



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosova - Republic of Kosovo**  
*Qeveria - Vlada - Government*

Nr. 06/118

Datë: 11.01.2023

Në mbështetje të nenit 92 paragrafi 4. dhe të nenit 93 paragrafi 4 të Kushtetutës së Republikës së Kosovës, të nenit 8 të Ligjit Nr. 08/L-117 për Qeverinë e Republikës së Kosovës, duke u bazuar në nenin 4 të Rregullores Nr. 02/2021 për Fushat e Përgjegjësisë Administrative të Zyrës së Kryeministrit dhe Ministrive e ndryshuar dhe e plotësuar me Rregulloren Nr. 04/2021 dhe me Rregulloren Nr. 03/2022, në pajtim me nenin 19 të Rregullores së Punës së Qeverisë së Republikës së Kosovës Nr. 09/2011, Qeveria e Republikës së Kosovës, në mbledhjen e mbajtur më 11 janar 2023, merr këtë:

**V E N D I M**

1. Aprovohet Koncept-dokumenti në Fushën e Automjeteve.
2. Obligohet Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës dhe institucionet tjera kompetente për zbatimin e këtij Vendimi, në pajtim me Rregulloren e Punës së Qeverisë.
3. Vendimi hyn në fuqi ditën e publikimit në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës.

**Albin KURTI**

  
Kryeministër i Republikës së Kosovës

**Iu dërgohet:**

- Zëvendëskryeministrave
- Të gjitha ministrive (ministrave)
- Sekretarit të Përgjithshëm të ZKM-së
- Arkivit të Qeverisë



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosova-Republic of Kosovo**  
*Qeveria - Vlada - Government*

**Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor**  
**Ministarstvo Životne Sredine i Prostornog Planiranja**  
**Ministry of Environment and Spatial Planning**

**KONCEPT DOKUMENT NË FUSHËN E AUTOMJETEVE**

Përgatitur nga: Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës

dhjetor, 2022

Përmbajtja	
Përmbledhje e koncept dokumentit .....	3
Hyrje.....	5
Kapitulli 1: Përkufizimi i problemit .....	6
Kapitulli 2: Objektivat.....	28
Kapitulli 3: Opsionet .....	29
Kapitulli 3.1: Opsioni asnjë ndryshim .....	32
Kapitulli 3.2: Opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit .....	34
Kapitulli 3.3: Opsioni i tretë [përcaktohet veç e veç për secilin koncept dokument].....	34
Kapitulli 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme .....	38
Kapitulli 4.1: Sfidat me mbledhjen e të dhënave.....	40
Kapitulli 5: Komunikimi dhe konsultimi .....	40
Kapitulli 6: Krahasimi i opsioneve.....	41
Kapitulli 6.1: Planet e zbatimit për opsionet e ndryshme.....	41
Kapitulli 6.2: Tabela e krahasimit me të tre opsionet.....	43
Kapitulli 7: Konkluzionet dhe hapat e ardhshëm .....	44
Kapitulli 7.1: Dispozitat për monitorimin dhe vlerësimin.....	44
Shtojca 1: Forma e vlerësimit për ndikimin ekonomik .....	44
Shtojca 2: Forma e vlerësimit për ndikimet shoqëror .....	49
Shtojca 3: Forma e vlerësimit për ndikimet mjedisore .....	53
Shtojca 4: Forma e vlerësimit për ndikimin e të drejtave themelore .....	56

Përmbledhje e koncept dokumentit

Automjeti sa i përket sigurisë rrugore dhe mjedisit është shumë kompleks. Kompleksiteti varet nga fakti se sa faktori njeri e trajton seriozisht faktorin automjet dhe përdorimin e tij në kushte dhe rrethana të ndryshme.

Njeriu duke parë të mirat dhe përparësitë e automjetit nuk i vëren dhe nuk i trajton dobësitë, të metat, rreziqet apo shkallen e ndotjes së mjedisit që vjen si rezultat i përdorimit të automjetit.

Qëllimi i këtij koncept dokumenti është që të ofroj një analizë të përgjithshme për relacionin e faktorëve ndikues të automjetit dhe kompleksitetit të tij në komunikacionin rrugor të Republikës së Kosovës e veçanërisht në sigurinë rrugore dhe mjedis.

Automjeti si nevojë e shoqërisë në Kosovë ka pasur një hov të madh zhvillimi veçanërisht dy dekadat e fundit. Mirëpo ky proces është shoqëruar edhe me shumë probleme.

<b>Informacionet e përgjithshme</b>	
Titulli	Koncept Dokumenti në Fushen e Automjeteve
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Personi kontaktues	Vlora Hasanramaj, Zyrtare e lartë ligjore - MMPHI Nr. tel. 03820028508
Plani Strategjik Operacional	“Plani Strategjik dhe Operacional 2022-2025”, 3.5 Hartimi i Politikave në Fushen e Infrastrukturës dhe rishikimi i kornizës ligjore Objektivi Operacional 3.5.6 Hartimi i Koncept Dokumentit për Ligjin për Automjete Lista e koncept dokumenteve për vitin 2022
Prioriteti strategjik	Strategjia Sektoriale e Transportit Multimodal 2015-2025 1.1. Objektivi strategjik 3 Përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe mbrojtjes së mjedisit Programi i Qeverisë së Republikës Kosovës 2021-2025 2.13.4 Siguria dhe mirëmbajtja e rrugëve. Strategjia e Traktatit të Transportit për Lëvizje të Qëndrueshme dhe SMART në Ballkanin Përendimor 3.1.1 Transport i zgjuar dhe i qëndrueshem

<b>Vendimi</b>	
Çështja kryesore	Mungesa e rregullimit adekuat ligjor dhe mos harmonizimi i ligjeve ekzistuese
Përmbledhje e konsultimeve	Gjatë hartimit të koncept dokumentit në fushen e automjeteve në përputhje me Rregulloren e Punës së Qeverisë së Republikës së Kosovës Nr. 09/2011 si dhe Rregullores (QRK) Nr. 05/2016 për Sandardet Minimale për Procesin e Konsultimit Publik, ekipi punues ka mbajtur takime publik me palët e interesit, në të cilin kanë marr pjesë përfaqësues të bizneseve, shoqërisë civile dhe institucioneve. Konsultimet ndërministrrore janë mbajtur nga data 22.11.2022 deri me 29.11.2022 ku janë pranuar dy komente. Pas përfundimit të konsultimeve ndërministrrore ekipi punues ka zhvilluar konsultime publike përmes platforme për konsultime me publikun ku gjatë kësaj

	periudhe jane pranuar 25 komente
Opsioni i propozuar	Opsioni 3

Ndikimet kryesore të pritshme	
Ndikimet buxhetore	Ligji i ri për Automjete krijon kosto shtesë të cilat do të jenë kryesisht në punësim të stafit.
Ndikimet ekonomike	Hartimi i ligjit të ri për automjete pritet të ketë ndikim pozitiv në zhvillimin ekonomik si: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Krijimin e vendeve të punës</li> <li>- Mundësia e hapjes së bizneseve të reja të cilat shesin pjesë për automjete të homologuara dhe verifikuara sipas prodhuesit.</li> <li>- Tregun e automjeteve</li> <li>- Mundësia e hapjes së subjekteve që ofrojnë shërbime të auto riparimit sipas standardave të BE-së;</li> <li>- Mundësia e investimeve të prodhuesve të automjeteve si dhe pjesëve të tyre</li> </ul>
Ndikimet shoqërore	- Ligji i ri do të ndikon në rritjen e importimit të automjeteve më të sigurta dhe me miqësore me ambientin, transport më të sigurt si dhe punësim të shoqëris.
Ndikimet mjedisore	- Krijimi i shërbimeve elektronike të procedurave të regjistrimit të automjeteve do të zvogëlojnë materialin librar dhe karburanteve që ndikojnë në mbrojtjen e ambientit. Ulja e ndotjes së mjedisit nga shkarkimi i gazrave të motorit nga automjetet me djegie të brendshme - Krijimi i shërbimeve elektronike do të zvogëlojë përdorimin e letrës, ngjyrës, hapësirave, mirëmbajtjes së pajisjeve TI, elemente këto që do të ndikojnë në zvogëlimin e sasisë së mbeturinave.
Ndikimet ndër-sektoriale	Do të ketë ndikim direkt në të drejtat e qytetarëve të cilëve do të mundësohen shërbime më të sigurta më të shpejta me kosto më të ulët ekonomike si dhe mjedisore, kursime në të holla, kohe si dhe logjistike më bashkohore.
Ngarkesat administrative për kompanitë	- Një nga çështjet kryesore të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës dhe Agjencionit Regjistrimit Civil në MPB është zvogëlimi i ngarkesave administrative, për persona fizikë dhe juridikë në fushën e automjeteve. - Zvogëlimi i barrës administrative përmes efikasitetit dhe efektivitetit duke siguruar që detyrat publike të kryhen me shpenzime minimale dhe efekt maksimal. Eliminimi i letrës dhe shkëmbimit të dhënave në kohë reale në mes institucioneve publike dhe private. - Konform startegjisë së Qeverisë për zvogëlimin e barrës administrative do të implementohet shkëmbimi i të dhënave në formë elektronike dhe në kohë reale duke zbatuar platformën e interoperabilitetit GG ku kësaj do të zvogëlohet përdorimi i letrës dhe lehtësimi i procedurave.
Testi i NVM-	Testi i NVM-ve nuk është zbatuar

ve	
<b>Hapat e ardhshëm</b>	
Afatshkurtër	Pas miratimit të koncept dokumentit, pritet të Hartohet Ligji i ri për Automjete
Afatmesëm	Me rastin e hyrjes në fuqi të ligjit për automjete do të sigurohet zbatimi i plotë i ligjit nëpërmjet mekanizmave adekuate dhe nxjerrjes së akteve nënligjore

### Hyrje

Një ndër faktorët themelore të sigurisë dhe mjedisit në komunikacionin rrugor është edhe automjeti. Shumë institucione shtetërore, shkencore dhe auto industri të ndryshme automjetin e kanë temë trajtimi dhe hulumtimi.

Me rëndësi të veçant janë sidomos studimet që ndërlidhen me ndikimin e automjetit në jetën ekonomike, sociale dhe zhvillimore të shoqëris.

Në një fazë të caktuar ky fenomen ka arritur në pikën kur numri i madh i automjeteve në Republikën e Kosovës ka filluar të paraqitet edhe si problem serioz në sigurinë rrugore dhe të mjedisit për shkak të ndotjes që krijojnë këto automjete. Numër i madh i automjeteve ka pasur ndikim negativ edhe në tregun e automjeteve duke krijuar një treg jashtëzakonisht kontravers e të dyshimt në relacion me tregun e mirëfillt.

Ndikim të posaçëm në krijimin e problemeve që ndërlidhen me automjetet ka krijuar mungesa e legjislacionit të mirëfillt për automjete.

Qëllimi i këtij koncept dokumenti është që të ofroj një analizë të përgjithshme për relacionin e faktorëve ndikues të automjetit dhe kompleksitetit të tij në komunikacionin rrugorë të Republikës së Kosovës e veçanërisht në sigurinë rrugore dhe mjedis.

*Figura 1: Tabela me informacione të përgjithshme për koncept dokumentin*

Titulli	KONCEP DOKUMENTI NË FUSHËN E AUTOMJETEVE
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës Departamenti i Automjeteve
Personi kontaktues	Vlora Hasanramaj, Zyrtare e Lartë Ligjore në MMPHI Nr. tel.03820028508
Plani Strategjik Operacional	“Plani Strategjik dhe Operacional 2022-2025” 3.5 Hartimi i Politikave në Fushen e Infrastrukturës dhe rishikimi i kornizës ligjore Objektivi operacional 3.5.6 Hartimi i Koncept Dokumentit për Ligjin për Automjete Lista e Koncept Dokumenteteve 2022
Prioriteti strategjik	Strategjia Sektoriale e Transportit Multimodal 2015-2025 1.1.Objektivi strategjik 3 Përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe mbrojtjes së mjedisit Programi i Qeverisë së Republikës Kosovës 2021-2025 2.13.4 Siguria dhe mirëmbajtja e rrugëve, Strategjia e Traktatit të Transportit për Lëvizje të Qëndrueshme dhe SMART në Ballkanin Përendimor 3.1.1 Transport i zgjuar dhe i qëndrueshem
	Me vendimin nr. 3141 datë 22.04.2022, Sekretari i Përgjithshëm emëron grupin

Grupi punues	<p>punues për hartimin e koncept dokumentit, në këtë përbërje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vlora Hasanramaj, kryesuese, MMPHI</li> <li>2. Sebahate Muharremi, zëvendeskryesuese, MPB</li> <li>3. Habib Hasani, anëtar, MMPHI</li> <li>4. Bujar Pefqeli, anëtar, Dogana e Kosovës</li> <li>5. Fellenza Mekuli, anëtare, MFPT</li> <li>6. Mirlinda Lushtaku, anëtare, ZKM</li> <li>7. Arsim Mulaku, anëtar, MMPHI</li> <li>8. Miranda Kajtazi, anëtare, MMPHI</li> <li>9. Besart Pruthi, anëtar, SHKT</li> <li>10. Shqipe Hyseni, anëtare, MMPHI</li> <li>11. Emine Krasniqi, anëtare, MMPHI</li> <li>12. Vjollca Vishaj, anëtare, MMPHI</li> <li>13. Mehdi Qorra, anëtar, MMPHI</li> <li>14. Jakup Hoti, anëtar, MMPHI</li> <li>15. Alban Bajrami, anëtar, ZKM</li> <li>16. Fatos Haziri, anëtar, Policia e Kosovës</li> </ol>
Informata shtesë	Ska

### **Kapitulli 1: Përkufizimi i problemit**

Koncept dokumenti për automjete synon që të identifikoj mungesat dhe zbrastësit në Ligjin ekzistues si dhe harmonizimin e plotë me acquis e BE-së.

Ligji nr.05/L-032 për Automjete është publikuar në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës me datë 11.05.2017 dhe është ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin nr. 08/L - 004 i publikuar në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës me datë 05.08.2021.

Me këtë ligj përcaktohen kushtet bazë të pajisjeve dhe instalimeve të cilat duhet t'i ketë mjeti, dimensionit, masa më e madhe e lejuar dhe ngarkesa boshtore e mjetit si edhe kushtet të cilat duhet t'i plotësoj mjeti në trafik, kushtet për importim, homologimin 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.

Identifikimit të problemeve në zbatim të ligjit aktual për automjete i ka paraprirë një analizë kronologjike në fushën e automjeteve. Procesi i hartimit të këtij koncept dokumenti ka filluar si mënyrë për të adresuar problematiken si dhe për të përmisuar kornizën e legjislacionit në fushën e automjeteve.

Ky koncept dokument përveç që është pjesë e politikës strategjike të Qeverisë së Republikës Kosovës (Strategjia e Transportit Multimodal 2015-2025- Objektiv 3. përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe i mbrojtjes së mjedisit, Programit Qeveris Republikës Kosovës 2021-2025, siguria dhe mirëmbajtja e rrugëve 2.13.4, Programit për Reformën në Ekonomi 2022-2024, reforma dhe tregjet e transportit 5.2.8) gjithashtu lidhet edhe me zbatimin Acquis-it të BE-së, konkretisht me kapitullin 14,( Programi Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizim Asocimit PKZMSA 2022-2026 ), respektivisht fushën që lidhet me politikën e transportit.

Gjithashtu edhe Traktati për Komunitetin e Transportit dhe Strategjia e Traktatit të Transportit për Lëvizje të Qëndrueshme dhe SMART në Ballkanin Perëndimor (objektivi 3.1.1 transport i zgjuar dhe i qëndrueshëm) janë relevante për këtë koncept dokument.

Në kuadër të këtij koncept dokumenti do të analizohet kushti i importimit të automjeteve, licencimi i auto serviseve dhe veprimtarit që lidhen me to, digjitalizimi i shërbimeve regjistrimit automjetit dhe kontrollimit teknik, importimi i automjeteve sipas statusit të tyre, kushtëzimi me rastin e regjistrimit, harmonizimi i gjobave, përcaktimi kushteve të veçanta të mjetit që merren me transportin grupor të fëmijëve, kontradiktë ndërmjet ligjeve të Kosovës, mangësitë ligjore dhe rregullative, mospërputhshmëri si dhe mos përfshirje të Direktivave të BE-së në legjislacionin tonë, ngarkesa administrative për institucionet dhe subjektet që ofrojnë shërbime dhe palëve që marrin shërbime në fushën e automjeteve.

Institucionet kryesore që janë përgjegjëse për zbatimin e dispozitave ligjore siç përcaktohet në

Ligjin aktual për automjete janë:

- Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
- Departamenti i Automjeteve
- Divizioni për Inspektimin e Kontrollës Teknike të Automjeteve
- Ministria e Punëve të Brendshme
- Agjensioni i Regjistrimit Civil
- Departamenti për Regjistrimin e Automjeteve
- Policia e Kosovës
- Ministria e Financave Punës dhe Transfereve
- Dogana e Kosovës
- Ministria e Ndërmarrjes Industris dhe Tregtis
- Agjensioni i Metrologjis Kosovës

Secili institucion i ka përgjegjësit e tij në fushën e vet si vijon:

#### *Departamenti Automjeteve*

Bënë krijimin e politikave dhe strategjinë zhvillimore në fushën e automjeteve, bashkëpunon me institucionet relevante ndërkombëtare për ngritjen e sigurisë rrugore në fushëveprimin e automjeteve dhe përdoruesve të tyre, menaxhon dhe harmonizon procedurat e sektorit të automjeteve me praktikën më të mirë të vendeve të zhvilluara, siguron pajtueshmërinë e politikave, planeve dhe strategjisë në fushën e automjeteve me ato të BE – së;

#### *Divizioni i Inspektimit për Kontrollën Teknike*

Mbikëqyrë punën e kontrollit të automjeteve në qendrat e kontrollës teknike, kontrollon qendrat e kontrollës teknike dhe pajisjet me të cilat kryhet kontrolli teknik i automjeteve, evidencat dhe dokumentacionin administrativ, i cili duhet të mbahet gjatë kryerjes së punëve të përditshme në qendrat e kontrollës teknike të automjeteve, propozon ndërprerjen e punës së qendrave të kontrollës teknike të cilat kryejnë punët në kundërshtim me dispozitat e ligjit të aplikueshëm dhe akteve nënligjore të cilat rregullojnë këtë sektor, inicion procedurën për revokimin e licencës së kontrollës teknike në rast se nuk vazhdon t'i përmbahet kushteve të parapara për licencim.



*Agjensioni i Regjistrimit Civil*

Në kuadër të këtij Agjensioni është Departamenti për Regjistrimin e Automjeteve i cili është përgjegjës për propozimin e politikave dhe legjislacionit në fushën e regjistrimit të automjeteve; sigurimi i zbatimit të politikave dhe legjislacionit në fushën e regjistrimit të automjeteve, mbikëqyrjen, organizimin dhe koordinimin i aktiviteteve që lidhen me regjistrimin e automjeteve;

*Dogana e Kosovës* është përgjegjëse për doganimin e automjeteve që importohen në Republikën e Kosovës.

*Policia e Kosovës* është përgjegjëse për shqiptimin e kundërvajtjeve që shkaktohen në trafikun rrugor.

*Figura 2: Dokumentet përkatëse të politikave, ligjet dhe aktet nënligjore*

Dokument i politikave, ligj ose akti nën-ligjor	Lidhja me politikën apo dokumentin planifikues përmes internetit ose me aktet ligjore në Gazetën Zyrtare	Institucioni(-et) shtetëror (e) përgjegjës(e) për zbatim	Roli dhe detyrat e Institucionit(-eve)
Ligji nr. 05/L - 132 për Automjete, GZ e RK , / Nr. 15 / 11 maj 2017, PRISHTINË	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671</a>	MMPHI, MPB, MFPT	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI, MPB, MFPT
Ligji nr.08/L-004 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Ligjit Nr.05/L-132 për Automjete , GZ e RK nr.3/ 5 Gusht 2021, Prishtinë,	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671</a>	MMPHI, MPB, MFPT	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI, MPB, MFPT
Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor , GZ e RK nr.32/ 5 Shtator 2016 , Prishtinë	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=12822">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=12822</a>	MMPHI, MPB, MSH	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI, MPB,MSH
Ligji nr. 05/L-087 për Kundërvajtje, GZ e RK / Nr. 33 / 8 shtator 2016, Prishtinë	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12839">https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12839</a>	MD, MMPHI, MPB	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MD MMPHI, MPB
Ligji nr. 05/L -031 për Procedurën e Përgjithshme	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12559">https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12559</a>	MMPHI, MPB	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të

Administrative , GZ e RK /Nr. 20 / 21 Qershor 2016, Prishtinë			Ministritë të MMPHI, MPB
Ligji nr. 03/L- 212 i Punës	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=2735">https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=2735</a>	MPMS, MPB	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministritë të MMPHI, MPB, MFPT
Ligji nr. 04/L-117 për Taksen Rrugore dhe Ekologjike të Automjeteve, GZ e RK , Nr.27/28 Shtator 2012	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2844">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2844</a>	MPB, MFPT	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministritë të MFPT MPB
Kodi nr.03/L-109 doganor dhe akcizave ne Kosove i ndyshuar dhe plotësuar me ligjin nr.04/L-099	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2600">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2600</a>	MFPT	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministritë të MFPT
Ligji nr.06/L-037 per Metrologji	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=16354">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=16354</a>	MINT	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministritë të MINT

Në fushën e automjeteve përveç legjislacionit primar që u cekë më lartë janë të përfshirë edhe legjislacionin sekondar nga fushat e ndryshme që janë të ndërlidhura me këtë fushë:

- Udhëzimi Administrativ (QRK)nr.08/2016 për Normat e Lejuara të Shkarkimeve në Ajër nga Burimet e Lëvizshme të Ndotjes;
- Udhëzimi Administrativ (MI) nr.01/2018 për Kontrollimin Teknik Automjeteve;
- Udhëzimi Administrativ (MI)nr.02/2018 për Përcaktimin e Kushteve dhe Procedurave për Homologimin e Mjeteve;
- Udhëzimi Administrativ (MI) nr.03/2018 për Shtypjen e VIN Numrit
- Udhëzimi Administrativ (MI) nr.10/2018 për Mjetet me Vlerë Muzeore;
- Regullore (MM) nr. 01/2019 për Regjistrimin dhe Sigurimin e Mjeteve Ministrise së Mbrojtjes Forcës së Sigurisë Kosovës;
- Udhëzimi Administrativ (MPB) nr.07/2019 për Regjistrimin e Mjeteve;
- Udhëzimi Administrativ (MPB)nr.02/2022 për Regjistrin Qendror të Automjeteve;

- Udhëzimi Administrativ (MTI) nr.13/2020 për Kushtet dhe Kriteret Teknike – Metrologjike për Autorizimin e Subjektit Juridik për Kryerjen e Veprimtarive për Shërbimin e Riparimit dhe Përgatitjen e Mjeteve Matëse per Verifikim.

Për të kuptuar në mënyrë më specifike problemin aktual në fushën që trajtohet me këtë koncept dokument, është zhvilluar dhe elaboruar pema e problemit në vijim. Duke u bazuar në Udhëzuesin dhe Doracakun për hartimin e koncept dokumenteve dhe në fig 3 është elaboruar pema e problemit.

Figura 3: Pema e problemit, që paraqet problemin kryesor, shkaqet e tij dhe efektet

<p><b>Efektet</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.Ndikim negativ në sigurinë rrugore, mjedis, ekonomi të qytetarit, impakt social si dhe mundësia e rritjes auto krimeve;</li> <li>2.Dëmtimi i buxhetit Kosovës, subjekteve të auto industrisë dhe mundësin e rritjes së manipulimeve në automjet;</li> <li>3.Efekt negativ në politikat e gjelberta të BE-së dhe mos favorizimi i automjeteve elektrike me zero taksë për import, zhdoganim dhe regjistrim si dhe ndotja në mjedis;</li> <li>4.Mohim i të drejtës për përdorimin e xhamave të errësuar,</li> <li>5.Ndikim negativ në cilësin e kontrollimit teknik dhe sigurinë rrugore;</li> <li>6. Pasiguri në transportin rrugor të fëmijeve</li> <li>7.Impakt negativ në ekonomi, mjedis dhe shëndetin e qytetarëve</li> <li>8.Ndikim negativ në miratimin e automjeteve, sigurinë rrugore, tregun e automjeteve, ekonomin e qytetarit dhe buxhetin e shtetit</li> <li>9.Konfuzion me rastin e zbatimit të dispozitave ligjore;</li> <li>10. Ndikim negativ në mjedis, impakt social ekonomik dhe rritje të auto krimeve;</li> <li>11. Rritja e numrit të automjeteve të paregjstruara,</li> <li>12.Mohim i të drejtës për të pasur në pronësi një automjet me vlerë muzore nën 35 vite.</li> <li>13. Procedura të stërngarkuara me rastin e regjistrimit të automjeteve.</li> <li>14.Kufizimi i konkurrencës –ndarjes së tregut, imponimi i zgjedhjes së shërbimit brenda komunës apo regjionit</li> </ol>
<p><b>Problemi kryesor</b></p>	<p><b>Mungesa e rregullimit adekuat ligjor dhe mos harmonizimi i ligjeve ekzistuese</b></p>

<b>Shkaqet</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1.Mungesë e kornizës ligjore për licencimin e auto serviseve dhe veprimtarit që lidhen me to;</li><li>2.Mungesë e kornizës ligjore për automjetet që importohen sipas statusit të tyre, të dala jashtë përdorimit, që nuk e vazhdojnë regjistrimin, rikthehen në qarkullim pas përjashtimit, të ç'lajmrimin të përhershëm apo të përkohshëm;</li><li>3.Mungesë e kornizës ligjore për automjete elektrike dhe hibride</li><li>4.Mungon korniza ligjore për përdorimin e materialeve për errësim të xhamave të automjetit;</li><li>5.Mungon korniza ligjore për kompetencat e inspektuesit rregullësis teknike të automjetit dhe trupave mbikëqyrese;</li><li>6.Mangësi ligjore në përcaktimin e kushteve dhe kërkesave të veçanta për mjetin që merren me transportin grupor të fëmijëve;</li><li>7. Mospërcaktim i taksës rrugore dhe ekologjik sipas standardit BE-së për automjetet;</li><li>8.Mungese e Rregulloreve dhe Direktivave në fushën e homologimit, automjeteve të aksidentuara me dëme të mëdha dhe automjeteve pyjore;</li><li>9.Mos-harmonizimi ligjor në fushën e automjeteve dhe mospërputhje me acquis e BE-së;</li><li>10.Kushti i importimit të automjeteve në bazë të vjetërsisë;</li><li>11.Kushtëzimet për regjistrim të automjetit;</li><li>12.Vjetërsia e automjeteve me vlerë muzeore në mosperputhje me Direktiven 2014/45;</li><li>13.Kufizimi i tregut gjeografik për shërbimin e kontrollimit teknik të automjeteve në Kosovë</li></ol>
----------------	---

## Elaborimi i Shkaqeve

*Pas identifikimit të problemit kryesor në vijim në mënyrë kronologjike janë elaboruar shkaqet e problemit:*

- *Ligjin aktual për automjete mungon korniza ligjore për:*

- 1.licencimin i auto serviseve dhe veprimtarit që lidhen me to;
2. automjetet që importohen sipas statusit të tyre, të dala jashtë përdorimit, që nuk e vazhdojnë regjistrimin, rikthehen në qarkullim pas përjashtimit, të ç'lajmrimit të përhershëm apo të përkohshëm;
3. automjetet elektrike dhe hibride;
- 4.përdorimin e materialeve për errësim të xhamave të automjetit;
- 5.kompetencat e inspektuesit rregullësis teknike të automjetit dhe trupat mbikëqyrëse;
- 6.përcaktimin e kushteve dhe kërkesave të veçanta të mjetit që merren me transportin grupor të fëmijëve.

- Dispozitat ligjore që kanë të ndërlidhje me *acquis* e BE-së

### *7. Mospërcaktim i taksës rrugore dhe ekologjike sipas standardit BE-së për automjetet*

Ligji aktual për automjet nuk parasheh ndonjë dispozitë që rregullon çështjen e taksës rrugore dhe ekologjike. Kjo çështje është paraparë në Ligjin 04/L-117 për Taksën Rrugore dhe Ekologjike e cila është në kundërshtim me standardet e BE-së.

### *8. Mungesë e Rregulloreve dhe Direktivave të BE-së në fushën e homologimit, automjeteve të aksidentuara me dëme të mëdha dhe automjeteve pyjore e agrikulturave*

Në Ligjin aktual për automjete nuk janë të përfshira Rregulloret e reja 2018/858, për miratimin dhe mbikëqyrjen e tregut të automjeteve dhe rimorkiove, sistemeve, komponentëve dhe njësive teknike të veçanta të tyre të destinuara për këto automjete dhe Rregullorja 2019/2144 për implementimin 2018/858. Gjithashtu nuk është e përfshirë edhe Rregullorja 168/2013 për miratimin dhe mbikëqyrjen e mjeteve me dy tri rrota si dhe Direktiva 2005/64 EC për miratimin e tipit të mjeteve motorike në lidhje me ripërdorimin e tyre, riciklimin dhe rikupershmerin.

### *9. Mos harmonizimi ligjor në fushën e automjeteve dhe mospërputhje me *acquis* e BE-së*

a) Në ligjin aktual për automjete, ka mos harmonizim ndërmjet dispozitave të këtij ligji, nenit 76 ku parashihet që “kontrollimi teknik vjetor të realizohet një (1) herë në vit pas kontrollimit të parë për automjete e përcaktuara në këtë dispozitë dhe çdo gjashtë (6) muaj neni 77 për kategoritë e automjeteve si auto shkolla, taxi, mjete me qira, etj si dhe neni 54 nënparagrafi 1.4 ku parashihet se me rastin e regjistrimit të automjeti, si kusht kërkohet që dëshmia (çertifikata) e kontrollimit teknik të mos jetë me vjetër se tridhjet (30)ditë.

b) Gjithashtu ka mos harmonizim ndërmjet ligjit për automjete me ligjet tjera;

Gjobat për kundërvajtje lidhur me ngarkesën boshtore janë të përcaktuara në nenin 4 paragrafi 3 të Ligjit për Automjete dhe nenin 174 paragrafi 3 dhe 4 të Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor. Në këto dy dispozita të ligjeve gjobat janë të ndryshme.

Paragrafi 3 i nenit 76 të ligjit i përjashton nga kontrollimi teknik automjetet e reja katër (4) vite pas regjistrimit të parë ndërsa neni 77 i detyron këto automjete të kryejnë kontrollimin teknik çdo gjashtë (6) muaj. Kjo dispozitë ka kriju konfuzitet se kur duhet të realizojnë kontrollim teknik automjetet e reja si taxi, auto shkolla, transportit etj.

c) Emërtimet e kontrollimeve teknike (vjetore, gjashtëmujore dhe jashtëzakonshme) të përcaktuara në nenin 74 të ligjit automjeteve nuk janë në përputhje me emërtimet e kontrollimeve teknike (periodike dhe shtesë) të parapara në Direktivën 2014/45 mbi testet periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre.

ç) Kalibrimi i pajisjeve të kontrollit teknik të mjeteve bëhet pas kontrollit të shtatë mijë (7000) mjeteve, neni 78 paragrafi 2 i Ligjit për Automjete. Kurse sipas pikës II të shtojcës III të Direktivës 2014/45 intervali mes dy kalibrimeve të njëpasnjëshme nuk mund të jetë me i gjatë se njëzetekatër (24) muaj për matjen e peshës dhe nivelit zërit , njëzetekatër (24) muaj për matjen e forcës dhe dymbdhjetë (12) muaj për matjen e emetimit të gazrave.

d) Gjithashtu në Ligjin aktual përkufizimi(neni 3) që ka të bëjë me kontrollimin teknik mobil(1.45), inspektuesin në rrugë(1.47), certifikatën e kontrollimit teknik(1.37), certifikatën e regjistrimit automjetit(1.49) nuk janë në përputhje me përkufizimet në nenin 3 të Direktivave BE-se 2014/45 mbi testet periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre, 2014/47 mbi inspektimet teknike rrugore të rregullsisë teknike të automjeteve komerciale që qarkullojnë në Union dhe nenin 2 të Direktives 1999/37. Përkufizimi i homologimit (neni 3) nuk është në përputhje me përkufizimin në nenin 3 të Direktivës 2007/46 si dhe Rregulloren 858/2018.

Në këtë ligj mungojnë edhe përkufizime shtesë të cilat janë parapara me Rregulloret dhe Direktivat e BE-së. Në nenin 2 (fushëveprimi) të ligjit automjeteve parashihet se ky ligj zbatohet për subjektet dhe institucionet kurse në direktiva parashihet se për cilat automjete zbatohet. Fushëveprimi i ligjit synon përputhje të plotë me fushëveprimet e parapara në Rregulloret dhe Direktivat e BE-së.

#### *10. Kushti i importimit të automjeteve në bazë të vjetërsisë*

Kosovë nuk mund te importohen vetura me të vjetra se 10 vite dhe që nuk e plotësojnë standardin euro katër (4), neni 44 paragrafi 2 dhe 3 i ligjit aktual për automjete.

*- Dispozita jo të duhura rregullative dhe të paqarta*

*11. Kushtëzimet për regjistrim të automjetit*

Kushtëzimi i qytetarëve për të regjistruar automjetin është përcaktuar në nenin 43 paragrafi 2 të ligjit për automjete ku parashihet se pronari i mjetit nuk mund ta bëjë regjistrimin apo vazhdimin e regjistrimit të mjetit me veprim motorik, as ndërrimin e pronarit, pa e bërë shlyerjen e gjobave për kundërvajtje në trafikun rrugor dhe nenin 63 paragrafi 1 dhe 2 ku parashihet se ç'lajmërimi i mjetit për shkak të ndërrimit të pronarit është i mundur vetëm nëse në të njëjtën kohë regjistrohet pronari i ri i mjetit në evidencë. Gjatë bartjes së pronësisë, pronari i ri e regjistron mjetin në emër të tij në afatin kohor prej tridhjetë (30) ditësh nga data e blerjes së mjetit.

Gjithashtu edhe në nenin 51 të ligjit kushtëzohet regjistrimi i mjetit me patentë shofer.

*12. Vjetërsia e automjeteve me vlerë muzeore në mospërputhje me Direktivën 2014/45*

Në nenin 31 të Ligjit për automjete si mjet me vlerë muzeore është mjeti i cili i ka 35 vite kurse në pikën 7 të nenit 3 (përkufizimet) të Direktivës 2014/45 mbi testet periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre, automjet me interes historik nënkupton çdo automjet që është prodhuar apo regjistruar për herë të parë së paku para 30 viteve.

*13. Kufizimi i tregut gjeografik për shërbimin e kontrollimit teknik të automjeteve në Kosovë*

Kushtëzimi për marrjen e shërbimeve për kontrollimin teknik të automjetit brenda Komunës ku ka vendbanimin pronari i mjetit apo regjionit nëse në një komunë nuk ka subjekt të kontrollimit teknik, nëni 89 paragrafi 3 i Ligjit për automjete, jo në përputhje me Ligjin e Konkurrencës.

**Elaborimi i efekteve**

Në vijim është paraqitur elaborimi i efekteve

*1. Ndikim negativ në sigurinë rrugore, mjedis, ekonomi të qytetarit, impakt social si dhe mundësia e rritjes auto krimeve;*

Sot në Kosovë është evidente dukuria e ndërhyrjes në automjete nga subjekte përkatësisht persona të pautorizuar në kilometra (gjatë zhdoganimit bëhet rritja e kilometrave me qëllim të pagesës më të ulët, kurse me rastin e shitblerjes në tregun vendor bëhet ulja, e tyre me qëllim të rritjes së vlerës së automjetit në treg), në identitetin e automjetit, sigurinë pasive, sigurinë aktive, sistemet e shkarkimeve të gazrave, sistemet elektronike dhe sitemin mekanik.

Të dhënat e ofruara nga Qendra e Automjeteve të Kosovës (QAK) "Eurolab" tregojnë se ka raste të ndërhyrjeve në automjete te VIN numri i shasisë dhe kilometrat e automjeteve.

Në Policinë e Kosovës -Njësinë e Auto krimeve nga subjekti i lartëcur për periudhën janar-dhjetor 2021 janë raportuar 172 raste të ndërhyrjes te VIN numri, ndërsa për periudhën tetor 2020 deri gusht 2021 për ndërhyrje te kilometrat e automjeteve janë raportuar 2086.

Gjithashtu edhe në ueb faqen e Doganës Kosovës janë të publikuara të dhëna që tregojn për manipulime në kilometrat e automjetit (<https://dogana.rks-gov.net/veturat-me-kilometra-jo-te-sakta/>). Poashtu edhe në emisionet televizive (<https://www.youtube.com/watch?v=R1971-jSfBs>, <https://klankosova.tv/manipulimi-dhe-verifikimi-i-kilometrave-ne-automjete-video/>) dhe web faqen e portaleve kemi lajme të shpeshta lidhur me manipulimin e kilometrave

Në vendin tonë është bërë shqetësuese edhe çmontimi dhe pjesëzimi i automjeteve me targa të huaja të cilat i shmangen procedurave të zhdoganimit.

Pjesët dhe sistemet e këtyre automjeteve që pjesëzohen u shiten qytetarëve dhe operatoreve ekonomik si pjesë këmbimi. Këto pjesë kur vendosen në automjetin e qytetarit paraqesin rrezik të drejteperdrejt në sigurinë e automjetit, sigurinë rrugor si dhe në mjedis.

Ka raste kur këto automjete manipulohen dhe iu ndërrohet identiteti nga persona të pautorizuar dhe po të njëjtat marrin pjesë në komunikacion rrugor.

Automjetet e riparuar pas aksidenteve të cilat kanë pësuar dëmtime të mëdha në sitemet vitale të sigurisë rregullohen nga autoserviset e palicencuara dhe të njëjta nuk verifikohen dhe rikthehen në qarkullim të pasigurta në trafikun rrugor si dhe shkaktojnë ndotje të mjedisit.

Qytetarët të cilët shërbejnë në subjekte të pa licencuara nuk u ofrohet garanci për cilësi dhe shërbimet e kryera në automjet dhe si pasojë e kësaj qytetari bart kosto të panevojshme ekonomike si dhe ka impakt social në ekonomi dhe mjedis. Njëherit shërbimet e marra nga këto subjekte kryhen nga personel i pacertifikuar nga institucionet përkatëse.

Disa nga këto subjekte nuk janë të regjistruara si biznese dhe nuk kanë regjistra për pranid-dorëzimit të automjetit. Në mungesë të regjistrave të pranid-dorëzimit nuk është e mundur të verifikohet historiku i mirëmbajtjes së automjeteve.

Shumica nga këto subjekte ofrojnë shërbime në hapësirat të cilat nuk i plotësojnë kushtet bazë (objekt, pajisje dhe pajime e nevojshme). Personeli që punon në këto subjekte është i rrezikuar për shkak të mos krijimit të kushteve bazë të punës sipas legjislacionit në fuqi.

## *2. Dëmtim buxhetit Kosovës, subjekteve të auto industrisë dhe mundësin e rritjes auto krimeve;*

a) Ligji aktual nuk i ka dalluar automjetet sipas statusit të tyre administrativ dhe teknik por i ka trajtuar si një grup të gjitha automjetet që vijnë nga BE-ja +Zvicra e Norvegjia, gjë që nuk është e mjaftueshme për të konsideruar se ato mjete janë të sigurta dhe të përshtatshme për pjesëmarrje në trafikun rrugor.

Mjetet që importohen mund të jenë me regjistrim të rregullt apo me lloje të regjistrimit jo të rregullt, me regjistrim të skaduar, apo të çregjistruara, mund të jenë në gjendje jo të rregullt teknike, ka automjete që importohen e që në vendin e origjinës janë të shpallura për shkatërrim/skrup, ndërsa të njëjtat regjistrohen tek ne për qarkullim në trafikun rrugor.

Prandaj lejimi i importit të automjeteve pa verifikim të plotë të kushteve teknike është një mundësi që në rrugët tona të qarkullojnë automjete jo në gjendje adekuate teknike.



b) Trajtimi i automjeteve vendore të dala jashtë përdorimit, që nuk e vazhdojnë regjistrimin, rikthehen në qarkullim pas përjashtimit nga trafiku, të ç'lajmrimin të përhershëm apo të përkohshëm.

Kjo çështje në nenin 65 të ligjit aktual nuk është e trajtuar sa duhet pasi që vetëm vet deklarimi i mjetit jashtë përdorimit është një prej formave të zbatimit pasi që forcimi institucional dhe masat e parashikuara nga autoritetet mungojnë.

Në këtë aspekt palët mund ta deklarojnë mjetin jashtë përdorimit me rastin e ç'lajmrimin por kjo më shumë zbatohet si pauzim i mbajtjes së targave sesa si deklarim i mjetit jashtë përdorimit si shkak i defekteve të pa arsyeshme për tu riparuar dhe investu. Njëherit këto mjete të vetëshpallura të papërdorura mund të shkojnë për skrap (shkatërrim) apo manipulime të planifikuara. Praktika tregon që pas një pauze të mos vazhdimi të regjistrimit të automjetit e të cilit i kryhet kontrollimi teknik për tu rikthyer në qarkullim rezulton i ndryshëm me atë që ishte para pauzionit të regjistrimit apo para regjistrimit si i pa përdorshëm.

Rrjedhimisht mjetet e tilla me qindra zëvendësohen (klonohen) me mjete të sjellura nga jashtë e të pa importuar formalisht të pa zhdoganuara e të cilat raste janë identifikuar nga subjektet e autorizuar. Të gjitha këto mjete qarkullojnë në trafikun rrugor pa i paguar taksat.

*3. Efekt negativ për shkak mos zbatimit të politikave të gjelbërta të BE-së dhe mos favorizimi të automjeteve elektrike me zero taksë për import, zhdoganim dhe regjistrim si dhe ndotja mjedisit*

Me legjislacionin në fuqi qytetarëve të Kosovës nuk u është mundësuar që gjatë regjistrimit të automjeteve elektrike të ketë lehtësira sa i përket taksave për import, zhdoganim dhe regjistrim, vazhdim të regjistrimit.

Si pasojë e kësaj qytetarët e Kosovës nuk kanë interesim për automjetet elektrike për arsye se mungon infrastruktura ligjore për këto automjete. Për këtë edhe numri i automjeteve elektrike në Kosovë është shumë i vogël.

Kjo sjell mos përfshirje të politikave të gjelbërta të Bashkimit Evropian, ka ndikim negativ në transportin rrugor, mjedis, ekonominë e qytetarëve duke pas parasysh se këto automjete nuk kanë nevojë për karburante fosile.

Automjetet elektrike me bateri kanë më pak pjesë se sa një motor me djegie të brendshme, nuk kanë sisteme të shtrenjta të shkarkimit, motor startues, sistem të injektorëve të karburantit, radiator dhe shumë pjesë të tjera që nuk janë të nevojshme për automjetet elektrike, e që nënkupton se ka relativisht pak shërbime për mirëmbajtje dhe janë më ekonomike.

Vetëm me një pjesë motorike, rotorin, automjetet elektrike janë veçanërisht më të thjeshta dhe shumë më të qëndrueshme.

Pasi që automjetet elektrike nuk kanë motor me djegie të brendshme redukton ndjeshëm ndotjen dhe sjell taksat më të reduktuara. Automjetet elektrike nuk prodhojnë gazra nga tubat e shkarkimit, të cilat janë të njohura si kërcënim serioz për shëndetin publik dhe mjedisin. Për krahasim me një automjet mesatar i cili përdor karburant prodhon mbi 600 g/ CO<sub>2</sub> për kilometër.

Automjetet elektrike e kanë avantazhin e kostove shumë më të ultë të përdorimit në krahasim me automjetet me motor me djegie të brendshme. Energjia elektrike e nevojshme për ta mbushur një automjet elektrik kushton sa një e treta për kilometër sa blerja e benzinës/naftës për të njëjtin automjet. Automjetet elektrike kontribuojnë pozitivisht në planin nacional për menaxhimin e cilësisë së ajrit si çështje mjedisore më kritike që ka të bëjë me institucionet qendrore dhe ato lokale si dhe në jetën e përditshme të qytetarit.

Me përfshirjen e automjeteve elektrike dhe hibride si me favorizimin e tyre me zero taksa, Qeveria bëhet një promotor dhe protagonist për mbrojtjen e mjedisit dhe cilësisë së ajrit dhe uljen e ndotjes përmes nxitjes së regjistrimeve të automjeteve Green nga qytetarët si dhe ndërgjegjësimin për gjeneratat e së tashmes dhe ardhmes. Gjitha këto elemente të lartë përmendura rezultojnë të kemi impakt pozitive: ajër më të pastër, pasoja më të lehta, klima dhe burimet të ripërtritshme.

Avantazhet e automjeteve elektrike qëndrojnë në atë se janë më të lira në përdorim për shkak se nuk varen nga karburantet fosile e të cilat janë të dëmshme për shëndetin dhe mjedisin si dhe çmimet e tyre janë të larta në krahasim me elektricitetin p.sh një makinë elektrike mesatare i kursen një shoferi që kalon 25.000 km/vit rreth 850euro. Automjetet elektrike kanë mundësi për tu mbushur kudo në shtëpi, punë, vend parkime, stacione etj.

Metoda më e shpejtë e mbushjes së makinave elektrike njihet si mbushje e shpejtë DC. Nëpërmjet tij shumica e makinave elektrike arrijnë në 80% mbushje në 30 minuta. Gjithashtu pronari i automjetit mund ta lidh stacionin e tij të mbushjes me panelet diellore të shtëpisë dhe mund të përfitoj 0-karbon.

Ndotja akustike është e dëmshme për shëndetin publik. Motorët me djegieje të brendshme të automjeteve që vihen në lëvizje nga benzina dhe nafta janë burimi kryesor ndotjes akustike, mjedisit dhe dëmtimin e shëndetit njeriut. Rritja e përqindjes së automjeteve elektrike në vendin tonë do të kontribuonte edhe në uljen e ndotjes akustike duke pasqyruar se automjetet me motor me djegieje të brendshme kur lëvizin me shpejtësi 100km/h zhurma e brendshme e tyre është rreth 70 db. Të gjitha vendet e BE-se dhe vende tjera mundësojnë favorizime financiare për konsumatorët që blejnë automjete elektrike. Me krijimin e kornizës ligjore për automjetet elektrike në vendin tonë si dhe me subvencionimin financiar që u bëhet personave që posedojnë ose kanë interesim për blerjen e këtyre automjeteve flota e automjeteve Kosovës deri në vitin 2030 mund të shkojë deri në 20% në automjete elektrike.

#### *4. Mohim i të drejtës për përdorimin e xhamave të errësuar*

Në ligjin aktual për automjete nuk parashihet përdorimi i materialeve të fabrikuar dhe homologuara për errësimin e xhamave si dhe certifikimi i automjeteve të cilat i kanë xhamat me këto materiale.

Në këtë ligj është paraparë që Ministria e Punëve të Brendshme me akt nënligjor rregullon përdorimin dhe lejen e vendosjes së xhamave të errët në mjet, në pajtim me standardet e BE-së, neni 86 paragrafi 3.

Bazuar në nenin e lartë cekur MPB me udhëzimin administrativ nr. 07/2019 për regjistrimin e automjeteve respektivisht në nenin 26, ka rregulluar çështjen e përdorimit të xhamave të errët si në vijim:

- Xhamat e errët mund t'i gëzojnë të gjithë qytetarët vetëm për ato mjete të cilat si të tilla janë të prodhuara nga vetë prodhuesi i automjetit.
- Evidentimi i posedimit të xhamave të errët pas konstatimit të gjendjes teknike shënohet në CRA në rubrikën "shënime".
- Vendosja e letrës së errët ngjithëse për hijezim në xhamat e automjetit është e ndaluar, përveç në mjetet e institucioneve shtetërore të cilat përcaktohet me vendim të Ministrit të MPB-së.

Sipas legjislacionit në fuqi qytetarët nuk e kanë të drejtën e vendosjes së foljes ose ndonjë material tjetër me qëllim të errësimit të xhamave në mjet dhe kushdo që vendos folje ose ndonjë material tjetër me qëllim të errësimit të xhamave dënohet për kundërvajtje, neni 204 i Ligjit nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut.

Ndalimi i përdorimit të materialeve për errësimin e xhamave është në kundërshtim me Rregulloren R-43 e Komisionit Ekonomik për Evropën (UN/ECE), për dispozita uniforme në lidhje me miratimin e materialeve të xhamit të sigurisë dhe instalimin e tyre në automjete.

Është e padrejtë dhe paarsyeshme të mos lejohet errësimi i xhamave të automjeteve me materiale të fabrikuar dhe të homologuara nga prodhuesi.

Sipas Rregullores R-43 Komisionit Ekonomik për Evropën (UN/ECE) deri në 30% xhamat e automjeteve nuk quhen të errësuar sepse këtu kemi të bëjmë me vet materialin e xhamit, ndërsa mbi 30% quhen xhama të errësuar.

Automjeti me xhama të errët kanë benifite dhe mbrojnë nga:

- Sëmundjet që vijnë nga rrezet e diellit UV/IR (sidomos për personat të cilët kanë sëmundje të lëkurës syve etj.)
- Vezullimi i dritës ku mund të vijë deri te aksidenti si shkak i vërbimit,
- Shëndetin e udhëtareve në automjet në raste aksidenti kur xhamit thyhet.
- Interioreve të automjetit

Gjithashtu këto materiale kursejnë edhe nga shpenzimi i lartë i karburantit të automjetit për arsye se e ulin temperaturën në kabinën e pasagjerëve dhe si rrjedhojë kondicioneri punon me rexhime me të ulta.

Duke e marr parasysh këto benifite që sjellin materialet e homologuara dhe certifikuar në automjet, vendosja e tyre konsiderohet si e dobishme për sigurinë rrugore, ekonomin dhe mjedisin.

### *5. Ndikim negativ në cilësinë e kontrollimit teknik*

Në Ligjin aktual për automjete nuk është e rregulluar çështja e marrjes apo pezullimit të certifikatës (vërtetimit) së inspektuesve të rregullsisë teknike të automjeteve apo shqiptimit të gjobave kundërvajtëse.

Mungesa e dispozitave ligjore për mbikëqyrjen e punës së inspektuesve të automjeteve ka ndikuar në mungesë të kualitetit të kontrollimit teknik të automjeteve respektivisht përgjegjësi të nivelit jo të kënaqshme nga inspektuesit.

Detyrat, kompetencat dhe përgjegjësit e personelit të qendrës, duhet të jenë të definuara qartë.

Puna e tyre duhet të mbikëqyret nga institucionet përkatëse. Këto institucione do të monitorojnë punën e tyre dhe në rast se ata nuk veprojnë në përputhje me rregullat e përcaktuara do të shqiptohen masa siç janë: gjoba mandatore, pezullimi apo revokimi i certifikatës.

Bazuar në dëshmitë e ofruara nga Departamenti i Inspektimit - Divizioni i Inspektimit për Kontrollin Teknik, në mungesë të dispozitave ligjore për shkeljet e bëra nga inspektuesit janë dënuar udhëheqësit e qendrave të kontrolles teknike dhe pronari i subjektit. Gjatë vitit 2020, për këto shkelje janë dënuar me gjoba mandatore 60 udhëheqës dhe 20 pronar të QKT-së, në vitin 2021, janë dënuar 71 udhëheqës dhe 15 pronar dhe në 9 mujin e vitit 2022, janë dënuar 48 udhëheqës dhe 5 pronar.

Sipas pikës 1(f) të shtojcës V të Direktivës 2014/45 mbi test periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre, një inspektuesi të rregullsisë teknike të automjeteve i merret apo pezullohet autorizimi nëse nuk i përmbush kërkesat për autorizim, ka bërë parregullsi të mëdha, humb reputacionin dhe konstatohen rezultate negative gjatë auditimit.

b) Trupat mbikëqyrës për qendra e kontrollimit teknik të automjeteve.

Në Ligjin aktual për automjete nuk janë të përfshira të gjitha detyrat dhe kërkesat e parapara në aneksin V të Direktivës 2014/45 mbi test periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre, ku përcaktohet fushëveprimi i trupave mbikëqyrëse si dhe nuk është paraparë nxjerrja e aktit nënligjor për organizimin, detyrat dhe kërkesat e trupave mbikëqyrëse.

Trupat mbikëqyrës sipas përcaktimeve të aneksit V të Direktives luan një rol të rëndësishëm në sigurinë rrugore për aktivitetet profesionale sipas cilësisë së kërkuar, në uljen e auto krimeve (klonimi, manipulimi dhe trafikimi i automjeteve), rritjen e buxhetit të shtetit, cilësinë e kontrollimeve teknike të automjeteve dhe personelit të qendrave, automjete me të sigurt në rrugë, mjedis me të pastër, ruajtjen e shëndetit të njeriut.

Gjithashtu trupa mbikëqyrës në të gjitha vendet e BE-se ka një rol shumë të veçantë dhe të rëndësishëm në sigurinë rrugore dhe fushën e auto krimeve.

Trupat mbikëqyrës ka ndikim pozitiv në tregun e automjeteve dhe ekonominë e qytetareve sepse kur një qytetar blen një automjet të regjistruar në Kosovë ai automjet mund të jetë shembull me 120.000 kilometra por në realitet i ka 500.000 kilometra. Kjo gjendje e dëmton ekonominë e

qytetarit sepse automjeti me 120.000 kilometra i nevojitet mirëmbajtje me kosto shume më të ultë financiare se sa ai me 500.000 kilometra për arsye se ky i fundit ka nevojë për remont kapital që do të thotë (fasho, pistonë, unaza, pompe uji apo naftë, injektor etj).

Njëherit trupa mbikëqyrëse luan një rol të rëndësishëm në tregun e zi të automjeteve si dhe klonimin dhe trafikimin e automjeteve ku ndikon drejtpërdrejt në ruajtjen e sigurisë rrugore, mbushjen e buxhetit me rastin e zhdoganimit, regjistrimit si dhe mbron ekonominë e qytetarit.

Disa sisteme teknologjike që përdoren në qendrat e kontrollimit teknik kanë mundësinë e ruajtjes së vlerave të testit nga matjet e dikurshme si dhe mundësojnë ndërhyrjet në vlerat e testit të matura me pajisje matëse. Kjo nënkupton manipulimin në vlerat e testit dhe mungesë të zbatimit të aneksit V të Direktivës 2014/45 mbi test periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre. Kjo dukuri nuk mund të parandalohet dhe kjo situatë ka rezultuar që në Kosovë automjetet pas kontrollimit të parë 98% prej tyre e kalojnë testin e rregullsisë teknike.

Trupa mbikëqyrëse mbi bazën e aneksit V i rrit teknikat monitoruese parandalon ndërhyrjet në vlerat e testeve, të gjitha këto kanë rezultate pozitive në sigurinë rrugore, cilësinë e kontrollimit teknik të automjeteve dhe mjedis me të pastër dhe performancën e stafit.

#### *6. Pasiguri në transportin grupor të fëmijëve*

Në ligjin aktual për automjete nenin 71 parashihet që mjete për transportin grupor të fëmijëve duhet që përveç kërkesave të përgjithshme për mjete të përcaktuara në legjislacion që rregullon fushën e transportit, t'i plotësoi edhe kërkesat e veçanta teknike me të cilat garantohet siguria e fëmijëve.

Në Ligjin për automjete dhe Ligjin për transportin rrugor nuk ka të përcaktuara kushtet të veçanta teknike të cilat duhet t'i ketë një automjet për të bërë transportin grupor të fëmijëve. Gjithashtu në ligj mungon edhe korniza ligjore që kjo çështje të rregullohet me akt nënligjor.

Për shkak të mospërcaktimit të këtyre kërkesave të veçanta për transportin grupor të fëmijëve ekziston rreziku që transporti i tyre të bëhet me automjete që nuk i plotësojnë kushtet e sigurisë dhe të mjedisit.

#### *7. Impakt negativ në ekonominë, mjedis dhe shëndetin e qytetareve lidhur me taksën rrugore dhe ekologjike*

Ligji aktual për automjetet nuk parashihet ndonjë dispozitë që rregullon çështjen e taksës rrugore dhe ekologjike.

Kjo çështje është paraparë në Ligjin 04/L-117 për Taksën Rrugore dhe Ekologjike. Sipas këtij ligji taksa rrugore është përcaktuar 40 euro për automjete nën 3.5 ton kurse 90 euro për automjetet 3.5 ton dhe mbi 3.5 ton kurse taksa ekologjike është përcaktuar 10 euro për automjetet nën 3.5 ton ndërsa 30 euro për automjetet prej 3.5 ton dhe mbi 3.5 ton.

Përpos taksave të përcaktuara më lartë qytetarët e Kosovës detyrohen që me rastin e regjistrimit të automjetit të paguajnë edhe taksën që kërkohet nga Komuna për pronësinë e automjetit në vlerë prej 10 euro, nën 5 i Udhëzimit Administrativ nr. 07/2011 për Urdhëresat e Ndalimit të Shërbimeve Komunale për Detyrimin e Pagesës së Tatimit në Pronë. Kushti i pronësisë së automjetit që kërkohet nga Komuna është i padrejtë sepse pronësia e automjetit dëshmohet me

kontrat të shiteblerjes. Gjithashtu është e palogjikshem që të kërkohej kjo taksë në emër të pronësis së automjetit. Taksa komunale në të cilën qytetaret kushtëzohen për të regjistruar veturat e tyre është cilësuar nga Avokati i Popullit si shkelje e të drejtave të njeriut (<https://www.monitor.al/komunat-vjelin-mbi-3-milione-euro-nga-taksat-per-vetura/>). Për

regjistrimin e automjetit qytetari i paguan taksat e përcaktuara me dispozita ligjore dhe është e palogjikshme të bëjë pagesën edhe për pronësin e automjetit kur dihet që me rastin e regjistrimit, ligji i automjeteve dhe udhëzimi për regjistrimin e automjetit nuk e parasheh këtë.

Taksa rrugore e parapara në shtojcën B dhe C të Ligjit nr. 04/L-117 është përcaktuar pa përshkallëzim të kategorive të automjetit p.sh një automjet me masë 3600 kg paguan shumën e njëjtë si automjeti me masë 40.000 kg. Taksa e përcaktuar në këtë shtojcë është e paarsyeshme pasi që një automjet me 40.000 kg dëmton rrugën më shumë se një automjet me 3600 kg dhe për këtë aplikohet shumën e njëjtë prej 90 €.

Gjithashtu në këtë ligj mungon klasifikimi i taksave ekologjike sipas normave të ndotjes siç parashihet me standardet e Rregullores 2018/858 dhe 2003/96 BE-se (g/km të CO<sub>2</sub> që lirojnë automjetet).

Automjetet elektrike si dhe rimorkiot nuk gjenerojnë ndotje ekologjike sa i përket shkarkimeve të gazrave, sepse nuk kanë motor me djegie të brendshme. Aplikimi i taksave për këtë kategori është i padrejtë.

*8. Ndikim negativ në miratimin e automjeteve sigurinë rrugore, tregun e automjeteve, ekonominë qytetarit dhe buxhetin e shtetit*

Ligjin nr.05/L-132 për automjete dhe Ligjin nr.08/L-004, për plotësim ndryshimin e Ligjit nr.05/L-132, nuk janë të përfshira Rregulloret e reja (BE) 2018/858 dhe 2019/2144 për implementim 2018/858 si dhe Direktiva 2005/64 EC.

a) Rregullorja 2018/858 përcakton dispozitat administrative dhe kërkesat teknike për miratimin e tipit dhe vendosjen në treg të të gjitha automjeteve të reja, sistemeve, komponentëve dhe njësive teknike të veçanta, dhe për miratimet e automjeteve individuale, për vendosjen në treg dhe futjen në shërbim të pjesëve dhe pajisjeve që mund të përbëjnë rrezik serioz për funksionimin korrekt të sistemeve bazë të automjeteve, kërkesat për mbikëqyrjen e tregut të automjeteve, sistemeve, komponentëve dhe njësive teknike të veçanta që janë objekt miratimi si dhe kërkesat për mbikëqyrjen e tregut të pjesëve dhe pajisjeve për automjete të tilla.

b) Rregullorja 2019/2144 përcakton kërkesat për miratimin e tipit të automjeteve dhe sistemeve komponentëve dhe njësive teknike të veçanta të projektuara dhe ndërtuara për automjetet në lidhje me karakteristikat dhe sigurinë e tyre të përgjithshme si dhe me mbrojtjen dhe sigurinë e udhëtarëve dhe përdoruesve të rrezikuar të rrugës, miratimi e tipit të automjeteve në lidhje me sistemet e monitorimit e presionit të gomave dhe sigurinë e tyre efikasitetin e karburantit dhe emetimit të CO<sub>2</sub> dhe miratimin e tipit të gomave të prodhuara në lidhje me sigurinë e tyre dhe performancën mjedisore.

c) Edhe Direktiva 2005/64 EC përcakton dispozitat administrative dhe teknike për miratimin e tipit të automjeteve me qëllim që të sigurohet që pjesët përbërëse dhe materialet e tyre mund të riperdoren, riciklohen dhe rikuperohen në përqindje minimale të përcaktuara në shtojcën 1 të

Direktives dhe dispozita specifike për të siguruar që përdorimi i pjesëve përbërëse të mos shkaktoj rreziqe sigurie ose mjedisore.

ç) Në ligjin aktual mungon trajtimi i përshtatshmërisë së mjeteve të rikthyera në qarkullim pas aksidenteve me dëme të mëdha. Kjo çështje rëndon sigurinë rrugore dhe ka ndikim mjedisor. Pasi kompensimet e marra nga qytetaret për riparimin apo riaftësimin e automjetit të aksidentuara nuk janë gjithmonë të mjaftueshme për riparim të plotë duke marr parasysh që autoserviset nuk janë të licencuar dhe kane mungesë dijenie sidomos në aspektin e riaftësimit të pajisjeve inteligjente apo telematike në automjet. Qytetari në anën tjetër nuk e din sa cilësore është puna e riparimit prandaj ky i fundit duhet të këtë një shërbim të pavarur i cili do i konfirmoj qytetarit riparimin profesional apo do ia gjej mangësitë eventuale, në mënyrë që mjete i riaftësuar plotësisht të kthehet në rrugë për qarkullim.

d) Poshtu në ligjin aktual janë përjashtuar nga trajtimi nga aspekti i kushteve të përshtatshmërisë përdorimi i mjeteve pyjore e agrikulturave në përputhje me praktika e BE-së. Mjetet e tilla sot importohen nga vende e treta në aspektin e standardeve teknike dhe pa miratim në përputhje me lejimin e përdorimit të tyre në BE. Përdorimi i mjeteve të tilla, pa standarde teknike apo pa kontroll paraprak të plotësisht të kushteve teknike mund të këtë pasoja tek përdoruesit e tyre por edhe tek shëndeti publik nga aspekti i ndotjes kur kihet parasysh se vëllimi motorik i një mjetei bujqësore është nga 30 deri në 50herë më ndotës se sa një veturë.

#### *9. Konfuzion me rastin e zbatimit të dispozitave ligjore*

a)Në nenin 76 dhe 77 të Ligjit aktual për automjete parashihet që kontrollimi teknik i automjetit të realizohet një herë në vit për regjistrim të rregullt dhe çdo gjashtë muaj për kategoritë e automjeteve si auto shkolla, taxi, mjete me qira etj. Ndërsa në nenin 54 nënparagrafi 1.4 parashihet që si kusht me rastin e regjistrimit të automjetit dëshmia (certifikata) e kontrollimit teknik të mos jetë më e vjetër se 30 ditë. Nga kjo rezulton se mes këtyre dispozitave ka mospërputhshmëri sepse në njërën dispozitë vlefshmëria e kontrollimit teknik është një (1) vjet përkatësisht gjashtë (6) muaj kurse me dispozitën tjetër një (1) muaj.

Me këtë mospërputhshmëri të dispozitave dëmtohen qytetaret pasi me skadimin e afatit certifikatës prej një (1) muaji, detyrohen të përsërisin kontrollimin teknik të automjeteve për shkak të validitetit të kërkuar në nenin 54 nënparagrafi 1 të ligjit.

b)Në nenin 76 parashihet që kontrollimi teknik realizohet 1(një) herë në vit për kategoritë e cekura në këtë dispozitë. Paragrafi 3 i këtij neni përjashton automjetet e reja 4 vite pas regjistrimit te pare.

Kurse kategoritë e automjeteve në nenin 77 e realizojnë kontrollimin teknik çdo gjashtë (6) muaj. Nga kjo shihet se neni 77 është në kundërshtim me nenin 76 për arsye se automjetet reja të neni 77 detyrohen ta kryejnë kontrollen teknike çdo gjashtë (6) muaj pavarësisht qe automjeti është i ri.

Nga kjo qe u tha me larte rezulton se qytetaret dhe institucionet e Kosovës me rastin e kryerjes se kontrollimit teknik për automjetet e neni 77 kanë qenë konfuz se kur duhet të realizojnë kontrollimin teknik pas regjistrimit parë për automjetet e reja si shkak i dispozitave kontradiktore.

c) Ngarkesa boshtore është e rregulluar me ligjin për automjete nr.05/L-132 dhe me ligjin për rregullat e trafikut rrugor nr. 05/L-088.

Ligjit për automjete nr.05/L-132 çështjen e ngarkesës boshtore e rregullon si në vijim:

Dënohet me gjobë njëqind e tridhjetë (130) €, shoferi i cili drejtojnë mjetin i cili nuk i plotëson kushtet e parapara për masën e përgjithshme, dimensionet dhe ngarkimin boshtor të mjetit.

Dënohet me gjobë gjashtëqind (600.00) € subjekti juridik ose institucioni në emër dhe brenda autorizimeve të së cilit vepron personi i lartpërmendur në paragrafin 2 të këtij neni.

Ligji për rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088 neni 174 çështjen e ngarkesës boshtore e rregullon, citojmë;

1. Mjeti që ndodhet në trafikun rrugor ndalohet të ngarkohet më tepër se masa më e madhe e lejuar, e përcaktuar në certifikatën e regjistrimit të mjetit, ta tejkalojë ngarkesën boshtore të lejuar ose t'i tejkalojë mundësitë teknike të rrugës.

2. Ndryshe nga paragrafi 1. i këtij neni, lejohet tejkalimi prej 3% i masës së përgjithshme të lejuar dhe i ngarkesës boshtore të përcaktuar me dispozitë të veçantë, gjegjësisht përtej masës më të madhe të lejuar dhe ngarkesës së lejuar boshtore të përcaktuar në lejen e qarkullimit, gjegjësisht përtej mundësive të cilat lejon cilësia e rrugës së përcaktuar me shenjë të trafikut, me kusht që, për shkak të karakteristikave të ngarkesës dhe rrethanave të tjera të lejuara, në vendin e ngarkesës nuk ka qenë e mundshme të përcaktohet masa e ngarkesës.

4. Dënohet për kundërvajtje, me gjobë prej dyzet (40) eurosh, shoferi i mjetit i cili vepron në kundërshtim me dispozitat e këtij neni.

5. Dënohet për kundërvajtje, me gjobë prej dyqind (200) deri në gjashtëqind (600) euro, edhe personi juridik ose institucioni në emër të të cilit dhe brenda autorizimeve të cilit ka vepruar personi i përcaktuar në paragrafin 3. të këtij neni.

Nga kjo rrjedh se mes këtyre dispozitave ka mospërputhshmëri.

Në praktik kemi raste kur për të njëjtën kundërvajtje për tejkalim të ngarkesës boshtore (mbi peshë) janë shqiptuar gjoba të ndryshme nga Policia e Kosovës. Shqiptimi i këtyre gjobave për kundërvajtjen e natyrës njëjtë, krijon pabarazi ndaj qytetarëve.

#### *10. Ndikim negativ në mjedis, impakt social dhe ekonomik si dhe rritje të autokrimeve*

Sipas ligjit aktual për automjete (neni 44)veturat me të vjetra se dhjet (10) vite dhe ato që nuk plotësojnë standardin Euro 4 nuk mund të importohen në Kosovë.

Në vendet e BE-së sipas standardeve nuk ka kushte të vjetërsisë me rastin importimin e automjeteve. Standardet për importimin e automjeteve në Bashkimin Evropian janë të aspektit ambiental (ekologjik) dhe siguris.

Përcaktimi i importit sipas vjetërsisë nuk është metod e mirë pasi që mundëson importin e automjeteve me shumë kilometra me nivel të lartë amortizimi, kjo bëhet me qëllim që të arrihet me një çmim më të favorshëm në tregun vendor.

Mjetet me vjetërsi deri në dhjet (10) vite po të importohen në gjendje të mirëmbajtur kanë një kosto të lartë dhe si të tilla për nivelin ekonomik të shoqërisë tonë janë të papërbalueshme. Po ashtu edhe për tregtarët e automjeteve deri në dhjet (10) vite vjetërsi në gjendje të mirë dhe të



rregullta teknikisht nuk janë fitimprurëse pasi që mbi vlerën e lartë të blerjes shtohen edhe taksat e importit afër 30% dhe kështu tregu vendor nuk e përballon.

Statistikat flasin se në rastet e shumta mjeteve të importit janë të amortizuara me shumë kilometra të kaluara të cilat rikthehen për shitje në tregun vendor, duke arritur kështu një vlerë të pranueshme për tregun dhe blerësin vendor të Kosovës përkundër kilometrave jo të vërteta.

Per modifikimet e realizuara brenda Kosoves (pas zhdoganimit) dhe lejimit ne qarkullim te lire, mjeteve mund te modifikohet sipas kriterave teknike per miratim te ndryshimeve modifikimeve. Kriteret e importit te mjeteve te ciles do kategori, nuk jane parakushte apo kriteret per miratim te modifikimeve te kryera ne automjetet pas importit/zhdoganimit! Kriteret mbete pershtatshmeria teknike me nivelin e kerkuar te standardeve te sigurise dhe mjedisit

### **11. Impakt social ne ekonomin e qytetarit sigurinë rrugore dhe mjedis**

a) Ligji aktual për automjete (neni 63) parasheh që me rastin e ndërrimit të pronarit të automjetit qytetaret të ç'lahmrojnë automjetin dhe pronari i ri obligohet që procedurën e regjistrimit të automjetit ta ndjek nga fillimi duke përfshirë kontrollimin teknik, sigurimin e automjetit, taksën e regjistrimit, taksën rrugore dhe ekologjike, taksën komunale etj.

Me rastin e regjistrimit të automjetit në Kosovë të gjitha taksat, sigurimi dhe kontrollat teknike aplikohen me validitet një (1) vjeçar, ky validitet do të duhej të vazhdonte edhe në rast të ndërrimit pronarit pa ç'lahmrim të pronarit.

Në Kosovë numri i automjeteve që ndërron pronësinë sillet rreth 60.000 deri në 70.000 në vit. Pra këta persona detyrohen që taksat t'i paguajnë nga fillimi që i bijnë kosto rreth 7.490.000 duke marrë parasysh që taksat e regjistrimit shkojnë rreth 107 euro.

Duke marrë parasysh që ligji obligon këto kushte dhe barrierat me rastin e regjistrimit të automjetit kjo ka impakt negativ tek personat fizik dhe juridik e cila rezulton negativisht në ekonominë e tyre.

b) Gjithashtu në nenin 43 paragrafi 2 të Ligjit për automjete parashihet që pronari i mjetit nuk mund ta bëjë regjistrimin e automjetit me veprim motorik as ndërrimin e pronarit pa bërë shlyerjen e gjobave në trafikun rrugor gjë që është e padrejtë pasi që qytetarëve u kushtëzohet regjistrimi i automjetit me shlyerjen e gjobave në trafik kur këto e rregullon ligji për procedurën përmbartimore dhe ligjet tjera në fuqi.

Si shkak i mos pagesës gjobave nga ana e qytetarëve në mënyrë automatike reflekton te mos regjistrimi i automjetit ku si rrjedhojë qytetaret marrin pjesë në komunikacion, pa regjistrim, pa sigurim dhe pa kontrollim teknik. Këto automjete kur marrin pjesë në komunikacionin rrugor dhe përfshihen në aksidente shkaktojnë dëme të mëdha në sigurinë rrugore dhe ekonominë e vendit duke pasqyruar se janë automjete pa kontrollim teknik dhe të pasiguruara e si rrjedhojë kur këto janë shkakuar të aksidenteve me fatalitet, lëndime trupore dhe dëme materiale, kompensimet e dëmeve i barten buroja.

Praktika tregon se shumë qytetar janë paditur në gjykatë nga byroja e sigurimeve për mos kthimin e mjeteve për dëmet që i kanë shkaktuar në komunikacionin rrugor ku ata kanë qenë shkakuar të aksidenteve të cilët nuk kanë pas regjistrim.

Barrierat për regjistrimin e veturave janë të dëmshme edhe për bizneset vendore, industrinë e automobilave si dhe për buxhetin e shtetit. Inkasimi i taksave dhe gjobave për kundërvajtje në

trafik bëhet përmes mekanizimeve tjerë e jo me rastin e regjistrimit të automjetit p.sh. në një tiketë për kundërvajtje prapa është shkruar "Ndaj kundërvajtësit i cili nuk paguan shumën në afatin prej 15 dite ose nuk parashtron ankese në afatin prej 8 dite, zbatohen dispozitat e ligjit për procedurën përmbarimore".

Neni 51 kushtëzon regjistrimin e mjetit me patente shofer. Ky veprim ka implikim financiare për palët që nuk posedojn patentë shofer dhe obligohen ta caktojnë përdoruesin e mjetit me akt noterial që krijon shpenzime shtesë. Gjithë sistemi i regjistrimit të automjeteve është i lidhur me sistemin e patentë shofereve prandaj të dhënat merren on-line dhe nuk ka nevojë të kërkohet dëshmia e patentë shoferit.

c)Neni 61 paragrafi 2.3 është e përcaktuar vlefshmëria e certifikatës për regjistrim të mjetit vetëm për motoçikleta, moped, katërçikleta të lehta, katërçikletat, triçiklet të lehta, triçikleta, rimorkio banimi ose mjeteve muzeore e jo edhe për kategoritë tjera të automjeteve.

Sipas nenit 64 të Ligjit aktual ruajtja e targave është e mundur për një (1) vit vetëm për mjetin e njëjtë. Shumë qytetar kanë shprehur pakënaqësi lidhur me ruajtjen e targave sepse nuk iu mundësohet ruajtja e targave për automjetin e tjetër të kategorisë p.sh. kur qytetari shet një automjet t'i ruhen targat për automjetin e ardhshëm, si dhe mundësia e regjistrimit të automjetit me pak se një(1) vit.

## **12. Mohim i të drejtës për të pasur në pronësi një automjet me vlerë muzeore nën 35 vite**

Në Ligjin aktual mjet me vlerë muzeore llogaritet një automjet i cili është me i vjetër se 35 vjet dhe i cili është i ruajtur dhe teknikisht i mirëmbajtur si dhe i përshtatur me strukturën dhe formën konstruktive dhe origjinale kurse sipas nenit 3 pika 7 e Direktivës 2014/45 automjet me interes historik nënkupton çdo automjet që konsiderohet të jetë historik nga shteti anëtar i regjistrimit ose njeri nga organet e tij të autorizuar dhe të emëruara dhe që plotëson të gjitha kushtet e mëposhtme;

- është prodhuar apo regjistruar për herë të parë së paku para 30 vite;
- lloji specifik i të cilit, siç është përcaktuar në ligjin përkatës të BE-së apo atë nacional, nuk gjendet më në prodhim;
- ruhet historikisht dhe mirëmbahet në gjendjen e tij origjinale dhe nuk ka pësuar ndryshime substanciale në karakteristikat teknike të pjesëve të tij kryesore.

Nga kjo që u cek rezulton se përkufizimi i mjetit historik dhe kushtet që kërkohen janë në kundërshtim me Direktivën e lartcekur.

## **13. Procedura të stërngarkuara me rastin e regjistrimit të automjeteve**

a) Aktualisht në Kosovë regjistrimi i një automjeti kryhet në Qendrat e Regjistrimit të Automjeteve në kuadër MPB-së. Qytetaret për të regjistruar një automjet sot ballafaqohen me kushte dhe procedura të burokratizuara. Në mungesë të shërbimeve digjitale të njëjtit janë të detyruar që t'i frekuentojnë fizikisht qendrat e regjistrimit automjetit. Në këto qendra krijohen tollovi, dhe pritje të gjata për qytetaret të cilat rezultojnë edhe me humbje kohe dhe shpenzime financiare.

Mos digjitalizimit i shërbimeve me rastin e regjistrimit të automjetit ndikon negativisht në klimë dhe burime të ripërtrishme si dhe rrit përdorimin e burimeve natyrore p.sh. përdorimi i letrës,

përdorimi i energjisë elektrike, përdorimi i printerëve, karburantet. Reduktimi i distancës së përshkruar nga qytetaret me 5000 km në vit me rastin e regjistrimit të automjetit, digjitalizimi i procedurave të regjistrimit të automjeteve, si dhe ofrimi i shërbimeve online është e barzavlefshme me 3000 automjet me pak në vite në qarkullim ose e barzavlefshme me 2T CO<sup>2</sup>, reduktimi i mjeteve në trafik efienca energjetike, reduktimi i karburantit të shfrytëzuar. Brenda një viti me këto politika pritet të ketë rezultate me rastin e regjistrimit të automjeteve duke u bazuar në studimet e vendit janë të dhëna të përafërta

- 19000 kw të energjisë së kursyer nga reduktimi i letrës
- 11000 kw të energjisë të kursyer nga makineritë e shtypshkrimeve
- 400.000 litra karburant në vit
- 5000 litra vaj me pak në vit
- 1000 goma me pak në vit
- 1000 filtera vaji, naftë, benzinë me pak si mbetje.

Me shërbimet digjitale qytetarit i kursehet kohë dhe para me rastin e regjistrimit të automjetit, kjo gjithashtu ka impakt pozitiv në politikat e gjelbërta të cilat duhet të jenë synim i MPB-së.

b) Gjithashtu edhe procedura për vazhdimin e regjistrimit të automjetit është vlerësuar të jetë ngarkesë administrative për qytetarët dhe institucionet. Duke qenë se pronari i automjetit obligohet që çdo vit të paraqitet në Qendrën për Regjistrimin e Automjeteve për ta vulosur certifikatën e regjistrimit të automjetit me vulë të QRA-se dhe t'i paguaj taksat administrative për regjistrim.

Përderisa është i regjistruar një herë, kjo procedure është e pa nevojshme sepse ngarkon sistemin e regjistrimit të automjeteve me të dhëna të përsëritura për çdo vit për pronarin dhe mjetin e njejt.

Nga praktikat e disa vendeve të zhvilluara, kjo praktik e vazhdimit të regjistrimit të automjetit për çdo vit nuk aplikohet. Qytetari përveç kontrollimit teknik të automjetit, sigurimit të automjetit, qendrës regjistrimit pagan vetëm taksat e rregullta vjetore për posedim të automjetit, pa pasur nevojë që ta marrë konfirmimin nga Qendra për regjistrimin e automjeteve për çdo vit.

14.Kufizimi i konkurrencës –ndarjes së tregut, imponimi i zgjedhjes së shërbimit brenda Komunës apo regjionit

Në nenin 89 paragrafi 3 të Ligjit për Automjete parashihet se kontrolli teknik i mjeteve mund të bëhet vetëm brenda Komunës ku e ka vendbanimin pronari i mjetit ose brenda rajonit nëse në Komunë nuk ka subjekt për kontrollimin teknik. Bazuar në mendimin e dhënë nga autoriteti i konkurrencës kufizimi i shërbimit për kontroll teknike brenda vendbanimit është në kundërshtim me nenin 5 të Ligjit nr.08/L-056(i përcaktuar edhe me Ligjin 03/L-229) për Mbrojtjen e Konkurrencës.

Sipas këtij vlerësimit *kufizimi i konkurrencës/ndarje e tregut*, konsumatorëve i'u imponohet zgjedhja e shërbimeve apo produktit brenda një zone të caktuar gjeografike, pra i kufizon dhe i drejton ata tek operatorë të caktuar komunal apo regjional me rastin e ofrimit të shërbimeve për kontrollimin teknik të automjeteve, prandaj nga pikëpamja e konkurrencës, ligjet dhe rregulloret që kufizojnë numrin e operatorëve ekonomik në tregun relevant dhe kufizimin e marrjes së shërbimeve, nuk janë në

përputhje me rregullat dhe praktikat e konkurrencës. Gjithashtu edhe në nenin 6 të Udhëzimit Administrativ nr.02/2011 për mënyren dhe kriteret e përcatimit tregut përkatës, tregu gjeografik konsiderohet territori i Republikës Kosovës ndërsa tregu i produktit konsiderohet produkti i qendrave të kontrollimit teknik të automjeteve.

### Kapitulli 1.2. Palët e interesuara

Figura 4: Pasqyrë e palëve të interesuara bazuar në përkufizimin e problemit

Emri i palës së interesuar	Shkaku-qet me të cilat është e lidhur pala	Efektet me të cilat është e lidhur pala	Mënyra me të cilën pala është e lidhur me këtë shkak (shkaqe) apo efektin (efektet)
Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinorë dhe Infrastrukturës, Departamentet relevante	Mangësit ligjore	Ngarkesat administrative Mungesa e kapaciteteve Barriera administrative	Direkt
Ministria e Financave e Punës dhe Transferve	Mangësit ligjore	Përkallzimi i taksës rrugore dhe ekologjike në kundërshtim me me standardet e BE-së	Direkt
Ministria e Punëve të Brendshme Drejtorati për Regjistrimin e Automjeteve	Mangësit ligjore	Ngarkesa /Barriera administrative	Direkt
Shoqëria civile	Niveli i ultë i kualitetit, shërbimeve dhe siguria rrugore	Barrierat /Ngarkesa administrative	Direkt
Shoqatat e Kontrollave Teknike	Siguria rrugore dhe mbrojtja e mjedisit	Harmonizimi me legjislacionin e BE-së	Direkt

### Kapitulli 1.3. Zbatimi i acquis së BE-së

Gjatë përgatitjes së këtij koncept dokumenti MMPH pjesa e Infrastrukturës ka vlerësuar zbatimin e Acquis BE-së në fushën e automjeteve. MMPH konsideron se pjesa e cila përcakton përshtashmërinë e automjeteve, kalibrimin e pajisjeve për kontroll teknike, marrjen apo pezullimin e certifikatës inspektuesve të rregullësis teknike të automjeteve, kontrollimin teknik të automjeteve, taksat e karbonit, importimi i automjeteve, materialet për errësimin e xhamave të homologuara sipas prodhuesit, trupat mbikqyrese, mjetet e rikthyera në qarkullim pas aksidenteve të mëdha dhe automjetet me vlerë muzore do të përfshihen në ligjin e ri.

Aktet e BE-së që e rregullojnë fushën e automjeteve janë si vijon:

- Rregullorja (BE) 2018/858/(BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 30 maj 2018 mbi miratimin dhe mbikëqyrjen e tregut të automjeteve dhe rimorkiove, sistemeve, komponentëve dhe njësive teknike të veçanta të tyre të destinuara për këto automjete.
- Rregullorja (BE) 2019/2144/BE e parlamentit evropian dhe këshillit mbi informacionin teknik të nevojshëm për testimin e kontrollit të artikujve që do të testohen, mbi përdorimin e metodave të rekomanduara të provës dhe vendosjen e rregullave të detajuara në lidhje me formatin e të dhënave dhe procedurat për aksesin në informacionin teknik përkatës implementimin të 2018/858;
- Rregullorja (BE) 2019/621/(BE) e parlamentit evropian dhe këshillit (komision impementë rregullore 2019/621.) mbi kërkesat e miratimit të tipit për mjetet motorike dhe rimorkiot e tyre, dhe sistemet, komponentët dhe njësitë teknike të veçanta të destinuara për mjete të tilla, në lidhje me sigurinë e tyre të përgjithshme dhe mbrojtjen e pasagjerëve të automjeteve dhe përdoruesve të rrezikuar të rrugës.
- Direktiva 2014/45 (BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 3 prill të vitit 2014 mbi test periodike të kontrollit teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre
- Direktiva 2014/46 (BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 3 prill të vitit 2014 mbi regjistrim e automjeteve.
- Direktiva 2014/47 (BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 3 prill të vitit 2014 mbi kontrollim mjeteve komerciale në rrugë.
- Rregullorja 167/2013/(BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 5 shkurt 2013 për miratimin dhe mbikëqyrjen e tregut të mjeteve bujqesore dhe pyjore;
- Rregullorja (BE) 168/2013/BE e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 15 janar 2013 për miratim dhe mbikëqyrjen e tregut për mjetet me dy, tri dhe katë rrota.
- Direktiva 2005/46(BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 26 tetor 2005 për miratimin e tipit të mjeteve motorike në lidhje me ripërdorimin, rikluserimin dhe rikuperueshmërin e tyre.
- Rregullorja 540/2014/ (BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 16 prill 2014 mbi nivelin e zërit dhe zëvendësimin e zhurmësit-tubave të shkarkimit
- Direktiva 2006/1(BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 18 janar 2006 për përdorimin e mjeteve të marra me qira pa shofer për transportin e mallrave në rrugë.
- Direktiva 2000/53(BE) e parlamentit evropian dhe këshillit e datës 18 shtator 2000 për mjetet e përjashtuara nga qarkullimi

## **Kapitulli 2: Objektivat**

Ky koncept dokument i parasheh këto objektiva:

- Importimi i automjeteve sipas standardeve të sigurisë dhe ekologjike;
- Favorizimin e automjeteve elektrike dhe hibride ashtu që deri në vitin 2030 flota e automjeteve të Kosovës të jetë 30 % e përbërë prej tyre;
- Monitorimin e historikut të automjetit nga importi deri në fund të ciklit jetësor të tij;
- Zero-vizion me aksidentet me fatalitet në transportin rrugor deri në vitin 2050;

- Mbrojtja e shëndetit të qytetarëve, ulja e ndotjes së mjedisit, nëpërmjet matjes së gazrave dhe komponentëve të paqëndrueshëm organike PN që lirojnë automjetet me motor me djegie të brendshme si dhe aplikimi i taksës së karbonit sipas legjislacionit Evropian, sipas g/km të CO2 të liruar nga automjeti.

Figure 5: Objektivat relevante të Qeverisë

Objektivi relevant	Emri i dokumentit përkatës të planifikimit (burimi)
Objektivi strategjik	Përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe mbrojtjes së mjedisit
Objektivi specifik	Automjete më të sigurta dhe ekologjike
Qëllimi i politikës	Rritja e sigurisë rrugore ulja e ndotjes dhe zhvillimi i automotives

### Kapitulli 3: Opsionet

#### *Krahasimi me vendet tjera*

Gjatë hartimit të këtij koncept dokumentit janë shqyrtuar dhe analizuar si është rregulluar fusha e homologimit importimit të automjeteve, kontrollimit teknik dhe regjistrimi i automjeteve:

#### *Importimi dhe homologimi i automjeteve*

##### *Maqedonia e Veriut*

Korniza ligjore e automjeteve në Maqedoni, përcakton procedurat për lëshimin në treg të mjeteve, fillimin e shfrytëzimit duke i lejuar për qarkullim dhe parakushtet për përdorim dhe import. Ligji i RMV homologimin e njëj si lejim, konstatim pajtueshmëri.

Ligji i automjeteve thotë se nuk mund të vihet në treg as në përdorim dhe as të regjistrohet asnjë mjet rrugore pa iu konstatuar pajtueshmëria me ligjin për automjete dhe akteve të nxjerrura në bazë të ligjit për automjete të RMV. Konstatimi i pajtueshmërisë kryhet nga subjektet teknike të autorizuar. Këto subjekte kanë obligim që automjetet e udhëtarëve të kategorisë MI, që lëshohen në treg apo vihen në përdorim, tu përcaktojnë (masin/verifikojnë) konsumin e karburantit dhe emisionet e CO2 dhe i evidentojnë në dokumentacionin që lëshojnë.

Sa i përket kriterëve të importit RMV nuk zbaton kritere vjetërsisë/moshe por zbaton kriterin EURO 4, për automjetet e përdorura të udhëtarëve dhe Euro 5 për automjetet e reja të udhëtarëve, Mjetet transportuese EURO 3 të përdorura dhe 4 të reja. Te drejtën e ndryshimit të kriterëve për import ligji ia jep qeverisë përkatësisht Ministrisë së Ekonomisë.

Me plotësimin e ri Ligjit për automjete iu është dhënë një afat 6 mujore për zhdoganim të gjitha automjeteve me targa të huaja apo pa targa vendore të cilat mjete janë çregjistruar në vendet prej nga vijnë. Për të njëjtat janë parapara taksa 50% më të lira importi në mënyrë që të gjitha ato të inkorporohen në parkun e automjeteve vendore pasi e kanë marrë certifikatë pajtueshmërie

përmes identifikimit dhe vlerësimit në aspektin teknik [VIN, EURO Norma minimale e lejuar, g/KM te CO2, konsumi i karburantit].

Gjithashtu parashihet se për rastin kur mjete i përdorur i udhëtarëve nuk e plotëson kushtet për import i njëjti mund të importohet si mjet i mallrave në rast se i plotëson kushtet përkatëse dhe i dëshmon ato përmes procedurës nga shërbimi teknik për përshtatjen e mjetit me ligjin e automjeteve.

Automjetet tek të cilat pasi që kanë qenë të lejuara për qarkullim pas rrethanave të ndryshme kanë pësuar riparime apo modifikime të cilat kanë të bëjnë me shënimet teknike të mjetit, parametrat konstruktive, instalime jo origjinale nga prodhuesi etj. obligohen të ndjekin procedurën e lejimit individual të automjetit të riparuar/modifikuar.

Vende, si Shqipëria, Maqedonia, Mali i Zi, edhe Serbia, kanë taks dogane zero për automjetet që importohen nga BE-ja, pra paguajnë vetëm TVSH.

<https://www.albinfo.ch/per-50-ulen-shpenzimet-per-regjistrim-te-automjeteve-me-targa-te-huaja-ne-maqedoni/>

<https://telegrafi.com/maqedoni-nga-ky-vit-nuk-te-importohen-vetura-euro-4/>

<https://www.dpshttr.al/mjete/importi-i-mjetit>

#### *Mali i Zi*

Për importin e një mjeti në Mal të Zi kërkohet:

1. Certifikata regjistrimi (fatura për mjetet e reja)
2. Kontratë shitje nga noteri
3. Dokument identifikimi i blerësit ose leje qëndrimi për te huajt ne Mal të Zi,
4. Leje e drejtimit për kategorinë e mjetit
5. Miratimi teknik nga subjekti i autorizuar në Mal të Zi ("Official Gazette of Montenegro", No. 5/2015 and 63/2018)
6. Sigurimi i auto përgjegjësis

Kriteret e importit janë vendosure në ligj dhe atë EURO 4 për mjetet e përdorura dhe EURO 6 për veturat e reja.

Regjistrimi i mjeteve është vjetore dhe kontrolli teknik është vjetore. Për kategori përkatëse (mjete ambulance, të policisë, rent a car, poste, taxi, etj) aplikohen kontrollimet teknike gjashtë(6) mujore dhe në rrugë.

Për mjetet e përdorura që nuk posedojn COC, parashihet që atë ta nxjerrin në formën e një dokumenti të prodhuesit për konfirmimin e të dhënave nga prodhuesi i cili dokument merret për secilin lloj marke te përfaqësia e saj në Mal të Zi (<https://www.gov.me/dokumenta/2b51bb86-ae4c-4e34-a9a0-2595158619b4>), njëjtë veprohet edhe për mjetet e reja të cilat blihen jashtë vendi pavarësisht nëse posedojnë COC ajo duhet te konfirmohet nga përfaqësia vendore. Ky dokument bashkë me mjetin dorëzohet tek subjekti i autorizuar për homologim (5 njësi shërbimit ) në Mal të Zi.

Mali i Zi sikur edhe shtetet tjera të Ballkanit (Maqedonia, Serbia, Bosnja, Kroacia, Sllovenia, etj) për çdo automjet qe importohet zbatohet procedura e kontrollit me rastin e importit, me përjashtim te mjeteve qe parashetrojnë kërkesë të arsyeshme për lirim si të veçanta: ato ushtarake, policore, makinat e punës, mjetet e personave me qëndrim te përkohshëm në Mal të Zi, ato për gara sportive, te misioneve konsullore diplomatike, zjarrfikëse, humanitare, etj.

#### *Kontrollimi teknik periodik*

### *Gjermania*

Kontrolli teknik në shumicën e vendeve të Bashkimit Evropian kryhet në përputhje të plotë me Direktivën 2014/45/EC. Pra, në aspektin organizativ por edhe të parakushteve të licencimit, kushteve teknike dhe aspekteve të kompetencës të gjitha ato janë në të njëjtën linjë.

Gjithashtu në zbatim të kësaj direktive secili shtet e ka trupën mbikëqyrëse për cilësinë dhe profesionalizmin e qendrave, e cila përmes raportimeve të saj tek autoriteti licencues kontribuon në ngritjen e cilësisë dhe sigurisë në rrugë.

Duke qenë se brenda vendeve të BE-së por edhe jashtë saj ka me shumë ngjashmëri se dallime në do të fokusohemi te dallimet në mënyrë që të shohim edhe pozicionin tonë dhe të rajonit në krahasim me ato.

Gjermania si shteti me numrin më të madh të automjeteve ka thuhetse gjashtë (6) kompani me të mëdha që kryejnë kontrollin teknik të automjeteve në të gjitha landet apo gjatëmbdhjet (16) Republikat e saj. Ato janë TUV Nord, TUV SUD, TUV Rheinland, Dekra, GTÜ, KÜS. Përveç tyre janë edhe njëmbdhjet (11) kompani tjera me numër të vogël stacionesh për ofrimin e shërbimit të kontrollit periodik.

Të gjitha këto kompani janë të lidhura përmes një sistemi online i cili menaxhon data bazën dhe shënimet e mjeteve në aspektin e unifikimit, standardizimit, harmonizimit dhe furnizimit me to për subjektet që ofrojnë shërbime. Kjo është trupa mbikëqyrëse dhe provideri i sistemit operativ.

Ato gjashtë (6) kompanitë e mëdha kanë të drejtën e ofrimit të shërbimit në lokacionet e tyre dhe në lokacionet e të tjerëve në formën e (franchisorit). Pra nëse një investitor don të hap një kontroll teknike në Gjermani me lehtësi dhe me shpejtësi vjen tek shërbimi duke hyrë nën ombrellën e njërit nga këto gjashtë (6) kompanitë e mëdha, dhe pastaj ofron shërbime me emrin e tyre, me % pjesëmarrje por duke iu nënshtruar standardeve që i përcakton legjislativi por dhe subjekti franchise dhënësi (franchisori).

Frekuenca e kontrollit teknik në Gjermani është 3+2+1+1 që d.m.th mjetet e reja inspektohen pas 3 vitesh, pastaj pas dy (2) vitesh dhe pas vitit të pestë (5) çdo vit. Këtu vlen të theksohet se kjo frekuencë aplikohet vetëm tek veturat personale private dhe rimorkiot deri në 750kg ndërsa për furgona dhe mjetet e mallrave dhe pasagjereve frekuenca është 1+1+1 që d.m.th. mjeti i ri çdo vit pas regjistrimit të parë.

Përkundër këtyre frekuencave për rastin e mjeteve të aksidentuara me dëme të mëdha, policia përmes trupës mbikëqyrëse, mund të kërkojë inspektim për riaftësim pas riparimit.

Po ashtu përmes formave njoftuese trupa mbikëqyrëse në afatet e skadimit të vlefshmërisë së kontrollit teknik një (1) muaj para skadimit i dergon njoftim për skadimin pasi që vazhdimi i kontrollit teknik është vazhdim i të drejtës së qarkullimit në rrugë, megjë në shumicën e vendeve të BE-së, nuk ka detyrim që qytetari të shkojë në qendër regjistrimi për vulosje CRA-je pasi e kalon kontrollin teknik.

### *Regjistrimi automjetit*

Procedurat e regjistrimit në vendin tonë dallojnë shumë vende të BE-së, poashtu dallojnë edhe nga Gjermania. Duke qenë se te ne aplikohet ende procedura e vazhdimit të regjistrimit të automjeteve në Gjermani kjo procedurë nuk aplikohet fare. Për të qenë automjeti ligjërish në rregull për të qarkulluar në trafik duhet ta ketë kryer kontrollimin teknik të mjetit, ta ketë bërë sigurimin e mjetit dhe t'i paguaj taksat vjetore të institucioni që bënë regjistrimin e automjetit.



Gjithashtu në Gjermani nuk ka procedurë të vazhdimit të regjistrimit, vjetore dhe çlajmërimi i mjetit bëhet on-line.

#### *Republika e Shqipërisë*

Po ashtu edhe në Republikën e Shqipërisë nuk aplikohet procedura e vazhdimit të regjistrimit të automjetit, vjetore si aplikohet te ne. Përderisa sipas legjislacionit tonë të regjistrimi i rimorkiove nuk lëshohet certifikate e regjistrimit, vetëm jepen targat. Në Republikën e Shqipërisë për rimorkio e japin targën e trete dhe quhet targë perseritese. Për këtë lëshohet një formular nga DPSHTRR. Mos dhënia e targave për rimorkio ka krijuar pakënaqësi të qytetarët dhe kufizim të lëvizjes me rimorkio me qëllime të kalimit të kufirit. Ndërrimi i pronarit bëhet pa procedurë të çlajmërimin të mjetit, për dallim nga ne që ka krijuar kosto shtesë dhe implikim buxhetor si për qytetarin ashtu edhe për institucionin.

#### *Mali i Zi*

Regjistrimi i automjetit është e rregulluar me Ligje, Rregullore dhe Udhëzime Administrative.

Regjistrimi i automjeteve të vjetra ( muzeore) bëhet me procedurë regjistrimit të perkohshem, duke aplikuar procedurën e njëjtë për regjistrim të rregullt . Libreza e automjetit jepet e perkohshme.

Procedura e regjistrimit të automjeteve për gara sportive, gjithashtu bëhet me procedurë regjistrimit të perkohshem të automjeteve dhe libreza e regjistrimit jepet e perkohshme.

Librezat e automjeteve janë elektronike, por jo biometrike dhe ndërrohen çdo vit, me vazhdim të regjistrimit të automjetit, ose në rastet kur ka ndërrim të dhënave të pronarit dhe automjetit, libreza ndërrohet.

Prodhimi i targave bëhet vetëm në një qendër në Pogorice, dhe nga aty bëhet shpërndarja në të gjitha qendrat tjera.

Automjetet elektrike janë të liruara nga të gjitha pagesat ndërsa ato hibride paguajnë disa taksa.

Qendra për regjistrimin e automjeteve vetëm se ka për t'i lëshuar targat dhe libezen e regjistrimit, të dhënat merren on-line.

Regjistrimi i automjeteve nuk bëhet brenda ditës, pas paraqitjes së kërkesës pala duhet të pres tri ditë(3) për të marr libezen. Ndërsa në rastet kur kërkesa nuk është e kompletuar duhet të pritët tetë (8) ditë që t'i shqyrtohet kërkesa dhe pastaj i kthehet përgjigjja palës se me cilat dokumente duhet plotësuar.

Të gjitha dokumentet skenohen dhe ruhen në arkivë, në dosje fizike dhe të skenuara, ndërsa letërnjoftimi, pasaporta nuk ruhen.

Për automjetet me afat të kufizuar lëshohet librezë e jo vertetim si është tek ne.

#### *Lituania*

Sa i përket procesit të Regjistrimit të Mjeteve, procesi i regjistrimit të mjeteve bëhet on-line, duke përfshirë edhe procedurën e ndërrimit të pronarit dhe ndërrimin e targave. Te rastet e ndërrimit të pronarit, pronari i ri duhet ta skenoj kontratën e shitblerjes dhe t'ja bashkangjesë kërkesë që e dërgon në formë elektronike.

Pronari i ri ka të drejtë t'i marrë targat e shitësit ose edhe të marrë targa të reja. Gjithashtu shitësi i mjetit ka të drejtë t'i mbaj targat, por në sistem duhet ta regjistroj ende pa e bërë çlajmërimin.

Targat janë të ndara me qytete. Gjithashtu numri i targave mund të zgjedhej on-line. Për targat me porosi çmimi ishte 1500 Euro.

Qendra e Regjistrimit të Automjeteve ka të instaluar sistemin e EUCARIS për verifikimin e automjeteve në 20 shtete të BE-së. Që ishte i vendosur në Qendrën e Kontrollës Teknike dhe para se të bëhej procesi i kontrollimit Teknik prapakisht automjeti verifikohet në sistemin EUCARIS.

Qendra ishte e organizuar me sistemin e pritjes në radhë. Qendra kishte për obligim që t'i njoftoj pronarët e mjeteve për skadimin e afatit të sigurimit dhe të kontrollës teknike. Pas skadimit të afatit targat bëheshin të pa vlefshme në sistem. Policia kishte sistemin dhe kishte mundësi të bënte verifikimin

Mjetet muzeore regjistroheshin për 10 vite. Leja për regjistrimin e mjeteve muzeore jepej prej asociacionit të mjeteve të vjetra. Ndërsa mjetet me afat të kufizuar regjistroheshin për tridhjet (30) ditë.

Duke u bazuar në analizen e sipër shënuar nga aspekti rregullues të secilit shtet zgjidhja ideale do ishte kombinimi i modeleve nga disa prej tyre duke rregulluar secilën çështje.

Grupi punues për hartimin Koncept Dokumentit në Fushën e Automjeteve ka shqyrtuar tri opsione të poshtë shënuar me qëllim të realizimit të objektivave, të parapara në Kapitullin 2 Opsioni i parë është opsioni *status quo*, përkatësisht opsioni pa ndryshim. Opsioni i dytë është opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit të kornizës ligjore në fuqi.

Opsioni i tretë është Ligji i ri i në fushën e automjeteve.

### **Kapitulli 3.1: Opsioni asnjë ndryshim**

#### **Opsioni i parë**

##### **Opsioni i Status quos**

Mos ndryshimi i politikave aktuale apo vazhdimi i gjendjes aktuale pa e ndryshuar legjislacionin aktual që rregullon fushën e automjeteve nënkupton vazhdimin e status quos së tanishme me shumë mangësi dhe barriera për qytetaret dhe flotën e automjeteve të Republikës Kosovës. Vazhdimi i kësaj gjendje ndikon në mos përfshirjen e politikave të gjelbërta të cilat janë synim i Kosovës për integrim në Bashkimin Evropian .

Mos harmonizimi i legjislacionit vendor me atë të BE-se sjell ngecje të përgjithshme në fushën e automjeteve dhe transportit rrugor, ulje të sigurisë rrugore, rritjen e aksidenteve në komunikacion, cilësi të dobët në inspektimet e automjeteve në kontrollimin teknik të automjeteve që nënkupton automjete te pasigurta në rrugë.

Vazhdimi i statusit qous sjell edhe rritjen e autokrimeve sepse nuk ka kontroll për automjetet që manipulohet duke përfshirë kilometrat, numrin e shasisë, pjesët e tyre etj.

Në ligje ekzistues nuk ka shërbime cilësore dhe të sigurta për mirëmbajtjen e automjeteve sepse mungesa e licencimit të subjekteve të auto serviseve, tregtimit si dhe grumbullimit të tyre vazhdon të sjell kaos dhe pasiguri në fushën e automjeteve si dhe ndikon negativisht në ekonominë e qytetarit dhe atë buxhet të shtetit .

Automjetet elektrike dhe hibride vazhdojnë të mbesin jashtë interesimit institucional për shkak të mungesës ligjore për to si dhe nuk ka interesim as favorizim për qytetaret për këto automjete të cilat janë synim i BE-së për integrimin e tyre në flotat e automjeteve e të cilat sjellin mjedis më të pastër dhe ekonomi për qytetaret.

Regjistrimi i automjeteve për qytetaret e Kosovës vazhdon të jetë një procedurë e stërngarkuar dhe e mundimshme si nga ana fizike dhe atë ekonomike duke marrë parasysh kohën që merr ajo procedurë.

Me rastin e regjistrimit automjetit vazhdojnë të mbesin kushtëzimet si shlyerja e gjobave në trafik e paarsyeshme dhe aplikimi i taksave absurde, ekologjike dhe rrugore pa përshkallëzimi për qytetaret të cilët e kanë barrë tash e sa vite.

Importimi i automjeteve vazhdon të jetë me kusht që të mos jetë me i vjetër se 10 vite, situatë e cila u pa mundëson qytetarëve importimin e automjeteve të cilat janë të mirëmbajtura sipas standardeve të BE-së e të cilat i plotësojnë kushtet ekologjike dhe ato të sigurisë.

**Kapitulli 3.2: Opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit**

*Opsioni 2: Ndryshimi i politikës ekzistuese*

Vlen opsioni i parë, pasi që ligji primar nuk lejon kurrfarë ndërhyrje për ta ndërruar gjendjen ekzistuese, përveç disa lehtësira që mund të bëhen me ndryshimin dhe plotësimin e akteve nën ligjore që janë nxjerrë në bazë të Ligjit për automjete, nga aspekti administrativ i digjitalizimit të përdorimit me rastin e kryerjes së shërbimeve në fushën e automjeteve.

**Kapitulli 3.3: Opsioni i tretë**

Opsioni 3:

Eliminimi i problemeve që janë identifikuar në fushën e automjeteve do të jenë të mundshëm vetëm nëse bëhet ndryshimi dhe plotësimi i Ligjit Nr.05/L-032 për Automjete , Ligji nr.08/L-088 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Ligjit nr. 05/L-032 dhe Ligji 04/L-117 për Taksën Rrugore dhe Ekologjike si dhe akteve nënligjore që rregullon fushën e automjeteve.

Në mënyrë kronologjike për secilën tematik janë paraqitur praktikat e mira të cilat e përbëjnë opsionin e 3 si kombinim të modeleve të disa shteteve të përshkruara me sipër dhe janë propozimet në vijim:

1. *Licencimi i subjekteve që ushtrojnë veprimtarinë e autoservisit*

Ushtrimi i veprimtarisë auto servisit me ligjin e ri do t'u lejohet vetëm subjekteve që licencohen sipas kushteve dhe kritereve të përcaktuar

Licencimin e subjekteve që ushtrojnë veprimtarinë e autoservisit do të bëjë MMPHI.

a) Licenca e auto serviseve klasifikohen në 6 kategori:

- Për veprimtarinë e riparimit dhe mirëmbajtjes së pjesëve mekanike dhe motorit,
- Për riparimin e karrosericë dhe mirëmbajtjen e saj
- Për riparimin dhe mirëmbajtjen e sistemit elektrik,
- Për riparimin dhe mirëmbajtjen e pneumatikëve,
- Për shitje, blerje e automjeteve dhe mjeteve bashkëngjitëse
- Për mbledhjen, depozitimin dhe shkatërrimin e automjeteve ose pjesëve të tyre që janë jashtë përdorimit apo të braktisura.

*2. Mjetet e importit duhet kategorizuar sipas statusit të tyre paraprak dhe aktual me rastin e importit*

Duhet të ri-inspektohen para se të vihen në përdorim edhe atë përkitazi me statusin e tyre administrative dhe teknik;

a) Mjetet me regjistrim të rregullt valid:

Mjetet e kësaj kategorie duhet tu njihet validitetit i certifikatës së kontrollimit teknik të mjetit nga vendi origjinës (përderisa kanë regjistrim valid) për periudhën e ardhshme maksimalisht një (1) vjeçare të regjistrimit të parapar në Kosovë. Kjo bazohet në nenin 8 paragrafi 3 të Direktivës BE-së 2014/45.

b) Mjetet me regjistrim të rregullt por skaduar;

Këtu përfshihen mjetet që kanë qenë në qarkullim të rregullt por u ka skaduar regjistrimi, respektivisht edhe validiteti i certifikatës së rregullsisë teknike dhe duhet të konsiderohen si mjete të cilat duhet t'i nënshtrohen procedurave të inspektimit para regjistrimit.

c) regjistrim të përkohshëm, valid apo të skaduar;

Kjo kategori përfshin mjetet e regjistruara në një vend tjetër të BE-së, prej aty edhe ku e blen qytetari apo tregtari i Kosovës. Pra mjeti me targa dhe regjistrim p.sh Spanjës mund të blehet në Austri dhe në saje të ndërlihdjes online brenda BE-së, shteti i Austrisë pas kërkesës për reregjistrim apo eksport të këtij mjeti lëshon dokumentin e përkohshëm me të cilin qarkullon automjeti deri në destinacionin e tij.

d) Mjetet me regjistrim për eksport nga vendi i origjinës;

Regjistrimi i mjetit për eksport nënkupton mjetin që e ka pajisur me dokumente shteti i origjinës me qëllim që t'i mundësohet eksporti jashtë vendit. Zakonisht ky validitet përfshinë afat një (1) javë deri në një (1) muaj në varësi të distancës së arsyeshme deri në vendin e destinacionit (ku do importohet). Praktikantët e kontrollit të kësaj kategorie ka treguar se ato nuk kontrollohen në mënyrë cilësore pasi që kanë për qëllim të eksportohen jashtë vendit dhe jashtë BE-së.

Eksporti nënkupton daljen e mjetit jashtë BE-së. Këto mjete duhet të kryejnë kontrollet e nevojshme për regjistrim në Kosovë.

e) Mjetet e përjashtuara nga qarkullimi për shkaqe teknike në vendin e origjinës;

Këtu përfshihen dy kategori mjetesh ato të deklaruara si të pa riparueshme në vendin e origjinës apo me certifikatë shkatërrimi dhe ato të shpallura për skrap/riciklim në vendin e origjinës.

Dyja rastet nënkuptojnë mjete të dëmtuara në pjesët vitale dhe si të riparueshme apo të paarsyeshme financiarisht të riparohen deklarohen si të riparueshme (total loss) dhe kompensohen nga siguresit e atjeshëm. Pastaj këto mjete përmes linjave të eksportit nga pikat grumbulluese nëse leverdia financiare ekziston për eksport në vende të treta ato eksportohen. Prandaj kjo kategori don vëmendje të veçantë trajtimi në ligjin për automjete.

f) Mjetet e importuara si të aksidentuara/dëmtuara nga vendi i origjinës;

Mjetet e kësaj kategorie duhet të parashihen si kategori e rrezikshme dhe të kontrollohen në mënyrë të detajuar pasi që kjo kategori mjetesh duke qenë e paarsyeshme të riparohet në vendin e origjinës eksportohet dhe riparohet përmes autoserviseve të palicencuara vendore me kosto sa më të ulët për të maksimizuar fitimet e tregtareve importues të tyre. Mos kontrolli i mjeteve para vendosjes së tyre në përdorim krijon zbrastira, pasiguri që dëmton sigurinë rrugore. Mjete tani kanë shumë sisteme telematike, inteligjente të cilat në pamundësi të rregullohen funksionalizohen apo riaftësohen ato përmes ndërhyrjeve kompjuterike përjashtohen nga funksioni dhe mjeti i tillë nga pamja e jashtme duket por nga brenda i mungojnë shumë funksione të sigurisë edhe të aspektit të mbrojtjes së ambientit.

### *3. Përdorimi i automjeteve elektrike dhe hibride*

Favorizimi i mjeteve elektrike dhe hibride me zero(0) taksë të regjistrimit

### *4. Njihet e drejta për të poseduar automjetin me xhama të errëta*

Përdorimi i materialeve për errësimin e xhamave duhet të bëhet në përputhje me Rregulloren ECE R-43 të Komisionit Ekonomik Evropian dispozitat uniforme në lidhje me miratimin e materialeve të xhamit të sigurisë dhe instalimit të tyre në automjet.

### *5. Përfshihet aneksi V i Direktivës 2014/45*

*6. Përcaktohen kriteret dhe kushtet për mjetin i cili transporton fëmijë në mënyrë të organizuar nga aspekti i sigurisë rrugore.*

*7. Taksa ekologjike dhe rrugore duhet të parashihen sipas Rregulloreve 2018/858 dhe 2003/96/EC.*

Klasifikimi i automjeteve bëhet sipas sasisë së g/km të CO<sub>2</sub> të liruar nga shkarkimet (taksa e karbonit). Sigurimi i informacionit për secilin mjet që importohet sipas sasisë së harxhimit të karburantit.

Përshkallëzimi i taksës rrugore bëhet sipas kategorive të automjeteve M, N, O, L.

*8. Të përfshihet Rregullorja 2018/858, Rregullorja BE-se 167/2013 dhe Rregullorja BE 168/2013*

*9. Automjetet e reja i nënshtrohen inspektimit teknik 24 muaj pas regjistrimit të parë*

Përrjashtimisht bëjnë automjetet e transportit mbi 3500 kg, për mjete e udhëtarëve të cilat kanë më shumë se tetë (8) ulëse duke përfshirë shoferin, automjetet e ndihmës së parë, automjetet të cilat bëjnë aftësimin e kandidatëve për shoferë dhe Tax-it, i nënshtrohen kontrollimit teknik 12 muaj pas skadimit të regjistrimit të parë.

#### *10. Kushtet për importimin e automjeteve në Republikën e Kosovës*

Kushtet për importimin e automjetit janë si vijon:

- për vetura dhe mjete për pasagjer (M1)te përdorura Euro 4
- për vetura dhe mjete për pasagjer (M1)te reja Euro 5
- për mjete e lehta transportuese për mallra (N1)te reja Euro 5
- për mjete e lehta transportuese për mallra (N1)te përdorura Euro 4
- për automjetet mbi 3.5ton(M2, M3, N2, N3)të përdorura Euro 3
- për automjetet mbi 3.5ton(M2, M3, N2, N3)të reja Euro 4
- për motoçikleta (L1 deri në L7) Euro 2 të reja dhe Euro 1 të përdorura

Këto kushte do të sigurojnë një standard të lartë ekologjik në flotën e mjeteve në Kosovë. Kjo është praktika që po ndjek i gjithë rajoni Shqipëria euro 5 të reja kurse të përdorura Euro 4, Bosnja euro 5 të reja kurse te përdorura euro 4, Maqedonia Euro 5 te reja kurse euro 3 te përdorura.

Kjo do të paraprijë edhe kategorizimit të taksave sipas kontributit në ndotje, respektivisht ndotësi i madh do t'i ketë taksat më të larta. Secili nga këto standarde i ka vlerat kufitare te CO2/km që emiton dhe konform tyre do të përcaktohen taksa duke parashikuar një qarkullim mesatar vjetor.

#### *11. Hiqet kushtëzimi për regjistrimin e automjeteve*

Me rastin e regjistrimit të automjetit qytetari nuk është i detyruar që të shlyen gjokat për kundërvajtje. Njashtu edhe me rastin e ndërrimit te pronësisë të mos obligohet ta ç'lajmroj automjetin, por regjistrimi i mbetur i automjetit të bartet tek pronarit ri.

Regjistrimi i automjetit të mundësohet më pak se 1 vit.

Qytetarëve tu mundësohet regjistrimi i automjetit pa patente shofer.

#### *12. Automjeti me interes historik*

Duhet të jetë:

- i prodhuar apo regjistruar për herë të parë së paku para 30vite
- lloji specifik i të cilit, siç është përcaktuar në ligjin përkatës te BE-së apo atë nacional, nuk gjendet më në prodhim ;
- mirëmbahet në gjendjen e tij origjinale dhe nuk ka pësuar ndryshime substanciale në karakteristikat teknike të pjesëve të tij kryesore.

#### *13. Krijimi i moduleve-programeve për shërbimin e qytetareve ne fushën e automjeteve*

a)kontrollimin teknik:

- rezervimin e terminëve të kontrollimeve teknike fizike të automjetit;
- verifikimin e numrit të shasisë së automjetit,
- verifikimin e historikut të automjetit,
- verifikimin e ndërrimit të pronësisë,
- verifikimin automjeteve personale ekzistuese në databaz,
- verifikimin kategorisë mjedisore të automjetit dhe automjetit me vlerë muzeore
- përkujtimin e afateve të vlefshmërisë së kontrollit teknik apo regjistrimit të automjetit.
- platforma për denoncime nga qytetaret

b) regjistrimin e automjeteve:

- vazhdimi i regjistrimit të automjeteve online,
- verifikimin e ndërrimit të pronësisë,
- verifikimin automjeteve personale ekzistuese në databaz,
- ç'lajmërimin e automjetit
- transferimin e lendes me rastin e ndërrimit të pronarit nga qendër regjistrimit në tjetrën

14. Të hiqet kushtëzimi që kontrollimi teknik i automjeteve të kryhet brenda një komune apo regjioni nëse në një komunë nuk ka qendër të kontrollimit teknik.

**Kapitulli 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme**

Në tabelën nr.6 janë paraqit ndikimet më të rëndësishme që janë identifikuar.

*Figure 6: Ndikimet më të rëndësishme të identifikuara për kategorinë e ndikimit*

Kategoritë e ndikimeve	Ndikimet përkatëse të identifikuara
Ndikimet ekonomike	<p>Dë të ketë ndikim ekonomik të bizneset vendore si dhe krijon mundësi për investime të huaja në vend siç janë prodhimi i pjesëve të automjeteve. Demontimi automjeteve të përdorura për pjesë këmbimi kryhet brenda territorit të Kosovës ku rritet edhe ekonomia vendore për arsye se lind nevoja për fuqi punëtore për demontimin dhe sistemin e tyre. Gjithashtu krijohen mundësi për importimin e automjeteve me të sigurt dhe me miqësore me mjedisin si dhe lind nevoja për autoriparimin e tyre ku rezulton në punësimin e punëtorëve për autoriparime.</p> <p>Ndikim ekonomik ka edhe te importimi i pjesëve të reja të homologuara dhe të certefikuara sipas prodhuesit .</p> <p>Hapja e serviseve të licencuara të automjeteve do të sjell rritje ekonomike si dhe investime të huaja për arsye se lind nevoja që përfaqësuesit e markave botërore t'i hapin pikat e tyre të shërbimit në Kosovë për riparimin e markave të tyre.</p>
Ndikimet shoqërore	<p>Ndikim do të ketë në të gjithë popullatën sidomos në transportin rrugor, shëndetin e tyre si dhe kursim kohe në shërbimet që lidhen në fushen e automjeteve si dhe do të kenë një automjet me të sigurtë me të cilin e realizojn transportin në rrugët e Kosovës. Njëherit rritet edhe kultura, në</p>

	sjelljen me automjetin e tyre si dhe janë me të përgjeshëm në aspektin e automobilizimit.
Ndikimet mjedisore	Ndikimet do të jene direkte në shëndetin e njeriut dhe ambient për arsye se motoret me djegije të brendshme diesel dhe oto lirojnë gazra toksik dhe grimca të ngurta të cilat janë kancerogjene për shëndetin e qytetarëve të vendit. Legjislacioni i BE-së i jape një rëndësi të madhe politikave të gjelbërta andaj përfshirja e këtij legjislacioni në atë vendor do të ketë benifite të mëdha për qytetarët dhe mjedisin që na rrethon, ku do të bëhet matja e shkarkimit të gazrave sipas praktikave të BE-se si dhe zbatimi i taksës së karbonit.
Ndikimet në të drejtat themelore	Ka ndikim në importimin e automjeteve me vlerë historike të cilën i mundosojnë qytetarit që po me atë automjet mund edhe të lëviz në rrugët e vendit me status përkatës. Gjithashtu qytetarit i ipet mundësia që pjesë dhe pajisje të automjetit të prodhuar sipas standardeve dhe të certifikuar sipas prodhuesit t'i vendos në automjet për arsye shëndetsore, transport, të bërit biznes si dhe ngritjen e profesionalizmit në fushen e aplikimit të tyre.
Ndikimi gjinor	Pa ndikim
Ndikimet e barazisë sociale	Ka ndikime sociale tek shoqria, tregu i automjeteve të jetë i barabartë për të gjithë qytetarët.
Ndikimet tek të rinjtë	Ka ndikim direkte te të rinjtë e vendit në arsimimin dhe marrjen e kulturës për automotorizimin si dhe reflekton në punësimin e tyre dhe sigurin në rrugë.
Ndikimet në ngarkesën administrative	Ngarkesat administrative do të zvogëlohen për arsye se do të ketë dixhitalizim të shumë shërbimeve që lidhen me automjetin sidomos në regjistrimin, kontrollimit teknik të automjeteve, servisimin, inspektimin dhe certifikimin automjeteve.
Ndikimi i NMV-ve	Nuk ka ndikim në NVM

Vlerësimi i ndikimit të tri opsioneve të shqyrtuara në Kapitullin 3 është fokusuar në pesë segmente në të cilat priten ndikimet kryesore janë: siguria rrugore, ulja e aksidenteve në komunikacionin rrugor, ekonomin, mjedis dhe të drejtat themelore.

Ndikimet kryesore ekonomike të pritshme janë sa i përket kostos së subjekteve të cilat kryejnë shërbime në fushën e automjeteve, të cilat do të lirohen nga procedurat e panevojshme administrative, si dhe personave të cilët regjistrojnë automjetet dhe mjetet bashkangjitore, si dhe regjistrimi periodik i automjeteve të cilat i shfrytëzojnë vetëm përkohësisht. Te opsioni i parë dhe i dytë do të ketë ngecje në gjendjen aktuale dhe më të mirë. Zgjidhja më e mirë është Opsionin 3, ku pritet të zvogëlohen ngarkesat administrative në kontrollimin teknik dhe regjistrimin e automjeteve, licencimi i auto serviseve, importimi i automjeteve në bazë të sigurisë dhe ekologjisë, kalibrimi i pajisjeve me të cilat kryhen kontrollim teknik i automjeteve sipas standardeve të BE-ë, unifikimi i taksave ekologjike, transpozimi i Direktivave Evropiane në fushën e automjeteve si dhe mbikëqyrje profesionale të subjekteve që ofrojnë shërbime në fushën e automjeteve.



Siç e cekem më lartë te opsioni i parë dhe i dytë edhe ndikimet shoqërore të pritshme janë të njëjta. Te opsioni i tretë me ndryshimin dhe plotësimin e ligjit për automjete priten rezultatet pozitive në ndikimin shoqëror pasi procedurat e kryerjeve të shërbimeve në fushën e automjeteve do të jenë më efikase dhe kualitetit të lartë.

Ndikimi në mjedis te opsioni i parë dhe dytë mbetet i njëjtë. Deri sa te opsioni tretë do të ketë ulje të dukshme të ndotjes nëpërmjet kontrollit teknik të automjetit dhe taksës karbonit.

Automjeti ndikon drejtpërsëdrejti në mbrojtjen e ambientit, nëse zbatohen dispozitat e acquis BE-së.

Mbetja në gjendjen ekzistues që nënkupton opsionin e parë ndikon negativisht sa i përket të drejtave themelore të njeriut. Të opsioni 2 gjendja nuk mund të përmirësohet pasi që legjislacion primar në fushën e automjetit nuk lejon ndërhyrje për ta përmirësuar gjendjen aktuale. E drejta themelore arrihet vetëm me opsionin 3 duke bërë ndryshimet e heqjes së kushtëzimit të importit të veturave dhe regjistrimin e automjetit si dhe shërbimet tjera që kryhen në fushën e automjeteve.

#### **Kapitulli 4.1: Sfidat me mbledhjen e të dhënave**

Të dhënat janë marr nga Departamentet përkatëse në kuadër të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, MPB dhe subjekteve që kryejnë shërbime në fushën e automjeteve. Për hartimin e koncept dokumentit janë analizuar edhe raportet e TAIEX të datës 20.06.2019 dhe 28 mars 2022.

#### **Kapitulli 5: Komunikimi dhe konsultimi**

Grupi punues për hartimin e koncept dokumentit në fushën e automjeteve ka përfshirë palët e interesit që në fazat e hershme të këtij koncept dokumenti. Palët e konsultuara përfshijn shoqatat e kontrollave teknike dhe oldtimer (mjeteve me inters historik), Qendren e Automjeteve të Kosovës, autoserviset, institucionet tjera relevante dhe publikun e gjerë. Me 6 korrik 2022 është mbajtur takim publik me palët e interesit ku morën pjesë 7 persona. Takimi shërbeu si platformë e mirë për të diskutuar me përfaqësuesit e subjekteve të lartëcekura për verzionin fillestar të identifikimit të problemeve. Grupi punues ka sqaruar pikat të cilat do të analizohen në koncept. Gjithashtu takimi me këto palë është mbajtur edhe me datën 14 .10.2022 dhe 20.10.2022. Para finalizimit të drafrit grupi punues ka njoftuar me pikat përfundimtare të cilat janë shtjelluar në koncept dokument.

Shumica e pjesëmarrësve janë pajtuar që të hiqet kushtëzimi i importimit të automjeteve prej 10vite, të bëhet licencimi i auto serviseve, certifikimi i xhamave të errët sipas prodhuesit si dhe për pikat tjera. Në përputhje me nenin 7 të Rregullorës së Punës së qeverisë grupi punues ka zhvilluar konsultime paraprake me institucionet, ku gjatë periudhës 22.11.2022 deri 29.11.2022 ka pranuar komente nga Sekretariati Kordinues Qeveris në kuadër të Zyrës së Kryeministrit dhe Policia Kosovës. Gjithashtu grupet e interesit kanë pasur mundësin të kontribuojn në këtë koncept dokument edhe përmes platformës konsultime me publikun. Koncept dokumenti ka qenë i hapur gjatë periudhës 30.11.2022 deri me 20.12.2022, ku gjatë kësaj kohë janë pranuar 25 komente.

Përmes emailit janë ftuar në takim edhe zyrtarët nga Agjensioni i Metrologjis, i cili takim është mbajtur me datën 29.06.2022. Temë diskutimi në këtë takim ka qenë kalibrimi i pajisjeve të kontrollave teknike. Nga ekipi punues zyrtarët e Agjensionit në fjalë u njoftuan që në këtë

koncept dokument është paraparë që të elaburohet edhe kalibrimi i pajisjeve të kontrollave tenike te automjeteve. Jane njoftuar me intervalet kohore qe parashihen në shtojcën e Direktivës 2014/45, për kryerjen e kalibrimit të paisjeve të kontrollave teknike dhe përfshirjen e të njejtave edhe në legjislacionin tonë, me çka edhe të njejtit u pajtuan.

Figura 7: Përmbledhje e aktiviteteve të komunikimit dhe konsultimit të kryera për një koncept dokument

Qëllimi kryesor	Grupi i synuar	Aktiviteti	Komunikimi/njoftimi	Afati indikativ	Buxheti i nevojshëm	Personi përgjegjës
Takimi i hapur për të gjithë palët e interesuara	Të gjitha palët	Takim publik	Përmes emailit	Korrik 2022 Tetor 2022	/	Vlora Hasanramaj MMPHI
Konsultimi paraparak institucioneve të Kosovës	Ministritë e linjës	Konsultim me shkrim	Përmes emailit	Nëntor 2022	/	Vlora Hasanramaj MMPHI
Konsultimi publik me shkrim	Te gjitha palët e intersuara	Konsultim publik me shkrim	Publikimi i konsultimit ne platformen per konsultim me publikun	Nëntor-Dhjetor	/	Vlora Hasanramaj MMPHI

## Kapitulli 6: Krahasimi i opsioneve

Opsioni 1, Status Quo (asnjë ndryshim) – në rast të mos përditësimit të legjislacionit relevant për fushen e automjeteve, është më së e sigurt se nuk do të ketë ndonjë ndryshim të theksuar apo përparim në ngritjen e sigurisë rrugore.

Opsioni status quo njëkohësisht paraqet edhe ngecje në procesin e Integritimit Evropian të Kosovës, ku transpozimi i Rregulloreve dhe Direktivave te BE-se në fushen e automjeteve është hap i domosdoshëm drejt përparimit në proceset integruese.

Opsioni 2, Ndryshimi i politikës ekzistuese – mbajtja e politikës aktuale nuk krijon zgjidhje për fushen e automjeteve dhe as në sigurinë rrugore.

Opsioni 3, Korniza e re ligjore – Hartimi dhe miratimi i Ligjit per automjete – do të përcaktojë kornizën e nevojshme ligjore për një rregullimin e aspekteve të homologimit kontrollit teknik, auto riparimeve si dhe veprimtarite që lidhen me to, importimit të automjeteve, inspektimeve, certifikime, automjete elektrike dhe hibride etj. Gjithashtu ky opsion e ul ngarkesën administrative tek institucionet dhe subjektet e përfshira në këtë fushë, harmonizimin me legjislacionin europian për unifikimin e taksave si ato ekologjike, peshave si dhe përshkallzimin e tyre.

