|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Republika e Kosovës**  Republika Kosova  Republic of Kosovo |  | **Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës**  Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova  Civil Aviation Authority of Kosovo | |

**RAPORT MBI**

**KONSULTIMIN PUBLIK TË PALËVE TË INTERESIT**

**NR. 03/2019**

24 qershor 2019

1. **TË PËRGJITHSHME**

Ky raport është hartuar në përputhje me kërkesat e Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesit, lidhur me projekt-rregulloren e AAC-së, si në vijim:

* RREGULLORE (AAC) NR. xx/2019 PËR NDRYSHIMIN DHE PLOTËSIMIN E RREGULLORES NR. 4/2011 PËR QASJEN NË TREGUN E SHËRBIMEVE NË TOKË

Kjo projekt-rregullore ka qenë në procedurë të konsultimit publik sipas kërkesave të nenit 5, paragrafit 2 të Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012, përkatësisht nga data 23 maj deri më 14 qershor 2019.

Neni 5, paragrafi 1 i Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 thotë që:

“AAC-ja do të aplikojë procedura transparente për konsultimit publik të palëve të interesuara nëpërmes:

a) Metodës së pranimit të komenteve dhe vërejtjeve me shkrim me anë të mjeteve elektronike të komunikimit (adresë elektronike zyrtare) apo dorëzimit të tyre personalisht ; dhe/ose

b) Organizimit të takimeve publike me palët e interesuar”

Në rastin e kësaj rregulloreje konsultimi publike me palët e interesuara, u realizua sipas neni 5 paragrafit 1 pikës a) të udhëzimit të lartcekur.

1. **KOMENTET E PRANUARA DHE PËRGJIGJET E AAC-së**

Thirrjes së dërguar për konsultim publik të palëve të interesit u janë përgjigjur dy persona, të cilit ka paraqitur komentet e tyre nëpërmes postës elektronike zyrtare të AAC-së. Në vijim janë të pasqyruara komentet e pranuara të përkthyera në gjuhën shqipe apo në formën origjinale siç janë dërguar dhe pranuar në AAC për projekt-rregulloren e lartpërmendur, ndërsa në formë të përmbledhur janë paraqitur përgjigjet e AAC-së.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr | Neni nga Draft Rregullorja | Komentet e palëve të interesit | *Komentet e AAC-së* |
| *Komentet në vijim janë dërguar nga Gökmen ARITAY, Drejtor për operime - LKIA Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës, dt. 07 qershor 2019* | | | |
| 1 | **Neni 2**  **Përkufizimet**  2. Në nenin 2 shtohen përkufizimet “infrastruktura e aeroportit” dhe “Marrëveshja PPP” si në vijim:  “Infrastruktura e aeroportit” nënkupton tokën, objektet, pajisjet, mjetet teknike dhe instalimet e nevojshme për ofrimin e shërbimeve në tokë për avionin, pasagjerët, bagazhet, mallrat, gjërat personale dhe postën; dhe  “Marrëveshja PPP” nënkupton Marrëveshjen për Partneritet Publiko-Privat për Operimin dhe Zgjerimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës ndërmjet Republikës së Kosovës nëpërmjet Komitetit Drejtues Ndërministror për Partneritet Publiko-Privat dhe Limak Kosovo International Airport J.S.C., të datës 12 gusht 2010. | Megjithëse duket i drejtë si përkufizim, qëllimi i tij është që të bëhet udhëheqës/autoritet sa i përket përcaktimit të tarifave të çmimeve të shërbimeve të aeroportit (jo trajtimin e tokës) siç janë parkimi, mbështetja teknike, etj. Tashmë është rregulluar dhe të gjitha ato çmime janë nën kompetencat e Autoritetit të Aeroportit i cili është LKIA dhe dhënësi.  Edhe pse përkufizimi është shtuar në projekt-rregullore, asnjë referencë e drejtpërdrejtë nuk është dhënë në asnjë pjesë të projekt rregullores | *Definicioni “infrastruktura e Aeroportit” është në kontekst të kësaj rregulloreje dhe është i aplikueshëm vetëm për kontekstin e rregullores në fjalë. Ky definicion është shtuar për shkak të sqarimit më të mirë dhe zbatimit më të lehtë të rregullores.*  *Definicioni “Marrëveshja PPP” është shtuar për shkak të referencës në nenin 10.2 të kësaj rregulloreje.* |
| **2** | **Neni 4**   1. Në nenin 6, paragrafi 3 pika (iv) fshihet. 2. Në fund të nenit 6 shtohet një paragraf i ri me tekstin në vijim:   “6.5 Organi menaxhues i aeroportit mund në çdo kohë, por në çdo rast çdo tri vite, të rivlerësojë listën e përdoruesve të aprovuar të aeroportit të përzgjedhur në bazë të kritereve të numrit të pasagjerëve të bartur gjatë vitit paraprak kalendarik. Nëse pas rivlerësimit të listës kuptohet që ekziston një tjetër përdorues i aeroportit me numër më të madh të pasagjerëve të bartur i cili është i interesuar për vetëshërbim, organi menaxhues i aeroportit duhet, më së voni gjashtë muaj pas rivlerësimit të listës, të parashtrojë një kërkesë tek AAC-ja për ndryshimin e vendimit të referuar në paragrafin 3.” | Pse është fshirë kjo pjesë? Ky paragraf nuk duhet të fshihet pasi që nuk kemi hasur në ndonjë arsye konkrete për fshirje.  Kjo është në kundërshtim me Marrëveshjen e PPP-së, e cila nuk përmban një kërkesë të tillë. Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to.  Organi Menaxhues i Aeroportit duhet të bëjë vlerësime/rivlerësime dhe të ndajë informatat me AAC-në, nëse ka ndonjë aplikim të vetë-trajtimit në përputhje me Rregulloren e BE-së. | *Pika (iv) është fshirë pasi që bazuar në Direktivën 96/97/EC vetëm përjashtimet kanë periudhë të vlefshmërisë, ndërsa kufizimet janë pa afat.*  *Ky paragraf shpjegon më tej paragrafin 6.4 të Rregullores 4/2011 dhe është i drejtë ndaj kompanive që dëshirojnë të vetë-shërbehen në rastet kur ndryshon pozicioni i tyre në treg. Aplikimi do të fillojë pas aprovimit të kufizimeve të propozuara.* |
| **3** | **Neni 5**   1. Në nenin 7, paragrafi 7.4 fjala “mund” zëvendësohet me fjalën “duhet”.   Fjalia e fundit e këtij paragrafi zëvendësohet me këtë fjali:  “Një ndërmarrje që kontrollon ose kontrollohet në mënyrë direkte ose indirekte nga ai organ menaxhues ose një përdorues i tillë.”   1. Në nenin 7, paragrafi 5 pika (iv) fshihet. | Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to.  Kjo mund të fshihet, por duhet të caktohet një kufi. | *Ky ndryshim është bërë për të sqaruar rregulloren 4/2011 për qasjen në tregun e shërbimeve në tokë dhe për t’i ikur konfliktit eventual të interesit.*  *Bazuar në Direktivën 96/97/EC vetëm përjashtimet (exemptions) kanë afat të përcaktuar, përderisa kufizimet (limitations) janë pa afat.* |
| **4** | **Neni 6**   1. Në nenin 8, paragrafi 1, fjalia e fundit fshihet dhe zëvendësohet me tekstin në vijim:     “AAC-ja mund ta bëjë të detyrueshme për furnizuesit e shërbimeve në tokë dhe për përdoruesit e aeroportit që bëjnë vetëshërbim përdorimin e këtyre infrastrukturave.”   1. Në nenin 8, pas paragrafit 8.2 shtohen dy paragrafë të rinj me tekstin në vijim:   “8.3 Nëse organi menaxhues i aeroportit i vendos një tarifë për përdorimin e infrastrukturës së centralizuar, kjo tarifë duhet të aprovohet nga AAC-ja pasi organi menaxhues t’i ketë konsultuar përdoruesit.  8.4 Organi menaxhues i aeroportit është i obliguar ta publikojë listën e infrastrukturës së centralizuar të aprovuar nga AAC-ja me çmimet (nëse është e aplikueshme) dhe kushtet për përdorimin e saj.” | Ndryshimi i propozuar paragjykon balancën që e ka karakterizuar këtë klauzolë ku Komiteti i Përdoruesve të Aeroportit paraqet një rol aktiv në lidhje me AAC-në. Ndryshimi i propozuar i jep AAC-së një liri të plotë veprimi dhe nuk ka mekanizëm të kontrollit ose balancimit për këtë liri veprimi.  Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to.  Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to.  Do të jetë objekt i marrëveshjes ndërmjet Autoritetit të Aeroportit dhe çdo subjekti tjetër. | *Konsultimi me përdoruesit e aeroportit do të mbetet edhe më tutje. Megjithatë, siç kuptohet nga fillimi i paragrafit, është kompetencë e AAC si autoritet rregullator, të jap aprovimet.*  *Dy paragrafët në vijim janë shtuar me qëllim sqarimit të mëtejmë të procedurave. Publikimi i listës dhe çmimores është çështje e transparencës dhe mos diskriminimit të përdorueseve dhe furnizuesve të shërbimeve në tokë.* |
| **5** | **Neni 7**   1. Në nenin 9, paragrafi 1 ndryshohet si në vijim:   “9.1 Kur në një aeroport, kufizimet e veçanta për hapësirën dhe kapacitetet e disponueshme, që dalin në veçanti nga mbipopullimi dhe norma e shfrytëzimit të hapësirës, e bëjnë të pamundur hapjen e tregut dhe/ose zbatimin e vetëshërbimit deri në nivelin e përcaktuar në këtë Rregullore, AAC-ja, pas kërkesës me shkrim nga organi menaxhues i aeroportit, në konsultim me Komitetin e Përdoruesve të Aeroportit, mund të vendosë:”. | Nëse paragrafi do të ndryshohet, duhet të shtohet teksti i mëposhtëm "dhe/ose kërkesa/udhëzimi i dhënësit, që është Ministria e Financave, në emër të Republikës së Kosovës, në pajtim me Marrëveshjen e PPP-së" pas shprehjes së nënvizuar në kornizën e majtë. | *Në këtë paragraf janë shtuar vetëm fjalët “pas kërkesës me shkrim nga organi menaxhues i aeroportit”. Është organi menaxhues i aeroportit, ai i cili mund të vlerësoj më mirë nevojën për përjashtime, për shkak të hapësirës dhe kapaciteteve në dispozicion.* |
| **6** | **Neni 10**   1. Në fund të nenit 10, paragrafi 1, shtohet teksti në vijim:     “Në çdo rast të kufizimit/përjashtimit, përveç marrjes së aprovimit, ofruesi duhet të veprojë në përputhje me dispozitat që parashohin procedurën e kushteve të tenderit.”   1. Në nenin 10, pas paragrafit 10.3 shtohen dy paragrafë të rinj me tekstin si në vijim:   “10.4 Vlefshmëria e aprovimit për furnizuesit e shërbimeve në tokë dhe vetëshërbyesit është për periudhën deri në katër vite.  10.5 Vlefshmëria e aprovimit të lëshuar për organin menaxhues të aeroportit si furnizues i shërbimeve në tokë mund të vendoset në përputhje me Marrëveshjen PPP, gjatë periudhës që kjo marrëveshje është në fuqi.” | Nëse do të ketë një përjashtim, nuk ka nevojë për proces tenderimi gjatë kësaj periudhe.  Paragrafi i propozuar është në kundërshtim me rregulloren e BE-së, duhet të jetë "deri në 7 vjet". Përveç kësaj, AAC-ja gjithmonë ka të drejtë të kontrollojë dhe revokojë licencën, kështu që nuk ka nevojë për periudhë kohore.  Në vend të "mund të vendoset" duhet të jetë "duhet të" ose "do të" që të përkufizohet si i detyrueshëm pasi që klauzolat e Marrëveshjes së PPP-së janë akoma të vlefshme. | *Tenderi është i detyrueshëm edhe në rastin e disa përjashtimeve (shih Nenin 9.1(a) të Direktivës). Përzgjedhja deri në 7 vjet në Direktivë përmendet në kontekstin e përzgjedhjes përmes tenderit, një kufizim i tillë kohor nuk ka të bëjë me aprovimet.*  *Është përgjegjësi e AAC-së në bazë të Ligjit për Aviacionin Civil (LAC) që të lëshoj leje licenca dhe certifikata, kështu që AAC do të vendosë rreth afatit të vlefshmërisë së aprovimit.* |
| **7** | **Neni 9**  Në nenin 11, paragrafi 3, pika (a), nënparagrafi (ii) riformulohet si në vijim:  “(ii) në të gjitha rastet tjera, nga AAC-ja, e cila mund të konsultohet së pari me Komitetin e Përdoruesve të Aeroportit dhe me organin menaxhues përkatës. AAC-ja përcakton kushtet dhe kriteret e procedurës së përzgjedhjes, publikon thirrjen për tender, mbledh ofertat dhe zgjedh furnizuesin.” | AAC-ja nuk ka autorizim për të bërë thirrje për tender, për të mbledhur ofertat dhe për të zgjedhur furnizuesin. Partneri Privat, do të thotë LKIA, ka autorizim dhe të drejtë në përputhje me Marrëveshjen e PPP-së, dhe sa i përket kushteve, kritereve të vendimit dhe kushteve të publikimit të procedurave të tenderit, ato gjithashtu nuk janë nën përgjegjësinë e AAC-së.  Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to. | *Ky nen është në përputhje me Nenin 11(c)ii të Direktivës 96/97/EC. Obligimi i AAC-së për zbatimin e kësaj Direktive rrjedh nga LAC dhe Marrëveshja për Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit (HPEA.*  *Ky nuk eshte rregull i ri, pasi zbatimi i Direktives per sherbime ne toke eshte pjese edhe e Marreveshjes PPP.* |
| **8** | **Neni 10**  Neni 14 paragrafi 3 zëvendësohet me tekstin në vijim:  “Aty ku qasja në objektet e aeroportit shkakton mbledhjen e një tarife, kjo e fundit do të përcaktohet nga AAC-ja sipas kritereve relevante, objektive, transparente dhe jodiskriminuese.” | Në përputhje me Marrëveshjen e PPP-së, AAC-ja nuk mund të ketë të drejtë të përfshihet në procesin tregtar të Partnerit Privat.  Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to. | *Ky nen është në përputhje me nenin 16.3 të Direktivës 96/97/EC. AAC do të përfshihet vetëm për të siguruar që janë duke u përfillur kriteret relevante, objektive, transparente dhe jodiskriminuese.* |
| **9** | **Neni 11**  Neni 17 zëvendësohet me tekstin si në vijim:  “Ndëshkimet për dështim në zbatimin e kësaj Rregulloreje do të rregullohen me dispozitat ndëshkimore të përcaktuara në Titullin IV të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe Rregulloren (AAC) Nr. 02/2019 për gjobat dhe masat administrative të shqiptuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës.” | Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to | *Neni në fjalë është ndryshuar për të shtuar referencën në Rregulloren (AAC) Nr. 02/2019 për gjobat dhe masat administrative të shqiptuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës e cila ka hy në fuqi nga muaji maj i këtij viti. Çështja e ndëshkimeve ka qenë e rregulluar edhe me Rregulloren nr. 04/2011 për qasjen në tregun e ofruesve për shërbime në tokë.* |
| **10** | **Neni 12**  Neni 19 zëvendësohet me tekstin si në vijim:  “19.1 Kur, në përputhje me nenin 11, par. 3, Organi Menaxhues i Aeroportit bën përzgjedhjen e furnizuesve të shërbimeve në tokë, palët e pakënaqura mund të apelojnë vendimin tek Bordi i Ankesave brenda AAC-së. Ankesa duhet të dorëzohet brenda 30 ditëve kalendarike pas datës në të cilën është marrë vendimi i kundërshtuar.  19.2 Palët e pakënaqura me vendimin e Bordit të Ankesave brenda AAC-së mund ta apelojnë këtë vendim te gjykatat kompetente të Republikës së Kosovës.”  19.3 Vendimet e marra nga AAC janë përfundimtare dhe kundër tyre nuk mund të ushtrohet ankesë. Palët e pakënaqura kanë të drejtë që të paraqesin padi pranë gjykatës kompetente për fillimin e një konflikti administrativ. | AAC-ja nuk mund të përfshihet në ndonjë proces të tenderit, që është e drejtë tregtare e Partnerit Privat.  Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to  AAC-ja nuk mund të përfshihet në ndonjë proces të tenderit, që është e drejtë tregtare e Partnerit Privat.  Duke pasur parasysh se ky është një rregull i ri që mund të ndikojë në financat e Investitorit Privat, duhet të trajtohet si ngjarje politike sipas dispozitave të Marrëveshjes së PPP-së dhe si i tillë rregulli duhet të trajtohet me Qeverinë e Republikës së Kosovës dhe Investitorin Privat dhe nga to.  AAC-ja është një agjenci administrative publike dhe nuk mund të ketë pozitë të tillë të vënies së "ligjit". Duhet të ekzistojë një proces për ankesa. | *Në mënyrë të njëjtë kanë qenë e rregulluar çështja e ankesave ndaj vendimeve finale dhe ose masave individuale të marra nga organi menaxhues i aeroportit edhe me Rregulloren 04/2011.*  *Ky nuk eshte rregull i ri, pasi zbatimi i Direktives per sherbime ne toke eshte pjese edhe e Marreveshjes PPP.*  *Ky ndryshim është në përputhje me nenin 32 paragrafi 3, ligji nr. 06/L -113 për Organizimin dhe Funksionimin e Administratës Shtetërore dhe të Agjencive te Pavarura, ndaj vendimeve/akteve të Agjencive Rregullatore në ushtrimin e funksioneve të veta rregullatore, mund të ngrihet drejtpërdrejt kontest administrativ në gjykatën kompetente për çështjet administrative.* |
| **11** | **Neni 13**  Fshihet neni 20, paragrafi 2 i Rregullores kryesore. | Cila është arsyeja për eliminimin e Komisionit të Ankesave, i cili supozohet që në zgjidhjen e mosmarrëveshjeve të jetë i specializuar dhe më efektiv sesa gjykata që është burimi i fundit për trajtimin e mosmarrëveshjes?  Njësoj si më lart, gjithashtu kundër rregullave të BE-së. | *Ky paragraf është fshirë pasi që nuk është i rregulluar me nenin 22 të Direktivës 96/97/EC.* |
| *Komentet në vijim janë dërguar nga Kreshnik Oseku, Zyrtar i lartë ligjor, Departamenti Qendror për Partneritet Publiko Privat, Ministria e Financave, dt. 14 qershor 2019* | | | |
| 1 | **Neni 2 Përkufizimet**  “*Marrëveshja PPP*” nënkupton Marrëveshjen për Partneritet Publiko-Privat për Operimin dhe Zgjerimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës ndërmjet Republikës së Kosovës nëpërmjet Komitetit Drejtues Ndërministror për Partneritet Publiko-Privat dhe Limak Kosovo International Airport J.S.C., të datës 12 gusht 2010. | Meqë askund në rregullore nuk ka referencë mbi Marrëveshjen PPP, kjo duhet theksuar edhe me numër: PPP-09-001-611, atëherë konsiderojmë që të shtohet edhe dispozita e cila ka të bëjë me rregullimin e pagesave dhe tarifave ndihmëse, si në vijim:  “Pagesat dhe Tarifat Ndihmëse rregullohen në përputhje me kushtet e Marrëveshjes PPP (meqë edhe e keni insertuar definicionin e Marrëveshjes PPP) dhe miratohen nga Dhënësi i Kontratës. (Këto tarifa përfshijnë: tarifën për karburant të aeroplanëve, pajisjet e terminalit për përdorim të zakonshëm-tarifa për biletari, ku nga kjo do të lirohen fëmijët dhe ekuipazhi i aeroplanëve në detyrë; qiraja për zyre të aviokompanive; qiraja për zyre dhe depoja në terminalin Cargo; tarifat për parkim afatshkurtër të veturës; dhe tarifat e shërbimit të transportit tokësor (taksitë).”) | *Definicioni “Marrëveshja PPP” është shtuar për shkak të referencës në nenin 10.2 të kësaj rregulloreje.”*  *Numri i kontratës do të shtohet në definicion.*  *Duke marrë parasysh që ka referencë në marrëveshjen PPP nuk është e arsyeshme të shtohen definicione të kësaj marrëveshjeje në një Rregullore.* |
|  | **Neni 5**  *2. Në nenin 7, paragrafi 5 pika (iv) fshihet.* | Propozojmë që periudha kohore të mos largohet, sepse është e rëndësishme të dihet se për sa kohë vlen një kufizim i tillë. | *Bazuar në Direktivën 96/97/EC vetëm përjashtimet (exemptions) kanë afat të përcaktuar, përderisa kufizimet (limitations) janë pa afat.* |
| *2* | **Neni 6**   1. Në nenin 8, paragrafi 1, fjalia e fundit fshihet dhe zëvendësohet me tekstin në vijim:   “AAC-ja mund ta bëjë të detyrueshme për furnizuesit e shërbimeve në tokë dhe për përdoruesit e aeroportit që bëjnë vetëshërbim përdorimin e këtyre infrastrukturave.”  2. Në nenin 8, pas paragrafit 8.2 shtohen dy paragrafë të rinj me tekstin në vijim:  “8.3 Nëse organi menaxhues i aeroportit i vendos një tarifë për përdorimin e infrastrukturës së centralizuar, kjo tarifë duhet të aprovohet nga AAC-ja pasi organi menaxhues t’i ketë konsultuar përdoruesit.  8.4 Organi menaxhues i aeroportit është i obliguar ta publikojë listën e infrastrukturës së centralizuar të aprovuar nga AAC-ja me çmimet (nëse është e aplikueshme) dhe kushtet për përdorimin e saj.” | Ndryshimi i propozuar duhet të bëhet në pajtim me marrëveshjen PPP dhe njëkohësisht të trajtohet nga Qeveria/Dhënësi i kontratës, dhe jo vetëm nga AAC. | *Autoriteti i Aviacionit Civil në bazë të legjislacionit në fuqi është përgjegjës për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil në vendin tonë dhe rregullimin ekonomik të aerodromeve dhe shërbimit të navigimit ajror. Andaj në bazë të përgjegjësive që ka AAC mbajmë përgjegjësi ligjore për zbatim e obligimeve veta. Neni 69 i Ligjit për Aviacionin Civil thekson që Trajtimi në tokë në aeroporte rregullohet sipas Direktivës së Këshillit të Evropës 96/67/EC të datës 15 Tetor 1996 mbi qasjen në tregun e trajtimit në tokë në Aeroportet e Bashkësisë Evropiane, direktivë kjo e transponuar në rendin tonë juridik përmes Rregullores nr. 04/2011 për qasjen në tregun e ofruesve për shërbime në tokë.*  *Kjo rregullore e plotëson Rreg. 4/2011 dhe ka për qëllim sigurimin e zbatimit të plotë të Direktivës nr. 96/67/EC, që është pjesë e Marrëveshjes HPEA dhe MSA-se.*  *Ky nuk eshte rregull i ri, pasi zbatimi i Direktives per sherbime ne toke eshte pjese edhe e Marreveshjes PPP.* |
| 3 | **Neni 7**   1. Në nenin 9, paragrafi 1 ndryshohet si në vijim:   “9.1 Kur në një aeroport, kufizimet e veçanta për hapësirën dhe kapacitetet e disponueshme, që dalin në veçanti nga mbipopullimi dhe norma e shfrytëzimit të hapësirës, e bëjnë të pamundur hapjen e tregut dhe/ose zbatimin e vetëshërbimit deri në nivelin e përcaktuar në këtë Rregullore, AAC-ja, pas kërkesës me shkrim nga organi menaxhues i aeroportit, në konsultim me Komitetin e Përdoruesve të Aeroportit, mund të vendosë:”.  Pika (b) e këtij paragrafi fshihet.  Fjalia në vijim shtohet pas pikës (d):  “Kërkesa me shkrim nga organi menaxhues i aeroportit duhet të arsyetojë kërkesën për kategorinë e shërbimit në tokë për të cilën kërkohet përjashtimi, të arsyetojë kufizimet në hapësirë dhe dërgon planin e veprimit për tejkalimin e këtyre kufizimeve.”  Në nenin 9 paragrafi 3 fshihet. | Ndryshimi i propozuar duhet të bëhet në pajtim me marrëveshjen PPP dhe njëkohësisht të trajtohet nga Qeveria/Dhënësi i kontratës, dhe jo vetëm nga AAC. | *Nenit 9 paragrafit 1 janë shtuar vetëm fjalët “pas kërkesës me shkrim nga organi menaxhues i aeroportit”, pasi që është organi menaxhues i aeroportit, ai i cili mund të vlerësoj më mirë nevojën për përjashtime, për shkak të hapësirës dhe kapaciteteve në dispozicion.*  *Ndryshimi i tillë është në përputhje me Direktivën nr. 96/67/EC.* |
| 4 | **Neni 9**  Në nenin 11, paragrafi 3, pika (a), nënparagrafi (ii) riformulohet si në vijim:  “(ii) në të gjitha rastet tjera, nga AAC-ja, e cila mund të konsultohet së pari me Komitetin e Përdoruesve të Aeroportit dhe me organin menaxhues përkatës. AAC-ja përcakton kushtet dhe kriteret e procedurës së përzgjedhjes, publikon thirrjen për tender, mbledh ofertat dhe zgjedh furnizuesin.” | Ndryshimi i propozuar duhet të bëhet në pajtim me marrëveshjen PPP dhe njëkohësisht të trajtohet nga Qeveria/Dhënësi i kontratës, dhe jo vetëm nga AAC. | *Ky nen është në përputhje me Nenin 11(c)ii të Direktivës 96/97/EC.*  *Ky nuk eshte rregull i ri, pasi zbatimi i Direktives per sherbime ne toke eshte pjese edhe e Marreveshjes PPP.* |
| **5**  5 | **Neni 10**  Neni 14 paragrafi 3 zëvendësohet me tekstin në vijim:  “Aty ku qasja në objektet e aeroportit shkakton mbledhjen e një tarife, kjo e fundit do të përcaktohet nga AAC-ja sipas kritereve relevante, objektive, transparente dhe jodiskriminuese.” | Ndryshimi i propozuar duhet të bëhet në pajtim me marrëveshjen PPP dhe njëkohësisht të trajtohet nga Qeveria/Dhënësi i kontratës, dhe jo vetëm nga AAC. | *Ky nen është në përputhje me nenin 16.3 të Direktivës 96/97/EC. AAC do të përfshihet vetëm për të siguruar që janë duke u përfillur kriteret relevante, objektive, transparente dhe jodiskriminuese.*  *Ky nuk eshte rregull i ri, pasi zbatimi i Direktives per sherbime ne toke eshte pjese edhe e Marreveshjes PPP.* |
| 6 | **Neni 11**  Neni 17 zëvendësohet me tekstin si në vijim:  “Ndëshkimet për dështim në zbatimin e kësaj Rregulloreje do të rregullohen me dispozitat ndëshkimore të përcaktuara në Titullin IV të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe Rregulloren (AAC) Nr. 02/2019 për gjobat dhe masat administrative të shqiptuara nga Autoriteti i  Aviacionit Civil të Kosovës.” | Ndryshimi i propozuar duhet të bëhet në pajtim me marrëveshjen PPP dhe njëkohësisht të trajtohet nga Qeveria/Dhënësi i kontratës, dhe jo vetëm nga AAC. | *Neni në fjalë është ndryshuar për të shtuar referencën në Rregulloren (AAC) Nr. 02/2019 për gjobat dhe masat administrative të shqiptuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës e cila ka hy në fuqi nga muaji maj i këtij viti. Çështja e ndëshkimeve ka qenë e rregulluar edhe me Rregulloren nr. 04/2011 për qasjen në tregun e ofruesve për shërbime në tokë.* |
| 7 | **Neni 12**  Neni 19 zëvendësohet me tekstin si në vijim:  “19.1 Kur, në përputhje me nenin 11, par. 3, Organi Menaxhues i Aeroportit bën përzgjedhjen e furnizuesve të shërbimeve në tokë, palët e pakënaqura mund të apelojnë vendimin tek Bordi i Ankesave brenda AAC-së. Ankesa duhet të dorëzohet brenda 30 ditëve kalendarike pas datës në të cilën është marrë vendimi i kundërshtuar.   * 1. Palët e pakënaqura me vendimin e Bordit të Ankesave brenda AAC-së mund ta apelojnë këtë vendim te gjykatat kompetente të Republikës së Kosovës.”   2. Vendimet e marra nga AAC janë përfundimtare dhe kundër tyre nuk mund të ushtrohet ankesë. Palët e pakënaqura kanë të drejtë që të paraqesin padi pranë gjykatës kompetente për fillimin e një konflikti administrativ. | Ndryshimi i propozuar duhet të bëhet në pajtim me marrëveshjen PPP dhe njëkohësisht të trajtohet nga Qeveria/Dhënësi i kontratës, dhe jo vetëm nga AAC.  Komisioni i apelit mban një nivel të qëndrueshëm dhe të lartë të sjelljes profesionale dhe vendimmarrjes.  Shumë vendime të organit drejtues ose të autoriteteve publike, të tilla si dhënia ose refuzimi i miratimit, rregullat e sjelljes, dënimet për mospërputhje me rregullat, ndarjen e hapësirës etj., do të kenë pasoja shumë të mëdha për interesat e furnizuesve dhe shfrytëzuesve. Në përputhje me parimet e përgjithshme ligjore, kushdo që ndjen se interesat e tij janë prekur nga një vendim i tillë, duhet të ketë një të drejtë efektive të apelimit para një autoriteti publik të pavarur nga organi drejtues i aeroportit dhe çdo autoriteti publik që kontrollon ajo. | *Në mënyrë të njëjtë kanë qenë e rregulluar çështja e ankesave ndaj vendimeve finale dhe ose masave individuale të marra nga organi menaxhues i aeroportit edhe me Rregulloren 04/2011.*  *Ky ndryshim është në përputhje me nenin 32 paragrafi 3, ligji nr. 06/L -113 për Organizimin dhe Funksionimin e Administratës Shtetërore dhe të Agjencive te Pavarura, ndaj vendimeve/akteve të Agjencive Rregullatore në ushtrimin e funksioneve të veta rregullatore, mund të ngrihet drejtpërdrejt kontest administrativ në gjykatën kompetente për çështjet administrative.* |
| 8 | ***Propozime të tjera:*** | * **Menaxhimi i pajisjeve të mbështetjes tokësore**   Menaxhimi i pajisjeve të mbështetjes tokësore të përbëhet nga mekanizmi i menaxhimit të licencave dhe trajnimit për të siguruar që vetëm stafi i kualifikuar është në gjendje ta bëjë atë.   * **Monitorimi i performancës**   Monitorimi i performancës së të gjitha proceseve përkatëse duhet të regjistrohet për të lehtësuar vlerësimet, kontrollin e cilësisë dhe faturimin.   * **Të përmirësohet gabimi teknik:**   Në nenin 12.3, paragrafi (a): Një ftesë për tenderim duhet të lëshohet dhe të publikohet në pajtim me ligjin në fuqi në Republikën e Kosovës. | *Mirëmbajtje e pajisjeve për ofrimin e shërbimeve në tokë, në ANP, bëhet nga stafi kompetent dhe i trajnuar bazuar në udhëzimet e prodhuesve.*  *Gabimet teknike të draft rregullores do të përmirësohen.* |

III. PËRFUNDIM

Gjatë fazës së konsultimit publik të palëve të interesit lidhur me këtë projekt-rregulloren, janë vlerësuar gjithsejtë 19 vërejtje/komente me shkrim të cilat janë pranuar nga 23 maj deri më 14 qershor 2019.

Nga këto vërejtje/komente, AAC-ja ka pranuar një (1) vërejtje për adaptim/përmirësimet të tekstit të rregullores i cili do të përmirësohet në versionin përfundimtar të Rregullores. Komenti tjera ka marrë përgjigjen adekuate.

Raporti është hartuar nga:

Departamenti i BNRREA

Zyra për Çështje Ligjore të Aviacionit