



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

Nr. 12/200
Datë: 18.04.2024

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 18 prill 2024, merr këtë:

V E N D I M

1. Aprovohet Koncept-dokumenti për Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme.
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 i Prostornog Planiranja
Ministry of Environment and Spatial Planning

**KONCEPT DOKUMENT NË FUSHËN E TRANSPORTIT TOKËSOR TË
MALLRAVE TË RREZIKSHME**

Përgatitur nga: Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës

Mars , 2024

Përmbajtja	
Përmbledhje e koncept dokumentit	3
Hyrje.....	6
Kapitulli 1: Përkufizimi i problemit	8
Kapitulli 2: Objektivat.....	18
Kapitulli 3: Opsionet	20
Kapitulli 3.1: Opsioni asnjë ndryshim	32
Kapitulli 3.2: Opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit	21
Kapitulli 3.3: Opsioni i tretë (përcaktohet veç e veç për secilin koncept dokument).....	21
Kapitulli 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme	23
Kapitulli 4.1: Sfidat me mbledhjen e të dhënave.....	25
Kapitulli 5: Komunikimi dhe konsultimi	25
Kapitulli 6: Krahasimi i opsioneve.....	26
Kapitulli 6.1: Planet e zbatimit për opsionet e ndryshme.....	26
Kapitulli 6.2: Tabela e krahasimit me të tri opsionet	30
Kapitulli 7: Konkluzionet dhe hapat e ardhshëm	31
Kapitulli 7.1: Dispozitat për monitorimin dhe vlerësimin.....	31
Shtojca 1: Forma e vlerësimit për ndikimin ekonomik	31
Shtojca 2: Forma e vlerësimit për ndikimet shoqëror	35
Shtojca 3: Forma e vlerësimit për ndikimet mjedisore	39
Shtojca 4: Forma e vlerësimit për ndikimin e të drejtave themelore	42

Përmbledhje e koncept dokumentit

Transporti tokësor i mallrave të rrezikshme sa i përket sigurisë rrugore dhe mjedisit është shumë kompleks.

Kompleksiteti i tij dhe rëndësia varet nga fakti se si faktori njeri e trajton seriozisht faktorin e zhvillimit të transportit rrugorë dhe përdorimin e tij në kushte dhe rrethana të ndryshme.

Njeriu duke vlerësuar të mirat dhe përparësitë e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme nuk i vëren dhe nuk i trajton dobësitë, të metat, rreziqet apo shkallen e ndotjes së mjedisit.

Qëllimi i këtij koncept dokumenti është që të ofroj një analizë të përgjithshme për relacionin e faktorëve ndikues të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme dhe kompleksitetit të tij në sigurinë e transportit rrugorë në Republikën e Kosovës, veçanërisht në promovimin, hapjen dhe integrimin e transportit rrugor, rritjen e cilësisë së shërbimeve dhe mbrojtjen e mjedisit.

Informacionet e përgjithshme	
Titulli	Koncept Dokumenti në Fushën e Transportit të Mallrave të Rrezikshme
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Personi kontaktues	Metije Rrahmani, U.D. Udheheqëse e Divizionit të mallrave- MMPHI Nr. tel. 03820028069
Plani Kombëtar për Zhvillim	“Plani Kombëtar për Zhvillim 2030”, 2.3.3 Hartimi i Politikave në Fushën e Infrastrukturës dhe transportit si dhe rishikimi i kornizës ligjore Objektivi Operacional 2.3.3 Hartimi i Koncept Dokumentit për mallra të rrezikshme
Prioriteti strategjik	Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030 dhe Plani i Veprimit 2023 – 2025 për zbatimin e Strategjisë së Transportit Multimodal 5.1 Objektivi Strategjik 1: Lidhje transporti pa probleme 5.2 Objektivi Strategjik 2: Një sistem transporti i sigurtë – drejt vizionit zero 5.3 Objektivi Strategjik 3: Transport i mençur dhe i qëndrueshëm Programi i Qeverisë së Republikës Kosovës 2021-2025 2.13 Infrastruktura 2.13.4 Siguria dhe mirëmbajtja rrugore Strategjia e Traktatit të Transportit për Lëvizje të Qëndrueshme dhe SMART në Ballkanin Përendimor 3.1.1 Transport i zgjuar dhe i qëndrueshem

Vendimi	
Çështja kryesore	Mungesa e rregullimit adekuat ligjor i ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme me Legjislacionin tjetër që i përket sektorit të mallrave të rrezikshme mos harmonizimi i ligjit ekzistues me legjislacionin e BE-së.

Përmbledhje e konsultimeve	<p>Gjatë hartimit të koncept dokumentit në fushën e hekurudhave në përputhje me Rregulloren e Punës së Qeverisë së Republikës së Kosovës Nr. 09/2011 si dhe Rregullores (QRK) Nr. 05/2016 për Sandardet Minimale për Procesin e Konsultimit Publik, ekipi punues ka mbajtur takime publike me palët e interesit, në të cilin kanë marr pjesë përfaqësues të bizneseve, shoqërisë civile dhe institucioneve.</p> <p>Konsultimi paraprak për Koncept Dokumentin për fushën e mallrave te rrezikshme është zhvilluar në periudhen 23-28.10.2023.</p> <p>Konsultimi publik përmes platformës për konsultime publike është zhvilluar gjatë periudhës 03-24.11. 2023.</p>
Opsioni i propozuar	Opsioni 3, Hartimi i Ligjit te ri për transportin tokesor te mallrave te rrezikshme

Ndikimet kryesore të pritshme	
Ndikimet buxhetore	Ky koncept dokument nuk parashihet të krijojë kosto shtesë buxhetore. Të gjitha aktivitetet e parapara do të mbuloohen me ndarjet buxhetore aktuale.
Ndikimet ekonomike	<p>Hartimi i ligjit të ri për transportin tokesor te mallrave te rrezikshme pritet të ketë ndikim pozitiv në zhvillimin ekonomik si:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Krijimin e vendeve të punës ne sektorin e transportit te malrave dhe mallrave te rrezikshme - Krijimin e kushteve per qasje me te lehte tregun rajonal dhe evriopian; - Mundesia e hapjes së bizneseve të reja të transportit te mallrave te rrezikshme. - Rritjen e transportit vendor dhe ndërkombëtarë. - Ngritja e kapaciteteve teknike dhe profesionale përmes reformave në menaxhim dhe sistemit te transportit ; - Ngritja e sigurisë së transportit rrugor dhe hekurudhorë te mallrave te rrezikshme sipas Direktivave Evropiane, stadrateve te ADR dhe RID; - Mjedis më të pastër duke shfrytëzuar mjete transporti adekuate te miratuara sipas kerkesave teknike te ADR-se për të arritur parakushtin e emetimit zero të gazrave dhe sigurise; - Digjitalizimi i sherbimeve në fushën e transportit rrugorë dhe hekurudhorë të mallrave te rrezikshme; - Avancimi i kushteve teknike për transport tokesor te mallrave te rrezikshme në plotësimin e kushtit për zhvendosjen e transportit nga rruga në hekurudhë dhe mundesia e ofrimit te sherbimeve te transportit intermodal ; - Hapja e tregut për transport dhe të kombinuar (multimodal) dhe - Krijimi i kushteve per implementimin e stadarteve teknike dhe profesionale sipas ADR,RID dhe rekomandimeve te dalura nga TCT.
Ndikimet shoqërore	<ul style="list-style-type: none"> - Ligji i ri do të ndikon në rritjen e sigurise ne transportin e mallrave te rrezikshme nevojën e miratimit te mjete teknike më të sigurta dhe me miqësore me ambientin, transport më të sigurt si dhe punësime në sektor sipas formave të avancuara për modernizim të sektorit.

Ndikimet mjedisore	<ul style="list-style-type: none"> - Krijimi i shërbimeve elektronike/digjitalizimi i shërbimeve të transportit hekurudhor të mallrave do të zvogëloj përdorimin e letrës, ngjyrës, hapësirave, mirëmbajtjes së pajisjeve TI, elemente këto që do të ndikojn në zvogëlimin e sasise së mbeturinave; - Ulja e ndotjes së mjedisit nga shkarkimi i gazrave të motorit nga mjetet lëvizëse me djegje të brendshme rritur stadartin teknik dhe modenizuar mjetet teknike sipas stadarteve dhe ekresave të ADR dhe RID. - Aplikimi i Standardeve nderkombetare rrit sigurinë e transportit të materieve të rrezikshme, rrit vigjilencën në menaxhimin e aksidenteve dhe incidenteteve në rastin e transportimit të materieve të rrezikshme, materieve lehtë të ndezshme.
Ndikimet ndër-sektoriale	<p>Do të ketë ndikim direkt në rritjen e shërbimeve cilësore në shërbimet e transportit dhe qasjen në shërbimet e transportit të mallrave të rrezikshme nga operatorët dhe entitetet tjera që ofrojnë shërbime për në këtë sektor. Poashtu ndikon direkt në qasjen dhe integrimin e rrjetit të brendshëm rrugor dhe hekurudhor si dhe promovimin e shërbimeve me të drejtat e qytetarëve të cilëve do të mundësohen shërbime më të sigurta më të shpejta me kosto më të ulët ekonomike si dhe mjedisore, kursime në të holla, në kohë si dhe logjistikë më bashkëkohore.</p>
Ngarkesat administrative për kompanitë	<ul style="list-style-type: none"> - Një nga çështjet kryesore të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës është zvogëlimi i ngarkesave administrative, për persona fizik dhe juridik në fushën e mallrave të rrezikshme; - Zvoglimi i barrës administrative përmes efikasitetit dhe efektivitetit duke siguruar që detyrat publike të kryhen me shpenzime minimale dhe efekt maksimal. Eliminimin e letrës dhe shkëmbimin e të dhënave në kohë reale në mes institucioneve publike dhe private dhe - Konform strategjisë së Qeverisë për zvogëlimin e barrës administrative do të implementohet shkëmbimi i të dhënave në formë elektronike dhe në kohë reale duke zbatuar platformën e interoperabilitetit GG ku konform kësaj do të zvogëlohet përdorimi i letrës dhe lehtësimi i procedurave. - Përmes legjislacionit të rishikuar, do të thjeshtohen procedurat për ofrimin e shërbimeve publike të fushës, si dhe do të ulen kostot për biznesin.
Testi i NVM-ve	Testi i NVM-ve nuk është zbatuar
Hapat e ardhshëm	
Afatshkurtër	Pas miratimit të koncept dokumentit, pritet të Hartohet Ligji i ri për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme
Afatmesëm	Me rastin e hyrjes në fuqi të ligjit do të sigurohet zbatimi i plotë i ligjit nëpërmjet mekanizmave adekuate dhe nxjerrjes së akteve nënligjore.

Hyrje

Koncept Dokumenti për Rregullimin e Fushës së transportit tokësor të mallrave të rrezikshme është i bazuar në listën e koncept dokumenteve për vitin 2023. Ky dokument paraqet bazën në të cilën është mbështetur Vendimi i Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI) për themelimin e Ekipit Përgjegjës për hartimin e këtij Koncept dokumenti.

Koncept dokumenti për transport tokësor të mallrave të rrezikshme synon që të identifikoj mungesat dhe zbrastësit në Ligjin ekzistues për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme si dhe harmonizimin e plotë me acquis të BE-së.

Në këtë linjë, kërkohet përmirësimi dhe harmonizimi i vazhdueshëm i legjislacionit për sigurinë e transportit të mallrave të rrezikshme dhe sektorin e transportit të mallrave të rrezikshme në përgjithësi.

Ndikim të posaçëm në krijimin e problemeve që ndërlidhen me sektorin e mallrave të rrezikshme i ka krijuar mungesa e legjislacionit të mirëfillët për mallrat e rrezikshme dhe mos anateresimi i Kosovës në Konventat dhe Organizatat ndërkombëtare nga sektori i transportit të mallrave të rrezikshme (ADR, RID)etj.

Ky konceptdokument përveç që është pjesë e politikës strategjike të Qeverisë së Republikës Kosovës (Strategjia e Transportit Multimodal 2013 - 2030 Objektiv 3. përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe i mbrojtjes së mjedisit, Programit të Qeverisë së Republikës së Kosovës 2021-2025, siguria dhe mirëmbajtja e rrugëve infrastrukturës hekurudhore 2.13.4, Programit për Reformën në Ekonomi 2022-2024, reforma dhe tregjet e transportit 5.2.8 gjithashtu lidhet edhe me zbatimin Acquis-it të BE-së, konkretisht me kapitullin 14, (Programi Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizimit Asocimit PKZMSA 2022-2026), respektivisht fushën që lidhet me politikën e transportit si dhe Planin Kombëtar për Zhvillim 2023-2025.

Gjithashtu edhe Traktati për Komunitetin e Transportit dhe Strategjia e Traktatit të Transportit për Lëvizje të Qëndrueshme dhe SMART në Ballkanin Perëndimor (objektivi 3.1.1 - transport i zgjuar dhe i qëndrueshëm) janë relevante për këtë koncept dokument.

Në kuadër të këtij koncept dokumenti do të analizohet sistemi i sigurisë së transportit rrugor dhe hekurudhore i mallrave të rrezikshme, njohja e certifikatave ADR shoferave dhe manipuluesve, dhe keshilltareve të sigurisë të mallrave të rrezikshme, harmonizimi i gjobave, mangësitë ligjore dhe rregullative, mospërputhshmëri si dhe mos përfshirje të Direktivave të BE-së në legjislacionin tonë, ngarkesa administrative për institucionet dhe subjektet që ofrojnë shërbime dhe palëve që marrin shërbime në fushën e transportit të mallrave të rrezikshme.

Qëllimi i këtij koncept dokumenti është që të ofroj një analizë të përgjithshme për relacionin e faktorëve ndikues të sigurisë së transportit tokësor të mallrave të rrezikshme dhe kompleksitetit të tij në transportin e mallrave të rrezikshme të Republikës së Kosovës e veçanërisht në sigurinë e transportit të mallrave të rrezikshme dhe mbrojtjes së mjedisit, prones dhe jetes së njerezve.

Tabela 1: Tabela me informacione të përgjithshme për koncept dokumentin

Titulli	KONCEPT DOKUMENT NË FUSHËN E TRANSPORTIT TOKËSOR TË MALLRAVE TË RREZIKSHME
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës Departamenti i Transportit
Personi kontaktues	Metie Rrahmani, U.D. Udhëheqës i Divizionit të mallrave në MMPHI Nr. tel.038-213-394
Plani Kombëtar për Zhvillim 2030	Plani Kombëtar për Zhvillim 2030 3.5 Hartimi i Politikave në Fushën e Infrastrukturës dhe rishikimi i kornizës ligjore Objektivi operacional 3.5.6 Hartimi i Koncept Dokumentit për Ligjin për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme Lista e Koncept Dokumenteteve 2023
Prioriteti strategjik	Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030 5.1 Objektivi Strategjik 1: Lidhje transporti pa probleme 5.2 Objektivi Strategjik 2: Një sistem transporti i sigurtë – drejt vizionit zero 5.3 Objektivi Strategjik 3: Transport i mençur dhe i qëndrueshëm Programi i Qeverisë së Republikës Kosovës 2021-2025 Siguria dhe Mirëmbajtja e Infrastrukturës Strategjia e Traktatit të Transportit për Lëvizje të Qëndrueshme dhe (Dixhitale) në Ballkanin Përendimor 3.1.1 Transport i zgjuar dhe i qëndrueshem
Grupi punues	Me vendimin nr. 3141 datë 22.04.2022, Sekretari i Përgjithshëm emëron grupin punues për hartimin e koncept dokumentit, në këtë përbërje: <ol style="list-style-type: none"> 1. Metie Rrahmani – Kryesues DTT 2. Nazmi Gashi-zevendeskryesues DTT 3. Bekim Gojani- anetar DTT 4. Vlora Hasanramaj- anetare DL/MMPHI 5. Emine Krasniqi- anetare DFSHP 6. Miranda Kajtazi- anetare DIKP/MMPHI 7. Adelina Sokoli- anetare DFSHP 8. Fiza Hoxha- anetare DKPI/MMPHI 9. Mirlinda Lushtaku- anetare SKQ/ZKM 10. Fllanza Mekuli- anetare MFPT 11. Ilir Muqaj anetar-MI/ZKM 12. Xhavit Bulliqi- anetar ZL/ZKM 13. Faruk Hoti- anetar MPB 14. Naser Balaj- anetar AKMRrSB 15. Ismail Hetemaj anetar DMM/MMPHI
Informata shtesë	S'ka

Kapitulli 1: Përkufizimi i problemit

Transporti i mallrave të rrezikshme, aktualisht funksionon përmes Ligjit në fuqi nr.04/L-183 për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme, përmes të cilit bëhet rritja e sigurisë në transportin e mallrave të rrezikshme me rrugë dhe ose hekurudhë, ndihmesën efektive në mbrojtjen e jetës së njerëzve, pronës dhe mjedisit përmes parandalimit të çdo ndotje që mund të shkaktohet nga aksidentet ose incidentet gjatë këtij transporti, duke i ardhur në ndihmë biznesit që kryhen operacione të tilla transporti. Ligji aktual 04/L-183, miratuar në Mars të vitit 2013, mbulon gjithë sektorin e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme në Republikën e Kosovës.

Institucionet kryesore përgjegjëse për zbatimin e Ligjit të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme është Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Ekonomisë,. Natyrisht edhe subjekte dhe entitete të tjera përgjegjëse janë pjesë përbërëse në zbatimin e Ligjit, ka vite që janë identifikuar nevojat për plotësim ndryshim të Ligjit ekzistues për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme. Kjo si rezultat i një analize të përgjithshme, duke u bazuar në zbatueshmërinë e mbi një dekadë të ligjit ekzistues, me theks të veçantë problematikat e hasura në teren janë si:

- Mosdefinimi i kompetencave sa i përket inspektimit dhe mbikqyrjes/perkatesisht zbatimit dispozitave në lidhje me kontrollin e operatoreve dhe subjekteve autorizuese në fushën e mallrave të rrezikshme;
- Mosdefinimi i qarte i dispozitave rreth kompetencave dhe përgjegjësive që dalin për autoritetet gjegjëse bazuar në Marrëveshjen Evropiane për transportin e mallrave të rrezikshme ADR dhe RID;
- Mos harmonizimi i kushteve dhe kritereve për qasje në profesion të operatoreve sipas legjislacionit të BE-së;
- Mosdefinimi i qarte i autoriteteve dhe entiteteve sa i përket zbatimit dhe zhqiptimit të masave ndëshkimore për subjektet dhe entitetet që kryejnë shërbime dhe veprimtari të transportit të mallrave të rrezikshme;
- Mungesa e legjislacionit sekondar me të cilat përcaktohen kushtet teknike për rrjedhën e sigurt, të drejtë, të rregullt dhe të qetë të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme,;
- Kushtet të cilat duhet përcaktuar me akte nën-ligjore që rregullojnë sigurinë në komunikacionin hekurudhor, mbrojtjen e mjedisit, planifikimin hapësinor, ndërtimin si dhe kushtet e tjera të përcaktuara, gjatë projektimit, ndërtimit, rindërtimit, renovimit, mirëmbajtjes, mbikqyrjes dhe shfrytëzimit të infrastruktures hekurudhore gjatë ofrimit të shërbimeve të transportit të mallrave të rrezikshme;

Gjithashtu, gjatë zbatimit është identifikuar nevoja mbi harmonizimin e mëtutjeshëm me ndryshimet që ka pësuar legjislacioni i Bashkimit Evropian, prej se është miratuar Ligji 04/L-183 në vitin 2013. Prandaj, e konsiderojmë të rëndësishme që Ligji i transportit tokësor të mallrave të rrezikshme të ndryshohet dhe të jetë i harmonizuar me legjislacionin e BE-së për fushën e mallrave të rrezikshme, në mënyrë që të jetë në përputhje me risitë, kushtet dhe inovacionet në sistemin rrugor dhe hekurudhorë të mallrave të rrezikshme.

- Së fundmi, edhe kërkesat e vazhdueshme nga Traktati që themelon Komunitetin e Transportit, i nënshkruar në mes BE-së dhe shteteve të Evropës Juglindore: Kosova, Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Maqedonia Veriore, Mali i Zi dhe Serbia. Traktati është i ratifikuar nga Kuvendi i Republikës së Kosovës përmes Ligjit Nr. 06/L -109 në vitin 2018, dhe i shpallur me dekretin Nr. DL-053-2018, datë 13.11.2018 nga Presidenti i Republikës së Kosovës. Këto janë një nga arsyet bazë për plotësim / ndryshimin e Ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme. Kërkesat nga ky Traktat, i cili në esencë ka epërsi mbi çdo Ligj tjetër e që ka për qëllim, ndër të tjera:
- Integrimin progresiv të tregut të transportit të palëve kontraktuese në mbështetje të bazës ligjore përkatëse të kuadrit ligjor të BE-së-*acquis*;
- Mbrojtjen e mjedisit dhe luftimin kundër ndryshimeve klimatike;
- Zhvillimet për një transport të qëndrueshëm dhe
- Mundësinë e afrimit të mëtejshëm të vendeve kandidatë dhe atyre potenciale drejt Bashkimit Evropian duke zbatuar kuadrin ligjor të BE-së (acquis), veçanërisht në fushën e transportit.

Këto kërkesa arsyetojnë nevojën që plotësim / ndryshimi i Ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme të jetë i një forme të intensifikuar, në mënyrë që infrastruktura ligjore të avancohet më tej.

Sa i përket ofrimit të shërbimeve, korniza ligjore në fuqi rregullon shërbimet në vijim:

1. Licencë për transport rrugor të mallrave të rrezikshme;
2. Licencë për transport hekurudhor për mallra ;
3. Certifikata e mjeti të transportit të mallrave të rrezikshme;
4. Certifikata e shoferit të transportit të mallrave të rrezikshme;
5. Autorizimi për organizime trajnimeve profesionale për shofer dhe manipulues të mallrave të rrezikshme;
6. Autorizimi për qertifikimin e mjeteve që kryejn transport të mallrave të rrezikshme;
7. Certifikata për keshilltar të sigurisë për operatorët që kryejn transport të mallrave të rrezikshme;

Të gjitha shërbimet ofrohen në mënyrë fizike. Për shumicën e shërbimeve të përmendura janë caktuar tarifa, të cilat lëvizin nga 50 deri 1000 EURO¹. Në anën tjetër, vlefshmëria e dokumenteve të lëshuara është deri 5 vite.

Secili institucion i ka përgjegjësit e tij në fushën e vet si vijon:

Departamenti i Transportit Tokësor

Bënë krijimin e politikave dhe strategjinë zhvillimore në sektorin e mallrave të rrezikshme, bashkëpunon me institucionet relevante ndërkombëtare për ngritjen e sigurisë rrugore dhe sigurisë së transportit tokësor të mallrave të rrezikshme, menaxhon dhe harmonizon procedurat

e sektorit të mallrave dhe mallrave të rrezikshme me praktikën më të mirë të vendeve të zhvilluara dhe obligimet që dalin nga marrëveshjet ndërkombëtare ADR, RID dhe marrëveshjet bilaterale, siguron pajtueshmërinë e politikave, planeve dhe strategjisë në fushën e ofrimit të shërbimit për transport rrugor dhe hekurudhor me ato të BE – së;

Departamenti për Siguri Publike

Departamenti për Siguri Publike mbështet misionin e Ministrisë së Punëve të Brendshme në kujdesin për sundimin e ligjit dhe sigurinë publike në tërë territorin e Republikës së Kosovës. Këtë mision e përmbush duke ofruar shërbime dhe mbikëqyrje profesionale qytetarëve, institucioneve të licencuara nga ne dhe mekanizmat relevant, në fushën e armëve, eksplozivit, sigurisë së aviacionit, infrastrukturës kritike, shërbimeve private të sigurisë, sigurisë në bashkësi dhe në parandalimin dhe riintegrimin e personave të radikalizuar. Propozon, harton dhe siguron zbatimin e dokumenteve, ligjeve, politikave/strategjive në fushën e armëve, municionit dhe eksplozivëve, brenda kornizës së kompetencave të ministrisë. Harton legjislacionin në fushën e armëve, municionit dhe eksplozivëve, në përputhshmëri me legjislacionin e BE-së.

Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave

Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave është organ i pavarur që rregullon dhe mbikëqyrë sektorin e hekurudhave në përputhje me legjislacionin në fuqi në Kosovë dhe me legjislacionin në fuqi të BE-së, të përshtatshëm për Kosovën në këtë sektor.

Vepron si organ licencues, organ përgjegjës për çështjet e interoperabilitetit dhe entiteteve të njoftimit, organ për rregullimin e tregut hekurudhor dhe organin për sigurinë hekurudhore dhe kompetencave të tjera të cilat i jepen në bazë të këtij ligji.

Agjencia për mbrojtjen nga Rrezatimi dhe Siguria Bërthamore

Agjencia e Kosovës për Mbrojtje nga Rrezatimi dhe për Siguri Bërthamore funksionin dhe përgjegjësitë e saj burojnë sipas Ligji nr. 06/L- 029 për mbrojtje nga rrezatimi dhe siguri bërthamore, ndër funksionet kryesore janë, Krijimi i një sistemi efikas dhe transparent për mbrojtje nga rrezatimi dhe sigurinë bërthamore i cili siguron bazën për mbrojtjen e jetës, shëndetin e popullatës dhe mjedisin për brezat e sotëm dhe të ardhshëm. Monitorimi i llojit dhe i aktiviteteve të substancave radioaktive në mjedis dhe zbatimin e sigurisë radiologjike dhe bërthamore sipas ligjeve, rregulloreve dhe standardeve kombëtare dhe ndërkombëtare.

Bazuar në Ligjin nr. 08/L-123 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjeve që kanë të bëjnë me racionalizimin dhe vendosjen e vijave llogaridhënëse të agjencive ekzekutive, kjo agjensi ka kaluar si Departamenti i veçantë në kuadrin e MMPHI-se së bashku me përgjegjësitë ligjore që derivojnë nga legjislacioni në fuqi.

Në këtë kuptim, duhet cekur faktin se roli i transportit tokësor të substancave radioaktive dhe materialeve përthamore është epërcaktuar në nenin 5 paragrafi 3 i Ligjit nr.04/L-183 për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme e cila ka ndërlidhmeri të drejtperderjet në pjesën e Marrëveshjes Evropiane për transportin rrugor të mallrave të rrezikshme respektivisht klasin e 7 sipas ADR-se (materiet radioaktive).

Menaxheri i Infrastrukturës hekurudhore Hekurudhat e Kosovës “Infrakos Sh.A.”

Menaxhimi i infrastrukturës hekurudhore bëhet nga Menaxheri i Infrastrukturës hekurudhore i cili është përgjegjës për mirëmbajtjen dhe zhvillimin e infrastrukturës së tij dhe për ofrimin e shërbimeve përkatëse për ndërmarrjet hekurudhore të cilat ofrojnë shërbime të transportit hekurudhorë. Menaxhimi i infrastrukturës duhet të përfshijë funksionet esenciale të pagesave të rrjetit, duke përfshirë këtu përcaktimin dhe mbledhjen e pagesave, si dhe mirëmbajtjen dhe alokimin e traseve.

Misioni i INFRAKOS-it është Krijimi i një rrjeti hekurudhor konkurrues, të qëndrueshëm dhe të suksesshëm në përputhje me nevojat e shoqërisë dhe ekonomisë së Kosovës dhe më gjerë, si dhe duke i plotësuar kërkesat e sigurisë, të ambientit dhe ato ekonomike, gjersa Vizioni është të jemi prijës në ofrimin e traseve hekurudhore dhe shërbimeve tjera të infrastrukturës për të gjithë operatorët e transportit hekurudhor brenda dhe jashtë vendit në mënyrë të barabartë, transparente dhe jodiskriminuese. Të jemi ofrues tërheqës dhe më i efektshëm i rrjetit hekurudhor në rajonin e Ballkanit Perëndimor.

INFRAKOS-i është gjithashtu përgjegjës për operimin e infrastrukturës duke ofruar qasje në infrastrukturë dhe duke vendosur pagesat për shfrytëzimin e infrastrukturës.

Operimet me Trena të Hekurudhave të Kosovës TRAINKOS Sh.A.

Operimet ekzistuese hekurudhore në Kosovë duhet të organizohen dhe menaxhohen nga Operatori me Trena i Hekurudhave të Kosovës TRAINKOS Sh.A., Ndërmarrje e cila është kompani në pronësi publike sipas Ligjit për ndërmarrjet publike në Kosovë. Misioni i TRAINKOS-it “Gatishmëri e përhershme në plotësimin e kërkesave të klientëve dhe shfrytëzuesve tjerë të shërbimeve duke aplikuar teknologji të standardizuar me punonjës të trajnuar dhe motivuar”. TRAINKOS-i duhet të zhvillojë biznesin e transportit në Kosovë dhe vendet tjera me hekurudhë dhe mënyrave tjera (multimodale) për ofrim të shërbimeve (transport të udhëtarëve dhe mallrave) më të mira për shoqërinë dhe ekonominë e Kosovës.

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

Dokument i politikave, ligj ose akti nën-ligjor	Lidhja me politikën apo dokumentin planifikues përmes internetit ose me aktet ligjore në Gazetën Zyrtare	Institucioni -et) shtetëror (e) përgjegjës(e) për zbatim	Roli dhe detyrat e Institucionit -eve)
Ligji nr. 04/L - 063 për Hekurudhat, GZ e RK , / Nr. 28 / 16 Djetor 2011, PRISHTIN Ë	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=1467 <u>1</u>	MMPHI, MFPT, ARH	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI, ARH, MFPT

<p>Ligji nr.06/L-067 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Ligjit Nr.04/L-063 për Hekurudhat , GZ e RK nr.3/ 17 Janar 2019, Prishtinë,</p>	<p>https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=1467 <u>1</u></p>	<p>MMPHI, ARH, MFPT</p>	<p>Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI, ARH, MFPT</p>
<p>Ligji nr. 05/L-087 për Kundërvajtje, GZ e RK / Nr. 33 / 8 shtator 2016, Prishtinë</p>	<p>https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12839</p>	<p>MD, MMPHI, MPB</p>	<p>Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MD MMPHI, MPB</p>
<p>LIGJI NR. 06/L-071 PËR NDRYSHIMIN DHE PLOTËSIMIN E LIGJIT NR. 04/L-183 PËR TRANSPORTIN TOKËSOR TË MALLRAVE TË RREZIKSHME</p>	<p>https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=8658</p>	<p>MMPHI,MPB,MS H,ME</p>	<p>Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI,MPB,MS H,ME</p>
<p>LIGJI Nr. 04/L-183 PËR TRANSPORTIN TOKËSOR TË MALLRAVE TË RREZIKSHME</p>	<p>https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=8658</p>	<p>MMPHI,MPB,MS H,ME</p>	<p>Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI,MPB,MS H,ME</p>
<p>LIGJI Nr. 06/L-031 PËR PAJISJET NËN PRESION</p>		<p>ME</p>	<p>Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të ME</p>

LIGJI NR. 03/L-005 PËR PËRDORIM CIVIL TË EKSPLOZIVËV E		MPB	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të ME
Ligji nr. 05/L -031 për Procedurën e Përgjithshme e Administrative , GZ e RK /Nr. 20 / 21 Qershor 2016, Prishtinë	https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12559	MMPHI, MPB	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MMPHI,ME,MPB
LIGJ PËR MBROJTJE NGA RREZATIMI DHE SIGURI BËRTHAMOR E	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=16312	ZKM, MMPHI	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MMPHI dhe ZKM
LIGJI NR. 08/L-123 PËR NDRYSHIMIN DHE PLOTËSIMIN E LIGJEVE QË KANË TË BËJNË ME RACIONALIZI MIN DHE VENDOSJEN E VIJAVE LLOGARIDHË NËSE TË AGJENCIVE EKZEKUTIVE	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=62599	ZKM, MMPHI	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MMPHI dhe ZKM

Në fushën e mallrave të rrezikshme përveç legjislacionit primar që u cekë më lartë janë të përfshirë edhe legjislacionin sekondar nga fushat e ndryshme që janë të ndërlidhura me këtë fushë:

- Udhëzimi administrativ Nr.2013/6 për trajnimin dhe dhënien e provimit për drejtues dhe manipulues te mallrave te rrezikshme;
- Udhëzimi administrativ Nr.12/2013 për kriteret dhe procedurat e lëshimit, pezullimit dhe revokimit te licencës për transportin tokësor te mallrave te rrezikshme;
- Udhëzimi Administrativ (MMPHI)nr.04/2012 për dhënjen e certifikatës së sigurisë dhe autorizimin e sigurisë për ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherët e infrastrukturës hekurudhore;
- Udhëzimi administrativ Nr.06/2014 mbi përmbajtjen dhe formën e procesverbalit per mostra dhe dokumentit te kontrollit te mallrave te rrezikshme;
- Udhëzimi administrativ Nr.05/2015 për ndryshimin dhe plotësimin e udhëzimit administrativ nr.12/2013 për kriteret dhe procedurat e lëshimit, pezullimit dhe revokimit te licencës për transportin tokësor te mallrave te rrezikshme;
- Udhëzimi administrativ Nr.01/2016 për procedurat dhe tarifate e inspektimit dhe certifikimit te automjeteve për transport te mallrave te rrezikshme;
- Udhëzimi administrativ Nr.01/2015 për programin, e edukimit, zbatimit dhe menyren e trajnimit dhe vleresimit te keshilltarve te sigurise;

Për të kuptuar në mënyrë më specifike problemin aktual në fushën që trajtohet me këtë koncept dokument, është zhvilluar dhe elaboruar pema e problemit në vijim.

Duke u bazuar në Udhëzuesin dhe Doracakun për hartimin e koncept dokumenteve dhe në tabelën 3 është elaboruar pema e problemit.

Tabela 3: Pema e problemit, që paraqet problemin kryesor, shkaqet e tij dhe efektet

Efektet	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ndikim negativ në sigurinë e transportit te mallrave te rrezikshme, mjedis, ekonomi të qytetarit, impakt social hapjen e tregut te mallrave te rrezikshme dhe integrimin ne tregun evropian; 2. Pamundëson zbatimin e politikave të BE-së për mbrojtjen e ambientit dhe pamundëson qasjen në tregun e përbashkët; 3. Pamundeson zbatimin obligimeve qe dalin nga Marrveshja Evropiane per transportin nderkombetar rrugor te mallrave te rrezikshme(ADR); 4. Pamundeson zbatimin e rregullave qe dalin nga marrevehsja Evropiane pe rtransportin nderkombetar hekurudhore te mallrave te rrezikshme RID; Pamundeson zbatimin e rregullave te Konventes Nderkombetare per transportin hekurdhore te mallarve te rrezikshme COTIF; 5. Pamundëson zhvillimin dhe modernizimin e sistemit të sigurisëne transportin rrugor dhe hekurudhore te transporitit te mallrave te rrezikshme; 6. Impakt negativ në ekonomi, mjedis, prone dhe shëndetin e qytetarëve;
----------------	--

	<p>7. Konfuzion me rastin e zbatimit të dispozitave ligjore;</p> <p>8. Ndikim negativ në mjedis, impakt social ekonomik dhe</p> <p>9. Kufizimi i konkurrencës –ndarjes së tregut, imponimi i zgjedhjes së shërbimit brenda vendit dhe çasjen në tregun ndërkombëtarë.</p> <p>10. Palët ballafaqohen me kosto dhe kohë të lartë për përfitimin e shërbimeve publike në këtë fushë.²</p>
Problemi kryesor	Mungesa e rregullimit adekuat ligjor dhe mos harmonizimi i ligjeve ekzistuese
Shkaqet	<p>1.Mungesë e infrastruktures ligjore të avancuar për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme sipas standarteve të ADR dhe;</p> <p>2.Mungesë e kornizës ligjore për njohjen e licencave të operatoreve të transportit të mallrave të rrezikshme të vendeve të tjera, qertifikatave të shoferave dhe qertifikatave të mjeteve dhe qertifikatave të keshilltareve të sigurisë;</p> <p>3.Mungese e Rregulloreve dhe Direktivave në fushën e qasjes në profesion në transportin tokësor të mallrave të rrezikshme ;</p> <p>4.Mos-harmonizimi ligjor në fushën e mallrave të rrezikshme dhe mospërputhje me <i>acquis</i> të BE-së;</p> <p>5. Korniza ligjore nuk është e harmonizuar me kërkesat e Ligjit për Procedurën Administrative, sidomos sa i takon mbulueshmërisë së kostos, dhe afatit të ofrimit të shërbimeve.</p>

Elaborimi i Shkaqeve

Pas identifikimit të problemit kryesor në vijim në mënyrë kronologjike janë elaburuar shkaqet e problemit:

- *Ligjin aktual për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme mungon korniza ligjore për:*

-Dispozita të paqarta ligjore dhe kontradiktore rreth kompetencave institucionale në lidhje me zbatimin e normave dhe standarteve sipas ADR-se;

² Afatet për ofrimin e shërbimeve do të harmonizohen me kërkesat e *acquis*.

- Qartësim ligjor në lidhje me procedurat për njohjen e Licencave , qertifikatave dhe dokumenteve tjera sipas standarteve të ADR-se;
- Përgjegjësia e organit përgjegjës për trajnimet profesionale për kompetencën profesionale dhe trajnimet për shoferat dhe maipunlueist e mallrave të rrezikshme të përshtatet me legjislacionin e BE-së;
- Mungesa ligjore rreth sistemeve të digjitalizuara për leshimin e certifikatave mjeteve qertifikatave të shoferave, qertifikatave të keshilltareve të sigurisë , qertifikatave të menagjereve dhe ndërlihdja elektronike me regjistrat e centralizuar të Bashkimit Evropian për fushat;
- Mungesa e shumë përkufizimeve esenciale për mallra të rrezikshme sipas rregullave dhe standarteve të ADR , RID dhe BE-se;
- Definimi i implementimit të obligimeve që dalin nga ADR, RID deri në inkorporimin e plotë të Republikës së Kosovës në Bashkësi Evropiane dhe
 - Krijimi i mekanizmave për trajnimin e stafit dhe personelit të operatorëve që merren me transportin e mallrave të rrezikshme të të gjitha niveleve.
 - Korniza ligjore nuk është e harmonizuar me kërkesat e LPPA, sidomos sa i takon kërkesave për mbulueshmërinë e kostos, si dhe kohës së ofrimit të shërbimit;
 - Legjislacioni në fuqi nuk është i përshtatshëm për thjeshtimin dhe digjitalizimin e shërbimeve publike;
 - Nuk ka zgjidhje TIK që mbështesin ofrimin e shërbimeve publike të fushës;
 - Nuk janë përdorur metodologjitë relevante, si Modeli i Kostos Standarde dhe Modeli i Mbulueshmërisë së Kostos, kur dizajnuar shërbimet në fjalë.

Kapitulli 1.2. Palët e interesuara

Tabela 4: Pasqyrë e palëve të interesuara bazuar në përkufizimin e problemit

Emri i palës së interesuar	Shkaku-qet me të cilat është e lidhur pala	Efektet me të cilat është e lidhur pala	Mënyra me të cilën pala është e lidhur me këtë shkak (shkaqet) apo efektin (efektet)
Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinorë dhe Infrastrukturës, Departamentet relevante	Mangësit ligjore	Ngarkesat administrative Mungesa e kapaciteteve Barriera administrative Harmonizimi me legjislacionin e BE-se	Direkt
Ministria e Ekonomisë	Mangësit ligjore	Trajtimi i kompanive të transportit sipas Strategjive shtetërore	Direkt

		dhe politikave për zhvillimin e sektorit të mallrave të rrezikshme	
Shoqëria civile	Niveli i ultë i kualitetit, shërbimeve në transportin e mallrave të rrezikshme sipas Direktivave dhe Legjislacionit të BE-së.	Barrierat /Ngarkesa administrative	Direkt
Shoqata e transportit të mallrave	Nevoja për hapje të tregut të transportit të mallrave të rrezikshme dhe ndërveprimet me vendet fqinje; Përshtatja e veprimeve me proceset e modernizimit / sitemit të transportit të mallrave të rrezikshme brenda shtetit; Proceset e ripërtëritjes së mjeteve të transportit sipas standarteve të ADR-se. Transport rrugor dhe hekurudhor të zgjuar dhe të qëndrueshëm duke ju referuar koncepteve të funksionimit si transport multimodal-	Qasja në transportin nderkombetar	Direkt

	intermodal.		
Infrakos	Ndertimi infastruktues sipas standarteve evropiane	Infrastruktura sipas standarteve evropiane dhe qasja ne koridoret hekurudhore ne rrjetin berthame TNT	direkt

Kapitulli 1.3. Zbatimi i acquis së BE-së

Gjatë përgatitjes së këtij koncepti dokumenti MMPHI-ja ka vlerësuar zbatimin e Acquis së BE-së në fushën e mallrave të rrezikshme. MMPHI-ja konsideron se pjesa e cila përcakton sigurinë e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme, njohjen e licencave ADR të shofereve dhe manimuluesve të mallrave të rrezikshme, krijimi i kushteve për qasje në tregun evropian dhe rajonal, të drejtat dhe obligimet që dalin nga Marrveshja Evropiane për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme ADR dhe obligimet tjera që rrjedhin sipas acquis do të përfshihen në Ligjin e ri.

Aktet e BE-së që rregullojnë fushën e transportit të mallrave të rrezikshme janë si vijon:

- Direktiva 2010/35/EC mbi pajisjet e transportueshme nën presion të pajisjeve të transportueshme nën presion;
- Direktiva 2008/68/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të 24 shtatorit 2008 mbi transportin e brendshëm të mallrave të rrezikshme.
- Direktiva (BE) 2016/797 mbi interoperabilitetin e sistemit hekurudhor brenda Bashkimit Evropian (Rishikimi i Direktivës 2008/57/EC);
- Direktiva (BE) 2016/798 për sigurinë hekurudhore (Rishikimi i Direktivës 2004/49/EC)
- Marrveshja Evropiane për transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave të rrezikshme (ADR);
- Konventa për transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallrave të rrezikshme (COTIF);
- Konventa për transportin e mallrave me hekurudhe (CIM);
- Zbatimi i Direktivës 95/50/KE për procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme;
- Rregullorja (KE) nr. 1071/2009 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT e datës 21 tetor 2009 për vendosjen e rregullave të përbashkëta që kanë të bëjnë me kushtet që duhet të përmbushen për të ushtruar veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor si dhe shfuqizimin e Direktivës së Këshillit 96/26/KE;
- RREGULLORJA (EC) Nr. 1072/2009 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT e 21 tetorit 2009 mbi rregullat e përbashkëta për hyrjen në tregun ndërkombëtar të transportuesve rrugor të mallrave;

- RREGULLORE (BE) 2020/1055 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT e datës 15 korrik 2020 e cila ndryshon Rregulloret (KE) nr. 1071/2009, (KE) nr 1072/2009 dhe (BE) nr 1024/2012 me qëllimin për t'i përshtatur ato me zhvillimet në sektorin e transportit rrugor;
- DIREKTIVA (BE) 2022/1999 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE TË KËSHILLIT e datës 19 tetor 2022 për procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme

Kapitulli 2: Objektivat

Qëllimi kryesor përkufizohet në zbatimin e obligimeve që dalin nga Marrëveshja për Stabilizim dhe Asocim mes Bashkimit Evropian dhe Republikës së Kosovës, respektivisht në dispozitat e kësaj marrëveshje që ndërlidhen me harmonizimin e legjislacionit vendor më atë të BE-së në fushën e transportit . Ky qëllim është i reflektuar edhe në Programin Kombëtar për Zbatimin e MSA-së dhe Programin Kombëtar për Zhvillim(PKZH) si dhe Strategjine e Transportit Multimodal.

Ky koncept dokument i parasheh këto objektiva:

- Modernizimin e infrastruktures së transportit të mallrave të rrezikshme sipas standarteve të BE-së;
- Hapja e tregut të transportit rrugor dhe hekurudhore dhe qasja në tregun rajonal dhe Evropian;
- Rritja e sigurisë në sistemin e transportit të mallrave të rrezikshme;
- Dixhitalizimi i shërbimeve të transportit të mallrave të rrezikshme me qëllim të zhvillimit të transportit intermodal, multimodal në sistemin e transportit të mallrave të rrezikshme;
- Integrimi progresiv i tregut të transportit rajonal dhe me gjere,
- Rritja e cilësisë dhe efikasitetit të shërbimeve të transportit rrugor dhe hekurudhore për mallra dhe mallra të rrezikshme, duke hequr pengesat e ndryshme dhe duke nxitur kështu performancën dhe konkurrencën e sektorit të mallrave të rrezikshme,
- Një transport i mallrave dhe mallrave të rrezikshme të sigurtë dhe konkurues, të harmonizuar teknikisht dhe operacionalisht me sistemin e transportit të BE-se dhe sipas standarteve të ADR, RID.
- Transport të qendrueshëm dhe ekologjik.
- Përmirësimi i ofrimit të shërbimeve publike në fushën e transportit të mallrave të rrezikshme, përmes uljes së barrës administrative.

Tabela 5: Objektivat relevante të Qeverisë

Objektivi relevant	Emri i dokumentit përkatës të planifikimit (burimi)
Qëllimi:Zbatimi i obligimeve nga MSA në fushën e transportit	Programi Kombëtar për zbatim të MSA-se.
Objektivi strategjik: Lidhje e transportit pa probleme	Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030 Përmirësimi i sigurisë në transportin e mallrave të rrezikshme, mbrojtja e pronës dhe mjedisit

<p>Objektivi specifik: Transport me cilësi të lartë dhe efikas i mallrave dhe udhëtarëve: a) Harmonizimi i legjislacionit sipas aneksit 1 të TCT-se; b) Fuqizimi i mekanizmave të kontrollit të mallrave të rrezikshme sipas praktikave evropiane; c) Digjitalizimi i shërbimeve të transportit të mallrave; d) Rishikimi i procedurave me qëllim të forcimit të kushteve për qasje në treg dhe rritjes së sigurisë së transportit të mallrave të rrezikshme;</p>	<p>Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030 Plani i veprimit të STM-se 2023-2025; Implementimi i Traktatit të Komunitetit të Transportit dhe anekseve;</p>
---	---

Kapitulli 3: Opsionet

Duke u bazuar në identifikimin e problemeve, përfshirë shkaqet dhe pasojat, në kuadër të këtij Koncept Dokumenti janë trajtuar dhe elaboruar opsionet e ndryshme që synojnë adresimin e mangësive që janë identifikuar në analizën e situatës dhe me të cilat mund të procedohet në fushën e mallrave të rrezikshme.

Grupi punues për hartimin e Koncept Dokumentit në Fushën e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme ka shqyrtuar tri opsione të poshtë shënuar me qëllim të realizimit të objektivave, të parapara në Kapitullin 2

- Opsioni i parë është opsioni *status quo*, përkatësisht opsioni pa ndryshim.
- Opsioni i dytë është opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit të kornizës ligjore në fuqi.
- Opsioni i tretë është Ligji i ri për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme.

Kapitulli 3.1: Opsioni asnjë ndryshim

Opsioni i parë

Opsioni i Status quos

Mos ndryshimi i politikave aktuale apo vazhdimi i gjendjes aktuale pa e ndryshuar legjislacionin aktual që rregullon fushën e mallrave të rrezikshme nënkupton vazhdimin e status quos së tanishme me shumë mangësi dhe barriera për zhvillimin dhe modernizimin e sistemit të mallrave të rrezikshme të Republikës së Kosovës. Vazhdimi i kësaj gjendje ndikon në mos përfshirjen e politikave të mbrojtjes së ambientit, prones dhe jetes së qytetareve të cilat janë synim i Kosovës për integrim në Bashkimin Evropian.

Mos harmonizimi i legjislacionit vendor me atë të BE-se sjell ngecje të përgjithshme në fushën e mallrave të rrezikshme, ulje të sigurisë në sektorin e mallrave të rrezikshme, krijon barriera në qasjen e tregut rajonal dhe evropian të transportit dhe pamundeson promovimin e një tregu të hapur.

Për shkak se ky opsion nuk ofron ndonjë intervenim, ai nuk do të ofrojë efekte në zvogëlimin e barrës administrative.

Kapitulli 3.2: Opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit

Opsioni 2: Ndryshimi i politikës ekzistuese

Vlen opsioni i parë, pasi që ligji primar nuk lejon kurrfarë ndërhyrje për ta ndërruar gjendjen ekzistuese, përveç disa lehtësira që mund të bëhen me ndryshimin dhe plotësimin e akteve nën ligjore që janë nxjerrë në bazë të Ligjit nr.04/L-183 për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme, nga aspekti administrativ i përdorimit me rastin e kryerjes së shërbimeve në fushën e mallrave të rrezikshme.

Sa i takon zvogëlimin të barrës administrative, përmes këtij opsioni propozohen masa si trajnimi i zyrtarëve përgjegjës përmes IKAP rreth barrës administrative, si dhe në përmirësimin e ofrimit të informacionit rreth shërbimeve për palët.

Kapitulli 3.3: Opsioni i tretë

Opsioni 3:

Opsioni i tretë shqyrton mundësinë e ndryshimeve ligjore përmes miratimit të një ligji të ri i cili do të rregulloj fushën e mallrave të rrezikshme. Ky opsion nënkupton hartimin e një ligji të ri i cili do të rregullonte zbrazëtitrat ligjore të hasura dhe do të rregullonte sfidat e reja të krijuara si rrjedhojë e zhvillimeve teknologjike të fundit. Kjo do të bëhej duke u bazuar në praktikën më të mirë, si dhe në harmoni me *acquis* të Bashkimit Evropian.

Eliminimi i problemeve që janë identifikuar në fushën e funksionimit të sistemit për transport tokësor të mallrave të rrezikshme do të jenë të mundshëm vetëm nëse bëhet hartimi i ligjit të ri për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme.

Opsioni i tretë shqyrton mundësinë e plotësim ndryshimit të ligjit ekzistues të transportit të mallrave të rrezikshme respektivisht hartimin e ligjit të ri.

Sa i takon zvogëlimin të barrës administrative në fushën e hekurudhave, ky opsion propozon ndryshimet ligjore për harmonizim me kërkesat e LPPA, sidomos sa i takon kërkesës për koston dhe kohën e ofrimit të shërbimeve. Kjo do të bëhet përmes aplikimit të metodologjisë që ofron Modelin e Mbulueshmërisë së Kostos.³ Për më tepër, legjislacioni i ri do të lejojë thjeshtimin e procedurave për ofrimin e shërbimeve, përfshirë numrin e informatave të obligueshme si dhe në kohëzgjatjen e vlefshmërisë së dokumenteve të lëshuara. Për më tepër, legjislacioni i ri do të hartohet në atë mënyrë që promovon digjitalizimin e shërbimeve, gjë që do të ndihmojë në zvogëlimin e mëtejshëm të barrës administrative. Në periudhën afat-mesme, opsioni 3 parasheh edhe digjitalizimin e plotë të shërbimeve të përmendura, përfshirë integrimin me GG, si dhe respektimin e kërkesave për sigurinë kibernetike si dhe ato për mbrojtjen e të dhënave personale.

Ligji i ri për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme do të ketë qëllim rregullimin dhe zhvillimin e sektorit të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme, duke garantuar një qasje të hapur konkurruese dhe jo diskriminuese të operatorëve të transportit të mallrave dhe ofrimit të

³ Ky Model, në linjë me kërkesat e nenit 12 të LPPA, mundëson kalkulimet e koston së veprimeve të institucionit që ofron shërbimet, dhe caktimin e tarifave në bazë të këtyre kalkulimeve.

shërbimeve në tregun e sektorit të mallrave të rrezikshme, në përputhje me Acquis-in e fundit/përditësuar të BE-së, ADR-se dhe RID-it. Përmes këtij ligji synohet plotësimi e zbrazëtirave ligjore të hasura gjatë zbatimit të Ligjit ekzistues dhe rregullimin e sfidave e reja të krijuara si rrjedhojë e zhvillimit të hovshëm të proceseve të avancuara në këto fusha në sistemin e mallrave të rrezikshme të BE-së.

Në aspektin profesional, Ligji i ri për mallra të rrezikshme, do ta mbulojë fushën e Licencimit dhe Rregullimit të qasjes në transportin e mallrave të rrezikshme në tregun vendor dhe nderkombëtar.

Rregullimi i transportit tokësor i mallrave të rrezikshme luan një rol tejet të rëndësishëm në rritjen e sigurisë në transportin e mallrave të rrezikshme me rrugë dhe hekurudhë, ndihmesën efektive në mbrojtjen e jetës së njerëzve, pronës dhe mjedisit përmes parandalimit të çdo ndotje që mund të shkaktohet nga aksidentet ose incidentet gjatë këtij transporti, duke i ardhur në ndihmë biznesit që kryhen operacione të tilla transporti.

Tendenca globale tregon një zhvillim të vazhdueshëm të teknologjisë e cila përdoret për ambalazhimin, deponimin dhe transportin e mallrave të rrezikshme. Ky zhvillim bën të mundur krijimin e shërbimeve dhe aplikacioneve të reja të cilat duhet të zbatohen në tersi nga operatorët vendor dhe ndërkombëtar të cilat si veprimtari kanë transportin e mallrave të rrezikshme.

Kjo do të bëhet duke u bazuar në praktikën më të mirë, si dhe në harmonizimin të kornizës ligjore me acquis të BE-së për mallra të rrezikshme, si në vijim:

- Direktiva 2010/35/EC mbi pajisjet e transportueshme nën presion të pajisjeve të transportueshme nën presion;
- Direktiva 2008/68/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të 24 shtatorit 2008 mbi transportin e brendshëm të mallrave të rrezikshme.
- Marrveshja Evropiane për transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave të rrezikshme (ADR);
- Konventa për transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallrave të rrezikshme (COTIF);
- Konventa për transportin e mallrave me hekurudhë (CIM);
- Zbatimi i Direktivës 95/50/KE për procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme;
- Rregullorja (KE) nr. 1071/2009 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT e datës 21 tetor 2009 për vendosjen e rregullave të përbashkëta që kanë të bëjnë me kushtet që duhet të përmbushen për të ushtruar veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor si dhe shfuqizimin e Direktivës së Këshillit 96/26/KE;
- RREGULLORJA (EC) Nr. 1072/2009 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT e 21 tetorit 2009 mbi rregullat e përbashkëta për hyrjen në tregun ndërkombëtar të transportuesve rrugor të mallrave;
- RREGULLORE (BE) 2020/1055 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT e datës 15 korrik 2020 e cila ndryshon Rregulloret (KE) nr. 1071/2009, (KE) nr

1072/2009 dhe (BE) nr 1024/2012 me qëllimin për t'i përshtatur ato me zhvillimet në sektorin e transportit rrugor;

- DIREKTIVA (BE) 2022/1999 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE TË KËSHILLIT e datës 19 tetor 2022 për procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme

Në veçanti, ky ligj do të përcaktoj kushtet për menaxhim, funksionim dhe zhvillim të sigurt të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme, përmes të cilës do të arrihet niveli optimal i harmonizimit teknik, me çfarë mundësohet lehtësimi, përmirësimi dhe zhvillimi i sektorit të transportit të mallrave të rrezikshme vendor dhe ndërkombëtar. E gjithë kjo do të mundësojë ruajtjen sistematike dhe përmirësimin e sigurisë së transportit, ruajtjes së mjedistit dhe prones në një mënyrë jo-diskriminuese dhe të hapur.

Miratimi i opsionit të 3-të do të ofronte rregullimin sa më të duhur e të drejtë të një fushe të rëndësishme veçantë, siç është fusha e transportit të mallrave të rrezikshme, dhe do të mundësonte ndër të tjera, edhe transpozimin e Aneksit 1 të Traktatit të Komunitetit të Transportit (TCT) perkatesisht pjesën që rregullon sektorin e mallrave të rrezikshme sipas ADR-se dhe RID-it, të cilat për momentin nuk janë tërësisht të rregulluara me kornizën aktuale.

Kapitulli 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme

4.1. Identifikimi i ndikimeve shoqërore

Ndryshimet e Ligjit për transport tokësor të mallrave të rrezikshme (eliminimi i kundërthënive ligjore dhe harmonisimi me Acquis) përkitazi me integrimin e sistemit të transportit të mallrave të rrezikshme në tregun rajonal dhe evropian do të kenë ndikim të dobishëm shoqëror dhe do të ulin mundësitë e ndikimit negativ shoqëror në nivelin lokal për shkak të integritetit efektiv kulturor, për më tepër, krijimi i vendeve të punës për shkak të rritjes së numrit të investimeve të huajve në ekonominë lokale, do të ketë ndikim në punësueshmërinë më të mirë të grupeve të cënueshme, gjegjësisht të rinjve dhe grave.

Në tërësi do të ketë ndikim pozitiv shoqëror.

4.2. Identifikimi i ndikimeve mjedisore

Në përgjithësi, masat e propozuara nuk do të kenë ndikim mjedisor, me përjashtim të sistemit të shfrytëzimit të transportit të kombinuar multimodal dhe digjitalizimit të shërbimeve të transportit të mallrave të rrezikshme, të cilat do të ketë ndikim pozitiv të drejtëpërdrejt për nga shfrytëzimi me i vogël i karbuanteve të cilat drejtëpërdrejt ndikojnë në emetimin e gazrave serë, me këto raste do të mundësohet mbajtja e shëndetit dhe mjedisit, poashtu digjitalizimi do të ndikojnë në mase të madhe në sigurinë e përgjithshme në shërbimet e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme.

4.3. Vlerësimi i ndikimit gjinor

Masat e propozuara do të kenë ndikim të drejtëpërdrejtë në barazinë gjinore të trajtimit të shërbimeve të transportit të mallrave të rrezikshme në transportin vendor dhe transportin ndërkombëtar gjatë ofrimit të shërbimeve të transportit nga operatorët vendor dhe ndërkombëtar duke afirmuar barazinë gjinore në shfrytëzimin e shërbimeve të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme dhe me qëllim të garantimit të barazisë gjinore.

Në tabelën nr.6 janë paraqit ndikimet më të rëndësishme që janë identifikuar.

Tabela 6: Ndikimet më të rëndësishme të identifikuara për kategorinë e ndikimit

Kategoritë e ndikimeve	Ndikimet përkatëse të identifikuara
Ndikimet ekonomike	Dë të ketë ndikim ekonomik te bizneset vendore si dhe krijon mundësi për investime të huaja në vend. Zhvillimi dhe modernizimi i infrastrukturës së transportit të mallrave të rrezikshme sipas standarteve të BE-s e do të ndikoj në qasjen e operatorëve të transportit të mallrave në tregun Evropian dhe kjo do të krijonte mundësi dhe siguri në lëvizjen e mallrave në transportin rrugor dhe hekurudhore. Kjo drejtpërdrejtë ndikon në rritjen e ekonomisë dhe zhvillimin e bizneseve sipas ndikimit të sektorit të mallrave të rrezikshme në veçanti dhe me zhvillimin e ekonomisë në përgjithësi.
Ndikimet shoqërore	Ndikim do të ketë në të gjithë popullatën, sidomos në avancimin e shërbimeve për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme, sigurinë dhe shëndetin e tyre. Kjo ndikon direkt në kursim kohe nga shërbimet e ofruara që lidhen në fushën e transportit të mallrave të rrezikshme vendor dhe ndërkombëtarë, do të kenë një transport më të sigurtë me të cilin do të i realizojnë nevojat e tyre për shërbim në transportin tokësor të mallrave të rrezikshme brenda dhe jashtë Kosovës.
Ndikimet mjedisore	Ndikimet do të jënë direkte në shëndetin e njeriut dhe ambient për arsye se motorët me djegje të brendshme - diesel lirojnë gazra toksik dhe grimca të ngurta të cilat janë kancerogjene për shëndetin e qytetarëve të vendit. Legjislacioni i BE-së i japë një rëndësi të madhe politikave të mbrojtjes së ambientit andaj përfshirja e legjislacionit adekuat të zbatueshëm në Evropë në atë vendor do të ketë benifite të mëdha për qytetarët dhe mjedisin që na rrethon. Me këtë do të bëhet matja e shkarkimit të gazrave sipas praktikave të BE-se si dhe zbatimi i taksës së karbonit.
Ndikimet në të drejtat themelore	Ka ndikim në jetën e qytetarëve për të mundësuar dhe lehtësuar qasjen në shërbimet e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme me cilësi të lartë duke lehtësuar qasje më të lehtë në shërbimet e tjera brenda vendit dhe në transportin ndërkombëtarë.
Ndikimi gjinor	Pa ndikim
Ndikimet e barazisë sociale	Ka ndikime sociale tek shoqëria, tregu i shërbimeve të mallrave ete rrezikshme të jetë i barabartë për të gjithë qytetarët pa dallim.
Ndikimet tek të rinjtë	Ka ndikim direkt të rinjëve të vendit në krijimin e mundësive për të pas qasje në njohuritë në marrjen e kulturës për rëndësinë e të mallrave të rrezikshme, poashtu reflekton në mundësitë që mund të krijohen në punësimin e të rinjëve dhe sigurinë në sistemin e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme.
Ndikimet në ngarkesën	Ngarkesat administrative do të zvogëlohen për arsye se do të ketë dixhitalizim të shumë shërbimeve që lidhen me sistemin e transportit

administrative	tokesor te mallrave te rrezikshme vendor dhe ndërkombëtarë të mallrave. Për më tepër, kostoja për ofrimin e shërbimeve do të ulet ndjeshëm, sikurse edhe koha e ofrimit të tyre.
Ndikimi i NMV-ve	Nuk ka ndikim në NVM

Vlerësimi i ndikimit të tri opsioneve të shqyrtuara në Kapitullin 3 është fokusuar në pesë segmente në të cilat priten ndikimet kryesore janë: siguria në transportin tokësor te mallrave te rrezikshme, ulja e aksidenteve dhe insidentnteve në transportin tokësor te mallrave te rrezikshme, integrimi dhe hapja e tregut te mallrave te rezikshme, ruajtja e mjedisit, prones dhe jetes se qytetareve .

Kapitulli 4.1: Sfidat me mbledhjen e të dhënave

Duke pas parasysh që të dhënat që ndërlidhen me pjesen e transportit tokësor te mallrave te rrezikshme janë pjesë e bazave të të dhënave që menaxhohen Departamentet përkatëse në kuadër të Ministrisë së Mjedisit, Policia e Kosovës, Inspektorati i MMPHI-se, Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave, Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Ekonomise, Traktati i Komunitetit të Transportit Grupi Punues nuk ka patur vështirësi në gjenerimin dhe analizimin e tyre për qëllim të hartimit të këtij Koncept Dokumenti.

Kapitulli 5: Komunikimi dhe konsultimi

Në këtë kapitull është paraqitur plani i realizuar i aktiviteteve të komunikimit dhe konsultimit për këtë Koncept Dokument. Shumica e akterëve relevant, kanë qenë pjesë e grupit punues. Anëtarët janë të listuar në tabelën 1. Gjatë hartimit të këtij Koncept Dokumenti janë mbajtur disa takime të grupit punues, gjatë të cilave është diskutuar qëllimi dhe përmbajtja e këtij Koncept Dokumenti. Janë trajtuar problemet që janë shfaqur në zbatim të ligjit aktual, si dhe rekomandime të institucioneve të përfshira në zbatim të ligjit. Sipas Rregullores së Punës së Qeverisë, Koncept Dokumenti është dërguar për konsultime paraprake me datë 23-28.10.2023. Ky koncept Dokument gjithashtu është publikuar në platformën e konsultave publike me datën 03-24.11.2023. Komentet e pranuar, janë trajtuar nga grupi punues në një takim të përbashkët me datë 03.12.2023.

Tabela 7: Përmbledhje e aktiviteteve të komunikimit dhe konsultimit të kryera për një koncept dokument

Qëllimi kryesor	Grupi i synuar	Aktiviteti	Komunikimi/njoftimi	Afati indikator	Buxheti i nevojshëm	Personi përgjegjës
Takimi i hapur për të gjithë palët e interesuara	Të gjitha palët	Takim publik	Përmes takimit formal te organizuar me daten 29.05.2023 ne MMPHI	Nentor 2023	/	Metie Rrahmani MMPHI
Konsultimi parapararak institucioneve të Kosovës	Ministrit ë e linjës	Konsultim me shkrim	Përmes emailit dt 23-28.11.2023	Nentor 2023	/	Metie Rrahmani MMPHI

Konsultimi publik me shkrim	Te gjitha palët e interesuar	Konsultim publik me shkrim	Publikimi i konsultimit ne platformen per konsultim me publikun 03-24.11.2023	Nentor 2023	/	Metie Rrahmani MMPHI
-----------------------------	------------------------------	----------------------------	---	-------------	---	----------------------

Kapitulli 6: Krahasimi i opsioneve

Opsioni 1, Status Quo (asnjë ndryshim) – në rast të mos përditësimit të legjislacionit relevant për fushën e transportit tokësor të mallrave të rrezikshme, është më së e sigurt se nuk do të ketë ndonjë ndryshim të theksuar apo përparim në ngritjen e sigurisë në transportin e mallrave të rrezikshme dhe integrimin e tregut tone me tregun e përbashkët evropian.

Opsioni status quo njëkohësisht paraqet edhe ngecje në procesin e Integritimit Evropian të Kosovës, ku transpozimi i Rregulloreve dhe Direktivave të BE-së në fushën e mallrave të rrezikshme është hap i domosdoshëm drejt përparimit në proceset integruese.

Sa i përket efekteve në zvogëlimin e barrës administrative, mos-ndërmarrja e ndonjë intervenimi, nuk do të kontribuojë në zvogëlimin e saj, gjatë ofrimit të shërbimeve në fushën e mallrave të rrezikshme.

Opsioni 2, Ndryshimi i politikës ekzistuese – mbajtja e politikës aktuale nuk krijon zgjidhje për fushën e mallrave të rrezikshme dhe as në sigurinë e sektorit të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme. Masat e parapara me këtë opsion, do të rezultojnë në efekte minimale në zvogëlimin e barrës administrative.

Opsioni 3, Korniza e re ligjore – Hartimi dhe miratimi i ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme – do të përcaktojë kornizën e nevojshme ligjore për rregullimin e aspekteve të hapjes së tregut të transportit, ndërtimin dhe modernizimin e infrastruktures së mallrave të rrezikshme sipas standarteve dhe specifikimeve teknike evropiane, integrimin në tregun evropian të mallrave, krijimin e mundësive për promovimin dhe ofrimin e shërbimeve më cilësore të transportit tokësor të mallrave të rrezikshme dhe transportit intermodal-multimodal në përgjithësi. Gjithashtu ky opsion e ulë ngarkesën administrative tek institucionet dhe subjektet e përfshira në këtë fushë, harmonizimin me legjislacionin Evropian për sigurinë e transportit të mallrave të rrezikshme në tërësi, integrimin e tregut evropian, hapjen e tregut dhe rritjen e cilësisë së shërbimeve të transportit rrugor dhe hekurudhorë të mallrave të rrezikshme.

Ky opsion lejon ndërmarrjen e masave për arritjen e efekteve optimale sa i takon zvogëlimin të barrës administrative. Siç u përmend, kostoja për palët do të ulet ndjeshëm, kurse në të njëjtën kohë do të shkurtohet edhe koha për ofrimin e shërbimeve.

Duke u bazuar në analizën e sipër shënuar opsioni i tretë është më i favorshëm për të gjithë akterët e përfshirë në fushën e mallrave të rrezikshme, andaj i rekomandohet Qeverisë për miratimin e këtij opsioni.

Kapitulli 6.1: Planet e zbatimit për opsionet e ndryshme

Plani i zbatimit për opsionin 2 vlen si te opsioni 1

Opsioni 3 është opsioni për hartimin dhe miratimin e Projektligjit të ri për transportin tokësor te mallrave te rrezikshme.

Plani i zbatimit i tij është paraqitur në vijim:

Tabela 8: Plani i zbatimit për Opsionin 3

Qëllimi i Politikës	Rritja e sigurisë ne transportin rrugor dhe hekurudhorë te mallrave te rrezikshme, ulja e ndotjes dhe zhvillimi i potencialit për transport intermodal dhe multimodal me rruge dhe hekurudhë të mallrave							Shifra e pritshme e kostos
Objektivi strategjik	Përmisimi i sigurisë në komunikacion dhe mbrojtjes së mjedisit							
	Produktet, aktivitete, viti dhe organizata/departamenti përgjegjës							
Objektivi specifik 1 Mjete teknike te sigurta sipas stadareteve te ADR	Produkti 1.1	Plotësimi dhe ndryshimi i Ligjit për transportin tokësor te mallrave te rrezikshme						
		Vit i 1	Vit i 2	Vit i 3	Vit i 4	Vit i 5	Institucioni /departamenti përgjegjës	
	Aktiviteti 1.1.1 Hartimi i Ligjit të ri për transport te mmallrave te rrezikshme	x					MMPHI, Departamenti i Transportit, MPB, ME	
	Aktiviteti 1.1.2 Konsultimi paraparak me Ministrinë e linjës dhe palët e interesit	x					MMPHI, Ministrite e linjes dhe palët e interesit	
Aktiviteti 1.1.3 Paraqitja e Ligjve të reja me të gjitha	x					MMPHI, ZKM		

		dokumente përkatëse për miratim nga Qeveria								
		Aktiviteti 1.1.4 Sigurimi i miratimit nga Qeveria	x						Qeveria	
		Aktiviteti 1.1.5 Sigurimi i miratimit nga Kuvendi	x						Qeveria Kuvendi	
		Aktiviteti 1.1.6 Informimi i palëve të interesit	x						MMPHI	
	Produkti 1.2	Aktet nënligjore të miratuara sipas ligjit të ri								
			Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni /departamenti përgjegjës		
		Aktiviteti 1.2.1 Hartimi i akteve nënligjore		x					MMPHI Departamenti i Transportit Tokësor	
		Aktiviteti 1.2.2 Miratimi i akteve nënligjore		x					MMPHI,	
	Trajnimi i makinistave, stafit tjetër mbeshtetës dhe inspektuesve të trenave dhe infrastruktures hekurudhore									
Objektivi specifik 2 Trajnimet /licencimet	Produkti 2.1		Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni/departamenti përgjegjës		
		Aktiviteti 2.1.1 Aftesimi fillestar për kompetencat		x					Departamenti i Transportit Tokësor MMPHI	

		e profesional e							
		Aktiviteti 2.1.2 Certifikimi i shoferve dhe malipuluesve te ADR shoferave		x					Departamenti i Transportit MMPHI
		Aktiviteti 2.1.3 Aftësimi rifreskues për inpsktues dhe kontrollues		x					
Objektivi specifik 3 Përmirësimi i ofrimit të shërbimeve	Produkti 3.1	Aktiviteti 3.1.1 Zhvillimi i MKS dhe MMK për shërbimet	x						
		Aktiviteti 3.1.2 Harmonizimi i legjislacionit me kërkesat e LPPA	x						
		Aktiviteti 3.1.3 Hartëzimi i shërbimeve të thjeshtuara dhe reflektimi në legjislacionin in sekondar		x					
		Aktiviteti 3.1.4				x			

		Zhvillimi i zgjidhjes TIK për ofrimin e shërbimeve							
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kapitulli 6.2: Tabela e krahasimit me të tre opsionet

Tabela 9. Krahasimi i opsioneve

Metoda e krahasimit:			
Ndikimet relevante pozitive	Opsioni 1: Asnjë ndryshim	Opsioni 2: Përmirësimi i zbatimit dhe ekzekutimit	Opsioni 3: Projektligji i ri
Përafrimi me legjislacionin e BE-së	-	-	+
Rritja e sigurisë në transportin tokësor të mallrave të rrezikshme dhe ulja e ndotjes	-	-	+
Efekt në ekonomi dhe shoqëri	-	-	+
Ndikimet relevante negative			
Mjetet të pasigurta në qarkullimin transportin tokësor të mallrave të rrezikshme si shkak i mungesës së legjislacionit	+	+	-
Rritja e ndotjes së ambientit për arsye të moszbatimit të politikave të mbrojtjes së mjedisit të BE-së	+	+	-
Mos digjitalizimi i sistemeve të shërbimeve që ofron sistemi i	+	+	-

transportiit te mallrave te rrezikshme sipas ADR									
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	Nuk rekomandohet			Nuk rekomandohet			Rekomandohet		

Kapitulli 7: Konkluzionet dhe hapat e ardhshëm

Pas analizimit të Koncept Dokumentit opsioni i tretë është më i favorshëm për të gjithë akterët në fushën e transportit te mallrave te rrezikshme dhe i njëjti rekomandohet për hartimin e Projektligjit të ri për transportinrrugor te mallrave te rrezikshme.

Në fig. 8 të këtij projekt Koncept Dokumenti është paraqitur rekomandimi i Planit të zbatimit të Opsionit të tretë.

Kapitulli 7.1: Dispozitat për monitorimin dhe vlerësimin

Në kryerjen dhe ofrimin e shërbimeve në fushën e mallrave te rrezikshme, monitorimi është një faktor i rëndësishëm prandaj dispozitat për monitorim dhe vlerësim gjatë zbatimit të politikave të reja janë më së i domosdoshëm.

Mekanizimi i monitorimit dhe vlerësimit të dispozitave mundëson se sa janë efikase në zbatim objektivat e përcaktuar në identifikimin e problemeve eventuale gjatë zbatimit të dispozitave në fjalë.

Në Ligjin për transportin tokesor te mallrave te rrezikshme zhvillimin e politikave, zbatimin, monitorimin dhe vlerësimin e bënë: Ministria e Mjedist, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës në fushën e mallrave dhe mallrave te rrezikshme, anëtarësimin në mekanizmat ndërkombëtarë, lidhjen e marrëveshjeve bilaterale, Ministria e Ekonomisë në fushën e menaxhimit dhe mbikqyrjes se eneve nene presion. Agjensia për mbrojtjen ngarrezatimi dhe Siguria Berthamore ka përgjegjesine per krijimin e një sistemi efikas dhe transparent për mbrojtje nga rrezatimi dhe sigurinë bërthamore i cili siguron bazën për mbrojtjen e jetës, shëndetin e popullatës dhe mjedisin për brezat e sotëm dhe të ardhshëm. Autoriteti Rregullativ Hekurudhave rregullon dhe mbikëqyrë sektorin e hekurudhave në përputhje me legjislacionin në fuqi në Kosovë dhe me legjislacionin në fuqi të BE-së, të përshtatshëm për Kosovën në këtë sektor.

Si dokument që preferohet në vlerësimin e objektivave është që Ligjit t'i bëhet vlerësimi exposit, rëndomtë pas dy (2) vite nga data e hyrjes në fuqi. Ky vlerësim do të ofrojë informacion edhe rreth përmirësimit të ofrimit të shërbimeve në fushën e mallrave te rrezikshme, sidomos sa i përket uljes së kostos dhe shkurtimit të kohës për ofrimin e tyre.⁴

⁴ Ky vlerësim do të bëhet duke ndjekur metodologjinë e Modelit të Kostos Standarde.

Shtojca 1: Forma e vlerësimit për ndikimin ekonomik

Kategoria e ndikimeve ekonomike	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	
Vendet e punës ⁵	A do të rritet numri aktual i vendeve të punës?	X		L	L	
	A do të zvogëlohet numri aktual i vendeve të punës?		X			
	A do të ndikojë në nivelin e pagesës?	X		L	L	
	A do të ndikojë në lehtësimin e gjetjes së një vendi të punës?	X		L	L	
Bërja e biznesit	A do të ndikojë në qasjen në financa për biznes?	X		U	U	
	A do të largohen nga tregu produkte të caktuara?	X		L	L	
	A do të lejohen në treg produkte të caktuara?	X		L	L	
	A do të detyrohen bizneset të mbyllen?		X			
	A do të krijohen biznese të reja?	X		L	L	
Ngarkesa administrative	A do të detyrohen bizneset t'i përmbushin detyrimet e dhënies së informatave të reja?	X		L	L	
	A janë thjeshtuar detyrimet e dhënies së informatave për bizneset?	X		L	L	
Tregtia	A pritët të ndryshojnë flukset aktuale të importit?	X		L	L	

⁵ Kur ndikon në vendet e punës, gjithashtu do të ketë edhe ndikime shoqërore.

Koncepti Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

	A pritet të ndryshojnë flukset aktuale të eksportit?	X		U	U	
Transporti	A do të ketë efekt në mënyrën e transportit të udhëtarëve dhe/ose mallrave?	X		L	L	
	A do të ketë ndonjë ndryshim në kohën e nevojshme për të transportuar udhëtarë dhe/ose mallra?	X		L	L	
Investimet	A pritet që kompanitë të investojnë në veprimtari të reja?	X		U	U	
	A pritet që kompanitë t'i anulojnë ose shtyjnë për më vonë investimet?		x			
	A do të rriten investimet nga diaspora?	X		U	U	
	A do të zvogëlohen investimet nga diaspora?		x			
	A do të rriten investimet e huaja direkte?	X		U	U	
	A do të zvogëlohen investimet e huaja direkte?		x			
Konkurrueshmëria	A do të rritet çmimi i biznesit të produkteve, siç është energjia elektrike?		x			
	A do të ulët çmimi i inputeve të bizneseve, siç është energjia elektrike?		x			
	A ka gjasa që të promovohen inovacioni dhe hulumtimi?	X		U	U	
	A ka gjasa që inovacioni dhe hulumtimi të pengohen?		x			
Ndikimi në NVM	A janë kompanitë e prekura kryesisht NVM?		x			
Çmimet dhe	A do të rritet numri i mallrave dhe	X		U	U	

Koncept Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

konkurrenca	shërbimeve në dispozicion për biznesin apo konsumatorët?					
	A do të zvogëlohet numri i mallrave dhe shërbimeve në dispozicion për biznesin apo konsumatorët?		x			
	A do të rriten çmimet e mallrave dhe shërbimeve ekzistuese?		x			
	A do të ulen çmimet e mallrave dhe shërbimeve ekzistuese?		x			
Ndikimet ekonomike rajonale	A do të ndikohet ndonjë sektor i veçantë i biznesit?	X		U	U	
	A është ky sektor i koncentruar në një rajon të caktuar?	X		U	U	
Zhvillimi i përgjithshëm ekonomik	A do të ndikohet rritja e ardhshme ekonomike?	X		U	U	
	A mund të ketë ndonjë efekt në normën e inflacionit?		x			

Shtojca 2: Forma e vlerësimit për ndikimet shoqërore

Kategoria e ndikimeve shoqërore	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	
Vendet e punës ⁶	A do të rritet numri aktual i vendeve të punës?	x		L		
	A do të zvogëlohet numri aktual i vendeve të punës?		x			
	A ndikohen vendet e punës në një sektor të caktuar të biznesit?	x		U	U	
	A do të ketë ndonjë ndikim në nivelin e pagesës?	x		U	L	
	A do të ketë ndikim në lehtësimin e gjetjes së një vendi të punës?	x		U	U	
Ndikimet shoqërore rajonale	A janë ndikimet shoqërore të përqendruara në një rajon apo qytete të veçanta?	x		U	U	
Kushtet e punës	A ndikohen të drejtat e punëtorëve?	x		L	L	
	A parashihen apo shfuqizohen standardet për punën në kushte të rrezikshme?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim mbi mënyrën e zhvillimit të dialogut social ndërmjet punonjësve dhe punëdhënësve?	x		L	L	
Përfshirja sociale	A do të ketë ndikim mbi varfërinë?		x			
	A ndikohet qasja në skemat e mbrojtjes sociale?		x			
	A do të ndryshojë çmimi i mallrave	x		U	U	

⁶ Kur ndikon në vendet e punës, gjithashtu do të ketë edhe ndikime ekonomike.

Koncept Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

	dhe shërbimeve themelore?					
	A do të ketë ndikim në financimin apo organizimin e skemave të mbrojtjes sociale?		x			
Arsimi	A do të ketë ndikim në arsimin fillor?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në arsimin e mesëm?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në arsimin e lartë?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në aftësimin profesional?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në arsimimin e punëtorëve dhe të mësuarit gjatë gjithë jetës?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në organizimin apo strukturën e sistemit arsimor?	x		U	U	
	A do të ketë ndikim në lirinë akademike dhe vetëqeverisjen?		x			
Kultura	A ndikon opsioni në diversitetin kulturor?		x			
	A ndikon opsioni në financimin e organizatave kulturore?		x			
	A ndikon opsioni në mundësitë për personat që të përfitojnë nga aktivitetet kulturore ose të marrin pjesë në to?		x			
	A ndikon opsioni në ruajtjen e trashëgimisë kulturore?		x			
Qeverisja	A ndikon opsioni në aftësitë e qytetarëve të marrin pjesë në procesin demokratik?		x			
	A trajtohet çdo person në mënyrë të barabartë?	x		L	L	
	A do të informohet më mirë publiku në lidhje me çështje të caktuara?	x		L	L	
	A ndikon opsioni në mënyrën se si		x			

	funksionojnë partitë politike?					
	A do të ketë ndonjë ndikim në shoqërinë civile?	x		L	L	
Shëndeti dhe siguria publike ⁷	A do të ketë ndonjë ndikim në jetën e njerëzve, siç është jetëgjatësia apo shkalla e vdekshmërisë?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në cilësinë e ushqimit?	x		U	U	
	A do të rritet apo zvogëlohet rreziku shëndetësor për shkak të substancave të dëmshme?	x		L	L	
	A do të ketë efekte shëndetësore për shkak të ndryshimeve në nivelet e zhurmës apo cilësinë e ajrit, ujit dhe/ose tokës?	x		U	U	
	A do të ketë efekte shëndetësore për shkak të ndryshimeve në përdorimin e energjisë?	x		U	U	
	A do të ketë efekte shëndetësore për shkak të ndryshimeve në deponimin e mbeturinave?	x		L	L	
	A do të ketë ndikim në mënyrën e jetesës së njerëzve, siç janë nivelet e interesimit për sport, ndryshimet në ushqyeshmëri, ose ndryshimet në përdorimin e duhanit ose alkoolit?	x		L	L	
	A ka grupe të veçanta që përballen me rreziqe shumë më të larta se të tjerat (të përcaktuar sipas faktorëve, të tillë si mosha, gjinia, aftësia e kufizuar, grup shoqëror apo rajoni)?	x		U	U	
Krimi dhe	A ndikohen gjasat që të kapen	x		L	L	

⁷ Kur ka ndikim në shëndet publik dhe siguri, atëherë rregullisht ka ndikime mjedisore.

Koncept Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

siguria	kriminelët?					
	A ndikohet fitimi i mundshëm nga krimi?	x		L	L	
	A ndikon në nivelet e korrupsionit?	x		L	L	
	A ndikohet kapaciteti i zbatimit të ligjit?	x		L	L	
	A ka ndonjë efekt në të drejtat dhe sigurinë e viktimave të krimit?	x		L	L	

Shtojca 3: Forma e vlerësimit për ndikimet mjedisore

Kategoria e ndikimeve mjedisore	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	
Klima dhe mjedisi i qëndrueshëm	A do të ketë ndikim në emetimin e gazrave serë (dioksid karboni, metani etj.)?	X		L	L	
	A do të ndikohet konsumi i karburanteve?	X		L	L	
	A do të ndryshojë shumëllojshmëria e burimeve që përdoren për prodhimin e energjisë?	X		U	U	
	A do të ketë ndonjë ndryshim në çmim për produktet miqësore ndaj mjedisit?	X		L	L	
	A do të bëhen më pak ndotëse disa aktivitete të caktuara?	X		L	L	
Cilësia e ajrit	A do të ketë ndikim në emetimin e ndotësve të ajrit?	X		L	L	
Cilësia e ujit	A ndikon opsioni në cilësinë e ujërave të ëmbla?	X		L	L	
	A ndikon opsioni në cilësinë e ujërave nëntokësore?	X		L	L	
	A ndikon opsioni në burimet e ujit të pijshëm?	X		L	L	
Cilësia e tokës dhe shfrytëzimi i tokës	A do të ketë ndikim në cilësinë e tokës (në lidhje me acidifikimin, ndotjen, përdorimin e pesticideve apo herbicideve)?	X		U	U	
	A do të ketë ndikim në erozionin e		X			

Koncepti Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

	tokës?					
	A do të humbet tokë (përmes ndërtimit, etj.)?		x			
	A do të fitohet tokë (përmes dekontaminimit, etj.)?	X		U	U	
	A do të ketë ndonjë ndryshim në shfrytëzimin e tokës (p.sh. nga shfrytëzimi pyjor në shfrytëzim bujqësor apo urban)?		x			
Mbeturinat dhe riciklimi	A do të ndryshojë sasia e mbeturinave të krijuara?	X		L	L	
	A do të ndryshojnë mënyrat në të cilat trajtohen mbeturinat?	X		L	L	
	A do të ketë ndikim në mundësitë për riciklimin e mbeturinave?	X		L	L	
Përdorimi i burimeve	A ndikon opsioni në përdorimin e burimeve të ripërtëritshme (rezervave të peshkut, hidrocentraleve, energjisë diellore etj.)?		x			
	A ndikon opsioni në përdorimin e burimeve, të cilat nuk janë të ripërtëritshme (ujërat nëntokësore, mineralet, qymyri etj.)?		x			
Shkalla e rreziqeve mjedisore	A do të ketë ndonjë efekt në gjasat për rreziqe, të tilla, si zjarret, shpërthimet apo aksidentet?	X		L	L	
	A do të ndikojë në gatishmërinë në rast të fatkeqësive natyrore?	X		U	U	
	A ndikohet mbrojtja e shoqërisë nga fatkeqësitë natyrore?		x			
Biodiversiteti, flora dhe fauna	A do të ketë ndikim në speciet e mbrojtura apo të rrezikuara apo në zonat ku ato jetojnë?	X		U	U	

Koncept Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

	A do të preket madhësia apo lidhjet midis zonave të natyrës?		x			
	A do të ketë ndonjë efekt në numrin e specieve në një zonë të caktuar?		x			
Mirëqenia e kafshëve	A do të ndikohet trajtimi i kafshëve?	X		U	U	
	A do të ndikohet shëndeti i kafshëve?	X		U	U	
	A do të ndikohet cilësia dhe siguria e ushqimit të kafshëve?	X		U	U	

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		L	L	
Liria	A ndikon opsioni në të drejtën e lirisë së individëve?	X		L	L	
	A ndikon opsioni në të drejtën e një personi për privatësi?	X		U	U	
	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		U	U	
	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 asociimit?		x			
Të dhënat personale	A përfshin opsioni përpunimin e të dhënave personale?	X		L	L	
	A janë të drejtat e individit për qasje, korrigjim dhe kundërshtim të garantuara?	X		L	L	
	A është e qartë dhe e mbrojtur mirë mënyra në të cilën përpunohen të	X		L	L	

Koncept Dokumenti në Fushën e Transportit Tokësor të Mallrave të Rrezikshme

	dhënat personale?					
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		U	U	
Trajtimi i barabartë ⁸	A e mbron opsioni parimin e barazisë para ligjit?	X		L	L	
	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		L	L	
Të drejtat e fëmijëve	A ndikon opsioni në të drejtat e fëmijëve?	X		L	L	
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		L	L	
	Për të drejtën penale dhe ndëshkimet e parashikuara: a ndikohen të drejtat e të paditurit?	X		U	U	
	A ndikohet qasja në drejtësi?	X		U	U	

