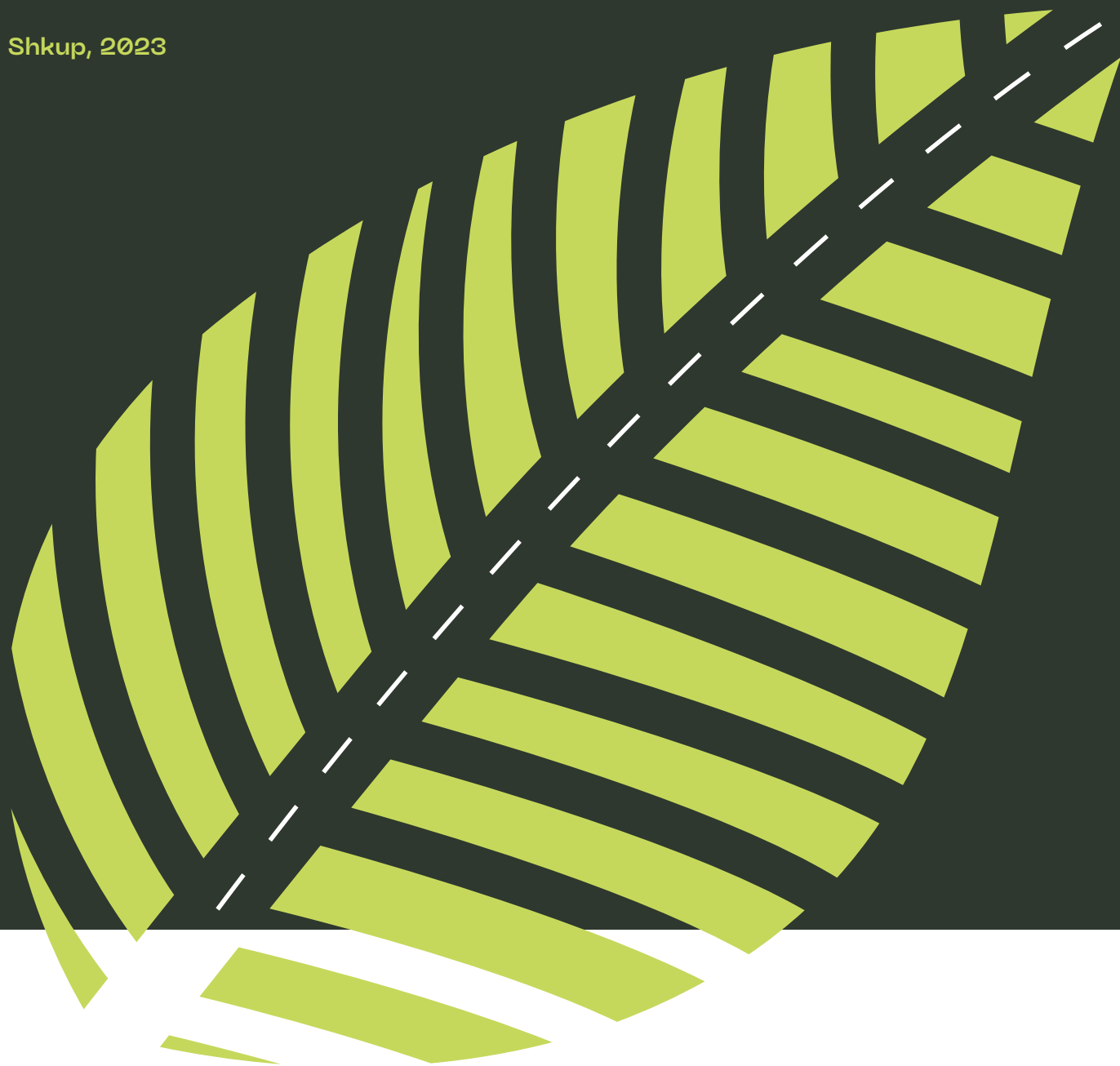


# Analiza e zhvillimit dhe planifikimit të qëndrueshëm të transportit në RMV në aspekt të ndikimit në ndryshimet klimatike

Shkup, 2023



# Analiza e zhvillimit dhe planifikimit të qëndrueshëm të transportit në RMV në aspekt të ndikimit në ndryshimet klimatike

## Botues

Shoqata e Juristëve të Rinj të Maqedonisë

## Projekti

Organizatata civile në veprim për klimën

## Implementues

Qendra për hulumtim dhe informim për mjedisin jetësor "Eko-svest" nga Shkupi, Shoqata maqedonase e juristëve të rinj (SHMJR) dhe Organizata lidhja e vlerave natyrore dhe njerëzve – CNVP

## Autorë

Prof. Dr. Beti Angjelevska dhe Zharko Haxhi Zafirov

## Redaktore

Bojana Bozhinovska Siljanovska

## Redaktimi gjuhësor

Eleonora Stojkoska – Popetrevska

## Përkthimi nga maqedonishtja në shqip

Rexhep Xheladini

## Design

Haris Muriq

Shkup, 2023



# LISTA E SHKURTESAVE

**PBB** – Prodhimi Bruto i Brendshëm

**KEDNJ** – Konventa Evropiane për të Drejtat e Njeriut

**GJED** – Gjykata Evropiane e Drejtësisë

**GJEDNJ** – Gjykata Evropiane e të Drejtave të Njeriut

**BE** – Bashkimi Evropian

**LVK** – Ligji për Veprim Klimatik

**GNK** – Gazi natyror i kompresuar

**MPB** – Ministria e Punëve të Brendshme

**ME** – Ministria e Ekonomisë

**MMJPH** – Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor

**MTL** – Ministria e Transportit dhe Lidhjeve

**PNEK** – Plani Nacional i Energjisë dhe Klimës

**PNIMD** – Programi Nacional për Miratimin e të Drejtës së Bashkimit Evropian

**SNT** – Strategjia Nacionale e Transportit

**VNMJAS** – Vlerësimi ndaj ndikimit mjedisit jetësor dhe aspektet

**RMV** – Republika e Maqedonisë së Veriut

**BUR1, BUR2, BUR3** – Raporti dyvjeçar i parë, i dytë dhe i tretë  
(ang. First, Second, Third Biennial Update Report)

**EBOR** – Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim  
(ang. European Bank for Reconstruction and Development)

**EEA** – Agjencia Evropiane e Mjedisit Jetësor (ang. European Environmental Agency)

**EIB** – Banka Evropiane e Investimeve (ang. European Investment Bank)

**GEF** – Fondi Global i Mjedisit jetësor (ang. Global Environmental Facility)

**GCF** – Fondi i Gjelbër i Klimës (ang. Green Climate Fund)

**IPCC** – Paneli Ndërqeveritar për Ndryshimet Klimatike  
(ang. Intergovernmental Panel on Climate Change)

**NC1, NC2, NC3, NC4** – Plani i parë, i dytë, i tretë, i katërt nacional për ndryshimet klimatike  
(ang. First, Second, Third, Fourth National Communication)

**TEN-T** – Rrjeti trans-evropian i transportit (ang. Trans-European Transport Network)

**UNFCCC** – Konventa Kornizë e Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike  
(ang. United Nations Framework Convention on Climate Change)

**UNDP** – Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim  
(ang. United Nations Development Programme)

**WEM** – Skenari me politika dhe masa ekzistuese (ang. With Existing Measures)

**WAM** – