

VENDIM
Nr. 49, datë 24.9.2025

NË EMËR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, e përbërë nga:

Holta Zaçaj	kryetare;
Marsida Xhaferllari	anëtare;
Fiona Papajorgji	anëtare;
Sandër Beci	anëtar;
Ilir Toska	anëtar;
Genti Ibrahim	anëtar;
Marjana Semini	anëtare;
Sonila Bejtja	anëtare,

me sekretare Belma Lleshi, në datën 23.9.2025, mori në shqyrtim në seancë plenare mbi bazë të dokumenteve çështjen nr. 9 (Gj) 2024 të Regjistrat Themeltar, që u përket:

KËRKUESE: Gjykata e Shkallës së Parë e Juridiksionit të Përgjithshëm Korçë, përfaqësuar nga gjyqtarja Valjona Haxhiraj.

SUBJEKTE TË INTERESUARA: Kuvendi i Republikës së Shqipërisë, në mungesë.

Këshilli i Ministrave, përfaqësuar nga Herald Jonuzaj.

OBJEKTI: Shfuqizimi i nenit 123, pika 2, shkronja “ë”, të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, si i papajtueshëm me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

BAZA LIGJORE: Nenet 134, pika 1, shkronja “dh” dhe 145, pika 2, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë (*Kushtetuta*); neni 112 i Kodit të Procedurës Penale (*KPP*); ligji nr. 8577, datë 10.2.2000, “Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar (*ligji nr. 8577/2000*).

GJYKATA KUSHTETUESE,

pasi dëgjoi relatorin e çështjes, Sonila Bejtja, mori në shqyrtim pretendimet me shkrim të Gjykatës së Shkallës së Parë të Juridiksionit të Përgjithshëm Korçë (*gjykata referuese*), e cila ka kërkuar pranimin e kërkesës, prapësimet me shkrim të subjektit të interesuar, Këshillit të Ministrave, i cili ka kërkuar rrëzimin e kërkesës, konstatoi mungesën e prapësimeve me shkrim të subjektit të interesuar, Kuvendit të Republikës së Shqipërisë (*Kuvendi*), si dhe diskutoi çështjen në tërësi,

VËREN:

I

Rrethanat e çështjes

1. Në datën 18.7.2024, ora 12:30, në qytetin e Korçës, shtetasi T. B., gjatë drejtimit të motomjetit, është përplasur me një automjet të drejtuar nga shtetasja O. M. Nga verifikimi i kryer ka rezultuar se mjeti i drejtuar nga shtetasi T. B. bënte pjesë në kategorinë A1 të motomjeteve, ndërkohë që drejtuesi i tij (shtetasi T. B.) ka qenë i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B, e cila, sipas shkronjës “ë”, të pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor, “është e vlefshme në territorin kombëtar për të drejtuar mjete rrugore me tri rrota, me fuqi më të madhe se 15 kW, si dhe motomjetet e kategorisë A1, me kusht që mbajtësi i lejedrejtimit të jetë, të paktën, 21 vjeç”. Për shkak se nga verifikimi i drejtuesit të mjetit shtetasi T. B. ka rezultuar se ishte i moshës 20 vjeç, për rrjedhojë nuk ka pasur lejen përkatëse të drejtimit, Prokuroria pranë Gjykatës së Shkallës së Parë të Juridiksionit të Përgjithshëm Korçë (*Prokuroria*

Korçës) ka regjistruar ndaj tij procedimin penal nr. 900/2024, për kryerjen e veprës penale “Drejtimi i automjeteve në mënyrë të parregullt”, të parashikuar nga neni 291 i Kodit Penal (KP), i cili parashikon se “*drejtimi i automjeteve apo mjeteve të tjera të motorizuara [...] pa dëshminë përkatëse të aftësisë dënohet me burgim nga dhjetë ditë deri në tre vjet*”. Në vijim, në datën 21.10.2024, Prokuroria Korçës ka paraqitur në gjykatën referuese kërkesë për dërgimin e kësaj çështjeje në gjyq.

2. Në seancën paraprake të datës 5.12.2024, të zhvilluar në Gjykatën e Juridiksionit të Përgjithshëm Korçë, shtetasi T. B. ka parashtruar përpara gjykatës referuese se edhe pse është i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B, ai di të drejtojë motomjetin e tij të kategorisë A1, me të cilin ka rreth dy vjet që punon (transporton pica). Po sipas shtetasit T. B., ai ka kërkuar të regjistrohej në kursin e lejedrejtimit të kategorisë A1, por kanë qenë drejtuesit e autoshkollave që i kanë thënë se nuk ishte e nevojshme, për shkak se ishte i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B. Po gjatë seancës paraprake, mbrojtësi i shtetasit T. B. i ka kërkuar gjykatës referuese të pezullojë gjykimin dhe t’i drejtohet Gjykatës Kushtetuese (*Gjykata*) për t’u shprehur për kushtetutshmërinë e kësaj dispozite, nisur nga fakti që neni 291 i KP-së, i cili parashikon veprën penale për të cilën akuzohet i përfaqësuari prej tij, referon te shkronja “ë”, e pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor. Gjykata referuese, pasi është tërhequr në dhomën e këshillimit, me vendimin e datës 5.12.2024, ka vendosur të pezullojë gjykimin e çështjes në shqyrtim përpara saj dhe t’i drejtohet Gjykatës me kërkesë për shfuqizimin e shkronjës “ë”, të pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor.

3. Në datën 20.12.2024, në Gjykatë është regjistruar vendimi i gjykatës referuese, sipas objektivit të mësipërm, dhe Kolegji i Gjykatës në datën 13.2.2025, ka vendosur kalimin e çështjes për shqyrtim në seancë plenare mbi bazë të dokumenteve.

II

Pretendimet në Gjykatën Kushtetuese

4. **Gjykata referuese**, në mënyrë të përmbledhur, ka parashtruar:

i. *Për legjitimitimin*

4.1 Ajo legjitimohet në kërkesën e saj drejtuar Gjykatës, pasi bën pjesë në kategorinë e subjekteve që mund ta vënë në lëvizje atë, bazuar në nenet 134, 145, pika 2, të Kushtetutës dhe nenin 49, pika 3, shkronja “dh”, të ligjit nr. 8577/2000. Sipas gjykatës referuese, neni 291 i KP-së, që zbatohet në rastin e paraqitur për shqyrtim përpara saj, referon drejtpërdrejt në dispozitën e kundërshtuar dhe ka lidhje të drejtpërdrejtë me të, e cila po ashtu është e vetmja dispozitë që zbatohet në atë gjykim. Po kështu, gjykata referuese ka argumentuar se nuk ka asnjë mundësi që të bëhet interpretimi pajtues i dispozitës së kundërshtuar dhe se për çështjen e paraqitur për gjykim përpara saj nuk ka dispozita të tjera ligjore, mbi bazën e të cilave të zgjidhet ajo. Për këto arsye, sipas gjykatës referuese, çështja e paraqitur për shqyrtim përpara saj nuk mund të përfundojë në mënyrë të pavarur nga çështja konkrete e paraqitur për shqyrtim në Gjykatë.

ii. *Për themelin*

4.2 Dispozita e kundërshtuar cenon *lirinë e lëvizjes dhe të drejtën për punë*, të parashikuara nga nenet 38 dhe 49 të Kushtetutës dhe ky kufizim nuk respekton *parimin e proporcionalitetit*, sipas nenit 17 të Kushtetutës, për shkak se kushti i vendosur në shkronjën “ë”, të pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor nuk i përgjigjet zhvillimit social, kulturor, ekonomik dhe moral të shoqërisë, duke mos respektuar thelbin e të drejtave dhe lirive të njeriut. Nga relacionet që kanë shoqëruar ndryshimet në Kodin Rrugor nuk jepet asnjë shpjegim se përse është vendosur ky kufizim për shkak të moshës. Ligjvënësi ka ndërmarrë një masë kufizuese për të mbrojtur të drejtat e njeriut, sigurinë e qarkullimit rrugor, jetën, shëndetin dhe pronën nga rreziku eventual dhe potencial që mund të ketë drejtimi i mjeteve rrugore nga persona që nuk janë të aftë t’i drejtojnë ato. Megjithatë, rreziku eventual dhe potencial është i njëjtë si për personat e aftë që njohin rregullat e qarkullimit rrugor e që drejtojnë mjetet me lejen përkatëse, ashtu edhe për ata që nuk kanë lejen përkatëse të drejtimit, por një leje tjetër, të cilët po ashtu janë njësoj të aftë fizikisht e mendërisht t’i drejtojnë ato mjete njësoj si personat që kanë lejen përkatëse.

4.3 *Është cenuar parimi i barazisë dhe i mosdiskriminimit*, sipas nenit 18 të Kushtetutës, për shkak të vendosjes së kufizimit për efekt të moshës, çka përbën një diskriminim të paarsyeshëm. Dispozita e kundërshtuar e Kodit Rrugor trajton në mënyrë të pabarabartë drejtuesit e motomjeteve me drejtuesit e mjeteve të tjera dhe nuk është në përputhje me legjislacionin evropian. Për trajtimin jo të barabartë përpara ligjit që u bëhet drejtuesve të motomjeteve nuk ekziston një përligje e arsyeshme dhe objektive për kufizimin e drejtimit të motomjeteve me moshën 21 vjeç, në kushtet kur drejtuesit e motomjeteve i nënshtrohen të njëjtit testim për marrjen e lejes së drejtimit të kategorisë B, e përfundojnë atë me sukses, njohin mirë rregullat e qarkullimit rrugor dhe dëshmojnë se kanë aftësi shumë të mira drejtuese edhe për drejtimin e motomjeteve të kategorisë A1. Nuk ka asnjë studim ose statistikë për vendosjen e kufizimit të moshës 21 vjeç për drejtimin e motomjeteve dhe nuk ka një përligje të arsyeshme dhe objektive për vendosjen e tij. Në këtë mënyrë, personat që janë në kushte të njëjta trajtohen ndryshe nga ligji.

4.4 Dispozita objekt kërkesë bie në kundërshtim edhe me *parimin e shtetit të së drejtës edhe me të drejtën për t'u mos u dënuar pa ligj*, sipas neneve 4 dhe 29 të Kushtetutës dhe nenit 7 të Konventës Evropiane për të Drejtat e Njeriut (KEDNJ), pasi ligjvënësi nuk ka bërë një zgjedhje dhe zgjidhje proporcionale me nevojën dhe gjendjen që e ka diktuar atë, si dhe nuk ka trajtuar në mënyrë të barabartë në ligjin penal dhe në përgjegjësinë penale që mbajnë personat që kanë rrezikshmëri të njëjtë shoqërore në veprimet që kryejnë. Në rastin konkret mungon arsyeja e kriminalizimit të një sjelljeje njerëzore, konkretisht rrezikshmëria shoqërore penale, pasi fakti që drejtuesi nuk është të paktën 21 vjeç, nuk përmbush asnjë nga tre kriteret për të pasur vepër penale (rrezikshmëria shoqërore e veprës, kundërligjshmëria e saj dhe fajti). Drejtimi i mjetit nga individ i pa lejen përkatëse, në kushtet kur ai ka aftësi ta drejtojë atë, pasi ka leje drejtimi të një kategorie tjetër, e cila përfshin lejen që i duhet atij për të drejtuar atë mjet, përbën vetëm shkelje administrative dhe nuk mund të përbëjë edhe përgjegjësi penale. Për pasojë, i gjithë procesi gjyqësor do të jetë i paragjykuar dhe jokushtetues.

4.5 Dispozita objekt kërkesë cenon *parimin e prezumimit të pafajësisë*, të parashikuar nga neni 30 i Kushtetutës, dhe bie në kundërshtim me nenet 33 dhe 42 të saj (Kushtetutës) dhe nenin 6 të KEDNJ-së, pasi në rastin konkret ligji e parashikon si krim kushtin e mospasjes së moshës të paktën 21 vjeç për të drejtuar motomjete të kategorisë A1. Po kështu, në rastin konkret, të pandehurit nuk i jepet mundësia të provojë mungesën e çdo rrezikshmërie të mundshme penale në veprimet e tij dhe për pasojë edhe faktin që nuk ka vepër penale. Në këtë rast, ligji jo vetëm që shkel të drejtën e të pandehurit për t'u prezumuar i pafajshëm, por këmbëngul në fajësinë e tij dhe në përgjegjësinë penale të padiskutueshme vetëm nga fakti se provohet se ai nuk është të paktën 21 vjeç.

4.6 Dispozita objekt kërkesë cenon edhe *parimin e ndarjes dhe të balancimit të pushteteve*, të parashikuar në nenet 7 dhe 135, pika 1, të Kushtetutës, pasi duke vendosur një kriter thjesht formal, siç është moshë mbi 21 vjeç për penalizimin e një sjelljeje njerëzore si krim, ligjvënësi u ka hequr mundësinë gjykatave që në ushtrimin e funksionit të tyre për dhënien e drejtësisë të vlerësojnë nëse ka ose jo vepër penale, referuar rrethanave konkrete të ngjarjes të sjellë si fakt penal nga organi i akuzës. Për rrjedhojë, gjykatat janë të detyruara të shpallin fajtor të pandehurin vetëm me vërtetimin e mosplotësimit të kushtit të moshës 21 vjeç, pa provuar (mos) aftësinë e tij në drejtimin e motomjetit. Kështu mund të konsiderohet krim drejtimi i mjetit pa pasur lejen e drejtimit, por jo përmbushja e kriterit të moshës dhe pasja e një lejeje drejtimi të një kategorie tjetër dhe kur është e provuar që personi ka aftësitë për të drejtuar mjetin për të cilin nuk disponon lejen përkatëse të drejtimit.

5. Subjekti i interesuar, Kuvendi, nuk ka paraqitur prapësime, edhe pse është njoftuar rregullisht.

6. Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, në mënyrë të përmbledhur, ka prapësuar si vijon:

i. *Për legjitimitimin e gjykatës referuese*

6.1 Gjykata referuese nuk legjitimohet për shkak se nuk ka parashtruar arsye të mjaftueshme, bindëse dhe serioze për antikushtetutshmërinë e normës ligjore të kundërshtuar, por e ka paragjykuar atë, duke mos i dhënë kuptimin e duhur. Ajo gjykatë nuk ka bërë të gjitha përpjekjet për të interpretuar normën në përputhje me Kushtetutën dhe nuk ka analizuar se përse procesi gjyqësor përpara saj nuk mund të përfundojë në mënyrë të pavarur nga gjykimi kushtetues. Në këtë rast, gjykata referuese ka kërkuar interpretimin e normës ligjore nga Gjykata.

ii. *Për themelin*

6.2 Dispozita e kundërshtuar respekton *kriteret e nenit 17 të Kushtetutës*, pasi kufizimi është bërë me ligj, për sa kohë ndërhyrja është bërë në Kodin Rrugor, i cili referon te neni 291 i KP-së. Ky parashikim ligjor ka si qëllim sigurinë rrugore që është një interes publik, i cili, në rastin konkret, përfshin mbrojtjen e jetës dhe të shëndetit të individëve, duke kufizuar aksesin në drejtimin e mjeteve të fuqishme nga persona që nuk kanë arritur moshën dhe pjekurinë e duhur. Parashikimi ligjor synon parandalimin e aksidenteve me pasoja fatale, të cilat në realitet ndodhin shpesh për shkak të mungesës së përvojës në drejtimin e motoçikletave të kategorisë A1. Duke e trajtuar shkëlqen si vepër penale dhe jo vetëm si kundërvajtje administrative, rritet ndërgjegjësimi dhe përgjegjësia e drejtuesve të mjeteve. Drejtimi i motomjeteve nga persona që nuk plotësojnë kriterin e moshës dhe të përvojës përbën rrezik të drejtpërdrejtë për jetën dhe shëndetin e individëve të tjerë. Gjykata referuese nuk ka arritur të evidentojë të drejtën ose lirinë kushtetuese, e cila është kufizuar në rastin konkret.

6.3 Dispozita e kundërshtuar nuk cenon *parimin e barazisë përpara ligjit, sipas nenit 18 të Kushtetutës*, pasi nuk ndodhemi përpara individëve në kushte të njëjta, siç e paraqet gjykata referuese, për sa kohë që personat nën moshën 21 vjeç ndodhen në kushte objektivisht të ndryshme nga ata mbi moshën 21 vjeç, për shkak të njohurive dhe të përvojës në drejtimin e mjeteve motorike. Barazia përpara ligjit nuk nënkupton trajtim të barabartë për raste të ndryshme. Kodi Rrugor parashikon ndarje të drejtuesve të mjeteve sipas kategorive të ndryshme, në varësi të rrezikut dhe të aftësive të ndryshme dhe mosha 21 vjeç është vendosur për të mbrojtur sigurinë publike dhe jo për të diskriminuar drejtuesit e motomjeteve. Motomjetet përfaqësojnë vetëm 6% të numrit të përgjithshëm të mjeteve të regjistruara në vendin tonë, por shkalla e aksidenteve me viktima ose dëmtime serioze për këto mjete është shumë më e lartë se në kategoritë e tjera të mjeteve rrugore.

6.4 Dispozita e kundërshtuar është në përputhje dhe me *parimet e shtetit të së drejtës dhe me të drejtën për të mos u dënuar pa ligj*, sipas neneve 4 dhe 29 të Kushtetutës, pasi bazuar në përmbajtjen e saj rezulton se KP-ja ka parashikuar për gjyqtarin mundësinë e individualizimit të dënimit për veprën penale të kryer. Në rastin konkret, dispozita është e qartë, e parashikueshme dhe në përputhje me standardet ndërkombëtare për sigurinë rrugore dhe nuk ka një kriminalizim të paqartë ose të padrejtë, por një rregull të qartë për kriteret për drejtimin e mjeteve motorike dhe pasojat për mosrespektimin e tyre.

6.5 Dispozita e kundërshtuar është në përputhje edhe me *parimin e prezumimit të pafajësisë*, sipas neneve 30 e vijues të Kushtetutës, për shkak se ajo nuk përjashton shqyrtimin gjyqësor, por përcakton një kriter objektiv, siç është mosha. Është gjykata ajo që do të shqyrtojë rrethanat e çështjes dhe që do të vendosë për (pa) fajësinë e individit. Fakti që një individ nuk plotëson kriteret për drejtimin e mjetit përkatës nuk do të thotë se dënohet automatikisht, por ai nuk mund ta ushtrojë këtë të drejtë pa përmbushur kushtet e nevojshme, siç është plotësimi i moshës së kërkuar nga ligji. Mosplotësimi i moshës, i ndërthurur me elementet e anës objektive të figurës së veprës penale, nuk passjell dënimin e individit, por ai është subjekt i ndjekjes penale në bazë të ligjit.

III

Vlerësimi i Gjykatës Kushtetuese

A. *Për legjitimitimin e gjykatës referuese*

7. Çështja e legjitimitimit të subjekteve që mund t'i drejtohen Gjykatës është vlerësuar si një ndër aspektet kryesore që mundëson fillimin e procesit kushtetues. Kërkesa për kontroll incidental

parashikohet në nenin 145, pika 2, të Kushtetutës, i cili u njeh të drejtën gjyqtarëve që në çdo fazë të gjykimit, kur çmojnë se ligjet bien në kundërshtim me Kushtetutën, të mos i zbatojnë ato, të vendosin pezullimin e gjykimit të çështjes dhe dërgimin e saj Gjykatës për t'u shprehur për kushtetutshmërinë e normës. Kjo dispozitë, e konkretizuar edhe në nenin 68, të ligjit nr. 8577/2000, lidhet me kontrollin kushtetues të ligjeve nga Gjykata, kur ky kontroll kërkohet nga gjykatat e juridiksionit të zakonshëm.

8. Gjykata referuese ka parashtruar se plotëson kriteret e legjitimitetit për nisjen e kontrollit incidental të pajtueshmërisë së normës ligjore me Kushtetutën, pasi neni 291 i KP-së, që zbatohet në çështjen penale në shqyrtim përpara saj, referon drejtpërdrejt në shkronjën “ë” të pikës 2 të nenit 123 të Kodit Rrugor dhe ka lidhje të drejtpërdrejtë me të, e cila po ashtu është e vetmja dispozitë që zbatohet në atë gjykim. Po kështu, gjykata referuese ka parashtruar se nuk ka asnjë mundësi që të bëhet interpretimi pajtues i dispozitës së kundërshtuar dhe se çështja e paraqitur për shqyrtim përpara saj nuk mund të përfundojë në mënyrë të pavarur nga çështja konkrete e paraqitur për shqyrtim në Gjykatë.

9. Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, ka pretenduar se gjykata referuese nuk legjitimohet t'i drejtohet Gjykatës, pasi nuk ka parashtruar arsye të mjaftueshme bindëse dhe serioze për antikushtetutshmërinë e normës ligjore të kundërshtuar, por e ka paragjykuar atë, duke mos i dhënë kuptimin e duhur. Sipas këtij subjekti, gjykata referuese nuk i ka bërë të gjitha përpjekjet për ta interpretuar normën ligjore në përputhje me Kushtetutën dhe nuk ka analizuar se përse procesi i paraqitur përpara saj nuk mund të përfundojë në mënyrë të pavarur nga gjykimi kushtetues, por, në thelb, ka kërkuar interpretimin e normës ligjore nga Gjykata.

10. Për sa i takon legjitimitetit të gjykatës referuese që vë në lëvizje kontrollin incidental të kushtetutshmërisë së normës ligjore, bazuar në nenin 145 të Kushtetutës, të konkretizuar në nenin 68, të ligjit nr. 8577/2000, Gjykata ka zhvilluar disa kriteret kumulative, sipas të cilave gjykata referuese duhet që gjatë gjykimit që zhvillohet pranë saj: i. të ketë identifikuar ligjin që do të zbatohet për zgjidhjen e tij dhe të ketë krijuar bindjen se gjykimi i saj nuk mund të përfundojë në mënyrë të pavarur nga çështja në Gjykatë, pra lidhjen e drejtpërdrejtë midis ligjit dhe çështjes kushtetuese; ii. të ketë parashtruar arsye bindëse për antikushtetutshmërinë e ligjit, duke referuar në normat ose parimet konkrete të Kushtetutës; iii. të ketë bërë të gjitha përpjekjet për ta interpretuar atë në përputhje me Kushtetutën (*shih vendimet nr. 20, datë 3.4.2024; nr. 32, datë 30.5.2023; nr. 8, datë 7.2.2017, të Gjykatës Kushtetuese*).

11. Lidhur me këto kriteret legjitimiteti, në jurisprudencën kushtetuese është theksuar se gjykata referuese duhet të arsyetojë efektin e drejtpërdrejtë që ka dispozita e kundërshtuar për gjykimin pranë saj, duke individualizuar se pikërisht ajo dispozitë zbatohet dhe zgjidh mosmarrëveshjen konkrete pranë saj. Dispozita e kundërshtuar duhet të ketë lidhje me gjykimin në gjykatën referuese në atë masë që ai nuk mund të përfundojë në mënyrë të pavarur pa u shqyrtuar nga Gjykata kushtetutshmëria e dispozitës ligjore (*shih vendimet nr. 20, datë 3.4.2024; nr. 30, datë 2.11.2022; nr. 30, datë 25.5.2015, të Gjykatës Kushtetuese*).

12. Po kështu, Gjykata ka theksuar se përpara marrjes së vendimit të pezullimit të çështjes, gjykata referuese duhet të konkludojë se gjykimi që ka nisur nuk mund të përfundojë pa i dhënë përgjigje çështjes së kushtetutshmërisë së ligjit nga ana e Gjykatës. Për këtë arsye, kërkohet një raport i domosdoshëm midis vendimit të Gjykatës (zgjidhjes së çështjes të kushtetutshmërisë) dhe zgjidhjes së çështjes konkrete nga gjykata referuese (*shih vendimet nr. 20, datë 3.4.2024; nr. 73, datë 17.11.2017; nr. 4, datë 23.2.2016, të Gjykatës Kushtetuese*). Në këtë kuptim, gjykata referuese duhet të evidentojë jo vetëm objektin, por edhe standardin kushtetues të cenuar në funksion të vënies në lëvizje të gjykimit kushtetues, pra jo vetëm normën ligjore, por edhe parimet ose standardet kushtetuese që ajo cenon në rast se zbatohet për zgjidhjen e çështjes (*shih vendimet nr. 20, datë 3.4.2024; nr. 8, datë 7.2.2017, të Gjykatës Kushtetuese*).

13. Për sa i përket kriterit të përpjekjeve për interpretimin e dispozitës në përputhje me Kushtetutën, Gjykata ka theksuar se është detyrim i gjykatës referuese të zgjidhë dyshimet interpretative, duke i dhënë normës së zbatueshme një interpretim që përputhet me parimet

kushtetuese (*shih vendimet nr. 20, datë 3.4.2024; nr. 5, datë 16.2.2012; nr. 29, datë 31.5.2010, të Gjykatës Kushtetuese*). Vetëm në rast se gjykata referuese vlerëson se çdo interpretim i mundshëm bie në kundërshtim me Kushtetutën, atëherë duhet t'i drejtohet Gjykatës, duke kërkuar kontrollin e kushtetutshmërisë së normës të individualizuar si të zbatueshme në rastin konkret (*shih vendimet nr. 20, datë 3.4.2024; nr. 69, datë 27.12.2023; nr. 4, datë 23.2.2016, të Gjykatës Kushtetuese*).

14. Në çështjen konkrete, Gjykata konstaton se gjykata referuese është vënë në lëvizje për shqyrtimin e kërkesës së Prokurorisë së Korçës për dërgimin në gjyq të çështjes penale nr. 900/2024, me të pandehur shtetasin T. B., të akuzuar për kryerjen e veprës penale “Drejtimi i automjeteve në mënyrë të parregullt”, të parashikuar nga neni 291 i KP-së. Ai shtetas, i moshës 20 vjeç, nën drejtimin e motomjetit të tij, me të cilin punonte, është përplasur me një mjet tjetër. Mjeti i cili drejtohej nga shtetasi T. B., sipas dokumentacionit të administruar në dosje, bën pjesë në kategorinë A1 të motomjeteve, ndërkohë që ai (shtetasi T. B.) në momentin e shkakut të aksidentit ka qenë i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B. Sipas shkronjës “ë” të pikës 2 të nenit 123 të Kodit Rrugor “*Lejedrejtimi e kategorisë B është e vlefshme në territorin kombëtar për të drejtuar mjete rrugore me tri rrota, me fuqi më të madhe se 15 km, si dhe motomjetet e kategorisë A1, me kusht që mbajtësi i lejedrejtitimit të jetë, të paktën, 21 vjeç*”. Nga verifikimi i akteve ka rezultuar se shtetasi T. B. në momentin e aksidentit ishte 20 vjeç, për rrjedhojë në atë kohë nuk ka pasur lejen përkatëse të drejtimit për mjetin të cilin drejtonte.

15. Gjykata, referuar rrethanave të çështjes në shqyrtim dhe arsytimit të vendimit të gjykatës referuese për pezullimin e gjykimin përpara saj dhe referimin e çështjes së kushtetutshmërisë, konstaton se dispozita penale e zbatueshme në rastin konkret është neni 291 i KP-së, paragrafi i parë i të cilit “*drejtimi i automjeteve apo mjeteve të tjera të motorizuara [...] pa dëshminë përkatëse të aftësisë dënohet me burgim nga dhjetë ditë deri në tre vjet*”, referon të shkronja “ë”, e pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor, objekti i kërkesës në shqyrtim. Në këtë rast, duke mbajtur parasysh se shkaqet e kërkesës lidhen me antikushtetutshmërinë e dispozitës së Kodit Rrugor, e identifikuar nga gjykata referuese si e zbatueshme për zgjidhjen e çështjes konkrete, për shkak të referimit që bën në të norma penale që parashikon veprën penale për të cilën është akuzuar i pandehuri, si dhe analizën e kësaj të fundit për pamundësinë e interpretimit të normës në përputhje me Kushtetutën, Gjykata vlerëson se, në rastin konkret, janë plotësuar kriteret e legjitimitetit në drejtim të identifikimit të ligjit të zbatueshëm dhe lidhjes që ka me çështjen e paraqitur për shqyrtim përpara gjykatës referuese, në kuptim të nenit 145, pika 2, të Kushtetutës dhe nenit 68, të ligjit nr. 8577/2000, ndaj prapësimi i subjektit të interesuar, Këshillit të Ministrave, në këtë drejtim është i pabazuar.

16. Për sa i përket kriterit të parashtrimit të arsyeve serioze për antikushtetutshmërinë e dispozitës së kundërshtuar, Gjykata konstaton se gjykata referuese, ndër të tjera, ka pretenduar cenimin e *parimit të prezumimit të pafajësisë*, duke argumentuar se, në rastin konkret, ligji e parashikon si krim kushtin e mospasjes së moshës të paktën 21 vjeç, për të drejtuar motomjete të kategorisë A1 dhe të pandehurit nuk i jepet mundësia të provojë mungesën e çdo rrezikshmërie të mundshme penale në veprimet e tij dhe për pasojë edhe faktin që nuk ka vepër penale.

17. Në rastin konkret, për këtë pretendim të gjykatës referuese, referuar argumenteve të saj në këtë drejtim, Gjykata vëren se ajo nuk ka arritur të provojë sesi dispozita objekt kërkesë e ka cenuar këtë parim. Për rrjedhojë, Gjykata vlerëson se gjykata referuese nuk ka paraqitur argumente kushtetuese në mbështetje të këtij pretendimi të saj.

18. Po kështu, gjykata referuese ka pretenduar se dispozita objekt kërkesë ka cenuar edhe *parimin e ndarjes dhe të balancimit të pushteteve*, pasi, sipas saj, ligjvënësi u ka hequr mundësinë gjykatave të vlerësojnë nëse ka ose jo vepër penale referuar rrethanave konkrete të ngjarjes të sjellë si fakt penal nga organi i akuzës dhe ato (gjykatat) janë të detyruara që të shpallin fajtor të pandehurin vetëm me vërtetimin e mosplotësimit të kushtit të moshës 21 vjeç, pa provuar (mos) aftësinë e tij në drejtimin e motomjetit.

19. Sipas Gjykatës, parimi i ndarjes dhe i balancimit të pushteteve, i parashikuar në nenin 7 të Kushtetutës, sanksionon se ligjvënësi, ekzekutivi dhe gjyqësori janë të ndarë, efektivisht të pavarur dhe midis tyre duhet të ketë një balancë. Në përputhje me detyrat që u ka ngarkuar Kushtetuta,

secili prej tyre është i pajisur me pushtet të mjaftueshëm, gjë që i jep mundësinë të marrë vendime në mënyrë të lirë e të pavarur dhe asnjë organ ose institucion tjetër, në përbërje ose jo të njërit prej tre pushteteve, nuk mund të ndërhyjë në trajtimin dhe zgjidhjen e çështjeve, që, sipas rastit, do të përbënin objektin qendror të veprimtarisë së organeve ose të institucioneve të tjera kushtetuese (shih vendimet nr. 36, datë 1.6.2015; nr. 16, datë 10.4.2015, të Gjykatës Kushtetuese).

20. Gjykata në jurisprudencën e saj ka vlerësuar se dënimi penal është rezultat i vlerësimit të rrezikshmërisë shoqërore të veprës penale, nga njëra anë, dhe shkallës së fajit të autorit të saj, nga ana tjetër. Në këtë drejtim, përcaktimi i veprave penale dhe i llojeve të dënimeve janë në diskrecion të ligjvënës, ndërsa individualizimi i tyre, rast pas rasti, është në diskrecion të gjykatës, e cila, duke shqyrtuar të gjitha elementet juridike të veprës penale, shkallën e fajit dhe pasojat e ardhura nga vepra penale, cakton llojin dhe masën e dënimit për autorët e veprave penale (shih vendimin nr. 47, datë 27.6.2012, të Gjykatës Kushtetuese).

21. Gjykata, bazuar në parimin e ndarjes dhe të balancimit të pushteteve, të parashikuar nga neni 7 i Kushtetutës, si dhe në përmbajtjen e nenit 29 të saj, vlerëson se në procesin penal caktimi i veprave penale dhe i dënimeve të tyre është në diskrecion të pushtetit ligjvënës, ndërsa gjykatat e juridiksionit të zakonshëm, në kontekstin e funksionit kushtetues të ushtrimit të pushtetit gjyqësor në procesin penal, kanë detyrën të identifikojnë veprën penale të kryer, si dhe të individualizojnë dënimin brenda kufijve minimalë dhe maksimalë të përcaktuar nga ligjvënësi për veprën konkrete penale.

22. Gjykata vëren se KP-ja, në nenin 47 të saj, ka përcaktuar se individualizimi i dënimit është përcaktimi ndërmjet një minimumi dhe një maksimumi të ofruar nga ky kod dhe zbatimi i kësaj mase brenda kufijve të parashikuar në ligj dhe në përshtatje me karakterin e shkallës e rrezikshmërisë shoqërore të veprës penale dhe të autorit të saj, si dhe shkallën e fajësisë, duke pasur parasysh rrethanat rënduese dhe lehtësuese, të cilat, në mënyrë më efektive, do të ndikonin në riedukimin e autorit të veprës penale, çka do të thotë përshtatja e dënimit të veprës penale dhe kryerësit të saj. Në këtë kuptim, neni 291 i KP-së ka parashikuar se drejtimi i automjeteve ose i mjeteve të tjera të motorizuara pa dëshminë përkatëse dënohet me burgim nga dhjetë ditë deri në tre vjet dhe gjykata mund të vendosë zëvendësimin e dënimit me burgim me pagimin e një shume të hollash në favor të shtetit.

23. Për sa më lart, Gjykata vëren se, ndryshe nga sa pretendon gjykata referuese, ligjvënësi u ka dhënë mundësinë gjykatave që duke u referuar te dispozitat përkatëse të Kodit Rrugor të vlerësojnë nëse personi i cili drejton një mjet pa dëshminë përkatëse, ka kryer një vepër penale dhe të shpallet fajtor ose jo për kryerjen e saj, si dhe të individualizojnë dënimin për veprën penale të kryer. Për këtë arsye, Gjykata çmon se dispozita objekt kërkesë nuk cenon thelbin e së drejtës të gjykatave në vlerësimin nëse ka ose jo vepër penale dhe në individualizimin e dënimit për veprën konkrete penale të kryer. Për rrjedhojë, në drejtim të detyrimit për parashtrimin e arsyeve serioze për antikushtetutshmërinë e dispozitës së kundërshtuar, argumentet e gjykatës referuese në drejtim të cenimit të parimit të ndarjes dhe të balancimit të pushteteve janë haptazi të pabazuara.

24. Për sa u përket pretendimeve të tjera të gjykatës referuese, Gjykata vëren se ajo ka arritur të evidentojë standardet/parimet kushtetuese të pretenduara të cenuara prej normës së kundërshtuar, duke sjellë argumente konkrete në këtë drejtim, të cilat janë të mjaftueshme në kontekstin e vlerësimit *prima facie* të legjitimitetit. Në këtë drejtim, Gjykata konstaton se sipas gjykatës referuese dispozita objekt kërkesë bie në kundërshtim me Kushtetutën, pasi ajo cenon lirinë e lëvizjes, të drejtën për punë, parimin e proporcionalitetit, parimin e barazisë përpara ligjit dhe të mosdiskriminimit, parimin e shtetit të së drejtës dhe të drejtën për t'u mos u dënuar pa ligj. Gjykata, duke mbajtur parasysh natyrën dhe përmbajtjen e argumenteve të parashtruara në mbështetje të këtyre pretendimeve, vlerëson se ato, në thelb, kanë të bëjnë me parimin e barazisë përpara ligjit dhe të mosdiskriminimit, të parashikuar nga neni 18 i Kushtetutës, ndaj, në vijim, do të shqyrtojë çështjen në themel në këtë drejtim.

B. Për themelin e pretendimeve

B.1 Për cenimin e parimit të barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit

25. Gjykata referuese ka pretenduar se dispozita, objekt i këtij gjykimi kushtetues, trajton në mënyrë të pabarabartë drejtuesit e motomjeteve me drejtuesit e mjeteve të tjera dhe nuk ka përputhshmëri me legjislacionin evropian. Sipas saj, ky parashikim ligjor përbën një diskriminim të paarsyeshëm dhe nuk ekziston një përligje e arsyeshme dhe objektive për kufizimin e drejtimit të motomjeteve me moshën 21 vjeç, në kushtet kur drejtuesit e motomjeteve i nënshtrohen të njëjtit testim për marrjen e lejes së drejtimit të kategorisë B, njohin mirë rregullat e qarkullimit rrugor dhe dëshmojnë se kanë aftësi shumë të mira drejtuese edhe për drejtimin e motomjeteve të kategorisë A1. Sipas gjykatës referuese, në këtë rast, personat që janë në kushte të njëjta trajtohen ndryshe nga ligji. Nga relacionet që kanë shoqëruar ndryshimet në Kodin Rrugor nuk jepet asnjë shpjegim se përse është vendosur ky kufizim moshe, edhe pse rreziku eventual dhe potencial është i njëjtë si për personat e aftë që njohin rregullat e qarkullimit rrugor dhe që drejtojnë mjetet me lejen përkatëse, ashtu edhe për ata që nuk kanë lejen përkatëse të drejtimit, por një leje tjetër, të cilët po ashtu janë njësoj të aftë fizikisht e mendërisht t'i drejtojnë ato mjete njësoj si personat që kanë lejen përkatëse. Gjykata referuese ka pretenduar se ligjvënësi nuk ka trajtuar në mënyrë të barabartë në ligjin penal dhe në përgjegjësinë penale që mbajnë personat që kanë rrezikshmëri të njëjtë shoqërore në veprimet që kryejnë.

26. Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, ka prapësuar se dispozita e kundërshtuar është në përputhje edhe me nenin 18 të Kushtetutës dhe se në rastin konkret ndodhemi përpara individëve në kushte të ndryshme e jo përpara individëve në kushte të njëjta, siç paraqitet nga gjykata referuese. Sipas Këshillit të Ministrave, personat nën moshën 21 vjeç ndodhen në kushte objektivisht të ndryshme nga ata mbi moshën 21 vjeç, për shkak të njohurive dhe të përvojës në drejtimin e mjeteve motorike. Në vlerësimin e këtij subjekti, Kodi Rrugor parashikon ndarje të drejtuesve të mjeteve sipas kategorive të ndryshme, në varësi të rrezikut dhe të aftësive të ndryshme dhe mosha 21 vjeç është vendosur për të mbrojtur sigurinë publike dhe jo për diskriminim. Po kështu, Këshilli i Ministrave ka argumentuar se motomjetet përfaqësojnë vetëm 6% të numrit të përgjithshëm të mjeteve të regjistruara në vendin tonë, por shkalla e aksidenteve me viktima ose dëmtime serioze për këto mjete është shumë më e lartë se në kategoritë e tjera të mjeteve rrugore. Po sipas Këshillit të Ministrave, parashikimi ligjor ka si qëllim sigurinë rrugore dhe synon parandalimin e aksidenteve me pasoja fatale, të cilat në realitet ndodhin shpesh për shkak të mungesës së përvojës në drejtimin e motoçikletave të kategorisë A1, pasi drejtimi i motomjeteve nga persona që nuk plotësojnë kriterin e moshës dhe të përvojës përbën rrezik të drejtpërdrejtë për jetën dhe shëndetin e tyre, si dhe të individëve të tjerë.

27. Kushtetuta në nenin 18 të saj parashikon se të gjithë duhet të jenë të barabartë përpara ligjit. Kjo dispozitë, në paragrafin e dytë, sanksionon ndalimin e diskriminimit, ndërsa paragrafi i tretë mishëron në vetvete kufizimin e kësaj të drejte, por vetëm nëse ekziston një përligje e arsyeshme dhe objektive. Parimi i barazisë synon që të gjithë të jenë të barabartë përpara ligjit, jo vetëm në të drejtat themelore të parashikuara në Kushtetutë, por edhe në të drejtat e tjera ligjore. Barazia në ligj dhe përpara ligjit nuk do të thotë që të ketë zgjidhje të njëjta për individë ose kategori personash që janë në kushte objektivisht të ndryshme. Ky parim presupozon barazinë e individëve që janë në kushte të barabarta dhe vetëm në raste përjashtimore dhe për shkaqe të arsyeshme e objektive mund të përligjet trajtimi i ndryshëm i kategorive të caktuara që përfitojnë nga kjo e drejtë (*shih vendimet nr. 35, datë 15.6.2023; nr. 27, datë 29.6.2021; nr. 10, datë 29.2.2016, të Gjykatës Kushtetuese*).

28. Për të vlerësuar nëse një akt normativ është diskriminues, Gjykata shqyrton nëse ai parashikon trajtim të diferencuar të subjekteve dhe në rast se e konstaton këtë fakt, ajo vlerëson nëse diferencimi ka qenë i përligjur dhe për një arsye objektive. Kjo përligje vlerësohet e lidhur me qëllimet dhe efektet e masave të marra. Gjithashtu, nuk mjafton vetëm diferencimi i përligjur, por duhet edhe që mjeti i përzgjedhur për arritjen e qëllimit të ligjvënësit të jetë i arsyeshëm dhe i përshtatshëm. Veçanërisht për sa u takon mjeteve të përdorura, ato duhet të jenë efektive, pra të zgjedhura në mënyrë të tillë që të jenë të përshtatshme për realizimin e synimeve që ndiqen. Respektimi i këtyre kushteve kërkon një analizë të kujdesshme në çdo rast konkret, duke

ballafaquar interesin publik që dikton diferencimin e përligjur dhe arsyen objektive (*shih vendimet nr. 35, datë 15.6.2023; nr. 34, datë 10.4.2017; nr. 33, datë 8.6.2016, të Gjykatës Kushtetuese*).

29. Në kuptim të këtyre standardeve, Gjykata edhe në rastin konkret do të verifikojë nëse ligjvënësi ka parashikuar një trajtim të diferencuar mes subjekteve që ndodhen në kushte të njëjta, siç pretendohet nga gjykata referuese, dhe nëse një trajtim i tillë nuk respekton kriteret kushtetuese që e lejojnë atë.

30. Gjykata vëren se sipas nenit 114 të Kodit Rrugor, cilido që drejton mjete rrugore, krahas plotësimit të kërkesave fizike e psikike dhe testit psikofizik, duhet të mbushë edhe moshën e caktuar, që përcaktohet në varësi të mjetit që kërkohet të drejtohet. Për sa u përket mjeteve me motor të kategorive A1, A2, B1 dhe B, dispozita parashikon se kushdo që kërkon të drejtojë një mjet të tillë duhet të ketë mbushur moshën 18 vjeç (*pika 1, shkronja "c"*). Në këtë kuptim, Gjykata konstaton se sipas kësaj dispozite mosha minimale për t'u pajisur me lejen e drejtimit të kategorisë B dhe kategorisë A1 është 18 vjeç. Mjetet e kategorisë B dhe kategorisë A1 janë përcaktuar në nenin 115, pika 3, të Kodit Rrugor që parashikon ndarjen e lejedrejtimit sipas kategorive dhe aftësive në drejtimin e mjeteve, ku specifikisht kategoria A1 përfshin motomjetet me cilindrata jo më shumë se 125 centimetër kub dhe me fuqi jo më shumë se 11 kw dhe me raportin fuqi/peshë jo më shumë se 0,1 kw/kg, si dhe triciklat me një fuqi jo më të madhe se 15 kw, ndërsa, kategoria B përfshin mjetet motorike me masë maksimale të autorizuar jo më të madhe se 3 500 kg dhe me jo më shumë se 8 ndenjës, përjashtuar ndenjësën e drejtuesit të mjetit. Mjetet e kësaj kategorie (B) mund të tërheqin një rimorkio të lehtë ose një gjysmërimorkio që nuk e kalon masën maksimale të autorizuar 750 kg, duke u siguruar që masa maksimale e autorizuar e këtij kombinimi të mos kalojë 4 250 kg. Në rast se kombinimi i kalon 3 500 kg, drejtuesi duhet t'i nënshtrohet një trajnimit dhe provimi të posaçëm.

31. Neni 123 i Kodit Rrugor që përcakton periudhat dhe njëvlershmëritë midis kategorive të lejedrejtimit, në pikën 2, shkronja "ë", ka parashikuar se lejedrejtimi i kategorisë B është i vlefshëm në territorin kombëtar për të drejtuar mjete rrugore me tri rrota, me fuqi më të madhe se 15 kW, si dhe motomjetet e kategorisë A1, me kusht që mbajtësi i lejedrejtimit të jetë të paktën i moshës 21 vjeç. Referuar kësaj dispozite, objekt i gjykimit kushtetues, Gjykata vëren se mjetet rrugore me tri rrota, me fuqi më të madhe se 15 kw, si dhe motomjetet e kategorisë A1 mund të drejtohen vetëm nga personat e pajisur me lejen e drejtimit të kategorisë B dhe vetëm nëse kanë mbushur moshën 21 vjeç. Në këtë kuptim, Gjykata konstaton se, si rregull të përgjithshëm, Kodi Rrugor parashikon moshën minimale 18 vjeç për pajisjen me leje drejtimi për kategorinë B, ndërkohë që brenda kësaj kategorie ka kushtëzuar drejtimin e disa lloj mjeteve (motomjetet e kategorisë A1) edhe me mbushjen e moshës 21 vjeç. Për rrjedhojë, personat të cilët pajisen me leje drejtimi të kategorisë B pas mbushjes së moshës 18 vjeç kanë të drejtën që të drejtojnë mjetet e tjera që përfshihen në kategorinë përkatëse pa pasur ndonjë kufizim tjetër, siç është mosha në këtë rast. Në këtë mënyrë, Gjykata konstaton se dispozita e kundërshtuar ka bërë një trajtim të diferencuar ndërmjet personave të pajisur me të njëjtën leje drejtimi, ajo e kategorisë B, duke parashikuar për disa lloje motomjeteve një kriter të shtuar për drejtimin e tyre, që është mosha 21 vjeç. Për rrjedhojë, Gjykata, në vijim, do të vlerësojë nëse në rastin konkret ka një përligje të arsyeshme dhe objektive që justifikon këtë trajtim të diferencuar brenda së njëjtës kategori të individëve.

32. Gjykata vëren se kategoritë e mjeteve rrugore janë përcaktuar në nenin 115 të Kodit Rrugor, i cili i ka ndarë ato sipas tipologjisë, kategorisë, shpejtësisë, madhësisë, fuqisë ose peshës, të kombinuara këto elemente me njëri-tjetrin. Gjithashtu, Gjykata konstaton se përveç kufizimit të lidhur me moshën të vendosur në dispozitën e kundërshtuar, ky kod parashikon edhe kufizime të tjera për dhënien e lejeve të drejtimit për disa kategori të caktuar personash, bazuar në gjendjen fizike, shëndetësore, mendore, ose moshës, apo eksperiencës, duke i lidhur këto me tipologjinë, kategorinë, shpejtësinë, madhësinë, fuqinë ose peshën e mjeteve.

33. Kështu, sipas Kodit Rrugor, cilido që drejton mjete me motor nuk duhet të ketë kaluar moshën 70 vjeç për të drejtuar autobusë, kamionë, kamionë me rimorkio, gjysmërimorkiatorë, artikulare të tjerë, të caktuar për transport personash dhe mjete me motor për transport malli (*neni*

114, pika 2). Në dispozitat vijuese, Kodi Rrugor ka përcaktuar edhe dhënien e lejeve të drejtimit për personat me aftësi të kufizuara, si dhe certifikatat e aftësisë profesionale për drejtimin e motomjeteve dhe të automjeteve për to, duke e kufizuar dhënien e tyre vetëm për disa kategori të caktuara mjtesh (*neni 115/1*), si dhe ka ndaluar pajisjen me leje drejtimi dhe/ose autorizim për t'u ushtruar në drejtim mjeti për personat e prekur nga sëmundje fizike apo çrregullime të shëndetit mendor, ose për ata që kanë paaftësi anatomike ose funksionale, të tilla që e pengojnë të drejtojnë në mënyrë të sigurt një mjet me motor (*neni 117, pika 1*). Po kështu, Gjykata vëren se Kodi Rrugor ka përcaktuar edhe kufizime të tjera në varësi të përvojës së individëve në drejtimin e mjeteve, duke parashikuar se disa kategori mjtesh mund të drejtohen nga zotëruesit e një lejeje drejtimi të caktuar, vetëm pasi kanë kaluar një, dy ose tre vjet nga marrja e saj (*nenet 117/1, pikat 1 dhe 1/1, dhe 123, pika 1, shkronjat: "c", "ç" dhe "d"*).

34. Sipas Kodit Rrugor, zotëruesve të lejedrejtimeve vendase të grupit "A" për tre vjetët e para pas marrjes së lejedrejtimin nuk u lejohet drejtimi i motomjeteve me fuqi prej 25 kw specifike referuar ngarkesës, ose 0,16 kw/kg (*neni 117/1, pika 1*). Ndërsa mbajtësve të lejeve të drejtimit të kategorisë B, në dy vjetët e para të lëshimit, nuk u lejohet të drejtojnë mjete motorike me fuqi specifike, referuar masës bosh të mjetit, më të madhe se 55 kw/tonë. Për makinat hibride elektrike ose plug-in, kufiri specifik i fuqisë është 65 kw/tonë, duke përfshirë peshën e baterisë (*neni 117/1, pika 1/1*). Një tjetër kufizim që parashikon Kodi Rrugor për pajisjen me lejedrejtimin është edhe ai i përcaktuar në nenin 123, pika 1, shkronja "ç", paragrafët e dytë dhe të tretë, sipas të cilëve moshë minimale për t'u pajisur me lejedrejtimin D1 dhe lejedrejtimin D1E është 21 vjeç, ndërsa për pajisjen me lejedrejtimin të kategorisë D është 24 vjeç, lejedrejtimin për të cilat mund të aftësohen vetëm personat e pajisur me leje drejtimi të kategorisë B, të marrë përkatësisht prej 3 vjetësh ose 12 muajve. Nga ana tjetër, referuar edhe parashikimeve të akteve të zbatueshme për përgatitjen dhe pajisjen me lejedrejtimin, rezulton se programi dhe prova e praktikës për pajisjen me lejedrejtimin të kategorisë A1 dhe të kategorisë B janë të ndryshme.

35. Gjykata vëren se neni 123 i Kodit Rrugor në kohën e miratimit të tij nuk parashikonte ndonjë kusht të posaçëm për drejtimin e motomjeteve brenda së njëjtës kategori. Me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, "Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998, 'Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë', të ndryshuar", ligjvënësi ka ndryshuar edhe përmbajtjen e nenit 123 të Kodit Rrugor, duke shtuar edhe shkronjën "e", në pikën 2 të këtij neni, sipas formulimit aktual. Edhe pse ky kod ka pësuar ndryshime të tjera gjatë viteve, kjo dispozitë ka mbetur e njëjtë në formulim. Gjykata konstaton se sipas subjektit të interesuar, Këshillit të Ministrave, vendosja e këtij kriteri moshe (mbushja e moshës 21 vjeç), ka qenë një kusht i parashikuar nga legjislacioni i Bashkimit Evropian.

36. Gjykata, referuar direktivës 2006/126/EC "Për lejet e drejtimit" të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, vëren se sipas saj triciklat me një fuqi më të madhe se 15 kw mund të drejtohen nga personat të cilët janë të pajisur me leje drejtimi të kategorisë B, me kusht që mbajtësi i lejedrejtimin të jetë të paktën i moshës 21 vjeç. Ndërsa për mjetet e kategorisë A1 direktiva parashikon se ato mund të drejtohen nga mbajtësit e lejedrejtimin të kategorisë B (*neni 6, pika 3, i direktivës*).

37. Më tej, nga një vështrim i përgjithshëm krahasimor i legjislacionit të brendshëm të disa shteteve evropiane, Gjykata vëren se Kodi Rrugor italian nuk ka parashikuar asnjë kusht shtesë nga ato të parashikuara nga direktiva. Ndryshe ka vepruar Spanja, e cila në legjislacionin e saj ka parashikuar kushte shtesë vetëm për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, duke përcaktuar mbajtjen e lejes së drejtimit të kategorisë B për të paktën 3 vjet. Edhe Austria dhe Gjermania kanë transpozuar variantin e direktivës me kushte shtesë për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, duke parashikuar se ato mund të drejtohen nga mbajtësit e lejeve të drejtimit të kategorisë B, pas kalimit të një periudhe prej pesë vjetësh (pa ndërprerje në rastin e Austrisë) nga mbajtja e leje drejtimit të kategorisë B. Në këtë rast, Gjermania ka vendosur edhe kushtin e mbushjes së moshës 25 vjeç dhe realizimit të trajnimit të detyrueshëm, ndërsa Austria ka vendosur kushtin e mosqenies në periudhë prove dhe përfundimit të trajnimit praktik në drejtimin e këtyre mjeteve. Franca lejon drejtuesin

e pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B të drejtojë edhe mjete rrugore me tre rrota me fuqi më të madhe se 15 kw, por përveç mbushjes së moshës minimale 21 vjeç që parashikon direktiva, ka vendosur edhe dy kushte të tjera shtesë që janë përvoja të paktën dyvjeçare me lejen e drejtimit të kategorisë B dhe detyrimi për trajnim praktik, duke vendosur një standard më të rreptë në nivel kombëtar. Ndërsa shtete si Holanda dhe Greqia kanë mbajtur ndarje të plotë midis lejeve të drejtimit të kategorisë B dhe kategorisë A1, ku drejtimi i mjeteve me tre rrota mbi 15 kw ose i motomjeteve të kategorisë A1 kërkon pajisje të veçantë me kategori të re lejedrejtimi.

38. Në kuptim të sa më sipër, Gjykata vëren se direktiva e BE-së, ashtu edhe legjislacioni i disa shteteve evropiane, si më sipër, sjellin qasje të ndryshme, ku në disa prej tyre nuk janë parashikuar kushte shtesë përveç atyre që parashikon direktiva, kurse në legjislacionet e tjera gjenden të parashikuara kushte shtesë për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, të cilat kanë të bëjnë me arrijten e një moshe të caktuar ose me përvojën në drejtimin e një kategorie të caktuar mjeti, në të njëjtën mënyrë siç ka vepruar ligjvënësi shqiptar.

39. Në jurisprndencën kushtetuese është theksuar se përkufizimi i një rregullimi juridik, nëse është ose jo *objektivisht* i arsyetuar, nuk është vetëm një çështje e thjeshtë juridike, por kërkon edhe një vlerësim real. Diferencimet, si dhe arsyet që çojnë tek to ose kundër tyre duhen ballafaquar për t'i lënë në dorë përfundimisht vendimin organit kompetent, sipas kriterëve të tij. Mënyra e zgjidhjes është një e drejtë e organit përkatës, sepse çdo çështje ka specifikat e saj. Ndodhemi përpara diskriminimit kur subjekte juridike që ndodhen në të njëjtën gjendje trajtohen në mënyra të ndryshme pa justifikim ligjor të arsyeshëm dhe objektiv. Natyrisht që përkufizimi i çdo kriteri për ta cilësuar arsyetimin *objektiv* varet në një masë të madhe nga çmuarja e vlerave dhe nuk mund të jetë i përcaktuar në mënyrë precize (*shih vendimet nr. 20, datë 20.4.2021; nr. 48, datë 15.11.2013; nr. 4, datë 12.2.2010, të Gjykatës Kushtetuese*).

40. Gjykata vëren se, bazuar në argumentet e subjektit të interesuar, Këshillit të Ministrave, rezulton se kushti i moshës 21 vjeç në dispozitën objekt gjykimi është vendosur për shkak të numrit të lartë të aksidentëve me viktime ose dëmtimeve serioze nga këto mjete, në krahasim me ato të shkaktuara nga mjetet rrugore të kategorive të tjera, pra për një interes publik, i cili është i lidhur drejtpërdrejt me sigurinë rrugore dhe në këtë rast përfshin jo vetëm mbrojtjen e jetës, por dhe shëndetin dhe sigurinë fizike të individëve. Nga ana tjetër, Gjykata konstaton se ky interes publik lidhet edhe me mbrojtjen e të rinjve, pasi përmes këtij parashikimi ligjor synohet të parandalohen pasojat e përdorimit të këtyre mjeteve me rrezikshmëri të lartë nga personat që konsiderohen se nuk kanë moshën dhe pjekurinë e duhur për drejtimin e tyre. Gjykata vlerëson të theksojë se edhe sipas nenit 54 të Kushtetutës të rinjtë kanë të drejtën e një mbrojtjeje të veçantë nga shteti, që reflektohet edhe në marrjen e masave me natyrë pozitive për t'i mbrojtur ata edhe nga veprime që mund të sjellin pasoja për jetën dhe të ardhmen e tyre në mënyrë të drejtpërdrejtë. Po kështu, edhe KP-ja ka ofruar në vazhdimësi një mbrojtje të veçantë për të rinjtë e moshës deri në 21 vjeç, duke i përfshirë ata në subjektet që përfitojnë nga alternativat e dënimit me burgim (*neni 59/ "a", paragrafi i parë, shkronja "d"*).

41. Nisur nga sa më lart, Gjykata, duke pasur parasysh vlerat dhe interesat që vihen në diskutim, në rastin konkret, çmon se parashikimi ligjor i shkronjës "ë", të pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor edhe pse përbën një trajtim të diferencuar mes subjekteve që përfshihen brenda së njëjtës kategori, pra që kanë lejedrejtimi të kategorisë B, ka një justifikim ligjor të arsyeshëm, objektiv dhe të justifikuar. Pavarësisht se dispozita ligjore e kundërshtuar përmes këtij gjykimi incidental diferencon në trajtim personat që janë të pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B, në varësi të natyrës, karakteristikave dhe sigurisë që ofron mjeti rrugor që drejtohet prej tyre, duke ndaluar përdorimin e motomjeteve të kategorisë A1, në rast se nuk kanë mbushur moshën 21 vjeç, ndonëse e kanë mbushur atë për pajisjen me lejedrejtimi, qëllimi që synohet të arrihet është jo vetëm siguria rrugore në drejtimin e mjeteve rrugore, por edhe mbrojtja e jetës dhe e shëndetit të qytetarëve, sidomos e vet të rinjve që mund të përdorin këto mjete. Gjykata konstaton se ligjvënësi, duke parashikuar një kufi moshe minimale për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, që është tre vjet më i lartë se kufiri minimal për drejtimin e mjeteve të kategorisë B, ka synuar të rrisë jo vetëm nivelin e maturisë në

vlerësimin dhe shmangien e rrezikut të mundshëm në qarkullim, por edhe eksperiencën 1-3 vjeçare për ata që e kanë marrë lejen e drejtimit të kategorisë A1 në kufirin e moshës minimale ose afër tij (18–21 vjeç). Për rrjedhojë, Gjykata arrin në përfundimin se në rastin konkret kjo ndërhyrje e ligjvënësit ka pasur një përligjje të arsyeshme, të përshtatshme dhe objektive, ndaj pretendimi i gjykatës referuese është i pabazuar.

42. Në përfundim, Gjykata vlerëson se pretendimi i gjykatës referuese për cenimin e parimit të barazisë përpara ligjit dhe të mosdiskriminimit, nga përmbajtja e nenit 123, pika 2, shkronja “ë”, të Kodit Rrugor, nuk është i bazuar, sipas arsytimit të mësipërm të këtij vendimi, ndaj kërkesa rrëzohet.

PËR KËTO ARSYE,

Gjykata Kushtetuese, në mbështetje të neneve 131, pika 1, shkronja “a” dhe 134, pika 1, shkronja “dh”, të Kushtetutës, si dhe neneve 68, 70, 72 e vijues të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000, “Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, me shumicë votash,

VENDOSI:

1. Rrëzimin e kërkesës.

Ky vendim është përfundimtar dhe hyn në fuqi ditën e botimit në Fletoren Zyrtare.

Marrë më 24.9.2025.

Shpallur më 27.10.2025.

Kryetare: Holta Zaçaj

Anëtarë: Fiona Papajorgji, Marsida Xhaferllari, Genti Ibrahim, Ilir Toska, Sandër Beci, Marjana Semini

Anëtare kundër: Sonila Bejtja

MENDIM PAKICE

1. Në gjykimin kushtetues të çështjes që i përket kërkueses, Gjykatës së Shkallës së Parë të Juridiksionit të Përgjithshëm Korçë, me objekt: “*Shfuqizimin e nenit 123, pika 2, shkronja “ë”, të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, si të papajtueshëm me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë*”, jam kundër qëndrimit të shumicës për rrëzimin e kërkesës dhe vlerësoj se ajo duhej të ishte pranuar, për shkak se dispozita e kundërshtuar cenon parimin e barazisë përpara ligjit dhe të mosdiskriminimit, të parashikuar nga neni 18 i Kushtetutës. Për këtë arsye, në mbështetje të nenit 132, pika 3, të Kushtetutës dhe nenit 72, pika 8, të ligjit nr. 8577/2000, që parashikojnë publikimin e mendimit të pakicës së bashku me vendimin përfundimtar të Gjykatës, në vijim do të parashtroj argumentet që mbështesin qëndrimin tim kundër.

2. Sipas rrethanave të rastit konkret, të parashtruara edhe nga shumica, ka rezultuar se shtetasi T. B., gjatë drejtimit të motomjetit të tij është përplasur me një automjet, duke shkaktuar aksident. Nga verifikimi i kryer ka rezultuar se mjeti i drejtuar nga shtetasi T. B. bënte pjesë në kategorinë A1 të motomjeteve, ndërkohë që ai ka qenë i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B, e cila, sipas shkronjës “ë”, të pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor “*është e vlefshme në territorin kombëtar për të drejtuar mjete rrugore me tri rrota, me fuqi më të madhe se 15 kw, si dhe motomjetet e kategorisë A1, me kusht që mbajtësi i lejedrejtimit të jetë, të paktën, 21 vjeç*”. Nga verifikimi i drejtuesit të mjetit, shtetasi T. B., ka rezultuar se ishte i moshës 20 vjeç, për rrjedhojë nuk ka pasur lejen përkatëse të drejtimit, Prokuroria e Korçës ka regjistruar ndaj tij procedimin penal për kryerjen e veprës penale “Drejtimi i automjeteve në mënyrë të parregullt”, të parashikuar nga neni 291 i KP-së, i cili parashikon se “*drejtimi i automjeteve apo mjeteve të tjera të motorizuara [...] pa dëshminë përkatëse të aftësisë dënohet me burgim*

nga dhjetë ditë deri në tre vjet”. Në vijim, Prokuroria e Korçës ka paraqitur në gjykatën referuese kërkesë për dërgimin e kësaj çështjeje në gjyq. Nga ana e saj, gjykata referuese, pas kërkesës së palëve, ka vendosur të pezullojë gjykimin e çështjes në shqyrtim përpara saj dhe t’i drejtohet Gjykatës me kërkesë për shfuqizimin e shkronjës “ë”, të pikës 2, të nenit 123 të Kodit Rrugor.

3. Në vlerësimin e kërkuës, gjykatës referuese, ky përcaktim i dispozitës së kundërshtuar bie në kundërshtim me parimin e barazisë përpara ligjit dhe të mosdiskriminimit, pasi përbën një diskriminim të paarsyeshëm dhe nuk ekziston një përligjje e arsyeshme dhe objektive për kufizimin e drejtimit të motomjeteve me moshën 21 vjeç, në kushtet kur drejtuesit e motomjeteve i nënshtrohen të njëjtë testim për marrjen e lejes së drejtimit të kategorisë B, njohin mirë rregullat e qarkullimit rrugor dhe dëshmojnë se kanë aftësi shumë të mira drejtuese edhe për drejtimin e motomjeteve të kategorisë A1. Sipas gjykatës referuese, në këtë rast, personat që janë në kushte të njëjta trajtohen ndryshe nga ligji.

4. Ndërkohë ky pretendim i gjykatës referuese është kundërshtuar nga subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, sipas të cilit dispozita e kundërshtuar është në përputhje edhe me nenin 18 të Kushtetutës dhe, se në rastin konkret ndodhemi përpara individëve në kushte të ndryshme e jo përpara individëve në kushte të njëjta. Sipas Këshillit të Ministrave, personat nën moshën 21 vjeç ndodhen në kushte objektivist të ndryshme nga ata mbi moshën 21 vjeç, për shkak të njohurive dhe përvojës në drejtimin e mjeteve motorike.

5. Në shqyrtimin e pretendimeve dhe të prapësimeve të mësipërme, shumica ka vlerësuar se, bazuar në argumentet e subjektit të interesuar, Këshilli të Ministrave, rezulton se kushti i moshës 21 vjeç në dispozitën objekt gjykimi është vendosur për shkak të numrit të lartë të aksidenteve me viktimë ose dëmtimeve serioze nga këto mjete, në krahasim me ato të shkaktuara nga mjetet rrugore të kategorive të tjera, pra për një interes publik, i cili është i lidhur drejtpërdrejt me sigurinë rrugore dhe në këtë rast përfshin jo vetëm mbrojtjen e jetës, por edhe shëndetin dhe sigurinë fizike të individëve. Nga ana tjetër, shumica ka konstatuar se ky interes publik lidhet edhe me mbrojtjen e të rinjve, pasi përmes këtij parashikimi ligjor synohet të parandalohen pasojat e përdorimit të këtyre mjeteve me rrezikshmëri të lartë nga personat që konsiderohen se nuk kanë moshën dhe pjekurinë e duhur për drejtimin e tyre, duke referuar në nenin 54 të Kushtetutës (*shih paragrafin 40 të vendimit*). Po sipas shumicës, edhe pse parashikimi ligjor i shkronjës “ë” të pikës 2 të nenit 123 të Kodit Rrugor përbën një trajtim të diferencuar mes subjekteve që përfshihen brenda së njëjtës kategori, pra që kanë lejedrejtim të kategorisë B, ka një justifikim ligjor të arsyeshëm, objektiv dhe të justifikuar. Po kështu, shumica ka vlerësuar se pavarësisht se dispozita ligjore e kundërshtuar përmes këtij gjykimi incidental diferencon në trajtim personat që janë të pajisur me lejedrejtim të kategorisë B në varësi të natyrës së mjetit rrugor që drejtohet nga ata, duke ndaluar përdorimin e motomjeteve të kategorisë A1, në rast se nuk kanë mbushur moshën 21 vjeç, ndonëse kanë mbushur atë për pajisjen me lejedrejtim, qëllimi që synohet të arrihet, është jo vetëm siguria rrugore në drejtimin e mjeteve rrugore, por edhe mbrojtja e jetës dhe e shëndetit të qytetarëve, sidomos të vet të rinjve që mund të përdorin këto mjete (*shih paragrafin 41 të vendimit*).

6. Ndërkohë, në rastin konkret, është konstatuar se nga subjekti i interesuar, Kuvendi, si organi i cili ka miratuar Kodin Rrugor, pra dispozitën e kundërshtuar nga gjykata referuese, nuk u paraqit asnjë argument për nevojën e miratimit të saj ose referenca konkrete për bazueshmërinë e kësaj dispozite ligjore dhe as arsye se përse kjo dispozitë parashikon një kusht shtesë, mbushjen e moshës 21 vjeç për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, kur për t’u pajisur me këtë kategori lejedrejtimi qytetarët mjafton të kenë mbushur moshën 18 vjeç. Po kështu, as nga subjekti tjetër i interesuar, Këshilli i Ministrave, nuk u paraqitën argumente bazuar në të dhëna statistikore se përse vendosja e këtij kushti shtesë për personat e pajisur me lejedrejtim të kategorisë B mbron interesin publik, duke rritur sigurinë rrugore dhe duke mbrojtur në këtë mënyrë edhe interesin publik. Në këtë gjykim kushtetues, nga subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, nuk u paraqit asnjë argument se përse personat e pajisur me lejedrejtim të kategorisë B, të cilët nuk kanë mbushur moshën 21 vjeç, nuk janë të aftë të drejtojnë mjetet e kategorisë A1, si dhe nuk u arrit të provohej nëse ky diferencim

sillte mbrojtje më të madhe për sigurinë rrugore, shëndetin dhe jetën e qytetarëve, duke mbrojtur interesin publik.

7. Për këto arsye, ndryshe nga shumica, çmoj se ky parashikim ligjor, duke sjellë një diferencim ndërmjet personave të pajisur me lejedrejtimi të kategorisë B, për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, nuk ka një përligje të arsyeshme dhe objektive, në drejtim të garantimit të sigurisë në drejtimin e mjeteve rrugore dhe as në drejtim të mbrojtjes së jetës dhe të shëndetit të qytetarëve. Në vlerësimin tim, edhe pse legjislacioni i disa shteteve evropiane ka parashikuar kushte shtesë për drejtimin e mjeteve të kategorisë A1, përveç atyre të përcaktuara nga direktiva 2006/126/EC, “Për lejet e drejtimit” të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, sipas së cilës mjetet e kategorisë A1 mund të drejtohen nga mbajtësit e lejedrejtimin të kategorisë B (*neni 6, pika 3, i direktivës*), pa parashikuar asnjë kusht tjetër shtesë, nuk përbën arsye të përligjur për të diferencuar subjektet që përfshihen brenda së njëjtës kategori.

8. Për rrjedhojë, jam e mendimit se pretendimi i gjykatës referuese se dispozita objekt kërkesë cenon parimin e barazisë përpara ligjit dhe të mosdiskriminimit është i bazuar dhe duhej pranuar nga Gjykata.

Anëtare: Sonila Bejtja