet që e kemi paraqitur pranë qeverisë projektin tërësor, që pret financimin), asnjë drejtues mjeti nuk do të ecte tej kufijve të shpejtësisë.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – A ka pyetje të tjera?

Urdhëroni!

Kujtim Gjuzi - Faleminderit!

I nderuar drejtor Tola,

Me gjithë konsideratën e lartë që kam për ju personalisht, mund t'ju sjell në vëmendje se Shqipëria akoma nuk ka autostrada të sistemit europian. Ne jemi në rrugët interurbane me trafikndarës ose në rastet e tjera me atë që quhet “vizimi mbi rrugë”. Në këtë koncept, unë mendoj se jemi akoma shpejt për të kontrolluar shpejtësinë e drejtuesve të mjeteve në formë që e kontrollojnë kur dalim në autostradat europiane, nga Italia deri në Vjenë apo në Paris.

Në këtë koncept duhet parë me shumë kujdes edhe ndëshkimi (jo se kam gjë më Policinë e Shtetit). Unë kam konsideratë shumë të lartë, sidomos për Policinë Rrugore dhe për ju personalisht, por mendoj se në këtë moment kemi një përplasje ...*(shkëputje)*... të drejtave dhe lirive të njeriut.

Pra, nuk mundet dot që mjetin ta bllokojë, patentën ta heqin, pastaj të sjellin edhe atë që quhet ndjekje *(shkëputje)*... Janë tri vepra në të njëjtin drejtim, kur duhet të ketë vetëm një ndëshkim. Atë ndëshkim ne mund ta rrisim, por s' duhet të harrojmë se jemi në kufijtë 45 mijë lekë të vjetër asistencë sociale. Nuk e kemi asistencën ne siç e ka Gjermania me 300 euro.

Në këtë koncept, edhe ju së bashku që jepni konsulencë këtu... *(shkëputje)*... ta shikojmë jo te qytetari i mirinformuar dhe i mirëshkolluar, siç jeni ju, i nderuar zoti drejtor Tola.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Pyetje të tjera?

Urdhëroni!

Ilir Pendavinji – Kam një pyetje për ministrinë, që lidhet me klasifikimin e mjeteve, në mos gaboj është neni 59 i Kodit aktual Rrugor, i cili u referohet mjeteve të veçanta. Disa rajone të vendit, dhe unë i referohem Korçës në këtë rast, për shkak të zhvillimit të turizmit është shtuar një kategori mjeteve të cilët janë kryesisht për përdorim jashtë rruge, Enduro, motoçikleta të tipit 4-rrotësh, mjete dëbore dhe një kategori mjeteve të tjera që janë qoftë për shërbime turistike, qoftë për qëllime të argëtimit vetjak.

Nuk gjej në Kod një hapësirë rregulluese për mënyrën e funksionimit dhe të përdorimit të këtyre mjeteve, se, në fund të fundit, janë mjete motorike dhe pavarësisht se nuk qarkullojnë në rrugë, me këto mjete, gjithashtu, mund të ndodhin aksidente, mund të ketë situata të caktuara, të cilat e kërkojnë një rregullim të brendshëm. A ka një parashikim të tillë, se ky është një sektor i rëndësishëm, është një pjesë e rëndësishme e sektorit të turizmit që, pak nga pak, po zë vend te ne dhe mendoj që duhet rregulluar.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Urdhëroni, zoti Gonxhe!

Blendi Gonxhe – Në lidhje me pyetjen e fundit, theksoj se të gjitha mjetet që janë mbi 4 kilovat, që do të thotë diçka më poshtë se sa 50 kubikë, janë të detyruara të pajisen me numër regjistrimi, me targë, dhe të kenë të gjitha sinjalet e pasme dhe të përparme të nevojshme për qarkullim. Pavarësisht se mund të jetë me 4 rrota, me 2 rrota, me 3 rrota me çfarëdolloj strukture si mjet. Pra, nuk ka një rregullim tjetër, përveç kësaj që sapo thashë.

Është shumë e rrallë që të ketë mjete, sepse sot edhe avancimi është shumë i madh, edhe ato elektrike po e kalojnë këtë lloj fuqie. Është shumë e rrallë të jetë nën këtë fuqi mjete, kështu që është i domosdoshëm gjithmonë regjistrimi dhe këto lëvizin edhe në rrugë me asfalt, edhe në qytet, edhe në zona që përbëjnë rrezik ose ndikojnë në trafik dhe ndikojnë në ndërveprimin e trafikut me mjetet e tjera që qarkullojnë pas apo para tyre, në orë të ndryshme të ditës dhe natës, ndaj është e domosdoshme të kenë të gjitha pajimet e duhura për qarkullim.

U takon drejtuesve të mjeteve dhe poseduesve të tyre që t'i zbatojnë të gjitha këto kërkesa kur dalin në rrugë. Në udhëzimet e reja është shtuar edhe nevoja për mbajtjen e një jeleku me shenjat dalluese për mjetet e tilla, të cilat janë me drejtuesin e mjetit jashtë, për të rritur shikueshmërinë nga të gjithë ata që ndërveprojnë në trafik me këtë mjet, që nuk janë vetëm automjete, por janë edhe këmbësorë.

Zoti Beqaj, a mund të them edhe 2-3 gjëra në lidhje me disa nga pyetjet që u bënë nga deputetët?

Ilir Beqaj – Kolegët kanë axhenda të tjera dhe duhet t'i themi kur ta kalojmë ligjin nën për nen.

Ilir Pendavinji – Zoti Gonxhe, bëhet fjalë për një kategori tjetër mjete. Janë mjete motorike, por jo të licencuara për të qarkulluar në rrugë. Në praktikën e huaja e gjen rëndom këtë. Në anglisht quhet “*road legal*” dhe jo “*road legal*”. Janë mjete motorike, por nuk janë të certifikuara për të qarkulluar në rrugë, u mungon sinjalistika e nevojshme, u mungojnë parametrat për të qarkulluar në rrugët e zakonshme, janë mjete të destinuara për të qarkulluar vetëm jashtë rrugë. Qoftë aktivitetet e argëtimit vetjak, qoftë aktivitetet turistike e njohin mirë këtë kategori kudo në botë.

Ekzaktësisht, përcaktimin për këtë kategori e shoh të mungojë në këtë Kod Rrugor.

Blendi Gonxhe – Ndjesë, por nuk e përjashton as legjislacioni ynë këtë gjë. Në qoftë se bëhet fjalë për makinat, të cilat janë për gara, për evente sportive apo që janë tërësisht jo për qarkullim, këto mjete duhet të jenë gjithmonë të transportuara në karrotrecë ose në mjete me spont personal, për shembull pick up, me mjete të posaçme, rimorkio a mjete të tjera, nuk duhet të jenë asnjëherë me rrotat në rrugë, nuk duhet të jenë asnjëherë në ambiente publike të rrugës a në zona që konsiderohen zona qarkullimi.

Fatkeqësisht, në Shqipëri ka shumë raste kur këto mjete e kapërcejnë këtë prag dhe hyjnë në rrugë. Unë flas gjithmonë për mjete, të cilat janë dhe duan të kenë lidhje me qarkullimin e të hyjnë në qarkullim. Automatikisht, bazuar në kubikët dhe në fuqinë e tyre, këto marrin regjistrim. Në rastin e Rally Albania, mjete 4 x 4, mjetet Quad, siç thoni ju,

motorra enduro, të cilët janë për gara, patjetër që mund t'i mbajnë jashtë qarkullimit me statusin e mjeteve sportive, por në rast se kapen në qarkullim, do të penalizohen me të njëjtat masa, siç do të penalizohet një mjet i cili është në qarkullim pa dokumentacionin e duhur. Këtë po themi. Nuk i pengon që ata të kenë autorizimet e tyre për të marrë pjesë në gara dhe për të qenë jashtë qarkullimit. Ama, në asnjë mënyrë nuk duhet të shkelin në rrugë. Gjithmonë duhet të jenë të transportuara me një mjet tjetër.

Ilir Pendavinji – Jam plotësisht dakord! Është një kuadër rregullator për përdorimin e këtyre mjeteve. Me pak fjalë, qoftë edhe jashtë rruge, çfarë ndodh nëse me një mjet të tillë ndodh një aksident? Kompanitë ose individët që i zotërojnë këto mjete, çfarë lloj autorizimesh duhet të kenë për t'i përdorur këto? Çfarë certifikatash duhet të kenë, për t'i përdorur këto mjete jashtë rruge?

Blendi Gonxhe – Ata nuk duhet të regjistrohen si gjithë mjetet e tjera dhe duhet të respektojnë të gjitha kushtet, të cilat përcaktojnë se ato duhet të jenë jo për qarkullim, pra jo në rrugët e zakonshme. Ato dalin në këto rrugë vetëm nëse kanë autorizim gare, kur kanë leje nga pushteti vendor, nga Policia Rrugore, nga autoritete të caktuara, të cilat mund të jenë të qarkut apo edhe të nivelit ndërrajonal, kur ka gara që prekin më shumë se sa një rajon a qark të caktuar, domethënë kur ka gara që prekin edhe asfaltin apo rrugë publike, të cilat janë pjesë e garës. Pra, bllokohen rrugët, merren masa, njoftohet komuniteti etj, dhe ata janë pjesë e një projekti, e një eventit, e një aktiviteti, raste në të cilat lejohet të jenë atje. Nuk i përjashton njeri, që t'i kenë këto mjete, sepse ka plot mjete të tilla, që janë të kustomizuara, me parametra teknike apo të ndërtruara nga të pasionuar të ndryshëm. Këto mjete ekzistojnë, dhe kur importohen e hyjnë në Republikën e Shqipërisë, nuk homologohen për qarkullim, pra, nuk regjistrohen për qarkullim, vetëm në rast se ndonjë prej tyre dëshiron t'i ketë këto mjete edhe për qarkullim, kur plotësojnë kriteret, pra mund të kalojnë kontrollin teknik, mund të plotësojnë kriteret e qarkullimit rrugor, sinjalet, sistemi i ndriçimit e të gjitha të tjerat që përmendëm, atëherë ato paguajnë taksat dhe regjistrohen si gjithë mjetet e tjera. Gjithmonë nëse këta drejtues apo posedues duan t'i kenë edhe për qarkullim.

Në çdo rast tjetër, ato do të kapen dhe penalizohen si mjete të palejuara në qarkullim, si të paregjistruara për këtë arsye. Kësisoj, legjislacioni ynë nuk i pengon, mjafton që këto mjete të hyjnë në rrugë vetëm kur ka evente, në të cilat, me masa të paracaktuara, me lejet që përmendëm, janë të ligjshme në Republikën e Shqipërisë.

Shumë shpejt do të kemi edhe AutoMoto Parkun e parë shqiptar, e kësisoj do të bëhet e mundur, me kushte shumë të larta sigurie, pjesa e një sërë aktivitetesh sportive, me angazhimin e shoqatave, të klubeve e të një komuniteti të gjerë sportiv shqiptar, i cili do të

jetë jo vetëm pjesë e procesit të hartimit të projektit të AutoMoto Parkut, por edhe të administrimit, së bashku me organet dhe entet e tjera, të këtij AutoMoto Parku, që do të jetë në rajonin e Elbasanit, një automotorizim do të jetë një risi e jashtëzakonshme për të gjithë botën, edhe për botën e automotosportit.

Kujtim Gjuzi – Një pyetje, zoti kryetar!

Kryetari – Po, zoti Gjuzi.

Kujtim Gjuzi – Faleminderit!

Zoti Gonxhe, në radhë të parë ju përgëzoj sinqerisht për gjithë performancën, pavarësisht se siç e dini, besoj, unë jam kritik në të gjitha aspektet. Kam një pyetje specifike. Mjetet që kanë kaluar tridhjetë vjet, ju i konsideroni retro. Në lidhje me këto, cilat do të jenë masat plotësuese, që kërkon ky grup apo ky target-grup automjetesh? Çfarë masash keni parashikuar ju në Kodin Rrugor?

Faleminderit, zoti Gonxhe! Faleminderit, zoti kryetar!

Blendi Gonxhe – Ju falënderoj për pyetjen!

Pjesa e retros është një botë shumë e bukur, është jo vetëm një botë mjeteve, por edhe të pasionuarish, restauratorësh, koleksionistësh, e cila e ka pasuruar shumë automotorizimin shqiptar dhe skenën shqiptare të trashëgimisë kulturore, si dhe të gjithë pasurisë, sa u takon këtyre mjeteve të vjetra të flotës shqiptare, të koleksionit shqiptar, gjëra që unë i kam shumë për zemër.

Ju falënderoj për pyetjen!

Ka vetëm një elementë që ne nuk e kemi zgjidhur ende, që ka të bëjë me pjesën e sigurimit të tyre. Vetëm ky element nuk është plotësuar. Prej themelimit, miratimit të akteve ligjore, të cilat tashmë janë tërësisht të plota, ky koleksion ekziston, kjo flotë është në regjistrim e sipër, qofshin motomjete, qofshin mjete, autovetura apo mjete të tjera, që mund të jenë edhe mbi kategoritë e autoveturave, janë duke u regjistruar dhe duke u bërë pjesë e regjistrit zyrtar shqiptar retro, me targa, me dokumente qarkullimi, por kuptohet, të kushtëzuara dhe jo me të drejta të qarkullimit normal, sepse kanë të drejta qarkullimi deri në 90 ditë. I gjithë procesi i daljes së tyre në rrugë rregullohet me disa kushte, të cilat lidhen me mjetin, vjetërsinë e tij, me karakteristikat e mjetit, duke u përcaktuar shumë qartë të drejtat dhe detyrimet që poseduesit, koleksionistët apo të drejtuesit e këtyre mjeteve kanë në raport me rrugën dhe me të tretët.

Një nga pikat që ne nuk i kemi zgjidhur dot, është pjesa e sigurimit të tyre. E gjejmë si diçka që është jo vetëm e padrejtë, por dhe jokorrekte, që këta të jenë subjekt i pagesës së TPL-së normale vjetore, sepse lëvizin vetëm 90 ditë. Në përgjithësi, këto janë mjete që

mbahen në një kujdes të jashtëzakonshëm nga kujdestarët dhe koleksionistët e tyre, dhe janë mjete që ecin me shpejtësi të moderuara, në përgjithësi dalin në autokolona, mjete që bëhen pjesë e eventeve kulturore, si parada etj, mjete që bëjnë një promovim shumë të mirë për qytetet. Ne e kemi vënë re se sa kryetarë bashkish me radhë kërkojnë vizita të tilla në qytetet e tyre, sepse promovojnë turizmin, promovojnë pjesën e natyrës, provomojnë pjesën e shumë udhëtimeve panoramike në territor e në qytete të vjetra shqiptare, që u japin shumë vlerë këtyre komuniteteve e këtyre qyteteve në aspektin e turizmit të huaj, të vizibilitetit, por deri më sot kanë ngelur pa një policë sigurimi të posaçme TPL. Më vjen keq ta them këtu, por na ka zënë goja lesh në këtë drejtim, që secili të marrë atë që i takon (*nuk dëgjohet*) që të na ofrojnë sa më shpejt një policë për ta.

Ilir Beqaj – Të përqendrohemi te Kodi Rrugor, ju lutem! Ka të tjera pyetje?

Kujtim Gjuzi – Zoti kryetar, të lutem! Zoti kryetar, një sekondë!

Kjo është pjese e Kodit Rrugor. Jo pa qëllim e bëra pyetjen, për të shkuar te zotëria i shoqatës, që nëse ne paguajmë 100 % të primit të siguracionit, mund të ulet në një të tretën siguracioni, pra të jetë i veçantë siguracioni për ta. E kisha pikërisht për këtë pikë, zoti kryetar!

Faleminderit!

Ilir Beqaj – E kemi zgjidhur para një muaji, te ligji i posaçëm i sigurimit të transportit rrugor.

A ka çështje të tjera, kolegë?

Atëherë verifikojmë kuorumin. Hapim votimin në parim.

Ju lutem, prezencën!

Elona, a kemi kuorum për të hapur votimin?

Të lutem, njoftoji të futen, të votojmë në parim e të mbyllim mbledhjen, sepse është edhe Komisioni i Integritit, i cili po pret të zhvillojë mbledhjen, e që ka të njëjtët të ftuar që kemi dhe ne. Na duhet mendimi i Komisionit të Integritit, për të vazhduar pastaj pasnesër nen për nen.

Ju lutem të ftuarve që janë nga ministrinë, se nuk është e nevojshme të jenë më prezent dhe mund të lidhen me Komisionin e Integritit.

Elona, a kemi kuorum, apo ta lëmë edhe për parim të premtën, që të mos i mbajmë kolegët?

Elona!

Elona Toto – Nuk e kemi kuorumin, zoti kryetar.

Ilir Beqaj – Dakord atëherë!

E mbyllim mbledhjen këtu dhe e vazhdojmë të premtën në mëngjes, me miratimin në parim.

Faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA