



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

Nr. 17/198
Datë: 02.04.2024

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 2 prill 2024, merr këtë:

V E N D I M

1. Aprovohet Koncept-dokumenti në Fushën e Aviacionit Civil.
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 ministrave (ministrave)
- Sekretarit të Përgjithshëm të ZKM-së
- Arkivit të Qeverisë



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

Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor
Ministarstvo Životne Sredine i Prostornog
PlaniranjaMinistry of Environment and Spatial
Planning

KONCEPT DOKUMENT NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL

Përgatitur nga: Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe
Infrastrukturës

Dhjetor, 2023

Përmbajtja

Përmbledhje e koncept dokumentit	3
Hyrje.....	8
Kapitulli 1: Përkufizimi i problemit	10
Elaborimi i Shkaqeve	28
Elaborimi i efekteve	29
Kapitulli 1.3. Zbatimi i acquis së BE-së	31
Kapitulli 2: Objektivat	34
Kapitulli 3.1: Opsioni i parë - Opsioni asnjë ndryshim.....	38
Kapitulli 3.2: Opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit.....	38
Kapitulli 3.3: Opsioni i tretë -Ligji i ri për Aviacion Civil.....	39
Kapitulli 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme.....	41
Kapitulli 4.1: Sfidat me mbledhjen e të dhënave	43
Kapitulli 6: Krahësimi i opsioneve	44
Kapitulli 6.1: Planet e zbatimit për opsionet e ndryshme	47
Kapitulli 7: Konkluzionet dhe hapat e ardhshëm.....	51
Kapitulli 7.1: Dispozitat për monitorimin dhe vlerësimin	51

Përmbledhje e koncept dokumentit

Koncept dokumenti për fushën e sektorit të aviacionit civil përgatitur nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës është 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 Transportit Ajror në baza të sigurtë ka rëndësi të veçantë për funksionimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të çdo vendi duke pasur parasysh se ofrimi i shërbimeve të transportit ajror ndikon në qarkullimin e udhëtareve dhe mallrave në mes shteteve që ka impakte të zhvillimit ekonomik ndërmjet tyre.

Qëllimi i këtij koncept dokumenti është që të ofroj një analizë të përgjithshme për sektorin e aviacionit civil për të arritur harmonizimet e duhura në mes të institucioneve përgjegjëse që kanë dhe zbatojnë kompetenca në sektorin e aviacionit civil në mënyrë që të ndikoj edhe më tej në zhvillimin e sektorit të aviacionit civil duke u bazuar dhe pasur prioritet kryesor zbatimin e Marrëveshjes HPEA. Sektori i Aviacionit Civil, sa i përket rregullim ekonomik të aeroporteve, shërbimeve të navigacionit ajror dhe transportit ajror është i një rëndësie të veçantë. Synimi i përgjithshëm i këtij koncept dokumenti është që të krijohet korniza e duhur ligjore e cila mundëson ngritjen e mëtejme të sektorit të aviacionit civil, në funksion të zhvillimit të shërbimeve transportit ajror, sigurisë (safti në tekstin e mëtejshëm) dhe siguri (security në tekstin e mëtejshëm). Kjo përfshin

- (DSF) certifikim dhe mbikëqyrje të sigurisë së operimeve ajrore, vlefshmërisë ajrore dhe licencimit të personelit, regjistrimin e mjeteve ajrore, operimet e specializuara, transportin e mallrave të rrezikshme, fluturimet rekreative, organizatat dhe personelin e certifikuar, dhe vlerësimin e sigurisë së mjeteve të huaja ajrore (SAFA);
- (AGA) dhe certifikimin, aprovimin dhe regjistrimin të aerodromeve;
- (SHNA) është përgjegjës për rregullimin, monitorimin, inspektimin, certifikimin dhe mbikëqyrjen e përgjithshme të sigurisë së Ofruesve të Shërbimeve të Navigacionit Ajror.

Me këtë koncept dokument janë identifikuar dhe analizuar mangësitë e legjislacionit aktual në sektorin e aviacionit Civil të cilat kanë ndikim negativ në menaxhimin dhe harmonizimet e duhura të kompetencave funksionale në mes të autoriteteve përgjegjëse.

Me ligjin e ri për aviacion civil do të:

- (i) adresoheshin mangësitë e ligjeve aktuale në veçanti sa i përket mangësive të rregullimit ekonomik të transportit ajror në mes MMPH dhe AAC, dhe do bëhet transpozimi i koncepteve dhe parimeve të legjislacionit të BE-së;
- (ii) mangësitë e legjislacionit aktual në fushën e sigurimit të aviacionit civil që kanë ndikim negativ në menaxhimin e resurseve njerëzore dhe infrastrukturore në rritjen dhe përmirësimin e sigurimit të aviacionit civil në Republikën e Kosovës.
- (iii) duhet të garantohen edhe pagat e stafit profesional të aviacionit të MMPH dhe ato duhet të jenë të njëjta me të AAC, përndryshe do të këtë ndikime negative për ruajtjen

dhe përmirësimin e kapaciteteve njerëzore në këtë Ministri.

Kjo realizohet duke qenë në përputhje me Ligjin Nr. 08/L-197 Për Zyrtarët Publik, të behet rregullimi, përmes Ligjit të Aviacionit Civil, si ligj i veçantë, për të gjithë zyrtarët e Autoritetit të Aviacionit Civil, si nëpunës civil me status të veçantë.

Përmirësimi i kornizës së duhur ligjore, për t'i mundësuar Ministrisë së Punëve të Brendshme ruajtjen/mbajtjen e nivelit për siguri të aviacionit civil sipas standardeve ndërkombëtare është prioritet, duke specifikuar detyrat dhe përgjegjësit e MPB-së në fushën për siguri të aviacionit civil, si autoriteti i vetëm mbikëqyrës dhe rregullator i fushës së sigurimit të aviacionit civil në Republikën e Kosovës.

Në fushën për siguri të aviacionit civil, ligji i ri do të përmirëson mangësitë e ligjit aktual në veçanti organizimin dhe mbikëqyrjen për siguri të aviacionit civil dhe standardet bazë dhe masat e përgjithshme për siguri të aviacionit civil.

Me ligjin e ri, synohet që MPB-ja për fushën për siguri të aviacionit civil t'i garantohen kompetencat e duhura ligjore për të ruajtur sigurinë e aviacionit civil në Republikën e Kosovës përfshirë sigurinë e pasagjerëve, ekuipazhit, personelit në terren, publikun, aeroplanët dhe pajisjet e një aeroporti që shërbejnë për aviacionin civil, kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme të kryera në tokë ose në fluturim.

MPB-së duhet t'i garantohen kompetencat ligjore për zbatimin e masave të kontrollit të kualitetit dhe kompetencat e nevojshme për zbatim të ligjit për të siguruar se çdo defekt i identifikuar është adresuar në mënyrën e duhur nga subjektet që merren me siguri të aviacionit civil. Për t'i kryer këtë kompetencë MPB-ja në fushën për siguri të aviacionit civil dhe për ta ruajtur stafin profesional të saj duhet të përcaktohet ligjërisht se pagat e zyrtarëve për siguri të aviacionit civil brenda MPB-së duhet të jenë të njëjta me zyrtarët e Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës.

Ky koncept dokument përveç që është pjesë e PKZH, e politikës strategjike të Qeverisë së Republikës Kosovës (Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030.) gjithashtu lidhet edhe me zbatimin Acquis-it të BE-së, konkretisht me kapitullin 14, (Programi Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizim Asocimit PKZMSA 2022-2026), respektivisht fushën që lidhet me politikat e transportit.

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës, i cili ofron shërbime për pasagjer dhe avio kompani ajrore është i vetmi aeroport ndërkombëtar i vendit që shërben si portë hyrëse e Kosovës drejt botës. Si aeroporti i rikupëruar më shpejt në Evropë pas pandemisë, ANP është një nga aeroportet më të ngarkuara në rajon dhe i dyti për sa i përket rritjes vjetore të pasagjerëve pas pandemisë. Angazhimi i ANP-së për transformimin dhe inovacionin dixhital rezultoi në përvojën plotësisht të automatizuar dhe pa prekje të pasagjerëve si e ardhmja e udhëtimit ajror.

Informacionet e përgjithshme	
Titulli	Koncept Dokumenti në Fushën e Aviacionit Civil
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Personi kontaktues	Avdi Kamerolli, Drejtor i Departamentit të Aviacionit Civil - MMPHINr. tel. 038 200 28 450

Plani Strategjik Operacional	Plani Kombëtar për Zhvillim PKZH 2023 – 2025 Shtylla I; 08- Transporti dhe komunikimi; Pika 2.3 - Përmirësimi infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit.
Prioriteti strategjik	Strategjia Sektoriale e Transportit Multimodal 2023-2030 1.1.Objektivi strategjik 3 6.3.1 Lidhja e Kosovës globalisht
	6.3.3 Aviacioni i zgjuar dhe i qëndrueshëm PKZH 2023-2025. 32.Hartimi i legjislacionit primar dhe sekondar në fushën e aviacionit civil. 3.5.6 Hartimi i Koncept Dokumentit për Ligjin për Aviacion Civil Lista e koncept dokumenteve për vitin 2023.

Vendimi nr. 4912 datë 13.06.2023	
Çështja kryesore	Mungesa e rregullimit adekuat ligjor dhe mos harmonizimi i ligjeve ekzistuese
Përmbledhje e konsultimeve	Gjatë hartimit të koncept dokumentit në fushën e aviacionit Civil në përputhje me Rregulloren e 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, ekipi punues ka zhvilluar takime dhe me datën 27.06.2023 janë mbajtur takimi me grupet e interesit në fazën e hershme janë ftuar në takim AAC, KHAIA, Departamenti i Sigurimit të Aviacionit Civil nga Ministria e Punëve të Brendshme në të cilin takim janë shqyrtuar ndryshimet e pretenduara të ligjit për aviacion civil. Do të plotësohet me tej... Nga data 25.10.2023, deri me datën 16.11.2023, janë mbajtur konsultimet publikë me grupet e interesit dhe janë pranuar gjithsej 28 komente.
Opsioni i propozuar	Opsioni 3

Ndikimet kryesore të pritshme	
Ndikimet buxhetore	Ligji i ri për Aviacionin Civil nuk krijon kosto shtese.

Ndikimet ekonomike	Hartimi i ligjit të ri për aviacion civil pritet të ketë ndikim pozitiv në zhvillimin e mëtejshëm të Aviacionit : - Rregullimi ekonomik efektiv i transportit ajror; - Harmonizimi i përgjegjësiwe sektoriale ndërmjet institucioneve përgjegjëse që krijojnë mundësi për zhvillim ekonomik; - Ndarja e përshtatshme e kompetencave në sektorin e aviacionit civil ndërmjet institucioneve të cilat ndikojnë në krijimin e kushteve optimale për ndikimin e rritje ekonomike kur ekziston një rregullim adekuat institucional. - Rritja e numrit të avio udhëtarëve; - Zhvillimi i tregut të transportit ajror.
Ndikimet shoqërore	- Ligji i ri do të ndikon në rritjen e tregut të transportit ajror dhe do të krijojnë mundësi dhe lehtësime për mbajtjen e lidhjeve të shtetit të Kosovës me diasporën tonë dhe me shtetasit e shteteve tjera.
Ndikimet mjedisore	- Reduktimi i efekteve relativisht të mëdha negative mjedisore të shkaktuar nga transporti ajror, nëpërmjet zhvillimit të aktiviteteve të mëtejshme për normalizimin e hapësirës së ulte ajrore, ku do të shkurtohet distanca e fluturimeve në destinacionet në shkuarje dhe ardhje, shkurtimi i distancave, ka impakt në zvogëlimin e konsumit të karburantit dhe rezulton zvogëlimin endotjes mjedisore.
Ndikimet ndër-sektoriale	- Do të ketë ndikim ndërsektorial, duke reflektuar bashkëpunimin dhe koordinimin me të mirë ndërmjet Ministrisë përkatëse për transport ajror, AAC-se, ASHNA-se, Departamentit përkatës për siguri të aviacionit civil dhe KHAIA. Si rezultat i kësaj do të ketë ndikim direkt në të drejtat e qytetarëve të cilëve do të mundësohen shërbime më të sigurt dhe më të shpejta me kosto më të ulët ekonomike dhe mjedisore, kursime në të holla, kohë sidhe logjistikë më bashkëkohore.
Ngarkesat administrative për kompanitë	- Një nga çështje kryesore të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës është krijimi i rregullave të përshtatshme për zvogëlimin e ngarkesave administrative për avio kompanitë ajrore dhe pronaret e fluturimeve në fushën e aviacionit civil, apo ngarkesat administrative aty ku është domosdoshme të aplikohen të bazohen në kosto.
Testi i NVM-ve	- Fusha e aviacionit civil është e rregulluar sipas standardeve dhe praktikave ndërkombëtare, dhe rrjedhimisht është e pamundur të aplikohen standarde më të ulta për NVM. Ndikimi në NVM parashihet të jetë pozitiv, pasi që do të krijojnë mundësi të reja për rritjen e numrit të fluturimeve, dështimin e destinacioneve të reja për dhe nga Aeroporti i Prishtinës.
Hapat e ardhshëm	
Afatshkurtër	Pas miratimit të koncept dokumentit, pritet të hartohet Ligji i ri për Aviacion Civil
Afatmesëm	Me rastin e hyrjes në fuqi të Ligjit për Aviacion Civil do të sigurohet zbatimi i plotë i ligjit nëpërmjet mekanizmave adekuate dhe nxjerrjes së akteve nënligjore

Hyrje

Rregullimi adekuat në sektorin e Aviacionit Civil me legjislacion primar dhe sekondar, është një nga faktorët themelorë për zhvillimin e transportit ajror dhe arritja e sigurisë së duhur në transportin ajror.

Nga të gjitha fushat tjera të transportit, transporti ajror është sektori më i unifikuar dhe i rregulluar. Rregullativa bazohet në Aneksin e ICAO dhe Marrëveshja Multilaterale HPEA, pjesë e së cilës është dhe Republika e Kosovës, përcakton rregullat dhe obligimet të cilat duhet të zbatohen në secilin shtet anëtarë. Përmbushja e rregullave, standardeve dhe praktikave më të miratë përcaktuara monitorohen dhe auditohen nga ekspertet e organizatave evropiane në mënyrë sistematike.

Koncepti i dokumentit ofron analizë gjithëpërfshirëse për politikat, ruajtje të resurseve njerëzore, legjislacionin dhe opsionet për përmirësimin e sigurimit të aviacionit civil në Republikën e Kosovës, referuar standardeve dhe parimeve ndërkombëtare të cilat MPB-ja ka synim t'i arrijë.

Me ndryshimin e Ligjit për Aviacion Civil nr.03/L-051, me Ligjin NR. 08/L-063, ishte normale të vlerësohen dhe ndryshohen vetëm çështjet që ndërlidhen me llogaridhënien e AAC se ku duhet të jep llogari në Ministri ose në Qeveri apo në Kuvend, por zyrtaret të caktuar ndërhynë në ndryshime

të thella sektoriale të Ligjit për Aviacion Civil, pa i pasur kompetencat ligjore të duhura, pa ekspertizën e duhur dhe pa vlerësimin e duhur duke shkaktuar ngatërime ligjore të mëdha;

këto ngatërime ligjore qysh tani paraqesin probleme me zbatimin e ligjit, janë si rezultat se personat me njohuri të specializuara dhe me përvojë në këtë fushë nuk i kanë involvuar në procesin e shqyrtimit të këtij ligji dhe nuk i kanë ftuar as në Komisionet Funksionale të Kuvendit të Kosovës dhe si rezultat i kësaj tani dalin plotësisht mangësi dhe ngatërresa ligjore.

Figura 1: Tabela me informacione të përgjithshme për konceptin e dokumentit

Titulli	KONCEP DOKUMENTI NË FUSHËN E Aviacionit Civil
Ministria bartëse	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës Departamenti i Aviacionit Civil
Personi kontaktues	Avdi Kamerolli, Drejtor i Departamentit të Aviacionit Civil në MMPHInr. tel.+381 (0)200 28 450

Plani Strategjik Operacional	Plani Kombëtar për Zhvillim PKZH 2023 – 2025 Shtylla I; 08- Transporti dhe komunikimi; Pika 2.3 - Përmirësimi infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit; Objektivi operacional Hartimi i Koncept Dokumentit për Ligjin për Aviacion Civil Lista e Koncept Dokumenteve 2023
---------------------------------	---

Prioritet i strategjik	Strategjia Sektoriale e Transportit Multimodal 2023-2030 6.3.1 Lidhja e Kosovësglobalisht 6.3.3 Aviacion i zgjuar dhe i qëndrueshëm PKZH 2023-2025 Hartimi i projekt Ligjit për Aviacion Civil 1.1.Objektivi strategjik 3 Përmisimi i Sigurisë, Sigurimit dhe Trafikut në Transportin Ajror
Grupi punues	Me vendimin nr. 4912 datë 13.06.2023, Sekretari i Përgjithshëm emëron grupinpunues për hartimin e koncept dokumentit, në këtë përbërje: 1. Avdi Kamerolli, kryesues, DAC/MMPHI 2. Nexhat Bala, zëvendës kryesues, DAC/MMPHI 3. Agon Krasniqi, anëtar -ASHNA 4. Kastriot Gashi, anëtar, DSP/MPB 5. Ilir Muçaj, anëtar, ZKM 6. Njomza Beqiri, anëtare, DL/MMPHI 7. Saranda Jusufi, anëtare, DIEKP 8. Emine Krasniqi , anëtare, DFSHP/MMPHI 9. Nora Bakalli, anëtare, AAC
Informata shtesë	Hartimi i koncept dokumentit rrjedh nga obligimet e Republikës së Kosovës sipas Marrëveshjes së Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit HPEA.

Kapitulli 1: Përkufizimi i problemit

Koncept dokumenti për Aviacionin Civil synon që të identifikoj mungesat dhe zbrazëtirat në Ligjet Ekzistuese si dhe harmonizimin e plotë me acquis e BE-se.

Ky koncept dokument në mënyrë specifike duhet të parasheh përveç tjerash edhe fshirjen e paragrafit 2 të nenit 95, të Ligjit për Aviacion Civil që është kërkesë e Komisionit Evropian për të kaluar nga faza I në fazën II ne kuadër HPEA. Kjo është njëra prej shkaqeve që Ministria tani duhet ti filloj procedurat e ndryshimit të Ligjit për Aviacion Civil.

Ligji nr. 08/L-063, që e patë ndryshuar Ligjin për Aviacion Civil:

Pate kaluar ne fazën e konsultimeve publike, e cila u pate publikuar ne platformën e konsultimeve publike pa kompetencat e MMPHI, dhe me vone i kane filluar ndryshimet e tij për marrjen e kompetencave të Ministrisë konsiderojmë në bazë të ndikimit të grupeve të interesit;

Kompetencat e Ministrisë për rregullim ekonomik të transportit ajror dhe nxjerrjen e rregullorevetë zbatimit lidhur me ekonominë e transportit ajror i kanë hequr nga neni 6 i

ligjit bazik, por kompetencat e hequra nuk i kane bartur te kompetencat e AAC, shih nenin 30, paragrafin 1 te këtijligji te miratuar, shih nenin 31 i cili e ndryshon nenin 15 te ligjit bazik shih 15.1 piken e);

Neni 36 nuk është i harmonizuar me nenin 35 dhe ka përzierje te kompetencave ne mes Ministrisëdhe AAC, neni 35 i ligjit bazik nuk është shfuqizuar;

Ndryshimet që janë bërë në Ligjin e Aviacionit Civil nr.03/L-51, me Ligjin NR. 08/L-063 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Ligjeve që kanë të bëjnë me Racionalizimin dhe Vendosjen e vijaveLlogaridhënës (Ligjin NR. 08/L-063), i cili është shpallur ne gazetën zyrtare me datën 5 shtator 2022 dhe është hyrë ne fuqi me datën 20 shtator 2022, ka ndikuar që te iniciohet ndryshimi i ligjitpër aviacion civil për te harmonizuar te gjitha çështjet te cilat janë shkaktuar me hyrjen në fuqi të Ligjit nr.08/L-063.

Ligji nr.08/L-063 ka shkaktuar ngatërtime ligjore ne mes MMPHI dhe AAC, dhe tani paraqesin probleme me zbatimin e këtij ligji, këto ngatërtime ligjore janë si rezultat se personat me njohuri te specializuara dhe me përvojë ne këtë fushe nuk i kane involvuar ne procesin e shqyrtimit te këtijligji dhe nuk i kane ftuar as ne Komisionet Funksionale të Kuvendit të Kosovës dhe si rezultat i kësaj tani dalin plotë mangësi dhe ngatërresa ligjore.

Ligji i ri do te përmirëson bazën ligjore për obligimet qe rrjedhin ne fushën e sigurimit te aviacionitcivil duke u bazuar ne standarde ndërkombëtare e sidomos do te përmban referencat ligjore për mbikëqyrje dhe kontroll (kryerjen e auditimeve të sigurisë, inspektimeve, hetimeve të sigurisë, testeve infilturse dhe anketa/sondazhe) në fushën e sigurisë së aviacionit civil, te cilat na kanë krijuar shpeshherë vështirësi në realizimin e detyrave dhe përgjegjësitë që ka MPB-ja në fushën esigurisë së aviacionit civil. Ligji i ri do të trajtojë edhe rregullimin e përgjithshëm të fushës për përdorimin e dronëve, si fushë e cila po zhvillohet me një rritje të shpejtë. Në këtë vazhdë, do të rregullohet çështja e zyrtareve të cilët pas përfundimit të trajnimeve obligative iu ipen kredencialet për inspektor të sigurisë së aviacionit civil.

Gjithashtu, MPB-ja është duke u ballafaquar me largim/ikje të personelit që merret me siguri të aviacionit civil, pasi pajisen me kredenciale të inspektorit për siguri të aviacionit civil. Kjo po ndodh për shkak të dallimit të pagave me zyrtarët tjerë në fushën e industrisë së aviacionit civil nëRepublikën e Kosovës, ku neni 4 i ligjit për aviacionin civil *“pozitë kyçe e cila ka të bëjë me aviacioni”* nuk e bënë këtë ndarje.

Procesi i hartimit të këtij koncept dokumenti ka filluar si mënyrë për të adresuar problematiken sidhe për të përmirësuar kornizën e legjislacionit në fushën e aviacionit civil.

Institucionet kryesore që janë përgjegjëse për zbatimin e dispozitave ligjore siç përcaktohet në Ligjin aktual për aviacion janë:

- a) Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Transportit -

- Departamentipërkatës për Aviacion Civil;
- b) Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës;
- c) Ministria e Punëve të Brendshme – Divizioni për Siguri në Aviacionin Civil;
- d) Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike.

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Transportit – Departamenti i Aviacionit Civil
Përgjegjësitë themelore të Ministrit dhe Ministrisë.

Ministria është përgjegjëse për:

Zhvillimin e politikave kombëtare për transportin ajror;
 Organizimin, zbatimin dhe/ose marrjen e masave për zhvillimin e Aviacionit Civil në Kosovë dhe bashkëpunimit ndërkombëtar në fushën e Aviacionit Civil;
 Udhëheqë në zhvillimin e politikave dhe programeve të Aviacionit Civil, si dhe përgatitë rekomandime për shqyrtim dhe miratim nga Qeveria e Republikës së Kosovës;
 Promovimin, merr përsipër përpilimin, mbledhjen dhe shpërndarjen e të dhënave teknologjike, statistike, ekonomike, si dhe të dhënave të tjera të cilat kanë të bëjnë me Aviacionin Civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës

AAC është përgjegjëse për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil dhe rregullimin ekonomik të aeroporteve dhe shërbimeve të navigimit ajror në Republikën e Kosovës, ka përgjegjësi edhe për te drejtat e trafikut dhe licencat e operatorit ajror (OL sipas Rregullores 1008/2008) të bartura me ndryshimin e LAC.

AAC ka statusin e Agjencisë rregullatore në pajtim me Ligjin përkatës për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore dhe Agjencive të Pavarura. AAC ka kapacitet të plotë juridik. AAC është organizatë buxhetore dhe autoritet publik dhe i nënshtrohet dispozitave përkatëse mbi organizatat buxhetore dhe autoritetet publike në ligjet dhe aktet e tjera ligjore të zbatueshme në Republikën e Kosovës.

AAC është përgjegjës për:

- a) Zbatimin e legjislacionit mbi aviacionin civil dhe zbatimin e politikave të miratuara nga Ministria ose Qeveria në fushën e Aviacionit Civil;
- b) Ofrimin e këshillave dhe propozimeve për Ministrinë, Qeverinë dhe Kuvendin lidhur me politikat dhe legjislacionin nga fusha e Aviacionit Civil;
- c) Nxjerrjen e rregullave të zbatimit dhe urdhrave për siguri të navigimit ajror, në përputhje me Ligjin bazik dhe Marrëveshjen HPEA, me qëllim të zbatimit të politikave të Aviacionit Civil të Ministrisë dhe legjislacionit përkatës nga fusha e Aviacionit Civil;
- d) Lëshimin e Licencave, Certifikatave dhe Lejeve në përputhje me kompetencat dhe përgjegjësitë AAC-së;
- e) Rregullimin e sigurisë së transportit ajror në Republikën e Kosovës;
- f) Rregullimin ekonomik të tregut të aeroporteve dhe shërbimeve të navigimit ajror;
- g) Ofrimin e këshillave për Ministrinë në lidhje me përgatitjen e propozim-politikave mbi shfrytëzimin e hapësirës ajrore të Kosovës të cilat i përmbushin nevojat e shfrytëzuesve,

duke pasurparasysh sigurinë kombëtare, faktorët ekonomik dhe mjedisor, nevojën për standarde të larta të sigurisë;

h) Mbikëqyrjen dhe sigurimin e zbatimit në mënyrë efektive të legjislacionit, standardeve, rregullave, procedurave dhe urdhrave të aviacionit civil, përveç, kur me Ligjin bazik ose me një Akt tjetër juridik, ky funksion shprehimisht i është dhënë Ministrisë ose një autoriteti tjetër publik;

i) Shpërndarjen e informatave për publikun rreth çështjeve relevante mbi funksionet dhe aktivitetet AAC;

j) Në përputhje me dispozitat dhe qëllimin e Ligjit bazik, marrjen e masave, kryerjen e hetimeve, inspektimeve dhe nxjerrjen e urdhrave, rregullave, Rregulloreve dhe/ose procedurave të cilat AAC me arsye i konsideron të nevojshme për: (i) zbatimin e rregullt dhe të ligjshëm të dispozitave të Ligjit bazik ose (ii) ushtrimin e rregullt dhe të ligjshëm të kompetencave dhe detyrave të cilat ijanë dhënë AAC me Ligjin bazik;

k) Ushtrimin e funksioneve të tjera të cilat kanë të bëjnë me Aviacionin Civil në Kosovë, që janë dhënë sipas Ligjit bazik ose legjislacionit tjetër në fuqi.

l) DSF- certifikim dhe mbikëqyrje të sigurisë së operimeve ajrore, vlefshmërisë ajrore dhe licencimit të personelit, regjistrimin e mjeteve ajrore, operimet e specializuara, transportin e mallrave të rrezikshme, fluturimet rekreative, organizatat dhe personelin e certifikuar, dhe vlerësimin e sigurisë së mjeteve të huaja ajrore (SAFA).

m) (AGA) dhe certifikimin, aprovim dhe regjistrim të aerodromeve.

n) (SHNA) është përgjegjës për rregullimin, monitorimin, inspektimin, certifikimin dhe mbikëqyrjen e përgjithshme të sigurisë së Ofruesve të Shërbimeve të Navigacionit Ajror.

Ministria e Punëve të Brendshme – Divizioni për Siguri në Aviacionin Civil

Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për vendosjen dhe ruajtjen e sigurisë së aviacionit civil në Republikën e Kosovës, nga aktet e ndërhyrjeve të pa ligjshme.

Ministria e Punëve të Brendshme ka detyrimin e përgjegjësinë për hartimin, zhvillimin, zbatimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve, rregulloreve, praktikave dhe procedurave për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, duke marrë parasysh sigurinë e operimit, rregullshmërinë dhe eficiencën e fluturimeve, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për zbatimin dhe aderimin në konventat ndërkombëtare si dhe aspektet e *acquis communautaire* të BE-të të cilat kanë të bëjnë me sigurinë e aviacionit civil.

Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike

KHAIA është përgjegjëse për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacion brenda Kosovës ku përfshihen avionët e regjistruar në Kosovë kudo qofshin ata. Kurdo që kërkohet ose është

e nevojshme, KHAIA do të punojë në bashkëpunim me organet e tjera kombëtare dhe ndërkombëtare të cilat ushtrojnë funksione të njëjta. Kurdo që KHAIA kryen ose merr pjesë në një hetim të sipër cekur, KHAIA duhet të përgatisë një raport të hollësishëm lidhur me hetimin dhe t'ia dorëzojë këtë raport Qeverisë dhe Kuvendit sa më shpejtë që

të jetë e mundshme por jo më shumë se gjashtë (6) muaj pas përfundimit të hetimit.

Figura 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. 03/L-051 përAviacionin Civil	https://gzk.rks-gov.net/	MMPHI ,AAC, MPB, KHAIA	Mbikëqyrja, politikat zhvillimore, sigurinë dhesiguri ne aviacion civil, hetimi i aksidenteve dhe incidenteve në kuadër tëfushëveprimit të Ministrisë të MMPHI, MPB, AAC, KHAIA
Ligjin nr. 08/l-063 përndryshimin dhe plotësimin e ligjeve qëkanë të bëjnë me racionalizimin dhe vendosjen e vijave llogaridhënëse të agjencive të pavarura	https://gzk.rks-gov.net/	MMPHI, AAC	Politikat zhvillimore përaviacionin civil, bashkëpunimi ndërkombëtar në fushën eaviacionit civil Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI
Rregullorja nr. 2008/6mbi rregullat e përbashkëta për alokimin e slloteve në aeroportet e vendosuranë Kosovë	https://gzk.rks-gov.net/	MMPHI	Mbikëqyrja dh erregullimi i slloteve në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI
Rregullorja nr. 2008/5mbi krijimin e rregullave e përgjithshme për kompensimin dhe asistimin e udhëtarëve ne rast te ndalimit te hipjes dhe te anulimit apo vonesave te gjata te fluturimeve.	https://gzk.rks-gov.net/	MMPHI	Mbikëqyrja dhe rregullimi i te drejtave te pasagjereve gjat e udhëtimit me transport ajror në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MMPHI

Rregullorja nr.02/2013 mbi te drejtat e personave me aftësi te kufizuara dhe personaveme lëvizshmëri te zvogëluar gjatë udhëtimit nëpërmjet ajrit	https://gzk.rks- gov.net/	MMPHI	Mbikëqyrja dh erregullimi i te drejtave te avioudhëtarëve me aftësi te kufizuara në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MMPHI
---	--	-------	--

Rregullore (AAC) nr. 05/2020 për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe themelimin e agjencisë së bashkimit evropian për sigurinë e aviacionit dhe ndryshimin e rregullores (AAC) nr. 10/2015 dhe shfuqizimin e rregullores (AAC) nr. 11/2009, rregullores (AAC) nr. 03/2009 dhe rregullores (AAC) nr. 6/2009	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dhe rregullimi i fushës së aviacionit për sigurinë e civil kuadër fushëveprimi të AAC-së të
Rregullore (AAC) Nr. 01/2020 mbi vendosja e rregullave të përbashkëta ajrore dhe dispozitave operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në navigimin ajror dhe ndryshimin e rregullores (AAC) 07/2012, rregullores (AAC) 03/2016, rregullores (AAC) 15/2010 dhe rregullores (AAC) 08/2017	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dhe rregullimi në lidhje me shërbimet dhe procedurat e navigimit ajror në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore (AAC) Nr. 02/2020 që përcakton kërkesat e përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat e operimit në lidhje me navigimin	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dhe rregullimi i përdorimit të hapësirës ajrore në kuadër të fushëveprimit të AAC-

e bazuar në përformancë			së
----------------------------	--	--	----

Rregullore (AAC) Nr.01/2019 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me opërimet ajrore në bazë të rregullores së AAC- së nr. 03/2009	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dh e rregullimi për kërkesat teknike dhe procedurat për opërimet ajrore në kuadër të fushëveprimit të AAC- së
Rregullore (AAC) Nr. 09/2020 për përcaktimin e 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	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dhe rregullimi për menaxhimin e trafikut ajror dhe navigimit ajror në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore Nr. 08/2018 për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore të mjeteve ajrore dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, si dhe për aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dhe rregullimi për vlefshmerin e vazhdueshme ajrore te mjeteve ajrore në kuadër të fushëveprimit të AAC- së
Rregullore (AAC) Nr.09/2018 mbi zonat mbrojtëse të aerodromit	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dh e përcaktimi i rregullave për zonat mbrojtëse te aerodromit në kuadër të fushëveprimit të

			AAC-së
Rregullore (AAC) Nr. 17/2017 për dispozitatdhe procedurat administrative në lidhje me aerodromet	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dh e rregullimi i procedurave administrative për aerodromet në kuadër të fushëveprimit të AAC-së

Rregullore (AAC) 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/	AAC	Mbikëqyrja dh erregullimi për licencat dhe certifikatat për kontrollorët e trafikut ajror në kuadër të fushëveprimit të AAC- së
Rregullore 04/2014 mbi licencimin e personelit	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dh erregullimi i licencimit te personelit në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore 04/2011 për qasjen në tregun eshërbimeve në tokë	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja dh erregullimi për qasjen e eshërbimeve në tokë në kuadër të fushëveprimit të AAC- së
Rregullore Nr. 03/2015 tarifave për aeroportin	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja, dh e përcaktimi i tarifave për Aeroportin dh e përcaktimin në kuadër të fushëveprimit të AAC- së
Rregullore (AAC) Nr. 03/2019 Për shenjimin e pengesave	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore (AAC) Nr.04/2019 Mbi vendosjen e kërkesave për ndarjen e kanaleve të komunikimit me zë për qiellin e	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së

vetëm evropian			
Rregullore (AAC) Nr.11/2018 Mbi parashutizmin	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore (AAC) Nr.01/2017 Për sistemet emjeve ajrore pa pilot (SAP)	https://caa.rks- gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së

Rregullore (AAC) Nr.02/2015 Tarifat e ngarkuara nga AAC	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore (AAC) Nr.05/2015 Qe përcaktonkërkesat teknike dhe procedurat administrative ne lidhje me personelin e ekui pazhit ajror te aviacionit	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore (AAC) Nr.09/2015 Mbi aerodromet e regjistruara	https://caa.rks-gov.net/	AAC	Mbikëqyrja në kuadër të fushëveprimit të AAC-së
Rregullore nr. 01/2009 për rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil;	https://gzk.rks-gov.net/	MPB	Mbikëqyrja dhe rregullimi i fushës për siguri të aviacionit civil në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MPB
Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil për republikën e Kosovës (niveli i klasifikimit konfidencial);	https://gzk.rks-gov.net/	MPB	Mbikëqyrja e zbatimit të programit për siguri në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MPB
Programi kombëtar i kontrollit të cilësisë për siguri të aviacionit civil për Republikën e Kosovës (niveli i klasifikimit konfidencial);	https://gzk.rks-gov.net/	MPB	Mbikëqyrja dhe rregullimi i programit kombëtar i kontrollit të cilësisë për siguri të aviacionit civil në kuadër të fushëveprimit të Ministrit të MPB

Programi kombëtar trajnues i sigurisë së aviacionit civil për republikën e Kosovës(niveli i klasifikimit konfidencial);	https://gzk.rks-gov.net/	MPB	Mbikëqyrja dhe hartimi i programit kombëtar trajnues për siguri të aviacionit civil në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë tëMPB
---	---	-----	--

Rregullorja nr. mpb-09/2011 - për amendamentin e Rregullores Nr. 01/2009 të MPB-së, e mbështetur në Rregulloren (BE) Nr.18/2010 të Komisionit Evropian e cila amendamentin Rregulloren (KE)Nr.300/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit si dhe specifikimet që kanë të bëjnë me Programet Kombëtare të Kontrollit të cilësisë në fushën e sigurimit të aviacionit civil;	https://gzk.rks-gov.net/	MPB	Mbikëqyrja dhe rregullimi kontrollit të cilësisë në fushën e sigurisë të aviacionit civil nëkuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MPB
--	--	------------	---

Rregullorja Nr. MPB-02/2012 - Komisionit Kombëtar të Sigurimit të Aviacionit Civil; Rregullorja (MPB) Nr.01/2016 – për plotësimin e standardeve të përgjithshme themeloretë sigurimit në aviacionin civil; Rregullore (MPB) Nr.04/2020 për vendosjen e kriterëve për të lejuar derogimin nga standardet e përbashkëta themelore mbi sigurimin e aviacionit civil dhe miratimin e masave alternative të sigurimit; Rregullorja (MPB) Nr.01/2022 - për përcaktimin e masave të hollësishme për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëtanë fushën e sigurimit të	https://gzk.rks-gov.net/	MPB MPB	Mbikëqyrja që nderlidhet me komisionin kombëtar përsiguri të aviacionit civil në kuadër të fushëveprimit të Ministrisë të MPB
---	--	-----------------------	--

aviacionit.			
Rregullore (KHAIA/ZKM) nr.01 /2022 për ndryshimin dhe plotësimin e rregullores (KHAIA/ZKM) nr. 01/2017 për hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil	https://gzk.rks- gov.net/	ZKM	Mbikëqyrja dhe përcaktimi i procedurave tecilat kane te bëjnë parandalimin e incidenteve dhe aksidenteve ne aviacionin civil në kuadër të fushëveprimit të ZKM

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

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

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

Efektet	1.Ndikimi negativ dhe hamendje ne bashkëpunim nder institucional me paqartësi te dispozitave ligjore te pa precizuara mire. 2.Mos harmonizimi i tërësishëm me te drejtat e pasagjereve në kuadër te HPEA-se. 3. Pa mundësia për rregullimin ekonomik te transportit ajror. 4. Vështirësi në mbikëqyrjen dhe kontrollin e sigurimit të aviacionit civil.
Problem ikryesor	Mungesa e rregullimit adekuat ligjor

Shkaqet	1. Mungesë e përcaktimit të saktë me ligj të një pjese të detyrave dhe përgjegjësive në fushën e të drejtave të trafikut ajror; 2. Mungesa e bazës ligjore për rregullimin ekonomik të transportit ajror; 3. Pa mundësia për të kaluar nga faza I në fazën II pa e bërë fshirjen e paragrafit 2 të nenit 95, të Ligjit për Aviacion Civil që është kërkesë e Komisionit Evropian për të kaluar nga faza I në fazën II në kuadër HPEA. 4. Ligji aktual për aviacion nuk ka specifikuar në detaje detyrat dhe përgjegjësitë e MPB-së për fushën e sigurimit të aviacionit civil, por në vijatë trasha dhe nuk e ka adresuar ruajtjen e personelit për sigurimin e aviacionit civil.
----------------	---

Elaborimi i Shkaqeve

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

1. Mungesë e përcaktimit të saktë me ligj të një pjese të detyrave dhe përgjegjësive në fushën e të drejtave të trafikut ajror,

Neni 36 tani nuk është i harmonizuar me nenin 35, të Ligjit për Aviacion Civil nr.03/L-51, të shkaktuara nga momenti i hyrjes në fuqi të Ligjit nr. 08/L-063.

Tani ka përzierje të kompetencave në mes Ministrisë dhe AAC, sepse neni 35 i ligjit bazik nuk është ndryshuar apo shfuqizuar, ndërsa kompetencat në bazë të nenit 36 janë bartur nga Ministria tek AAC;

2. Mungesa e bazës ligjore për rregullimin ekonomik të transportit ajror; Rregullimi ekonomik i transporti ajror është hequr si kompetencë nga Ministria, ndërsa nuk ju ka bartur AAC-se, këto veprime të shkaktuara me hyrjen në fuqi të Ligjit NR. 08/L-063. Kjo çështje esenciale e rregullimit tani ka mbetur pa kompetenca ligjore për ushtrimin e veprimtarisë së aviacionit civil në Kosovë të bëhet në baze të HPEA.

3. Pa mundësia për të kaluar nga faza I në fazën II pa e bërë **fshirjen e paragrafit 2 të nenit 95**, të Ligjit për Aviacion Civil që është kërkesë e Komisionit Evropian për të kaluar nga faza I në fazën II në kuadër HPEA. Detyrimet e Republikës së Kosovës për të harmonizuar legjislacionin e Kosovës në sektorin e aviacionit me atë të BE-së rrjedhin edhe nga dispozitat rregullative të MSA-së. Neni 53 i MSA-së parashihet që baza e funksionimit të veprimtarisë së aviacionit civil në Kosovë të bëhet në baze të HPEA.

4. Ligji Nr.03/L- 051 për Aviacionin Civil ka hyrë në fuqi në vitin 2008, pas hyrjes së ligjit në fuqi, është krijuar mekanizmi i cili do të merret me sigurimin e aviacionit civil në kuadër të MPB-së. Ky ligj nuk ka specifikuar përgjegjësinë e MPB-së për fushën e sigurimit të aviacionit civil në detale, por ligji i ka përcaktuar dhënien e kompetencave në vijatë

trashë për sigurimin e aviacionit Civil duke e specifikuar se Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për zbatimin dhe aderimin në konventat ndërkombëtare si dhe aspektet e *acquis communautaire* të BE-të të cilat kanë të bëjnë me sigurimin e aviacionit civil dhe nga kjo bazë ligjore janë nxjerre të gjitha të gjitha Rregulloret dhe aktet nënligjore me të cilat ka zhvilluar aktivitetin MPB-Divizioni i Sigurimit të Aviacionit Civil. Gjithashtu, sa i përket burimeve njerëzore (inspektorëve) të cilët monitorojnë zbatimin e rregullave të sigurisë së aviacionit civil, brenda 5 viteve kanë dhënë dorëheqje 3 inspektorë për sigurim të aviacionit civil nga MPB-ja, për shkak të pagës. Për të pajisur me kredenciale një inspektor për siguri të aviacionit civil, duhet të ndiqen disa trajnime të cilat kanë një kosto financiare të madhe dhe punën praktike, e gjithë kjo mund të arrihet minimum për dy vite.

Elaborimi i efekteve

Në vijim është paraqitur elaborimi i efekteve

1. Ndikimi negativ dhe hamendje në bashkëpunim ndër institucional me pa qartësi të dispozitave ligjore të pa precizuara mirë.

Ligji NR. 08/L-063, ka shkaktuar ndikim negativ në bashkëpunim ndër institucional në mes të Ministrisë dhe AAC, për shkak të dispozitave ligjore që i kanë ndryshuar sidomos të nenit 35 dhe 36 të Ligjit për Aviacion Civil por edhe me pa qartësi është përcjellë edhe neni 41 i Ligji NR. 08/L-063.

2. Mungesa e bazës ligjore për rregullimin ekonomik të transportit ajror; Efektet nga mungesa e rregullimit ekonomik të transportit ajror janë të ndieshme, dhe krijojnë hapësirë për zhvillime të pa strukturuara sektoriale dhe të dëmshme për transportin ajror.

3. Mos harmonizimi i tërësishëm me të drejtat e pasagjerëve në kuadër të HPEA-se.

Ky mos harmonizim ka efekt në pamundësinë e kalimit nga faza I në fazën II në kuadër të Marrëveshjes HPEA, e cila është fazë më e avancuar në integrimin e zhvillimit të transportit ajror në mes të anëtarëve nënshkrues të marrëveshjes HPEA.

4. Vështirësi në mbikëqyrjen dhe kontrollin e sigurisë së aviacionit civil

Ministria e Punëve të Brendshme ka pasur vështirësi në kryerjen e aktiviteteve të kontrollit të cilësisë në fushën e sigurisë së aviacionit civil, për shkak të largimit/ikjes së inspektorëve nga ky mekanizëm për shkak të pagës. Si pasojë e kësaj, MPB-ja nuk ka mundur sa duhet të mbikëqyrë dhe kontrollojë sigurimin e aviacionit civil tek entitetet që ofrojnë/merren me sigurim të aviacionit civil.

Kapitulli 1.2. Palët e interesuara

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

Emri i palës sëinteresuuar	Shkaku-qet me të cilat është e lidhurpala	Efekti-et me të cilatështë e lidhur pala	Mënyra me të cilën pala është elidhur me këtë shkak (shkaqe) apo efektin (efektet)
----------------------------	---	--	--

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinorë dhe Infrastrukturës, Departament i Aviacionit Civil	1,2,3	1,2,3	MMPHI është përgjegjëse për hartimin e legjislacionit dhe politikave zhvillimore në fushën aviacionit dhe navigacionit ajror.
Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës	1,2,3	1,2,3	AAC, ka autorizimin e nxjerrjës rregulloreve për fushën e navigacionit ajror dhe rregullimit të sigurisë së aviacionit civil dhe trafikut ajror.
Ministria e Punëve të Brendshme – Divizioni për Siguri në Aviacionin Civil	4		MPB, ka përgjegjësinë e Programit për Siguri Kombëtare për sigurimin e aviacionit civil.
ZKM- Komisioni për Hetimin e Aksidentëve dhe Incidenteve të Aeronautikës			ZKM, në kuadër të cilës është KHAIA, kjo e fundit ka përgjegjësinë për parandalimin e incidentëve dhe aksidentëve në trafikun ajror

Kapitulli 1.3. Zbatimi i acquis së BE-së

Gjatë përgatitjes së këtij koncepti dokumenti kemi vlerësuar zbatimin e Acquis BE-së në fushën e aviacionit.

Kemi vlerësuar se në këtë zbatim Kosovën ka arritur rezultatet me të mëdha në krahasim me fushat të tjera. Nevojitet një rishikim i infrastrukturës Ligjore dhe Rregullative në mënyrë që Republika e Kosovës të fillojë fazën II të implementimit të Marrëveshjes Multilaterale Hapësira e Përbashkët Evropiane e Aviacionit Civil.

Aktet e BE-së që rregullojnë fushën e aviacionit civil janë si vijon:

- Licencimi i transportuesve ajror EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 1008/2008]
- Qasja për transportuesit ajror të Komunitetit në linjat brenda Komunitetit EN••• [Rregullorja(EC) Nr. 1008/2008]
- Tarifat dhe tarifat për shërbimet ajrore EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 1008/2008]
- Kërkesat e sigurimit për transportuesit ajror dhe operatorët e avionëve EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 785/2004]
- Kodi i sjelljes për sistemet e kompjuterizuara të rezervimit EN••• [Rregullorja (EC) Nr.80/2009]
- Të dhënat statistikore EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 437/2003]
- Rregullat e zbatimit të rregullores së kthimeve statistikore EN••• [Rregullorja e Komisionit(EC) Nr 1358/2003]
- Marrëveshjet e shërbimeve ajrore EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 847/2004]
- Mbrojtja kundër subvencionimit EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 868/2004]
- Përgjegjësia e transportuesit ajror EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 889/2002] |
- Refuzimi i anulimit të hipjes ose vonesa e gjatë e fluturimit EN••• [Rregullorja (EC) Nr261/2004]
- E drejta e personave me aftësi të kufizuara EN•••[Rregullorja (EC) Nr.1107/2006]Harmonizimi EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 216/2008]
- Hetimi i aksidentëve dhe incidentëve të aviacionit civil EN••• [Direktiva e Këshillit94/56/EC]
- Rregulla të përbashkëta - themelimi i EASA EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 216/2008]
- Raportimi i ndodhive në aviacionin civil EN••• [Direktiva 2003/42/EC]
- Rregullat për vlefshmërinë ajrore EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr. 1702/2003]
- Vlefshmëria ajrore e vazhdueshme EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 2042/2003]
- Siguria e avionëve të vendeve të treta që përdorin aeroportin e Komunitetit EN•••[Rregullorja (EC) Nr. 216/2008]
- Dokumenti 30 i Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC-ut);
- Rregullorja e BE-së me Nr.2320/2002 HYPËRLINK "https://integrimievropian.rks-gov.net/wpcontent/uploads/2022/07/Rregullorja_nr._23202002_KE_e_Parlamentit_Evropian_dhe_e_Keshillit_e_16_dhjetorit_2006_qe_percakton_rregullat_e_perbashketa_ne.pdf" qëpërcakton rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil;
- Rregullorja e BE-së me Nr.1254/2009 për vendosjen e kriterëve për të lejuar Shtetet Anëtareqë të heqin dorë nga standardet e përbashkëta bazë mbi sigurinë e aviacionit civil dhe të miratojë masa alternative të sigurisë;
- Rregullorja e Komisionit (KE) Nr.272 /2009 për plotësimin e standardeve të përbashkëta themelore mbi Sigurimin në Aviacionin Civil të përcaktuar në Aneksin e Rregullores (KE)Nr.300/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit;
- Rregullorja e (KE) Nr.297/2010 për plotësimin e rregullores Nr.272/2009 të

Komisionit Evropian e cila ndryshon këtë rregullore për plotësimin e standardeve të përbashkëta themelore mbi Sigurimin e Aviacionit Civil;

- Rregullorja e BE-së me Nr.720/2011 për ndryshimin e Rregullores (KE) Nr.272/2009 për plotësimin e standardeve të përbashkëta themelore mbi sigurimin e aviacionit civil sa i përket prezantimit të ekzaminimit të lëngjeve, sprejeve dhe xhelit në aeroportet e BE-së.
- Rregullorja e BE-së Nr.1141 /2011 për ndryshimin e rregullores së KE Nr.272/2009 për plotësimin e standardeve të përbashkëta themelore mbi Sigurimin në Aviacionin Civil sa i përket përdorimit të skanerëve të sigurimit në aeroportet e BE-së;
- Rregullorja e (KE) Nr.245 /2013, për ndryshimin e rregullores (KE) Nr.272/2009 në lidhje me skanimin e lëngjeve, aerosolëve dhe xheleve në aeroportet e BE-së;
- Rregullorja e BE-së me Nr.2020/910 për ndryshimin e Rregulloreve Zbatuese (BE) 2015/1998, (BE) 2019/103 dhe (BE) 2019/1583 në lidhje me ri përcaktimin e linjave ajrore, operatorëve dhe subjekteve që ofrojnë kontrolle sigurie për ngarkesat dhe postën që vijnë ngavendet e treta, si dhe shtyrja e disa kërkesave rregullatore në fushën e sigurisë kibernetike, kontrolli i sfondit, standardet e pajisjeve të sistemeve të zbulimit të eksplozivëve dhe pajisjet e zbulimit të gjurmëve shpërthyes, për shkak të pandemisë COVID-19;
- Bordi i apelimit i EASA EN••• [Rregullorja (EC) Nr 216/2008]
- Lista e komunitetit të transportuesit ajror që i nënshtrohet një ndalimi operativ EN••• [Rregullorja (EC) Nr 2111/2005]
- Rregullat e zbatimit për listën e transportuesve ajror të ndaluar EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 473/2006]
- Tarifat dhe tarifat e vendosura nga EASA EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr.593/2007]
- Metodatat e punës të EASA për standardizimin EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr.736/2006]
- Mbledhja dhe shkëmbimi i informacionit mbi sigurinë e avionëve EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr. 768/2006]
- Rregulla të përbashkëta - themelimi i EASA EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 216/2008]
- Lista e transportuesit ajror të ndaluar EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 1043/2007]
- Standardet e përbashkëta bazë për sigurinë e aviacionit EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 820/2008]
- Programet kombëtare të kontrollit të cilësisë së sigurisë së aviacionit civil EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr. 1217/2003]
- Zonat e kufizuara të sigurisë në aeroporte EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr1138/2004]
- Procedurat për kryerjen e inspektimeve në sigurinë e aviacionit civil EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr. 1486/2003]
- Siguria e aviacionit civil EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 300/2008]
- Kufizimi i zhurmës EN••• [Direktiva e Këshillit 89/629/EEC]

- Operacioni i avionëve të mbuluar nga Pjesa II, Kapitulli 3 Vëll.1 i Shtojcës 16 EN••• [Direktiva 2006/93/EC]
- Futja e kufizimeve të lidhura me zhurmën EN••• [Direktiva 2002/30/EC]
- Menaxhimi i zhurmës mjedisore EN••• [Direktiva 2002/49/EC]
- Alokimi i slotëve EN••• [Rregullorja e Këshillit (EEC) Nr. 95/93]
- Qasja në tregun e shërbimeve tokësore EN••• [Direktiva e Këshillit 96/67/EC]
- Kuadri për krijimin e Qiellit të Vetëm Evropian (SES) EN••• [Rregullorja (KE) Nr.549/2004]
- Ofrimi i shërbimeve të navigimit ajror në SES EN••• [Rregullorja (EC) Nr 550/2004]
- Organizimi dhe përdorimi i hapësirës ajrore në SES EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 551/2004]
- Ndërveprueshmëria e rrjetit evropian të ATM-ve EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 552/2004]
- Kërkesat për ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC)Nr 2096/2005]
- Rregullat për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 2150/2005]
- Licenca e kontrolluesit të trafikut ajror EN••• [Direktiva 2006/23/EC]
- Klasifikimi i hapësirës ajrore dhe aksesit i fluturimeve EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC)Nr. 730/2006]
- Sisteme automatike për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit EN••• [Rregullorja eKomisionit (EC) Nr 1032/2006]
- Procedurat për planet e fluturimit në fazën para fluturimit për SES EN••• [Rregullorja eKomisionit (EC) Nr 1033/2006]
- Skema e zakonshme e tarifimit për shërbimet e navigimit ajror EN••• [Rregullorja eKomisionit (EC) Nr. 1794/2006]
- Krijimi i një ndërmarrjeje të përbashkët për të zhvilluar SESAR EN••• [Rregullorja eKëshillit (EC) Nr 219/2007]
- Kërkesa për aplikimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 633/2007]
- Mbikëqyrja e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC)Nr 1315/2007]
- Pranimi i ndërsjellë i licencave të personelit EN••• [Rregullorja (EC) Nr. 216/2008]
- Zbatimi i rregullave për konkurrencën EN••• [Rregullorja e Këshillit (EC) Nr. 1/2003]
- Zbatimi i Artit. 85-3 në sektorin e transportit ajror EN••• [Rregullorja e Këshillit (EC) Nr.487/2009]
- Kontrolli i përqendrimit EN••• [Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 802/2004]
- Transparenca e marrëdhënieve financiare EN••• [Direktiva e Komisionit 2006/111/EC]

Kapitulli 2: Objektivat

Ky koncept dokument i parasheh këto objektiva:

- Krijimi i infrastrukturës ligjore dhe rregullative të nivelit më të lartë të standardeve Evropiane;
- Rritja e nivelit të Sigurisë dhe trafikut në fushën e Transportit Ajror;
- Krijimi i kushteve sa më të mira në tregun e aviacionit në Kosovë për angazhimin e sa meshume avio-kompanive të reja;
- Ofrimi i kushteve sa më të mira për avio-udhetaret në aspektin e sigurisë së operimeve dhe kostove të fluturimit në mënyrë që të forcohen lidhjet e emigracionit me shtetin e më dhe të rritet numri i turistëve të huaj.
- Mbajtja/ rritja e nivelit të sigurimit të aviacionit civil në Republikën e Kosovës dhe ofrimii kushteve të barabarta me të gjithë industrinë e aviacionit për personelin që merret me mbikëqyrje të sigurimit të aviacionit civil në kuadër të MPB-së.

Figure 5: Objektivat relevante të Qeverisë

Objektivi relevant	Emri i dokumentit përkatës të planifikimit(burimi)
Objektivi strategjik Përmisimi i Sigurisë, sigurimit dhe trafikut nëTransportin Ajror.	Plani Kombëtar për Zhvillim PKZH 2023 –2025 Shtylla I; 08- Transporti dhe komunikimi; Pika 2.3 - Përmirësimi infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit.
Objektivi specifik Infrastruktura Ligjore dhe Rregullative estandardeve me të larta Evropiane	Obligim qe derivon nga Marrëveshja përshtfrytëzimin e Hapësirës Evropiane te Aviacionit Civil (HPEA).
Qëllimi i politikës Rritja e numrit të avio-udhetareve dhe forcimi ilidhjeve të emigracionit me shtetin e Kosovës	Strategjia Sektoriale e Transportit Multi modal2023-2030 Objektivi Strategjik 3 6.3.1 Lidhja e Kosovës globalisht.

Kapitulli 3: Opsionet

Krahasimi me vendet tjera

Gjatë hartimit të këtij koncept dokumentit janë shqyrtuar dhe analizuar si është rregulluar fusha e aviacionit gjegjësisht detyrat dhe përgjegjësitë e Ministrisë përkatëse dhe Autoriteteve të Aviacionit Civil në disa shtete në regjion:

FUSHAT E PUNËS AAC SLLOVENI

ATM/ANS

Licencimi dhe Trajnimi i Pilotëve;
Siguria e aviacionit;
Operacionet e Fluturimit;
Vlefshmëria ajrore;
Aerodromet dhe aeroportet;
Siguria;
Të drejtat e pasagjerëve

FUSHAT E PUNËS AAC SHQIPËRI

Çertifikimi i Aerodromeve Çertifikimi i Inspektorëve të Sigurisë Çertifikimi i Instruktorëve të Sigurisë
Çertifikimi i Organizatave të Trajnimit për Aviacionin Civil Lëshim i Çertifikatës së Operatorit Ajror
Lëshim i çertifikatës së regjistrimit që operon për kompanitë ajrore shqiptare
Lëshim i çertifikatës së vlefshmërisë ajrore CoA për secilin avion me regjistër shqiptar që operon për kompanitë ajrore shqiptare
Lëshim i çertifikatës së zhurmave për secilin avion me regjistër shqiptar që operon për kompanitë ajrore shqiptare
Liçensimi i Shërbimeve të Sigurisë në Aviacionin Civil
Liçensimi i Shërbimit të Furnizimit me Karburant dhe Lubrifikante Liçensimi i Shërbimit të Heqjes së Borës dhe Akullit nga Avioni Liçensimi i Shërbimit të Kateringut
Liçensimi i Shërbimit të Kontrollit të Ngarkesës dhe Telekomunikimit Liçensimi i Shërbimit të Pastrimit të Avionit
Liçensimi i Shërbimit të Përpunimit në Tokë, Depozitimit dhe Administrimit të Njesisë së Mjeteve të Ngarkimit
Liçensimi i Shërbimit të Përpunimit RAMP Liçensimi i Shërbimit të Përpunimit të Bagazheve
Liçensimi i Shërbimit të Përpunimit të Ngarkesës së Postës Liçensimi i Shërbimit të Përpunimit të Pasagjerëve Liçensimi i Shërbimit të Transportit Sipërfaqësor
Miratim i licensave kombëtare të mirëmbajtësve aeronautike Miratim i Licensave të Stjuardesave
Miratim i manualeve të operimit, fluturimit, mirëmbajtjes si dhe vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
Miratim i organizatave të mirëmbajtjes dhe të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore Për çertifikimin e organizatave të trajnimit për Aviacionin Civil

FUSHAT E PUNËS AAC MAQEDONIA VERIORE

Kodi i Rregullave të Aviacionit –

ARC1.Ligjet kombëtare

2.Opëracionet e

fluturimit

3.Vlefshmëria ajrore

4.Aerodromet

5.Navigimi

6.Siguria safty

7.Aksidentet dhe

incidentet8.Siguria

9.Direktivat operative

Kodi i Marrëveshjeve Ndërkombëtare – IAC

1.Marrëveshje/Konventa shumëpalëshe

2.Marrëveshjet dypalëshe.

FUSHAT E PUNES NE AAC TE BRITANIS SE MADHE

1. Autoriteti i Aviacionit Civil të Mbretërisë së Bashkuar (UK Civil Aviation Authority - CAA): Ky organ mbikëqyr dhe rregullon të gjitha aktivitetet e aviacionit civil në Britaninë e Madhe. Përfshin certifikimin e operatorëve të aviacionit, menaxhimin e trafikut ajror, dhe sigurinë e aviacionit. (Lejet për Fluturime). Për të aplikuar për licencat dhe lejet e nevojshme për operacionettuaja në Mbretërinë e Bashkuar, ju duhet të kontaktoni CAA dhe të ndiqni procedurat dhe kërkesat tyre të përcaktuara për kompanitë ajrore, pilotët, ekipazhin, dhe të gjithë operatorët e lidhur me aviacionin. CAA do të ju udhëzoj për procesin e aplikimit dhe do të verifikojë nëse kompania juajpërmbush kriteret dhe standardet e nevojshme për të operuar në Mbretërinë e Bashkuar.

2. Ministria e Transportit – Departament for Transport: Ajo ka përgjegjësi të mëdha për politikat dhe strategjitë e transportit në Britaninë e Madhe, duke përfshirë edhe transportin ajror. Ministriazhvillon dhe monitoron politikat e aviacionit civil.

3. Aeroportet dhe Autoritetet e Menaxhimit të Aeroporteve: Këto janë organizata të pavarura që menaxhojnë aeroportet në Britaninë e Madhe, duke përfshirë Aeroportin e

Heathrow, Aeroportin Gatwick, dhe të tjerët. Ata janë përgjegjës për operacionet dhe sigurinë e aeroporteve.

4. Linjat Ajrore dhe Kompanitë e Transportit Ajror: Kompanitë e linjave ajrore, si British Airways, easyJet, dhe të tjera, janë përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve ajrore dhe mbajtjen e standardeve të sigurisë.

5. Organizatat e Kontrollit të Trafikut Ajror: Këto organizata, përfshirë NATS (National Air Traffic Service), janë përgjegjëse për menaxhimin e trafikut ajror dhe sigurinë në hapësirën ajrore britanike.

Grupi punues i ka shqyrtuar të gjitha I ka shqyrtuar të gjitha strukturat organizative të këtyre shteteve dhe gjatë hartimit të ligjit të ri për aviacion civil do të merret një model opsional i përshtatshëm të përcaktuar në vijim të këtij koncepti dokumenti.

Grupi punues për hartimin Koncepti Dokumentit në Fushën e Aviacionit Civil 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 i fushës së aviacionit.

Kapitulli 3.1: Opsioni i parë - Opsioni asnjë ndryshim

Mos ndryshimi i politikave aktuale apo vazhdimi i gjendjes aktuale pa e ndryshuar legjislacionin aktual që rregullon fushën e aviacionit civil nënkupton vazhdimin e status quo të tanishme me mangësi, zbrastëritja ligjore dhe paqartësi në sektorin e aviacionit civil, me pamundësi të kaluar nga faza I në fazën II në kuadër të Marrëveshjes HPEA, sektor i transportit ajror pa rregullim ekonomik. Vazhdimi i kësaj gjendje ndikon në mos përfshirjen e Kosovës në projektet integruuese Evropiane në fushën e aviacionit të cilat janë synim i Kosovës për integrim të plotë në Bashkimin Evropian.

Me mbetjen në fuqi të ligjit aktual, nuk mund të ketë zhvillim dhe përmirësim në fushën e sektorit të Aviacionit civil

Mos harmonizimi i legjislacionit vendor me atë të BE-së sjell ngecje të përgjithshme në fushën e aviacionit, ulje të sigurisë ajrore, ofrimin e shërbimeve aeronautike të një niveli me të ulet etj.

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 ndërhyrjeje për ta ndërruar

gjendjen ekzistuese.

Opsioni për përmirësimin e zbatimit dhe ekzekutimit nuk është i mundur sepse bëjnë ne kundërshtim me dispozitat e ligjeve përkatëse ne fuqi për aviacion civil. Nxjerrja e legjislacionit sekondar ne kundërshtim me legjislacionin primar është e pa mundur dhe e pa ligjshme prandaj nuk ka hapësirë për përmirësim dhe zbatim.

Ndryshimi i legjislacionit primar është e nevojshme dhe e domosdoshme për tu bere harmonizimini plotë me kërkesat e HPEA.

Kapitulli 3.3: Opsioni i tretë -Ligji i ri për Aviacion Civil

Të kthehen kompetencat për rregullimit ekonomik të transportit ajror të drejtat dhe kompetencat e tjera nga AAC te Ministria te marra me Ligji nr. 08/L-063, që e patë ndryshuar Ligjin për AviacionCivil, të ruhet substanca përmbajtjesore që ka qenë edhe bartës i zhvillimit te Aviacionit Civil gjatëkëtyre viteve, sepse ka qenë një model i cili duke i ndarë kompetencat sektoriale për të drejtat e trafikut, për sigurinë për sigurimin për hetime, në kuadër të institucioneve të ndryshme ka krijuar mundësi optimale dhe efikase për evitimin e konflikteve te interesit.

Përveç tjerash Ministria duhet të ketë kompetenca do të ushtroj edhe për te drejtat e trafikut dhe te rregullimit ekonomik të transportit ajror dhe nxjerrjen e rregulloreve të zbatimit lidhur me ekonominë e transportit ajror, do te ushtroj kompetencat për te drejtat e trafikut ajror edhe për kapitullin II , III dhe IV bazuar ne rregulloren e BE-se 1008/2008.

Përveç tjerash AAC duhet te ketë kompetenca edhe për sigurinë për aviacion civil, për rregulliminekonomik te Aeroportit dhe Shërbimeve te Navigimit Ajror;

KHAIA në nivel të Qeveris, ka kompetenca për hetimin e incidenteve dhe aksidenteve Aeronautike.

Departamenti për Sigurimin e Aviacionit Civil në nivel të MPB, ka kompetenca për sigurimin e Aviacionit Civil.

Ky model i rregullimit institucional i sektorit te aviacionit civil është model Britanik dhe Amerikani Aviacionit Civil, me disa përjashtime, sepse çdo shtet e përcakton rregullimin institucional që i përshtatet me se miri zhvillimit të aviacionit civil ne vendet e tyre. Po e ri potencoj se Komisioni Evropian gjatë vlerësimit të Ligjit për Aviacion Civil, ka pasur vetëm një kërkesë për Ndryshimine Ligjit për Aviacion Civil , shfuqizimin e paragrafit 2 të nenit 95.

Mangësia e këtij modeli është se në të kaluarën por edhe tani përgjegjësia sektoriale për aviacionincivil, ndërmjet këtyre institucioneve për kompetenca të ndryshme, janë të njëjta në pikëpamje të kompetencave dhe llogaridhënies në nivel të komisionit evropian, ndërsa dallimet ne paga ne nivele te institucioneve të ndryshme kanë qenë dhe janë të mëdha, edhe tani situata e njëjtë nuk ka ndryshuar asgjë.

Për tu kthyer këto kompetenca duhet te përcaktohet ligjërisht se pagat e kapaciteteve njerëzore që janë të angazhuara në aviacionin civil në kuadër të MMPHI, do të jenë të jene identike si në AAC. Gjithashtu edhe pagat e zyrtarëve përkatës për sigurimin e aviacionit duhet te jene te jene identike si ne AAC.

Kapitulli 4: Identifikimi dhe vlerësimi i ndikimeve të ardhshme

Në tabelën nr.6 janë paraqit ndikimet më të rëndësishme që janë identifikuar. Për analizën e një koncept dokumenti nuk është e mjaftueshme të deklarohet se shkaqet e problemit dotë 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 kategorive të ndikimeve potenciale në vijim:

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

Kategoritë e ndikimeve	Ndikimet përkatëse të identifikuara
Ndikimet ekonomike	- Rritja e numrit të avio-udhetareve - Rritja e numrit të avio-kompanive që operojnë për/nga Aeroporti Ndërkombëtarë i Prishtinës - Zhvillimi i mëtejshëm i tregut të transportit ajror
Ndikimet shoqërore	Ligji i ri do të ndikon në rritjen e tregut të transportit ajror dhe me këtë do të mbahen lidhjet e emigracionit me shtetin amë, por do të ketë impakte në lidhje edhe me zhvillimin e turizmit në mes të shtetasve të shteteve të ndryshme me shtetasit e shtetit tonë.
Ndikimet mjedisore	Për të reduktuar efektet relativisht të mëdha negative mjedisore të aviacionit, është e rëndësishme të punohet së bashku ndërkombëtarisht për të optimizuar shtigjet e fluturimit, dhe për të zvogëluar konsumin e përgjithshëm të karburantit të aeroplanëve e cila arrihet me normalizimin plotë të hapësirës së ulte ajrore, sepse shkurtohen distancat e fluturimit.
Ndikimet në të drejtat themelore	Një nder të drejtat themelore të qytetareve është edhe e drejta e lëvizjes së lirë. Ndikimi i ligjit të ri është forcimi i nivelit të sigurisë së operimeve të avio-kompanive, ulja e kostove të fluturimeve për qytetarët, forcimi i të drejtave të avio-udhetareve etj.
Ndikimi gjinor	Pa ndikim
Ndikimet e barazisë sociale	Ka ndikime sociale tek shoqëria, transporti ajror tani është i qasshëm dhe do të jetë i qasshëm për të gjithë qytetarët.
Ndikimet tek të rinjtë	Ka ndikim direkte të rinjtë e vendit dhe në emigracion sepse do të shtohet intensiteti i udhëtimeve dhe komunikimeve.

Ndikimet në ngarkesën administrative	Ngarkesat administrative do të zvogëlohen në minimum. Nder të tjerakyt është edhe kusht në bazë të marrëveshjes HPEA.
Ndikimi i NMV-ve	Fusha e aviacionit civil është strikte e rregulluar sipas standardeve dhe praktikave ndërkombëtare, rrjedhimisht është e pamundur që të aplikohen standarde me të ulëta për NVM-te.

Tek ndikimet kryesore, opsionet një dhe dy nuk do të prodhojnë ndikime të ndjeshme në fushat e cekura.

Opsioni tre për një afat shumë të shkurtër do të prodhojë ndikime pozitive në të gjithë sektorët e Aviacionit Civil. Kjo do të rezultojë me rritjen e mëtejme të numrit të udhëtareve dhe përfitimeve financiare të Qeverisë së Kosovës e cila do të shtojë fondet e fuqizimit të Programit Incentiv të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari, nëse e vlerëson të nevojshme.

Kapitulli 4.1: Sfidat me mbledhjen e të dhënave

Nuk kemi pasur sfida për mbledhjen e të dhënave. Të dhënat janë marr nga të gjitha entitetet e Aviacionit Civil të Kosovës. Për hartimin e koncept dokumentit janë analizuar edhe raportet e Komisionit Evropian dhe raportet e EASA.

MMPHI është përgjegjëse për hartimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të politikave dhe legjislacionit në sektorin e transportit ajror, aviacionit civil dhe navigacionit ajror. Krahas MMPHI-së, edhe institucionet tjera kanë përgjegjësi në këtë fushë, duke përfshirë ASHNA, AAC, MPB, ZKM 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

Grupi punues për hartimin e koncept dokumentit në fushën e aviacionit civil ka përfshirë palët e interesit që në fazat e hershme të këtij koncept dokumenti. Palët e konsultuara kanë përfshirë të gjitha entitetet e aviacionit civil si dhe institucionet shtetërore. Me datë 27.06.2023, është mbajtur takim publik me palët e interesit ku morën pjesë 7 persona. Takimi shërbeu si platformë e mirë për të diskutuar me përfaqësuesit e subjekteve të lartcekura për versionin fillestar të identifikimit të problemeve. Grupi punues ka sqaruar pikat të cilat do të analizohen në koncept. Grupi i punës ka mbajtur takimet në datat 15.09.2023 dhe 02.10.2023. Para finalizimit të draftit, grupi i punës shpalli pikat përfundimtare të cilat u elaboruan në koncept dokument. Data kur dokumenti është mbajtur në konsultim paraprak dhe publik është 25.10.2023 - 16.11.2023. Ndërsa shkresa përcjellëse për vlerësimin financiar është dërguar në datën 07.11.2023 në Ministrinë e Financave. Nga procesi i konsultimeve publike kemi pranuar 19 komente nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës (AAC), prej të cilave pesë (5) janë miratuar dhe dymbëdhjetë (12) të tjera janë refuzuar. Gjithashtu, gjatë këtij procesi kemi pranuar komente nga ZKM - Sekretariati Koordinues i Qeverisë (SKQ) - tetë (8) komente të cilat i kemi adresuar si të tilla.

Shumica e pjesëmarrësve janë pajtuar që opsioni 3 është i vetmi opsion që duhet diskutuar dhe tepunohet në draftimin e Ligjit të Ri për Aviacionin Civil.

Figura 7: Përmbledhje e aktiviteteve të komunikimit dhe konsultimit të kryera për një konceptdokument

Qëllim i kryesor	Grupi i synuar	Aktiviteti	Komunikimi/njoftimi	Afati indikativ	Buxheti i nevojshëm	Personi përgjegjës
Takimi i hapur për të gjithë palët e interesuara	Të gjitha palët	Takim publik	Përmes emailit	Shtator 2023 Tetor 2023	/	Avdi Kameroll i MMPHI
Konsultimi paraprak institucione vetë Kosovës	Ministritë e linjës	Konsultime me shkrim	Përmes emailit	Nëntor 2023	/	Avdi Kameroll i MMPHI
Konsultimi publik me shkrim	Te gjitha palët e interesuara	Konsultim publik me shkrim	Publikimi i konsultimit ne platformen për konsultim me publikun	Nëntor - Dhjetor	/	Avdi Kameroll i MMPHI

Kapitulli 6: Krahassimi i opsioneve

Opsioni 1, Status Quo (asnjë ndryshim)

Mos ndryshimi i legjislacionit nënkupton vazhdimin e status quos së tanishme me mangësi, zbrazëtira ligjore, konflikte të kompetencave dhe paqartësi në sektorin e aviacionit civil, me pamundësi me kaluar nga faza I në fazën II në kuadër të Marrëveshjes HPEA, sektor i transportit ajror pa rregullim ekonomik të ekonomisë së transportit ajror. Vazhdimi i kësaj gjendje ndikon në mos përfshirjen e Kosovës në projektet integruuese Evropiane në fushën e aviacionit civil të cilat janë synim i Kosovës për integrim të plotë në Bashkimin Evropian.

Opsioni 2, Ndryshimi i politikës ekzistuese – mbajtja e politikës aktuale nuk krijon zgjidhje përfushën e aviacionit dhe as në sigurinë e transportit ajror.

Me korrigjime dhe përmirësime të politikës ekzistuese nuk do të arrihet të harmonizohen kompetencat e bartura prej Ministrisë në AAC të cilat tani plotësisht nuk janë të

harmonizuar. kompetencat e bartura për të drejtat e trafikut do të duhet të përcillen me adresime të specifikuara. Ndërsa në Ministri, kompetencat të cilat nuk janë bartur nga Ministria e AAC, është e nevojshme të specifikohen kompetencat në mënyrë me të detajuar brenda Ministrisë dhe brenda AAC, me qëllim të eliminimit të gabimeve teknike dhe përmbajtjesore të cilat janë shkaktuar me ndryshimin e Ligjit për Aviacion Civil nr.03/L-051, me Ligjin nr.08/-L063. Këto defekte të evidentuara mund të eliminohen vetëm me ndryshimin e ligjeve përkatëse për aviacion, por jo me përmirësimin e politikës zbatuese sepse nuk ka hapësirë ligjore për veprim

Opsioni 3, Korniza e re ligjore – Hartimi dhe miratimi i Ligjit për Aviacion Civil

Te kthehen kompetencat e rregullimit ekonomik të transportit ajror të drejtat dhe kompetencat tjerë të AAC të Ministria të cilat u patën marrë me Ligjin nr. 08/L-063, që e patë ndryshuar Ligjin për Aviacion Civil, të ruhet substanca përmbajtjesore që ka qenë edhe bartëse e zhvillimit të Aviacionit Civil gjatë këtyre viteve, sepse ka qenë një model i cili duke i ndarë kompetencat sektoriale për të drejtat e trafikut, për sigurinë për sigurimin për hetime, në kuadër të institucioneve të ndryshme krijuar mundësi optimale dhe efikasë për evitimin e konflikteve të interesit.

Përveç tjerash Ministria i pate ushtruar edhe kompetencat për të drejtat e trafikut dhe të rregullimit ekonomik të transportit ajror dhe nxjerrjen e rregullores të zbatimit lidhur me ekonominë e transportit ajror.

Ky model i ligjit ndanë kompetencat dhe përgjegjësit në mes institucioneve në mënyrë të përshtatshme dhe ofron mundësi optimale me për zhvillimin e sektorit të aviacionit civil duke parandaluar konfliktet e interesit në sektorin e aviacionit civil dhe duke krijuar mundësi për zhvillimin e këtij sektori në mënyrë të shpejtë dhe të sigurtë.

Në bazë të ligjit të ri i cili do të hartohet MMPHI do të ushtron përgjegjësit dhe kompetencat edhe për zhvillimin e politikave kombëtare për transport ajror, mbledhjen dhe përpilimin dhe shpërndarjen e të dhënave statistikore dhe të dhënave të tjera të cilat kanë të bëjnë me sektorin e aviacionit civil, rregullimin ekonomik të transportit ajror, përveç tjerash duke përfshirë edhe rregullimin dhe mbikëqyrjen e ndarjes së slotëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës dhe të drejtat e pasagjerëve.

Autoriteti i Aviacionit Civil, do të ushtron kompetencat dhe përgjegjësit edhe për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil, rregullimin ekonomik të aeroporteve dhe të shërbimeve të navigimit ajror. Divizioni i Aviacionit Civil. Në nivelin e Ministrisë së Punëve të Brendshme do të ketë përgjegjësi dhe kompetencë për siguri të aviacionit civil, e cila duke qenë në kuadër të një Ministrie që ndërlidhet me siguri, ndikon që bashkëpunimi në nivel të sigurisë me institucionet tjera, krijon kushte për efikasitet dhe reagim të shpejtë kur është nevojshme.

KHAIA është në kuadër të ZKM, dhe i ka kompetencat dhe përgjegjësit për parandalimin dhe hetimin e incidenteve dhe aksidenteve kur ndodhin në sektorin e aviacionit civil.

Ky model i rregullimit institucional i sektorit të aviacionit civil është model Britanik dhe Amerikani Aviacionit Civil me disa përjashtime, sepse çdo shtet e përcakton rregullimin institucional që i përshtatet me se miri zhvillimit të aviacionit civil në vendet e tyre. Po e ri potencoj se Komisioni Evropian gjatë vlerësimit të Ligjit për Aviacion Civil ka pasur vetëm një kërkesë për Ndryshimin Ligjit për Aviacion Civil, shfuqizimin e paragrafit 2 të nenit 95.

Mangësia e këtij modeli është se në të kaluarën por edhe tani përgjegjësia sektoriale për aviacionin civil, ndërmjet këtyre institucioneve për kompetenca të ndryshme, janë të njëjta në pikëpamje të llogaridhënies në nivel të Komisionit Evropian, ndërsa dallimet në paga në nivel të institucioneve të ndryshme janë të mëdha, edhe tani situata është e njëjtë nuk ka ndryshuar asgjë.

Duhet të përcaktohet ligjërisht se pagat e kapaciteteve njerëzore që janë të angazhuara në aviacionin civil në nivel të MMPHI dhe MPB do të jenë të jenë identike si në AAC.

Projekt Ligji i ri për Aviacion Civil duhet të bazohet dhe të jetë në harmoni të plotë me Marrëveshjen Multilaterale HPEA.

Duke u bazuar në analizën si me sipër shënuar opsioni i tretë është më i favorshëm për të gjithë akterët e përfshirë në fushën e aviacionit civil prandaj 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 Aviacion Civil
Plani i zbatimit i tij është paraqitur në vijim:

Figura 8: Plani i zbatimit për Opsionin 3

Qëllimi i politikës	Kritja e sigurisë ajrore, ulja e ndotjes dhe zhvillimi i aviacionit civil								Shifra e pritshme e kostos
Objektivi i strategjik	Përmirësimi i sigurisë dhe trafikut në transportin ajror								
	Produktet, aktivitetet, viti dhe organizata/ departamenti përgjegjës								
Objektivi specifik 1 Infrastruktura religjore dhe rregullative me standarde me te larta evropiane	Produkti1.1	Ligji i ri për aviacion							
			Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni /departamenti përgjegjës	
		Aktiviteti 1.1.1 Hartimi i Ligjit të ri për Aviacion	x					MMPHI, Departamenti i Aviacionit Civil	S'KA
		Aktiviteti 1.1.2 Konsultimi paraprak me Ministrinë e linjës dhe palët e interesit	x					MMPHI, Ministrit e linjës dhe palët e interesit	S'KA
		Aktiviteti 1.1.3 Paraqitja e Ligjit të ri me të gjitha dokumentet përkatëse për miratim nga Qeveria	x					MMPHI ,ZKM	S'KA

		Aktiviteti 1.1.4 Sigurimi i miratimitnga Qeveria	x					Qeveria	S'KA
		Aktiviteti 1.1.5 Sigurimi i miratimitnga Kuvendi	x					Qeveria Kuvendi	S'KA

		Aktiviteti 1.1.6	x					MMPHI	
		Informimi i palëve të interesit							S'KA
	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 Aviacionit Civil AAC KHAI A	S'KA
		Aktiviteti 1.2.2 Miratimi i akteve nënligjore		x				MMPHI ,AAC KHAI AMPB	S'KA
		Infrastruktura Ligjore dhe Rregullative e standardeve me te larta Evropiane							
Objektivi specifik 2 Infrastruktura Ligjore dhe Rregullative e standardeve me te larta Evropiane	Produkti 2.1		Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Institucioni / departamenti Përgjegjës	
		Aktiviteti 2.1.1 Transpozimi dhe draftimi i te gjitha rregulloreve përkatëse		x				Departamenti i Aviacionit Civil MMPH IAAC KHAI AMPB	S'KA

Kapitulli 6.2: Tabela e krahasimit me të tre opsionet

Figura 9. Krahasimi i opsioneve

Metoda e krahasimit:			
Ndikimet relevante pozitive	Opsioni 1: Asnjë ndryshim	Opsioni 2: Përmirësimi izbatimit dhe ekzekutimit	Opsioni 3: Projektligji i ri
Përafrimi me legjislacionin e BE-së	-	-	+
Rritja e sigurisë ajrore dhe ulja e ndotjes	-	-	+

Efekt në ekonomi dhe shoqëri	-	-	+
Ndikimet relevante negative			
Ulja e sigurisë në transportin ajror si	+	+	-

shkak i mungesës së legjislacionit									
Ulja e numrit të udhëtareve dhe ulja e interesimit për operime të avio-kompanive si shkak i paqartësisë të detyravedhe kompetencave në entitetet e aviacionit civil		+			+			-	
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 aktorët në fushën e aviacionit dhe i njëjti rekomandohet për hartimin e Projektligjit të ri për Aviacionin Civil, që do të sigurojë ngritjen e standardeve dhe praktikave të rekomanduara të ICAO dhe ECAC në këtë fushë.

Kapitulli 7.1: Dispozitat për monitorimin dhe vlerësimin

Monitorimin dhe vlerësimin për ligjin e Aviacionit Civil, e bënë Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës

Si dokument që preferohet në vlerësimin e objektivave është që ligjit t'i bëhet vlerësimi eksplorues, rëndomtë pas dy (2) vite nga data e hyrjes në fuqi.

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 tëprekur	Përfitimi i pritshëm ose kostojat e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo			
Vendet epunës ¹	A do të rritet numri aktual i vendeve të	x		L	L	

	punës?					
--	--------	--	--	--	--	--

¹ Kur ndikon në vendet e punës, gjithashtu do të ketë edhe ndikime shoqërore.

	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 ejetjes së një vendi të punës?	x		L	L	
Bërja e biznesit	A do të ndikojë në qasjen nëfinanca për biznes?	x		U	U	
	A do të largohen nga treguprodukte të caktuara?		x	U	U	
	A do të lejohen në treg produktetë 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 dhëniessë informatave të reja?	x		L	L	
	A janë thjeshtuar detyrimet edhënies së informatave për bizneset?	x		L	L	
Tregtia	A pritët të ndryshojnë fluksetaktuale të importit?	x		L	L	
	A pritët të ndryshojnë fluksetaktuale të eksportit?	x		U	U	
Transporti	A do të ketë efekt në mënyrën etransportit të pasagjerëve dhe/ose mallrave?	x		L	L	
	A do të ketë ndonjë ndryshim nëkohën e nevojshme për të transportuar pasagjerë dhe/osemallra?	x		L	L	
Investimet	A pritët që kompanitë të investojnë në veprimtari të reja?	x		L	L	
	A pritët që kompanitë t'i anulojnë ose shtyjnë për më vonë investimet?		x			
	A do të rriten investimet ngadiaspora?	x		L	L	
	A do të zvogëlohen investimetnga diaspora?		x			

	A do të rriten investimet e huajadirekte?	x		L	L	
	A do të zvogëlohen investimet ehuaja direkte?		x			
Konkurru eslmëria	A do të rritet çmimi i biznesit tëprodukteve, siç është energjia elektrike?		x			

	A do të ulet çmimi i inputeve të bizneseve, siç është energjiaelektrike?		x			
	A ka gjasa që të promovoheninovacioni dhe hulumtimi?	x		U	U	
	A ka gjasa që inovacioni dhehulumtimi të pengohen?		x			
Ndikimi nëNVM	A janë kompanitë e prekurakryesisht NVM?		x			
Çmimet dhe konkurrenca	A do të rritet numri i mallrave dhe shërbimeve në dispozicion për biznesin apo konsumatorët?	x		L	L	
	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 mallravedhe shërbimeve ekzistuese?	x				
Ndikimet ekonomike rajonale	A do të ndikohet ndonjë sektor iveçantë i biznesit?	x		U	U	
	A është ky sektor i koncentruarnë një rajon të caktuar?	x		U	U	
Zhvillimi i përgjithshëm ekonomik	A do të ndikohet rritja eardhshme ekonomike?	x		U	U	
	A mund të ketë ndonjë efekt nënormën 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 tëprekur	Përfitimi i pritshëm ose kostoja e ndikimit	Niveli i preferuar i analizës
		Po	Jo			
				I lartë/i ulët	I lartë/i	

					ulët	
	A do të rritet numri aktual ivendeve të punës?	x		L		
	A do të zvogëlohet numri aktual ivendeve të punës?		x			
	A ndikohen vendet e punës në njësektor të caktuar të biznesit?	x		U	U	

Vendet epunës ²	A do të ketë ndonjë ndikim në nivelin e pagesës?	x		U	L	
	A do të ketë ndikim në lehtësimin e jetës së një vendi të punës?	x		U	U	
Ndikim et shoqëror e rajonale	A janë ndikimet shoqërore të përqendruara në një rajon apo qytete të veçanta?	x		U	U	
Kushtet epunës	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 dhe shërbimeve themelore?	x		U	U	
	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 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			
	A ndikon opsioni në diversitetin kulturor?		x			

Kultura	A ndikon opsioni në financimin e organizatave kulturore?		x			
---------	--	--	---	--	--	--

² Kur ndikon në vendet e punës, gjithashtu do të ketë edhe ndikime ekonomike.

	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 etrashëgimisë 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 funksionojnë partitë politike?		x			
	A do të ketë ndonjë ndikim në shoqërinë civile?	x		L	L	
Shëndeti dhe siguria publike ³	A do të ketë ndonjë ndikim në jetën e njerëzve, siç është jetëgjatësia apo shkalla e vdekshmërisë?		x	U	U	
	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	U	U	
	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	U	U	
	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		x	U	U	

	osealkoolit?					
	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,		x	U	U	

³ Kur ka ndikim në shëndet publik dhe siguri, atëherë rregullisht ka ndikime mjedisore.

	aftësia e kufizuar, grup shoqëror apo rajoni)?					
	A ndikohen gjasat që të kapen kriminelët?		x	U	U	

Krimi dhe siguria	A ndikohet fitimi i mundshëm ngakrimi?		x	U	U	
	A ndikon në nivelet e korrupsionit?		x	U	U	
	A ndikohet kapaciteti i zbatimit të ligjit?		x	U	U	
	A ka ndonjë efekt në të drejtat dhesigurinë e viktimave të krimit?		x	U	U	

Shtojca 3: Forma e vlerësimit për ndikimet mjedisore

Kategoria e ndikimeve mjedisore	Ndikimi kryesor	A pritet 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			
Klima dhe mjedisi i qëndrueshëm	A do të ketë ndikim në emetimin e gazrave serë (dioksid karboni, metani etj.)?		x	U	U	
	A do të ndikohet konsumi i karburanteve?		x	U	U	
	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	U	U	
	A do të bëhen më pak ndotësedisa aktivitete të caktuara?		x	U	U	
Cilësia e ajrit	A do të ketë ndikim në emetimin e ndotësve të ajrit?		x	U	U	
Cilësia e ujit	A ndikon opsioni në cilësinë e ujërave të ëmbla?		x	U	U	
	A ndikon opsioni në cilësinë e ujërave nëntokësore?		x	U	U	
	A ndikon opsioni në burimet e ujëve pijshëm?		x	U	U	

	A do të ketë ndikim në cilësinë e tokës (në lidhje me acidifikimin, ndotjen, përdorimin e pesticideve apo herbicideve)?		x	U	U	
--	---	--	---	---	---	--

Cilësia e tokës dhe shfrytëzimi itokës	A do të ketë ndikim në erozionin etokës?		x			
	A do të humbet tokë (përmesndërtimit, etj.)?		x			
	A do të fitohet tokë (përmesdekontaminimit, etj.)?		x	U	U	
	A do të ketë ndonjë ndryshim nëshfrytëzimin e tokës (p.sh. nga shfrytëzimi pyjor në shfrytëzim bujqësor apo urban)?		x			
Mbeturinat dhe riciklimi	A do të ndryshojë sasia embeturinave të krijuara?		x			
	A do të ndryshojnë mënyrat në të cilat trajtohen mbeturinat?		x			
	A do të ketë ndikim në mundësitëpër riciklimin e mbeturinave?		x			
Përdorimi i burimeve	A ndikon opsioni në përdorimin eburimeve të ripërtëritshme (rezervave të peshkut, hidrocentraleve, energjisë dielloreetj.)?		x			
	A ndikon opsioni në përdorimin eburimeve, të cilat nuk janë të ripërtëritshme (ujërat nëntokësore,mineralet, qymyri etj.)?		x			
Shkalla e rreziqev e mjedisore	A do të ketë ndonjë efekt në gjasatpër rreziqe, të tilla, si zjarret, shpërthimet apo aksidentet?		x	U	U	
	A do të ndikojë në gatishmërinënë rast të fatkeqësive natyrore?		x	U	U	
	A ndikohet mbrojtja e shoqërisënga 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	
	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 ekafshëve	A do të ndikohet trajtimi ikafshëve?		x			
	A do të ndikohet shëndeti ikafshëve?		x			
	A do të ndikohet cilësia dhe siguria e ushqimit të kafshëve?		x			

Shtojca 4: Forma e vlerësimit për ndikimin e të drejtave themelore

Kategoria endikimit në të drejtat themelore	Ndikimi kryesor	A pritët të ndodhë ky ndikim?		Numri i organizatav e, kompanive dhe/ose individëve të prekur	Përfitimi i pritshtëm ose kostoja e ndikimit	Niveli i preferuar ianalizës
		Po	Jo			
Dinjiteti	A ndikon opsioni në dinjitetin enjerëzve, në të drejtën e tyre për jetë apo në integritetin e njëpersonit?	x		L	L	
Liria	A ndikon opsioni në të drejtën elirisë së individëve?	x		L	L	
	A ndikon opsioni në të drejtën enjë personi për privatësi?	x		U	U	
	A ndikon opsioni në të drejtënpër t'u martuar apo krijuar familje?		x			
	A ndikon opsioni në mbrojtjen ligjore, ekonomike ose shoqëroretë individëve apo familjes?		x	U	U	
	A ndikon opsioni në lirinë e mendimit, ndërgjegjes apo fesë?		x			
	A ndikon opsioni në lirinë eshprehjes?		x			
	A ndikon opsioni në lirinë etubimit ose asociimit?		x			

Të dhënat personale	A përfshin opsioni përpunimin etë dhënave personale?	x		L	L	
	A janë të drejtat e individit për qasje, korrigjim dhe kundërshtimtë garantuara?	x		L	L	
	A është e qartë dhe e mbrojtur mirë mënyra në të cilën përpunohen të dhënat personale?	x		L	L	

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	A e mbron opsioni parimin e barazisë para ligjit?	x		L	L	
	A ka gjasa që grupe të caktuar 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 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	