



FLETORJA ZYRTARE

E

REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr.92

2004

13 dhjetor

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9305
datë 4.11.2004

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Marrëveshjen “Për transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobus” (Marrëveshja Interbus).....

6451

Vendim i KM
nr.830, datë 10.12.2004

Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin nr.102, datë 5.3.1999 të Këshillit të Ministrave “Për trajtimin me strehim të funksionarëve politikë dhe nëpunësve civilë të administratës së lartë shtetërore”, të ndryshuar.....

6479

Vendim i GJK
nr.18, datë 17.11.2004

Me objekt shfuqizimin e vendimit nr.1319, datë 7.7.2003 të Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë, si antikushtetues.....

6480

LIGJ
Nr.9305, datë 4.11.2004

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË MARRËVESHJEN “PËR
TRANSPORTIN NDËRKOMBËTAR TË RASTIT TË UDHËTARËVE ME AUTOBUS”
(MARRËVESHJA INTERBUS)**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Marrëveshjen “Për transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobus” (Marrëveshja Interbus), të nënshkruar në Luksemburg më 3 tetor 2002.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**Shpallur me dekretin nr.4404, datë 25.11.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**

KONFERENCA EUROPIANE E MINISTRAVE TË TRANSPORTIT, 28 MAJ 2003

KOMITETI I PËRFAQËSUESVE
GRUPI I TRANSPORTIT RRUGOR

MARRËVESHJA
MBI TRANSPORTIN NDËRKOMBËTAR TË RASTIT TË UDHËTARËVE ME AUTOBUS
(MARRËVESHJA INTERBUS)

Vendimi i Këshillit i datës 3 tetor 2002 mbi konkluzionin e Marrëveshjes Interbus
për transportin e rastit ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus

(2002/917/KE)

Këshilli i Bashkimit Europian,
duke marrë në konsideratë Marrëveshjen bazë të Komitetit Europian dhe në veçanti nenin 71
(1) dhe 93, në lidhje me fjalinë e parë të nënparagrafit të nenit 300 (2) dhe të nënparagrafit të dytë të
nenit 300 (3), nga ku
duke marrë në konsideratë propozimin nga Komisioni,
duke marrë në konsideratë miratimin e Parlamentit Europian,
ndërsa:

1. në përputhje me mandatin e Këshillit të datës 7 dhjetor 1995, Komisioni ka negociuar një Marrëveshje Europiane mbi transportin e rastit ndërkombëtar të udhëtarëve me autobusë me Bosnjë-Hercegovinën, Bullgarinë, Kroacinë, Republikën Çeke, Estoninë, Hungarinë, Letoninë, Lituaniën, Moldavinë, Poloninë, Rumaninë, Republikën Sllovake, Slloveninë dhe Turqinë,

2. më 22 qershor 2001, në përputhje me vendimin e Këshillit të datës 18 qershor 2001, Marrëveshja Interbus mbi transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobus u nënshkrua në emër të Komunitetit,

3. më 30 qershor 2001, Marrëveshja u nënshkrua nga Komuniteti European dhe 13 vendet e mëposhtme: Bosnja dhe Hercegovina, Bullgaria, Kroacia, Republika Çeke, Estonia, Hungaria, Letonia, Lituania, Moldavia, Polonia, Rumania, Republika Sllovake, Sllovenia dhe Turqia,

4. konkluzioni i Marrëveshjes Interbus do të ndihmojë në zhvillimin e lidhjeve të transportit ndërmjet Palëve Kontraktuese. Për të hyrë në fuqi, pas nënshkrimit, duhet t'a kenë aprovuar ose ratifikuar atë katër Palë Kontraktuese, duke përfshirë këtu dhe Komunitetin,

5. Marrëveshja Interbus duhet të miratohet, është vendosur si më poshtë:

Neni 1

Konkluzioni i Marrëveshjes Interbus mbi transportin e rastit ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus në këtë mënyrë është aprovuar në emër të Komunitetit European.

Teksti i Marrëveshjes i është bashkëngjitur këtij vendimi.

Neni 2

Në këtë mënyrë, Presidenti i Këshillit është i autorizuar të caktojë personin e plotfuqishëm për të vendosur, në emër të Komunitetit, aktin e aprovimit të parashikuar në nenin 27 të Marrëveshjes, në mënyrë që të lidhë Marrëveshjen në emër të Komunitetit.

Neni 3

Komisioni i ndihmuar nga përfaqësuesit e anëtarëve të Këshillit do të përfaqësojë Komunitetin në komitetin e përbashkët (që tani e tutje do t'i referohemi me fjalën "Komiteti"), i ngritur në bazë të nenit 23 të Marrëveshjes.

Pozicioni që do merret nga Komuniteti në komitet do të adaptohet nga Këshilli duke vepruar nëpërmjet një shumice të theksuar me propozime të Komisionit. Këshilli do të veprojë nëpërmjet një shumice të thjeshtë kur vendimi që komiteti propozon ka të bëjë me procedurën e ligjeve të komitetit.

Vendimet e marra nga komiteti do të publikohen në Gazetën Zyrtare të Vendeve të Komunitetit European.

Neni 4

Ky vendim do të publikohet në Gazetën Zyrtare të Vendeve të Komunitetit European.
Luksemburg, më 3 tetor 2002.

Për Këshillin, Presidenti F. HANSEN

MARRËVESHJE
MBI TRANSPORTIN NDËRKOMBËTAR TË RASTIT TË UDHËTARËVE ME AUTOBUS
(MARRËVESHJA INTERBUS)

Palët Kontraktuese:

duke marrë në konsideratë dëshirën për të promovuar zhvillimin e transportit ndërkombëtar, e veçanërisht krijimin e lehtësirave operacionale dhe organizative, nga ku

duke marrë në konsideratë dëshirën që të krijohen lehtësira për turizmin dhe shkëmbimin kulturor ndërmjet Palëve Kontraktuese,

ndërsa:

Marrëveshja mbi transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me anë të mjeteve rrugore të shërbimeve të rastit, autobusëve (ASOR), nënshkruar në Dublin në 26 maj 1982, nuk parashikon hyrjen e palëve të reja;

Eksperienca dhe liberalizmi që janë arritur me anë të kësaj Marrëveshjeje duhen ruajtur;

Synohet të sigurohet liberalizimi harmonik i disa shërbimeve të rastit ndërkombëtare me autobusë dhe operime transit;

Synohet të sigurohen procedura harmonike për shërbimet e rastit të paliberalizuara që vazhdojnë të jenë subjekt për autorizim;

Është e nevojshme të sigurohet një nivel i lartë harmonizimi për një masë të madhe të kushteve teknike, që aplikohen për shërbimet e transportit të rastit ndërkombëtar ndërmjet Palëve Kontraktuese, në mënyrë që të përmirësohet siguria në rrugë dhe mbrojtja e mjedisit;

Është e nevojshme që Palët Kontraktuese të aplikojnë masa unike përsa i përket punës së ekipeve që angazhohen në transportin ndërkombëtar rrugor të autobusëve;

Synohet të sigurohet harmonizimi i kushteve për mundësinë për pranimin e operatorëve të transportit rrugor të udhëtarëve;

Parimi i mosdiskriminimit për shkak të kombësisë ose të vendit të origjinës apo destinacionit të operatorit transportues të autobusëve, duhet të jetë një kusht bazë për aplikimin e klauzolave të shërbimeve të transportit ndërkombëtar;

Është e nevojshme që të parashikohen modele uniforme për dokumentet e transportit, siç është dokumenti i kontrollit për shërbimet e rastit të liberalizuara dhe, gjithashtu autorizimi dhe forma e aplikimit për shërbimet e paliberalizuara, në mënyrë që të thjeshtojë dhe të lehtësojë procedurat e inspektimit;

Është e nevojshme të ndërmerren disa masa të harmonizuara për hyrjen në fuqi të Marrëveshjes, veçanërisht procedurat e kontrollit, gjobat dhe asistencë e përbashkët;

Është e përshtatshme të vendosen disa procedura për menaxhimin e Marrëveshjes, në mënyrë që të sigurohet zbatimi i duhur dhe të lejohet kryerja e disa adaptimeve teknike të anekseve;

Marrëveshja duhet të jetë e hapur për pranim për anëtarët e ardhshëm të Konferencës Europiane të Ministrave të Transportit dhe për disa shtete të tjera europiane;

U vendos të ndërmerren rregulla të njëjta për transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobus;

U ra dakord për sa më poshtë:

SEKSIONI I
QËLLIMI DHE PËRKUFIZIMET

Neni 1

Qëllimi

1. Kjo Marrëveshje do të aplikohet në:

a) transportin ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve, të çdo kombësie, me anë të mjeteve të shërbimeve të rastit:

- ndërmjet territoreve të dy Palëve Kontraktuese ose duke filluar dhe përfunduar në territorin e së njëjtës Palë Kontraktuese dhe, nëse do të lindë nevoja për shërbime të tilla në transit nëpërmjet territorit të një Pale tjetër Kontraktuese apo nëpërmjet territorit të një shteti jokontraktues;

- të kryera nga operatorët e transportit që janë marrë me qira ose kundrejt një shpërblimi të vendosur në një Palë Kontraktuese në përputhje me ligjet e tij dhe që mbajnë një licencë për të marrë përsipër transportin nëpërmjet shërbimeve ndërkombëtare të rastit me autobus;

- duke përdorur autobusë të regjistruar në Palën Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

b) udhëtimet bosh të autobusëve që merren me këto lloj shërbimesh.

2. Asnjë nga dispozitat e kësaj Marrëveshjeje nuk duhet të kuptohet si një mundësi operimi e shërbimit kombëtar, të rastit në territorin e një Pale Kontraktuese nga operatorë transporti të vendosur në një Palë tjetër Kontraktuese.

3. Përdorimi i autobusëve të përcaktuar për të transportuar udhëtarë për transportin e mallrave për qëllime tregtare, do të përjashtohen nga qëllimi i kësaj Marrëveshjeje.

4. Kjo Marrëveshje nuk ka të bëjë me shërbime të rastit për llogari të vet.

Neni 2

Mosdiskriminimi

Palët Kontraktuese duhet të garantojnë parimet e mosdiskriminimit për shkak të kombësisë, vendit ku është vendosur operatori i transportit, vendit të origjinës, si dhe vendit të destinacionit të autobusit, në veçanti për parashikimet fiskale, ashtu siç është vendosur në seksionin e VI-të, sikundër dhe kontrolli e gjobat janë vendosur në seksionin e IX-të.

Neni 3

Përkufizime

Për qëllime të kësaj Marrëveshjeje, përcaktimet e mëposhtme do të aplikohen për:

1. “autobusët”, mjete që falë mënyrës së tyre të ndërtimit dhe pajisjeve të tyre, janë të përshtatshme për të mbajtur më shumë se nëntë persona, përfshirë këtu edhe drejtuesin e mjetit, dhe që janë të ndërtuar për qëllim transportimi.

2. “shërbimet ndërkombëtare të rastit” janë shërbime që kryhen ndërmjet territoreve të të paktën dy prej Palëve Kontraktuese që nuk përfshihen as në përkufizimin e shërbimeve të rregullta ose shërbimeve të rregullta të veçanta, as në përkufizimin e shërbimeve vajtje-ardhje. Shërbime të tilla mund të kryhen sipas një shkalle frekuence pa ndaluar së qeni shërbime të rastit.

3. “shërbimet e rregullta” janë ato shërbime që sigurojnë transportin e udhëtarëve në përputhje me një frekuencë të specifikuar dhe përgjatë një rruge të përcaktuar, nga ku udhëtarët mund të hipin e të zbresin në stacionet e paracaktuara. Shërbimet e rregullta mund t’i nënshtrohen detyrimit për të respektuar oraret dhe tarifat e përcaktuara më parë.

4. “shërbimet e rregullta të veçanta” janë shërbime të organizuara nga kushdo që siguron transportin e kategorive të veçanta të udhëtarëve duke përjashtuar kategoritë e tjera të udhëtarëve. Deri më tani këto shërbime kanë operuar me rregullat e përcaktuara në pikën 3.

Shërbimet e rregullta të veçanta do të përfshijnë:

- transportin e punëtorëve nga shtëpia në punë e anasjelltas;

- transportin e nxënësve dhe të studentëve nga shtëpitë e tyre për dhe nga institucioni edukues.

Fakti se shërbimet e rregullta të veçanta mund të ndryshojnë në përputhje me nevojat e përdoruesve, nuk do të ketë efekt mbi klasifikimin e këtij shërbimi si një shërbim i rregullt;

5.1. “shërbimet vajtje-ardhje” janë shërbime që me anë të udhëtimeve vajtje-ardhje transportojnë grupe udhëtarësh të organizuara që më parë, të cilat do të nisen nga një pikë e caktuar nisjeje dhe do të zbresin në një pikë të caktuar zbritjeje. Grupet e udhëtarëve që do të kryejnë udhëtimin në vajtje, do të transportohen nga i njëjti operator transporti dhe në ardhje.

Vendi i nisjes dhe i mbërritjes nënkupton respektivisht vendin ku fillon udhëtimi dhe vendin ku mbaron udhëtimi së bashku me, në secilin rast, lokalitetin rrethues me reze 50 km;

2. gjatë një shërbimi vajtje-ardhje, asnjë udhëtar nuk mund të hipë apo të zbresë gjatë udhëtimit;

3. udhëtimi i parë i kthimit dhe udhëtimi i fundit i vajtjes do të kryhet pa ngarkesë;

4. sidoqoftë, klasifikimi i një operacioni transporti si shërbim vajtje-ardhje nuk do të ndikohet nga fakti se me pëlqimin e autoriteteve kompetente në Palën Kontraktuese ose Palët e interesuara:

- udhëtarët, pavarësisht nga parashikimet e nënparagrafit 1, të kryejnë udhëtimin e kthimit me një grup ose me një operator tjetër transporti;

- udhëtarët pavarësisht nga parashikimet e nënparagrafit 2, të hipin apo të zbresin gjatë rrugës;

- udhëtimi i parë në vajtje dhe udhëtimi i fundit i kthimit, në serinë e vajtje-ardhjeve, pavarësisht nga parashikimet e nënparagrafit 3, bëhen bosh.

6. “Palët Kontraktuese” janë ato që kanë nënshkruar e kanë rënë dakord të lidhen me anë të kësaj Marrëveshjeje dhe kjo është arsyeja pse kjo e fundit është në fuqi.

Kjo Marrëveshje aplikohet në ato vende që përfshihen në Komunitetin Europian, si dhe kushteve që përfshihen në atë traktat dhe vendeve të poshtëpërmendura: Bosnja dhe Hercegovina, Bullgaria, Kroacia, Republika Çeke, Estonia, Hungaria, Letonia, Lituania, Moldavia, Polonia, Rumania, Sllovakia, Sllovenia dhe Turqia, sipas konkludimit të Marrëveshjes nga ana e tyre.

7. “Autoritetet kompetente” janë ato autoritete të krijuara nga shtete anëtare të Komunitetit dhe nga Palë të tjera Kontraktuese që realizojnë qëllimet e paraqitura në paragrafët V, VI, VII, VIII dhe IX të Marrëveshjes.

8. Me “transit” nënkuptojmë pjesën e veprimeve të transportit nëpërmjet territorit të një Pale Kontraktuese pa hipur ose zbritur udhëtarë.

SEKSIONI II KUSHTET E VENDOSURA PËR OPERATORËT E TRANSPORTIT RRUGOR TË UDHËTARËVE

Neni 4

1. Palët Kontraktuese që nuk kanë vepruar kështu deri tani do të aplikojnë dispozita të njëjta me ato të vendosura nga direktiva e Komunitetit Europian e përmendur në aneksin 1.

2. Përsa i përket pozitës së duhur financiare së cilës i referohet neni 3(3) i kësaj direktive, Palët Kontraktuese mund të aplikojnë një minimum të disponueshëm kapitali dhe rezervash më të ulët se shuma e vendosur në pikën (c) të paragrafit 3 në fjalë deri më datën 1 janar 2003 ose edhe deri më datën 1 janar 2005, me kusht që më vonë të kryhet një deklaratë korresponduese në kohën e ratifikimit të Marrëveshjes, pa paragjykuar dispozitat e përfshira në Marrëveshjen Europiane, duke vendosur një asocim ndërmjet Komunitetit Europian, shteteve anëtare të tij dhe disa Palëve Kontraktuese të Marrëveshjes në fjalë.

SEKSIONI III KUSHTET TEKNIKE QË U APLIKOHEN MJETEVE

Neni 5

Autobusët e përdorur për të kryer shërbime ndërkombëtare të rastit të mbuluara nga kjo Marrëveshje, do të pajtohet me standardet teknike të paraqitura në aneksin 2.

SEKSIONI IV HYRJA NË TREG

Neni 6

Shërbimet e rastit të liberalizuara

Shërbimet e rastit të mëposhtme do të përjashtohen nga autorizimi në territorin e të gjitha Palëve Kontraktuese përveçse në territorin e vendit ku është vendosur operatori i transportit:

1. udhëtime me dyer të mbyllura quhen shërbimet e ofruara ku i njëjti autobus do të transportojë të njëjtin grup njerëzish përgjatë gjithë udhëtimit dhe do t'i sjellë përsëri në pikën nga ku u nisën. Pika e nisjes është në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

2. shërbime që kryejnë udhëtimin në vajtje me ngarkesë dhe udhëtimin e kthimit pa ngarkesë. Pika e nisjes është në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

3. shërbime gjatë të cilave udhëtimi në vajtje është kryer pa ngarkesë dhe gjithë udhëtarët janë marrë në të njëjtin vend, duke siguruar që të përmbushë një nga kushtet e mëposhtme:

a) grupet e udhëtarëve formohen në territorin e një palë jokontraktuese apo të një Pale Kontraktuese, që nuk është vendi ku është vendosur operatori i transportit ose ai territor ku udhëtarët kanë hipur në automjet, grupe udhëtarësh që janë krijuar me anë të një kontrate të kryer para arritjes së tyre në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Udhëtarët transportohen në territorin në të cilin është vendosur operatori i transportit;

b) udhëtarët janë transportuar më parë nga i njëjti operator transporti në rrethanat e parashtruara në pikën 2, në territorin e Palës Kontraktuese ku janë marrë përsëri dhe kanë kryer udhëtimin e kthimit në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

c) udhëtarët janë ftuar të udhëtojnë në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese, kostoja e transportit është marrë përsipër nga individë që ka dërguar ftesën. Udhëtarë të tillë mund të përbëjnë një grup homogjen që nuk është krijuar vetëm me qëllim për të ndërmarrë këtë udhëtim specifik dhe që është sjellë në territorin e Palës Kontraktuese në të cilin është vendosur operatori i transportit.

Veprimet e mëposhtme do të përjashtohen nga autorizimi:

4. veprimet tranzit nëpërmjet territorit të Palëve Kontraktuese në lidhje me shërbimet e rastit që janë të çliruara nga autorizimi;

5. autobusë pa ngarkesë të përdoren ekskluzivisht për zëvendësimin e autobusëve të dëmtuar ose të prishur, ndërsa ato kryejnë shërbim ndërkombëtar që do të mbulohet nga kjo Marrëveshje.

Për shërbime të ofruara nga operatorët e transportit që janë vendosur brenda Komunitetit European, pikat e nisjes dhe/apo destinacioni i shërbimit mund të jetë në çdo shtet që është anëtar i Komunitetit European, pavarësisht se në cilin shtet anëtar autobusi është regjistruar apo në cilin shtet anëtar është vendosur operatori i transportit.

Neni 7

Shërbimet e rastit të paliberalizuara

1. Shërbimet e rastit, përveç atyre për të cilat është folur në nenin 6, do të jenë subjekte për autorizim në përputhje me nenin 15.

2. Për shërbime të ofruara nga operatorë transporti brenda Komunitetit European, pikat e nisjes dhe/ose destinacioni i shërbimit mund të jetë në çdo shtet anëtar të Komunitetit European, pavarësisht nga shteti anëtar në të cilin autobusi është regjistruar apo shteti anëtar në të cilin është vendosur operatori i transportit.

SEKSIONI V DISPOZITAT SOCIALE

Neni 8

Palët Kontraktuese të kësaj Marrëveshjeje, që nuk kanë bërë kështu deri tani, do të pranojnë Marrëveshjen Europiane lidhur me punën e ekuipazheve të automjeteve të angazhuara në transportin ndërkombëtar rrugor (AETR) të 1 korrikut 1970, siç është amenduar ose rregulloren e Komunitetit (EEC) nr.3820/85 dhe (EEC) nr.3821/85 siç janë në fuqi me hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

SEKSIONI VI DOGANA DHE DISPOZITAT FISKALE

Neni 9

1. Autobusët që janë angazhuar në operacione transporti në përputhje me këtë Marrëveshje, do të përjashtohen nga të gjitha taksat e qarkullimit të pronësisë së mjeteve, gjithashtu edhe prej taksave të veçanta apo detyrimeve mbi operacionet e transportit në territorin e palëve të tjera kontraktuese.

Autobusët nuk do të përjashtohen nga pagesa e taksave dhe detyrimeve të karburantit, taksës mbi vlerën e shtuar mbi shërbimet e transportit, taksat rrugore dhe detyrimet e përdoruesit që kanë të bëjnë me përdorimin e infrastrukturës.

2. Palët Kontraktuese do të sigurojnë që taksat e autostradës dhe çdo formë tjetër e detyrimeve që duhet të paguajë përdoruesi nuk duhet t'i ngarkohet këtij të fundit që t'i paguajë në të njëjtën kohë për përdorimin e një pjese të vetme rruge. Megjithatë, Palët Kontraktuese mund të vendosin tarifa për mjete, ku përdoruesit janë të detyruar të paguajnë për përdorimin e urave, tuneleve dhe rrugëve në male.

3. Karburanti për autobusët i depozituar në depozitën e automjetit, maksimumi i të cilit arrin deri në 600 litra, i vendosur nga prodhuesi për këtë qëllim, si dhe lubrifikantët që ndodhen në autobusë do të përjashtohen nga detyrimet e importit, si dhe nga çdo taksë e pagesës në Palët e tjera Kontraktuese kur këto përdoren me qëllimin e vetëm të kryerjes së operacionit të transportit.

4. Komiteti i përbashkët i ngritur në nenin 23 do të hartojë një listë taksash lidhur me transportin rrugor të udhëtarëve me autobusë që përdoren në territoret e Palëve Kontraktuese. Kjo listë do të tregojë mospërdorimin e taksave që bien nga paragrafi 1 nënparagrafi i parë i këtij neni, taksa që përdoren në vendin regjistrimit të mjetit. Kjo listë do të tregojë gjithashtu taksat që hiqen nga përdorimi i treguar në paragrafin 1 nënparagrafi i dytë i këtij neni që mund të përdoren në një Palë Kontraktuese ndryshe nga vendi i Palës Kontraktuese ku është regjistruar mjeti. Palët Kontraktuese që do të zëvendësojnë ndonjë taksë, që është përfshirë në listën e përmendur më lart, me ndonjë taksë tjetër të ndryshme apo të të njëjtit lloj, duhet të njoftojnë komitetin, në mënyrë që ky i fundit të kryejë amendamentet e duhura.

5. Pjesët e këmbimit dhe veglat e importuara për riparimin e autobusëve të dëmtuar në kohën kur automjetet kanë ndërmarrë një udhëtim ndërkombëtar do të përjashtohen nga detyrimet e doganës, nga të gjitha taksat dhe detyrimet në kohën e importimit në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese gjithmonë duke zbatuar rregullat e parashtruara nga kjo palë në dispozitat që kanë të bëjnë me pranimin e përkohshëm të këtyre materialeve. Pjesët e këmbimit që janë zëvendësuar duhet të rieksporthen ose të shkatërrohen nën mbikëqyrjen e autoriteteve kompetente të doganës të Palës tjetër Kontraktuese.

SEKSIONI VII
DOKUMENTET E KONTROLLIT PËR SHËRBIMET E RASTIT
TË PËRJASHTUARA NGA AUTORIZIMI

Neni 10

Dispozita e shërbimeve e cila paraqitet në nenin 6 do të realizohet nëpërmjet një dokumenti kontrolli të lëshuar nga autoritetet ose nga agjenci e autorizuar nga Pala Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit.

Neni 11

1. Dokumenti i kontrollit do të përbëhet nga lista e udhëtarëve në dy kopje me 25 rreshta. Dokumenti i kontrollit do të jetë konform modelit të treguar në aneksin 3 të kësaj Marrëveshjeje.

2. Çdo libër dhe lista e udhëtarëve do të ketë një numër. Listat e udhëtarëve do të jenë gjithashtu me numra nga 1 deri 25.

3. Fjalët e faqes mbuluese të librit, si dhe ato të listës së udhëtarëve do të printohen në gjuhën zyrtare ose në gjuhët e ndryshme zyrtare të Palës Kontraktuese në të cilën është vendosur operatori i transportit.

Neni 12

1. Libri, të cilit i jemi referuar në nenin 11, do të bëhet në emër të transportuesit; nuk mund të përdoret nga një operator tjetër.

2. Originali i listës së udhëtarëve do të mbahet në autobus ose përgjatë gjithë udhëtimit.

3. Operatori i transportit do të jetë përgjegjës për saktësinë dhe korrektësinë e listës së udhëtarëve.

Neni 13

1. Lista e udhëtarëve do të plotësohet me një kopje nga operatori i transportit në fillim të çdo udhëtimit.

2. Me qëllim sigurimin e emrave të udhëtarëve, operatori i transportit mund të përdorë një listë të plotësuar më parë në një fletë të veçantë, e cila do të aneksohet në listën e udhëtarëve. Vula dhe firma e transportuesit ose firma e drejtuesit të autobusit, do të vihen në listën e plotësuar që më parë dhe në listën e udhëtarëve.

3. Për shërbimet që përfshijnë udhëtimin në vajtje pa ngarkesë, që iu jemi referuar në nenin 6 (3), lista e udhëtarëve mund të kompletohet ashtu siç është parashikuar në paragrafin 2 në kohën kur udhëtarët kanë hipur në autobus.

Neni 14

Autoritetet kompetente të dy ose më shumë Palëve Kontraktuese mund të bien dakord që të mos bëhet një listë udhëtarësh. Në këtë rast numri i udhëtarëve duhet të tregohet në dokumentin e kontrollit.

Rreth këtyre marrëveshjeve do të informohet dhe komiteti i përbashkët i caktuar në nenin 23.

SEKSIONI VIII

AUTORIZIMI PËR SHËRBIMET E RASTIT TË PALIBERALIZUARA

Neni 15

1. Për çdo shërbim të rastit që nuk është liberalizuar ashtu siç parashikohet në dispozitat e nenit 6 do të lëshohet një autorizim sipas një marrëveshjeje të përbashkët nga autoritet kompetente të Palëve Kontraktuese ku janë marrë ose ku kanë zbritur udhëtarët, si dhe autoritete kompetente të Palëve Kontraktuese ku kalohet transit. Kur pika e nisjes ose e destinacionit është në një nga shtetet anëtare të Komunitetit Europian, kalimi transit nëpër shtete të tjera anëtare të Komunitetit, nuk do të jenë subjekt autorizimesh.

2. Autorizimi do të jetë konform modelit të përcaktuar në aneksin 5.

Neni 16

Aplikimi për autorizim

1. Operatori i transportit do të bëjë një aplikim për autorizim pranë autoriteteve kompetente të Palës Kontraktuese, në territorin e të cilës ndodhet pika e nisjes.

Aplikimet do të jenë konform modelit të caktuar në aneksin 4.

2. Operatorët e transportit plotësojnë formën e aplikimit dhe i bashkëngjisin asaj evidenca që tregojnë se aplikuesi është i licencuar të kryejë shërbime të rastit të transportit ndëkombëtar me autobus referuar nenit 1 (1) (a), kryeradha e dytë.

3. Autoritetet kompetente të Palës Kontraktuese, në territorin e së cilës ndodhet pika e nisjes, do ta ekzaminojnë aplikimin për autorizim për shërbimin në fjalë dhe në rast aprovimi ia dërgojnë atë autoriteteve kompetente të Palëve Kontraktuese të destinacionit, si dhe autoriteteve kompetente të transitit.

4. Si një rrjedhojë nga neni 15 (1), Palët Kontraktuese territori i të cilave kalohet në mënyrë transite mund të vendosin që Marrëveshja e tyre nuk është më e nevojshme për shërbimet e pasqyruara në këtë paragraf. Në këtë rast, komiteti i përbashkët i përcaktuar në nenin 23 do informohet për këtë vendim.

5. Autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese që u është kërkuar marrëveshje do ta lëshojnë autorizimin brenda një muaji, pa diskriminim përsa i përket nacionalitetit ose vendit ku është vendosur operatori i transportit. Nëse këto autoritete nuk bien dakord mbi termat e autorizimit, ata do të informojnë autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese në fjalë mbi arsyet përkatëse.

Neni 17

Autoritetet kompetente të dy ose më shumë Palëve Kontraktuese mund të bien dakord që të thjeshtojnë procedurën autorizuese, modelin e aplikimit për autorizim dhe modelin e autorizimit për shërbimet e rastit ndërmjet këtyre Palëve Kontraktuese. Komiteti i përbashkët i përcaktuar në nenin 23 do të informohet rreth këtyre marrëveshjeve.

SEKSIONI IX

KONTROLLET, GJOBAT DHE ASISTENCA E PËRBASHKËT

Neni 18

Dokumentet e kontrollit të referuara në nenin 10 dhe autorizimet e referuara në nenin 15 do të mbahen në autobus, do të paraqiten sipas kërkesës së çdo inspektori të autorizuar.

Neni 19

Autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese do të sigurojnë që operatorët e transportit zbatojnë rregullat e kësaj Marrëveshje.

Neni 20

Një kopje e noterizuar e licencës për të kryer shërbime ndërkombëtare të rastit me autobus referuar në nenin 1 (1) (a), kryeradha e dytë, do të mbahet në autobus dhe do të paraqitet sipas kërkesës së çdo inspektori të autorizuar.

Komiteti i përbashkët i caktuar në nenin 23 do të informohet rreth modeleve të këtij dokumenti i lëshuar nga autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese.

Neni 21

Autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese do të krijojnë një sistem gjobash për shkeljet e kësaj Marrëveshjeje. Gjjobat si rrjedhojë do të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse.

Neni 22

1. Nëse janë kryer shkelje serioze ose të përsëritura të rregullave në lidhje me transportin rrugor, veçanërisht ato që lidhen me kohën e drejtimit të mjetit dhe kohën e pushimit, si dhe rregullat e sigurisë rrugore, të kryera këto nga operatorë transporti jorezidentë dhe që mund të çojnë në heqjen e licencës për të operuar në transportin rrugor të udhëtarëve, autoritetet kompetente të Palës Kontraktuese ku kanë ndodhur këto shkelje do t'i japin autoriteteve kompetente të Palës Kontraktuese në të cilën është vendosur ky operator transporti të gjithë informacionin që kanë në dispozicion në lidhje me ato shkelje dhe me gjjobat që i kanë vënë.

2. Autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese në territorin e të cilave janë kryer shkelje serioze ose të përsëritura të rregullave në lidhje me transportin rrugor, veçanërisht ato që lidhen me kohën e drejtimit të mjetit dhe kohën e pushimit, si dhe ato që lidhen me sigurinë në rrugë, mundet që përkohësisht t'i heqin të drejtën e aksesit transportuesit në fjalë në territorin e kësaj Palë Kontraktuese.

Përsa i përket Komunitetit European, autoriteti kompetent i një shteti anëtar mundet që vetëm përkohësisht t'i heqë të drejtën e aksesit për në territorin e atij shteti anëtar. Autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese të vendit ku është vendosur ky operator transporti, si dhe komiteti i përbashkët i përcaktuar në nenin 23 do të informohet për këto masa.

3. Nëse janë kryer shkelje serioze ose të përsëritura të rregullave në lidhje me transportin rrugor, veçanërisht ato që lidhen me kohën e drejtimit të mjetit dhe kohën e pushimit, si dhe rregullat e sigurisë rrugore, nga një operator transporti, autoritetet kompetente të Palës Kontraktuese ku është i vendosur operatori i transportit, do të marrin masat e nevojshme që të mënjanojnë përsëritjen e këtyre shkeljeve; këto masa mund të përfshijnë pezullimin ose heqjen e licencës për të praktikuar si operator transporti në transportin rrugor të udhëtarëve. Komiteti i përbashkët i përcaktuar në nenin 23 do të informohet për këto masa.

4. Palët Kontraktuese do t'i garantojnë transportuesit të drejtën të apelojë kundër sanksioneve që i janë vënë.

SEKSIONI X KOMITETI I PËRBASHKËT

Neni 23

1. Me qëllim që të menaxhohet më mirë kjo Marrëveshje, më poshtë është krijuar një komitet i përbashkët. Ky komitet do të përbëhet nga përfaqësues të Palëve Kontraktuese.

2. Komiteti i përbashkët do të takohet për herë të parë brenda 6 muajve nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

3. Komiteti i përbashkët do të përcaktojë rregullat e veta të procedurës.

4. Komiteti i përbashkët do të mbledhet me kërkesën e të paktën një prej Palëve Kontraktuese.

5. Komiteti i përbashkët mund të adaptojë vendimet vetëm kur dy të tretat e Palëve Kontraktuese, duke përfshirë dhe Komunitetin European, janë të përfaqësuar në takimet e komitetit të përbashkët.

6. Kur komitetit të përbashkët i kërkohet të marrë vendime, Palëve Kontraktuese të përfaqësuara në këto takime do t'u kërkohet unanimitet. Në rastet kur nuk arrihet unanimiteti, autoritetet kompetente në fjalë, pas një kërkesë nga një ose më shumë Palë Kontraktuese të interesuara, takohen për konsultime brenda një periudhe prej gjashtë javësh.

Neni 24

1. Komiteti i përbashkët do të sigurojë zbatimin e rregullt të kësaj Marrëveshjeje. Komiteti do të informohet për çdo masë të adoptuar ose që do të adoptohet, me qëllim që të zbatohen dispozitat e kësaj Marrëveshjeje.

2. Komiteti i përbashkët në veçanti:

a) mbi bazën e informacionit të dhënë nga Palët Kontraktuese, do të krijojë një listë të autoriteteve kompetente të Palëve Kontraktuese përgjegjëse për detyrat e referuara në paragrafët V, VI, VII, VIII, IX të kësaj Marrëveshjeje;

b) do të bëjnë amendament ose të adoptojnë dokumentet e kontrollit dhe modelet e tjera të dokumenteve të caktuara në anekset e kësaj Marrëveshjeje;

c) do të bëjnë amendamente ose të adoptojnë anekset në lidhje me standardet teknike që aplikohen për autobusët, si dhe aneksin 1 përse i përket kushteve që aplikohen për operatorët e transportit rrugor të udhëtarëve referuar në nenin 4, me qëllim përfshirjen e masave të ardhshme të ndërmarra brenda Komunitetit European;

d) mbi bazën e informacionit të dhënë nga Palët Kontraktuese, do të krijojnë për informacion një listë të të gjitha taksave dhe detyrimeve doganore të referuara në nenin 9 (4) dhe (5);

e) do të bëjnë amendamente ose do të adoptojnë kërkesat që lidhen me dispozitat sociale të referuara në nenin 8, me qëllim përfshirjen e masave të ardhshme të ndërmarra brenda Komunitetit European;

f) do të zgjidhë çdo debat që mund të lindë gjatë zbatimit dhe interpretimit të kësaj Marrëveshjeje;

g) do të rekomandojë hapa të mëtejshme drejt liberalizimit të atyre shërbimeve të rastit që janë akoma subjekt autorizimesh.

3. Palët Kontraktuese do të marrin të gjitha masat e nevojshme që të zbatojnë çdo vendim të adoptuar nga komiteti i përbashkët, kur të jetë e nevojshme dhe në përputhje me procedurat të tyre të brendshme.

4. Në qoftë se nuk arrihet zgjidhje për një mosmarrëveshje sipas paragrafit 2 (f) të kësaj Marrëveshjeje, Pala Kontraktuese në fjalë mund ta çojë çështjen përpara një komisioni arbitruar. Çdo Palë Kontraktuese në fjalë do të caktojë një arbitër. Vetë komiteti i përbashkët do të caktojë gjithashtu një të tillë.

Vendimet e arbitrave do të merren me shumicë votash.

Palët Kontraktuese të përfshira në mosmarrëveshje do të ndërmarrin hapat e nevojshme që të zbatojnë vendimet e arbitrave.

SEKSIONI XI DISPOZITA TË PËRGJITHSHME DHE FINALE

Neni 25

Marrëveshjet dypalëshe

1. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do të zëvendësojnë dispozitat përkatëse të marrëveshjeve të kryera ndërmjet Palëve Kontraktuese. Përsa i përket Komunitetit Europian, kjo dispozitë aplikohet për marrëveshjet e kryera ndërmjet çdo shteti anëtar dhe një Pale Kontraktuese.

2. Palët Kontraktuese, ndryshe nga Komuniteti Europian, mund të mos aplikojnë nenin 5 dhe aneksin 2 të kësaj Marrëveshjeje dhe të aplikojnë standarde të tjera teknike për autobusët që kryejnë shërbime të rastit ndërmjet Palëve Kontraktuese, duke përfshirë edhe transitimin e territoreve të tyre.

3. Pavarësisht nga dispozitat e nenit 6 të aneksit 2, dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do të zëvendësojnë ato dispozita përkatëse të marrëveshjeve të kryera ndërmjet shteteve anëtare të Komunitetit Europian dhe Palëve të tjera Kontraktuese.

Sidoqoftë, dispozitat që lidhen me përjashtim nga autorizimet që ekzistojnë në marrëveshjet e tanishme ndërmjet shteteve anëtare të Komunitetit Europian dhe Palëve të tjera Kontraktuese për shërbimet të rastit të përmendura në nenin 7 mund të vazhdojnë dhe rinovohen. Në raste të tilla, Palët Kontraktuese në fjalë do të informojnë menjëherë komitetin e përbashkët të përcaktuar në nenin 23.

Neni 26

Nënshkrimi

Kjo Marrëveshje do të jetë e hapur për nënshkrim në Bruksel nga 14 prilli 2000 deri më 31 dhjetor 2000 pranë Sekretariatit të Përgjithshëm të Këshillit të Bashkimit Europian që do të veprojë si depozitues i kësaj Marrëveshjeje.

Neni 27

Ratifikimi ose aprovimi dhe depozitimi i Marrëveshjes

Kjo Marrëveshje do të aprovohet ose ratifikohet nga nënshkruesit në përputhje me procedurat e tyre vetjake. Instrumentet e ratifikimit ose të aprovimit do të depozitohen nga Pala Kontraktuese te Sekretariati i Përgjithshëm i Këshillit të Bashkimit Europian, që do të njoftojë të gjithë nënshkruesit e tjerë.

Neni 28

Hyrja në fuqi

1. Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi për Palët Kontraktuese që e kanë aprovuar ose ratifikuar atë, kur katër Palë Kontraktuese, duke përfshirë dhe Komunitetin Europian, e kanë aprovuar ose ratifikuar atë në ditën e parë të muajit të tretë që ndjek datën në të cilën instrumenti i katërt i aprovimit ose aprovimit është depozituar, ose edhe në ditën e parë të muajit të gjashtë, me kusht që një deklaratë korresponduese të bëhet në kohën e ratifikimit të kësaj Marrëveshjeje.

2. Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi, për çdo Palë Kontraktuese që e aprovon ose e ratifikon atë pas hyrjes në fuqi të caktuar në paragrafin 1, në ditën e parë të muajit të tretë pas datës në të cilën Pala Kontraktuese në fjalë ka depozituar instrumentin e saj të aprovimit ose ratifikimit.

Neni 29

Kohëzgjatja e Marrëveshjes, vlerësimi i funksionimit të Marrëveshjes

1. Kjo Marrëveshje do të kryhet për një periudhë pesëvjeçare, duke filluar nga data e hyrjes së saj në fuqi.

2. Kohëzgjatja e kësaj Marrëveshjeje do të zgjatet automatikisht për periudha të ardhshme prej pesë vjetësh ndërmjet atyre Palëve Kontraktuese, që nuk dëshirojnë të veprojnë kështu. Në raste të tjera, Palët Kontraktuese në fjalë do të njoftojnë depozituesin për qëllimin e saj sipas nenit 31.

3. Përpara mbarimit të çdo periudhe pesëvjeçare, komiteti i përbashkët do të vlerësojë funksionimin e kësaj Marrëveshjeje.

Neni 30

Aderimi

1. Pas hyrjes në fuqi, kjo Marrëveshje do të jetë e hapur për aderim nga shtetet që janë anëtare të plota të Konferencës Europiane të Ministrave të Transportit (CEMT). Në rastet e aderimit në këtë Marrëveshje nga vendet që janë anëtare të Marrëveshjes së Zonës Ekonomike Europiane, kjo Marrëveshje nuk do të aplikohet ndërmjet Palëve Kontraktuese të Marrëveshjes mbi Zonën Ekonomike Europiane.

2. Kjo Marrëveshje do të jetë gjithashtu e hapur për aderim për Republikën e San Marinos, Principatën e Andorrës dhe Principatën e Monakos.

3. Për çdo shtet që miraton këtë Marrëveshje pas hyrjes në fuqi, të caktuar në nenin 28, Marrëveshja do të hyjë në fuqi në ditën e parë të muajit të tretë pas depozitimit nga ai shtet të instrumenteve të aderimit.

4. Çdo shtet që aderon në këtë Marrëveshje, pas hyrjes në fuqi siç parashikohet në nenin 28, do t'i lejohet një periudhë kohe prej maksimumi tre vjetësh për adoptimin e dispozitave ekuivalente me direktivën(at) që iu jemi referuar në aneksin 1. Komiteti i përbashkët do të informohet për çdo masë të adoptuar.

Neni 31

Denoncimi

Çdo Palë Kontraktuese, nga ana e saj, mund të denoncojë Marrëveshjen duke njoftuar një vit më përpara Palën tjetër Kontraktuese nëpërmjet depozituesit të Marrëveshjes. Komiteti i përbashkët duhet të informohet gjithashtu për arsyet e denoncimit të Marrëveshjes. Sidoqoftë, nuk mund të kërkohej prishje e Marrëveshjes gjatë katër viteve të para pasi ajo ka hyrë në fuqi, ashtu siç është parashikuar në nenin 28.

Nëse denoncimi i Marrëveshjes kërkohej nga më shumë se një Palë Kontraktuese dhe numri i Palëve Kontraktuese bie nën numrin, për të cilin është rënë dakord në fillim, ashtu siç parashikohet dhe në nenin 28, atëherë Marrëveshja do të qëndrojë në fuqi vetëm nëse komiteti i përbashkët, përfshirë dhe Palët e tjera të mbetura Kontraktuese, merr një vendim tjetër.

Neni 32

Përfundimi

Një Palë Kontraktuese që është pranuar në Bashkimin European nuk do të trajtohet më si Palë Kontraktuese, që nga data e pranimit të saj në Bashkimin European.

Neni 33

Anekset

Anekset e kësaj Marrëveshjeje do të përbëjnë një pjesë integrale të saj.

Neni 34 Gjuhët

Kjo Marrëveshje e shkruar në anglisht, frëngjisht dhe gjermanisht, me tekste autentike, do të depozitohet në arkivat e Sekretariatit të Përgjithshëm të Këshillit të Bashkimit Europian, i cili do t'u japë nga një kopje zyrtare secilës Palë Kontraktuese.

Çdo Palë Kontraktuese duhet të sigurojë një përkthim të saktë të kësaj Marrëveshjeje në gjuhën ose gjuhët e saj zyrtare. Një kopje e përkthyer e Marrëveshjes do të depozitohet në arkivat e Sekretariatit të Përgjithshëm të Këshillit të Bashkimit Europian.

Një kopje e të gjitha përkthimeve të kësaj Marrëveshjeje dhe anekseve do t'u dërgohen të gjitha Palëve Kontraktuese nga depozituesi.

Përpara të gjithëve, të plotëfuqishmit kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

E hapur për nënshkrim në Bruksel nga 14 prilli 2000 deri më 30 qershor 2001.

Për Komunitetin Europian	22-06-2001
Për Bosnjë-Hercegovinën	14-06-2001
Për Republikën e Bullgarisë	11-12-2000
Për Republikën e Kroacisë	27-04-2001
Për Republikën Çeke	26-06-2001
Për Republikën e Estonisë	
Për Republikën e Hungarisë	27-06-2001
Për Republikën e Letonisë	15-12-2000
Për Republikën e Lituanisë	29-09-2000
Për Republikën e Moldavisë	28-09-2000
Për Republikën e Polonisë	11-12-2000
Për Republikën e Rumanisë	02-10-2000
Për Republikën e Sllovakisë	14-12-2000
Për Republikën e Sllovenisë	22-12-2000
Për Republikën e Turqisë	11-06-2001

ANEKSET

ANEKSI 1

KUSHTET E CAKTUARA NDAJ OPERATORËVE TË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE

Direktiva e Komunitetit Europian së cilës i referohet neni 4 thotë:

Direktiva e Këshillit 96/26/EC e datës 29 prill 1996 mbi lejimin e punësimit të transportuesve rrugore të mallrave dhe transportues rrugor të udhëtarëve, si dhe njohja e përbashkët e diplomave, certifikatave dhe çdo evidencë tjetër kualifikimi zyrtar që ka për qëllim lehtësimin e së drejtës së lirisë të vendosjes së këtyre sipërmarrësve në veprimtarinë e transportit kombëtar dhe atij ndërkombëtar (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 124, 23.5.1996, fq. 1) siç është amenduar së fundmi nga Direktiva e Këshillit 98/76/EC e datës 1 tetor 1998 (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L. 227, 14.10.1998 p. 17).

ANEKSI 2 STANDARDET TEKNIKE TË CAKTUARA NDAJ AUTOBUSËVE

Neni 1

Që nga data e hyrjes në fuqi për çdo Palë Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus, autobusët që ndërmarrin transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve do të pajtohen me rregullat e vendosura në tekstet e mëposhtme legale:

a) Direktiva e Këshillit 92/6/EEC e datës 20 dhjetor 1996 mbi përafrimin e ligjeve të shteteve anëtare që kanë të bëjnë me testin e të qenit në rregull si mjet, për automjetet dhe për rimorkiot e tyre (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 46, 17.2.1997, p.1);

b) Direktiva e Këshillit 96/96/EEC e datës 10 shkurt 1992 mbi instalimin dhe përdorimin e aparaturave të kufizimit të shpejtësisë për disa kategori të caktuara automjesh në Komunitet (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 57, 2.3.1992, p. 27);

c) Direktiva e Këshillit 96/53/Ece, datës 25 korrik 1996 deklaron përmasat maksimale të autorizuara për disa automjete rrugore që qarkullojnë brenda Komunitetit në trafikun kombëtar dhe ndërkombëtar, si dhe peshat maksimale të autorizuara në trafikun ndërkombëtar (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 235, 17.9.1996, p. 59);

d) Rregullorja e Këshillit (EEC) No. 3821/85 e datës 20 dhjetor 1985 mbi regjistrimin e pajisjeve në transportin rrugor (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 370, 31.12.1985, p.8) siç është amenduar së fundmi nga Rregullorja e Komisionit (EC) No. 2135/98 e datës 24.9.1998 (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 274, 9.10.1998, p.1) ose rregulla të barasvlefshme të vendosura nga Marrëveshja AETR, duke përfshirë dhe protokollet e saj.

Neni 2

Që nga data e hyrjes në fuqi të Marrëveshjes Interbus për çdo Palë Kontraktuese, Palët Kontraktuese, përveç Komunitetit Europian, do të bien dakord për autobusët që kryejnë transport ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve, me kërkesat teknike të direktivave të mëposhtme të Komunitetit apo ekuivalentin e Rregullores së UN-ECE lidhur me format e aprovimit uniforme, për mjetet e reja dhe pajisjet e tyre.

Artikulli	Rregullorja e UN-ECE/ e amenduar rishtazi	Direktiva e EC (orgjinalet-më të fundit)	Dita e implementimit në BE
Tubi i shkarkimit (marmita)	49/01 49/02, miratim A 49/02, miratim B	88/77 91/542 hapi 1 91/542 hapi 2 96/1	1.10.1993 1.10.1996
Tymi	24/03	72/306	2.8.1972
Shkaktimi i Zhurmes	51/02	70/320 84/424 92/97	1.10.1989 1.10.1996
Sistemi i frenave	13/09	71/320 88/194 91/422 98/12	1.10.1991 1.10.1994
Gomat	54	92/23	1.1.1993
Instalimi i dritave	48/01	76/756 91/663 97/28	1.1.1994

Neni 3

Autobusët që do të kryejnë shërbimet e mëposhtme:

a) shërbime nga një shtet anëtar i Komunitetit (përveç Greqisë) në çdo Palë Kontraktuese e Marrëveshjes Interbus;

b) shërbime nga çdo Palë Kontraktuese e Marrëveshjes Interbus në çdo shtet anëtar të Komunitetit (përveç Greqisë);

c) shërbime nga çdo Palë Kontraktuese e Marrëveshjes Interbus në Greqi në transit nëpërmjet çdo shteti tjetër anëtar të Komunitetit, shërbime këto të kryera nga operatorë transporti të vendosur në secilën Palë Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus;

do të jenë subjekt i rregullave të mëposhtme:

1. Autobusët e regjistruar para 1 janarit 1980 nuk mund të përdoren për shërbime të rastit të mbuluara nga Marrëveshja Interbus.

2. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1980 deri më 31 dhjetor 1981 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2000.

3. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1982 deri më 31 dhjetor 1983 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2001.

4. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1984 deri më 31 dhjetor 1985 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2002.

5. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1986 deri më 31 dhjetor 1987 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2003.

6. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1988 deri më 31 dhjetor 1989 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2004.

7. Vetëm autobusët e regjistruar për herë të parë në datën 1 janar 1990 (EURO 0) mund të përdoren që nga data 1 janar 2005.

8. Vetëm autobusët e regjistruar për herë të parë në datën 1 tetor 1991 (EURO 1) mund të përdoren që nga data 1 janar 2007.

Neni 4

Autobusët që do të kryejnë shërbimet e mëposhtme:

a) shërbimet nga Greqia për në Palët Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus;

b) shërbimet nga Palët Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus për në Greqi;

do t'u nënshtrohen rregullave të mëposhtme:

1. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë para datës 1 janar 1980 nuk mund të përdoren për shërbimet e transportit të rastit të mbuluara nga Marrëveshja Interbus.

2. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1980 deri më 31 dhjetor 1981 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2000.

3. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1982 deri më 31 dhjetor 1983 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2001.

4. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1984 deri më 31 dhjetor 1985 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2003.

5. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë nga data 1 janar 1986 deri më 31 dhjetor 1987 mund të përdoren vetëm deri më 31 dhjetor 2005.

6. Autobusët që janë regjistruar për herë të parë vetëm deri më 31 dhjetor 2007.

7. Vetëm autobusët e regjistruar për herë të parë në datën 1 tetor 1990 (EURO 0) mund të përdoren që nga data 1 janar 2008.

8. Vetëm autobusët e regjistruar për herë të parë në datën 1 tetor 1993 (EURO 1) mund të përdoren që nga data 1 janar 2010.

Neni 5

Autobusët e Komunitetit të përdorura në trafik dypalësh ndërmjet Greqisë dhe shteteve të tjera anëtare të Komunitetit, duke kaluar transit nëpër vendet e Palëve Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus, nuk janë të mbuluar nga ligjet e tanishme mbi standardet teknike, por i nënshtrohen rregullave të Komunitetit European.

Neni 6

1. Rregullat mbi standardet teknike të përfshira në marrëveshjet dypalëshe apo rregulloret ndërmjet shteteve anëtare të Komunitetit dhe Palëve Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus, që kanë të bëjnë me trafikun dypalësh dhe transitin, të cilat janë më shtrënguese sesa rregullat e vendosura nga kjo Marrëveshje, mund të aplikohen deri më 31 dhjetor 2006.

2. Shtetet anëtare të Komunitetit dhe Palët Kontraktuese të Marrëveshjes Interbus do të informojnë komitetin e përbashkët të vendosur në nenin 23 të Marrëveshjes mbi komentet e këtyre marrëveshjeve dypalëshe apo rregullimeve.

Neni 7

1. Një dokument që provon datën kur automjeti është regjistruar për herë të parë do të mbahet në automjet dhe do të tregohet sa herë që do të kryhet inspektim nga inspektori i autorizuar. Në këtë aneks me “datë të regjistrimit të parë të automjetit” do të kuptojmë regjistrimin e parë të automjetit pas prodhimit të tij. Nëse kjo datë nuk është e disponueshme, atëherë asaj do t’i referohemi me fjalët “data e ndërtimit”.

2. Nëse motori origjinal i autobusit është zëvendësuar me një motor të ri, dokumenti të cilit iu referuam në paragrafin 1 të këtij neni, do të zëvendësohet me një dokument tjetër që provon vënien e motorit të ri me anë të një formulari teknik të përmendur në nenin 3.

Neni 8

1. Pavarësisht nga dispozita së cilës i referohet paragrafi (a) i nenit 1 i këtij aneksi, Palët Kontraktuese mund të kryejnë kontrolle të rastësishme për të siguruar që autobusët në fjalë të jenë në përputhje me dispozitat e direktivës 96/96/EC. Në këtë aneks, me “kontroll të rastësishëm” do të kuptojmë kontroll të paplanifikuar, pra të papritur të autobusëve që qarkullojnë në territorin e një Pale Kontraktuese. Këto kontrolle do të kryhen nga kontrollet që dalin në rrugë.

2. Në mënyrë që të kryhet kontrolli i parashikuar në këtë aneks, autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese do të përdorin listën e plotë që është përfshirë në aneksin IIa dhe IIb. Një kopje e kësaj liste të plotë do t’i jepet drejtuesit të autobusit dhe kjo listë duhet të paraqitet nëse kërkohet me qëllim thjeshtëzimin ose mënjanimin, aty ku ka mundësi, të kontrolleve të mëtejshme.

3. Nëse kontrolluesi i automjetit konstaton mungesa në mirëmbajtjen e autobusit, atëherë kjo mund të kërkojë kontroll të mëtejshëm; autobusi mund të duhet t’i nënshtrohet testit të anës së rrugës, në një qendër të licencuar për të kryer këto lloj testesh në përputhje me nenin 2 të direktivës 96/96/EC.

4. Pa paragjykuar penalitetet e tjera që mund të vihen, nëse kushtet e një autobusi nuk pajtohen me dispozitat e direktivës 96/96/EC, dhe si rrjedhojë gjendja e tyre është konsideruar rrezik për udhëtarët e tij dhe për përdorues të tjerë të rrugës, autobusi mund të ndalohet menjëherë të përdorë rrugët publike.

5. Kontrollet në anë të rrugës do të kryhen në mënyrë jodiskriminuese për shkak të kombësisë, rezidencës dhe regjistrimit të autobusëve dhe drejtuesve të tyre.

ANEKS II A

LISTA E PLOTË

1. Vendi i kontrollit:..... 2. Data:..... 3. Ora:.....
4. Shenjën e kombësisë të automjetit dhe numrin e regjistrimit:.....
5. Llojin e automjetit
☐ Minibus ⁽¹⁾
6. Emrin dhe adresën e transportuesit që është duke kryer transportin:
.....
7. Kombësia:.....
8. Shoferi:.....
9. Dërguesi i ngarkesës, adresa, vendi i ngarkimit:.....
10. Marrësi i ngarkesës, adresa, vendi i shkarkimit:.....
11. Sasia bruto e njësisë:.....
12. Arsyet e moskalimit të testit:
 - sistemi i frenimit dhe komponentët;
 - lidhjet e timonit;
 - dritat, ndriçimi dhe aparati i sinjalizimit;
 - rrotat/nyjet/gomat;
 - marmita (tubi i shkarkimit të gazrave);
 - patejdukshmëria e tymit (naftë);
 - nxjerrja e gazit (benzinë).
13. Të ndryshme/shënime;
14. Personi kompetent/oficeri që kreu kontrollin;
15. Rezultatet e kontrollit:
 - kalon testin;
 - kalon testin me defekte minimale;
 - defekte serioze;
 - ndalim i menjëhershëm.

Firma e inspektorit të kontrollit/autorizimi

(1) Automjete me të paktën katër rrota të përdorura për transportin e udhëtarëve, që kanë me tepër së tetë vende plus atë të drejtuesit të mjetit (kategoria M2, M3).

ANEKS II B

STANDARDET TEKNIKE TË KONTROLLIT RRUGOR

Siç përcaktohet në nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje, autobusët duhet të jenë në kushte teknike të përkryera për të qenë në rrugë, përcaktuar kjo nga autoritetet inspektuese.

Në gjërat që do të inspektohen, do të përfshihen ato që konsiderohen si të rëndësishme për sigurinë dhe për kryerjen në rregull të një operacioni transporti. Gjithashtu, do të kryen kontrolle funksionale të thjeshta (dritat, sinjalet, gomat, etj), teste specifike dhe/ose inspektime mbi frenat dhe ndotjen, të gjitha këto si më poshtë:

1. Frenat

Çdo pjesë e sistemit të frenimit dhe mënyra e operimit të tyre duhet të mbahen në kushte të mira pune dhe të jenë rregulluar në mënyrë efëcente dhe të plotë.

Autobusi duhet të jetë në gjendje të kryejë këto tre funksione frenimi:

a) për autobusët dhe trailerat ose gjysmëtrailerat e tyre, një shërbim frenimi në gjendje të ngadalësojë mjetin dhe të ndalojë në mënyrë të sigurt, shpejt dhe me efikasitet, sidoqoftë ngarkesa dhe pjerrësia e lëvizjes në rrugë në të cilën ato ecin, ngjitëse ose zbritëse;

b) për autobusët dhe trailerat osë gjysmëtrailerat e tyre, një frenim parkimi në gjendje të mbajë autobusin të palëvizshëm, sidoqoftë ngarkesa, në një pjerrësi të dukshme ngjitëse dhe zbritëse, sipërfaqet operative të frenimit të mbahen në pozicion frenimi me anë të mënyrës krejtësisht mekanike;

c) për autobusët, një frenim dytësor (emergjence) në gjendje të ngadalësojë dhe ndalojë mjetin, sidoqoftë ngarkesës, brenda një distance të arsyeshme, edhe në rastet e avarisë së shërbimit të frenimit.

Kur ka dyshime mbi kushtet e mirëmbajtjes së autobusit, autoritetet inspektuese mund të testojnë performancën e frenave të autobusit, sipas disa ose të gjitha rregullave të direktivës 96/96 të EC aneks II (I).

2. Shkarkimi i gazrave

2.1. Shkarkimi i gazrave

2.1.1 Autobusët me motora benzine

a) Kur shkarkimi i gazrave nuk kontrollohet nga një sistem i avancuar kontrolli gazrash, siç është konverteri katalitik i kontrollit, atëherë:

1. kryhet inspektim vizual i sistemit të shkarkimit me qëllim që të kontrollohet nëse ka ndonjë rrjedhje;

2. nëse është e nevojshme, kryhet inspektim vizual për të kontrolluar nëse është përshtatur pajisja e duhur.

Pas një periudhe të arsyeshme pune të motorit (duke llogaritur rekomandimet e prodhuesit të autobusit), përmbajtja e CO (monoksidit të karbonit) në gazra matet kur motori është në regjim pune pa ngarkesë.

Përmbajtja maksimale e lejuar e monoksidit të karbonit në gazrat e shkarkuara përcaktohet nga prodhuesi i autobusit. Kur ky informacion nuk disponohet ose kur autoritetet kompetente të shteteve anëtare vendosin që të mos e përdorin këtë informacion si pikë referimi, atëherë CO duhet të mos kalojë si më poshtë:

- për autobusët e regjistruar ose të vënë në shërbim për herë të parë ndërmjet datës nga e cila Pala Kontraktuese kërkoj që autobusët të përmbushin rregullat e direktivës 70/220/EEC¹ dhe 01 Tetorit 1986: CO-4,5 % vol,

- për autobusët që janë vënë në shërbim për herë të parë pas 1 tetorit 1986: CO-3,5 % vol.

b) Kur shkarkimi i gazrave kontrollohet nga një sistem i avancuar kontrolli gazrash, siç është konverteri katalitik i kontrollit, atëherë:

1. kryhet inspektim vizual i sistemit të shkarkimit, me qëllim që të kontrollohet për rrjedhje dhe nëse të gjitha pjesët janë të plota;

2. kryhet inspektim vizual i sistemit të kontrollit të shkarkimit të gazrave për të parë nëse është përshtatur pajisja e nevojshme;

3. përcaktohet efienca e sistemit të kontrollit të shkarkimit të gazrave të autobusit duke matur vlerën lambda dhe përmbajtjen e CO-së sipas seksionit 4 ose sipas procedurave të propozuara nga prodhuesi i mjeteve dhe të aprovuara në kohën e lloj-aprovimit. Për çdo test, motori kushtëzohet sipas rekomandimeve të prodhuesit të autobusit.

4. Shkarkimi i tubit të gazrave-vlerat limit:

- matja kryhet kur motori është në regjim pune, në prehje dhe pa ngarkesë;

- maksimumi i lejuar i CO-së në gazrat e shkarkimit është ai që përcaktohet nga prodhuesi i autobusit. Kur ky informacion nuk është i disponueshëm, maksimumi i CO-së nuk duhet të kalojë 0,5 % vol.

Matja, kur mjeti është i ndaluar dhe kur shpejtësia e motorit është të paktën 2000 min-1;

përmbajtja e CO-s maksimumi 0,3 % vol;

¹ Direktiva e Këshillit 70/220/EEC e 20 mars 1970 mbi përafrimin e ligjeve të shteteve anëtare lidhur me masat që duhen marrë kundër ndotjes së ambientit nga shkarkimet e motorëve të mjeteve (OJ L 76.6.4.1970. p.1) dhe gabimet e shtypit (OJ L 81.11.4.1970, p.15), siç është amenduar në fund me direktivën 94/12/EC të Parlamentit Europian dhe Këshillit (OJ L.100.19.4.1994, p.42).

2.1.2 Autobusët me motora nafte (dizel)

Koeficienti maksimal i absobimit (thithjes) për:

- motora naftë turbo = 3.0 m-1

2.1.3 Pajisjet testuese

2.2. Kur shihet e nevojshme, kontroll për funksionimin e rregullt të sistemit të monitorimit për diagnostikimin e shkarkimeve të gazrave (OBD).

MODEL I DOKUMENTIT TË KONTROLLIT PËR SHËRBIMET E RASTIT TË
PËRIASHTUARA NGA AUTORIZIMI

(Faqja mbuluese-recto)

Shteti në të cilin është lëshuar dokumenti Autoritetet kompetente ose Libri nr.
- Shenja dalluese e vendit ⁽¹⁾ agjencia e autorizuar

LIBRI I LISTËS SË UDHËTARËVE

- nenit 6 dhe 10 të Marrëveshjes mbi transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobusë - Marrëveshja Interbus.

Adresa:.....

(Firma dhe vula e autoriteteve që kanë autorizuar lëshimin e librit)

6470

(1). Belgjika (B), Danimarka (D), Greqia (GR), Spanja (E), Franca (F), Irlanda (I), Italia (I), Luksenburg (L), Holanda (NL), Portugalia (P), Mbretëria e Bashkuar (UK), Finlanda (FIN), Austria (A), Suedia (S), Bullgaria (BG), Republika Çeke (ÇZ), Estonia (EST), Hungaria (H), Lituania (LT), Letonia (LV), Polonia (PL), Rumania (RO), Republika Sllovake (SK), Sllovenia (SLO) do të kompletohen.

(Letër me ngjyrë jeshile: DIN A4 = 29.7x21cm)

(Fleta e bardhë e librit të listës së udhëtarëve-recto)

(Të shkruhet në gjuhën (ët) zyrtare ose në një nga gjuhët zyrtare të Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit)

SHËNIM I RËNDEËSISHËM

I. Shërbimet që mbulon Marrëveshja Interbus janë si më poshtë:

1. Transportin ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve të çdo kombësie me automjete të shërbimeve të rastit:

- ndërmjet territoreve të dy Palëve Kontraktuese ose brenda për brenda territorit të së njëjtës Palë Kontraktuese dhe gjithashtu kur lind nevoja gjatë transitit përgjatë territorit të një Pale tjetër Kontraktuese apo territorit të një shteti jokontraktues;

- transportin ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve të kryer nga operatorë transporti për llogari të vet ose për të tretë, të vendosur këta në territorin e një Pale Kontraktuese në përputhje me ligjet e kësaj Pale Kontraktuese dhe të kenë një licencë për të kryer transporte të rastit ndërkombëtare me anë të autobusëve;

- transportin ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve duke përdorur autobusë të regjistruar në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit, që, për arsye të strukturës dhe pajisjeve të tyre, janë të përshtatshëm të transportojnë më tepër se nëntë persona, duke përfshirë dhe drejtuesin.

2. Udhëtime pa ngarkesë të autobusëve që kanë lidhje me këto shërbime.

3. Për qëllime të Marrëveshjes Interbus, termi "territor i Palës Kontraktuese" mbulon, deri sa bëhet fjalë për Komunitetin Europian, ato territore ku aplikohet Marrëveshja nën kushtet e përcaktuara në atë Marrëveshje.

4. Në Marrëveshjen Interbus është përjashtuar mundësia e operimit të shërbimit të rastit të një Pale Kontraktuese në territorin e një tjetër Pale Kontraktuese.

5. Përdorimi i autobusëve të përcaktuar për transport udhëtarësh, për transportin e mallrave për qëllime tregtare përjashtohet nga qëllimi i kësaj Marrëveshjeje.

6. Marrëveshja Interbus nuk ka lidhje me shërbimet private të rastit.

II. Shërbimet ndërkombëtare të rastit të përjashtuara nga autorizimi në territorin e çdo Pale Kontraktuese, përveçse në territorin e Palës Kontraktuese në të cilin është i vendosur operatori i transportit nën kushtet e nenit 6 të Marrëveshjes Interbus, janë si më poshtë:

1. Udhëtimet me dyer të mbyllura janë shërbimet që kryhen nga i njëjti autobus, që transporton të njëjtin grup njerëzish gjatë gjithë udhëtimit dhe që merr të njëjtin grup udhëtarësh nga pika e nisjes, i çon në destinacion dhe i kthen përsëri në pikën e nisjes. Pika e nisjes është në territorin e Palës Kontraktuese në të cilin është vendosur operatori i transportit.

2. Shërbimet që kryejnë udhëtimin e vajtjes pa ngarkesë dhe udhëtim me ngarkesë në kthim. Pika e nisjes është në territorin e Palës Kontraktuese në të cilin është vendosur operatori i transportit.

3. Shërbimet gjatë të cilave udhëtimi në vajtje është kryer pa ngarkesë dhe të gjithë udhëtarët janë marrë në të njëjtën pikë, duke pasur parasysh përmbushjen e të paktën një prej tre kushteve të mëposhtme:

a) udhëtarët e grupuar në territorin e një Pale Jokontraktuese ose të një Pale Kontraktuese, përveçse në territorin e asaj Pale Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit ose në territorin e asaj Pale ku ata kanë hipur në automjet, që janë grupuar nënkontrata transporti të bëra para arritjes së tyre në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Udhëtarët janë transportuar në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

b) udhëtarët që janë sjellë më parë nga i njëjti operator transporti në rrethanat e parashikuara në pikën 2, në territorin e Palës Kontraktuese ku ata janë marrë përsëri dhe transportuar në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

c) udhëtarët janë ftuar të udhëtojnë në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese, shpenzimet e së cilës janë mbuluar nga personi që ka bërë ftesën. Udhëtarë të tillë duhet të formojnë një grup homogjen, që nuk është formuar me qëllimin e vetëm të kryerjes së këtij udhëtimi specifik dhe që është sjellë në territorin e Palës Kontraktuese në të cilën është vendosur operatori i transportit.

4. Operimet transite nëpërmjet Palëve Kontraktuese në lidhje me shërbimet e rastit që përjashtohen nga autorizimet, përjashtohen gjithashtu nga autorizimet.

5. Autobusët e pangarkuar që përdoren ekskluzivisht për zëvendësimin e një autobusi të dëmtuar ose të prishur, duke kryer një shërbim ndërkombëtar që mbulohet nga kjo Marrëveshje, përjashtohen gjithashtu nga autorizimet.

Për shërbime të kryera nga operatorët e transportit të vendosur në territorin e Komunitetit Europian, pikat e nisjes dhe/apo pikat e destinacionit mund të jenë në territorin e një shteti anëtar të Komunitetit Europian, në menyrë të pavarur nga Shteti Anëtar, në të cilin autobusi është rregjistruar apo në mënyrë të pavarur nga Pala Kontraktuese, në të cilën ndodhet operatori i transportit.

3. Kushtet që aplikohen për autobusët

Autobusët që kryejnë shërbime të rastit të transportit ndërkombëtar të mbuluara nga Marrëveshja Interbus do të pajtohen me standardet teknike të paraqitura në nenin 5 dhe aneksin 2 të kësaj Marrëveshje.

4. Informacion rreth plotësimit të listës së udhëtarëve

1. Për çdo udhëtim të kryer si një shërbim të rastit, operatori i transportit duhet të plotësojë një listë udhëtarësh dhe një dublikatë të saj para nisjes së udhëtimit.

Me qëllim sigurimin e emrave të udhëtarëve, operatori i transportit mund të përdorë një listë të plotësuar që më parë në një fletë të veçantë (listë vetjake), e cila do t'i bashkëngjitet listës së udhëtarëve. Vula e operatorit të transportit ose kur është e nevojshme firma e operatorit të transportit ose ajo e drejtuesit të automjetit duhet të vihet në listën e udhëtarëve dhe në listën vetjake.

Për shërbime ku udhëtimi i vajtjes është kryer pa ngarkesë, lista e udhëtarëve mund të plotësohet ashtu siç u përmend me lart në kohën kur udhëtarët merren në automjet.

Fleta e parë e listës së udhëtarëve duhet të mbahet në autobus ose përgjatë gjithë udhëtimit dhe të tregohet sa herë që kërkohet nga çdo inspektor kontrolli i autorizuar.

2. Për shërbimet ku udhëtimi në vajtje është kryer pa ngarkesë, që u jemi referuar në pikën 4C të listës së udhëtarëve, operatori i transportit duhet t'i bashkëngjisë dokumentet mbështetëse të paraqitura më poshtë, dokumentit të kontrollit të udhëtarëve:

- në rastet e përmendura në pikën 4C1: kopja e kontratës së transportit për ato shtete që mund ta kërkojnë ose ndonjë dokument tjetër ekuivalent që jep të dhëna të qarta për kontratën (veçanërisht vendin, shtetin dhe datën e mbarimit, vendin dhe datën kur janë transportuar udhëtarët, vendin dhe shtetin e destinacionit);

- për shërbimet që bien nën pikën 4C2, lista e udhëtarëve që është mbajtur në automjet gjatë gjithë udhëtimit të kryer me ngarkesë në udhëtimin e vajtjes dhe pa ngarkesë në atë të kthimit nga operatori i transportit në mënyrë që udhëtarët të silleshin në territorin e Palës Kontraktuese ku u morrën.

- për shërbimet që bien nën pikën 4C3, ftesa ose një fotokopje e saj.

3. Gjatë shërbimeve të rastit, asnjë udhëtar nuk mund të hipë ose të zbresë gjatë udhëtimit, vetëm në raste të veçanta të autorizuar nga autoritetet kompetente; edhe në këtë rast kërkohet paraqitja e një autorizimi.

4. Transportuesi është i detyruar të sigurojë që lista e udhëtarëve është e saktë dhe e plotësuar në mënyrën e duhur. Lista duhet të plotësohet me germa të mëdha shtypi dhe me bojë që nuk hiqet.

5. Libri i listës së udhëtarëve nuk është i transferueshëm.

INTERBUS

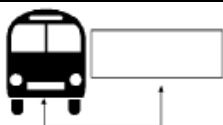
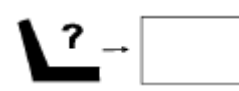
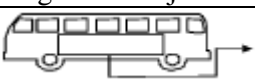
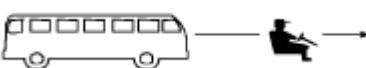
(LISTA E UDHËTARËVE-RECTO (vajtje) (Letër me ngjyrë jeshile: DIN A4 = 29.7cm x 21cm)

(Të shkruhet në gjuhën(ët) zyrtare ose në një nga gjuhët zyrtare të Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit)

Nr. i Librit:.....
Nr. i listës së udh.:.....

(Shteti në të cilin është lëshuar dokumenti)

- Shenja dalluese e vendit

1	 Targa e automjetit	 Numri i ndenjësve të udhëtarëve
2	 Emri ose emri tregtar i operatorit të transportit	
	 Emri i drejtuesit ose drejtuesve të automjetit	1. 2. 3.
Lloji i shërbimit (vini një kryq në kutinë e duhur dhe shtoni informacionin plotësues)		
	 Udhëtime me dyer të mbyllura	 Udhëtimi i vajtjes me ngarkesë Udhëtimi i kthimit pa ngarkesë * Vendi ku kanë zbritur udhëtarët dhe shenja dalluese e shtetit:.....
	Udhëtimi i vajtjes me ngarkesë, të gjithë udhëtarët janë marrë në të njëjtën pikë dhe janë transportuar në vendin ku është i vendosur operatori i transportit * Vendi ku kanë zbritur udhëtarët dhe shenja dalluese e shtetit:.....	
C1	(a) Udhëtarët janë grupuar nën kontratën e transportit kryer (me agjenci udhëtimesh, shoqatë), (Data) (b) Udhëtarët janë grupuar në territorin e: Palës jokontraktuese.....(Shteti) - Palës Kontraktuese, i cili nuk është territori i palës ku është vendosur operatori i transportit.....(Shteti) (c) Vendi dhe Pala Kontraktuese ku janë marrë udhëtarët.....(Shteti) (d) Të transportohen në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit.....(Shteti) ☐ Kopja e kontratës së transportit të jetë e bashkëngjitur (cf. Shënim i rëndësishëm, pika 4)	
C2	Udhëtarët që janë çuar në destinacion janë marrë e kthyer përsëri nga i njëjti operator transporti në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit ☐ Lista e udhëtarëve për udhëtimin e vajtjes duhet të jetë e bashkëngjitur me atë të kthimit Udhëtarët janë ftuar të udhëtojnë në..... (emri i lokalitetit dhe shtetit)	

C3	Kostoja e transportit është mbuluar nga personi që ka dërguar ftesën dhe udhëtarët kanë formuar një grup homogjen, që nuk është formuar me të vetmin synim për të ndërmarrë këtë udhëtim të veçantë. Dokumenteve të tjera duhet t'u bashkëngjitet dhe ftesa ose një kopje e saj. Grupi i udhëtarëve më pas do të sillet në territorin e Palës Kontraktuese ku është i vendosur operatori i transportit.
----	--

Lista e udhëtarëve-verso (kthim)

Itinerari		Stacionet ditore				
	Datat	Nga lokaliteti/vendi	Në lokalitet/vend	Km me ngarkesë	Km pa ngarkesë	Pikat e kalimit të kufirit
5						
6	Lista e udhëtarëve					
	1	22			43	
	2	23			44	
	3	24			45	
	4	25			46	
	5	26			47	
	6	27			48	
	7	28			49	
	8	29			50	
	9	30			51	
	10	31			52	
	11	32			53	
	12	33			54	
	13	34			55	
	14	35			56	
	15	36			57	
	16	37			58	
	17	38			59	
	18	39			60	
	19	40			61	
	20	41			62	
	21	42			63	
7	Data e mbushjes së listës së udhëtarëve			Firma e transportuesit		
8	Ndryshime të paparashikuara:					
9	Kontrolli i vulave (nëse ka)					

(Pika 6, nëse është e nevojshme, mund të kompletohet në letër të veçantë, që do të jetë e lidhur mirë me këtë dokument.)

ANEKSI 4

MODEL FORMULAR PËR APLIKIM PËR NJË SHËRBIM NDËKOMBËTAR TË RASTIT

(Letër e bardhë – A4)

Të shkruhet në gjuhën(ët) zyrtare ose në një nga gjuhët zyrtare të Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit)

APLIKIM PËR NJË AUTORIZIM PËR FILLIMIN E NJË SHËRBIMI TË RASTIT

I kryer me autobusë ndërmjet Palëve Kontraktuese në përputhje me nenin 7 të Marrëveshjes mbi transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobusë (Marrëveshja Interbus)

.....
.....

(Autoriteti kompetent i Palës Kontraktuese prej nga ku nis shërbimi, d.m.th. pika e parë e marrjes së udhëtarëve)

1. Informacion rreth aplikantit për autorizim:

Emri ose emri i firmës:.....

Adresa:.....

Shteti:.....

Tel:.....

Fax:.....

(Faqja e dytë e aplikimit)

2. Qëllimi, arsyet dhe përshkrimi i shërbimit të rastit:

.....
.....
.....

3. Informacion rreth itinerarit:

a) Vendi i nisjes së shërbimit:..... Shteti:.....

b) Vendi i destinacionit të shërbimit:..... Shteti:.....

Itinerari kryesor i shërbimit dhe pikat e kalimit të kufirit:

.....
.....
.....

Vende, territori i të cilëve është përshkruar pa marrë e pa lënë udhëtarë:

.....
.....
.....

4. Data e kryerjes së shërbimit:.....

5. Targa e autobusit.....

6. Informacione të tjera shtesë:

.....
.....
.....

7.

.....

(Vendi dhe data)

(Firma e aplikantit)

(Faqja e tretë e aplikimit)

SHËNIM I RËNDËSISHËM

1. Operatorët e transportit do të plotësojnë formën e aplikimit dhe të bashkëngjisin një dëshmi që të tregojë që aplikanti ka leje të ndërmarrë transport me mjete të transportit të rastit, që i referohet neni 1(1), kryeradha e dytë e Marrëveshjes Interbus.

2. Shërbimet e rastit përveç atyre që iu referohet neni 6 i Marrëveshjes Interbus, do të jenë subjekt autorizimi d.m.th. shërbime përveç këtyre që janë paraqitur më poshtë:

1. udhëtime me dyer të mbyllura, këto janë udhëtime ku i njëjti autobus transporton të njëjtin grup udhëtarësh përgjatë gjithë udhëtimit dhe i sjell ata përsëri në pikën nga ku ata u nisën. Vendi i nisjes është në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

2. shërbime që kryejnë udhëtimin në vajtje me ngarkesë dhe atë në kthim pa ngarkesë. Pika e nisjes është në territorin e Palës Kontraktuese në të cilin është vendosur operatori i transportit;

3. shërbime gjatë të cilave udhëtimi i vajtjes është kryer pa ngarkesë dhe të gjithë udhëtarët janë marrë në të njëjtën pikë, duke përmbyshur të paktën një nga kushtet e mëposhtme:

a) udhëtarët e grupuar në territorin e një pale jokontraktuese ose të një Pale Kontraktuese përveçse në territorin e asaj Pale Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit ose në territorin e asaj Pale ku ata kanë hipur në automjet, që janë grupuar nën kontrata transporti të bëra para arritjes së tyre në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Udhëtarët janë transportuar në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

b) udhëtarët që janë sjellë më parë nga i njëjti operator transporti në rrethanat e parashikuara në pikën 2, në territorin e Palës Kontraktuese ku ata janë marrë përsëri dhe transportuar në territorin e Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit;

c) udhëtarët janë ftuar të udhëtojnë në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese, shpenzimet e të cilit janë mbuluar nga personi që ka bërë ftesën. Udhëtarë të tillë duhet të përbëjnë një grup homogjen, që nuk është krijuar me qëllimin e vetëm për të kryer një transport të veçantë dhe që sillet në territorin e Palës Kontraktuese, në të cilën është vendosur operatori i transportit;

4. veprimet e transitit nëpërmjet Palëve Kontraktuese në lidhje me shërbimet të rastit që janë të përjashtuara nga autorizimet do të përjashtohen gjithashtu nga autorizimet.

5. autobusët pa ngarkesë të përdoren ekskluzivisht për zëvendësimin e autobusit apo të dëmtuar ose të prishur ndërkohë që automjeti ishte duke kryer një shërbim ndërkombëtar të mbuluar nga kjo Marrëveshje do të përjashtohen nga autorizimi.

Për shërbime të kryera nga operatorët e transportit të vendosura në territorin e Komunitetit European, pikat e nisjes dhe/apo pikat e destinacionit mund të jenë në territorin e një shteti anëtar të Komunitetit European, në mënyrë të pavarur nga shteti anëtar në të cilin autobusi është regjistruar

apo në mënyrë të pavarur nga Pala Kontraktuese në të cilën ndodhet operatori i transportit.

3. Aplikimi do t'i bëhet autoritetit kompetent të Palës Kontraktuese në të cilin shërbimi nis, domethënë në pikën e parë të marrjes së udhëtarëve.

4. Autobusët që do të përdoren, do të regjistrohen në territorin e Palës Kontraktuese të vendndodhjes së operatorit të transportit.

5. Autobusët që do të përdoren për transporte të rastit nën mbulimin e Marrëveshjes Interbus, do të plotësojnë të gjitha standardet teknike të përcaktuara në nenin 2 të asaj Marrëveshje.

ANEKSI 5

MODEL AUTORIZIMI PËR SHËRBIME TË RASTIT TË PALIBERALIZUARA

(Faqja e parë e autorizimit)

(Fletë me ngjyre rozë – A4)

Të shkruhet në gjuhën(ët) zyrtare ose në një nga gjuhët zyrtare të Palës Kontraktuese, ku është vendosur operatori i transportit)

PALA KONTRAKTUESE LËSHUESE

AUTORITETI KOMPETENT

- Shenja dalluese ndërkombëtare 1

(Vula)

AUTORIZIMI NO.

për një shërbim të rastit ndërkombëtar të kryer ndërmjet dy Palëve Kontraktuese me autobusë në përputhje me nenin 7 të Marrëveshjes mbi transportin ndërkombëtar të rastit të udhëtarëve me autobus.

(Marrëveshja Interbus)

për:

(Mbiemri, emri ose emri i operatorit të transportit)

Adresa:

Shteti:

Tel:

Fax:

.....

.....

(Vendi dhe data e lëshimit)

(Firma dhe vula e autoritetit që ka lëshuar autorizimin)

(1) Belgjika (B), Danimarka (D), Greqia (GR), Spanja (E), Franca (F), Irlanda (I), Italia (I), Luksenburg (L), Holanda (NL), Portugalia (P), Mbretëria e Bashkuar (UK), Finlanda (FIN), Austria (A), Suedia (S), Bullgaria (BG), Republika Çeke (ÇZ), Estonia (EST), Hungaria (H), Lituania (LT), Letonia (LV), Polonia (PL), Rumania (RO), Republika Sllovake (SK), Sllovenia (SLO) do të kompletohen.

(Faqja e dytë e autorizimit)

1. Qëllimi, arsyet dhe përshkrimi i shërbimit të rastit:

.....
.....

2. Informacion rreth itinerarit:

a) Pika e nisjes së shërbimit:..... shteti:

b) Pika e destinacionit të shërbimit:..... shteti:

Itinerari kryesor i shërbimit dhe pikat e kalimit të kufirit:

.....
.....
.....

3. Data e përgatitjes së shërbimit:

4. Targa e autobusit (ve)

5. Kushte të tjera shtesë:

.....
.....

6. Bashkëngjitur lista e udhëtarëve

.....
(Vula e autoritetit që ka lëshuar autorizimin)

(Faqja e tretë e autorizimit)

Të shkruhet në gjuhën(ët) zyrtare ose në një nga gjuhët zyrtare të Palës Kontraktuese ku është vendosur operatori i transportit)
--

SHËNIM I RËNDËSISHËM

1. Autorizimi është i vlefshëm gjatë gjithë udhëtimit. Ky autorizim mund të përdoret vetëm nga operatori i transportit emri dhe targa e automjetit të të cilit janë shënuar mbi të.

2. Autorizimi do të mbahet në automjet gjatë gjithë udhëtimit dhe do të paraqitet sa herë që do të kërkohet nga autoritetet e autorizuara.

3. Këtij autorizimi duhet t'i bashkëlidhet dhe lista e udhëtarëve.

Modeli i deklaratës për t'u bërë nga Palët Kontraktuese të Interbusit në lidhje me nenin 4 dhe Aneksin 1

Kushtet që aplikohen ndaj operatorëve të transportit të udhëtarëve

Deklaratë nga.....(Emri i Palës Kontraktuese)

Lidhur me nenin 4 dhe aneksin 1

1. Tre kushtet e vendosura në titullin i të direktivës së Këshillit 96/26/EC e datës 29 prill 1996 mbi pranimin e zënies së operatorit të transportit rrugor të udhëtarëve dhe të mallrave dhe njohja e përbashkët e diplomave, certifikatave dhe evidencave të tjera të kualifikimeve zyrtare për të lehtësuar për këta operatorë, të drejtën për të qenë të lirë për t'u organizuar në operacione transporti kombëtare dhe ndërkombëtare (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 124 i datës 23.5.1996, p.1), ndryshuar së fundmi nga direktiva e Këshillit 98/76/EC e datës 1 tetor 1998, (Gazeta Zyrtare e Vendeve të Komunitetit Europian L 277 e datës 14.1.1998, p.17);

a) janë futur në legjislacionin kombëtar me
.....(referoju ligjit);

b) do të futet në legjislacionin kombëtar më
.....(data).

2. Përsa i përket kushteve që lidhen me “pozitën e duhur financiare”, legjislacioni vendos se operatori i transportit duhet të ketë kapital të disponueshëm dhe rezerva të paktën:

- EURO.....(ose të njëjtën shumë në valutë kombëtare) për automjet të përdorur ose
- EURO.....(ose të njëjtën shumë në valutë kombëtare) për ndenjësë të autobusëve të transportit të përdorur nga operatori i transportit.

Parashikohet që shuma e “pozitës së duhur financiare” do t'i përshtatet kërkesave të direktivës 96/26/EC më (data, ose jo më vonë se 1.1.2005).

VENDIM

Nr.830, datë 10.12.2004

PËR DISA NDRYSHIME DHE SHTESA NË VENDIMIN NR.102, DATË 5.3.1999 TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE “PËR TRAJTIMIN DHE STREHIM TË FUNKSIONARËVE POLITIKË DHE NËPUNËSVE CIVILË TË ADMINISTRADËS SË LARTË SHTETËRORE”, TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të nenit 20 të ligjit nr.8550, datë 18.11.1999 “Për statusin e deputetit”, të nenit 30 të ligjit nr.8549, datë 11.11.1999 “Statusi i nëpunësit civil”, të nenit 12 të ligjit nr.8095, datë 21.3.1996, “Për shërbimin civil në Republikën e Shqipërisë” dhe të nenit 7 të ligjit nr.9165, datë 23.12.2003 “Për Buxhetin e Shtetit të vitit 2004”, me propozimin e Ministrit të Financave, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Në vendimin nr.102, datë 5.3.1999 të Këshillit të Ministrave, të ndryshuar, të bëhen këto ndryshime dhe shtesa:

a) Pika 3 ndryshohet si më poshtë vijon:

“3. Trajtimi me strehim bëhet sipas marrëveshjes së nënshkruar, ndërmjet Ministrit të Financave dhe bankës “Raiffeisen Bank”, të Shqipërisë, për sigurimin e skemës për kreditimin e funksionarëve dhe nëpunësve.”.

b) Pika 4 shfuqizohet.

c) Pas pikës 6 shtohet pika 6/1 me këtë përmbajtje:

“6/1. Fondet e dhëna dhe të krijuara sipas skemës së zbatuar për trajtimin me strehim, nëpërmjet sistemit të kredive, shërbejnë për përballimin e diferencave të interesit, të parashikuar në pikën 6 të këtij vendimi, me interesin e ofruar nga banka e përzgjedhur, i cili nuk mund të jetë më i lartë se interesi i Bonove të Thesarit, me maturim 12-mujor, plus 1 për qind.”.

ç) Kudo ku në vendim përmenden fjalët “Banka e Kursimeve”, të zëvendësohen me “Raiffeisen Bank” e Shqipërisë.

2. Ngarkohet Ministri i Financave për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI

Fatos Nano

VENDIM

Nr.18, datë 17.11.2004

NË EMËR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, e përbërë nga:

Gjergj Sauli	Kryetar i Gjykatës Kushtetuese
Zija Vuci	Anëtar i “ “
Fehmi Abdiu	Anëtar i “ “
Kristofor Peçi	Anëtar i “ “
Kujtim Puto	Anëtar i “ “
Xhezair Zaganjori	Anëtar i “ “
Petrit Pilloçi	Anëtar i “ “
Sokol Sadushi	Anëtar i “ “
Alfred Karamuço	Anëtar i “ “

me sekretare Arbenka Lalica, në datat 25.6.2004 dhe 7.7.2004, mori në shqyrtim në seancë gjyqësore me dyer të hapura çështjen me nr.16 Akti që i përket:

KËRKUESI: SHOQËRIA “EDIKOM” sh.p.k., Tiranë, përfaqësuar nga avokat Fatmir Braka dhe Drejtori Ekonomik Jorgji Xhai, me prokurë.

SUBJEKTI I INTERESUAR: DREJTORIA E PËRGJITHSHME E TATIMEVE DHE E TAKSAVE, përfaqësuar nga avokati i shtetit Delo Isufi, me prokurë.

OBJEKTI: Shfuqizimi si antikushtetues i vendimit nr.1319, datë 7.7.2003 të Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë.

Kërkuesi ka parashtruar në kërkesë e në gjykim këto argumente:

- Në kundërshtim me sa pranon Gjykata e Lartë, detyrimi fiskal ishte paguar para paraqitjes së kërkesës në gjykatë;

- Gjykata e Lartë raportet midis kërkuesit dhe organeve administrative tatimore i ka trajtuar si raporte procedurale civile, duke i shtrirë ato dhe në shqyrtimin gjyqësor të çështjes.

- Gjykata e Lartë në kundërshtim me funksionin e saj ka marrë në shqyrtim provat. Veç kësaj ajo ka shqyrtuar rekursin pa pasur dijeni pala kërkuese.

GJYKATA KUSHTETUESE,

pasi dëgjoi relatorin e çështjes Alfred Karamuço, përfaqësuesit e kërkuarit e të subjektit të interesuar dhe bisedoi çështjen në tërësi,

VËREN:

Drejtoria e Përgjithshme e Tatimeve në muajin gusht 2001 mbi bazën e kontrollit të organizuar në shoqërinë “EDIKOM” sh.p.k., Tiranë, ka konkluduar se për dy objekte nuk është paguar tatimi mbi vlerën e shtuar, në vlerën e përgjithshme prej 18 334 936 lekësh. Për arkëtimin e kësaj shume, Drejtori i Përgjithshëm ka urdhëruar subjektin nëpërmjet aktit nr.2545, datë 27.8.2001 dhe nr.2632, datë 31.8.2001.

Shoqëria “EDIKOM” sh.p.k., kundrejt këtij detyrimi, ka derdhur në dy raste në muajin shtator vlerën prej 13 718 762 lekësh, duke mbetur e detyruar për një shumë prej 4 616 174 lekësh.

Pas pagimit të shumave, shoqëria “EDIKOM” sh.p.k., ka paraqitur padi në Gjykatën e Rrethit Gjyqësor, Tiranë duke kërkuar shfuqizimin e të dy akteve të Drejtorisë së Përgjithshme të Tatimeve me argumentin se detyrimet nuk mbështeten në ligj. Gjykata e Rrethit Gjyqësor Tiranë, me vendimin nr.1373, datë 5.4.2002, ka shfuqizuar dy aktet e kontestuara, vendim që e la në fuqi dhe Gjykata e Apelit Tiranë me vendimin nr.100, datë 24.9.2002. Mbi rekursin e Drejtorisë së Përgjithshme të Tatimeve, Kolegji Civil i Gjykatës së Lartë, me vendimin nr.1319, datë 7.7.2003, ka vendosur prishjen e dy vendimeve dhe pushimin e gjykimit të çështjes.

Në vendimin e tij Kolegji Civil arsyeton se paditësi nuk ka qenë i legjitimuar në ngritjen e padisë, sepse ai duhej të paguante detyrimin tatimor e më pas të ushtronte të drejtën e apelit të akteve të Drejtorisë së Përgjithshme të Tatimeve, duke iu referuar nenit 43 të ligjit nr.8560, datë 22.12.1999 “Për procedurat tatimore”.

Gjykata Kushtetuese, në vendimin e Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë, nuk gjen elemente të procesit të parregullt ligjor, për ta bërë procesin dhe vendimin të cenueshëm si antikushtetues.

Gjykata Kushtetuese, duke rikonfirmuar qëndrimin e saj të mbajtur në vendimin nr.9, datë 2.4.2003 lidhur me kuptimin dhe kushtetutshmërinë e neneve 41/4, 42/5 e 43/1 të ligjit nr.7928, datë 27.4.1995 “Për tatimin mbi vlerën e shtuar”, ka pranuar se procedurat e ankimit ndaj vlerësimit tatimor lejohen vetëm, pasi personi i kontrolluar të ketë paguar detyrimin.

Vendosja e parakushtit të pagimit të detyrimit tatimor para fillimit të procedurave të ankimit, nga pikëpamja formale, paraqitet si një kufizim i së drejtës për t’iu drejtuar gjykatës, parashikuar në nenin 42 të Kushtetutës, si dhe në nenin 17 të Konventës Europiane të të Drejtave të Njeriut.

E drejta për ankim efektiv nuk përjashton mundësinë e kufizimit të saj, mjafton që të konkurrojnë kushtet e parashikuara në nenin 17 të Kushtetutës. Në këtë kontekst, Gjykata gjen se ky kufizim i përcaktuar me ligj nuk cenon thelbin e së drejtës, është në përpjestim me gjendjen që e ka diktuar dhe se nuk tejkalon kufizimet e parashikuara në Konventën Europiane për të Drejtat e Njeriut. Kufizimi i së drejtës së ankimit për rastet e përmbushjes së detyrimeve fiskale i shërben interesit publik, në përputhje me politikën e shtetit që kanë të bëjnë me grumbullimin e të ardhurave të ligjshme për shtetin. Sipas protokollit nr.1 të Konventës Europiane të së Drejtave të Njeriut, krijohet mundësia për shtetet, që duke zbatuar parimin e ligjshmërisë, të venë në fuqi ligje për të siguruar pagesën e taksave, kontributeve të tjera ose të gjobave.

Në rastin në shqyrtim, Gjykata Kushtetuese konstaton se kërkuar, para se t’i referohej rrugës gjyqësore për kundërshtimin e akteve të vlerësimit tatimor, nuk ka paguar tërësisht detyrimin, kusht ky për të realizuar ankimin administrativ e atë gjyqësor. Në këto rrethana, nuk ka vend pretendimi se nuk është respektuar rregulli i vendosur me ligj për ankimet ndaj vlerësimeve tatimore.

Përsa i përket pretendimeve të kërkuarit se: “Gjykata e Lartë ka marrë në shqyrtim e ka analizuar prova në kundërshtim me rolin e funksionet e saj”, se “shqyrtimi i rekursit është bërë në mungesë të kërkuarit” nuk qëndrojnë. Në vendimin e tij Kolegji Civil i Gjykatës së Lartë nuk analizon prova, por thjesht pranon mospagimin e detyrimit, gjë që lidhet me legjitimitimin e kërkuarit

në ngritjen e padisë. Nga ana tjetër, Gjykata Kushtetuese konstatoi se në dosjen gjyqësore ekziston një dëftesë komunikimi e rekursit, që është nënshkruar nga avokatja e caktuar me prokurë nga shoqëria “EDIKOM” sh.p.k., Tiranë.

PËR KËTO ARSYE:

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, në bazë të neneve 131/f të Kushtetutës dhe nenit 72 të ligjit “Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”, me shumicë votash,

VENDOSI:

- Rrëzimin e kërkesës.
- Ky vendim është përfundimtar, i formës së prerë dhe hyn në fuqi me botimin në Fletoren Zyrtare.

Fletorja Zyrtare gjendet:

Duke u abonuar për çdo vit pranë:

- çdo njësie postare të qyteteve;

- Qendrës së Publikimeve Zyrtare;

Bulevardi Zhan d'Ark, pranë ish-ekspozitës "Shqipëria Sot".

Tel: 042 555 63; 267 468

Pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare mund të gjeni:

BOTIMET:

1.	KUSHTETUTA (edhe anglisht)	600
2.	KODI I PROCEDURËS CIVILE	500
3.	KODI I PROCEDURËS PENALE	600
4.	KODI PENAL	400
5.	KODI I PUNËS	500
6.	KODI I FAMILJES	450
7.	KODI CIVIL	1000
8.	KODI RRUGOR DHE LIGJ PËR TRANSPORTIN	900
9.	KODI ZGJEDHOR	355
10.	DISPOZITA ZBATUESE TË KODIT RRUGOR	1500

PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI

11.	PËRMBLEDHJE E LEGJISLACIONIT NË FUSHËN E PËRMBARIMIT	800
12.	PËRMBLEDHJE E LEGJISLACIONIT NË FUSHËN E PROKURIMIT PUBLIK	1000
13.	KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	500
14.	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR NËPUNËSIN CIVIL	600
15.	PËRMBLEDHJE NË FUSHËN E TAKSAVE DHE TATIMEVE	1500
16.	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR SISTEMIN E DREJTËSISË	1500

DOLI NGA SHTYPI

TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT SHQIPTAR 1990-KORRIK 2004	1500
TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT SHQIPTAR 1990-KORRIK 2004	2000

Doli nga shtypi më 13.12.2004

Tirazhi: 4500 copë	Formati: 60x88/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja Grafon
Tiranë, 2004

Çmimi 150 lekë