

E ENJTE DATA 16 MARS 2023

Në fakt, fjalën sipas listës së përditësuar të diskutantëve duhet ta kishte zonja Bushka, por ajo nuk ndodhet në sallë, kështu që menjëherë pas zonjës Bushka fjalën për këtë projekt e kam unë. Faleminderit, kolegë! Unë besoj, sot e gjithë ditën, se përgjegjësitë tona lidhen, së pari, me reagimin për çështjet e interesit publik. Do të dëshiroja shumë që ne të ishim të thelluar në çdo çështje të interesit publik, që çmujmë se duhet ngritur në këtë sallë të Kuvendit. Së dyti, përgjegjësia jonë lidhet me të shkruarit, ne jemi ligjvënës, pra ne vendosim për ligje dhe ka shumë rëndësi kujdesi që ne angazhohjmë në shkrimin e ligjeve, në kalimin apo miratimin e përmbajtjes së çdo projekti këtu, pavarësisht peshës specifike që mund të ketë secili. E pra, Kodi Rrugor përfaqëson një ligj të cilësuar. Është një ndër ato ligje të rëndësishme, i cili, sigurisht, nuk mund të ndryshohet dhe as nuk mund plotësohet, nëse nuk ka konsensus të më shumë se numrit që ka një mazhorancë e caktuar në Kuvend, pra duhet një shumicë e cilësuar që të miratohen ndryshimet në Kodin Rrugor. Unë besoj se është arritur konsensusi për miratimin e disa ndryshimeve të propozuara në Kodin Rrugor. Vijon të jetë i rëndësishëm, sepse tregon edhe një herë që brenda kësaj sale ka njerëz të predispozuar që, kur vjen fjala për çështje të interesit publik, të rëndësishme apo për çështje që na takojnë neve dhe të gjithë qytetarëve, sepse tekefundit edhe ne qytetarë jemi, duhen lënë mënjanë retorikat politike. Besoj se ajo që duhet të kemi më shumë në vëmendje është të sigurohemi se kemi ofruar ekspertizën më të mirë profesionale në fushë. Për hir të së vërtetës, ndryshimet e propozuara në Kodin Rrugor, qoftë ato të bëra nga kolegët e opozitës, qoftë ato të bëra nga kolegët e mazhorancës, janë ndryshime që kanë angazhuar diskutime të deputetëve të disa komisioneve parlamentare. Komisioni i Ligjeve ka qenë komisioni që është angazhuar në diskutimet lidhur me këto ndryshime, po kështu edhe Komisioni i Sigurisë Kombëtare dhe Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese. Për shkak të background-it dhe asaj që parashikon rëndësia në lidhje me hierarkinë e akteve, unë do t'ju thosha se duhet të kishte qenë Komisioni i Ligjeve komisioni përgjegjës për miratimin e të gjitha ndryshimeve. Kjo mbase do të na kishte eliminuar edhe disa konsiderata, të cilat unë do t'i ndaj me ju, duke shprehur se deri në momentin e votimit ne të kemi mundësi që realisht të reagojmë dhe të shkruajmë një gjë siç duhet. Ndryshimet pa dyshim që i vlerësoj.

Siç jua thashë, nuk bëj dot asnjë dallim dhe nuk paragjykoj dot asnjërin prej kolegëve që kanë punuar për të sjellë këto ndryshime në Kodin Rrugor. Është normale që ato të bëhen në një ligj të tillë. Po sjell në vëmendjen e të gjithëve dhe të publikut se Kodi Rrugor daton që në vitin 1998, pra është miratuar përpara Kushtetutës, por që prej asaj kohe e deri më sot kuptohet se legjislacioni ynë ka pësuar ndryshime të shumta dhe të ndjeshme. Po ashtu, ne i jemi futur një rrugë të re, siç është rruga e integritit europian dhe kjo na detyron të jemi të kujdesshëm që jo vetëm në këtë ligj, por edhe në ligje të tjera, të mundemi të ndërhyjmë kohë pas kohe dhe t'i adresojmë ndryshimet e duhura. Në fakt, ndryshimet që bëhen këtu janë përgjithësisht të kësaj natyre, janë ndryshime që tentojnë të sjellin terminologjinë e re. Për shembull, reforma administrative që ka ndodhur në vitin 2015, sigurisht, e imponon që këto ndryshime të fitohen dhe të përmenden në të gjitha ligjet. Në fakt, kjo ka ndodhur me propozim të kolegëve të opozitës, por unë besoj se shqetësimi më i madh i tyre ka qenë në drejtim të rritjes së sigurisë rrugore. Kur flasim për Kodin Rrugor, besoj se natyrshëm na vjen në mend se bëhet fjalë për një ligj, i cili ofron ose kërkon të sigurojë standardin më të lartë të përdorimit të rrugës, sepse rruga përdoret edhe nga këmbësorët, por po ashtu edhe nga drejtuesit e mjeteve. Nëpërmjet parashikimit të të drejtave dhe detyrimeve të secilës kategori, ne parandalojmë sa të jetë e mundur,

sigurisht, edhe duke ndërhyrë në mënyrë të herëpashershme. Ndodhin aksidente rrugore, që, fatkeqësisht, shpeshherë shoqërohen me dëme të rënda për shëndetin ose me humbje të jetës së njerëzve. Unë besoj se ngjarjet e ditëve të fundit nuk kanë lënë askënd indiferent, ato vazhdimisht na kujtojnë që rruga vazhdon të mbetet e pasigurtë. Kjo tregon se secili nga komisionet duhet ta diskutojë këtë çështje sipas përgjegjësive që ka dhe të ofrojë mundësinë e përmirësimeve të tjera në ligj. Komisioni i Sigurisë, në fakt, vazhdimisht e ka ngritur problemin e pikave, të atyre që quhen hotspot-e në rrugë, që përbëjnë shkak për aksidente rrugore, dhe i ka kërkuar Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve në Shqipëri të reagojë. Gjithashtu, në komision është ngritur shqetësimi për tabelat e sinjalistikës.

Nganjëherë tabelat e sinjalistikës shënojnë kufizime shpejtësie ose shpejtësi, të cilat me kalimin e kohës janë të papërshtatshme. Kolegët në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese dhe propozuesit nismëtarë e kanë pasur parasysh këtë moment kur janë përpjekur të njësojnë normat e kufirit të shpejtësisë së lejuar, me ato të vendeve të BE-së. Të them të drejtën, dy ndryshime që unë i gjej më me vend, janë: kufizimi i shpejtësisë për drejtuesit për herë të parë, të cilët për tre vjetët e parë pas marrjes së patentës janë të detyruar të ecin me shpejtësi të kufizuar, dhe moslejimi i drejtimit prej tyre i mjeteve me fuqi motorike të lartë. Janë ndryshime të duhura, besoj se do të japin efektet e veta dhe, në njëfarë mënyre, do të eliminojnë premisat e ndryshme për korrupsion që krijohen gjatë zbatimit të ligjit, pasi është diskutuar gjatë, të paktën për rastin e fundit, ku kishte 5 herë ndërhyrje nga autoritet e qarkullimit rrugor, por, ndërkohë, të ndjerit nuk i ishte hequr patentat. Mendoj se ky kufizim, që tashmë do të shkruhet edhe në lejen e drejtimit, është i duhur. Gjithashtu, pushë propozimin që bëhet për vendparkimet me pagesë dhe ato pa pagesë. Edhe ai është propozimi i duhur, sepse u imponon autoriteteve lokale, bashkive, që e gjithë sipërfaqja që u vihet në përdorim për parkimet, të mos shkojë në favor vetëm të atyre që paguajnë për të pasur një parkim, por të ketë një ndarje proporcionale, që, siç e kam parë unë në projektligj, është një ndarje e drejtë 50% me 50%. Kjo është një gjë shumë e mirë, sepse ne si qytetarë dhe banorë kërkojmë që zonat ku banojmë të njihen si zona rezidenciale për sa u përket çështjeve të parkimit. Unë nuk mendoj që kjo është një gjë e pavend, patjetër që është një gjë me vend, sepse problemet për vendparkimet ndodhin gjithandëj. Tani unë premtova se do të bëj dy vërejtje: së pari, vërejtja ime ka të bëjë me dy nene të projektligjit, me nenet 7 dhe 8. Unë mendoj se, fakti që nuk ka kaluar në Komisionin e Ligjeve, ka lejuar të ndodhë një lloj cedimi, të cilin juristët që janë në këtë sallë, nuk mendoj se nuk do ta kuptonin dhe do ta lejonin. Verifikimi i pronësisë së mjeteve nuk është një veprim që duhet të ndodhë para punonjësve të drejtorisë ose autoritetit të shfrytëzimit rrugor, sepse kjo vjen në kundërshtim të hapur me Kodin Civil. Ndryshimi i pronësisë, qoftë me pagesë, qoftë i dhuruar, qoftë i dhënë në përdorim, qoftë i dhënë me qira, të formalizohet nëpërmjet kontratave dhe kontratat marrin vlerë nëse notifikohen para noterit, përndryshe konsiderohet një veprim juridik absolutisht i pavlefshëm dhe kjo nuk duhet të ndodhë. Pra, unë e kuptoj dëshirën për të hequr burokracitë apo për t'u mundësuar drejtuesve të mjeteve t'i kryejnë këto veprime në mënyrë të shpejtë, por këtë nuk mund ta bëjmë në emër të një ligji që rregullon një marrëdhënie të veçantë dhe që ka prioritet ndaj këtij ligji sa i takon marrëdhënies që rregullon.

Çështja e dytë, për të cilën dua të ndërhyj, është ajo që ka të bëjë me verifikimin e mjeteve bujqësore. Unë nuk e kuptoj pse deri më sot këtë verifikim të mjeteve bujqësore, nëse janë në përputhje me standardet ose jo, e ka kryer drejtorja ose autoriteti rrugor, ndërsa tani kërkohet ta bëjë një shërbim i licencuar?! I licencuar nga kush? Nga vetë drejtorja. Kjo nuk bën sens. Prandaj, do t'ju ftoja që këtë ta rishikonim, sepse vlerësoj se edhe ndërgjegjësimi ynë në drejtim të atyre shërbimeve që jepen në outsource, ka ndryshuar. Vetë shembulli i kolaudimit të automjeteve, ato që ndodhnin në kolaudimin e mjeteve në Shqipëri, do të na bëjnë të jemi pak më të kujdesshëm.

Për të gjithë ata kolegë që nuk e kanë parasysh, do të doja t'ju thosha se ne e dhamë për 10 vjet me koncesion shërbimin e kontrollit fizik të automjeteve në Shqipëri, dhe, nëse koncesionari përfitoi pothuajse 23 milionë euro gjatë 10 vjetëve të operimit këtu në Shqipëri, shteti shqiptar nuk mori as 1 milion euro; të gjitha qendrat që na lanë në dispozicion, ishin të pavlefshme, jashtë funksionimit dhe jashtë standardeve; po kështu, edhe pjesa që lidhet me IT-në është e papërdorshme dhe e dalë jashtë funksionit. Është një gjë e mirë që funksioni doli jashtë kontrollit, mbaroi, dhe ne vendosëm që këtë shërbim të rëndësishëm, që pa dyshim është një standard që lidhet me sigurinë rrugore, ta ofrojë tashmë një ent shtetëror. Por nuk gjej arsye, ndoshta propozuesit që do të marrin fjalën më vonë do të japin arsye, por unë sinqerisht nuk i gjej arsyet pse shërbimin e kontrollit të mjeteve bujqësore nuk duhet ta mbajë vetë autoriteti rrugor, por duhet ta japë tek të tretët. Ndërkohë, ju ftoj që këtë nen ta shikojmë seriozisht, sepse unë nuk besoj që Kuvendi i Shqipërisë të lejojë gabime të rënda të kësaj natyre! Nuk do të ishte në nderin e asnjë juristi këtu, më së pari, të mos e kishte këtë lloj reagimi. Faleminderit për vëmendjen!