Duke u bazuar në analizën e sipër shënuar opsioni i tretë është më i favorshëm për të gjithë akterët e përfshirë në fushën e automjeteve prandaj rekomandohet Qeverisë për miratimin e këtij opsionit

**Kapitulli 6.1:** Planet e zbatimit për opsionet e ndryshme

*Plani i zbatimit për opsionin 2 vlen si te opsioni 1*

Opsioni 3 është opsioni për hartimin dhe miratimin e Projektligjit të ri për automjete

Plani i zbatimit i tij është paraqitur në vijim:

*Figura 8: Plani i zbatimit për Opsionin 3*

Qëllimi i politikës	Rritja e sigurisë rrugore ulja e ndotjes dhe zhvillimi i automotives							Shifra e pritshme e kostos
Objektivi strategjik	Përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe mbrojtjes së mjedisit							
	Produktet, aktivitete, viti dhe organizata/departamenti përgjegjës							
Objektivi specifik 1 Automjete me të sigurta në rrugë	Produkti 1.1	Ligji i ri për automjete						
		Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni /departamenti përgjegjës	
	Aktiviteti 1.1.1 Hartimi i Lgjit të ri për Automjete	x					MMPHI, Departamenti Automjeteve	
	Aktiviteti 1.1.2 Konsultimi paraprak me Ministrinë e linjës dhe palët e interesit	x					MMPHI, Ministrinë e linjës dhe palët e interesit	
	Aktiviteti 1.1.3 Paraqitja e Ligjit të ri me të gjitha dokumentet përkatëse për miratim nga Qeveria	x					MMPHI, ZKM	
	Aktiviteti 1.1.4 Sigurimi i miratimit nga Qeveria	x					Qeveria	
	Aktiviteti 1.1.5 Sigurimi i miratimit nga Kuvendi	x					Qeveria Kuvendi	
	Aktiviteti 1.1.6	x					MMPHI	

		Informimi i palëve të interesit							
	Produkti 1.2	Aktet nënligjore të miratuara sipas ligjit të ri							
			Viti i 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni /departamenti përgjegjës	
		Aktiviteti 1.2.1 Hartimi i akteve nënligjore		x				MMPHI Departamenti i Automjeteve MPB, Agjensioni Regjistrimit Civil, MINT	
		Aktiviteti 1.2.2 Miratimi i akteve nënligjore		x				MMPHI, MPB, MINT	
		Trajnimi i inspektuesve të rregullësis teknike të automjetit dhe autoriparimeve							
Objektivi specifik 2 Trajnimet /licencimet	Produkti 2.1		Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni/d epartamenti përgjegjës	
		Aktiviteti 2.1.1 Aftësimi fillestar për inspektues dhe autoriparues		x				Departamenti i Automjeteve MMPHI	
		Aktiviteti 2.1.2 Licencim i për autoserviseve		x				Departamenti i Automjeteve MMPHI	
		Aktiviteti 2.1.3 Aftësimi rifreskues për inspektues dhe autoriparues		x					

**Kapitulli 6.2:** Tabela e krahasimit me të tre opsionet

*Figura 9. Krahasimi i opsioneve*

<b>Metoda e krahasimit:</b>			
<b>Ndikimet relevante pozitive</b>	Opsioni 1: Asnjë ndryshim	Opsioni 2: Përmirësimi i zbatimit dhe ekzekutimit	Opsioni 3: Projektligji i ri
Përafrimi me legjislacionin e BE-së	-	-	+
Rritja e sigurisë	-	-	+

rrugore dhe ulja e ndotjes									
Efekt në ekonomi dhe shoqëri	-			-			+		
<b>Ndikimet relevante negative</b>									
Automjetet të pasigurta në qarkullimin rrugor si shkak i mungesës së legjislacionit	+			+			-		
Rritja e ndotjes së ambientit për arsye të mos mosimplementimit të politikave të gjelbërta të BE-së	+			+			-		
Mos digjitalizimi i sistemeve të shërbimit me rastin e regjistrimit të automjetit si dhe rritjen e auto krimeve	+			+			-		
<b>Vlerësimi i ndikimit të prishëm buxhetor</b>	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 1	Viti 2	Viti 3
<b>Përfundimi</b>	Nuk rekomandohet			Nuk rekomandohet			Rekomandohet		

### Kapitulli 7: Konkluzionet dhe hapat e ardhshëm

Pas analizimit të Koncept Dokumentit opsioni i tretë është më i favorshëm për të gjithë akterët në fushën e automjeteve dhe i njëjti rekomandohet për hartimin e Projektligjit të ri për Automjete, që do të thotë në ngritjen e standardeve në këtë fushë si dhe plotësimin dhe ndryshimin e Ligjit nr. 04/L-117 për Taksën Rugor dhe Ekologjike dhe si legjislacionit që nderlidhet me fushën e automjeteve.

Në fig. 8 të këtij projekt Koncept Dokumenti është paraqitur rekomandimi i Planit të zbatimit të Opsionit të tretë.

#### Kapitulli 7.1: Dispozitat për monitorimin dhe vlerësimin

Në kryerjen dhe ofrimin e shërbimeve në fushën e automjeteve, monitorimi është një faktor i rëndësishëm prandaj dispozitat për monitorim dhe vlerësim gjatë implementimit të politikave të reja janë më së i domosdoshëm.

Mekanizimi i monitorimit dhe vlerësimit i dispozitave mundëson se sa janë efikase në zbatim objektivat e përcaktuar dhe identifikimin e problemeve eventuale gjatë zbatimit të dispozitave në fjalë.

Në ligjin për Automjete zbatimin, monitorimin dhe vlerësimin e bënë: Ministria e Mjedist, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës në fushën e kontrollimit teknik të automjeteve, homologimit dhe autoserviseve, Ministria e Punëve të Brendshme (Agjensionin për Regjistrim Civil dhe Policia e Kosovës) në fushën e regjistrimit të automjeteve dhe mbikqyrjes trafikut rrugor, Ministria e Financave dhe Transfereve në fushën e doganimit të automjeteve dhe Ministria e Industrisë dhe Tregtisë në fushën e kalibrimit të pasisjeve të kontrollimit teknik të automjeteve.

Si dokument që preferohet në vlerësimin e objektivave është që ligjit t'i bëhet vlerësimi exposit, rëndomtë pas dy (2) vite nga data e hyrjes në fuqi.

Shtojca 1: Forma e vlerësimit për ndikimin ekonomik

Kategoria e ndikimeve ekonomike	Ndikimi kryesor	A pritet të ndodhë ky ndikim?		Numri i organizatave, kompanive dhe/ose individëve të prekur	Përfitim i pritshëm ose kostoja e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo			
Vendet e punës <sup>1</sup>	A do të rritet numri aktual i vendeve të punës?	x		L	L	
	A do të zvogëlohet numri aktual i vendeve të punës?		x			
	A do të ndikojë në nivelin e pagesës?	x		L	L	
	A do të ndikojë në lehtësimin e gjëtyes së një vendi të punës?	x		L	L	
Bërja e biznesit	A do të ndikojë në qasjen në financa për biznes?	x		U	U	
	A do të largohen nga tregu produkte të caktuara?	x		L	L	
	A do të lejohen në treg produkte të caktuara?	x		L	L	
	A do të detyrohen bizneset të mbyllën?		x			
	A do të krijohen biznese të reja?	x		L	L	
	A do të detyrohen bizneset t'i përbushin detyrimet e dhënies së informatave të reja?	x		L	L	
	A janë thjeshtuar detyrimet e dhënies së informatave për bizneset?	x		L	L	
	A pritet të ndryshojnë flukset aktuale të importit?	x		L	L	
Tregtia	A pritet të ndryshojnë flukset aktuale të eksportit?	x		U	U	
	A do të ketë efekt në mënyrën e transportit të pasagjerëve dhe/ose	x		L	L	

<sup>1</sup> Kur ndikim në vendet e punës, gjithashtu do të ketë edhe ndikime shoqërore.

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

	mallrave?							
	A do të ketë ndonjë ndryshim në kohën e nevojshme për të transportuar pasagjerë dhe/ose mallra?	x	L	L				
Investimet	A pritet që kompanitë të investojnë në veprimtari të reja?	x	U	U				
	A pritet që kompanitë t'i anulojnë ose shtyjnë për më vonë investimet?	x						
	A do të rriten investimet nga diaspora?	x	U	U				
	A do të zvogëlohen investimet nga diaspora?	x						
	A do të rriten investimet e huaja direkte?	x	U	U				
	A do të zvogëlohen investimet e huaja direkte?	x						
Konkurrueshmëria	A do të rritet çmimi i biznesit të produkteve, siç është energjia elektrike?	x						
	A do të ulet çmimi i inputeve të bizneseve, siç është energjia elektrike?	x						
	A ka gjasa që të promovohen inovacioni dhe hulumtimi?	x	U	U				
	A ka gjasa që inovacioni dhe hulumtimi të pengohen?	x						
Ndikimi në NVM	A janë kompanitë e prekura kryesisht NVM?	x						
Çmimet dhe konkurrenca	A do të rritet numri i mallrave dhe shërbimeve në dispozicion për biznesin apo konsumatorët?	x	U	U				
	A do të zvogëlohet numri i mallrave dhe shërbimeve në dispozicion për biznesin apo konsumatorët?	x						
	A do të rriten çmimet e mallrave dhe shërbimeve ekzistuese?	x						



Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

	A do të ulen çmimet e mallrave dhe shërbimeve ekzistuese?				x		
Ndikimet ekonomike rajonale	A do të ndikohet ndonjë sektor i veçantë i biznesit?	x		U		U	
	A është ky sektor i koncentruar në një rajon të caktuar?	x		U		U	
Zhvillimi i përgjithshëm ekonomik	A do të ndikohet rritja e ardhshme ekonomike?	x		U		U	
	A mund të ketë ndonjë efekt në normën e inflacionit?				x		

## Shtojca 2: Forma e vlerësimit për ndikimet shoqërore

Kategoria e ndikimeve shoqërore	Ndikimi kryesor	A pritët të ndodhë ky ndikim?		Numri i kompanive dhe/ose individëve të prekur	Përfitimi i pritshëm ose kostoja e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo			
Vendet e punës <sup>2</sup>	A do të rritet numri aktual i vendeve të punës?	x		L		
	A do të zvogëlohet numri aktual i vendeve të punës?		x			
	A ndikohen vendet e punës në një sektor të caktuar të biznesit?	x		U	U	
	A do të ketë ndonjë ndikim në nivelin e pagesës?	x		U	L	
Ndikimet shoqërore rajonale	A do të ketë ndikim në lehtësimin e gjetjes së një vendi të punës?	x		U	U	
	A janë ndikimet shoqërore të përqendruara në një rajon apo qytete të veçanta?	x		U	U	
	A ndikohen të drejtat e punëtorëve?	x		L	L	
Kushtet e punës	A parashihen apo shfuqizohen standardet për punën në kushte të rrezikshme?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim mbi mënyrën e zhvillimit të dialogut social ndërmjet punonjësve dhe punëdhënësve?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim mbi varfërinë?		x			
Përfshirja sociale	A ndikohet qasja në skemat e mbrojtjes sociale?		x			
	A do të ndryshojë çmimi i mallrave dhe shërbimeve themelore?	x		U	U	

<sup>2</sup> Kur ndikon në vendet e punës, gjithashtu do të ketë edhe ndikime ekonomike.

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

	A do të ketë ndikim në financimin apo organizimin e skemave të mbrojtjes sociale?		x			
	A do të ketë ndikim në arsimin fillor?	x		L		L
	A do të ketë ndikim në arsimin e mesëm?	x		L		L
	A do të ketë ndikim në arsimin e lartë?	x		L		L
	A do të ketë ndikim në aftësimin profesional?	x		L		L
Arsimi	A do të ketë ndikim në arsimimin e punëtorëve dhe të mësuarit gjatë gjithë jetës?	x		L		L
	A do të ketë ndikim në organizimin apo strukturën e sistemit arsimor?	x		U		U
	A do të ketë ndikim në lirinë akademike dhe vetëqeverisjen?		x			
	A ndikon opsioni në diversitetin kulturor?		x			
	A ndikon opsioni në financimin e organizatave kulturore?		x			
Kultura	A ndikon opsioni në mundësitë për personat që të përfitojnë nga aktivitetet kulturore ose të marrin pjesë në to?		x			
	A ndikon opsioni në ruajtjen e trashëgimisë kulturore?		x			
	A ndikon opsioni në aftësitë e qytetarëve të marrin pjesë në procesin demokratik?		x			
	A trajtohet çdo person në mënyrë të barabartë?	x		L		L
Qeverisja	A do të informohet më mirë publiku në lidhje me çështje të caktuara?	x		L		L
	A ndikon opsioni në mënyrën se si funksionojnë partitë politike?		x			
	A do të ketë ndonjë ndikim në shoqërinë	x		L		L

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

	civile?					
	A do të ketë ndikim në jetën e njerëzve, siç është jetëgjatësia apo shkalla e vdekshmërisë?	x	L	L		
	A do të ketë ndikim në cilësinë e ushqimit?	x	U	U		
	A do të irritet apo zvogëlohet rreziku shëndetësor për shkak të substancave të dëmshme?	x	L	L		
	A do të ketë efekte shëndetësore për shkak të ndryshimeve në nivelet e zhurmës apo cilësinë e ajrit, ujit dhe/ose tokës?	x	U	U		
	A do të ketë efekte shëndetësore për shkak të ndryshimeve në përdorimin e energjisë?	x	U	U		
	A do të ketë efekte shëndetësore për shkak të ndryshimeve në deponimin e mbeturinave?	x	L	L		
	A do të ketë ndikim në mënyrën e jetesës së njerëzve, siç janë nivelet e interesimit për sport, ndryshimet në ushqyeshmëri, ose ndryshimet në përdorimin e duhanit ose alkoolit?	x	L	L		
	A ka grupe të veçanta që përballen me rreziqe shumë më të larta se të tjerat (të përcaktuar sipas faktorëve, të tillë si moshë, gjinia, aftësia e kufizuar, grup shoqëror apo rajoni)?	x	U	U		
	A ndikohen gjasat që të kapen kriminelët?	x	L	L		
	A ndikohet fitimi i mundshëm nga	x	L	L		
Shëndeti dhe siguria publike <sup>3</sup>						
Krimi dhe siguria						

<sup>3</sup> Kur ka ndikim në shëndet publik dhe siguri, atëherë rregullisht ka ndikime mjedisore.

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

krimi?						
A ndikon në nivelet e korrupsionit?	x		L		L	
A ndikohet kapaciteti i zbatimit të ligjit?	x		L		L	
A ka ndonjë efekt në të drejtat dhe sigurinë e viktimave të krimit?	x		L		L	

Shtojca 3: Forma e vlerësimit për ndikimet mjedisore

Kategoria e ndikimeve mjedisore	Ndikimi kryesor	A pritet të ndodhë ky ndikim?		Numri i organizatave, kompanive dhe/ose individëve të prekur I lartë/i ulët	Përfitim i pritsëm ose kostoja e ndikimit I lartë/i ulët	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo			
Klima dhe mjedisi i qëndrueshëm	A do të ketë ndikim në emetimin e gazrave serë (dioksid karboni, metani etj.)?	x		L	L	
	A do të ndikohet konsumi i karburanteve?	x		L	L	
	A do të ndryshojë shumëllojshmëria e burimeve që përdoren për prodhimin e energjisë?	x		U	U	
	A do të ketë ndonjë ndryshim në çmim për produktet miqësore ndaj mjedisit?	x		L	L	
Cilësia e ajrit	A do të bëhen më pak ndotëse disa aktivitete të caktuara?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në emetimin e ndotësve të ajrit?	x		L	L	
Cilësia e ujit	A ndikon opsioni në cilësinë e ujërave të ëmbla?	x		L	L	
	A ndikon opsioni në cilësinë e ujërave nëntokësore?	x		L	L	
	A ndikon opsioni në burimet e ujit të pijshëm?	x		L	L	
Cilësia e tokës dhe shfrytëzimi i tokës	A do të ketë ndikim në cilësinë e tokës (në lidhje me acidifikimin, ndotjen, përdorimin e pesticideve apo herbicideve)?	x		U	U	
	A do të ketë ndikim në erozionin e tokës?		x			
	A do të humbet tokë (përmes ndërtimeve,		x			

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

	eti.)?							
	A do të fitohet tokë (përmes dekontaminimit, etj.)?	x		U			U	
	A do të ketë ndonjë ndryshim në shfrytëzimin e tokës (p.sh. nga shfrytëzimi pyjor në shfrytëzim bujqësor apo urban)?		x					
	A do të ndryshojë sasia e mbeturinave të krijuara?	x		L			L	
Mbeturinat dhe rrethimi	A do të ndryshojnë mënyrat në të cilat trajtohen mbeturinat?	x		L			L	
	A do të ketë ndikim në mundësitë për riciklimin e mbeturinave?	x		L			L	
Përdorimi i burimeve	A ndikon opsioni në përdorimin e burimeve të ripërtëritshme (rezervave të peshkut, hidrocentraleve, energjisë diellore etj.)?		x					
	A ndikon opsioni në përdorimin e burimeve, të cilat nuk janë të ripërtëritshme (ujërat nëntokësore, mineralet, qymyri etj.)?		x					
Shkalla e rreziqeve mjedisore	A do të ketë ndonjë efekt në gjasat për rreziqe, të tilla, si zjarret, shpërthimet apo aksidentet?	x		L			L	
	A do të ndikojë në gatishmërinë në rast të fatkeqësive natyrore?	x		U			U	
	A ndikohet mbrojtja e shoqërisë nga fatkeqësitë natyrore?		x					
Biodiversiteti, flora dhe fauna	A do të ketë ndikim në speciet e mbrojtura apo të rrezikuara apo në zonat ku ato jetojnë?	x		U			U	
	A do të preket madhësia apo lidhjet midis zonave të natyrës?		x					
	A do të ketë ndonjë efekt në numrin e		x					

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

	specieve në një zonë të caktuar?					
Mirëqenia e kafshëve	A do të ndikohet trajtimi i kafshëve?	x		U		U
	A do të ndikohet shëndeti i kafshëve?	x		U		U
	A do të ndikohet cilësia dhe siguria e ushqimit të kafshëve?	x		U		U



Shtojca 4: Forma e vlerësimit për ndikimin e të drejtave themelore

Kategoria e ndikimit në të drejtat themelore	Ndikimi kryesor	A pritët të ndodhë ky ndikim?		Numri i kompanive dhe/ose individëve të prekur	Përfitimi i pritshëm ose kostoja e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo			
Dinjiteti	A ndikon opsioni në dinjitetin e njerëzve, në të drejtën e tyre për jetë apo në integritetin e një personi?	x		L	L	
	A ndikon opsioni në të drejtën e lirisë së individëve?	x		L	L	
	A ndikon opsioni në të drejtën e një personi për privatësi?	x		U	U	
Liria	A ndikon opsioni në të drejtën për t'u martuar apo krijuar familje?		x			
	A ndikon opsioni në mbrojtjen ligjore, ekonomike ose shoqërore të individëve apo familjes?	x		U	U	
	A ndikon opsioni në lirinë e mendimit, ndërgjegjës apo fesë?		x			
	A ndikon opsioni në lirinë e shprehjes?		x			
Të dhënat personale	A ndikon opsioni në lirinë e tubimit ose asociimit?		x			
	A përfshin opsioni përpunimin e të dhënave personale?	x		L	L	
	A janë të drejtat e individit për qasje, korrigjim dhe kundërshtim të garantuara?	x		L	L	
	A është e qartë dhe e mbrojtur mirë mënyra në të cilën përpunohen të dhënat personale?	x		L	L	

Koncept Dokumenti për Ligjin për Patentë shoferi

Azili	A ndikon ky opsioni në të drejtën për azil?			x		
Të drejtat pronësore	A do të ndikohen të drejtat e pronësisë? A ndikon opsioni në lirinë për të bërë biznes?	x			U	U
Trajtimi i barabartë <sup>4</sup>	A e mbron opsioni parimin e barazisë para ligjit? A ka gjasë që grupe të caktuara do të dëmtohen në mënyrë direkte apo indirekte nga diskriminimi (p.sh. ndonjë diskriminim në bazë gjinore, racore, ngjyre, etnie, opinioni politik ose tjetër, moshe ose orientimi seksual)?	x			L	L
Të drejtat e fëmijëve	A ndikon opsioni në të drejtat e personave me aftësi të kufizuara? A ndikon opsioni në të drejtat e fëmijëve?	x			L	L
Administrimi i mirë	A do të bëhen procedurat administrative më të komplikuar? A ndikohet mënyra në të cilën administrata merr vendime (transparenca, afati procedural, e drejta për qasje në një dosje, etj.)? Për të drejtën penale dhe ndëshkimet e parashikuara: a ndikohen të drejtat e të paditurit?			x		
	A ndikohet qasja në drejtësi?	x			U	U