



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 11.12.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Shqyrtimi i projektligjit “Për disa ndryshime në ligjin nr. 9573, datë 03.07.2006 “Për autoriparimin, shitblerjen, depozitimin e mjeteve rrugore me motor, të rimorkiove dhe pjesëve të tyre të dala jashtë përdorimit ose të braktisura dhe për veprimtaritë që lidhen me to”, të ndryshuar”” (*Komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Rrahman Rraja, Eglangina Gjermani, Andrea Marto, Rakip Suli, Ilir Ndraxhi, Tatiana Nurçe, Robert Bitri, Dritan Bici dhe Vullnet Sinaj.

Mungojnë:

Florjon Mima, Lorenc Luka, Endri Hasa, Izmira Ulqinaku, Hekuran Hoxhalli, Gjetan Gjetani, Lefter Koka dhe Agron Çela.

Të ftuar:

Arben Dhima – Drejtor në Ministrinë e Energjisë dhe Infrastrukturës

Majlinda Hafizi – Drejtoreshë e Politikave të Zhvillimit Ekonomik në Ministrinë e Ekonomisë dhe Financave

Albiona Korita – Përgjegjëse Sektori në Ministrinë e Energjisë dhe Infrastrukturës

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Mirëdita, kolegë deputetë!

Siç jemi njoftuar, në axhendën e kësaj jave kemi ndër të tjera, edhe projektligjin “Për disa ndryshime në ligjin nr. 9573, datë 03.07.2006 “Për autoriparimin, shitblerjen, depozitimin e mjeteve rrugore me motor, të rimorkiove dhe pjesëve të tyre të dala jashtë përdorimit ose të braktisura, dhe për veprimtaritë që lidhen me to”, të ndryshuar””, për të cilin jemi komision përgjegjës. Relator kemi zotin Rakip Suli. Data e shqyrtimit në seancë është më 20 dhjetor.

Të ftuar nga Ministria e Energjisë dhe Infrastrukturës kemi zotin Arben Dhima, drejtor, dhe zonjën Albiona Korita, përgjegjëse sektori, të cilëve u uroj mirëseardhjen në komision!

Pa humbur kohë, zoti relator, do t’ua japim fjalën fillimisht përfaqësuesve të ministrisë?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Atëherë, zoti Dhima, fjala është për ju.

Arben Dhima – Mirëmëngjesi të gjithëve dhe faleminderit!

Vlen të përmendet se ky projektligj është iniciuar në kuadër të nismës së deregulimit të shërbimeve që ofrohen nëpërmjet institucioneve publike, duke synuar thjeshtimin e një sërë procedurash dhe më tej delegimin ose përjashtimin e disa veprimtarive nga disa detyrime me të cilat kanë qenë veshur më parë.

Konkretisht, ky projektligj zhvesh nga ky lloj detyrimi disa nga këto veprimtari, si, për shembull, tregtimin e pjesëve të këmbimit për mjetet rrugore dhe rimorkiot e tyre, tregtimin e pjesëve të këmbimit për mjetet rrugore dhe rimorkiove të tyre të autorizuar nga prodhuesi (këtu kemi të bëjmë me përfaqësitë e markave të automjeteve) dhe të agjencive që trajtojnë praktikën e qarkullimit. Ky projektligj i taton në vitin 2006. Ka pasur disa kritere teknike, të cilat mbeten ende në fuqi...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Për shembull, detyrimi për të siguruar një drejtues teknik që e njuh procesin dhe procedurat gjatë segmenteve përkatëse që trajton ky ligj, domethënë jo vetëm te pjesa e autoriparimit, por kemi edhe te shitblerja. Pra, të kemi një drejtues teknik në këto veprimtari, që ligji i përcakton se duhet të jenë inxhinierë, mekanikë ose teknikë të mesëm/mekanikë me

aftësi profesionale të caktuar, aftësi të cilat certifikohen nga drejtoritë rajonale të shërbimeve të transportit rrugor.

Projektligji nuk merr përsipër të përafrojë ndonjë *Acquis*, sepse është një ligj sektorial që e trajton këtë fushë brenda territorit të Republikës së Shqipërisë.

Nëpërmjet këtij projektligji synojmë të hedhim hapat e parë të deregulimit dhe lehtësimit në këtë fushë për të vijuar edhe më tej. Si projektligj është përpunuar nga specialistët e Sektorit Automotiv në ministri, në bashkëpunim edhe me institucionet e varësisë dhe agjenci të tjera, siç është edhe ADISA në këtë rast, për lehtësimin e shërbimeve.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Atëherë, edhe një herë, se ndoshta nuk e kuptova unë, si e kishim situatën përpara, çfarë ndryshon tani dhe pse kemi ardhur te ky? Mirë kuadri i deregulimit, reduktimi i barrierave, liberalizimi e të tjerë, por si ishte përpara dhe çfarë ndryshon?

Arben Dhima – Atëherë, ndër veprimtaritë të cilat kanë detyrimin e pajisjes me një licencë, e cila lëshohet nëpërmjet QKB-së me kodin “73”, pra nëpërmjet marrjes së një opinionit nga një institucion, siç është ministria apo strukturat e vartësisë, tashmë disa prej këtyre veprimtarive, të cilat kanë të bëjnë kryesisht me tregtimin e pjesëve të këmbimit, si: dyqanet thjeshta të tregtimit të pjesëve, po ashtu dyqanet përfaqësuese të markave të pjesëve dhe ato që kanë qenë agjenci të trajtimit të praktikave të shitblerjes, regjistrimit apo çfarëdolloj praktike që kryhet me mjete rrugore. Pra, këto tri aktivitete nuk kanë nevojë të kalojnë nëpërmjet një filtri teknik të një pale të tretë, të një institucioni të tretë, siç mund të jetë ministria apo cilito institucion varësie, por këto thjesht regjistrohen në QKB dhe e marrin automatikisht licencën.

Eduard Shalsi – Pra, shkojnë direkt në...

Arben Dhima – Në Qendrën Kombëtare të Biznesit.

Eduard Shalsi – Pa pasur nevojën për të marrë një dokument.

Arben Dhima – Po.

Eduard Shalsi – Pse erdhëm te një ndryshim i tillë? Ky dokument që merrej ishte burokraci, ishte i tepërt, ishte i panevojshëm, ishte...?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Dhima – E kuptova.

Eduard Shalsi – Cila ka qenë logjika që e kanë vendosur përpara?

Arben Dhima – Logjika pse janë vendosur, të themi ndoshta që nga momenti kur ministria e ka marrë këtë lloj funksioni, sepse më saktë ky grup i ministrisë filloi ta shqyrtojë

në tërësi barrën e procedurave me të cilat mbartej biznesi në përgjithësi. Nga specialistët përkatës të sektorit u referua se një pjesë e këtyre funksioneve apo shërbimeve, siç ishte edhe kjo në këtë rast, nuk ishte e domosdoshme të kalonte nëpërmjet një filtri teknik. Çfarë presupozonte? Ndër kriteret që vendoseshin për të analizuar nëse një subjekt kishte kapacitetet e hapësirave, kishte kapacitetet e mjeteve apo edhe organizimin e brendshëm, kishte kompjuterët apo tualetet e të tjerë, këto janë vlerësuar se janë barrierat të tepërta që nuk i shërbejnë qëllimit në vetvete të kësaj veprimtarie. Pra, nuk cenohet siguria rrugore e mjetit nëse dyqani i shitblerjes së mjeteve ka një hapësirë prej 30 metrash katrorë apo 40 metrash katrorë.

Këto janë disa nga barrierat...

Eduard Shalsi – Në rregull.

Arben Dhima – ... që janë vlerësuar të panevojshme.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po, zoti Suli.

Rakip Suli – Pak a shumë në të njëjtën linjë, çfarë është reduktuar në dokumentacion? Çfarë dokumentesh duheshin dje dhe çfarë duhen sot për të shkuar te QKL-ja për t'u licencuar kjo kompani? Çfarë reduktimesh janë bërë te dokumentacioni?

Eduard Shalsi – Nuk kërkohet dokumentacion pra.

Rakip Suli – Jo, çfarë dokumentesh duheshin dje dhe çfarë është reduktuar realisht? Sa dokumente kërkoheshin dje, një, dy apo pesë, apo...?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Eduard Shalsi – Në rregull.

Arben Dhima – Pra, deri dje...

Rakip Suli – Kam edhe një pyetje tjetër. Unë mendoj se pjesa e hapësirave deri në 30 metra...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, duhet të kishte njëfarë kufizimi, sepse edhe me 30 metra katrorë të bësh tregtim të automjeteve më duket...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Flas për kriteret e këtyre...

Robert Bitri – Mbi ç'bazë do të vendoset hapësira prej 30 metrash ose 40 metrash?

Eduard Shalsi – Kush e cakton?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në rregull, zoti Dhima.

Robert Bitri (pa mikrofon) – Më mirë hiqeni, sepse atij i del vetë. Gjatë punës së tij, kur ka 30 metra dhe do t'i shtohet puna, automatikisht do ta shtojë vetë. Por jo t'ia vësh kusht ti.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Që të marrësh licencën, ti duhet të kesh një dyqan prej 60 metrash katrorë.

Eduard Shalsi – Në rregull.

Arben Dhima – Lidhur me pyetjen: “Çfarë dokumentacioni kërkohej më parë?”, në zbatim të ligjit është përcaktuar që ministri, me një udhëzim përkatës, përcakton kriteret e licencimit për secilën nga kategoritë e shërbimeve. Këto kriteret, të vendosura në udhëzimin e ministrit, ishin subjekt i një rishikimi nga një komision teknik, i cili verifikonte dokumentacionin përpara se t'i shprehej QKB-së. Procedura e subjektit për t'u licencuar niste dhe përfundonte në QKB. Pra, niste nga QKB-ja, e cila e transmetonte nëpërmjet portalit online në ministri, komisioni verifikonte dokumentacionin nëse ishte në përputhje dhe këtë përputhshmëri e shprehte me kriteret e udhëzimit. Në këtë rast, duke i përjashtuar nga kjo lloj kategorie për licencim, ministria dhe institucionet e varësisë, sepse funksioni është dereguluar edhe gjatë kësaj faze, duke i deleguar pranë Institutit të Transporteve në momentin që flasim, por në momentin kur këto shërbime dalin nga detyrimi i një verifikimi teknik, subjekti me një vetëdeklarim merr përsipër përgjegjësinë e përputhjes me normat dhe kriteret, siç e thamë, udhëzimi ka dalë në zbatim të ligjit.

Tashmë me miratimin e ligjit ky udhëzim do të rishikohet për ta thjeshtuar më tej. Kjo është edhe arsyeja pse thamë që kjo ishte faza e parë, duke ndërhyrë drejtpërdrejt në ligj, për të vijuar më tej me thjeshtimin e procedurave dhe në udhëzimin përkatës që ka dalë në zbatim të ligjit.

Eduard Shalsi – Në rregull.

Zoti Dhima, ju jeni drejtor i...? Si quhet pozicioni juaj?

Arben Dhima – I Deregulimit të Lejeve, Licencave dhe Monitorimit.

Eduard Shalsi – Kështu quhet drejtoria?

Arben Dhima – Po.

Eduard Shalsi – Po i rishikoni të gjitha proceset e licencimit, të gjitha...?

Arben Dhima – Në tërësinë e tyre.

Është hartuar edhe një informacion mjaft i bollshëm: janë hartuar një sërë draftligjesh, VKM dhe udhëzime, të cilat synojnë deregulimin dhe lehtësimin jo vetëm në këtë fushë...

Eduard Shalsi – Sektor.

Arben Dhima – Pra, jo vetëm në këtë sektor, por në të gjithë sektorët: në sektorin e energjisë, të minierave, të industrisë; të automotivit; të ndërtimit. Pra, secili sektor ka marrë detyrën në kuadër të reformës së deregulimit, ka hartuar ndryshimet përkatëse të nevojshme në secilin akt sektorial, këto janë draftuar dhe janë përcjellë tashmë në Drejtorinë Rregullatore (në Drejtorinë Juridike, siç e njohim në zhargonin e përditshëm) për verifikimin e përputhshmërisë së formës, sipas teknikës legislative, të cilat pastaj, në llojin e kategorisë (nëse është projektligj, VKM ose udhëzim) do të kalojnë për miratim. Por ky është një proces që do të vijojë, nuk do të ndalet këtu.

Eduard Shalsi – Bëhet fjalë edhe për aspektin procedural, pra për thjeshtimin e procedurave, bërjes më efikase...?

Arben Dhima – Pra, jo vetëm në moskërkimin e një dokumentacioni, i cili mund të gjenerohet drejtpërdrejt nëpërmjet sistemeve elektronike të institucioneve, por edhe në moskërkimin e një dokumentacioni që nuk është thelbësor, nuk është i domosdoshëm dhe nuk i shërben drejtpërdrejt qëllimit të verifikimit apo kriterëve teknike përkatëse që mund të ketë nevojë ajo fushë.

Eduard Shalsi – A kemi një raport gjetjesh deri tani, për shembull, ku ishim, ku jemi dhe çfarë po rishikohet në lidhje me ministrinë?

Arben Dhima – Po, kemi një të tillë.

Eduard Shalsi – Veçse jini konciz.

Arben Dhima – Mund t’ju dërgoj.

Eduard Shalsi – Dërgojeni si një përmbledhje për të gjithë komisionin.

Fjalën e ka zoti Marto.

Andrea Marto – Këtu thuhet: “Agjencitë që trajtojnë praktikën e qarkullimit të mjeteve me motor dhe/ose rimorkio”, ndaj dua t’ju pyes: çfarë kanë qenë këto agjenci?

Arben Dhima – Sipas përkufizimit të ligjit, i është krijuar mundësia një entiteti që e quan agjenci, e cila praktikisht kryen ato veprime që mund t’i kryejë një individ. Pra, në njëfarë mënyre individ apo shoqëria i delegon autoritetin kësaj agjencie për të kryer veprime me këtë automjet, si, për shembull, kryerjen e procedurave për kontrollin teknik periodik

(kolaudimin)... Pra, dikush mund të marrë mjetin tënd dhe të shkojë të përfaqësojë te SGS-ja, që është sot koncesionari, dhe të kryejë të gjitha procedurat.

(Deputeti Marto flet pa mikrofon.)

Jo, është një ndërmjetës yti, një person që ti e autorizon.

(Deputeti Marto flet pa mikrofon.)

Po, më përpara duhet të licencoheshe.

Vullnet Sinaj – Dua të bëj një pyetje: çfarë i ngelet më këtij ligji kur ne i heqim këto licenca? Mos është një ligj që nuk duhet më? Unë po habitem këtu. Ky ligj është vetëm për kamionët me rimorkio. Përderisa ne heqim edhe licencimin e këtyre kamionëve me rimorkio të pjesëve të këmbimit, të riparimit dhe e liberalizojmë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një sekondë!

Mos është ndonjë ligj i tepërt që është dashur atëherë për kohën? Sepse lexoj qëllimin e këtij ligji dhe aty thuhet: “për mjetet që mund të vidhen, për sigurinë në rrugë...”. Tani, nuk e di, a ekziston një ligj i tillë në botë, në Europë, në Ballkan? Mos kemi një ligj, i cili ka ngelur që nga kusuret e shkuara? Sepse kamionët riparoheshin pjesë-pjesë, ndërsa tani ka rregulla të tjera Europa: nuk të lë të qarkullosh, se ka taksa të larta për kamionët e vjetër, ato kanë dalë nga qarkullimi, si dhe ka kamionë që duhet të... Si e kanë ata? Më duket se kamionët kanë një titull: R5 ose R10...?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kanë të dhëna që pa i pasur këto të dhëna, që të jenë të viteve të fundit, nuk hyn dot në komunitetin europian. Mos ka ngelur... ?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

“Euro 2”, “Euro 5”, “Euro 6” dhe “Euro 7”.

Ndoshta kamionët, për të cilët flasim këtu, për t’u riparuar, nuk lejohen më të qarkullojnë. Kështu më duket sikur po vijmë vërdallë një ligji tejet të vjetër.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po ta lexoni titullin e ligjit, ai thotë: “Për autoriparimin, shitblerjen, depozitimin e mjeteve rrugore me motor dhe të rimorkiove”, pra flet për të gjitha mjetet. Gjithsesi, në rregull.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, zoti Dhima.

Arben Dhima – Me të drejtë, zoti kryetar, ky si ligj trajton të gjithë gamën e automjeteve që qarkullojnë, që nga mjetet më të rënda motorike që dalin në rrugë, pra jo automjete motorike që përdoren për kantiere, por ato që dalin në rrugë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Trajton pikat e servisit të automjeteve, pikat e shitjes së tyre, pikat e depozitimit të mjeteve të cilat braktisen, siç quhen ndryshe “varrezat e makinave”.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në fakt, bëhet fjalë për ato që mund të kenë rimorkio, sepse një pjesë e tyre vijnë bashkë me rimorkion. Nuk ka sens t’i ndajmë.

Dallimi në vetvete është i vogël, pasi një pjesë e vogël e mjeteve të rënda kanë rimorkio.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Rimorkio mund të jetë edhe një karroceri që transporton disa materiale ndërtimi për një familje të zakonshme ose një rulotë e vogël.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Eduard Shalsi – Në qoftë se ndonjë koleg tjetër nuk ka ndonjë gjë për të shtuar, kalojmë në votim?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Hedhim në votim në parim projektligjin.

Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Vazhdojmë me votimin nen për nen.

Neni 1. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 2. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 3. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 4. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 5. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Hedhim në votim në tërësi projektligjin. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Faleminderit, të nderuar kolegë deputetë!

Do të rishihemi ndoshta nesër.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ja, do ta gjykojmë për pak.

Edhe një herë, faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA