



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Sigurinë Kombëtare

PROCESVERBAL

Tiranë, më 10.07.2018, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Ermonela Felaj – kryetare e Komisionit

Rendi i ditës:

1.Shqyrtim i Projektligjit “Për një ndryshim dhe shtesë në ligjin nr. 8378, datë 22.07.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar””- *nismë deputeti*

2.Miratimi në parim i projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”

Marrin pjesë :

Ermonela Felaj, Xhemal Qefalia, Pjerin Ndreu, Luan Duzha, Luan Harusha, Elona Hoxha, Anduel Xhindi, Antoneta Dhima, Sadi Vorpsi dhe Vullnet Sinaj,

Mungojnë:

Andon Frrokaj, Luan Rama, Paulin Sterkaj, Ervin Salianji , Xhemal Gjunksi, Isuf Çelaj, Myslym Murrizi Flamur Noka dhe Endrit Brahimllari

Të ftuar:

Z. Julian Hodaj – Zv.Ministër në Ministrinë e Brendshëm

Z. Mitat Tola – Drejtor i Përgjithshëm i Policisë Rrugore

Znj. Dorina Cinari - Zëvendësministre në Ministrinë e Infrastruktura dhe Energjetikes

Z. Bujar Hazizi- Këshilltar ligjor dhe Ekspert i sigurisë në aviacion

Znj. Edlira Liçi- AAC

Znj. Lilika Radovicka - Pergjegjese Sektori MIE

Znj. Renata Teta- Specialiste MIE

Znj. Anisa Pine - Specialiste MIE

HAPET MBLEDHJA

Ermonela Felaj – Mirdita!

Hapim mbledhjen e Komisionit Parlamentar të Sigurisë Kombëtare.

Sot në rendin e ditës kemi parashikuar shqyrtimin e projektligjit “Për një ndryshim dhe shtesë në ligjin 8378, dt. 22. 7. 1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë””.

Është një propozim i sjellë nga një kolegu ynë deputet, zoti Pjerin Ndreu.

Mandej do të vazhdojmë me prezantimin dhe miratimin në parim të projektligjit “Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë”.

Fillojmë me pikën e parë të rendit të ditës. Sikurse jua bëra të ditur, është një propozim që kolegu ynë ka depozituar në Kuvendin e Shqipërisë. Natyrisht, e kemi parë si një propozim shumë të nevojshëm ndryshimin e asaj dispozite të Kodit Rrugor. Për ta diskutuar së bashku, sot kemi ftuar në Komisionin e Sigurisë zotin Julian Hodaj, zëvendësministër në Ministrinë e Brendshme.

Faleminderit, zoti Julian!

Gjithashtu kemi ftuar zotin Mitat Tola, drejtor i Përgjithshëm i Policisë Rrugore.

Faleminderit për prezencën tuaj, zoti Tola!

Sipas Rregullores së Kuvendit, fjala është për zotin Pjerin Ndreu, i cili do të bëjë një prezantim të amendimit të sjellë në Kuvendin e Shqipërisë, “Kodi Rrugor”, dhe të nevojës për ta pasur këtë amendim. Besoj se është një nga ato amendime, që në fakt tërheq vëmendjen dhe interesin e gjithsecilit prej nesh. Kësisoj, do t’ju ftoja të jemi sa më kontribues, sa më konstruktivë në këtë debat, me qëllim që të mund të bëjmë vërtetë ndryshimin e duhur në Kodin Rrugor, gjë që realisht t’u shërbejë edhe interesave të qytetarëve po se po, por po ashtu edhe ligjit, sepse kuptohet, Kodi Rrugor përfaqëson një ligj të cilësuar, i cili mbron dhe garanton një marrëdhënie juridike të veçantë, që ka të bëjë me sigurinë rrugore. Kur flasim për sigurinë rrugore, me të janë të lidhura po ashtu siguria për jetën dhe shëndetin e njerëzve, qoftë kur ata janë në rolin e drejtuesve të mjetit, këmbësorë apo përfitues të transportit rrugor.

Faleminderit!

Fjala për ju, zoti Ndreu!

Pjerin Ndreu – Faleminderit, zonja kryetare!

Kjo është një iniciativë për ndryshimin e nenit 127, pika 3 të Kodit Rrugor. Për mendimin tim, është një ndryshim i domosdoshëm, për arsye të situatës së identifikuar në zbatimin e kësaj dispozite.

Cila është dispozita? Dispozita e nenit 127, pika 3 e detyron Policinë e Shtetit, që me t'i marrë dokumentin një personi me leje drejtimi të huaj, ta kalojë nga qarkullimi rrugor, që ta thjeshtojmë si kuptim, pra nga qarkullimi rrugor te prefekti, nga prefekti prapë te Shërbimi i Qarkullimit Rrugor, nga Shërbimi i Qarkullimit Rrugor te Ministria e Jashtme; nga Ministria e Jashtme në konsullatën e shtetit ku ai jeton.

Pra, është një kalvar i tmerrshëm i sorollatjes së personit, i cili penalizohet për një masë të caktuar në trafik. Cilët penalizohet me këtë? Të mos harrojmë se Shqipëria ka jashtë vendit të paktën 1 milion emigrantë. Janë 2 milionë shtetas kosovarë, që hyjnë e dalin këtu për arsye të ndryshme, janë edhe pothuajse një milion shtetas maqedonas, por ka edhe shumë turistët të huaj, që sipas statistikave janë në shtim e sipër në Shqipëri.

Po marrim rastin e emigrantëve. Në praktikë ka ndodhur që, nga bllokimi i patentës, për shkak të kësaj procedure të tmerrshme e të pazgjydhshme dhe kalvarit të jashtëzakonshëm të kalimit të kësaj rruge nga shërbimi i qarkullimit rrugor në konsullatën e vendit ku jeton, ndodh që njerëzit të humbasin edhe vendin e punës, t'u mbeten fëmijët në rrugë. Ka ndodhur që kanë ardhur duke qarë me lot. Jo në një rast, por në shumë raste, ka ndodhur që shtetas kosovarë të mos gjejnë një mënyrë se si të paguajnë gjobën, të marrin patentën dhe të ikin, ashtu siç ata na e ofrojnë ata neve. Kush ka qenë në Kosovë e di që e ka mundësinë që, me të marrë gjobën, të shkojë ta paguajë, të marrë dokumentin dhe të kthehet në Shqipëri. Ne, nga ana jonë, nuk ua japim këtë mundësi. Ky është një tjetër handikap i këtij kodi. Shto pastaj edhe turistët e huaj, të cilët ne mezi i presim, japim statistika të vazhdueshme në lidhje me shtimin e tyre, por është e pamundur që t'u japim zgjidhje.

Kur është bërë kodi, kjo mënyrë zgjidhjeje është kopjuar nga sllovenët, por sllovenët nuk kanë të njëjtën specifikë. Kanë pak a shumë të njëjtin numër popullsie me ne, por nuk kanë të njëjtën specifikë emigrantësh me ne. Nuk kanë të njëjtën specifikë marrëdhëniesh me shtetas shqiptarë që banojnë në Kosovë e Maqedoni.

Pra, është një problematikë, që neve na ngarkon shumë më tepër, e që i penalizon shumë më tepër shtetasit shqiptarë, të cilët ose vijnë këtu sepse kanë familjarët e tyre, pra vijnë jo vetëm

për pushime, por edhe për raste të tjera; gjithashtu i ngarkon të gjithë shqiptarët që janë shtetas të Kosovës e të Maqedonisë, por edhe shtetasit e huaj, që vijnë për turizëm.

Prandaj, për mendimin tim, është e domosdoshme që ne të gjejmë zgjidhje, ta shmangim këtë procedurë tejet të ngarkuar dhe burokratike, e cila në fakt, shpeshherë është bërë edhe shkak për korrupsion. Me interferencat që janë të detyruar të bëjnë emigrantët apo shtetasit e tjerë, e kanë vënë edhe shërbimin nën presion, që me pagesat nën dorë të mund të frenojnë ndjekjen e kësaj procedure kaq të gjatë. Atëherë, unë kam menduar që të hiqet fare procedura që përmendëm. Në fakt këtu, me shkrim, janë pikat 3/1, 3/2, por këto nuk ekzistojnë, është vetëm pika 3. Tani, ja dhe formula e zgjidhjes që jap unë. Duhet të jemi të qartë: për mua ka rëndësi të zgjidhet problemi, që ne të heqim këtë kalvar të tmerrshëm të sorollatjes së emigrantëve, të sorollatjes së shtetasve kosovarë, si dhe e të huajve që vijnë në Shqipëri.

Ky është problemi. Pastaj, formula e zgjidhjes mund të shikohet. Unë kam një ide, të cilën e kam parashtruar, por nuk mendoj se kjo ide është përfundimtare. Ne jemi të hapur për debat. Mund ta rregullojmë ashtu siç duhet dhe të shkojmë aty ku duhet, që të bëjmë një zgjidhje sa më optimale, që të dalim nga interpretimet dashakeqe. Ka disa interpretime edhe në medie, nëpërmjet të cilave duan ta lidhin se s'bën me efekte financiare, gjë që përbën një idiotësi në interpretim. Ky lloj ndryshimi nuk ka fare lidhje me efekte financiare. Efektet financiare që vijnë për shkak të kësaj janë të papërfillshme.

Ajo që ne duhet të bëjmë, është t'u krijojmë lehtësi shtetasve shqiptarë, emigrantëve tanë, të cilët vijnë në Shqipëri, që u merret patentat për një shkelje dhe nuk kanë absolutisht asnjë lloj mundësie për ta marrë, minimalisht para tre muajve. Kjo sepse vetë procedura e kalimit nga policia në prefekturë, nga prefektura në polici; nga policia në Ministri të jashtme; nga Ministria e Jashtme në konsullatën e vendeve ku ata jetojnë, është një tmerr.

Ky është qëllimi i këtij ndryshimi. Qëllimi nuk është për të marrë lekë dhe për t'i çuar në buxhet. Fundi i fundit duhet të frenojmë edhe sjelljet e shkeljes së ligjit në trafik, që në fakt, shpeshherë vijnë nga emigrantët. Kjo nuk do të thotë t'u japim atyre dhe shtetasve të huaj të drejtën që të vijnë e të bëjnë ç'të duan me trafikun në Shqipëri.

Ka mbingarkesë shumë të madhe në sezona, por duhet thënë se nga një pjesë e emigrantëve ka edhe sjellje shumë të parregullt, me shkelje flagrante të ligjit në trafik. Ne nuk mund ta lejojmë një lehtësi të tillë, që të krijojë kosto për ne, që nëpërmjet kësaj lehtësie të shtohet doza e shkeljes së ligjit nga ana e emigrantëve. Ata duhet të marrin penalitet. Të mos harrojmë se në vendet ku

janë, ata marrin penalitet nga 50 deri në 300 euro menjëherë. Gjambat tek ne janë të papërfillshme në raport me shkeljet që ata bëjnë dhe, duhet theksuar, në raport me kalvarin e tmerrshëm që kalon. I ikën vendi i punës ati tjetrit atje. Mund të punojë me kamion, në diku në ndonjë firmë, dhe i marrin patentën. Kjo ka ndodhur jo një herë, por disa herë. Jua thashë: kanë qarë.

Si duhet të ndryshohet pika? Duhet të hiqen fare procedurat e kalimit, siç e thamë, dhe lejedrejtimi pezullohet nga organi epror i agjentit të policisë, që ka tërhequr lejedrejtimin, ndërsa për lejedrejtimet e lëshuara nga një shtet i huaj, pezullimi i parashikuar në dispozitat e këtij neni konvertohet në pagesën e një shume, e cila është sa dyfishi i masës administrative maksimale të parashikuar për dispozitën e shkelur.

Pra, në konvertim dhe në mundësinë që shkelësi i një norme në trafik të marrë patentën, duhet të paguajë dyfishin e gjobës. Pra, kjo në konvertim të atij kalvarit që tmerrshëm që do të mund të kalohej.

Cili është përfitimi? Ky është përfitim i drejtpërdrejt: ti merr patentën dhe shkon në drejtimin për ku je nisur. Në lidhje me pagesën e gjobës, kjo duhet parë nga ekspertët, nëse duhet të paguhet në dorë, te polici, duhet të paguhet në arkë. Ky është një problem që ha diskutim.

Përfundimisht, duke kërkuar mirëkuptimin e të gjithë anëtarëve të komisionit, unë ju propozoj që ta mbështesni këtë nismë, duke pasur parasysh se, përveç të tjerave, është një kontribut shumë i madh në lehtësimin e procedurave të ndëshkimit të shtetasve tanë shqiptarë kryesisht, të cilët mund të jenë emigrantë, mund të banojnë në Kosovë, mund të banojnë në Maqedoni apo kudo tjetër, por edhe të shtetasve të huaj, që vijnë për pushime në Shqipëri.

Ky është qëllimi kryesor dhe i vetëm që lidhet me ndryshimin. Përndryshe, do të përballemi çdo ditë me një situatë të pazgjidhshme, me një situatë e cila, realisht penalizon shumë shtetas. Prandaj, unë kërkoj mirëkuptimin e të gjithëve ju, si dhe mbështetjen tuaj për ndryshimin e pikës 3 të nenit 127 të Kodit Rrugor.

Faleminderit!

Ermonela Felaj – Faleminderit, zoti Ndreu!

Pra, besoj se për të gjithë kolegët është e qartë se propozimi është për nenin 127 të Kodit Rrugor: “Pezullimi i lejedrejtimit të mjetit”. Kërkohet të shikohet mundësia e shkurtimit të rrugës apo të zinxhirit të procedurave, që bën një drejtues mjeti, i cili ka një lejedrejtimi të huaj, lëshuar nga një autoritet i huaj, në rastin kur ai shkel rregullat e qarkullimit rrugor, arsye për të cilën leja e drejtimit i pezullohet.

Në gjithë këtë rrugëtim, në mes është futur një figurë, e cila është figura e prefektit. Besoj se do ta dëgjojmë edhe nga drejtori, që në fakt, Kodi ynë Rrugor është një kod i ngjashëm me Kodin Rrugor italian. Edhe tek e-maili që ju ka vënë në dispozicion shërbimi i bibliotekës së Kuvendit të Shqipërisë, në kërkimin që ata kanë bërë, duket qartë se dispozita jonë dhe dispozita e kodit penal italian janë të ngjashme si dy pika uji.

Përpara se të ftoja kolegët në këtë diskutim, do të doja të dëgjonim qëndrimin e Ministrisë së Brendshme, përkatësisht mendimin e drejtorit të Përgjithshëm të Qarkullimit Rrugor, i cili edhe më parë, sa herë që janë bërë ndryshime në Kodin rrugor, ka qenë pjesë e grupeve të përbashkëta të punës së Kuvendit të Shqipërisë dhe grupeve të ndryshme të interesit.

Në gjithë këtë zinxhir, cila është hallka që ne mund ta shkurtojmë, që mund të na duket e panevojshme, me qëllim që edhe shtetasit që kanë një lejedrejtim të huaj, qofshin këta shqiptarë apo të huaj, të mos mbeten peng i burokracive për vendimmarrjen lidhur me një leje drejtimi, por nga ana tjetër të mos cenojmë as fuqinë ndëshkuese të ligjit. Sepse, sikundër e tha me shumë të drejtë edhe zoti Ndreu, natyrisht nuk kemi ndërmend që me këtë veprim të sotëm të inkurajojmë shkelësit e ligjeve, shkelësit e normave të Kodit Rrugor. Përkundrazi, duam që gjithkush të ndërgjegjësohet për faktin se është shumë e rëndësishme që këto norma të respektohen maksimalisht. Nga ana tjetër, a mund ta shmangim gjithë këtë rrugëtim, ta heqim prefektin si figurë? Duke dashur të mos ndërhyj më pas me pyetje, pyetja që unë do të kisha, është kjo: nëse vendimet që merren këtu, nga autoritetet shqiptare, në lidhje me pezullimin e lejedrejtimit të huaj, kanë efekt, shpresoj të mos e kem gabim, për territorin shqiptar dhe jo për territorin e huaj, a është e mundur që ne ta zbardhim vendimin në kohë reale dhe këtë vendim t'ua përcjellim të gjitha strukturave të Policisë së Qarkullimit Rrugor, me qëllim që ky shtetas të mos qarkullojë realisht për aq kohë sa autoritete shqiptare e kanë vendosur që të mos qarkullojë brenda territorit shqiptar? Pastaj, pjesën e përgjegjësisë, respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor jashtë vendit, kuptohet që e ndjek autoriteti i huaj, ndaj nuk ka pse të interferojmë ne.

Megjithatë, fjala është për ju!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Të lutem, zoti Qefalia!

Fjala është për ju! Zoti Ndreu e tha, që...

Xhemal Qefalia – Për procedurë.

Ermonela Felaj – Të lutem, Xhemal, të mbaroj.

Zoti Ndreu e tha me të drejtë se qëllimi është ky. Nuk është se jemi të ngurtë në lidhje me propozimin e ardhur. Natyrisht, ne mund ta ndryshojmë propozimin, në kuptimin e hartimit të një dispozite sa më të qartë, sa më të efektshme, kështu që, natyrisht, na vlen kontributi jua.

Fjala është për zotin Qefalia.

Xhemal Qefalia – Faleminderit, zonja kryetare!

Në fakt, këtu kemi një propozim, në lidhje me të cilin dua ta falënderoj zotin Ndreu për nismën që ka marrë. Përpara se t’u kalohet fjala përfaqësuesve të ministrisë, do të kisha një pyetje për relatorin dhe për propozuesin e amendamentit, kështu që, unë mendoj se nuk ka arsye për të mos e bërë pyetjen.

Ermonela Felaj – Unë mendova se do të ishte më e dobishme të dëgjonim njëherë përfaqësuesin, në lidhje me propozimin e ardhur. Pastaj...

Xhemal Qefalia – Ata aty janë. Janë të ftuar...

Ermonela Felaj – Megjithatë, kjo nuk na krijon asnjë lloj problemi. Nëse keni një pyetje për ta ezauruar në këto momente, patjetër.

Xhemal Qefalia – Faleminderit që po zbatoni Rregulloren, zonja kryetare! Në fakt, do të doja ta falënderoja edhe një herë kolegun tim Ndreu, në lidhje me konstatimin e kësaj ngarkese shumë të madhe që kanë pasur shtetasit e ardhur me mjete të huaja në territorin e Shqipërisë, pra kalvarin e tyre.

Zoti Ndreu, pyetja është kjo: thuhet e do të jetë dyfishi i gjobës. Cili është argumenti, sa i takon faktit se do të jetë dyfishi i gjobës? Ndërkohë, që të jemi më konkretë dhe për qytetarët shqiptarë, si dhe për ata që janë të interesuar, emigrantët: sa është gjoba reale dhe sa shkon dyfishi i gjobës për këta shtetas?

(Ndërprerje incizimi)

Ermonela Felaj – Atëherë, me të drejtën që relatori rezervon për të dhënë një përgjigje më vonë, fjala i jepet zotit Tola në lidhje me propozimin. Nuk e di kush do të flasë i pari nga ju. Në rregull, zoti Hodaj.

Julian Hodaj – Faleminderit, zonja kryetare!

Mirëdita të gjithëve!

Më duhet të them se në parim, ne jemi dakord me propozimin, pasi tenton të lehtësojë një procedurë burokratike, e cila sot rezulton mjaft e ngarkuar. Në lidhje me këtë, duke u munduar të

mos zgjatem, pasi drejtori do të japë të gjitha shpjegimet e nevojshme teknike, ne kemi një sugjerim dhe një kërkesë.

Sugjerimi konsiston në faktin se, për ta bërë akoma më operative këtë dispozitë të propozuar sot, mendojmë se duhet shoqëruar edhe me një ndryshim të nenit 201 të Kodit Rrugor, në lidhje me shqyrtimin e kundërvajtjeve administrative, në mënyrë që të thjeshtësohet edhe kjo procedurë e të mos kalohet prapë në atë kalvar të gjatë burokratik.

Sa i takon kërkesës, meqenëse jemi në shqyrtim të ndryshimeve të Kodit Rrugor, që deri diku janë urgjente, donim të sillnim në vëmendjen e komisionit, nëse është e mundur, që në këtë mbledhje të shqyrtohet dhe një propozim për ashpërsimin e sanksioneve në lidhje me përdorimin e celularëve gjatë drejtimit të automjeteve. Ky është një problem real dhe goxha i rëndë për momentin, është burim i një numri të madh aksidentesh. Pra, është një shqetësim real.

Kemi pasur një eksperiencë të suksesshme kur u ashpërsuan sanksionet në lidhje me mospërdorimin e rripit të sigurimit, ndërsa për përdorimin e celularëve, që përbën një fenomen akoma më shqetësues, sanksionet vazhdojnë të ngelen goxha të vogla.

Faleminderit!

Ermonela Felaj – Zoti Hodaj, në fakt nuk ju ka penguar asgjë, që ta sillnit këtë propozim këtu. Ky është një ligj i cilësuar. Unë kam parasysh se për këtë amendim që paraqiti zoti Ndreu, në njëfarë mënyre, ne e kemi një lloj konsensusi edhe nga opozita. Mbase jo të shprehur publikisht, por realisht, përpara se ky amendim të depozitohej në Kuvendin e Shqipërisë, kjo bisedë është bërë edhe me kolegët e opozitës. Sidoqoftë, unë besoj se ne do të shkojmë në një ndryshim tjetër të ndonjë dispozite të Kodit Rrugor vetëm nëse është e lidhur domosdoshmërisht me këtë. Besoj se kjo do të na krijonte edhe mundësinë e një konsensusi, i cili është absolutisht i nevojshëm për miratimin këtij projekti.

Fjala është për zotin Tola, në lidhje me propozimin që ka bërë zoti Ndreu.

Mitat Tola – Faleminderit, zonja kryetare!

Faleminderit, të nderuar deputetë!

Policia Rrugore është dakord me propozimin. Vetëm se, për të qenë i saktë me statistikën, dua të nënvizoj faktin se vitin e kaluar policia ka ndëshkuar 675 drejtues mjete me leje drejtimi të huaja, në një milion drejtues mjete. Normalisht, është shqetësim. Dispozita që kemi në Kodin Rrugor është një dispozitë e cila ekziston aktualisht në Itali e shumë vende të tjera, po për të lehtësuar atë kalvar që deputeti propozues përmendi, ne jemi shumë dakord, duke qenë se

institucioni i prefektit ka një distancë që nuk është e njëjtë me distancën që është në Itali, ku prefekti është pjesë e vazhdimit të karrierës policore dhe ku procedurat janë shumë të mbyllura. Në Itali qëllon shumë rrallë të ndëshkohet një drejtues mjeti me shtetësi të huaj, pasi sistemet e dërgojnë me shumë vonesë njoftimin, ndërkohë që shtetasi ka arritur në vendin e tij.

Praktikisht, në Itali, shumë leje drejtimi nuk pezullohen dot, e kjo për hir të mosgjetyes së drejtuesit të mjetit. E kundërta ndodh me ne, që e kemi konstatimin e drejtpërdrejt, por e thashë, është një shqetësim i vogël: në një milion drejtues mjeti, që janë futur vitin e kaluar, kemi 675 leje drejtimi të pezulluara.

Masat administrative, siç u kërkua nëpërmjet pyetjes, variojnë nga shkelja në shkelje. Në Kodin Rrugor janë rreth dhjetë shkelje, të cilat parashikojnë pezullimin e lejes së drejtimit: përdorimi i alkoolit, tejkalimi i shpejtësisë, qarkullimi në sens të kundërt në autostradë, qarkullimi në sens të kundërt nëpër qendrat e banuara, pozicioni i mjetit në karrexhatë, etj. Pra, janë rreth dhjetë shkelje, të cilat kanë dispozita të ndryshme, por mesatarisht gjoha në lekë shkon nga 50 mijë lekë të vjetra deri në 150 mijë lekë të vjetra. Këtu rrotullohet.

Mendoj se dyfishi është diçka normale, pasi, kini parasysh, do t'i falim lejen e drejtimit dikujt që është konstatuar me përdorim alkooli, qoftë ky francez, italian, gjerman apo kosovar.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Do ta sqaroj.

Në vijim të fjalës së zotit zëvendësministër, në Kodin Rrugor ka dy kategori, njëra prej të cilave është kategoria e drejtuesve të mjeteve, që kanë një leje drejtimi të huaj dhe drejtojnë një mjet me targa të huaja. Për këta është e zgjidhur pjesa e dispozitës së propozuar nga deputeti Ndreu. Këtu polici e ka fuqinë ligjore për të vendosur një masë administrative mbi 50 mijë lekë të vjetra, që e tejkalon nenin 201.

Ndërkohë, për shtetasit e huaj që punojnë në Shqipëri dhe drejtojnë një mjet me targa shqiptare, ose janë emigrantë dhe vijnë e drejtojnë përkohësisht mjetin e vëllait, pra kanë leje drejtimi të huaj dhe targa shqiptare, problemi ngatërrohet, sepse duhet të paraqiten në komision. Prandaj është i domosdoshëm ndryshimi i nenit 201. Duhet t'i jepet fuqi ligjore punonjësit të policisë, që të vendosë sikurse është dispozita, pra ta tejkalojmë kufirin prej 5000 lekësh të reja. Ne e kemi sjellë propozimin në lidhje me nenin 201, që është thjesht shtesa e një fjalie, dhe kjo e bën problemin të zgjidhshëm.

Ermonela Felaj – Do t’i thosha më parë sekretarisë, që të mund ta shumëfishonte propozimin e sjellë nga Ministria e Brendshme, e cila e sheh si domosdoshmërie dhe ndryshimin e nenit 201.

Ndërkohë, ka një ndërhyrje nga zoti Ndreu.

Pjerin Ndreu – Sa për t’ju përgjigjur pyetjes së kolegut Qefalia: cili është argumenti i dyfishimit? Duhet ta qartësojmë edhe një herë: kalvari i tmerrshëm i sorollatjes nga Shërbimi i Qarkullimit Rrugor te prefekti, pastaj prapë te Shërbimi i Qarkullimit Rrugor; nga aty te Ministria e Jashtme, nga Ministria e Jashtme në konsullatën e vendit ku ai banon, e gjithë kjo është verifikuar se paraqet një kalvar të tmerrshëm, por që sjell edhe pasoja shumë të rënda.

Po cilat janë pasojat? Këtu duhet të bëjmë një qartësim, që të vijmë pastaj te pyetja: përse dyfish? Pasojat lidhen me faktin e ati i ikën vendi i punës, vend pune me të cilin ai mban familjen. Shumë nga emigrantët tanë punojnë shoferë ose përdorin patentën me intervale, për të punuar në vende të ndryshme, dhe marrja e patentës do të thotë automatikisht humbje e vendit të punës. Ka ndodhur që kanë ardhur duke qarë, por s’ua kemi zgjidhur dot problemin. Janë nisur për rrugë me fëmijë, të cilët do të shkojnë në shkollë, por kanë ngelur në rrugë. Janë detyruar të bëjnë njëmijë e një përpjekje, edhe përmes aferash të ndryshme, për të marrë patentën, e jo me dyfishin e kësaj gjobe, por me shumë më tepër së sa kaq. Jua thashë se kjo është edhe një arsye për korrupsion, ndaj duhet ta heqim. Jo vetëm që është burokraci e paparë, por është edhe një arsye për korrupsion.

Duke i dhënë mundësinë që, në rastin e shkeljes të paguajë dyfishin e gjobës, bëjmë dy gjëra: edhe ai merr penaltet, por po ashtu, siç e tha edhe kryetarja, as nuk stimulojmë shkeljen e ligjit nga shtetasit e huaj, sepse ka shumë ngarkesë në trafik. Po marrim sezonin e pushimeve, meqë jemi në sezonin e pushimeve. Ka një mbingarkesë shumë të madhe nga ana e atyre, që në fakt janë targeti kryesor i ndryshimit, edhe nga emigrantët tanë, edhe nga shtetasit kosovarë, të Maqedonisë dhe me të huajt, të gjithë këta penalizohen. Por nëse ne ua lehtësojmë procedurat në ndëshkim me gjobë, atëherë i bie që t’ju themi: “Hajdeni se për shkeljet që keni, keni zgjidhje të tjera”. Pra, do t’i fusin në hullitë e zgjidhjes sonë që kemi për shtetasit shqiptarë që kanë patentë shqiptare dhe do t’i çojmë në komision. Por do të na qëllojë që në komision do të kalojë edhe një javë, do të ketë mbingarkesë të komisioneve edhe me shtetas të tjerë dhe do ketë pamundësi për t’i dhënë zgjidhje, do të mbingarkohet akoma më tepër situata, do ta fusim përsëri në një spirale të pazgjidhshme. Ne u japim mundësi zotërinjve të marrin patentën dhe të ikin në drejtimin që janë nisur, të mos humbin asgjë, por të paguajnë dyfishin e gjobës dhe të mendohen mirë se kanë

shpëtuar nga 3 muaj kalvari të tmerrshëm, ku nuk marrin dot patentën, në çfarëdo lloj rrethane që të jetë, në rastin më të mirë shkon 3 muaj dhe nuk e marrin dot, por shkon edhe 6 muaj. Ne u japim mundësinë të paguajnë dyfishin e gjobës. Dyfishi i gjobës, 50 mijë lekë të vjetër nuk është asgjë, është maksimale. Për mendimin tim për shkeljen, nuk është asgjë. Mendoj se kjo është një ndër zgjidhjet më të mira për të hequr një procedurë tmerri, por në fund të fundit për të ndëshkuar dhe për të mos stimuluar sjelljen në shkelje të ligjit dhe të rregullave të qarkullimit rrugor të këtyre shtetasve që në fakt e mbingarkojnë shumë situatën, duke pasur parasysh sistemin e rrugëve që kemi ne, nuk kemi një sistem aq të mirë sa të përballojmë edhe mbingarkesa të tilla, edhe shërbimet mbingarkohen, edhe problematika që vjen është shumë më e madhe, edhe aksidentet po shtohen.

Ermonela Felaj - Ju lutem, të përqendrojmë diskutimin! Po flasim që të heqim prefektin dhe pezullimi për leje drejtimi të huaja të mund të konvertohet në maksimumin e gjobës që parashikohet për shkeljen përkatëse.

Fjala është për zotin Harusha.

Luan Harusha –Faleminderit, zonja kryetare!

Jam dakord për thjeshtësimin e procedurave për lejen e drejtimit të shtetasve të huaj, por doja të bëj një pyetje: çfarë procedurash thjeshtësohen dhe sa shkon gjoba? Me sa jam në dijeni maksimalja është 400 mijë lekë dhe dyfishi shkon 800 mijë lekë. Më duket pak e rënduar. Ju lutem pak më qartë!

Ermonela Felaj - Po, zoti Tolaj.

Mitat Tola - Sikurse e theksova janë rreth 10 nene të Kodit Rrugor që parashikojnë pezullimin e lejes së drejtimit si sanksion plotësues, përveç masës së gjobës. Nëse do të bjerë sanksioni plotësues, masa e gjobës varion mesatarisht minimumi 50-150 mijë lekë të vjetër. Nëse do të marrim dyfishin, është 150 mijë lekë. Shpejtësia dhe alkooli janë dy nga shkeljet më frekvente.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Atëherë, po e sqaroj, nuk ka komision. Edhe sot që po flasim shtetasit e huaj nuk shkojnë në komision. Kur një shtetasi të huaj punonjësi i policisë i vendos gjobën sipas dispozitës përkatëse, në momentin që mund të ketë edhe një mandat ia lehtëson procedurën, i merr edhe lekët me mandat, i jep një kopje të mandatit, ose në qoftë se ka ndonjë mundësi e dërgon në ndonjë postë ose në ndonjë bankë të afërt. Pastaj lejen e drejtimit e merr dhe brenda 5 ditëve

sipas Kodit Rrugor ia dërgon prefektit. Prefekti nuk bën komision, por ai gjykon brenda 10 ditëve dhe vendos ose t'ia kthejë ose t'ia pezullojë në kufijtë e parashikuar nga ligji. Kjo periudhë është 10 ditë. Imagjinoni shtetas kosovarë që vijnë për pushime me fëmijë. Ka edhe një diferencë tjetër që i bën agresivë drejtuesit e mjeteve që janë në vende të huaja, ku ka një dallim midis lejes së drejtimit dhe certifikatës së aftësisë profesionale. Në Itali në momentin që ti kryen një shkelje punonjësi i policisë të pezullon lejen e drejtimit, në momentin që t'i drejton. Drejton autoveturën, ai të pezullon të autoveturës dhe të jep mundësi që të vazhdosh punën me kamion nëse je kamionist. Kjo diferencë nuk është në Shqipëri. Nëse unë u pezulloj lejen e drejtimit, ju heq mundësinë edhe nëse kanë motoçikletë, nuk i lejoj për periudhën e pezullimit të drejtojnë edhe motoçikletën. Kjo reformë nuk ka mbërritur te ne, ne do të donim që të mbërrinte. Kjo diferencë bën që të shtojë agresivitetin ose moskuptimin e këtij realiteti në Shqipëri me atë në Francë, Itali dhe Gjermani.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po bëj një analogji, shtetasit shqiptarë në momentin që marrin një pasaportë, kur e marrin brenda 3 ditëve, paguajnë trefishin. Këtu bëjnë një shkelje...

Ermonela Felaj - Ju lutem, të mos e shndërrojmë debatin tek për tek, sepse debati është për komisionin.

Zoti Arusha, ju lutem! Bëni pyetjen, të marrë fjalën zoti Tola. Në fakt të gjithë duam të dëgjojnë. Kolegët të gjithë duan të pyesin dhe të diskutojnë.

Ju lutem, të dëgjojmë përgjigjet për pyetjet dhe të mos përhapemi më tej dhe të kuptojmë se cili është qëndrimi juaj! Pra, kapet një shtetas me një leje drejtimi të huaj në shkelje të normave të qarkullimit rrugor, çfarë duhet të ndodhë që të plotësohet qëllimi ynë?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Luan Harusha - Unë dua të di: sa është gjoba dhe sa shkon ajo?

Pjerin Ndreu - Duhet të ndajmë gjobën nga heqja e lejes së drejtimit të automjetit. Zoti Tola e shpjegoi shumë mirë, janë rastet e heqjes së lejes së drejtimit, nuk kanë të bëjë me gjobën. Gjobë mund të marrësh në semafor 400 mijë lekë. Është gjobë, nuk është heqje e lejes. Bëhet fjalë për rastet kur hiqet leja e drejtimit të automjetit, jo për gjobat. Nuk mund të gjykohet për një gjobë që detyrimisht bëhet dyfish. Atë gjobë e merr njëlloj si të gjithë shtetasit e tjerë. Bëhet fjalë vetëm për 10 rastet e heqjes së lejes së drejtimit. Heqja e lejes së drejtimit sjell pasoja të rënda për këta, sepse në rastin më të mirë i duhen 3 muaj për ta marrë atë, për të kaluar

kalvarin e tmerrshëm, që nuk kemi pse e përsërisim më: polici, prefekturë, prefekturë, polici, Ministri e Jashtme, Konsullatë. Kush e ka provuar e di këtë gjë. Nuk ka rrugë, hapësirë për ta marrë dhe ne i krijojmë mundësinë për ta marrë me dyfishin e gjobës që merr për shkeljen për të cilën do t'i hiqej leja e drejtimit të automjetit. Jo çdo lloj gjobe hyn në këtë histori, por vetëm rastet kur hiqet leja e drejtimit, sepse heqja e lejes së drejtimit është problemi që hasin emigrantët në Shqipëri. Në jo pak raste janë penalizuar rëndë me vendin e punës, sepse e kanë të lidhur me lejen e drejtimit të automjetit.

Ermonela Felaj - Fjalën e ka zoti Duzha.

Luan Duzha - Faleminderit, zonja kryetare!

Jam plotësisht dakord me kolegun Ndreu. Të njëjtat situata kanë ndodhur edhe në zonat që ne mbulojmë.

Ermonela Felaj- Ju lutem, të dëgjojmë zotin Luzha! Kemi kohë të bëjmë të gjithë pyetje, të sqarohemi. Pastaj të fillohemi për përmbajtjen e dispozitës.

Luan Duzha – Pra, kanë ardhur emigrantët, u është marrë patentat dhe kanë humbur vendin e punës në Greqi apo Itali. Kam një pyetje: pagesa e dyfishit të gjobës për atë që dëshiron të paguajë dyfishin, se dikush tjetër mund të jetë i ngeshëm dhe mund të vazhdojë procedurat.

Ermonela Felaj - Pra, ju propozoni që ajo të jetë alternative.

Luan Duzha – Po, ai që dëshiron të paguajë dyfishin e gjobës, që të mos i hiqet patentat dakord, ndërsa ai që do të ndjekë procedurën, le ta ndjekë atë. Nuk mund ta bësh taksative. Unë nuk dua të paguaj dyfishin e gjobës, le të ma marrin patentën.

Ermonela Felaj - Po, zoti Tola. Do të doja të dija qëndrimin tuaj lidhur me propozimin që bëri zoti Duzha, që pagimi dyfish i gjobës të jetë alternativ dhe jo detyrim, për të mos rënë në kurthin e gjobave fikse, se jo çdo lloj shkelje ka të njëjtën rëndësi. Më duket konstruktiv opinioni. Cili është mendimi juaj në këtë rast?

Mitat Tola – Po, pa asnjë problem për Policinë Rrugore, nëse shtetasit e huaj do të dëshironin t'u nënshtroheshin sanksioneve plotësuese, ta lëmë si alternativë. Me propozimin që kemi sjellë, neni 201 dhe me atë ekzistuesin, personi i ka të hapura rrugët e ankimimit administrativ.

Ermonela Felaj – Po, zoti Ndreu.

Pjerin Ndreu - Ideja e ndryshimit kjo ka qenë: alternativa, megjithëse dhe në një konsultim me disa kolegë, menduam se mund ta heqim fare. Ka qenë ideja e disa kolegëve që të

hiqet fare efekti, por në propozim është alternativa, pra konvertohet. Kjo do të thotë se nëse ti dëshiron mund të hysh në procedura për të marrë patentën shpejt, në të kundërt të presësh 3 muaj sa të kalojë historia e dënimit dhe kjo është zgjedhja juaj.

E falënderoj zotin Duzha! Jam më tepër te konvertimi, te ideja e parë që kishim, që të mbylлим historitë: “pse kam dyfishin e gjobës”. Atëherë, në rregull, prisni procedurat që doni. Është në dëshirën e personit konkret, sepse ka shumë diskutime, disa e marrin gjykimin nga efekti financiar. Tre muaj sorollatje është 20- fish më i rëndë edhe impakti negativ që merret për shkak të 3 muajve është shumëfish më i rëndë. Jemi hasur me këtë problem. Unë jam deputet në një rreth ku ka shumë emigrantë, por jam edhe në një prefekturë ku kalojnë të gjithë shtetasit kosovarë, në Milot. Jemi përditë në presionin e kësaj problematike. Duke marrë shkas nga kjo problematikë që unë e has përditë, kam ndërhyrë. Ideja ka qenë që të konvertohet. Ti ke të drejtë dhe mund ta konvertosh. Të ketë alternativë, që të paguash dyfishin dhe të ikësh. Nëse nuk do të paguash para, le të vazhdojnë procedurat siç janë. Jam dakord. Ky është edhe propozimi.

Ermonela Felaj - Po, zoti Braho.

Spartak Braho - Faleminderit, zonja kryetare!

Jam plotësisht dakord jo vetëm me shqetësimin që ngre kolegu Ndreu, por edhe me formulimin përkatës. Pa u zgjatur, ne morëm parasysh vërejtjet, mendimet që dhanë përfaqësuesit e Ministrisë së Brendshme që ta votojmë. Shqetësimi im është diku tjetër. Kjo dispozitë përfshihet në korpusin e ligjeve që duan tre të pestat e votave, që do të thotë se ne nuk kemi kuorum. Neve na duhen 84 vota. Që të bëjmë numrin na duhet kompromis me opozitën. Po gjykoj personalisht, kompromis me opozitën nuk ka. Ata nuk vijnë për reformën në drejtësi, jo të votojnë këtë dispozitë. Megjithatë ne duhet t’ia bëjmë hyzmetin, zonja kryetare.

Së dyti, lidhur me idenë që hodhi zëvendësministri i Brendshëm ne duhet ta konsiderojmë kërkesën e tij për të marrë në shqyrtim shtesat dhe problematikën që ka dhe paraqiti në emër të institucionit. Ju duhet ta dini se ka një procedurë për të vënë në lëvizje propozimet, për të vënë në lëvizje atë që thoni, që të pezullohet sot puna e komisionit, duhet ta shqyrtojë, ta firmosë, megjithatë kjo është një çështje që i përket kryetares.

Ermonela Felaj – Faleminderit, zoti Braho!

Ka një ndërhyrje nga zoti Ndreu, por kam edhe një lutje, pasi edhe kolegët duan të flasin.

Pjerin Ndreu - Ky ndryshim, siç tha zoti Braho kërkon 84 vota. Që të jem transparent, unë jam konsultuar me shumë kolegë të opozitës, të dyja partive, edhe të PD-së, edhe të LSI-së dhe

në parim të gjithë janë dakord, se kjo është një problematikë që i kanë të gjithë, nuk është një problem që po e bëjmë ne dhe përfitojnë ne. I ftoj të gjithë kolegët që ashtu siç janë shprehur në bisedat me mua, të mbajnë qëndrim në ndihmë të emigrantëve, të shtetasve kosovarë dhe shtetasve të huaj.

Unë mendoj se do ta marrim mbështetjen nga opozita për këtë ndryshim, pasi është një ndryshim që prek të gjithë shtetasit shqiptarë, kryesisht emigrantët dhe shtetasit kosovarë edhe shqiptarët e Maqedonisë. Jemi të gjithë në një mendje, me sa di unë. Pastaj te vota, nëse për arsye politike duhet të penalizojnë emigrantët dhe shtetasit tanë shqiptarë, kosovarë, maqedonas kryesisht dhe shtetas të huaj që vijnë për turizëm, atëherë është problemi i opozitës. Ne duhet të bëjmë tonën.

Ermonela Felaj – Po, zoti Vorpsi.

Sadi Vorpsi - Faleminderit, zonja kryetare!

Doja të mbështesja iniciativën e kolegut Ndreu për ndryshimin e nenit 127/3 të Kodit Rrugor. Është një procedurë që për shkak edhe të mbajtjes së detyrës për 4 vjet si prefekt i Tiranës e di sa rraskapitëse është në radhë të parë për emigrantët tanë që udhëtojnë në vendet e huaja, por edhe për shtetasit kosovarë, madje në një takim bilateral që kemi pasur me zotin Braho në Kosovë, është kërkuar ndërhyrja në Kodin Rrugor për sa i përket kësaj problematike. Është një procedurë, sikurse ju thashë shumë burokratike që zgjat, drejtori tha 10 ditë, por unë nga eksperiencia që kam ju them se shkon më tepër sesa aq, shkon mbi 2 javë, sepse vetëm ardhja nga institucioni i prefektit deri atje, kërkon procedura brenda, jashtë dhe kjo histori është shumë e gjatë. Jam plotësisht dakord me ato që propozoi zoti Ndreu sot. Ajo që kërkoj është që ta minimizojmë sa më tepër këtë procedurë burokratike është ajo që edhe ju e shprehët për të eliminuar në rastin konkret edhe komisionin, që gjoba të ekzekutohet direkt dhe të mos marrë kohën prej 5 ditësh që kërkon komisioni. Ndërkohë që qytetarët jo vetëm shqiptarë, por edhe ata të huaj që nuk janë pak, sidomos këto vitet e fundit, ne jemi në sezonin turistik dhe nga informacionet që kemi marrë janë mbi 100% të gjithë hoteleve në Jug, por edhe në vijën bregdetare të prenotuar. Pra, në rastin konkret ndihmojmë emigrantët tanë që jetojnë jashtë kufijve të Shqipërisë, ata kosovarë që i kemi pothuajse çdo fundjavë këtu. Në eksperiencën time, në qarkun e Tiranës vinin në muaj 20-25 patenta kosovarësh, një shqetësim i autoriteteve kosovare. Siç e dimë kodi kosovar ka një alternativë që brenda ditës kalon në gjykatë dhe ti merr patentën duke paguar edhe masën administrative. Ne kemi sot një mundësi për të zgjidhur këtë problematikë që

për hir të së vërtetës është një problem i madh, në radhë të parë për emigrantët tanë, për shtetasit kosovarë dhe në përgjithësi për shtetasit e huaj.

Ermonela Felaj - Faleminderit, zoti Vorpsi!

Ka ndonjë ndërhyrje nga ndonjë koleg tjetër? Duhet t'ju ftoj që të vijmë te formulimi konkret, sepse diskutime në parim mund të bëjmë pa fund, por problemi është sesi do ta formulojmë këtë propozim që kemi. Të gjithë kemi një material ku jepet varianti si është në Kodin aktual, neni 127, ku bëhet fjalë për pezullimin e lejes së drejtimit, kemi edhe variantin e propozuar nga nismëtari. Po hyj direkt në temë, sepse ky është qëllimi ynë, të mos zgjatemi.

Në pikën 3 të nenit 127 aktual thuhet: “Leja e drejtimit pezullohet nga organi epror i agjentit të policisë që ka tërhequr lejen e drejtimit. Për lejet e drejtimit të lëshuara nga një shtet i huaj, nga institucioni i prefektit në juridiksionin e të cilit është konstatuar shkelja”. Ramë dakord që “prefekti” duhet të hiqet. Ramë dakord që të ekzistojë mundësia alternative që pezullimi i lejes së drejtimit të mund të konvertohet me dyfishin e maksimumit të gjobës për shkeljen përkatëse. Te pjesa e propozuar nga nismëtari, ju lutem referojuni pikës 3/2, aty thuhet: “Lejet e drejtimit pezullohen nga organi epror i agjentit të policisë që ka tërhequr lejen e drejtimit dhe për lejen e drejtimit të lëshuara nga një shtet i huaj pezullimi i parashikuar në dispozitat e këtij neni konvertohet në pagesën e një shume që është sa dyfishi i masës administrative maksimale të parashikuar për dispozitën e shkelur”. Kam përshtypjen se kësaj dispozite i mungon pjesa në rastin kur ai nuk pranon alternativën e konvertimit në gjobë. Kush do ta pezullojë lejen, sepse prefektin e hoqëm? Kujt do t’ia lëmë këtë kompetencë? Cilat do të jenë veprimet në vijim, që t’i dimë në rend kronologjik se çfarë ndodh? Kjo të jetë e qartë edhe për ne si deputetë, por mbi të gjitha, të jetë e qartë për publikun, për ata që janë të interesuar drejtpërsëdrejti për këtë pjesë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Me radhë, iu drejtova zotit Tola.

Vullnet Sinaj - Pse duhet ta lëmë alternative, e lëmë gjobën siç është.

Ermonela Felaj - Zoti Sinaj, a mund të ndjekim një rregull? Ne duhet që këtë dispozitë ta formulojmë siç duhet. E morëm vesh, jemi të gjithë dakord që të hiqet prefekti, të ketë alternativë ai që të marrë lejen e drejtimit dhe të paguajë gjobën e shtetit, por nga ana tjetër të mos harrojmë se edhe këtë punë nuk mund ta lëmë kaq lirshëm, që çdo shkelës të vijë të paguajë gjobën dhe të marrë lejen dhe të vazhdojë shkeljen për qejf. Edhe kështu nuk mund të jetë. Ne

nuk mund t'i vëmë në pozita të pabarabarta, shtetasit me leje drejtimi të autoriteteve shqiptare dhe shtetas të tjerë me leje drejtimi të autoriteteve të huaja. Ko pjesë nuk na intereson, sepse kanë të drejtë të na paragjykojnë se po bëjmë fushatë për mbledhjen e lekëve. Nuk është ky qëllimi. Jemi dakord që ajo të jetë alternativë, por shkelësi ta ndiejë ndëshkimin nga ligji, të mos i shpëtojë ligjit duke paguar lekët.

Pjerin Ndreu- Po të jetë puna për kushte të barabarta, sepse nuk e kuptoj këtë ndërhyrje, në kushte të pabarabarta gjendesh kur kalon atë kalvarin e tmerrshëm, që këtu fillon të diskriminohesh. Nëse jemi për t'i bërë baras, atëherë i lëmë baras me gjobat siç i kemi në Shqipëri dhe biem rahat me këtë punë, por është një realitet tjetër, nuk është e njëjta gjë, si patenta shqiptare, si ata që janë çdo ditë këtu, si ata që vijnë një herë në vit dhe ikin, për arsye të ndryshme mund të bien pre e shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor. Unë jam dakord që ta lëmë siç është ose t'i shtojmë fjalët: “Ose konvertohen me pagesën e një shume që është sa dyfishi i masës administrative maksimale të parashikuar për dispozitën e shkelur”.

Ermonela Felaj – Kur nuk e pranon konvertimin, kush do ta bëjë pezullimin?

Pjerin Ndreu - E lëmë pezullimin siç është, ose i lëmë alternativën, ashtu siç është procedura.

Ermonela Felaj - Dakord, ose lëmë procedurën aktuale dhe fusim alternativën.

Pjerin Ndreu – Lëmë procedurën siç është ose konvertohet, është në zgjidhjen e tij, sepse nuk mund ta shkruajmë në dispozitë “me dëshirën e tij”. Ne e lëmë : “ose” dhe aty e zgjedh vetë ai ose kështu, ose ashtu. Unë mendoj se duhet kjo zgjidhje, e lëmë siç është dhe i shtojmë alternativën. Për shembull këtu ku thuhet: “Leja e drejtimit pezullohet nga organi epror i agjentit të policisë që ka tërhequr leje qëndrimin dhe për leje qëndrimet e lëshuara nga një shtet i huaj nga institucioni i prefektit në juridiksionin e tij është konstatuar shkelja sipas pikës 1 të këtij neni, prefekti brenda 5 ditëve njofton organin e Policisë Rrugore për vendimin e marrë, duke dërguar së bashku me leje qëndrimin ose konvertohet...”

Ermonela Felaj - Jo, atë e lëmë aty. Nëse themi konvertohet, ke shtuar...

Pjerin Ndreu - E lëmë alternative, ashtu sikurse e thamë, ose ta heqim, ose ta lëmë. Kur kam thënë këtë gjë, kam pasur idenë se konvertohet. Me këtë koncept e kemi diskutuar herën e parë. Që të lëmë një mundësi të konvertohet, të mos ndiqet procedura, por nëse ti nuk do, sepse të duket gjoba e madhe, dyfish, atëherë ndiq procedurën që kemi.

Ermonela Felaj – Po, zoti Vorpsi.

Sadi Vorpsi- Jam dakord. Autoriteti që ka prodhuar aktin administrativ, ai të marrë vendimin. Në rastin konkret, Policia, komisariati i Policisë Rrugore, Komisariati i policisë a mund ta pezullojë patentën?

(Diskutime pa mikrofon)

Ermonela Felaj – A mundemi ta dëgjojmë drejtorin, se është specialist për këtë punë dhe ka fushën më të gjerë të vështirimit?

Urdhëroni, zoti Tola!

Mitat Tola - Faleminderit!

Në fakt, ne po bëjmë një ndryshim që t’ia lëmë agjentit të Policisë Rrugore në rrugë e të mos i themi emigrantit që hajde në komision se s’kemi bërë asgjë. Ajo që do të kërkoja unë është që dispozita të jetë e qartë, jo me “ose”, se po ia lamë policit me “ose”, shtetasi kosovar do të jetë prapë pre e korrupsionit. Shtojmë një paragraf të dytë dhe themi “Me kërkesë të drejtuesit të mjetit me leje drejtimi të huaj, masa plotësuese konvertohet në ...”, që mos t’i lëmë interpretimin në dispozitë punonjësit të policisë. Pra, të bëhet në rrugë. Punonjësi i policisë në rrugë t’i thotë: “Zotëri, ligji parashikon pezullimin e lejes së drejtimit dhe gjobë. Meqë ti je shtetas i huaj, parashikon pagesën dyfish”. Ai vlerëson në moment, shkon paguan...

(Diskutime pa mikrofon)

Ermonela Felaj – T’i përmbahemi gjuhës që përdor kodi, se duhet të jetë e unifikuar gjuha, nuk mund të jetë në disa dispozita një gjuhë dhe në disa të tjera një gjuhë tjetër...

Dua të sqaroj edhe një herë, se duhet të jemi të qartë edhe për procesverbalin e mbledhjes. A do të vazhdojmë ta lëmë procedurën aktuale dhe ndërkohë do të njohim alternativën për shtetasit, të cilët për arsye të ndryshme nuk mund të presin këtë procedurë, por janë të gatshëm të paguajnë dyfishin e gjobës?

Kjo është edhe ideja juaj, se dua ta kuptoj mirë qëndrimin e ministrisë?

Dakord.

Urdhëroni, zonja Spahiu!

Klodiana Spahiu – Falënderoj deputetin Ndreu për gjithë këtë punë që ka bërë, se është një histori e gjatë, që ka kohë që ka filluar!

Unë, në fakt po mendoja për një ndërhyrje që zëvendësministri e mendoi që ta sillte më vonë, se sot është e perealizueshme. A nuk do ta quanit ju diskriminim nëse një qytetari shqiptar i

hiqet patenta për përdorimin e telefonit dhe nuk ka të drejtën të paguajë të njëjtën gjobë ose një sanksion me gjobë për marrjen e patentës?

Me këtë propozim që ju do të sillni, nëse kam qenë duke përdorur telefonin për një arsye madhore, se ju e dini që tani nuk kemi as shoferë, a do të kem të drejtën të paguaj gjobën dhe të marr patentën, apo do të më ndërpritet patenta sipas kodit aktual?

Mendoj se duhet të bëhen të njëjtat ndryshime edhe për shtetasit shqiptarë.

Ermonela Felaj – Pra, a mund të jetë alternativa për të gjithë shtetasit, pavarësisht çfarë leje drejtimi mbajnë?

Mitat Tola – Kjo mbetet në nivelin e propozimit, kështu që mendoj se duhet të rrimë brenda këtyre kornizave. Këtu po bëhet një diferencë trajtimi ndërmjet shtetasve që kanë lejedrejtimi të huaj dhe shtetasve që kanë leje drejtimi shqiptare.

Nuk besojmë se është antikushtetuese si koncept, sa kohë bëhet ky dallim. Diskriminimi është koncept kushtetues. Sa kohë ne po e miratojmë me një ligj dhe sa kohë ka disa shkaqe të arsyeshme, besoj se është një problem që tejkalohet.

Për sa i përket propozimit për celularët, sot për sot, sanksioni është ...

(Diskutime pa mikrofon)

Besoj se një pyetjeje të tillë duhet t'i përgjigjet propozuesi dhe Ministria e Brendshme, nuk është propozuesi. Gjithsesi, nëse doni mendimin e Ministrisë së Brendshme, ne shprehemi se në parim jemi dakord me propozimin.

(Diskutime pa mikrofon)

Ermonela Felaj – Pra, jeni të gatshëm të shprehni një qëndrim sot, që ne po bëjmë një gjë për shtetasit me lejedrejtimi të huaj? A mund ta bëjmë alternative edhe për shtetasit shqiptarë? Unë besoj se të gjithë që po na ndjekim do të thonë se pse jo.

Mitat Tola – Është pak herët të japim një përgjigje për këtë pyetje sot, pasi edhe lloji i diskutimit që shtrohet në lidhje me lejet e huaja të drejtimit niset nga specifika e atyre shtetasve që kanë leje drejtimi të huaja.

Ermonela Felaj – Urdhëroni, zonja Dhima!

Antoneta Dhima - Faleminderit!

Dua të falënderoj kolegun Ndreu për propozimin e kësaj nisme! Në fakt, unë doja të bëja një pyetje për zotin Tola, sepse u diskutua shumë gjatë për këtë problem. Sipas statistikave që ju

keni ndër vite, sa ka qenë numri i lejeve të drejtimit të pezulluara për shtetasit e huaj? Nga viti në vit, ka ardhur në rritje apo në ulje?

Mitat Tola - Faleminderit!

Vitin e kaluar, sikurse iu referova, ka qenë një numër prej 675 drejtuesish të huaj, por kini parasysh se gjithmonë porosia e pjesë politike dhe pjesës drejtuese Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit në sezone verore, më shumë tentohet të këshilla, se sa të ndëshkimi i ashpër. Gjithmonë drejtuesit e mjeteve me targa të huaja janë parë me një sy dashamirës, sikurse po shikohen sot, me idenë se nëse ai ka 5 fëmijë e do të iki në Greqi, edhe një shkelje mund të jetë toleruar. Pra, ky numër është shumë i vogël, kryesisht shtetas shqiptarë që banojnë në Kosovë, Maqedoni. Pra, në mbi 1 milionë mjete që janë futur vitin e kaluar, ka një numër shumë të ulët pezullimesh të lejeve të drejtimit.

Nuk po flas për masat administrative pa sanksion plotësues, masat administrative, si: rrip, drita, parakalim, por po flas për masat administrative me sanksion plotësues. Pra, përveç gjobës në lekë, kanë edhe një sanksion plotësues.

Antoneta Dhima – A mendoni ju se ky propozim do të ulë numrin e tyre? Masa që merret me dyfishin e gjobës a do të ndikojë në uljen e numrit?

Mitat Tola – Ashpërsimi i masave administrative, në fakt, dhe prekja e xhepit, pra pagesa e gjobës të drejtuesit i mjetit ka gjithmonë një efekt pozitiv në edukimin e tij.

Sikurse tha edhe zoti zëvendësministër, masa që ndërmorëm për ashpërsimin e gjobës për rripin e sigurimit ka dhënë efekte mjaft pozitive. Kemi arritur të lidhim pothuaj shumicën e drejtuesve të mjeteve pas sediles dhe kjo jo me fjalë të bukura, por me shtrëngim. Masa shkoi 50-150 mijë lekë. Në qoftë se do të na lejoni ta bëjmë edhe me celularin, është masë shumë qesharake. Nga 8 aksidente që ndodhin, 6 janë nga shkakut e celularit, por masat janë shumë qesharake. Ka ngelur një dispozitë e vitit 1992. Është krejtësisht e papërshtatshme me realitetin. Kini parasysh se rripi i sigurimit mbron drejtuesin e mjetit dhe është diçka pasive, nuk është ofensive. Celulari mund të vrasë, përveç atij që e përdor, edhe të tjerë.

Ne e kemi sjellë propozimin. Nuk e di nëse jemi në kohë, thjesht është një nen, dhjetëfishimi i masës që do të jepte rezultate të jashtëzakonshme.

Antoneta Dhima – Dyfishimi i gjobës, a mund të krijojë mundësi abuzimi nga personeli juaj?

Mitat Tola – Punonjësit e Policisë Rrugore vendosin gjoba nga 5 mijë lekë deri në 2 milionë lekë të vjetra. Ky është diapazoni i të gjitha masave administrative që vendos kodi. Në vlerësimin e publikut, nga sondazhet që bëri kohët e fundit ambasada suedeze dhe holandeze, shërbimi i Policisë Rrugore ishte më i vlerësuar.

Në momentin që ata abuzojnë, ne kemi një shërbim të kontrollit të çështjeve të brendshme, kemi drejtori standardesh dhe dua të theksoj se kemi qenë të ashpër dhe vazhdojmë të jemi të ashpër. Kemi instrumente në duart e qytetarëve që nga komisariati dixhital, kamerat, prandaj ne jemi të gjithë në monitorim. Vazhdon një proces pastrimi, një proces i edukimit të punonjësve, prandaj nuk besoj se mund të ketë mundësi abuzimi.

Ermonela Felaj - Faleminderit!

Para votimin në parim, edhe një pyetje të fundit, të lutem!

A mendoni se duhet ta limitojmë mundësinë për ta konvertuar, se mund të jetë një shtetas me leje drejtimi të huaj, që për arsye pune lëviz shpesh, nuk është se lëviz një herë në vit vetëm për pushimet e verës. Pra, ky është i gatshëm që për çdo shkelje që bën të paguajë gjobën, por kjo nuk na intereson që ta lëmë atë të shkelë ligjin dhe ta hedhë lumin duke paguar gjobën. A mendoni se duhet ta limitojmë numrin e rasteve kur ai ka të drejtë të japë pëlqimin dhe natyrisht të marrë edhe konvertimin? E kam fjalën duke u nisur nga praktika juaj e punës, gjithmonë.

Mitat Tola – Si do ta vlerësojë punonjësi i policisë për përsëritjen...

Ermonela Felaj – A nuk ia vini ju të dhënat në dispozicion çdo punonjësi të qarkullimit rrugor, për shembull, që filan shtetas me këtë leje drejtimi, me këto të dhëna ka shkelur tri apo katër herë rregullat e qarkullimit rrugor? Ju e keni këtë mundësi, atëherë e gjithë kjo pajisje, më e mira që ka në dispozicion Policia e Shtetit, teknologjia e re që është futur edhe në radhët e policisë së qarkullimit rrugor duhet patjetër ta ndihmojë këtë proces.

Mitat Tola - Për sa u takon drejtuesve të mjeteve ne kemi një *database* të plotë nga viti 2010 e këtej edhe për sa u takon targave të mjeteve. Në Kodin Rrugor është e parashikuar dhe për ata që janë përsëritës dispozita nuk është më ajo që ka qenë. Pra, në qoftë se brenda vitit dikush kapet me shkelje, atëherë gjoba nuk është më 50 apo 150 mijë, por është dyfish, pezullimi nuk është më 1 deri në 3 muaj, por është deri në 6 muaj dhe në qoftë se personat do t'i shkelin prapë rregullat...

Ermonela Felaj - Kjo është e njëjtë edhe për lejet e drejtimit të huaja...

Mitat Tola – Patjetër! Çdo person e ndien në xhepin e tij këtë, sepse nuk është e njëjtë si të paguash 400 mijë lekë me 200 mijë lekë ose me 800 mijë. Pra, progresiviteti është i evidentuar.

Ermonela Felaj – Faleminderit!

Ndërkohë, ju kujtoj kolegë të nderuar, se komisioni ynë është komision përgjegjës për ndryshimin e propozuar për Kodin Rrugor, por i njëjti diskutim do të bëhet edhe në Komisionin e Ligjeve dhe natyrisht do të na duhet edhe ekspertiza e kolegëve të Komisionit të Ligjeve përpara se të vendosim për formulimin përfundimtar me të cilin duam të amendojmë Kodin. Gjithsesi, duke përmbledhur të gjitha sa u thanë, dua t’ju them se për ndryshimin që propozohet, theksohet që ndërhyrja të bëhet në nenin 127, ku pas pikës 3 të shtohet një paragraf në të cilin të thuhet: “Masa administrative e pezullimit në rastin e lejeve të drejtimit të huaja mund të konvertohet në dyfishin e gjobës nëse kundravajtësi jep pëlqimin”.

Po kështu kemi edhe një propozim tjetër, por meqenëse ne u njohëm vetëm sot me të, kur të vijojmë me diskutimin nen për nen, patjetër që do ta miratojmë, por sot kemi vetëm miratimin në parim.

Kush është dakord?

(Diskutime pa mikrofon)

Siç edhe jua thashë, kjo dispozitë lidhet me atë çështje, por kur të vendosim për formulimin e dispozitës natyrisht do ta marrim në shqyrtim edhe atë pjesë që propozon ministria. Dua t’ju them se projektet që vijnë nga qeveria nuk kanë të krahasuar me projektet që propozohen nga deputetët, prandaj deputetët duhet të falënderohen në kuptimin se ata nuk kanë infrastrukturë njerëzore në dispozicion që t’i ndihmojë ata të bëhen gati amendimet, ndërkohë që për qeverinë nuk është e njëjta gjë, e cila ka një strukturë shumë të gjerë njerëzish që ndihmojnë në përpilimin e amendimeve dhe të projektligjeve.

Ne jemi këtu për të dhënë kontributin tonë, natyrisht do të pranonim të votonim çdo lloj dispozite që ndihmon përmirësimin e Kodit Rrugor, por nga ana tjetër duhet të jemi shumë korrekt për këtë pjesë, sepse asnjë gjë nuk duhet të votohet me shpejtësi ekstreme, e pastudiuar, sepse këto janë ligje, të cilat nuk duhet të ndryshohen shumë shpesh dhe pikërisht për këtë arsye janë cilësuar që të kenë një qëndrueshmëri të gjatë në kohë dhe neve na takon ta respektojmë të parët këtë pjesë.

Ju falënderoj zoti Hoda dhe zoti Tola për prezencën tuaj!



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Sigurinë Kombëtare

PROCESVERBAL

Tiranë, më 10.07.2018, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Ermonela Felaj – kryetare e Komisionit

Rendi i ditës:

Miratimi në parim i projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”

Marrin pjesë :

Ermonela Felaj, Xhemal Qefalia, Pjerin Ndreu, Luan Duzha, Luan Harusha, Elona Hoxha, Anduel Xhindi, Sadi Vorpsi, Antoneta Dhima dhe Vullnet Sinaj,

Mungojnë:

Xhemal Gjunksi, Isuf Çelaj, Myslym Murrizi ,Ervin Saliç, Andon Frrokaj, Luan Rama, Paulin Sterkaj, Flamur Noka dhe Endrit Brahimllari

Të ftuar:

Znj. Dorina Cinari - Zëvendësministre në Ministrinë e Infrastruktura dhe Energjetikës

Z. Bujar Hazizi- Këshilltar ligjor dhe Ekspert i sigurisë në aviacion

Znj. Edlira Liçi- AAC

Znj. Lilika Radovicka - Përgjegjëse Sektori MIE

Znj. Renata Teta- Specialiste MIE

Znj. Anisa Pine - Specialiste MIE

Ermonela Felaj - Vazhdojmë me pikën e dytë të rendit të ditës.

Kolegë, ju lutem, në qoftë se keni nevojë për 5 minuta pushim, në rregull, por e mira do të ishte ta vazhdonim mbledhjen!

Si pikë të dytë të rendit të ditës kemi miratimin e projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”. Ju kujtoj se ne jemi komision për dhënie mendimi për këtë projektligj, kurse komision përgjegjës është Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin dhe me aq sa jam në dijeni e ka filluar shqyrtimin e projektligjit në fjalë.

Për të na prezantuar projektligjin të pranishëm në komision janë zëvendësministren e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjetikës, zonja Dorina Çinari.

Mirë se erdhët dhe ju falënderoj për durimin tuaj!

Zoti Bujar Hazizi, këshilltar ligjor dhe ekspert i sigurisë në aviacion, zonja Edlira Liçi, përfaqësuese e Autoritetit të Aviacionit Civil, zonja Lilika Radovicka, përgjegjëse sektori, zonja Renata Teta, specialiste në Ministrinë së Infrastrukturës dhe Energjetikës, si dhe zonja Anisa Pine, por ajo nuk është e pranishme.

Ju falënderoj të gjithëve për praninë tuaj!

Ju lutem, një prezantim të përmbledhur për Kodin Ajror. Natyrisht, do t’ju ftoja të mos mjaftoheshim me leximin e relacionit, sepse relacionin të gjithë kolegët e kanë në dispozicion, prandaj do t’ju lutesha të përqendroheshit në ato pika se çfarë sjell Kodi i ri Ajror, pasi nuk është hera e vetme që ndryshohet Kodi Ajror. Në fakt, para pak kohësh Kuvendi i Republikës së Shqipërisë e ka ndryshuar Kodin Ajror, prandaj do t’ju lutesha të na thoshin se çfarë të rejash na sjellin ndryshimet e bëra, veçanërisht nga pikëpamja e sigurisë. Pra, ne më shumë sesa një komision teknik jemi një komision që priremi t’i shohim gjërat nga pikëpamja e sigurisë, ndryshimet ligjore që përcillen në Kuvend, prandaj nga kjo pikëpamje do të doja të na thoshit se çfarë të rejash ka Kodi Ajror sa i takon sigurisë në transportin ajror, sigurisë në pika të ndryshme të aeroporteve dhe nga ana tjetër të gjithë e dimë që përbëjnë një infrastrukturë kritike dhe janë në syrin e vëmendjes së çdo ligjvënësi.

Relator i këtij projektligji është zoti Vorpsi.

Fjala për ju zonja Çinari.

Dorina Çinari – Përshëndetje, zonja kryetare!

Të nderuar deputetë,

Projektakti që ju kemi paraqitur sot ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore dhe njëkohësisht marrëdhëniet juridike në fushën e aviacionit civil. Qëllimi i këtij ligji është rregullimi i veprimtarisë së avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas dispozita të këtij Kodi dhe në përputhje me nenin 83 të Konventës së Çikagos, si dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë.

Ndikimet që kanë sjellë amendimin e këtij projektligji apo ndërtimi i ligjit të ri vijnë nga gjetjet e auditit shtetëror, që është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, nga rekomandimet e ekspertëve të Komisionit European në kuadër të zbatimit të marrëveshjes shumëpalëshe, nga gjetja e aktiviziteve standardizuese të Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit dhe nga rekomandimet e ekspertëve të projektit Twining 2014-2015.

Kodi Ajror është amenduar në vitin 2011, duke qenë se ndryshimet e propozuara preknin gati gjysmën e dispozitave të neneve të ligjit nga ana e institucioneve përgjegjëse është menduar të hartohet një projektligj i ri, i cili përveçse ndryshon dispozitat ekzistuese bën edhe një saktësim nga ana gjuhësore dhe një standardizim të të gjitha termave në fushën e aviacionit civil.

Sqarimet teknike do t'ua lë përfaqësuesve të Aviacionit Civil, si dhe ekspertëve të ministrisë, për detaje që ju jeni të interesuar.

Ermonela Felaj – Nëse mundeni, do të doja ta shmangni anën teknike për të ardhur te thelbi dhe tek ajo që i intereson posaçërisht punës së këtij komisioni. Gjërat më tipike, sa u takon ndryshimeve që sjell Kodi i ri Rrugor, do të keni rastin t'i diskutoni në Komisionin për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin. Komisioni ynë është i interesuar për pikëpamjen e sigurisë, a preket kjo gjë apo vazhdon të ruhet njëlloj si në Kodin e vjetër ose Kodin në fuqi?

Edlira Liçi – Unë mendoj se ju nuk keni nevojë që ne t'ju prezantojmë ndryshimet kryesore që ka i gjithë Kodi Ajror. A doni të fokusohemi vetëm te kapitulli i sigurisë?

Ermonela Felaj – Besoj se kjo do të ishte më e mirë për ne, prandaj nëse mundeni, na e përmbledhni këtë pikë.

Edlira Liçi – Zoti Hazizaj është ekspert i sigurisë së aviacionit civil, por do të shtoja që ndryshimet në kapitullin e sigurisë nuk janë ndryshime thelbësore, por janë plotësime të mangësive që Kodi aktual ka dhe këto plotësime janë bërë në zbatim të ndryshimeve që kanë pësuar edhe

rregulloret europiane, të cilat ne i kemi detyrim për t'i transponuar, edhe si rezultat i zbatimit të standardeve të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Pra, më shumë janë përmirësime dhe saktësime dhe jo ndryshime thelbësore. Zoti Hazizaj, do t'ju bëj një prezantim të kapitullit të dhjetë, i cili është kapitulli për sigurinë, i cili shoqërohet me sanksione për moszbatimin e parashikimeve të këtij kapitulli, të cilat në Kodin aktual kanë qenë të cunuara.

Ermonela Felaj – Faleminderit!

Besoj se zoti Hazizaj mund ta realizojë nevojën tonë, sepse është edhe këshilltar ligjor, edhe ekspert i sigurisë në aviacion.

Bujar Hazizi – Faleminderit!

Në vazhdim të fjalës së zëvendësministres, si dhe kolegia ime Edlira Liçi, dua t'ju evidentoj, në fakt, do ta kap nga fundi, për shkak të nevojave që kemi pasur në veprimtarinë tonë në vite, marrëdhëniet me subjektet, të cilat janë të përfshira dhe kanë përgjegjësi për zbatimin e aspekteve të ndryshme të programit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil. Ky është një dokument themelor, në hierarki është akt nënligjor, i miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave në gusht të 2011-ës, i cili ka nevojë të ripunohet dhe duke respektuar edhe hierarkinë e normës, praktikisht, e kemi filluar si veprimtari, por do të jetë si derivat i miratimit të Kodit të ri Ajror.

Pra, ka lindur nga nevoja për të aplikuar dhe për të zbatuar masa, sanksione ndaj enteve, të cilat janë subjekte të monitorimit dhe megjithëse u janë vënë në dukje mangësitë përsëri nuk reagojnë në mënyrën e duhur, për shembull, duke shkelur afatet, si dhe mungesa e një instrumenti detyrues në kuptim të ligjit që të sigurojmë qëndrueshmërinë e standardeve të nivelit që kemi në kuadër të sistemit kombëtar të sigurisë së Aviacionit Civil.

Në fakt, ka qenë edhe një përpjekje e organizuar e jona për të harmonizuar detyrimet ndërkombëtare që ka shteti në raport me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil ICAO-n dhe me BE-në, me të cilën ende nuk jemi anëtarë, por shpresojmë që ky objektiv shumë shpejt do të realizohet. Ne jemi të lidhur nëpërmjet një marrëveshjeje të posaçme me Komitetin Europian dhe është një skedul i caktuar, i cili gradualisht tenton të përafrojë legjislacionin e vendit tonë me atë të vendeve të BE-së.

Në Kodin e ri Ajror pjesë e ndryshimeve është edhe përfshirja e 12 masave të sigurisë në mënyrë të shprehur, gjë, e cila ka munguar në Kodin Ajror ekzistues. Më tej është e kuptueshme që për të garantuar një nivel të standardizuar të sigurisë në aviacion përveç nevojës ligjore për të

pasur një autoritet përgjegjës, do të duhej që ky autoritet përgjegjës të ketë edhe fuqitë e nevojshme ligjore për t'iu imponuar enteve që ju përmenda më parë, të cilat do të duhet që në veprimtarinë e tyre të zbatojnë ato masa sigurie dhe procedura, të cilat garantojnë përputhshmërinë me kërkesat kombëtare dhe me detyrimet ndërkombëtare.

Kjo që jam duke ju thënë është shumë e rëndësishme, sepse dua t'ju sqaroj paraprakisht që sistemi nuk e identifikon operatorin e aeroportit, shoqëritë ajrore ose ofruesin e shërbimit të trafikut ajror apo kategori të tjera për të cilat besoj se ju keni dëgjuar, siç është *Catering Fuel Company*, *Cleaning Company*, *Cargo*, *Agent* e të tjera, janë kategori specifike të sigurisë së aviacionit civil, të cilat nuk janë në kuptimin që ndeshim në fjalorin e përditshëm si Drejtori Rajonale, por është një sistem i organizuar në mënyrë specifike me një sistem që ndërthur kërkesat kombëtare me detyrimet ndërkombëtare. Kjo është mjaft e rëndësishme, pasi ne në veprimtarinë tonë të përditshme kemi ndeshur vërejtjen e përgjithshme se përse ndodh X gjë atje dhe çfarë bën autoriteti. Kjo është mëse e vërtetë, por për të pasur atë fuqi ligjore ndaj tyre do të duhet miratimi i këtij projekti që ju kemi sjellë.

Jam i gatshëm për çdo pyetje dhe për çdo sqarim që ju do të më kërkon, sepse për 4 vjet kam qenë në krye të Drejtorisë së Aviacionit Civil, ndërsa sot për rrethana të ndryshme jam në pozicionin e këshilltarit ligjor, por kjo është një histori tjetër.

Ermonela Felaj – Fjalën e ka, zoti Vorpsi, si relator i projektligjit.

Sadi Vorpsi – Përshëndetje!

Të nderuar kolegë deputetë,

Në radhë të parë doja të falënderoja zëvendësministren, njëkohësisht edhe zotin Hazizaj për prezantimin që ai bëri për projektligjin, sidomos për sa i përket aspektit të sigurisë kombëtare. Ky projektligj ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e aviacionit civil. Qëllimi i veçantë i këtij ligji është rregullimi i veprimtarisë së avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi, sipas dispozitave të këtij Kodi në përputhje me nenin 83 të Konventës së Çikagos dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga Autoriteti Kompetent financues i Republikës së Shqipërisë. Hartimi i këtij projektligji vjen njëkohësisht i ndikuar nga gjetjet e auditit shtetëror të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, rekomandimet e ekspertëve të Komisionit Evropian në kuadër

të zbatimit të marrëveshjes shumëpalëshe, në veçanti të Aneksit 1 të saj i përditësuar në prill të 2014-ës.

Gjetjet e vizitave standardizuese të Agjencisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit, rekomandimet e ekspertëve të projektit “Twining 2014-2015”, projektligji në fjalë paraqet përparësi, pasi në të parashikohen dispozitat që përmbushin një pjesë të detyrimeve të marrëveshjes për krijimin e zonës së përbashkët europiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është Aneksi 1, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni europian që prek transportin ajror, i cili përditësohet çdo vit në varësi të ndryshime të këtij legjislacioni. Ky legjislacion është në përputhje me Kushtetutën dhe me detyrimet që burojnë nga marrëveshjet ndërkombëtare dhe Konventat për Aviacionin Civil dhe merren në konsideratë edhe ligjet e fushave të tjera specifike që prekin veprimtarinë e aviacionit, siç është legjislacioni për licencimin, si dhe nuk shoqërohet, kjo është shumë e rëndësishme, me efekte financiare për buxhetin e shtetit.

Pra, në përfundim të relatimit do të doja të vlerësoja rëndësinë e këtij projektligji, prandaj i ftoj anëtarët e komisionit ta miratojnë projektligjin në parim.

Faleminderit!

Ermonela Felaj – Faleminderit, zoti Vorpsi!

Fjalën e kanë kolegët. A keni pyetje për sa i takon nevojës për të pasur një Kod të ri Ajror?

Nuk ka.

Atëherë po ju bëj unë një pyetje. Pyetja që unë kam lidhet me problematikën që ka shkaktuar përdorimi i avionëve *ultra light*, të cilët duke fluturuar në një lartësi që nuk monitorohet, shpeshherë janë përdorur edhe për trafike të lëndëve narkotike. Me këto ndryshime që sjell Kodi Ajror a do të ketë mundësi Autoriteti i Aviacionit Civil të monitorojë fluturimet e avionëve të lehtë, *ultra light*, veçanërisht të mund të sinjalizojnë momentin kur këta avionë ulen në një kuotë të caktuar? Pra, kuptohet pse ata ulen në këtë kuotë, sepse kërkojnë t’u fshihen radarëve e të tjera me radhë, në mënyrë që të realizojmë atë që quhet parandalim i kryerjes së këtyre trafikeve. Pra, kjo është pyetja që më intereson shumë.

Duhet ta dini që Kuvendi i Shqipërisë para 4 vjetëve ka ngritur një komision hetimor për hetimin e trafikut të drogës që kryhej nga avionët *ultra light* dhe në atë rast Kuvendit i Shqipërisë ia ka dërguar propozimet përkatëse edhe Autoritetit të Aviacionit Civil për sa i takon ndryshimeve që mund të ndërmerre në praktikën e vet të punës.

A mund të kem një përgjigje për sa i takon këtij shqetësimi?

Bujar Hazizi – Së pari, e vlerësoj pyetjen tuaj. Këto tipe avionësh *ultra light*, dronet, që janë një dukuri e re në aviacionin civil ndërkombëtar, por edhe në vendin tonë, praktikisht nuk janë objekt i drejtpërdrejtë i masave të sigurisë, në kuptimin e sigurisë së aviacionit, por janë të sigurisë tekniko-operacionale. Bashkimi Europian ka një dokument, të cilin ne do ta transpozojmë për ta inkorporuar, i cili lidhet me *small airports*, ku përfshihen edhe aspekte të sigurisë së aviacionit për avionët me peshë deri në 5700 kilogram. Pra, ka një sistem detyrues për operatorët e këtyre tipave të avionëve dhe për aeroportet apo pjesë të aeroporteve ku këta avionë do të ulen ose do të ngrihen që do të jenë në përdorim të tyre. Kjo është një rregullore, të cilën ne pothuajse e kemi gati dhe është subjekt i miratimit nga ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë. Kjo e rregullon pikërisht këtë gjë...

(Diskutime pa mikrofon)

Po, me Rregullore dhe jo me Kod.

Ermonela Felaj – Itinerarin e fluturimit që japin mjete të ndryshme fluturuese a e merr edhe Autoriteti i Aviacionit Civil, apo jo?

Bujar Hazizi – Këto janë subjekte të kërkesave për shoqërinë “Albkontroll” sh.a., e cila konfirmon kërkesën për leje fluturimi, duke e specifikuar ndalimin e tyre për të kaluar në zona, të cilat janë në përdorim civil apo ushtarak.

Ermonela Felaj – Kolegia juaj ka një ndërhyrje.

Po, zonja Liçi.

Edlira Liçi – Kodi Ajror aktual, si dhe projekti që ne propozojmë, parashikon detyrimin që ka çdo operues i një avioni qoftë privat apo qoftë tregtar, që në rast se ai do ta kalojë territorin e Republikës së Shqipërisë, patjetër që duhet të marrë leje nga Autoriteti i Aviacionit Civil, i cili në kuadër edhe të ndryshimeve më të fundit të legjislacionit europian ka detyrimin e koordinimit dhe të bashkëpunimit me autoritetet ushtarake. Pra, ka një kordinim për menaxhimin e hapësirës ajrore midis autoritetit të Aviacionit Civil, ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror, ku për Republikën e Shqipërisë është Albkontroll dhe të autoriteteve ushtarake që merren me menaxhimin e hapësirës ajrore.

Ermonela Felaj – Faleminderit!

Kisha edhe një pyetje. Ndryshimi i Kodit Rrugor a implikon detyrime të reja për koncesionarin e aeroportin të Rinasit, apo nuk ka lidhje fare?

Bujar Hazizi – Indirekt ai është i prekur, sepse jemi duke folur për aeroporte dhe nuk po merremi me faktin që është një aeroport, aeroporti ndërkombëtar “Nënë Tereza”, pra janë aeroportet. Ne të gjithë e dimë se ajo është e rregulluar me një ligj të veçantë që është marrëveshja e koncesionit e nëntorit 2004 dhe ka një dispozitë aty që e detyron atë të veprojë në përputhje me Konventën e Çikagos, Aneksi 17-të “Siguria e Aviacionit Civil”, si dhe me dokumentin 30 të ECAC-ut, pra është i lidhur indirekt...

(Diskutime pa mikrofon)

Ermonela Felaj – Faleminderit z.Hazizi ! Atëherë kalojmë në votimin në parim. Jeni dakort?
Miratohet në parim.

MBYLLET MBLEDHJA