

Analizë Politikash

MONOPOLI I HOMOLOGIMIT



PRILL 2016

1. Hyrje

Në fund të vitit 2008, Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit (tash Ministria e Infrastrukturës) ka nënshkruar një kontratë ekskluzive me kompaninë “Eurolab” për homologimin e veturave që regjistrohen për herë të parë në Kosovë. Kjo kontratë është nënshkruar nga ish ministri Fatmir Limaj. Pas kontratës, Ministria i ka lëshuar kompanisë një autorizim për veprimtari ekskluzive dhjetëvjeçare, 2009-2019. Para nënshkrimit të kontratës dhe dhënies së autorizimit, Ministria nuk ka shpallur procedura të tenderimit, duke shmangur në këtë formë edhe konkurrencën, duke i dhënë qasje ekskluzive vetëm një kompanie.

Më 12 gusht 2015, Qeveria në pajtim me nenin 119, paragrafi 3 i Kushtetutës dhe dispozitave të Ligjit 03/L-229 për Mbrojtjen e Konkurrencës aprovoi vendimin nr. 17/44 me të cilin fillohen procedurat për eliminimin e të gjitha veprimeve që kufizojnë konkurrencën e lirë, përmes vendosjes ose abuzimit të pozitës dominuese, ose praktikave që e kufizojnë konkurrencën, si dhe ato të cilat krijojnë detyrime për qytetarët, të cilat nuk janë paraparë me ligjet në fuqi.¹ Vendimi i obligon të gjitha ministrinë që t'i evidentojnë dhe rishikojnë të gjitha barrierat që e kufizojnë konkurrencën e lirë. Një nga barrierat e tilla të identifikuar nga Ministria e Infrastrukturës është edhe homologimi i veturave të importuara dhe mbikëqyrja profesionale e qendrave të kontrollit teknik të automjeteve.

Duke marr parasysh marrëveshjen në mes të MI-së (ish-MTPT) dhe “Eurolab”, vitin e kaluar MI i ka dërguar një letër “Eurolab”, ku me mirëkuptim kërkon rishikimin e marrëveshjes së vitit 2009. “Eurolab” ka refuzuar të rishikojë marrëveshjen, me arsyetimin se edhe në vendet e BE ka monopol në homologimin e veturave.

Përmes kësaj analize të shkurtë, Instituti GAP ofron shembuj nga vendet e rajonit dhe BE-së që dëshmojnë se nuk ka monopol në homologimin e veturave në këto vende. Po ashtu, kjo analizë argumenton edhe shkeljet ligjore dhe kushtetuese të bëra nga MTPT me rastin e nënshkrimit të marrëveshjes ekskluzive dhjetëvjeçare për homologim. Për më tepër, çmimi i homologimit në Kosovë është më i shtrenjtë se në shtetet e BE-së. Në fund, Instituti GAP ofron rekomandime se si të ndryshohet situata e tanishme.

¹Zyra e Kryeministrit. Vendimet e Qeverisë së Kosovës nga mbledhja e 44, 12 gusht 2015
Burimi: <http://bit.ly/1pdKEZ8>, qasur më 19 prill 2016

2. Baza ligjore mbi homologimin e veturave

Ligji për sigurinë në komunikacionin rrugor rregullon parimet dhe kushtet bazë të sigurisë në rrugë.² Me anë të këtij ligji përcaktohen edhe detyrimet për homologimin e veturave. Certifikata e homologimit jepet me qëllim që të kontrollohet nëse tipi i mjetit, pajisjeve ose pjesëve të tij, janë në pajtim me kriteret teknike të parapara me rregulloret dhe konventat ndërkombëtare, në të cilat Kosova mund të jetë anëtare.³

Përveç homologimit të tipit të mjetit, bëhet edhe homologimi i mjeteve individuale. Në mënyrë që të bëhet doganimi i tyre, homologimi i mjeteve individuale bëhet për mjetet e reja të cilat nuk e kanë certifikatën e përshtatshmërisë, dhe mjetet e importuara të përdorura.⁴ Mjete të përdorura konsiderohen mjetet të cilat kanë kaluar tre muaj nga regjistrimi i parë dhe kanë së paku 3 mijë kilometra të kaluara.⁵ Homologimi duhet të kryhet edhe në rast të ndryshimit në dizajnin e mjetit, pajisjeve ose pajisjeve shtesë.⁶ Për shkelje të këtyre dispozitave personi dënohet me gjobë 650 deri 2,500 euro.⁷

Në mënyrë që një veturë të shmang detyrimin për homologim, prodhuesit ose importuesit e mjeteve të reja duhet t'i dorëzojnë pronarit një ekstrakt nga certifikata e homologimit dhe vendimin administrativ që e liron nga detyrimi për nënshkrimin e mjetit në testin e homologimit.⁸ Gjithashtu, homologimi i cili është kryer jashtë Kosovës pranohet vetëm nëse është kryer në bazë të udhëzimit administrativ.⁹

Në bazë të Udhëzimit administrativ nr.2008/08 për homologimin e automjeteve, kontrollimin e dokumentacionit dhe mjetit, lëshimin

² Ligji nr.02/ L-70 për sigurinë në komunikacionin rrugor, Burimi:<http://bit.ly/1VDHdc4>

³ Ibid, Neni 333.1

⁴ Udhëzim administrativ nr.2008/08 për homologimin e automjeteve, neni 5.4, Burimi:
<http://bit.ly/1ccJrvF>

⁵ Ibid, Neni 5.5

⁶ Ligji nr.02/L-70 për sigurinë në komunikacionin rrugor, neni 334.1, Burimi:<http://bit.ly/1VDHdc4>

⁷ Ibid, 334.3

⁸ Ibid, Neni 338

⁹ Udhëzim administrativ nr.2008/08 për homologimin e automjeteve, Neni 3

e raportit mbi plotësimin e kushteve të tipit të homologuar, si dhe vet homologimin individual e kryen institucioni i autorizuar nga Ministria.¹⁰ Duke u mbështetur në Ligjin për sigurinë në komunikacion rrugorë, çmimet për homologim janë përcaktuar nga Ministria e Transportit dhe Post-Telokomunikacionit në vitin 2009.

Me po të njëjtin udhëzim administrativ, pronarët e automjeteve obligohen që kontrollin e parë teknikë ta kryejnë tek institucioni i autorizuar për homologim.¹¹ Përveç monopolit në homologim dhe kontrollimin e parë teknikë, ky udhëzim administrativë krijon një monopol të tretë, e përcakton qendrën e autorizuar për homologim, mbikëqyrëse të qendrave të kontrollit teknik të automjeteve.¹²

3. Shkeljet ligjore me nënshkrimin e marrëveshjes për homologim

Duke lidhur marrëveshje pa procedura të tenderimit, duke i dhënë ekskluzivitet një kompanie për homologimin e veturave, MTPT ka bërë shkelje të parimeve kushtetuese, saktësisht neni 119, paragrafi 3, sipas të cilit “veprimet që kufizojnë konkurrencën e lirë përmes vendosjes ose abuzimit të pozitës dominuese, ose praktikave që e kufizojnë konkurrencën, **janë të ndaluara**, me përjashtim kur këto lejohen në mënyrë eksplicite me ligj.”¹³

Po ashtu, në periudhën kur ishte nënshkruar marrëveshja ekskluzive për homologim në fuqi ishte Ligji nr.2004/36 për konkurrencën, neni 3 i të cilit ndalonte marrëveshjet

¹⁰ Ibid, Neni 7.2

¹¹ Ibid, Neni 8.6

¹² Ibid, Neni 14

¹³ Kushtetuta e Republikës së Kosovës

monopolizuese.¹⁴ Marrëveshja për homologim bie ndesh edhe me ligjin e ri për konkurrencën.¹⁵

Marrëveshja po ashtu bie ndesh edhe me Ligjin për prokurimin publik, i cili kërkon proces të hapur dhe transparent me rastin e kontraktimit të shërbimeve apo dhënies së licencave nga ana e institucioneve publike. Duke marrë parasysh se nuk kishte thirrje publike për konkurrencë për licencë, por vetëm marrëveshje direkte me një kompani, pa dhënë asnjë arsytim, do të duhej që kjo marrëveshje të hetohej nga organet e gjyqësisë.

Përveç monopolit në homologim, MTPT përmes udhëzimit administrativë nr. 2008/08 për homologimin e automjeteve ka krijuar edhe disa situata të jashtëligjshme.

E para, **kushtëzimi** i pronarëve të automjeteve që kontrollojnë e parë teknik ta kryejnë tek institucioni i autorizuar për homologim. Sipas nenit 4.5 të Ligjit për mbrojtjen e konkurrencës, marrëveshjet të cilat "kushtëzojnë lidhjen e kontratave me pranimin nga palët e tjera kontraktuese të detyrimeve shtesë që për nga natyra ose nga përdorimi i tyre tregtar, nuk kanë lidhje me objektin e këtyre kontratave" janë të ndaluara.¹⁶

Gjithashtu, kushtëzimi i konsumatorëve për kryerjen e kontrollit të parë teknike konsiderohet praktikë e padrejtë agresive tregtare me Ligjin për Mbrojtjen e Konsumatorit. Sipas këtij ligji "praktikë tregtare agresive konsiderohet nëse në rastin konkret, duke marrë parasysh të gjitha karakteristikat dhe rrethanat e çështjes, duke përdorur ngacmimet, detyrimi, duke përfshirë edhe forcën fizike ose kërcënime dhe ndikim të paligjshëm, që dukshëm zvogëlon ose ka mundësi për të zvogëluar lirinë e zgjedhjes ose ndikon në sjelljen e konsumatorit të rëndomtë për mallin e caktuar, që kanë ndikuar në marrjen e një vendimi në lidhje me një veprim që në kushte normale nuk do ta merrte".¹⁷

Përveç monopolit në homologim dhe kontrollin e parë teknik, ky udhëzim administrativë krijon një monopol të tretë - e përcakton qendrën e autorizuar për homologim **mbikëqyrëse të qendrave**

¹⁴ Ligji nr.03/L-229 për konkurrencën, i hyrë në fuqi në dhjetor 2010. Burimi: <http://bit.ly/1Let9mf>

¹⁵ Ligji nr.2004/36 për konkurrencën, i hyrë në fuqi më 29 tetor 2004. Burimi: <http://bit.ly/23W3K5M>

¹⁶ Ligji nr. 03/l-229 për mbrojtjen e konkurrencës, Burimi: <http://bit.ly/1VDoYnJ>

¹⁷ Ligji nr. 04/l-121 për mbrojtjen e konsumatorit, neni 56

të kontrollit teknik të automjeteve. Pra, kompania e cila kryen homologimin dhe kontrollin e parë teknik të veturës, gjithashtu mbikëqyrë qendrat tjera të kontrollit teknikë.

4. Praktikak nga vendet tjera

Vendet e rajonit dhe ato të Bashkimit Evropian kanë politika krejtësisht të kundërta me ato të vendosura në Kosovë. Në të gjitha vendet që janë marrë si model krahasues me Kosovën, çmimet e homologimit të veturave janë dukshëm më të ulëta; homologimi kryhet vetëm në ato raste kur vetura i nënshtrohet ndryshimeve të mëdha; si dhe ekzistojnë qendra të shumta të homologimit.

4.1 Homologimi në Maqedoni

Homologimi i veturave të importuara është i obliguar edhe në Maqedoni. Kjo nënkupton se çdo veturë e importuar duhet të kalojë testet teknike dhe ekologjike për t'u lejuar më pas që të merr pjesë në komunikacion. Ajo që e dallon modelin e homologimit të Maqedonisë nga ai i Kosovës, është se **në Maqedoni janë të licencuara të paktën pesë qendra** të kontrolleve teknike për të kryer homologimin.¹⁸ Pra, këto qendra, përveç se janë të licencuara për kontrollim të rregullt teknik, ato kanë të drejtë të kryejnë edhe homologimin e veturave të importuara. Kjo nënkupton se për dallim nga Kosova, në Maqedoni nuk ka monopol në kryerjen e homologimit.

Pesë qendrat e licencuara për të kryer homologimin në Maqedoni janë:

1. AMSM USLUGI HOMOLOGACIJA DOOEL, Shkup;
2. Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike në Shkup;
3. AUTOMAKEDONIJA A.D., Shkup;
4. KONFORMA DOOEL. Shkup;
5. ASUC BORO PETRUSHEVSKI, Shkup.

¹⁸ Administrata Doganore e Republikës së Maqedonisë. Burimi: <http://bit.ly/1UQ5UP4>

Licencimi i këtyre qendrave bëhet nga Ministria e Ekonomisë, gjegjësisht nga Byroja e Metrologjisë.¹⁹ Kjo byro është e specializuar për të vlerësuar instrumentet dhe infrastrukturën teknike të nevojshme për kryerjen e homologimit.

Një dallim tjetër mes Kosovës dhe Maqedonisë është sa i përket moshës së veturave të importuara. Përderisa vitin e kaluar Qeveria e Kosovës ka marrë vendim për heqjen e kufizimit të moshës për importimin e veturave të përdorura, Maqedonia ka shtrënguar masat e importit, duke mos lejuar importimin e veturave që janë nën standardin Euro 4. Dallim mes dy shteteve ka edhe sa i përket çmimit të homologimit. Varësisht nga lloji i veturës, çmimi i homologimit në Maqedoni është rreth **90 euro**.²⁰

4.2 Homologimi në Shqipëri

Aktualisht në legjislacionin shqiptar, konkretisht në Kodin Rrugor, kërkohet që për mjetet që regjistrohen për herë të parë të verifikohen për përputhjen me tipin e homologuar, por jo vetë homologimi, pasi ky i fundit është atribut i prodhuesit të mjetit dhe në Shqipëri nuk prodhohen mjete motorike.²¹

Në fund të vitit 2015, Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë është ndryshuar me një vendim të qeverisë më datën 30 shtator. Me këto ndryshime përcaktohen kriteret që duhet të plotësojnë mjetet motorike para se të regjistrohen për qarkullim në Shqipëri. Ndryshimet po ashtu parashohin edhe kushtet që duhet t'i plotësojnë subjektet që do të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen në Republikën e Shqipërisë.²²

Subjektet e verifikimit përzgjidhen përmes procedurave të koncesionimit ose partneritetit publiko privat. Këto procedura menaxhohen nga Ministria e Transportit e Republikës së Shqipërisë.

¹⁹ Byroja e Metrologjisë, Republika e Maqedonisë, <http://bit.ly/1PWL9Nb>

²⁰ Bisedë telefonike me dy nga kompanitë përgjegjëse për homologim: QSHA “Boro Petrushevski” (biseda e zhvilluar më 20 prill 2016) dhe “AutoMakedonija” (biseda e zhvilluar më 19 prill 2016).

²¹ Korrespondencë pyetjesh me Nikolin Berxhiku – Ministria e Transportit e Republikës së Shqipërisë, 28 janar 2015

²² Ndryshimet në kodin rrugor shqiptar. Burimi: <http://bit.ly/1XGkYAm>, qasur më 29 prill 2016

4.3 Homologimi në Mal të Zi

Mali i Zi nuk është prodhues i automjeteve apo pjesëve për makina, dhe për këtë arsye, të gjitha makinat në Mal të Zi janë të importuara. Për të marrë pjesë në komunikacion, çdo automjet i importuar duhet së pari t'i përmbush kriteret teknike të sigurisë si dhe ato ekologjike për mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit të njeriut.

Sipas Ligjit për sigurinë në komunikacionin rrugor, çdo automjet apo pajisje motorike duhet t'i nënshtrohet kontrollit, auditimit dhe inspektimit teknik, para se të futet në komunikacion rrugor²³. Automjetet të cilat plotësojnë kërkesat e përcaktuara nga Ministria e Infrastrukturës dhe Detarisë, atyre u lëshohet një certifikatë e homologimit dhe sigurisë²⁴.

Homologimi bëhet për identifikimin dhe verifikimin e përputhshmërisë së automjeteve me karakteristikat e sigurisë së pjesëve dhe pajisjeve të saj, në mënyrë që të plotësojnë kërkesat teknike dhe rregullative të përcaktuara me Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor, i cili është në përputhshëri me Direktivat e BE-së 2007/46 dhe rregullat e UN/ ECE-së.

Homologimi i automjeteve në Mal të Zi behet në dy mënyra: (1) homologimi i tipit të automjeteve me shumicë (mbi 10 automjete), dhe (2) homologimi individual i automjeteve. Për kryerjen e homologimit dhe kontrollave teknike, **në Mal të Zi janë të licencuara shtatë qendra:**

1. Fakulteti i Inxhinierisë në Podgoricë (Mašinskim fakultetom iz Podgorice)
2. Mobil auto doo Podgorica,
3. Šišević Company doo Podgorica,
4. M.R. Cetinje doo,
5. "Dik" doo Rožaje,
6. Autoremont LMI doo Kotor,
7. Wagen doo Bijelo Polje.

²³ Nusret Canović - këshilltar në Ministrinë e Transportit dhe Detaris në Mal të Zi. Negotiating Team for the Accession of Montenegro to the European Union Working Group for Chapter 1 – Free movement of goods. Bruksel, 5 mars 2013. Burimi: <http://bit.ly/1K6Svls>

²⁴ Nusret Canović këshilltar në Ministrinë e Transportit dhe Detaris në Mal të Zi, <http://bit.ly/1K6Svls>

Më 30 korrik të vitit 2015, Ministria e Transportit dhe Detarisë licençoi këto shtatë qendra të kontrolleve teknike të cilat kryejnë edhe homologimin e automjeteve²⁵. Ndërsa sa i përket çmimeve të homologimit, ato sillen nga **30 deri në 80 euro** varësisht nga lloji i veturës²⁶.

4.4 Homologimi në disa shtete të BE-së

Në tetor të vitit 2007, skema për homologimin e veturave e njohur si European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWTA) është amendamentuar me implementimin e Direktivës 2007/46/EC.²⁷ Direktiva u ofron vendeve një kornizë të përbashkët ligjore dhe të obligueshme lidhur me homologimin e tipit të veturave: a) të prodhuara me shumicë; b) me numër të vogël; dhe c) veturat unike.

Homologimi i tipit të një veture bëhet nga një autoritet kombëtar dhe ka disa kërkesa për standardet minimale të sigurisë dhe ambientit për pjesë të caktuara të veturës. Pasi një tip i veturës homologohet, lëshohet "Çertifikata e Përshtatshmërisë" (ang: Certificate of Conformity). Çertifikata njihet nga të gjitha shtetet e BE-së në rast se duhet për regjistrim të veturës. Mirëpo kjo ka të bëjë vetëm për njohje të homologimit të tipit dhe jo për homologim të veturës personale, sepse kjo ndryshon nga shtetit në shtet.

Sa i përket lëvizjes së veturave brenda BE-se, në rast se jeton në një shtet brenda BE-së dhe lëviz në një shtet tjetër për më pak se gjashtë muaj, atëherë regjistrimi i veturës është i panevojshëm, rrjedhimisht homologimi. Megjithëse qëndrimi më pak se gjashtë muaj nuk kërkon regjistrimin e veturës, mund të jetë e obligueshme pagesa e taksës rrugore ose ndonjë taksë tjetër për vetura varësisht nga politikat shtetërore.²⁸

²⁵ Homologacija vozila i u Crnoj Gori, Burimi: <http://bit.ly/1PIYFbu> dhe <http://bit.ly/1PIZ91u>, qasur më 29 prill 2016.

²⁶ Qeveria e Malit të Zi, <http://bit.ly/1Q417vv>, qasur më 29 prill 2016

²⁷ Komisioni Evropian, Directive 2007/46/EC, Burimi: <http://bit.ly/1RPY3QI>, qasur më 25 janar 2016

²⁸ Your Europe, Burimi: <http://bit.ly/1SKAKJT>, qasur më 28 janar 2016

4.5 Britania e Madhe

Në Britani të Madhe procesi i homologimit të veturave menaxhohet nga Agjencia për Standarde të Vozitjes dhe Veturave (ang: Driver and Vehicle Standards Agency) në kuadër të Departamentit të Transportit (paralele me një Ministri në Kosovë).²⁹

Homologimi i veturës është i obligueshëm në rast se: 1) ndërton apo rindërton një veturë; 2) ndryshon në mënyrë rrënjësorë; 3) rindërton një veturë klasike; apo 4) importon një veturë.³⁰ Prosesi i aplikimit për homologim në Britani bëhet përmes postës duke i'a bashkangjitur aplikacionit dokumentet përkatëse dhe pagesën. Në këtë aplikacion mund të zgjidhni lokacionin ku dëshironi të inspektoni veturën tuaj. Është më rëndësi se **në Britani të Madhe ekzistojnë rreth 40 ofrues të këtij shërbimi**.³¹ Prosesi i caktimit të datës për inspektim të veturës në të shumtën e rasteve përfundon brenda katër javësh. Para procesit të inspektimit duhet të paguhet ngarkesa. Pasi të përfundojë procesi i homologimit, vetura është e gatshme për licencim dhe regjistrim.

Ekzistojnë dy tipe të inspektimit të veturës para se të homologohet: bazike dhe normale. Inspektimi bazik kryhet vetëm në raste kur nuk e kalon inspektimin normal. Ngarkesat për inspektime për vetura M1 janë këto³²:

Tabela. 1 Ngarkesat për inspektimet të veturave M1

Lloji i homologimit	Inspektimet	Ri-inspektimet
Bazike(klasat A, C, S)	£450	£90
Bazike (klasat L, M, N, P)	£199	£40
Normal	£199	£40

Burimi: www.gov.uk

Veturat të cilat kanë një çertifikatë të regjistrimit në ndonjërin nga vendet e Bashkimit Evropian zakonisht mund të regjistrohen në Britani të Madhe pa e kaluar procesin e homologimit. Kjo bëhet përmes "Skemës për Njohje Reciproke" (ang. Mutual Recognition Scheme). Mirëpo veturat e regjistruara në vende si:

²⁹ Për detaje lidhura me kompetencat e këtyre Bordeve shih linkun: <http://bit.ly/1PWAA33>.

³⁰ Gov.uk, Vehicle Approval, <http://bit.ly/20IJMd3>, qasur më 27 janar 2016

³¹ Në këtë link mund të gjenden lokacionet: <http://bit.ly/1PCEkVn>

³² Detajet lidhur me ngarkesat e të gjitha llojeve të automjeteve mund të gjenden në këtë link: <http://bit.ly/1P8ULr0>

Greqia, Malta, Qipro apo vendet e Evropës Lindore nuk klasifikohen në këtë skemë.

Gjithashtu edhe veturat e homologuara në Britani të Madhe mund të pranohen nga shtetet tjera të BE-së mirëpo kjo varet nga autoriteti përkatës në vendin eksportues të veturës

4.6 Franca

Në Francë, për të regjistruar një veturë e cila më parë ka qenë e regjistruar në një shtet tjetër të BE-së, duhet të inspektohet vetëm nëse është **më e vjetër se katër vite**. Vetura gjithashtu duhet të inspektohet sa herë që ndërron pronari. Kontrolli teknik bëhet gjithashtu çdo dy vite një njërën nga shumë qendrat e kontrollit teknik.³³

Në Francë qendër e autorizuar teknike është kompania private UTAC. UTAC, mes tjerash, ka edhe këto funksione: monitoron qendrat e kontrollit teknik, siguron që kontrollet janë të standardizuara dhe ofron asistencë teknike. Të gjitha informatat e grumbulluara nga UTAC i jepen Ministrisë së Transportit.³⁴ Vlen të përmendet se inspektimi i veturës nuk është i obliguar të bëhet në këtë qendër, por **mund të bëhet në njërën nga qendrat e kontrollit teknik**.³⁵ Qendrat e kontrollit licencohen në Ministrinë e Transportit për një periudhë prej 10 vitesh si rrjete të kompanive të cilat kryejnë inspektime teknike. Gjithsej janë pesë rrjete dhe këto rrjete i kanë së paku 90 departamente (qendra të kontrollit).³⁶ Çmimet në France nuk janë të rregulluara dhe përcaktohen nga tregu. Çmimi për një inspektim sillet nga **70 deri 90 euro**.³⁷

Qendrat e kontrollit teknik auditohen nga trupa të licencuar nga Ministria e Transportit. Leja për këto kompani ka kohëzgjatje prej katër vitesh.³⁸

³³ Your Europe, Registration- Formalities and Documents- France, <http://bit.ly/1SviS7m>, qasur më 26 janar 2016

³⁴ UTC OTC, Mos Mission, <http://bit.ly/1SviS7m>, qasur më 26 janar 2016

³⁵ AngolInfo, The Controle Technique in France, <http://bit.ly/1P8Vx7u>, qasur më 25 janar 2016

³⁶ UTAC OTC, Les Resaux de Controle, Burimi: <http://bit.ly/1PWBqwo>, qasur më 25 janar 2016

³⁷ French-Property.com, MOT Vehicle Test in France, <http://bit.ly/1T00KIO>, qasur më 3 shkurt 2016

³⁸ UTAC OTC, Les Organismes D'Audits, <http://bit.ly/1SKCrH5>, qasur më 3 shkurt 2016

4.7 Suedia

Për ta regjistruar veturën në Suedi, duhet të kalohet nëpër disa faza që janë më të pakta në numër nëse vetura importohet prej një vendi të BE-së. Këto procedura duhen kryer nëse vetura importohet në Suedi për një kohë më të gjatë se një javë. Pas aplikimit për regjistrim në Agjencinë Suedeze të Transportit, pronari i veturës duhet të aplikojë edhe për inspektim të regjistrimit të veturës në Kompaninë Suedeze të Inspektimit të Mjeteve Motorike ose në Institutin Suedez të Testimit të Makinave. Më pas duhet të kryhet edhe verifikimi teknik i identitetit të veturës që bëhet në njërin nga shumë kompanitë e inspektimit të veturave në Suedi. Disa nga këto testime që obligohen për të gjithë vendet me direktivat e BE-së, mund të mos kryhen nëse janë kryer në një vend tjetër anëtar të BE-së.³⁹

4.8 Finlanda

Në Finlandë regjistrimi i veturave menaxhohet nga Agjencia Finlandeze e Sigurisë në Transport (AFST). Për një periudhë gjashtë mujore një veturë e huaj mund të përdoret në Finlandë pa u regjistruar nëse sigurimi i njihet atje. Edhe pse procesi administrohet nga AFST-ja, disa komponentë të regjistrimit të veturave kryhen nga qendra të inspektimit të veturave, kompani të sigurimit dhe shitës të veturave. Homologimi i veturave kryhet kur importohet vetura ose kur vetura i kalon tri vjet nga data e prodhimit⁴⁰. Ky proces mund të kryhet në **shumë qendra** lokale të testimit në Finlandë me çmim prej **38-60 euro**.⁴¹

³⁹ Agjencia Suedeze e Transportit, Burimi: <http://bit.ly/1QPpPwt>, qasur më 5 shkurt 2016

⁴⁰ Agjencia Finlandeze e Sigurisë në Transport, Burimi: <http://bit.ly/1XcUjLj>, qasur më 5 shkurt 2016

⁴¹ Expat Finlandë, Burimi: <http://bit.ly/1SCVvZO>, qasur më 5 shkurt 2016

5. Përfundime dhe rekomandime

Kosova është vendi i vetëm në rajon i cili ka vendosur monopol në homologimin e veturave. Po ashtu, çmimi i homologimit në Kosovë është dukshëm më i lartë në krahasim me vendet tjera të rajonit, dhe madje është më i shtrenjtë se në shumë shtete të BE-së.

Duke lidhur marrëveshje pa procedura të tenderimit dhe duke i dhënë ekskluzivitet vetëm një kompanie, Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit ka bërë shkelje të parimeve kushtetuese, saktësisht neni 119, pika 3, sipas të cilit “veprimet që kufizojnë konkurrencën e lirë përmes vendosjes ose abuzimit të pozitës dominuese, ose praktikave që e kufizojnë konkurrencën, janë të ndaluara, me përjashtim kur këto lejohen në mënyrë eksplicite me ligj.”

Po ashtu, duke krahasuar çmimin e homologimit në Kosovë me vendet e rajonit dhe ato të BE, del se kosovarët nga viti 2009 deri më 2015 kanë shpenzuar 2.4 milionë euro më shumë se sa që do të shpenzonin në rast se nuk do të ekzistonte monopoli dhe çmimi do ishte i ngjashëm me vendet e rajonit.

Në këtë analizë, Instituti GAP ka argumentuar se monopoli në vetura është i jashtëligjshëm, dhe se një praktikë e tillë duhet të ndërpritet sa më parë.

Janë edhe dy argumente që mbështesin këtë kërkesë. E para, vendimi i Autoritetit Kosovar të Konkurrencës mbi arkat fiskale mund të shërbejë si precedent për të shkëputur kontratën e monopolit. Ky komision pat konstatuar se në treg ka konkurrencë joligjore me faktin se Ministria e Ekonomisë dhe Financave (tani Ministria e Financave) në vitin 2009 kishte licencuar vetëm dy kompani për të shitur, instaluar dhe mirëmbajtur pajisjet elektronike fiskale.⁴² Duke u mbështetur në Ligjin për Konkurrencën, ky komision kishte udhëzuar Ministrinë që "të bëjë liberalizimin e tregut dhe të mundësojë futjen e operatorëve të tjerë në treg."⁴³

⁴² Vendimi i Komisionit Kosovar të Konkurrencës mbi shitjen e arkave fiskale, datë 01.09.2010, <http://bit.ly/20PAQG4>

⁴³ Njoftimi i Komisionit Kosovar të Konkurrencës rreth operatorëve për shitjen e arkave fiskale, datë 01.09.2010, <http://bit.ly/1TfVz1d>

Argumenti i dytë që dëshmon se homologimi i veturave nuk është dashur asnjëherë të jetë monopol, është licencimi i mbi 100 Qendrave të Kontrollit Teknik nga ana e Ministrisë së Infrastrukturës, të cilat bëjnë punë të ngjashme me atë të "Eurolab".

Andaj, Instituti GAP rekomandon që:

1. Duke marrë parasysh se kontrata është nënshkruar në kundërshtim me Kushtetutën dhe ligjet në fuqi, rasti duhet të dërgohet në prokurori për hetim.
2. Të kërkohet nga Autoriteti Kosovar i Konkurrencës të interpretojë monopolin e "Eurolab" duke marrë për bazë interpretimin e më hershëm mbi arkat fiskale.⁴⁴
3. Duke marrë parasysh se tarifa për homologim nuk është vendosur me marrëveshjen ekskluzive 10 vjeçare, atëherë Autoriteti Kosovar i Konkurrencës duhet gjithashtu të hulumtojë arsyeshmerinë e tarifës (100 euro) të homologimit.
4. Nëse tarifa nuk është pjesë e marrëveshjes, atëherë Ministria e Infrastrukturës të nxjerrë një vendim të ri për tarifën e homologimit.
5. "Eurolab"-it t'i hiqet mbikëqyrja e qendrave të tjera të kontrollimit teknik sepse kjo paraqet konflikt interesi dhe përveç asaj, licencimi dhe inspektimi i tyre edhe ashtu bëhet nga Ministria e Infrastrukturës.
6. Të ndryshohet Udhëzimi Administrativ nr.2008/08 për homologimin e automjeteve, dhe me ndryshimet në këtë akt nënligjor të parashihet licencimi i më shumë se një subjekti homologues.
7. Të largohet neni 8.6 i udhëzimit administrativ nr.2008/08, i cili kushtëzon që kontrolli i parë teknike të kryhet nga kompania për homologim. Kjo pasi që bie ndesh me Ligjin për Mbrojtjen e Konkurrencës dhe të drejtën e konsumatorit për të zgjedhur e cila garantohej me Ligjin për Mbrojtjen e Konsumatorit.

⁴⁴ Burimi: https://ak.rks-gov.net/repository/docs/Operatoret_e_arkave_fiskale.pdf



Instituti GAP është Think-Tank i themeluar në tetor të 2007 në Kosovë. Qëllimi kryesor i GAP-it është të tërheq profesionistë për të krijuar një ambient të zhvillimit dhe hulumtimit profesional, që haset në institucione të ngjashme në shtetet perëndimore. Kjo gjithashtu u ofron mundësi kosovarëve për hulumtimin, zhvillimin dhe implementim e projekteve me qëllim të avancimit të shoqërisë kosovare. Prioritet për këtë Institut është mobilizimi i profesionistëve në adresimin e sfidave ekonomike, politike dhe sociale të vendit. Qëllimet kryesore të GAP-it janë të mbush zbrazëtitë në mes të qeverisë dhe qytetarëve, si dhe të mbushë zbrazëtitë në mes të problemeve dhe zgjidhjeve.

Instituti GAP mbështetet nga:



Ky projekt është mbështetur nga:

