



Analizë e politikave

01/2017



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF DENMARK

DANIDA | INTERNATIONAL
DEVELOPMENT COOPERATION

Analizë e Projektligjit për Automjete

“Ky botim është realizuar me përkrahjen e projektit Promovimi i Shoqërisë Demokratike (DSP) – i financuar nga Zyra Zvicerane për Bashkëpunim në Kosovë (SCO-K) dhe Ministria e Punëve të Jashtme e Danimarkës (DANIDA) dhe menaxhuar nga Fondacioni Kosovar për Shoqëri Civile (KCSF). Përmbajtja e këtij botimi është përgjegjësi e Institutit për Politika Zhvillimore dhe në asnjë mënyrë nuk mund të konsiderohet si qëndrim i SCO-K-së, DANIDA-së apo KCSF-së.”

Hyrje

Në kuadër të punës monitoruese dhe mbështetëse të Komisionit për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri, Instituti për Politika Zhvillimore ka bërë analizimin e Projektligjit për Automjete. Projektligji për Automjete, që hynë në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë së Infrastrukturës kompletion tërësinë e ligjeve që kishin si qëllim vendosjen e rregullave në trafik, rritjen e sigurisë dhe tani edhe vendosjen e rregullave për automjetet. Me datë 10 shkurt 2017, Instituti INDEP ka paraqitur në dëgjim publik vërejtjet kryesore ndaj projektligjit. Pas kësaj, projektligji i është nënshtruar edhe një analize duke marrë parasysh legjislacionin evropian, praktiken e vendeve të rajonit dhe të BE-së dhe kontekstin e Kosovës.

Ajo që e karakterizon pothuaj secilën pako ligjore që sillet në Kuvend është mungesa e një memorandum shpjegues të kompletuar. Një memorandum shpjegues, dhe në përgjithësi shënimet shpjeguese të një projektligji do të duhej të ishin informues, përfshirës dhe që shpjegonte në detaje nevojën për këtë politikë të ndjekur dhe sipas nevojës edhe një shpjegim nen për nen të prapavijë së politikës së ndjekur.¹ Projektligji për Automjete ka 127 nene në 105 faqe dhe ka vetëm 2 faqe memorandum shpjegues. Këso lloj memorandumesh shpjeguese, sidomos për ligje me karakter teknik nuk nxisin për pjesëmarrje në debate publike e as në politikëbërje. Ato nuk lehtësojnë punën e deputetëve dhe nuk ofrojnë analizë të prapavisë së problemit.

Projektligji për Automjetet është analizuar duke marrë parasysh legjislacionin evropian përfshirë Rregulloret Direktivën e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit nr. 2014/45/EC e datës 3 Prill 2014 për kontrollin teknik periodik; 2014/46/EC të datës 3 Prill 2014 për regjistrimin e automjeteve; 2014/47/EC të datës 3 Prill 2014 për kontrollimin e rregullsisë teknike të automjeteve komerciale në rrugë; 2007/46/EC të datës 5 Shtator 2007 për krijimin e një kornize për miratimin e automjeteve dhe rimorkiove të tyre, dhe të sistemeve, komponentëve dhe njësive të veçanta teknike të destinuara për automjetet të tilla (Direktive Kornize); 2000/53/EC të datës 18 Shtator 2000 për automjetet jashtë përdorimit; 1999/37/EC të datës 29 Prill 1999 për dokumentet e regjistrimit të automjeteve. Analiza gjithashtu ka konsideruar praktikën e vendeve të tjera si dhe një krahasim me sistemin politik në mënyrë që përfundimet të ishin të kontekstualizuara.

Masa urgjente duhet ndërmarrë në fushën e standardeve të emetimit dhe të kontrollit të ndotjes nga transporti, në fuqizimin e legjislacionit për kontrollin teknik të automjeteve, në kualitetin e karburantit, dhe në substancat që rrallojnë ozonin dhe gazet e fluorizuara.

(Raporti i Komisionit Evropian për Kosovën – 2016)

Dy janë çështje thelbësore të cilat Projektligji për Automjete do të duhej të i rregullonte dhe të cilat janë kërkesë e sistemit politik: vjetërsia e veturave dhe regjistri kombëtar i veturave. Vetëm 7% e automjeteve që qarkullojnë në komunikacion janë më të reja se 10 vite.² Rregullimi i këtyre dy elementeve është i domosdoshëm për të adresuar edhe përafrimin e legjislacionit me atë të BE-së por edhe ndotjen e ajrit dhe sigurinë në trafik, dy probleme që në vazhdimësi po përsëriten.

¹ Instituti për Politika Zhvillimore, (2016), *Analizë Nr. 05/2016, Standardet për Memorandume Shpjeguese të Projektligjeve dhe Roli i Kuvendit të Kosovës në përmirësimin e tyre*, Prishtinë: INDEP.

² Kuvendi i Kosovës, (2016), *Transkript i Mbledhjes Nr. 74/2016 të Komisionit për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti dhe Industri, fjala e Ministrit të Infrastrukturës z. Lutfi Zharku*, faqe 6, Prishtinë e qasshme në http://www.kuvendikosoves.org/common/docs/proc/proc_2016_10_18_10_6672_al.pdf (qasur në shkurt, 2017).

Kushtet e importit

Në të paktën tre elemente kryesore ligji do të duhej të ishte në pajtim me legjislacionin evropian. Ato kanë të bëjnë me kushtet e importit, mbrojtjen e ambientit dhe sigurinë në trafik. Këto elemente, në kuptim edhe të legjislacionit evropian, do të duhej të mbuloheshin në mënyrë lineare nga ana e këtij projektligji. Tek qëllimi i ligjit vërejmë që janë përcaktuar kushtet e importit si një nga elementet që ligji synon ta rregullojë.

Qëllimi i këtij ligji është përcaktimi i kushteve bazë të pajisjeve dhe instalimeve të cilat duhet ti ketë mjeti, dimensionit, masa më e madhe e lejuar dhe ngarkesa boshtore e mjetit si edhe kushtet të cilat duhet ti plotësoj mjeti në komunikacion, kushtet për importim, miratimin e tipit të mjetit, pjesës përbërëse, njësisë së pavarur teknike, kontrollimin teknik të automjeteve, kontrollimi i rregullsisë teknike në rrugë, regjistrimin e automjeteve, automjetet të cilat kanë dalë prej përdorimit si dhe çështjet tjera lidhur me to.³

Kushtet e importit edhe pse janë përmendur në qëllimin e ligjit nuk janë rregulluar askund në përmbajtjen e tij. Ligji do të duhej të përcaktonte një kapitull të veçantë të kushteve të importit për automjetet që hyjnë në Kosovë. Një kapitull i veçantë duhet të parashihet për kushtet e importit dhe të përfshijë:

- Vjetërsinë e veturave të importuara
- Kushtet e regjistrimit të veturave të importuara
- Nivelet e CO2

Shtetet e tjera aplikojnë procedura dhe masa të ndryshme të importit për këto kategori të ndryshme të veturave. Ekzistojnë kushte të veçanta të importit të veturave për kategori të ndryshme në bazë të vjetërsisë së veturës, tipit të motorit dhe sasisë së emetimeve që shkakton.⁴ Nuk mund të ketë kushte të njëjta të importit për vetura të reja dhe për ato me vjetërsi më të madhe. Kushtet e importit do të duhej të përcaktoheshin me një kapitull të veçantë ku do të diskutohej edhe futja e akcizës për vetura të vjetra.

Baza e të dhënave e automjeteve

Një element që në masë të madhe mungon në legjislacionin tonë është raportimi i statistikave dhe përdorimi i tyre për hartimin e politikave publike. INDEP propozon që një kapitull i veçantë të trajtojë një data bazë të regjistrimit të veturave, kontrolleve teknike dhe raporteve të inspektimeve. Projektligji duhet të parashikojë një data bazë unike të regjistrimit të automjeteve, kontrolleve teknike dhe të raportit të inspektimeve.

Kjo do të mundësonte:

- Pasqyrë më të qartë të të dhënave për llojet e veturave në treg
- Majte të saktë të emetimeve nga transporti
- Masa incentive për vetura që ndotin më pak

³ Qeveria e Kosovës, (2017), Projektligji për Automjete, , Kapitulli I, Dispozitat e Përgjithshme, Neni 1, Qëllimi i Ligjit, Prishtinë: Qeveria e Kosovës.

⁴ Departamenti Amerikan i Tregtisë, (2015), Përmbledhje e Kushteve për Importim Kushtet e importit për vetura në vende të ndryshme: Dokument i qasshëm në <http://www.trade.gov/td/otm/assets/auto/TBR2015Final.pdf>

Të dhënat e paraqitura tani nga Agjencia e Statistikave në lidhje me veturat kufizohet vetëm në numrin e veturave dhe në llojin e mjeteve motorike (shih figurën e mëposhtme). Ekzistimi i një baze të dhënash ku do të kombinoheshin të dhënat nga regjistrimi i veturës, i historikut të kontrolleve teknike të veturave dhe i inspektimeve.⁵ Kombinimi i këtyre të dhënave do të mund të ndihmonte në planifikimin më të mirë të politikave.

Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara, 2011-2016

Lloji i mjetit motorik	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Autobuset	1117	1298	1570	1697	2124	1916
Automjet trans,3.5 dhe mbi 3.5t	10877	11547	15352	15769	18330	17963
Automjet trans,nën 3.5t	17901	18225	24659	26949	30846	31285
Gjithsejt	205366	212851	272107	288828	342142	319615
Kombibuset	2698	2520	3225	3161	3212	2841
Motoçikleta	546	809	1488	1540	1849	1790
Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t	1766	1800	2283	2281	2707	2628
Rimorkio nën3.5t	101	117	217	250	286	288
Traktorë	39	137	776	1036	941	613
Vetura	170321	176398	222537	236145	281847	260291
Gjithsejt	410732	425702	544214	577656	684284	639230

Tabela 1. Numri dhe lloji i mjeteve motorike të regjistruara 2011-2016. Burimi: ASK

Tabela e mësipërme tregon numrin e automjeteve dhe llojin e tyre që operojnë në Kosovë por jo edhe të dhëna të tjera me rëndësi siç janë nivelet e emetimit të gazeve, viti i prodhimit etj. Këto informata për momentin ruhen një pjesë nga doganat, një pjesë nga departamenti për regjistrim të automjeteve e disa të dhëna edhe nga policia. Ligji është me rëndësi të përcaktojë grumbullimin e tyre në një vend të vetëm në mënyrë që me anë të numrit identifikues të veturës të përcaktohen të gjitha të dhënat e regjistrimit të automjetit, kontrolleve teknike, inspektimeve, aksidenteve të mundshme etj. Kjo gjithashtu do të parandalonte manipulimet me kilometrat dhe do të ishte hapi i parë drejt rregullimit të problemit me tregtimin e pjesëve të veturave të cilën shtetet evropiane veç janë duke e adresuar me të madhe.

Veturat hibride dhe elektrike

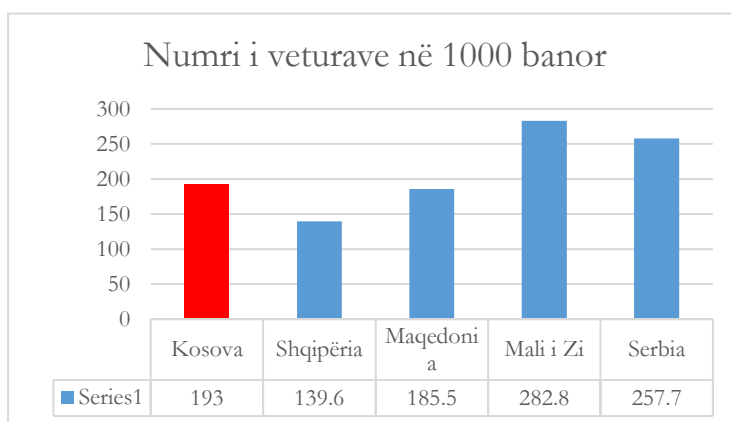


Figura 1. Numri i veturave për 1000 banor. Burimi: Raportet e KE për këto vende

Projektligji nuk ka paraparë asnjë dispozitë për promovimin e përdorimit të mjeteve hibride elektrike dhe mjeteve motorike hibride. Në fakt këto dy terme përmenden tek Përkufizimet në nenin 3 pika 1.4 por asnjë dispozitë e mëtejme nuk përdoret ky term dhe në asnjë dispozitë ligjore nuk marrin trajtim të veçantë. Nëse askund në ligj nuk rregullohen ose përmenden, INDEP propozon heqjen e tyre nga përmbajtja e nenit 3.

⁵ Përcaktuar në Projektligji në nenin 114, pika 1.10 për Aktet Nënligjore.

INDEP konsideron promovimi i veturave hibride dhe/ose elektrike është i domosdoshëm si njëformë për uljen e emetimeve nga transporti dhe mbrojtjen e ambientit. Kosova ka një numër të madh të veturave në qarkullim siç shihet në figurën 1. Edhe pse Serbia ka numër më të madh të veturave për kokë banori, vjetërsia mesatare e veturave është 16 vite⁶, ndërsa në Kosovë siç e cituam ministrin Zharku, 93% e veturave janë të vjetra mbi 10 vite dhe mund të marrim me mend se sa mund të jetë mesatarja e vjetërsisë. Sidoqoftë, promovimi i veturave elektrike dhe hibride është i rëndësishëm për të treguar përkushtimin e shtetit për mbrojtje të ambientit.

Përfundime

Projektligji për Automjete edhe njëherë ka injoruar kualitetin e materialeve përcjellëse. Përveç që mungojnë tabelat e përputhshmërisë, memorandum shpjegues në gjuhën shqipe nuk kalon dy faqëshin. Kjo qasje e Qeverisë ndaj Kuvendit dhe ndaj materialeve ligjore është shqetësuese për arsye se memorandumet shpjeguese duhet në detaje të sqarojnë prapavinë e gjendjes dhe prioritetet e politikave që kanë qar në atë politikë publike. Në anën tjetër, dokumentet përcjellëse të ligjit shërbejnë për të informuar më shumë deputetët dhe opinion e gjerë dhe për të përgatitur terrenin për përfshirje sa më të gjerë në procesin e ligjërjes.

Edhe pse është shpallur si një nga qëllimet e ligjit, kushtet e importit nuk janë përfshirë në përmbajtjen e tij. Kosova përveç që ka numër të madh të veturave ka një vjetërsi shumë të lartë të tyre. Rrjedhimisht tek kushtet e importit duhet të përcaktohet ulja e vjetërsisë së importit të veturave. Kjo ndikon edhe në rritjen e sigurisë në trafik (duke pasur parasysh që një numër i aksidenteve ndodhin pikërisht për shkak të gjendjes jo të rregullt të veturave si pasojë e vjetërsisë së tyre), por edhe në uljen e emetimit të gazrave ndotës. Në pjesën e kushteve të importit duhet së paku të vlejnë standardet e vitit 2011 për kufizimin e importit të veturave më të vjetra se 13 vite.

Projektligji nuk parasheh një data baze unike të regjistrimit të veturave, të kontrolleve teknike dhe të inspektimit të veturave. Kjo data bazë do të mundësonte planifikim më të mirë të politikave, statistika më të mira, luftim të keqpërdorimit të kilometrave, rregullim të tregut të shitblerjes së veturave dhe rritje të sigurisë në komunikacion. Shembulli i vendeve të tjera tregon që regjistri shtetëror kategorizon veturat në bazë të vjetërsisë, llojit të motorit, sasisë së gazit të emetuar, sasisë së kilometrave të bëra në regjistrim të veturës. Të gjithë këta komponenta reflektohen pastaj edhe në koston e regjistrimit të veturës përfshirë taksat rrugore, të ambientit etj.

Projektligji nuk ka paraparë masa incentive për importin dhe regjistrimin e veturave hibride dhe elektrike. Këto incentive do të mund të përfshinin: lirime nga taksat e regjistrimit të automjeteve. Shembuj të lirimit të tërësishëm nga taksat për veturat hibride përfshijnë Gjermaninë, deri në 75% në Portugal, deri në 95% në Rumani dhe lirime në pothuaj të gjitha shtetet evropiane. Masat nxitëse për veturat elektrike dhe hibride janë edhe një mënyrë e shprehjes së përkushtimit për të ulur emetimet nga transporti si pjesë e legjislacionit për mbrojtje të mjedisit.

⁶ Tolmač, Dragiša et.al, Analysis of Recycling Car in Serbia and Review of Optimal Technology, e qashme në <http://facta.junis.ni.ac.rs/me/me201102/me201102-08.pdf> (qasur në shkurt 2017)

Propozimet për nene të caktuara

PROPOZIM

Të shtohet neni 5 me këtë përmbajtje:

Neni 5

Baza e të Dhënave për Automjete

1. Ministria e Punëve të Brendshme mban bazën e të dhënave për të gjitha automjetet në Republikën e Kosovës.
2. Baza e të dhënave për Automjete përmban informata në lidhje me:
 - 2.1. Marka;
 - 2.2. Modeli;
 - 2.3. Ngjyra;
 - 2.4. Numri i shasisë;
 - 2.5. Lloji i motorit;
 - 2.6. Ndërtimi;
 - 2.7. Viti i prodhimit;
 - 2.8. Numri i ulëseve;
 - 2.9. Vendet për qëndrim;
 - 2.10. Pesha pa ngarkesë;
 - 2.11. Pesha bartëse e lejuar;
 - 2.12. Pesha e përgjithshme;
 - 2.13. Kapaciteti i vëllimit në cm Kub
 - 2.14. Niveli i emetimit të CO2
 - 2.15. Numri i aksidenteve dhe raportet e aksidenteve
3. Të dhënat nga pika 2 e këtij neni mbledhen nga organet e regjistrimit të automjeteve, pikat e kontrollit teknik, raportet e policisë mbi aksidentet dhe të dhënat e inspektimeve. Të gjitha këto informata mblidhen sipas numrit identifikues të mjetit.

Në nenin 42 pas pikës 3 shtohet pika 4 me këtë përmbajtje

Neni 42

4. Përjashtimisht nga dispozitat e këtij kapitulli, Ministria kompetente për Punë të Brendshme përcakton lehtësira për mënyrën e regjistrimit dhe koston e mjeteve motorike hibride dhe elektrike.

Pas nenit 42 të shtohet neni 43

Neni 43

Kushtet e importit të veturave

1. Veturat që importohen në Kosovë duhet të kenë:
 - 1.1. Certifikatë të konformitetit për vetura të reja,
 - 1.2. Certifikatë të regjistrimit për vetura tashmë të regjistruara ,
 - 1.3. Dëshmia e origjinës dhe pronësisë së mjetit ose pjesëve të veçanta të instaluar (montuar), si shtesë (p.sh shasia,etj);

- 1.4. Certifikata e përputhshmërisë ose miratimin për regjistrim, në rastin e mjetit për të cilin kërkohet certifikata ose pëlqimi në përputhje me këtë ligj;
- 1.5. Dëshmia e kompletimit të sigurimit të obligueshëm të përgjegjësisë ndaj paleve te treta për mjetet, ndërsa për mjetet e transportit publik të udhëtarëve kërkohet edhe dëshmia e sigurimit të udhëtarëve;
- 1.6. Dëshmia e gjendjes së rregullt teknike të mjetit,
2. Në Kosovë nuk mund të importohen vetura më të vjetra se trembëdhjetë (13) vite.

Në nenin 73 pika 2 të shtohet fjalia:

Të dhënat për kilometrat e kaluara dhe gjendjen teknike të automjetit raportohen në Bazën e të Dhënave të Automjeteve në Ministrinë e Punëve të Brendshme.

Në nenin 104 shtohet pika 4 me këtë përmbajtje:

4. Të dhënat nga inspektimi i raportohen në Bazën e të Dhënave të Automjeteve në Ministrinë e Punëve të Brendshme.

Në nenin 79 pas pikës 2 shtohet pika 3 me këtë përmbajtje:

3. Ministria me akt nënligjor përcakton mënyrën e vlerësimit dhe kategorizimin e mangësive tek mjetet sipas ndikimit të ndotjes së mjedisit.

“Kjo analizë është financuar nga projekti Promovimi i Shoqërisë Demokratike (DSP) – i financuar nga Zyra Zvicerane për Bashkëpunim në Kosovë (SCO-K) dhe Ministria e Punëve të Jashtme e Danimarkës (DANIDA) dhe menaxhuar nga Fondacioni Kosovar për Shoqëri Civile (KCSF)”.