



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

Nr. 18/159
Datë: 13.09.2023

Në mbështetje të nenit 92 paragrafi 4. dhe të nenit 93 paragrafi 4 të Kushtetutës së Republikës së Kosovës, të nenit 8 të Ligjit Nr. 08/L-117 për Qeverinë e Republikës së Kosovës, në pajtim me nenin 19 të Rregullores së Punës së Qeverisë së Republikës së Kosovës Nr. 09/2011, Qeveria e Republikës së Kosovës, në mbledhjen e mbajtur më 13 shtator 2023, merr këtë:

V E N D I M

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

Albin KURTI

Kryeministër i Republikës së Kosovës

Iu dërgohet:

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



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

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo Životne Sredine, Planiranje i Infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Përgatitur nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror dhe
Departamenti i Aviacionit Civil

Qershor, 2023

Përmbajtja

Përmbajtja.....	2
Shkurtesat.....	3
Përmbledhje e koncept dokumentit	4
Hyrje	8
KAPITULLI 1 - Përkufizimi i problemit	10
1.1. Përshkrimi i politikës dhe kornizës ligjore ekzistuese.....	10
1.2. Historiku.....	10
1.4. Korniza institucionale dhe mekanizmat tjerë në sektorin e aviacionit civil dhe navigacionit ajror	11
1.5. Mangësitë e Ligjit Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror.....	12
1.6.2. Problemi kryesor	21
1.7. Analizë e problemit kryesor/shkaqeve dhe efekteve	22
1.8. Elaborimi i shkaqeve	22
1.9. Elaborimi i efekteve	24
1.10. Testi i konkurrueshmërisë rregullative - Krahasimi me vendet e tjera.....	26
1.11. Palët kryesore të interesit.....	27
KAPITULLI 2: Objektivat.....	29
2.1. Qëllimi i përgjithshëm.....	29
2.2. Objektivat specifike.....	29
KAPITULLI 3: Opsionet.....	31
3.1. Opsioni 1 - Asnjë ndryshim	31
3.2. Opsioni 2 - Përmirësimi i zbatimit të legjislacionit aktual.....	31
3.3. Opsioni 3 - Hartimi i Ligjit të ri për ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror	32
KAPITULLI 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme	35
4.1. Opsioni 1: Opsioni për Asnjë ndryshim	35
4.2. Opsioni 2: Opsioni për Përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit përmes akteve ekzistuese	35
4.3. Opsioni 3: për hartimin e Ligjit të ri për ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror.....	36
4.4. Sfidat me mbledhjen e të dhënave.....	37
KAPITULLI 5: Komunikimi dhe konsultimi.....	38
KAPITULLI 6: Krahasimi i opsioneve.....	39
6.1. Opsioni 1 - Asnjë ndryshim	39
6.2. Opsioni 2 - Të përmirësohet zbatimi i rregullave ekzistuese	39
6.3. Opsioni 3 - Hartimi i Ligjit të ri për ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror	39
SHTOJCA 1: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMIN EKONOMIK	46
SHTOJCA 2: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMET SOCIALE.....	49
SHTOJCA 3: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMET MJEDISORE.....	52
SHTOJCA 4: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMIN E TË DREJTAVE THEMELORE	53

Shkurtesat

ASHNA	Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror
OSHNA	Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror
AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
KHAIA	Komisioni për Hetimin e Incidenteve dhe Aksidenteve Ajrore
BE	Bashkimi Evropian
ONAC	Organizata Ndërkombëtare të Aviacionit Civil
DL	Departamenti Ligjor
DAC	Departamenti i Aviacionit Civil
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
MMPHI	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
MFPT	Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve
MM	Ministria e Mbrojtjes
PKZH	Plani Kombëtar për Zhvillim
UA	Udhëzim Administrativ
ZKM	Zyra e Kryeministrit
HPEA	Marrëveshja për Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit

Përmbledhje e koncept dokumentit

Koncept dokumenti për fushën e shërbimeve të navigacionit ajror është përgatitur nga MMPHI dhe ASHNA në përputhje me Udhëzuesin dhe Doracakun për Hartimin e Koncept Dokumenteve Nr. 95/2018 të datës 21/03/2018 dhe në përputhje me rregullat dhe procedurat e Qeverisë.

Ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror ka rëndësi të veçantë për funksionimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të çdo vendi duke pasur parasysh se ofrimi i sigurt i shërbimeve të navigacionit ajror për shfrytëzuesit e hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës sot është ofrim primar fundamental dhe mekanizëm kryesor për ruajtjen, monitorimin dhe ngritjen e sigurisë.

Në Kosovë, ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror është një cilësi të lartë dhe të sigurt por problemet në këtë fushë kanë të bëjnë me ndryshimet legislative të bëra kohëve të fundit e të cilat nuk mund të praktikohen sipas standardeve të kërkuara ndërkombëtare. Problemi kyç qëndron në strukturën institucionale të pa definuar qartë. Për pasojë, shkalla e ngritjes së konkurrencës në raport me vendet e rajonit dhe vendet tjera është më e ulët. Njëkohësisht, krijimi i një sistemi të qëndrueshëm të financimit është një shtyllë tjetër e domosdoshme për zhvillimin e këtij sektori.

Me këtë koncept dokument janë identifikuar dhe analizuar mangësitë e legjislacionit aktual në fushën e ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror të cilat kanë ndikim negativ në menaxhimin e resurseve financiare, njerëzore dhe infrastrukturore e të cilat kanë ndikim që Kosova në këtë fushë të jetë konkurruese në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror me efikasitetin më të lartë të kostos në rajon.

Synimi i përgjithshëm i këtij koncept dokumenti është që të krijohet korniza e duhur ligjore e cila mundëson ngritjen e mëtejme e shërbimeve të navigacionit ajror në të gjithë sektorët, në dobi të përmirësimit të shërbimeve, sigurisë së ofrimit, zhvillimit ekonomik dhe mirëqenies; harmonizimi i Ligjit për Ofruesin e e Shërbimeve të Navigacionit Ajror me legjislacionin ndërkombëtar në fushën e navigacionit ajror si dhe avancimi i legjislacionit në fushën e rregullimit financiar, administrativ, monitorues dhe të sigurisë së aviacionit civil, në përputhje me Ligjin për Aviacionin Civil.

Objektivat specifike të përcaktuara me këtë koncept dokument janë: (i) Përmirësimi i infrastrukturës ligjore dhe rregullatore si dhe harmonizimi me rregullativën dhe praktikën e BE-së në fushën e navigacionit ajror; (ii) Normalizimi i Hapësirës së Ulët Ajrore të Republikës së Kosovës; (iii) Marrja nën kontroll i Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës; (iv) Zhvillimi i mëtejme i kapaciteteve teknike dhe njerëzore; dhe (v) Rritja e konkurrueshmërisë në rajon.

Pas analizimit të ndikimeve, kostove dhe përfitimeve të tri (3) opsioneve të shqyrtuara për arritjen e këtyre objektivave, është konkluduar se opsioni më i përshtatshëm është hartimi i ligjit të ri në fushën e ofrimit të navigacionit ajror.

Me ligjin e ri për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror do të: (i) adresohen mangësitë e ligjit aktual në veçanti sa i përket statusit të ASHNA-së, (ii) transpozimi i koncepteve dhe parimeve të legjislacionit të BE-së, në përputhje me Ligjin për Aviacionin Civil, dhe (iii) do të rregulloheshin

aspektet e menaxhimit të resurseve financiare dhe njerëzore e profesionale të cilat nuk janë përfshirë apo janë përfshirë në mënyrë të pamjaftueshme në ligjin ekzistues.

Me ligjin e ri do të rregulloheshin qartë dhe në mënyrë gjithëpërfshirëse të gjitha aspektet që kanë të bëjnë me financimin e ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror si: burimet e financimit, shfrytëzimi specifik i të hyrave nga burimet e veçanta të financimit, modalitetet e faturimit dhe arkëtimet etj.

Në tabelat më poshtë janë paraqitur në formë të përmbledhur të dhënat për koncept dokumentin përfshirë konkluzionet dhe rekomandimet e tij.

Informata të përgjithshme	
Titulli	Koncept dokumenti për fushën e shërbimeve të navigacionit ajror
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror
Personi kontaktues	Emri Mbiemri: Samir Bllacaku Pozita: Drejtori i Përgjithshëm i ASHNA-së Email: samir.bllacaku@rks-gov.net Numri i telefonit të zyrës: +383 38 59 58 132
Prioriteti strategjik	Plani Kombëtar për Zhvillim PKZH 2023 – 2025 Shtylla I; 08- Transporti dhe komunikimi; Pika 2.3 - Përmirësimi infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit; Masa Strategjike:- Rregullimi i legjislacionit primar dhe sekondar në fushën e Aviacionit Civil Pëlqimi në Kërkesën me Nr. Prot.: 750 ZKM dt. 27.04.2023

Vendim	
Çështja kryesore	<p>Dokumenti përshkruan gjendjen aktuale dhe rregullativën ligjore në fushën e navigacionit ajror në Republikën e Kosovës.</p> <p>ASHNA, është themeluar në janar të vitit 2016, në bazë të Ligjit Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror.</p> <p>Deri në shndërrimin në Agjenci të pavarur më 2016, ASHNA ka funksionuar nën statusin e ndërmarrjes publike me emërtimin Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, e që me këtë status ka funksionuar që nga viti 2011, përkatësisht që nga koncesionimi i shërbimeve terminale të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës. Me këtë rast ishin ndarë Kontrolli i Trafikut Ajrorë nga njëra anë dhe Shërbimet Terminale nga ana tjetër, ku deri në këtë kohë kanë funksionuar si një ndërmarrje publike me emrin Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari” SH.A.</p> <p>Ndryshimi i statusit të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, nga ndërmarrje publike në Agjenci është bërë me qëllim të adresimit të problematikave të paraqitura gjatë funksionimit si ndërmarrje publike, mirëpo edhe me shndërrimin në Agjenci në kuadër të Qeverisë së Republikës së Kosovës, ka nxjerrë në sipërfaqe kolizione të dispozitave ligjore mes</p>

	<p>rregullativës ndërkombëtare për shërbimet e navigacionit ajror dhe legjislacionit vendor.</p>
<p>Përmbledhje e konsultimeve</p>	<p>Periudha e konsultimeve publike në Platformën Online për Konsultime Publike të MMPHI-së ishte nga data 23.06.2023 deri me 14.07.2023.</p> <p>Gjatë periudhës së konsultimeve nga subjekte e përcaktuara me listën-Adresat për institucionet përkatëse për konsultim paraprak sipas Nenit 7 dhe konsultim publik sipas Nenit 32 të Rregullores së Punës së Qeverisë së Republikës së Kosovës nr. 09/2011 si dhe Rregullores (QRK) Nr.05/2016 për Standardet minimale për procesin e Konsultimit Publik, dhe atyre në Platformën online për konsultime publike të MMPHI, janë paraqitur kontributet nga institucionet si në vijim:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AAC – Departamenti për Bashkëpunim Ndërkombëtar dhe Rregullim Ekonomik të Aviacionit (DBNRREA) dhe Departamenti për Shërbime të Navigimit Ajror (DSHNA); 2. Zyra e Kryeministrit/Sekretariati Koordinues i Qeverisë ZKM – SKQ; dhe 3. MAPL. <p>Të gjitha komentet dhe sugjerimet janë analizuar dhe diskutuar një nga një nga komisioni përkatës i MMPHI-së, si dhe janë bërë ndryshimet eventuale në koncept dokument dhe janë përfshirë në mënyrë të detajuar në Raportin e Procesit të Konsultimit Publik.</p>

Opsioni i propozuar	Të hartohet Ligji i ri për ofruesin e shërbimit të navigacionit ajror të Republikës së Kosovës
----------------------------	--

Ndikimet kryesore të pritshme	
Ndikimet buxhetore	<ul style="list-style-type: none"> - Opsioni i propozuar nuk ka ndikim në Buxhetin e Republikës së Kosovës; - Buxheti sigurohet nga të hyrat e shërbimeve terminale sipas Rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror; - Ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror largohet si barrë financiare nga Buxheti i Republikës së Kosovës.
Ndikimet ekonomike	<ul style="list-style-type: none"> - Zhvillimi ekonomik i ofruesit të navigacionit ajror dhe ofrim i shërbimeve më cilësore dhe më të sigurta; - Realizimi i projekteve vitale në ngritjen e kapaciteteve teknike për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror; - Rritja e konkurrueshmërisë në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror me kosto-efektivitetin më të madh në rajon.
Ndikimet sociale	<ul style="list-style-type: none"> - Do të nxisë kualifikime profesionale të fuqisë punëtore në sektorin e navigacionit ajror; - Avancimi i fushës së aviacionit civil në Republikën e Kosovës.
Ndikimet mjedisore	<ul style="list-style-type: none"> - Përfitimet mjedisore për shkak të zvogëlimit të emetimeve të CO₂, si rezultat i normalizimit të hapësirës ajrore.
Ndikimet ndër-sektoriale	<ul style="list-style-type: none"> - Zhvillimi i fushës së fluturakeve pa pilot – “Dronëve”, ka bërë që të ketë nevojë për bashkëpunim ndër sektorial, siç janë; - Ministria e Punëve të Brendshme; - Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës; - Ministria e Mbrojtjes; - Autoriteti i Aviacionit Civil dhe - Ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror. - Njëkohësisht edhe rritja e numrit të operimeve VFR në sektorin e bujqësisë dhe sektorët tjera në fushën e aviacionit civil, do ta rrisin nevojën për rritjen dhe zhvillimin e kapaciteteve teknike dhe njerëzore.

Hapat e ardhshëm	
Afatshkurtër	Hartimi i projektligjit të ri
Afatmesëm	<ul style="list-style-type: none"> • Hartimi dhe miratimi i legjislacionit sekondar; • Ristrukturimi i OSHNA; • Përgatitja teknike dhe profesionale

Hyrje

Marrëveshja multilaterale për themelimin e hapësirës së përbashkët evropiane të aviacionit (HPEA), është nënshkruar në mes të Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare si Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Bullgaria, Kroacia, Islanda, Maqedonia, Norvegjia, Serbia, Mali i Zi, Rumania dhe Kosovës. Objektivi i HPEA, është që të hapë tregjet e transportit ajror në mes të Evropës dhe fqinjëve, dhe të arrijë deri tek një traktat ndërkombëtar nëpërmes të cilit do të krijoheshin standarde dhe rregulla të njëjta brenda një hapësire të përbashkët ajrore.

Andaj, zbatimi i marrëveshjeve të nënshkruara ndërkombëtare si dhe përafrimi i legjislacionit vendor me legjislacionin e BE-së nga kjo fushë është kusht për anëtarësim në Bashkimin Evropian që është aspiratë dhe përcaktim strategjik i Kosovës.

Ligji aktual që rregullon ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në Kosovë Ligji Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror është miratuar nga Kuvendi i Kosovës dhe ka hyrë në fuqi në Maj të vitit 2014. Me këtë ligj rregullohen çështjet që kanë të bëjnë me themelimin e ASHNA-së për të siguruar infrastrukturën dhe shërbimet e navigacionit ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Kosovës si dhe çështjet që kanë të bëjnë me operimin dhe ofrimin e shërbimeve.

Prandaj qëllimi i këtij koncept dokumenti është që ofrojë një analizë gjithëpërfshirëse për politikën dhe legjislacionin e Kosovës në fushën e navigacionit ajror si dhe t'i analizojë opsionet për përmirësimin e këtij legjislacioni dhe të rekomandojë opsionin e preferuar në pajtim me parimet e legjislacionit të BE-së, obligime të cilat dalin nga zbatimi i marrëveshjeve të nënshkruara ndërkombëtare si dhe synimeve strategjike të Kosovës në fushën e navigacionit ajror.

Tabela 1: Tabela me informata të përgjithshme për koncept dokumentin

Titulli	Koncept dokumenti për fushën e shërbimeve të navigacionit ajror
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror
Personi kontaktues	Emri Mbiemri: Samir Bllacaku Pozita: Drejtori i Përgjithshëm i ASHNA-së Email: samir.bllacaku@rks-gov.net Numri i telefonit të zyrës: +383 38 59 58 132
Prioriteti strategjik	Plani Kombëtar për Zhvillim PKZH 2023 – 2025 Shtylla I; 08- Transporti dhe komunikimi; Pika 2.3 - Përmirësimi infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit; Masa Strategjike:- Rregullimi i legjislacionit primar dhe sekondar në fushën e Aviacionit Civil Pëlqimi në Kërkesën me Nr. Prot.: 750 ZKM dt. 27.04.2023
Grupi punues	Anëtarët e Grupit Punues sipas Vendimit Nr. 174/23 dt. 01.06 1.1. Samir Bllacaku, kryesues - ASHNA; 1.2. Avdi Kamerolli, zëvendës kryesues - DAC/MMPHI; 1.3. Agon Krasniqi, anëtar - ASHNA; 1.4. Driton Ujkani, anëtar - ASHNA; 1.5. Ilir Dukolli, anëtar - ASHNA; 1.6. Florije Boshnjaku, anëtare - DL/MMPHI;

	<p>1.7. Avdullah Berisha, anëtar - DF/MMPHI; 1.8. Hidajete Zhuri anëtare - DIEKP/MMPHI; 1.9. Adelina Kadiri, anëtare - ZBGJ/MMPHI; 1.10. Kastriot Gashi, anëtar - MPB; 1.11. Nora Bakalli, anëtare - AAC; 1.12. Albana Krasniqi, anëtare - ZL/ZKM; 1.13. Mirlinda Lushtaku, anëtare - SKQ/ZKM; 1.14. Fëllanza Mekuli, anëtare - MF; 1.15. Afrim Zabeli, anëtar - MM; 1.16. Arben Dika, anëtar - KHAIA 1.17. Gent Zeqiri, vëzhgues - Kabineti i Ministrit të MMPHI-së</p>
<p>Informata shtesë</p>	<p>Hartimi i këtij koncept dokumenti rrjedh nga obligimet e Republikës së Kosovës sipas Marrëveshjes së Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit HPEA.</p>

KAPITULLI 1 - Përkufizimi i problemit

1.1. Përshkrimi i politikës dhe kornizës ligjore ekzistuese

Kosova ka kornizë ligjore në fushën e aviacionit dhe të navigacionit ajror, në linjë me kërkesat dhe obligimet ndërkombëtare.

Ligji Nr. 03/L- 051 për Aviacionin Civil, ka hyrë në fuqi në vitin 2008 dhe është në pajtim me Acquis të BE-së ndërsa Ligji Nr. 04/ L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, ka hyrë në fuqi në vitin 2014 ndërsa ka filluar të zbatohet në vitin 2016.

Më kuadër të këtij koncept dokumenti do të elaborohet legjislacioni primar i Republikës së Kosovës dhe Acquis të BE-së në fushën e navigacionit ajror.

1.2. Historiku

Në vitin 2010 Qeveria e Republikës së Kosovës nënshkruan marrëveshje për Partneritet Publiko Privat me Kompaninë "Limak & Airports de Lyon" për dhënien me koncesion për menaxhimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" për 20 vitet e ardhshme ndërkaq në Prill të vitit 2011, koncesionari fillon edhe zyrtarisht menaxhimin e plotë të Aeroportit "Adem Jashari".

Me Marrëveshjen për partneritet publiko privat, bazuar në praktikat më të mira evropiane, ndahen shërbimet e navigacionit ajror nga njëra anë dhe shërbimet terminale të cilat jepen me koncesion.

Ndërsa nga koncesionimi e tutje shërbimet e navigacionit ajror ofrohen nën statusin e ndërmarrjes publike me emërtimin Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës - Kontrolli Ajror "Adem Jashari", deri në shndërrimin si Agjenci në kuadër të Qeverisë së Republikës së Kosovës në vitin 2016 me Ligjin Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror.

Ndryshimi i statusit të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, nga ndërmarrje publike në Agjenci është bërë me qëllim të adresimit të problematikave të paraqitura gjatë funksionimit si ndërmarrje publike, mirëpo edhe me shndërrimin në Agjenci në kuadër të Qeverisë së Republikës së Kosovës, ka nxjerrë në sipërfaqe kolizione të dispozitave ligjore mes rregullativës ndërkombëtare për shërbimet e navigacionit ajror dhe legjislacionit vendor. Me këtë rast edhe ka lind nevoja për ndryshimin e statusit të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror dhe përmirësimin e infrastrukturës ligjore, me qëllim të përmbushjes së kërkesave rregullative që burojnë nga HPEA.

1.3. Detyrimet ndërkombëtare në raport me BE-në në fushën e aviacionit civil dhe navigacionit ajror

Në vitin 2006 UNMIK në emër të Kosovës ka nënshkruar marrëveshjen multilaterale për themelimin e hapësirës së përbashkët evropiane të aviacionit HPEA, me rastin e mbledhjes së Këshillit Transportues të Bashkimit Evropian, të mbajtur në Luksemburg.

Marrëveshja multilaterale është nënshkruar në mes të Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare si Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Bullgaria, Kroacia, Islanda, Maqedonia, Norvegjia, Serbia, Mali i Zi, Romania dhe UNMIK-u në emër të Kosovës.

Objektiv i HPEA-së, është që të hapë tregjet e transportit ajror në mes të Evropës dhe fqinjëve, dhe të arrijë deri tek një traktat ndërkombëtar nëpërmes të cilit do të krijoheshin standarde dhe rregulla të njëjta brenda një hapësire të përbashkët ajrore.

Për më shumë, neni 145, paragrafi 1, i Kushtetutës së Republikës së Kosovës, - *[Vazhdimësia e Marrëveshjeve Ndërkombëtare dhe e Legjislacionit të Aplikueshëm]*, krijon obligim në respektimin e marrëveshjeve ndërkombëtare, ku specifikohet si në vijim:

“Marrëveshjet ndërkombëtare dhe aktet e tjera për bashkëpunimin ndërkombëtarë, që janë në fuqi ditën e hyrjes në fuqi të kësaj Kushtetute, do të vazhdojnë të respektohen deri atëherë kur ato marrëveshje ose akte të rinegociohen ose kur të bëhet tërheqja nga to në pajtueshmëri me kushtet e tyre ose deri atëherë kur ato të zëvendësohen nga marrëveshje ose akte të reja ndërkombëtare me të cilat mbulohen fushat e njëjta dhe që janë miratuar në pajtim me këtë Kushtetutë”.

Kosova ka nënshkruar dhe është duke zbatuar Marrëveshjen për Stabilizim Asocim (MSA) në mes të Kosovës dhe BE-së që nga viti 2016, që përbënë dokumentin kryesor detyrues në mes të Republikës së Kosovës dhe BE-së. MSA, krijon një bazë ligjore detyruese sa i përket hapave që duhet të ndjek Republika e Kosovës në sektorin e aviacionit civil, përkatësisht në nenin 53 parashihet baza e funksionimit të veprimtarisë së aviacionit civil në HPEA. Me nënshkrimin e MSA-së, Kosova përveç tjerash, zotohet për përafrim të legjislacionit vendor me acquis të BE-së.

Neni 3 i HPEA-së përcakton se:

Dispozitat e zbatueshme të akteve të referuara ose të përfshira në Shtojcën I, të përshtatura në përputhje me Aneksin II, ose në vendimet e Komitetit të Përbashkët do të jenë të detyrueshme për Palët Kontraktuese dhe do të jenë ose do të bëhen pjesë e rendit të tyre të brendshëm juridik si më poshtë:

- (a) një akt që korrespondon me një Rregullore të Komunitetit Evropian do të bëhet pjesë e rendit të brendshëm juridik të Palëve Kontraktuese”.*
- (b) një akt që korrespondon me një direktivë të Komunitetit Evropian do t'u lërë autoriteteve të Palëve Kontraktuese zgjedhjen e formës dhe metodës së zbatimit.*

HPEA edhe me nenin 13 si dhe Aneksin 1, pika b të Marrëveshjes, përcakton rregulloret e detyrueshme të Komisionit Evropian për vendet nënshkruese, përmes të cilave rregullohet edhe funksioni i menaxhimit të trafikut ajror, veprimtari që zhvillohet nga ASHNA në Republikën e Kosovës.

1.4. Korniza institucionale dhe mekanizmat tjerë në sektorin e aviacionit civil dhe navigacionit ajror

Republika e Kosovës ka të themeluar mekanizma institucionale me kompetenca të definuara qartë në fushën e aviacionit civil. Korniza institucionale që mbulon fushën e aviacionit civil dhe navigacionit ajror përfshin institucionet/mekanizmat/ndërmarrjet në vijim.

Institucionet kryesore që udhëheqin me sektorin e aviacionit janë si në vijim:

- **MMPHI**, është përgjegjëse për politikën në fushën e Aviacionit Civil.
- **AAC**, është agjenci rregullatore për aviacionin civil dhe është përgjegjëse për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil dhe rregullimin ekonomik të aeroporteve dhe shërbimeve të navigacionit ajror në Republikën e Kosovës.
- **KHAIA** është përgjegjëse për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacion brenda Kosovës ose ku përfshihen avionët e regjistruar në Kosovë dhe qytetarëve të Republikës së Kosovës kudo qofshin ata.
- **MPB** - përkatësisht Divizioni për Siguri të Aviacionit Civil është përgjegjës për vendosjen dhe ruajtjen e sigurimit ajror në Republikën e Kosovës. Misioni i Divizionit për Siguri të Aviacionit Civil është të ruajë sigurinë e pasagjerëve, ekuipazhit, personelit në terren dhe publikun, ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme në aviacionin civil në Republikën e Kosovës.
- **MM** - për zhvillimin e mbrojtjes së sovranitetit ajror pas delegimit të përgjegjësive nga KFOR-i, ndërtimin e kapaciteteve në fushën e aviacionit të ndërlidhura ngushtë me shërbimet dhe ekspertizën e ASHNA-së.

Secila nga institucionet dhe mekanizmat e mësipërme kanë rol sa i përket zbatimit të politikave dhe legjislacionit që mbulon fushën e aviacionit civil dhe navigacionit ajror në fushat e mandatit të tyre.

1.5. Mangësitë e Ligjit Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

Disa prej mangësive kryesore të identifikuar të Ligjit Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror janë dhënë në vazhdim me qëllim që të shërbejnë si bazë për inicimin e një shqyrtimi më gjithëpërfshirës të këtij ligji që do të pasohet me veprimet e nevojshme procedurale për nxjerrjen e një ligji të ri që do ta zëvendësonte këtë ligji.

Mangësitë e ligjit aktual janë:

- **Ligji Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror nuk përcakton qartë statusin e Agjencisë në kuadër të Qeverisë së Republikës së Kosovës.**
ASHNA me ligjin aktual është e përcaktuar si organizatë e pavarur buxhetore dhe nuk e ka të përcaktuar statusin si Agjenci në kuadër të institucioneve shtetërore si ekzekutive, rregullatore apo e pavarur.
- **Mungesë e definimit të linjës së raportimit të ASHNA-së për institucionet qendrore.**
Ligji aktual, përcakton linjën e raportimit në Qeverinë e Republikës së Kosovës, mirëpo nuk përcakton mënyrën e raportimit dhe as ministri të linjës për raportim dhe llogaridhënie.
- **Legjislacioni aktual pamundëson pavarësi financiare për ASHNA-në.**
Përcaktimi me ligj si organizatë buxhetore detyron ASHNA-në që rregullimin financiar ta bazojë në Ligjin përkatës për Menaxhimin e Financave Publike, si në çështjet e aprovimit të buxhetit, planet e investimeve dhe procedurat e shpenzimit të buxhetit të ASHNA-së.
- **Mungesë harmonizimi mes legjislacionit për marrëdhënien e punës me kërkesat që dalin nga rregullativa e BE-së për personelin e ASHNA-së.**
Ligji aktual për Zyrtarët Publikë, është shumë kufizues në rregullimin e marrëdhënies së punës e njëkohësisht edhe Projektligji i ri për Zyrtarët Publikë i cili pas aprovimit në Kuvendin e Kosovës është dërguar në Gjykatën Kushtetuese, nuk i plotëson nevojat e

ASHNA-së për rregullimin e marrëdhënies së punës dhe krijon konflikte të normave me kërkesat dhe praktikat e BE-së në fushën e navigacionit ajror.

– **Rregullimi ekonomik.**

Bazuar në legjislacionin e përgjithshëm për menaxhimin e financave publike si dhe Ligjin përkatës për Buxhetin e Republikës së Kosovës, përcakton procedura për planifikimin dhe shpenzimin e buxhetit të ASHNA-së. Kjo bie ndesh me nenin 78 dhe 79 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, ku përcaktohet qartë se “AAC-ja është Autoriteti Mbikëqyrës Kombëtar i Kosovës në përputhje me Rregulloren (EC) Nr. 549/2004 të 10 Marsit 2004 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian e cila themelon kornizën për krijimin e një qielli të vetëm Evropian (“Rregullorja Kornizë”). Në përputhje me këtë, AAC është përgjegjëse për rregullimin e sigurisë dhe rregullimin ekonomik të shërbimeve të navigimit ajror”.

Tabela 2: Dokumentet përkatëse të politikave, ligjet dhe aktet nënligjore

Dokumenti i politikave, ligj ose aktet nënligjore	Marrëdhënia me dokumentin e politikave ose të planifikimit nëpërmjet internetit ose akteve ligjore në Gazetën Zyrtare	Institucioni (et) shtetëror (e) përgjegjës(e) për zbatim	Roli dhe detyrat e institucionit (ve)
Ligji Nr. 03/L-për Aviacionin Civil	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2532	1) MMPHI; 2) AAC; 3) ASHNA; 4) KHAIA; 5) MPB;	1) Të kryejë mbikëqyrjen administrative dhe inspektuese të zbatimit të ligjit përfshirë hartimin dhe zbatimin e akteve nënligjore që dalin nga ky ligj. 2) Të zbatojë dhe monitorojë zbatimin e ligjit nga institucionet dhe palët e interesit, në përputhje me Kompetencat e AAC-së të përcaktuara me Ligjin për Aviacionin Civil. 3) Të zbatojë dispozitat që ndërlidhen me rregullimin e fushës së navigacionit ajror; 4) Të zbatojë dispozitat që ndërlidhen me hetimet e aksidenteve dhe incidenteve në fushën e aviacionit civil; 5) Ka rolin dhe përgjegjësinë për vendosjen dhe ruajtjen e

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

			sigurimit ajror në Republikën e Kosovës
Ligjit Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=9444	1) MMPHI; 2) AAC; 3) ASHNA;	1) Të kryejë mbikëqyrjen administrative të zbatimit të ligjit, përfshirë hartimin dhe zbatimin e akteve nënligjore që dalin nga ky ligj. 2) Të monitorojë zbatimin në bazë të kompetencave të Ligjit për Aviacionin Civil nga institucionet dhe palët e interesit. 3) Të zbatojë Ligjin dhe aktet nën ligjore;
HPEA	https://www.parlament.gv.at/dokument/XXII/I/1568/imfname_066150.pdf	1) MMPHI; 2) AAC; 3) ASHNA; 4) KHAIA;	1) Hartimin dhe krijimin e politikave të aviacionit civil; 2) Transpozim të rregulloreve që derivojnë nga HPEA, zbatim dhe monitorim i zbatimit nga palët e interesit; 3) Të zbatojë rregulloret që derivojnë nga HPEA dhe transpozohen nga AAC për fushën e Navigacionit Ajror 4) Të zbatojë dispozitat që ndërlidhen me hetimet e aksidenteve dhe incidenteve në fushën e Aviacionit Civil;
Marrëveshja e Stabilizim Asocimit	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=11239	Të gjitha institucionet	Të monitorojnë dhe zbatojnë në tërësi Marrëveshjen e Stabilizim Asocimit.
Udhëzim Administrativ (QRK) Nr. 10/2016 për kompetencat, përgjegjësitë, kriteret dhe procedurat për emërimin dhe	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=15122	1) MMPHI; 2) ASHNA;	1) Zbaton procedurat e emërimit dhe shkarkimit e zv. Drejtorëve. 2) ASHNA mbikëqyrë zbatimin e detyrave dhe përgjegjësiive të Zv. Drejtorët.

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

shkarkimin e Zëvendës drejtorëve në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror			
Rregullore Nr. 8/2009 mbi Vendosijen e Kornizës për Krijimin e Qiellit të Vetëm Evropian	https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=11365	1)MMPHI; 2)AAC; 3)ASHNA;	1) Hartimi dhe implementimi i politikave të aviacionit civil; 2) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 3) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore No. 6/2010 Mbi Vendosijen e Kërkesave për Aplikimin e Sistemeve Automatike për Transmetimin e Porosive të Fluturimit që Përdoren për Notifikim, Koordinim dhe Transferim të Fluturimeve mes Njësive të Kontrollit të Trafikut Ajror	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2016/06/Rregullore6-2010.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Implementim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 7/2010 mbi Vendosijen e Kërkesave mbi Ndarjen e Kanaleve të Komunikimit me zë Ajër-Tokë për Qiellin e Vetëm Evropian	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2016/03/Rregullore7-2010.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 12/2010 për Certifikimin e Ofruesit të	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2015/11/Rregullore-12-	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Shërbimeve të Navigimit Ajror	2010-Certifikimi-i-ofruetit-te-sherbimeve-te-navigimit-ajror.pdf		2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 18/2010 mbi Rregullat e Përbashkëta për Përdorimin e Fleksibil të Hapësirës Ajrore	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2015/11/Rregullore-12-2010-Certifikimi-i-ofruetit-te-sherbimeve-te-navigimit-ajror.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 3/2011 për Kalibrimin e Instalimeve Aeronautike nga Ajri	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2016/03/Reg-03-2011_alb.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe Monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 4/2013 mbi Zbatimin e Aneksit 11 në Konventën Ndërkombëtare për Aviacionin Civil mbi Shërbimet e Trafikut Ajror	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2015/10/Rregullore_04-2013_Zbatimi_i_Aneksit_11_ne_Konventen_Nderkombetare_per_Aviacionin_Civil_mbi_ATS.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe Monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 5/2013 për Zbatimin e Shtojcës 15 në Konventën Ndërkombëtare për Aviacionin Civil për Shërbimet e Informimit Aeronautik	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2015/10/Rregullore_05-2013_Zbatimi_i_Shtojces_15_ne_Konventen_Nderkombetare_te_Aviacionit_Civil_per_AIS.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 6/2013 mbi Rregullat në Ajër	http://caa.rks.gov.net/ep-content/uploads/2015/11/Rregullore-06-2013-Rregullat-ne-ajer.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

<p>Rregullore Nr. 9/2014 mbi Hartat Aeronautike</p>	<p>http://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2015/10/Rregullore-09-2014-Hartat-aeronautike.pdf</p>	<p>1)AAC; 2)ASHNA;</p>	<p>1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.</p>
<p>Rregullore Nr.2/2016 për Zbatimin e Shtojcës 10 në Konventën Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil për Telekomunikacionin Aeronautik</p>	<p>http://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2016/06/RREGULLORE Nr. 2 2016 P%3%8 BR ZBATIMIN E SH TOJCES 10 N%3%8 B KONVENT%3%8 BN ND%3%8BRKO MB%3%8BTARE M BI AVIACIONIN CIVIL P%3%8BR TELEKOMUNIKACIONIN AERONAUTIK-2.pdf</p>	<p>1)AAC; 2)ASHNA;</p>	<p>1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.</p>
<p>Rregullore Nr. 3/2016 Mbi Përcaktimin E Skemës Së Përbashkët Të Tarifave Për Shërbimet E Navigacionit Ajror</p>	<p>http://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2016/03/RREGULLORE Nr. 3 2016 MBI P%3%8BRCAKTIMIN E SKEM%3%8BS S%3%8B P%3%8BRBASHKET T%3%8B TARIFAVE P%3%8BR SH%3%8BRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR.pdf</p>	<p>1)AAC; 2)ASHNA;</p>	<p>1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.</p>
<p>Rregullore Nr. 08/2017 për Rregullat e Përbashkëta për Menaxhimin e Fluksit të Trafikut Ajror</p>	<p>https://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2018/07/Rregullore-nr-08-2017-p%3%8Br-rregullat-e-p%3%8Brbashk%3%8Bta-p%3%8Bmenaxhimin-e-fluksit-t%3%8Btrafikut-ajror.pdf</p>	<p>1)AAC; 2)ASHNA;</p>	<p>1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.</p>

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Rregullore Nr. 19/2017 Që Përcakton Kërkesat Teknike Dhe Procedurat Administrative Në Lidhje Me Licencat Dhe Certifikatat E Kontrollorëve Të Trafikut Ajror	https://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2018/08/Rregullore-Nr.xx-2017-per-ATCO_final.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 01/2018 mbi Kërkesat për Ofruesit e Shërbimeve në Lidhje me Trajnimin dhe Vlerësimin e Kompetencës për Personelin e Elektronikës të Sigurisë të Trafikut Ajror (ATSEP)	https://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2018/07/Rregullore-Nr-01-2018-per-ATSEP.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore Nr. 03/2018 për Përcaktimin e Kërkesave për Performancën dhe Interoperabilitet in e Mbikëqyrjes (Survejimit) për Qiellin e Vetëm Evropian	https://caa.rks-gov.net/ep-content/uploads/2018/08/Rregullore-Nr.03-2018-per-Survejim.pdf	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore (AAC) Nr. 02/2019 për Gjobat dhe Masat Administrative të Shqiptuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës.	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=19082	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.
Rregullore (AAC) Nr. 09/2020 për Përcaktimin e	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=36086	1)AAC; 2)ASHNA;	1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit

<p>Kërkesave të Përbashkëta për Ofruesit e Shërbimeve të Menaxhimit të Trafikut Ajror/ Navigimit Ajror dhe Funksioneve Tjera të Rrjetit të Menaxhimit të Trafikut Ajror dhe Mbikëqyrjen e Tyre.</p>			<p>2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror.</p>
<p>Aneksi 1 - Licencimi i personelit Aneksi 2 - Rregullat e Ajrit Aneksi 3 - Shërbimi Meteorologjik për Navigimin Ajror Ndërkombëtar Aneksi 4 - Tabela Aeronautike Aneksi 5 - Njësitë matëse që do të përdoren në operacionet ajrore dhe tokësore Aneksi 6 - Operimi i avionëve Aneksi 7 - Kombësia e avionit dhe shenjat e regjistrimit Aneksi 8 - Vlefshmëria ajrore e avionit Aneksi 9 - Lehtësimi Aneksi 10 - Telekomunikacioni Aeronautik</p>		<p>1) AAC; 2) ASHNA; 3) KHAIA</p>	<p>1) Zbatim dhe monitorim të zbatimit nga palët e interesit; 2) Zbatim të dispozitave për fushën e navigacionit ajror; 3) Aneksi 13 i transpozuar në Rregulloren (KHAIA/ZKM) Nr. 01/2019 për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike.</p>

<p>Aneksi 11 - Shërbimet e Trafikut Ajror - Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror, Shërbimi i Informacionit të Fluturimit dhe Shërbimi i Paralajmërimit Aneksi 12 - Kërkimi dhe Shpëtimi Aneksi 13 - Hetimi i Aksidenteve dhe Incidenteve të Avionit Aneksi 14 - Aerodromet Aneksi 15 - Shërbimet e Informacionit Aeronautik Aneksi 16 - Mbrojtja e Mjedisit Aneksi 17 - Siguria: Ruajtja e Aviacionit Civil Ndërkombëtar kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme Aneksi 18 - Transporti i sigurt i mallrave të rrezikshme me rrugë ajrore Aneksi 19 - Menaxhimi i Sigurisë (që nga 14 nëntori 2013)</p>			
---	--	--	--

1.6. Problemi kryesor, shkaqet dhe palët e interesuara

1.6.1. Gjendja aktuale në fushën e navigacionit ajror, me fokus në realizimin e të hyrave

Bazuar në standardet e përcaktuara nga Komisioni Evropian, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, janë organizata jo fitimprurëse. Kjo është e rregulluar edhe me nenin 10 dhe 11 të Rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror ku theksohet: *“Kostot e parashikuara do të përfshijnë bilancin që rezulton nga mbi ose nën mbulimi i viteve paraprake”*. Me këtë nënkuptohet se nëse një ofrues i shërbimeve të navigacionit ajror, krijon suficit buxhetor si shkak i mos shfrytëzimit të mjeteve të realizuar nga shërbimet e ofruara, këto mjete tepriçë nuk mund të shfrytëzohen as nga ASHNA dhe nuk mund të ridestinohen në asnjë organizatë tjetër buxhetore në Republikën e Kosovës, por të njëjtat duhet t'i kthehen shfrytëzuesve.

Edhe me nenin 8 paragrafi 6 të Ligjit përkatës mbi Ndarjet Buxhetore të Republikës së Kosovës që nga viti 2016 deri më tani, të hyrat e ASHNA-së janë të hyra të dedikuara, ku përcaktohet: *“Pavarësisht nga paragrafët 4 dhe 5 të këtij neni, ASHNA në pajtim me Ligjin Nr.04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, për vitin 2022 financohet nga pranimet dhe të hyrat e dedikuara dhe të depozituara në Fondin e Kosovës sipas tabelës 3.1.A. të bashkangjitur në këtë ligj. Fondet e mbetura nga të hyrat e dedikuara, e të pashpenzuara nga viti paraprak, vazhdojnë të trajtohen si të hyra të dedikuara për financimin e Agjencisë për Shërbimet e Navigacionit Ajror, për vitet vijuese”*.

Vetëm për vitin 2022, ASHNA, për shkak të procedurave ligjore të përcaktuara me Ligjet e përgjithshme që rregullojnë fushën e financave në organizatat buxhetore i është pamundësuar shpenzimi i të hyrave të realizuara nga tarifa terminale dhe si pasojë është detyruar që mjetet e pa shpenzuara në vlerë rreth një milion (1.000.000.00), euro t'i kthej tek shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror. Nga ana tjetër, është bërë barrë për Buxhetin e Shtetit në kompensimin e deficitit të pagave për nëpunësit e ASHNA-së, me që rregullat e përcaktuara në Ligjin për Menaxhimin e Financave Publike, nuk lejojnë bartjen e mjeteve nga kategoritë tjera buxhetore në kategorinë e pagave dhe shtesave.

1.6.2. Problemi kryesor

Mbi bazën e analizës së fushës së navigacionit ajror, duke përfshirë analizën e gjendjes ekzistuese që ka bërë Grupi Punues për hartimin e Koncept Dokumentit në fushën e navigacionit ajror, në pjesën në vijim është e paraqitur *‘pema e problemit’* që përmban problemin kryesor, disa nga shkaqet dhe efektet kryesore. Të njëjtat gjithashtu janë analizuar në pjesën narrative të dokumentit, e cila për qëllime praktike është paraqitur në formë tabelore në pjesën vijuese pas pemës së problemit.

Tabela 3: Pema e problemit, e cila paraqet çështjet kryesore, shkaqet dhe efektet e saj

Efektet	<ol style="list-style-type: none"> Paqartësi në linjën e raportimit si dhe kolizion të dispozitave ligjore të ligjeve që rregullojnë organizatat buxhetore me rregullat dhe standardet që burojnë nga HPEA dhe Anekset e ICAO-së; Mungesë e zhvillimit të Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror dhe pamundësi për realizimin e projekteve kapitale si dhe barrë për buxhetin e Republikës së Kosovës.
----------------	--

	3. Pamundësi në implementimin e kërkesave që dalin për marrëdhënien e punës nga rregulloret e KE-së dhe si rezultat humbje e stafit profesional.
Problemi kryesor	Kontradikta e kërkesave ligjore dhe rregullative të direktivave të Komisionit Evropian me legjislacionin vendor
Shkaqet	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ligji për ASHNA-në nuk përcakton qartë statusin e Agjencisë në kuadër të Qeverisë; 2. Legjislacioni aktual pamundëson pavarësi financiare për ASHNA-në; 3. Mungesë harmonizimi mes legjislacionit për marrëdhënien e punës me kërkesat që dalin nga rregullativat e BE-së për personelin e ASHNA-së

1.7. Analizë e problemit kryesor/shkaqeve dhe efekteve

Detyrimet e Republikës së Kosovës për të harmonizuar legjislacionin e Kosovës në sektorin e aviacionit me atë të BE-së rrjedhin nga dispozitat rregullative të MSA-së. Nenin 53 i MSA-së parashihet që baza e funksionimit të veprimtarisë së aviacionit civil në Kosovë të bëhet në HPEA. Neni 13 si dhe Aneksin 1, pika b e HPEA-së, përcakton rregulloret e detyrueshme të Komisionit Evropian për vendet nënshkruese, përmes të cilave rregullohet edhe funksioni i menaxhimit të trafikut ajror, veprimtari që zhvillohet nga ASHNA në Republikën e Kosovës.

Republika e Kosovës, përkatësisht AAC, përmes autorizimeve që ka nga Ligji për Aviacionin Civil, ka transpozuar shumicën e rregulloreve të BE-së për aviacionin civil të parapara në HPEA, mirëpo me Ligjin për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, mos përcaktimi i qartë i statusit të institucionit dhe rangimi i rregullimit me ligjet e përgjithshme në fushën administrative, financiare, marrëdhënies së punës, ka bërë që të krijohet konflikt i dispozitave ligjore mes rregullativës së BE-së dhe rregullativës vendore.

1.8. Elaborimi i shkaqeve

1.8.1. Ligji për ASHNA-në nuk përcakton qartë statusin e Agjencisë në kuadër të Qeverisë:

Në vitin 2016, me Ligjin Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, ASHNA përcaktohet si organizatë e pavarur buxhetore, ku me këtë rast bëhet edhe pjesë e buxhetit të Republikës së Kosovës, me të hyra të dedikuara. Përcaktimi me ligj si organizatë buxhetore nënkupton nënshtrimin e dispozitave ligjore të përgjithshme të rregullimit financiar, administrativ, marrëdhënies së punës dhe fushave tjera.

Rregullimi financiar, rregullimi administrativ dhe i marrëdhënies së punës e njëkohësisht edhe i kompensimit të pagave, i nënshtrohet pakos ligjore si:

- Ligji Nr. 03/L-048 për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë
- Ligji Nr. 06/L-113 për Organizimin dhe Funksionimin e Administratës Shtetërore dhe të Agjencive të Pavarura;
- Ligji Nr. 06/L-114 për Zyrtarët Publik;
- Ligji Nr. 08/L-196 për Pagat në Sektorin Publik

1.8.2. Legjislacioni aktual pamundëson pavarësi financiare për ASHNA-në

Kategorizimi i ASHNA-së me ligj si agjenci/organizatë e pavarur buxhetore në kuadër të Qeverisë së Republikës së Kosovës, ka bërë që ASHNA t'i nënshtrohet Ligjit të përgjithshëm për menaxhimin e financave publike si dhe rregullativës për Buxhetin e Republikës së Kosovës dhe akteve tjera nënligjore që rregullojnë menaxhimin e financave publike për të gjitha organizatat buxhetore.

Neni 3 paragrafi 3.2 dhe 3.3 i Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil përcaktojnë si në vijim:

“3.2 Çdo dispozitë e zbatueshme drejtpërdrejt e Marrëveshjes për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, mbisundon mbi çdo dispozitë ose aspekt të ligjeve të Kosovës të cilat nuk janë në përputhje me të.

3.3 Të gjitha elementet e acquis communautaire të BE-së të përmendura ose të përfshira në Shtojcën I ose II të Marrëveshjes për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit janë drejtpërdrejt të zbatueshme në Kosovë dhe e zëvendësojnë çdo ligj të Kosovës i cili nuk është në përputhje me to”.

Nisur nga autorizimet e marra me Ligjin Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe obligimeve të dala nga Marrëveshja e HPEA-së, AAC-ja ka transpozuar rregulloret e BE-së në fushën e aviacionit civil. Rregullimi ekonomik i ASHNA-së bëhet përmes rregulloreve të Komisionit Evropian, të transpazuara nga AAC. Në këtë çështje, AAC ka transpozuar edhe Rregulloren e Komisionit Evropian (EC) Nr. 1794/2006 të datës 6 dhjetor 2006, në Rregulloren Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror.

Rregullorja Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror përcakton parimin e financimit të fushës së navigacionit ajror, përmes skemës tarifore, përkatësisht neneve 1 dhe 3 të kësaj Rregulloreje, duke përcaktuar si në vijim:

“Kjo Rregullore përcakton masat e nevojshme për hartimin e skemës së tarifave për shërbimet e navigacionit ajror, që është në përputhje me Sistemin Tarifor të Mbikalimit të EUROCONTROL”.

“Skema tarifore duhet të pasqyrojë kostot e shkaktuara qoftë në mënyrë të drejtpërdrejt apo në mënyrë të tërthortë në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror”.

1.8.3. Mungesë harmonizimi mes legjislacionit për marrëdhënien e punës me kërkesat që dalin nga rregullativa e BE-së për personelin e ASHNA-së

Me Ligjin Nr. 06/L-113 për Organizimin dhe Funksonimin e Administratës Shtetërore dhe të Agjencive të Pavarura, ASHNA është kategorizuar pjesë e administratës shtetërore, ku janë të përcaktuara direktiva ligjore në natyrën e funksionimit dhe rregullimit të agjencive, si në fushëveprim ashtu edhe në strukturat funksionale të agjencisë.

Ligji 06/L-114 për Zyrtarët Publikë, përcakton norma ligjore rregulluese të marrëdhënies së punës në administratën shtetërore dhe agjenci, që nga normat e themelimit deri në përfundimin e marrëdhënies së punës.

Ndërsa Ligji Nr. 08/L-196 për Pagat në Sektorin Publik, përcakton koeficientet e pagave për të gjitha organizatat buxhetore që janë pjesë e Buxhetit të Republikës së Kosovës.

1.9. Elaborimi i efekteve

1.9.1. Paqartësi në linjën e raportimit si dhe kolizion të dispozitave ligjore të ligjeve që rregullojnë organizatat buxhetore me rregullat dhe standardet që burojnë nga HPEA dhe Anekset e ICAO-së.

Ligji Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror përcakton statusin si Agjenci dhe Organizatë Buxhetore në kuadër të Qeverisë së Republikës së Kosovës dhe si rrjedhojë detyrimisht ASHNA i nënshtrohet normave ligjore të përgjithshme të Republikës së Kosovës edhe fusha e navigacionit ajror është fushë specifike. Bazuar në praktikat e vendeve të rajonit dhe Bashkimit Evropian, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, kanë të rregulluar me ligj të veçantë fushën e rregullimit ekonomik dhe pavarësinë financiare, rregullimin administrativ, marrëdhënien e punës dhe mënyrën e kompensimit të stafit. Rregullimi i ASHNA-së me legjislacionin e përgjithshëm që rregullon organizatat buxhetore në Republikën e Kosovës, ka ndikuar negativisht në zhvillimin e përgjithshëm të fushës së navigacionit ajror, si në aspektin rritjes së kapaciteteve teknike, operative dhe në ngritjen e kapaciteteve njerëzore.

1.9.2. Mungesë e zhvillimit të Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror, pamundësi për realizimin e projekteve kapitale si dhe barrë për buxhetin e Republikës së Kosovës- Ligji Nr. 03/L-048 për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë - cenon pavarësinë e ASHNA-së në menaxhimin e financave/të hyrave të realizuara nga operatorët e jashtëm të cilët marrin shërbim nga ASHNA. Implementimi i rregullave të përcaktuara sipas Ligjit Nr. 03/L-048 për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë, pamundëson që ASHNA t'i shfrytëzojë të hyrat e realizuara në mënyrë efikase dhe në këtë mënyrë e dëmton ASHNA-në në realizimin e investimeve dhe arritjen e objektivave të saj.

Bazuar në standardet e përcaktuara nga Komisioni Evropian, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, janë organizata jo fitimprurëse. Kjo është e rregulluar edhe me nenin 10 dhe 11 të Rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror e transpozuar nga Rregullorja e Komisionit Evropian (EC) Nr. 1794/2006 ku theksohet: *“Kostot e parashikuara do të përfshijnë bilancin që rezulton nga mbi ose nën mbulimi i viteve paraprake”*. Kjo nënkupton se nëse ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, realizon të hyra më shumë se sa shpenzimet, detyrohet t'i kthejë mjetet e mbetura tek shfrytëzuesit, ndërsa nëse realizon të hyra më pak se sa shpenzimet brenda vitit fiskal, atëherë deficitin e krijuar e mbulon me tarifën e vitit të ardhshëm.

1.9.3. Pamundësi në implementimin e kërkesave që dalin për marrëdhënien e punës nga rregulloret e KE-së dhe si rezultat largim i stafit profesional - Ligji Nr. 06/L-113 për Organizimin dhe Funksionimin e Administratës Shtetërore dhe të Agjencive të Pavarura, përcakton funksionet e organizatave buxhetore në administratën shtetërore pjesë e së cilës është edhe ASHNA. Funksioni i ASHNA-së sipas natyrës së punës dhe përgjegjësi të përcaktuara me ligjin për ASHNA-në dhe bazuar në certifikatën për ofrimin e shërbimeve, nuk përputhet me asnjë nga funksionet e përcaktuara në Ligjin Nr. 06/L-113 për Organizimin dhe Funksionimin e Administratës Shtetërore dhe Agjencive të Pavarura. Njëkohësisht mënyra e përcaktuar për strukturën organizative të institucioneve të cilat i nënshtrohen këtij ligji, nuk është në përputhje

me nevojat dhe mënyrën e funksionimit të ASHNA-së dhe as me rregullat dhe praktikatat ndërkombëtare të fushës së navigacionit ajror.

Ligji 06/L-114 Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror navigacionit ajror. ASHNA është e certifikuar nga ACC për ofrimin e shërbimeve si:

- Shërbimet e Trafikut Ajror (ATS);
- Kontroll, Navigim dhe Survejim (CNS)
- Shërbimet e Informacionit Aeronautik (AIS) si dhe
- Shërbimi Meteorologjik (MET)

Certifikimi për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror është bërë në bazë të nenit 78 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil , Rregulloreve Nr. 09/2009 dhe Nr. 09/2020 të cilat transpozojnë në rendin e brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës, Rregulloren e Parlamentit dhe Këshillit Evropian KE Nr. 550/2004 dhe rregulloren e Komisionit Evropian (KE) Nr. 1035/2011 Kërkesat e përbashkëta.

Në kuadër të shërbimeve të certifikuara, janë rreth 80% e stafit të ASHNA-së të cilët i mbulojnë këto shërbime.

Bazuar Ligjin 06/L-114 për Zyrtarët Publikë, asnjë nga kategoritë e përcaktuara të zyrtarëve publikë nuk përputhen me fushëveprimin dhe detyrat e rreth 80% të nëpunësve të ASHNA-së.

Të gjitha proceset në lidhje me nëpunësit operativ, duke përfshirë përzgjedhjen, shkollimet, licencimet, trajnimet, trajnimet rifreskuese, dhe mirëmbajtjen e licencave, i nënshtrohen rregullativës së BE-së dhe Aneksëve të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Rregullimi ekonomik i shërbimeve të navigacionit ajror, përkatësisht ASHNA-së, në Kosovë bëhet përmes rregulloreve të Komisionit Evropian, tutje të transpozuar nga AAC. Në këtë çështje, AAC ka transpozuar edhe Rregulloren e Komisionit Evropian (EC) Nr. 1794/2006 të datës 6 dhjetor 2006, në Rregulloren Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror.

Rregullorja Nr. 3/2016, përcakton parimin e financimit të fushës së navigacionit ajror, përmes skemës tarifore, përkatësisht neneve 1 dhe 3 të kësaj rregulloreje, duke përcaktuar si në vijim:

“Kjo Rregullore përcakton masat e nevojshme për hartimin e skemës së tarifave për shërbimet e navigacionit ajror, që është në përputhje me Sistemin Tarifor të Mbikalimit të EUROCONTROL”.

“Skema tarifore duhet të pasqyrojë kostot e shkaktuara qoftë në mënyrë të drejtpërdrejt apo në mënyrë të tërthortë në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror”.

Ndërsa në nenin 6 paragrafi 2 dhe 3 të Rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror në përcaktimin e tarifës është e përfshirë edhe kostoja e personelit, ku theksohet:

“Kostot e referuara në paragrafin 1 do të zërthehen në kostot e personelit, kostot tjera operative, kostot e amortizimit, kostot e kapitalit dhe të artikujve të veçantë, duke përfshirë tatimet e pa-kthyeshme dhe detyrimet e paguara doganore, si dhe të gjitha kostot tjera të ngjashme”.

Nga ana tjetër, Ligji Nr. 08/L-196 për Pagat në Sektorin Publikë, ka vendosë kufizime duke përcaktuar nivelin e pagave të nëpunësve të ASHNA-së, edhe pse kompensimi i pagave në

ASHNA nuk realizohet nga Buxheti i Republikës së Kosovës, por nga të hyrat e dedikuara, të cilat realizohen përmes tarifës terminale nga kompanitë ajrore që fluturojnë në Kosovë. Me Ligjin Nr. 08/L-196 Pagave në Sektorin Publikë, është krijuar konflikt me dispozitat e rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror pasi që kostot e personelit duke përfshirë kompensimet bruto, pagesat për punë jashtë orarit, kontributet e punëdhënësve për skemat e sigurimit social, si dhe kostot e pensioneve dhe përfitimet tjera, përcaktohen nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror dhe jo nga ndonjë institucion tjetër dhe këto kosto përcaktohen çdo fillim vit.

1.10. Testi i konkurrueshmërisë rregullative - Krahasimi me vendet e tjera

Në pjesën në vijim janë përfshirë modelet e zhvillimit, statusit dhe të funksionimit të ofruesve të navigacionit ajror në disa nga vendet e rajonit.

1.10.1. Legjislacioni për shërbimet e navigacionit në Republikën e Shqipërisë

ALBCONTROL - është ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, me statusin e shoqërisë aksionare me kapital 100% shtetëror dhe gëzon pavarësi të plotë financiare.

1.10.2. Legjislacioni për shërbimet e navigacionit në Republikën e Kroacisë

CROCONTROL - Kontrolli i Trafikut Ajror të Kroacisë, është i rregulluar me ligj të veçantë dhe ka pavarësi të plotë financiare si dhe menaxhohet nga bordi mbikëqyrës dhe një asamble e përbërë nga tre ministri.

1.10.3. Legjislacioni për shërbimet e navigacionit në Republikën e Bosnja e Hercegovinës

BHANSА - është ofrues i shërbimit të navigacionit ajror të Bosnja dhe Hercegovinës, rregullohet me ligj të veçantë dhe funksionon me Këshill në përbërje të tri ministrive të BeH, një anëtar nga Republika Serbe e BeH, një anëtar nga Federata e BeH dhe një anëtar i Drejtorisë së Aviacionit Civil të BeH.

Agjencia është institucion jofitimprurës dhe financiarisht i pavarur, me status të personit juridik. Marrëdhënia e punës është e rregulluar me Ligjin për Punën në Institucionet e Bosnjës dhe Hercegovinës. Në bazë të këtij ligji, të gjithë personat e punësuar në BHANSА janë të përjashtuar nga fusha e zbatimit të Ligjit për shërbimin civil si dhe nga Ligji mbi pagat dhe shtesat në institucionet e BeH.

1.10.4. Legjislacioni për shërbimet e navigacionit në Republikën e Bullgarisë

BULATSA -- është ofrues i shërbimit të navigacionit ajror të Bullgarisë. BULATSA rregullimin ligjor e ka përmes Ligjit të Aviacionit Civil të Republikës së Bullgarisë si ndërmarrje shtetërore. Menaxhimin e ka përmes Ministrisë së Infrastrukturës që është përgjegjëse për emërim të Bordit menaxhues prej 3 anëtarësh përfshirë Drejtorin e BULATSA-së. Ka pavarësi të plotë financiare me rregullim bazë në Standardet Ndërkombëtare të Kontabilitetit dhe Raportimit Financiar.

1.10.5. Krahasimi me legjislacionin për shërbimet e navigacionit ajror Republikës së Kosovës

Duhet të theksohet se Ligji i ASHNA-së është i kufizuar në përmbajtje duke i trajtuar në mënyrë të mangët çështjet që janë objekt i rregullimit të këtij ligji.

Bullgaria, Kroacia dhe Bosnja e Hercegovina, kanë legjislacion mjaft të avancuar në fushën e navigacionit ajror, ku rregullimin e kanë me ligje të veçanta dhe kanë të përcaktuar qartë statusin e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, pavarësinë financiare, rregullimin e marrëdhënies së punës dhe mënyrën e implementimit të rregulloreve të Komisionit Evropian për fushën e navigacionit ajror.

Nga ana tjetër, Shqipëria, ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror, e ka të rregulluar me statusin e ndërmarrjes publike dhe funksionon në bazë të Ligjit për Shoqëritë Tregtare të Shqipërisë.

Bazuar në krahasimet e mësipërme, meqë edhe Kosova ka synim integrimin në BE, rekomandohet që si model të merret një shtet anëtar i Bashkimit Evropian, e që në këtë rast si model më i përshatshëm për rregullimin e fushës së navigacionit ajror të jetë Bullgaria.

1.11. Palët kryesore të interesit

Palët kryesore të interesit në fushën e navigacionit ajror dhe përgjegjësitë e tyre janë dhënë në tabelën më poshtë:

Tabela 4: Përmbledhje e palëve të interesit bazuar në përkufizimin e problemit

Emri i palës së interesit	Shkaku (t) me të cilin lidhet pala	Efekt (et) me të cilin lidhet pala	Mënyra me të cilën pala është e lidhur me këtë/o shkak (qe) ose efekt (e)
MMPHI	1, 2, 3,	1, 2, 3,	MMPHI është përgjegjëse për hartimin e legjislacionit dhe politikave në fushën e aviacionit dhe navigacionit ajror.
QEVERIA E KOSOVES	1,2,3,	1,2,3,	Qeveria e Republikës së Kosovës është zotuar me Marrëveshjen e Stabilizim Asocimit se Acquis i BE-së do të harmonizohet në fushën e navigacionit ajror dhe aviacionit civil në përgjithësi, duke u bazuar në Marrëveshjen për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane.
AAC	1,2,3		AAC, ka autorizimin e nxjerrjes dhe transpozimit të rregulloreve për fushën e navigacionit ajror të Kosovës, nga rregulloret e Bashkimit Evropian dhe është autoritet mbikëqyrës i aviacionit civil.

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

KHAIA		1,2,3	KHAIA ka përgjegjësinë e hetimeve në rast aksidenti apo incidenti ajror, bazuar në Ligjin përkatës për Aviacionit Civil dhe rregulloret të transpozuara për fushën e navigacionit ajror.
ASHNA	1,2,3	1,2,3	ASHNA, si ofruesi i vetëm i shërbimeve të navigacionit ajror në Republikën e Kosovës, ka përgjegjësinë në zbatimin e rregullativës së nxjerrë si nga AAC-ja edhe nga Qeveria e Republikës së Kosovës.
MPB		1,2,3	MPB, ka përgjegjësinë e Programit për Siguri Kombëtare, pjesë e të cilit është edhe ASHNA.
MM		1,2,3	MM për nevoja operationale, do të jetë drejtpërdrejt shfrytëzuese e shërbimeve të navigacionit ajror.
ANP		1,2,3	ANP është shfrytëzues i shërbimeve të navigacionit ajror.

KAPITULLI 2: Objektivat

2.1. Qëllimi i përgjithshëm

Qëllimi i përgjithshëm i këtij koncept dokumenti është ngritja e mëtejme e shërbimeve të navigacionit ajror në të gjithë sektorët, në dobi të përmirësimit të shërbimeve, sigurisë së ofrimit, zhvillimit ekonomik dhe mirëqenies; harmonizimi i Ligjit për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror me legjislacionin ndërkombëtar në fushën e navigacionit ajror si dhe avancimi i legjislacionit në fushën e rregullimit financiar, administrativ, monitorues dhe të sigurisë së aviacionit civil.

2.2. Objektivat specifike

Objektivat specifike që synohet të arrihen me këtë koncept dokument janë si në vijim:

- Përmirësimi i infrastrukturës ligjore dhe rregullatore si dhe harmonizimi me rregullativën dhe praktikën e BE-së në fushën e navigacionit ajror;
- Normalizimi i Hapësirës së Ulët Ajrore të Republikës së Kosovës;
- Marrja nën kontroll e Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës;
- Zhvillimi i mëtejme i kapaciteteve teknike dhe njerëzore; dhe
- Rritja e konkurrueshmërisë në rajon.

2.2.1. Përmirësimi i infrastrukturës ligjore dhe rregullatore si dhe harmonizimi me rregullativën dhe praktikën e BE-së në fushën e navigacionit ajror

Përmes këtij objektiivi synohet aplikimi i plotë i normave ndërkombëtare të fushës së navigacionit ajror si obligim i marrëveshjes së HPEA-së dhe eliminimi i kontradiktave në mes normave ligjore të Republikës së Kosovës dhe rregulloreve që derivojnë nga HPEA dhe Ligji për Aviacionin Civil.

2.2.2. Normalizimi i Hapësirës së Ulët Ajrore të Republikës së Kosovës

Aktualisht Republika e Kosovës nuk e ka të normalizuar Hapësirën e Ulët Ajrore, meqë të vetmet korridore ajrore funksionale janë nga Maqedonia e Veriut (Korridori hyrës dhe Korridori dalës). Me normalizim e hapësirës së ulët ajrore, synohet që të hapen korridore të reja me shtetet fqinje, hapje këto që janë të lidhura ngushtë me zhvillimet politike. ASHNA ka obligim ligjor për zhvillimin e shërbimeve të trafikut ajror të përcaktuar sipas ligjeve dhe standardeve ndërkombëtare (ICAO, EASA). Legjislacioni aktual i ASHNA-së nuk i akomodon kërkesat për arritjen e këtyre standardeve.

2.2.3. Marrja nën kontroll e Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës

Nga viti 2014 Hapësira e Lartë Ajrore e Republikës së Kosovës menaxhohet nga Ofruesi i Shërbimeve të Navigimit Ajror të Hungarisë - HUNGAROCNTROL, deleguar nga NATO-ja. Marrja nën menaxhim i hapësirës së lartë ajrore, kërkon përgatitje si në aspektin teknik dhe njerëzor, si në përgatitjen e infrastrukturës ligjore, pajisje të navigimit dhe në përgatitjen e kuadrove njerëzore profesionale në fushën e navigimit ajror.

2.2.4. Zhvillimi i mëtejshëm i kapaciteteve teknike dhe njerëzore

Kosova si palë nënshkruese e HPEA-së, ka marr obligime në implementimin e rregullativës që buron nga HPEA. Rregulloret e Komisionit Evropian në fushën e navigacionit ajror, përcaktojnë kritere të qarta të infrastrukturës teknike dhe kapaciteteve profesionale njerëzore për certifikim si ofrues i shërbimeve të navigacionit ajror si pjesë e Qiellit të Përbashkët Evropian. Edhe normalizimi i hapësirës së ulët si dhe marrja nën menaxhim i hapësirës së lartë ajrore, kërkon përgatitje si në aspektin teknik dhe njerëzor.

2.2.5. Rritja e konkurrueshmërisë në rajon

ASHNA është i vetmi ofrues i shërbimit të navigacionit ajror i cili menaxhon vetëm me hapësirë të ulët ajrore, dhe të hyrat i realizon vetëm nga tarifa terminale me një kosto jo konkurrense në rajon. Në nivel ndërkombëtar, të hyrat e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, 80% përbëhen nga të hyrat e tarifës së hapësirës së lartë ajrore dhe 20% nga tarifa terminale. Njëkohësisht edhe mungesa e normalizimit (hapja e korridoreve të reja me fqinjët), zgjatë rrugët e fluturimit e cila krijon kosto shtesë për operatorët e që rrjedhimisht ndikon edhe në të hyrat e ASHNA-së. Me marrjen nën menaxhim të hapësirës së lartë ajrore, të hyrat kryesore do të gjenerohen nga tarifa e hapësirës së lartë ajrore, ndërkaq me normalizimin e hapësirës së ulët ajrore (hapjen e korridoreve të reja), synohet tërheqja e operatorëve të ri dhe linjave të reja të operimeve. Nga ana tjetër ngritja e kapaciteteve teknike dhe kapaciteteve profesionale njerëzore, është parakusht për realizimin e objektivave të mësipërme dhe njëkohësisht rritet cilësia e shërbimeve që rrjedhimisht ndikon edhe në rritjen e konkurrueshmërisë për ofrimin e shërbimeve efikente dhe të sigurta.

KAPITULLI 3: Opsionet

Siç është cekur në Kapitullin 1 të këtij Koncept Dokumenti, korniza ligjore dhe rregullatore e navigacionit ajror në Kosovë ka nevojë për plotësim me qëllim të harmonizimit me legjislacionin dhe praktikatat e navigacionit ajror të BE-së, andaj në vijim po paraqesim tre opsionet, që politik bërësit mund të ndjekin.

Opsioni 1: të mos ndërmerret asgjë;

Opsioni 2: të përmirësohet zbatimi i rregullave ekzistuese;

Opsioni 3: të hartohet ligj i ri.

3.1. Opsioni 1 - Asnjë ndryshim

Mbetja në fuqi e Ligjit ekzistues për ASHNA, pa ndryshuar as çështjet lidhur me zbatimin e tij. Opsioni për mos ndryshime në legjislacion dhe në politikatat e zbatimit të legjislacionit nuk do të adresonte aspak nevojat momentale të Republikës së Kosovës në fushën e navigacionit ajror. Marrë parasysh kufizimet që prodhon ky opsion, Grupi Punues ndan mendimin se ky opsion do të jetë pengesë serioze në rrugën e reformave në fushën e aviacionit dhe të ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror.

Me mbetjen në fuqi të ligjit aktual, përveç se nuk mund të ketë zhvillim dhe përmirësim në fushën e navigacionit ajror, ASHNA do të vazhdojë të mbetet barrë për buxhetin e Republikës së Kosovës. Me rregullativën e Bashkimit Evropian për fushën e navigacionit ajror, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, duhet të kenë pavarësi dhe qëndrueshmëri financiare, në mënyrë që të certifikohen për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror. Njëkohësisht, për shkak të përfshirjes së nëpunësve të ASHNA-së, në Ligjin përkatës për Zyrtarët Publikë si dhe në Ligjin përkatës për Pagat në Sektorin Publik, do të vazhdojë ikja e stafit profesional, të cilët edhe tani janë në deficit, e rrjedhimisht do të rrezikohet edhe ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror në orarin 24 orësh.

Opsioni NUK rekomandohet nga grupi punues.

3.2. Opsioni 2 – Përmirësimi i zbatimit të legjislacionit aktual

Kjo do të përfshinte masa shtesë në zbatimin e Ligjit aktual për ASHNA, duke përfshirë aktet nënligjore dhe dokumentet e politikave ekzistuese. Ky opsion nuk do të nënkuptonte ndryshim plotësime të legjislacionit aktual në fushën e navigacionit ajror, por vetëm përmirësim të zbatimit të politikave ekzistuese.

Ky opsion i përmirësimit të zbatimit të legjislacionit ekzistues, dhe pa ndërhyrje në legjislacionin primar nuk do të adresonte në tërësi nevojat e Republikës së Kosovës në fushën e aviacionit dhe të navigacionit ajror, rrjedhimisht, nuk do të mund të bëjë një harmonizim i plotë me kërkesat e Acquis të BE-së.

Prandaj, ky opsion NUK është i rekomanduar.

3.3. Opsioni 3 – Hartimi i Ligjit të ri për ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror

Përgatitja e një Ligji të ri për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, si dhe rishikimi i gjithë pakos së akteve nënligjore që burojnë nga ky ligj, për të reflektuar kërkesat e Acquis të BE-së në fushën e Aviacionit, përkatësisht në nenin 53 të MSA-së ku parashihet baza e funksionimit të veprimtarisë së aviacionit civil në HPEA dhe në Neni 3 të HPEA-së ku përcakton se:

“Dispozitat e zbatueshme të akteve të referuara ose të përfshira në Shtojcën I, të përshtatura në përputhje me Aneksin II, ose në vendimet e Komitetit të Përbashkët do të jenë të detyrueshme për Palët Kontraktuese dhe do të jenë ose do të bëhen pjesë e rendit të tyre të brendshëm juridik si më poshtë:

(a) *një akt që korrespondon me një Rregullore të Komunitetit Evropian do të bëhet pjesë e rendit të brendshëm juridik të Palëve Kontraktuese.*

(b) *një akt që korrespondon me një direktivë të Komunitetit Evropian do t'u lërë autoriteteve të Palëve Kontraktuese zgjedhjen e formës dhe metodës së zbatimit”.*

Me hartimin e Ligjit të Ri, ndër të tjera synohet arritja e objektivave siç janë; normalizimi i hapësirës ajrore – marrja nën kontroll e Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës. Arritja e këtyre objektivave është lidhur ngushtë me përmirësimin e infrastrukturës teknike, operative si dhe në ngritjen e kapaciteteve profesionale njerëzore.

Ky opsion duhet të shoqërohet, po ashtu me përmirësim të zbatimit të kornizës ligjore në fuqi dhe legjislacionit që do të hartohet, për të mundësuar arritjen e synimeve të Republikës së Kosovës në Fushën e Navigacionit Ajror përkatësisht normalizimin e hapësirës së ulët ajrore dhe marrjen nën menaxhim të hapësirës së lartë ajrore.

Me ligjin e ri, synohet që Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror të ketë bazë ligjore në përkrahjen dhe ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror si dhe zhvillimin e aviacionit për Ministrinë e Mbrojtjes, Ministrinë e Punëve të Brendshme dhe Institucionet tjera të Sigurisë, që synojnë ta shfrytëzojnë Hapësirën Ajrore të Republikës së Kosovës.

Me ligjin e ri do të rregullohet procedura e raportimit të ASHNA-së në Qeverinë e Republikës së Kosovës si dhe procesin e llogaridhënies financiare dhe menaxheriale, që nënkupton se Qeveria e Republikës së Kosovës do të përmirësojë politikën e emërimit dhe të mbikëqyrjes së menaxhmentit të lartë të ASHNA-së. Drejtori i përgjithshëm i përgjigjet dhe i raporton Qeverisë së Republikës së Kosovës përmes Këshillit Drejtues.

Po ashtu me legjislacionin e ri, OSHNA do të krijojë pavarësi financiare të bazuar në politikën e Eurocontrolit, pavarësi që do të ndikonte drejtpërdrejtë edhe në buxhetin e Republikës së Kosovës. Me pavarësi financiare nënkuptojmë se OSHNA do të ketë mundësitë e vetëfinancimit me shërbimet që ofron si dhe do të largohet nga buxheti i vendit, siç ka qenë deri më tani organizatë buxhetore me të hyra të dedikuara.

Duke ju referuar, shkaqeve dhe pasojave të identifikuara në kuadër të këtij koncepti dokumenti, në vijim janë përfshirë rekomandimet kryesore që kanë të bëjnë me këtë opsion duke u bazuar në

praktikat më të mira rajonale dhe evropiane të fushës së navigacionit ajror, siç është e përcaktuar dhe i detajuar në Pikën 1.10 të Kapitullit 1 të këtij Koncept Dokumenti.

Përcaktimi i Statusit të Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror do të jetë subjekt i pavarur juridik në shërbim të interesit publik, me personalitet të plotë juridik, me autonomi të plotë operacionale, administrative dhe funksionale, me adresë të përcaktuar dhe llogari bankare, bazuar në dispozitat e zbatueshme të akteve që dalin nga HPEA, të cilat janë ose do të bëhen të detyrueshme përmes rendit juridik të Republikës së Kosovës.

Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajro, duhet të funksionojë jashtë kornizës ligjore për Zyrtarët Publikë, Ligjin për Pagat në Sektorin Publik dhe nuk duhet të konsiderohet organizatë buxhetore në kuptim të Ligjit për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë. Gjatë hartimit të draft Ligjit të Ri për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, do të merren për bazë eventualisht edhe rekomandimet të cilat mund të dalin nga procesi i racionalizimit të agjencive.

Qeveria e Republikës së Kosovës si themelues, do të ketë kompetencën ekskluzive për ushtrimin e të drejtave në Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, të drejta të cilat i ushtron përmes Këshillit Drejtues. Këshilli Drejtues do të jetë përgjegjës para Qeverisë dhe Kuvendit për veprimtarinë e Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror.

Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror, do të përbëhet nga një Këshill Drejtues, me kompetenca mbikëqyrëse dhe vendimmarrëse, në përbërje prej tre anëtarëve, si në vijim:

- Ministri i Ministrisë përkatëse për Transport - Kryesues;
- Ministri i Ministrisë përkatëse për Financa – Anëtar dhe
- Drejtori i Përgjithshëm i OSHNA

Kompetencat e Këshillit Drejtues:

- Emëron dhe shkarkon Drejtorin dhe Zëvendësdrejtorët;
- Miraton Rregulloren e Brendshme dhe aktet tjera nënligjore të brendshme;
- Miraton planin një (1) dhe pesë (5) vjeçar të biznesit të OSHNA;
- Miraton Planin Vjetor të Punës;
- Miraton buxhetin vjetor, raportin vjetor dhe pasqyrat vjetore financiare.

Secili anëtar i Këshillit ka një votë. Në rast të votave të barabarta, vota e Kryesuesit do të jetë vendimtare.

Me rastin e emërimit dhe shkarkimit të Drejtorit, Drejtori përjashtohet nga votimi.

Fusha financiare e Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror, do të rregullohet në bazë të Standardeve Ndërkombëtare të Raportimit Financiar (SNRF), ndërkaq çështja e përcaktimit të të

hyrave dhe shpenzimeve bazuar në Rregulloren përkatëse për Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror.

Rregullat dhe procedurat e brendshme të kontabilitetit në OSHNA do të adresohen përmes aktit nënligjor të veçantë "Për Standardet e Kontabilitetit të Brendshëm dhe Procedurat e Kontabilitetit".

OSHNA do të mbajë llogari dhe regjistrime në përputhje me Standardet Ndërkombëtare të Raportimit Financiar (SNRF) për të pasqyruar operacionet dhe kushtet financiare.

OSHNA do të përgatisë pasqyrat vjetore financiare në përputhje me SNRF.

OSHNA do të përdor SNRF në:

Mbajtjen e librave (regjistrimi kronologjik në një ditari, regjistrimi sistematik në librat kontabël të të gjitha të dhënave dhe dëshmitë ekonomiko-financiare që kanë të bëjnë me OSHNA);

Sistemin e Kontabilitetit (një strukturë e organizuar e përbërë nga metoda manuale ose kompjuterike për kontabilitet, procedura dhe kontrole të dizajnuara për mbledhjen, regjistrimin, klasifikimin, analizimin, përmbledhjen, interpretimin dhe paraqitjen e të dhënave të sakta dhe në kohë për vendimet e menaxhimit);

Raportin Vjetor (një raport i përgatitur nga Drejtori Menaxhues i OSHNA dhe i miratuar nga Këshilli Drejtues për një periudhë vjetore duke përfshirë pasqyrat financiare OSHNA përgatit dhe mirëmban një tabelë të përbashkët të Llogarive në përputhje me SNRF që është në përputhje me nevojat e detyrave të kontabilitetit, buxhetit dhe raportimit të OSHNA-së).

Fusha e prokurimit do të rregullohet në bazë të Legjislacionit vendor për fushën e Prokurimit Publik.

Fushëveprimi i Auditimit, do të rregullohet në bazë të Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit. Zyra Kombëtare e Auditimit të Republikës së Kosovës, do të jetë auditor i jashtëm për auditimin e OSHNA-së.

Marrëdhënia e punës do të rregullohet me Legjislacionin e Punës si dhe aktet nënligjore të nxjerra bazuar në rregullat dhe praktikat ndërkombëtare të fushës së Navigacionit Ajror.

Me ligjin e ri do të rregullohet edhe çështja e pensionimit të parakohshëm për stafin operativ të OSHNA-së. Nëpunësi operativ do të fitojë të drejtën në pension të parakohshëm varësisht nga moshja dhe koha e shërbimit në OSHNA.

KAPITULLI 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme

Për analizën e një koncept dokumenti nuk është e mjaftueshme të deklarohet se shkaqet e problemit do të largohen dhe se problemi rrjedhimisht do të zgjidhet. Veprimet duhet të vendosen në një kontekst të gjerë që merr parasysh të gjitha efektet e mundshme që veprimet e Qeverisë mund të kenë. Kjo nënkupton analizën e pesë kategorive të ndikimeve potenciale në vijim:

- 1) ndikimet ekonomike;
- 2) ndikimet shoqërore;
- 3) ndikimet mjedisore;
- 4) ndikimet ndërsektorale;
- 5) ndikimet buxhetore.

Këto ndikime janë përmbledhur në formë tabelare në tabelën më poshtë.

4.1. Opsioni 1: Opsioni për Asnjë ndryshim

Tabela 5: Ndikimet më të rëndësishme të identifikuar sipas kategorisë së ndikimit për Opsionin 1

Kategoritë ndikimeve	e	Ndikimet përkatëse të identifikuar (opsioni i parë)
Ndikimet ekonomike		Ndikimet ekonomike do të jenë negative. ASHNA vazhdon të jetë barrë për Buxhetin e Shtetit, do të ketë ngecje në zhvillimin e kapaciteteve teknike dhe në realizimin e të hyrave dhe shpenzimeve sipas Rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror.
Ndikimet sociale		ASHNA vështirë do të mund të jetë konkurreuese në tregun rajonal të ofrimit të shërbimit të navigacionit ajror, për shkak të mungesës së pavarësisë në menaxhimin financiar, të të hyrave dhe shpenzimeve.
Ndikimet mjedisore		Ndikimi i emetimeve të CO ₂ do të vazhdojë të jetë i pranishëm.
Ndikimet ndërsektorale		Konflikti mes kompetencave të rregullimit ekonomik të ASHNA-së, mes Qeverisë së Republikës së Kosovës dhe AAC-së, do të vazhdojë të jetë i pranishëm.
Ndikimet buxhetore		ASHNA, do të vazhdojë të mbetet barrë për Buxhetin e Republikës së Kosovës.

4.2. Opsioni 2: Opsioni për Përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit përmes akteve ekzistuese

Tabela 6: Ndikimet më të rëndësishme të identifikuar sipas kategorisë së ndikimit për Opsionin 2

Kategoritë ndikimeve	e	Ndikimet përkatëse të identifikuar (opsioni i dytë)
Ndikimet ekonomike		Ndikimi ekonomik do të vazhdojë të mbetet negativ, me disa përmirësime jo esenciale. ASHNA vazhdon të jetë barrë për Buxhetin e Shtetit.

Ndikimet sociale	Konkurrueshmëria në tregun rajonal do të vazhdojë të jetë e pa barabartë edhe pse mund të ketë përmirësime minore, dhe i njëjti nuk do të reflektoj në aspektin social.
Ndikimet mjedisore	Ndikimi i emetimeve të CO2 do të vazhdojë të jetë i pranishëm. Megjithatë, me përmirësimin e zbatimit të legjislacionit dhe politikave në fuqi do të mund të përmirësohej gjendja.
Ndikimet ndërsektorale	Konflikti mes kompetencave të rregullimit ekonomik të ASHNA-së, mes Qeverisë së Republikës së Kosovës dhe AAC-së, do të vazhdojë të jetë i pranishëm.
Ndikimet buxhetore	ASHNA, do të vazhdojë të mbetet barrë për Buxhetin e Republikës së Kosovës.

4.3. Opsioni 3: Hartimi i Ligjit të ri për ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror

Tabela 7: Ndikimet më të rëndësishme të identifikuar sipas kategorisë së ndikimeve për Opsionin 3

Kategoritë ndikimeve	Ndikimet përkatëse të identifikuar (Opsioni 3)
Ndikimet ekonomike	Përmes opsionit të rekomanduar që ka për qëllim hartimin e një ligji të ri për ASHNA-në, dhe harmonizimin e tij me Aquis të BE-së, Kosova synon të adresojë problemet e identifikuar. Krahas kësaj, përmirësimi i legjislacionit dhe harmonizimi me praktikën ndërkombëtare do të ketë ndikime pozitive të pritura ose do të reduktojë ndikimet negative që ndërlidhen me fushën e navigacionit ajror. Në veçanti pritet që: <ul style="list-style-type: none"> - Rritja e të hyrave nga shërbimet e navigacionit ajror; - Investimet në infrastrukturën e navigacionit ajror janë me kosto shumë efektive dhe kanë ndikim në rritjen e sigurisë, cilësisë së shërbimeve dhe përfitimit ekonomik; dhe - Rritja e konkurrueshmërisë dhe vendeve të reja të punës.
Ndikimet sociale	Ndikimet e opsionit të propozuar synojnë që: <ul style="list-style-type: none"> - Të nxisë shtimin e vendeve të punës përmes investimeve në këtë sektor; dhe - Të nxisë kualifikime profesionale të fuqisë punëtore në fushën e navigacionit ajror
Ndikimet mjedisore	- Me normalizimin e hapësirës ajrore, nënkuptohet edhe shkurtimi i rrugëve ajrore në Republikën e Kosovës. Ky shkurtim do të ndikojë drejtpërdrejt edhe në emetimin e CO2, gjatë një fluturimi që ka për destinim Kosovën apo nga Kosova për vendet e treta. Përfitimet mjedisore për shkak të zvogëlimit të emetimeve të CO2 duke siguruar përfitime edhe në fusha të tjera, siç është shëndetësia
Ndikimet ndërsektorale	- Me ligjin e ri, do të përcaktohen qartë kompetencat ndër sektorale, të cilat janë krijuar me ligjin aktual të ASHNA-së.
Ndikimet buxhetore	- Ndikimi buxhetor do të jetë pozitiv, ku ASHNA nuk do të jetë barrë për Buxhetin e Republikës së Kosovës. Rregullimin ekonomik do ta bazojë në Rregulloren Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin Skemës së

	Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror. Planifikimi dhe shpenzimi i buxhetit do të realizohet bazuar në performancë, si organizatë jo fitimprurëse, siç është përcaktuar në rregulloren e lartcekur.
--	---

4.4. Sfidat me mbledhjen e të dhënave

MMPHI është përgjegjëse për zbatimin e politikave dhe legjislacionit në fushën e transportit ajror, aviacionit civil dhe navigacionit ajror. Krahas MMPHI-së, edhe institucionet tjera kanë përgjegjësi në këtë fushë, duke përfshirë ASHNA, AAC, MM, MPB etj. Mbledhja e të dhënave kyçe për këtë dokument është bërë mbi bazën dokumenteve aktuale që veçse janë përgatitur nga MMPHI dhe institucionet tjera.

KAPITULLI 5: Komunikimi dhe konsultimi

Gjatë hartimit dhe pas miratimit të Koncept Dokumentit do të organizohen takime të ndryshme dhe draftet do të publikohen për komente nga publiku.

Tabela, 8: Përmbledhje e aktiviteteve të komunikimit dhe konsultimit të kryera për koncept dokumentin

Procesi i konsultimit synon:							
<ul style="list-style-type: none"> - Të njoftojë institucionet e nivelit qendror dhe vendor, si dhe publikun, për procesin e hartimit të Koncept Dokumentit për fushën e Fushën e Shërbimeve të Navigacionit Ajror. - Të përmbush detyrimet në drejtim të harmonizimit të legjislacionit vendor me atë të BE-së. - Transparencë gjatë hartimit të Koncept Dokumentit për Fushën e Shërbimeve të Navigacionit Ajror. 							
Qëllimi kryesor	Grupi i synuar	Aktiviteti	Komunikimi/njoftimi	Afatet treguese	Buxheti i nevojshëm	Personi përgjegjës	
Takim i hapur për të gjitha palët e interesit	Të gjithë të interesuarit	Takimi publik	Komunikimi përmes faqes së internetit dhe e-mail			Samir Bllacaku	
Konsultim publik me shkrim	Institucionet publike (qendrore dhe lokale)	Publikimi i konsultimit në portalin e konsultimit publik	Komunikimi përmes faqes së internetit dhe e-mail			Samir Bllacaku	

KAPITULLI 6: Krahasimi i opsioneve

Një opsion i veprimit në rrugën përpara në kuadër të fushës që ky Koncept Dokument trajton:

6.1. Opsioni 1 - asnjë ndryshim

Mbetja në fuqi e Ligjit ekzistues për ASHNA-në, pa ndryshuar as çështjet lidhur me zbatimin e tij. Ky opsion nuk do të adresonte aspak nevojat e Republikës së Kosovës në fushën e navigacionit ajror. Legjislacioni në fuqi nuk përkon me obligimet ndërkombëtare të Kosovës në zbatimin e HPEA-së. Marrë parasysh kufizimet që prodhon ky opsion, Grupi Punues ndan mendimin se ky opsion do të jetë pengesë serioze në rrugën e zhvillimit dhe përmirësimit të infrastrukturës në fushën e navigacionit ajror.

6.2. Opsioni 2 - Opsioni për plotësim-ndryshim të ligjit ekzistues të ASHNA-së

Plotësim-ndryshimi i Ligjit për ASHNA-në pa ndërruar statusin dhe pa përmirësime në normativën Ligjore të përgjithshme në fushën administrative dhe financiare, nuk do t'i adresojë nevojat dhe kërkesat që dalin nga obligimet ndërkombëtare në fushën e navigacionit ajror. Kjo do të përfshinte masa shtesë në zbatimin e ligjit për ASHNA-në, duke përfshirë, ndërhyrjet në aktet ligjore dhe nënligjore që rregullojnë tërë organizatat buxhetore në kuadër të Buxhetit të Republikës së Kosovës, për të adresuar nevojat në fushën e navigacionit ajror. Ekziston shumë hapësirë për të përmirësuar fushën e navigacionit ajror edhe në kuadër të bazës ligjore ekzistuese, në veçanti drejt arritjes së objektivave.

Disa nga çështjet e identifikuara gjatë analizës, në kuadër të këtij opsioni do të mund të adresohen vetëm me ndryshimin e Ligjeve dhe akteve nënligjore si në vijim:

- Ndryshim Plotësimi i Ligjit Nr. 03/L-048 për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë dhe akteve nënligjore të tij;
- Ndryshim Plotësimi i Ligjit Nr. 06/L-113 për Organizimin dhe Funkcionimin e Administratës Shtetërore dhe të Agjencive të Pavarura dhe akteve nënligjore të tij;
- Ndryshim Plotësimi i Ligjit Nr. 06/L-114 për Zyrtarët Publik dhe akteve nënligjore të tij;
- Ndryshim Plotësimi i Ligjit Nr. 08/L-196 për Pagat në Sektorin Publik dhe akteve nënligjore të tij.

Ky opsion, pra i përmirësimit të zbatimit të legjislacionit ekzistues primar dhe sekondar, deri në një masë do të adresonte disa nga nevojat për rregullimin e fushës së navigacionit ajror, mirëpo ndikon në shumë akte ligjore e nënligjore ku do të mund të shkaktoheshin shumë konflikte të tjera të dispozitave ligjore për organizatat tjera buxhetore.

6.3. Opsioni 3 – Hartimi i Ligjit të ri për ofruesin e shërbimeve të navigacionit ajror

Përgatitja e një Projektligji të ri për ASHNA-në, për të reflektuar kërkesat e Acquis të BE-së përkatësisht HPEA-së, në fushën e navigacionit ajror do të adresonte nevojat e ASHNA-së. Gjatë hartimit të ligjit të ri për ASHNA-në, i cili do të harmonizohej me direktivat e BE-së, përkatësisht

detyrimeve të dala nga HPEA në veçanti, duke adresuar çështjet e identifikuar në kuadër të këtij koncept dokumenti dhe duke harmonizuar të gjitha aktet nënligjore me kërkesat e reja nga Acquis i BE-së, me qëllim të eliminimit të të gjitha kundërthënieve ligjore dhe rregulimeve të ndryshme.

Ky opsion nuk paraqet nevojën që të shoqërohet po ashtu me përmirësim të zbatimit të kornizës ligjore në fuqi dhe legjislacionit që do të hartohet, për të mundësuar arritjen e objektivave në fushën e navigacionit ajror. Duke ju referuar, shkaqeve dhe pasojave të identifikuar në kuadër të këtij koncept dokumenti, në vijim janë përfshirë rekomandimet kryesore që kanë të bëjnë me këtë opsion.

Tabela 8: Plani i zbatimit për Opsionin 3

Qëllimi i Politikës	Implementimi i plotë i detyrimeve të marra nga HPEA-ja përmes implementimit të rregulloreve të fushës së navigacionit ajror.							Shifra e pritshmë e e kostos	
Objektivi strategjik	Krijimi i një kornize ligjore në përmirësimin, zhvillimin dhe ngritjen efiçencës dhe sigurisë në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror.								
	Produkti, aktivitetet, viti dhe organizata/departamenti përgjegjës								
Objektivi specifik 1 – Përmirësimi i infrastrukturës ligjore dhe rregullatore si dhe harmonizimi me rregullativën dhe praktikën e BE-së në fushën e navigacionit ajror; –	Produkti 2.2.1								
	Hartimi i Ligjit të ri për ASHNA-në		Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucion i/departamenti përgjegjës	S'KA
	Aktiviteti 1.1.1 Themelimi i Grupit Punues	X						MMPHI	'
	Aktiviteti 1.1.2 Hartimi i Draft Ligjit të ri	X						MMPHI	S'KA
	Aktiviteti 1.1.3 Miratimi	X						Qeveria e Republikës së Kosovës; Kuvendi i Republikës së Kosovës	S'KA
Objektivi specifik 2	Produkti 2.2.2 Identifikimi	Përgatitja për Normalizim		X	X			MMPHI OSHNA AAC	S'KA

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Normalizimi i Hapësirës së Ulët Ajrore të Republikës së Kosovës;	mi Nevojave për normalizim	Koordinimi me shtetet fqinje		X	X			MMPHI OSHNA AAC	S'KA
		Nënshkrimi i marrëveshjeve		X	X			MMPHI OSHNA	S'KA
Objektivi specifik 3 Marrja nën kontroll i Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës;	Produkti 2.2.3 Koordinimi mes Qeverisë, KFOR dhe NATO	Aktiviteti Marrëveshja me NATO/KFOR,			X			MMPHI OSHNA AAC NATO/KFOR	S'KA
Objektivi specifik 4 Zhvillimi i mëtejshme i kapaciteteve teknike dhe njerëzore;	Produkti 2.2.4	Investimet në projektet ATM	X	X	X			OSHNA	5 (pesë) Milion Euro
		Ngritja e kapaciteteve profesionale njerëzore - rekrutimi i gjeneratës së re të kontrollorëve të trafikut ajror/trajnimin e kontrollorëve aktual për menaxhimin e hapësirës së lartë ajrore	X	X	X			OSHNA	1 (një) milion Euro
Objektivi specifik 5 Rritja e konkurrencës së shërbimeve të navigacionit ajror.	Produkti 2.2.5	Rritja e efikasitetit dhe cilësisë së shërbimeve të navigacionit ajror.	X	X	X			OSHNA	S'KA

		Ulja e normës së tarifës për ofrimin e shërbimeve terminale.				X		OSHNA AAC	S'KA
--	--	--	--	--	--	---	--	-----------	------

Tabela 9: Krahasimi i opsioneve

Metoda e krahasimit:			
Ndikimet relevante pozitive	Opsioni 1: Asnjë ndryshim	Opsioni 2: Përmirësimi i zbatimit dhe ekzekutimit	Opsioni 3: Ligji i ri për OSHNA-në
Ndikimet ekonomik e	Ndikimet ekonomike do të jenë negative. ASHNA vazhdon të jetë barrë për Buxhetin e Shtetit, do të ketë ngecje në zhvillimin e kapaciteteve teknike dhe në realizimin e të hyrave dhe shpenzimeve sipas Rregullores Nr. 3/2016 mbi Përcaktimin e Skemës së Përbashkët të Tarifave për Shërbimet e Navigacionit Ajror. Ne vitet 2018-2022, ASHNA ka shfrytëzuar buxhetin në shumën prej 6,543,500.43 EUR vetëm nga grantet qeveritare.	Ndikimi ekonomik do të vazhdojë të mbetet negativ, me disa përmirësime jo esenciale. ASHNA vazhdon të jetë barrë për Buxhetin e Shtetit, ashtu si në vitet e kaluara me mbi 6.5 milion shpenzime nga grantet qeveritare.	Përmes opsionit të rekomanduar që ka për qëllim hartimin e një ligji të ri për OSHNA-në, dhe harmonizimin e tij me Acquis të BE-së, Kosova synon të adresojë problemet e identifikuar. Krahas kësaj, përmirësimi i legjislacionit dhe harmonizimi me praktikën ndërkombëtare do të ketë ndikime pozitive të pritura ose do të reduktoj ndikimet negative që ndërlidhen me fushën e navigacionit ajror. Në veçanti pritet që: – Rritja e të hyrave nga shërbimet e navigacionit ajror – me marrjen nën menaxhim të hapësirës së lartë ajrore, të hyrat mund të rriten deri në 10.000.000 (10 milion) euro; – Investimet në infrastrukturën e

			<p>navigacionit ajror kanë kosto të lartë por kanë ndikim në rritjen e sigurisë, cilësisë së shërbimeve dhe përfitimit ekonomik; dhe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rritja e konkurrueshmërisë dhe vendeve të reja të punës.
Ndikimet sociale	ASHNA vështirë do të mund të jetë konkurruese në tregun rajonal të ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror, për shkak të mungesës së pavarësisë në menaxhimin financiar, të të hyrave dhe shpenzimeve.	Konkurrueshmëria në tregun rajonal do të vazhdojë të jetë e pabarabartë edhe pse mund të ketë përmirësime minore.	<p>Ndikimet e opsionit të propozuar synojnë që:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Të nxisë shtimin e vendeve të punës përmes investimeve në këtë sektor; dhe - Të nxisë kualifikime profesionale të fuqisë punëtore në fushën e navigacionit ajror
Vlerësimi i ndikimit mjedisor	Ndikimi i emetimeve të CO ₂ do të vazhdojë të jetë i pranishëm.	Ndikimi i emetimeve të CO ₂ do të vazhdojë të jetë i pranishëm. Megjithatë, me përmirësimin e zbatimit të legjislacionit dhe politikave në fuqi do të mund të përmirësohej gjendja.	Me normalizimin e hapësirës ajrore, nënkupton edhe shkurtimin e rrugëve ajrore në Republikën e Kosovës. Ky shkurtim do të ndikoj drejtpërdrejtë edhe në emetimin e CO ₂ , gjatë një fluturimi që ka për destinim Kosovën apo nga Kosova për vendet e treta. Përfitimet mjedisore për shkak të zvogëlimit të emetimeve të CO ₂ duke siguruar përfitime edhe në fusha tjera, siç është shëndetësia
Ndikimi në NMV	Ndikimi do të vazhdojë të jetë negativ	Ndikimi do të vazhdojë të jetë negativ	Ndikimi në NMV parashihet të jetë pozitiv, pasi që do të krijohen mundësi të reja për rritjen e numrit të fluturimeve, dhe shtimin e

KONCEPT DOKUMENT PËR FUSHËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

							destinacioneve të reja për dhe nga Aeroporti i Prishtinës		
Kostot relevante	Barrë për buxhetin e vendit			Vazhdon të mbetet barrë për buxhetin e vendit			Do të ketë qëndrueshmëri financiare me të hyrat nga ofrimi i shërbimeve.		
Vlerësimi i ndikimit të pritshëm buxhetor	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 1	Viti 2	Viti 3
	-	-	-	-	-	-	+	+	+++
Përfundimi									

KAPITULLI 7: Konkluzionet dhe hapat e ardhshëm

Grupi punues ka vlerësuar se opsioni më i mirë apo opsioni i preferuar i cili rekomandohet të procedohet më tutje është opsioni i tretë, pra hartimi i ligjit të ri për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror.

Ky opsion përfshinë përgatitjen e një Ligji të ri për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, si dhe rishikimin e gjithë pakos së akteve nënligjore që burojnë nga ky ligj, për të reflektuar kërkesat e Acquis të BE-së në fushën e navigacionit ajror.

Përcaktimi i statusit të Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror rekomandohet të jetë subjekt i pavarur juridik në shërbim të interesit publik, me personalitet të plotë juridik, me autonomi të plotë operationale, administrative dhe funksionale në përputhje me Ligjin për Aviacionin Civil.

Gjatë hartimit të Ligjit të ri për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, i cili do të harmonizohet me direktivat e BE-së në fushën e navigacionit ajror në veçanti, duke adresuar çështjet e identifikuar në kuadër të këtij koncept dokumenti, dhe duke harmonizuar gjithë aktet nënligjore me kërkesat e reja nga Acquis i BE-së, me qëllim të eliminimit të të gjitha kundërthënieve ligjore dhe rregullimeve të ndryshme. Duke ju referuar, shkaqeve dhe pasojave të identifikuar në kuadër të këtij koncept dokumenti, në vijim janë përfshirë rekomandimet kryesore që kanë të bëjnë me këtë opsion.

Pas miratimit të këtij Koncept Dokumenti nga ana e Qeverisë, MMPHI do të themelojë grup punues për Hartimin e projektligjit të Ri për Ofruesin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror dhe akteve nënligjore që burojnë nga i njëjti.

SHTOJCA 1: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMIN EKONOMIK

Kategoria e ndikimeve ekonomike	Ndikimi kryesor	A pritet të ndodhë ky ndikim?		Numri i organizatave, kompanive dhe/ose individëve të prekur	Përfitimi ose kostoja pritshme e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo	I lartë / i ulët	I lartë / i ulët	
Vendet e punës¹	A do të rritet numri aktual i vendeve të punës?	Po		I ulët	I ulët	Me investimet në sektorin e navigacionit ajror pritet të rriten vendet e punës.
	A do të zvogëlohet numri aktual i vendeve të punës?		Jo			
	A do të ndikojë në nivelin e pagesës?	Po		I ulët	I ulët	Zhvillimet e reja në fushën e navigacionit ajror, do të kenë ndikim pozitiv edhe në nivelin e pagesës së vendeve të punës.
	A do të ndikojë në lehtësinë e gjetjes së një pune?		Jo	/	/	
Të bërit biznes	A do të largohen shërbime të caktuara nga tregu?		Jo	I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror, do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.
	A do të shtohen produkte të caktuara në treg?		Jo	I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror do të

¹ Kur ndikon vendet e punës, do të ketë edhe ndikime sociale.

						krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.
	A do të detyrohen bizneset të mbyllen?	Jo				
	A do të krijohen biznese të reja?	Po		I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror, do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.
Investimet	A pritet që kompanitë të anulojnë ose shtyjnë investimet?		Jo	/	/	
	A do të rriten investimet nga diaspora?	Po		I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror, do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.
	A do të zvogëlohen investimet nga diaspora?		Jo	I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror, do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.

	A do të rriten investimet e huaja direkte?	Po		I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.
	A do të ulen investimet e huaja direkte?		Jo			
	A do të ulen çmimet shërbimet ekzistuese?		Jo	/	/	
	A do të preket ndonjë sektor i veçantë biznesi?		Jo	/	/	
Ndikim et ekonomike rajonale	A është i përqendruar ky sektor në një rajon të caktuar?		jo	/	/	
	A do të ndikohet rritja e ardhshme ekonomike?	Po		I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror, do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë.
Zhvillimi i përgjithshëm ekonomik	A mund të ketë ndonjë efekt në normën e inflacionit?		Jo	/	/	

SHTOJCA 2: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMET SOCIALE

Kategoria e ndikimeve shoqërore	Ndikimi kryesor	A pritët të ndodhë ky ndikim?		Numri i organizatave, kompanive dhe/ose individëve të prekur	Përfitimi ose kostoja pritshme e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo	I lartë / i ulët	I lartë / i ulët	
Vendet e punës ²	A do të rritet numri aktual i vendeve të punës?	Po		I ulët	I ulët	Përmes krijimit të politikave të reja në fushën e navigacionit ajror do të krijohen mundësi për shtimin e shërbimeve dhe ardhjen e kompanive të reja për realizim të fluturimeve nga dhe për në Kosovë. Me këtë synohet edhe krijimi i vendeve të reja të punës.
	A do të zvogëlohet numri aktual i vendeve të punës?		Jo	/	/	
	A preken vendet e punës në një sektor të caktuar biznesi?		Jo	/	/	
	A do të ketë ndonjë ndikim në nivelin e pagesës?	Po		I ulët	I ulët	Zhvillimet e reja në fushën e navigacionit ajror

² Kur prek vendet e punës, do të ketë edhe ndikime ekonomike.

							do të kenë ndikim pozitiv edhe në nivelin e pagesës së vendeve të punës.
Ndikimet shoqërore rajonale	A janë përqendruar ndikimet shoqërore në një rajon apo qytet të veçantë?		Jo	/	/		
Kushtet e punës	A preken të drejtat e punëtorëve?		Jo	/	/		
Përfshirja sociale	A do të ketë ndikim në varfëri?		Jo	/	/		
	A preket qasja në skemat e mbrojtjes sociale?		Jo	/	/		
	A do të ketë ndikim në financimin ose organizimin e skemave të mbrojtjes sociale?		Jo	/	/		
	A ndikon opsioni në ruajtjen e trashëgimisë kulturore?		Jo	/	/		
Shëndeti dhe siguria publike³	A do të rritet apo zvogëlohet rreziku për shëndetin për shkak të substancave të dëmshme?	Po		I ulët	I ulët		Përmes investimeve kapitale dhe normalizimit të hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës, do të shkurtohen rrugët e fluturimit nga dhe për në Kosovë dhe kjo do të ndikoj edhe

³ Kur ka ndikim në shëndetin dhe sigurinë publike, atëherë rregullisht ka ndikime mjedisore.

						në uljen e ndotjes së ambientit me CO2.
			Jo	/	/	
		Po		I ulët	I ulët	ASHNA planifikon të investoj në përdorimin e energjisë alternative të ripërtëritshme, dhe kjo do të ndikoj në uljen e shfrytëzimit të energjisë nga termoelektranat dhe rrjedhimisht do të ndikojë në uljen e ndotjes së ambientit.

SHTOJCA 3: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMET MJEDISORE

Kategoria e ndikimeve në mjedis	Ndikimi kryesor	A pritet të ndodhë ky ndikim?	Numri i organizatave, kompanive dhe/ose individëve të prekur		Përfitimi ose kostoja e pritshme e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo	I lartë/i ulët	I lartë /i ulët	
Klima dhe mjedisi i qëndrueshëm	A do të ketë ndikim në emetimet e gazrave serrë (dioksidi i karbonit, metani, etj.)?	Po		I ulët	I ulët	Përmes investimeve kapitale në përdorimin e energjisë së ripërtëritshme dhe normalizimit të hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës, do të shkurtohen rrugët e fluturimit nga dhe për në Kosovë dhe kjo do të ndikoj edhe në uljen e ndotjes së ambientit me CO2.
Cilësia e ajrit	A do të ketë ndikim në emetimin e ndotësve të ajrit?	Po		I ulët	I ulët	Përmes investimeve kapitale në përdorimin e energjisë së ripërtëritshme dhe normalizimit të hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës, do të shkurtohen rrugët e fluturimit nga dhe për në Kosovë dhe kjo do të ndikoj edhe në uljen e ndotjes së ambientit me CO2.

SHTOJCA 4: FORMA E VLERËSIMIT PËR NDIKIMIN E TË DREJTAVE THEMELORE

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

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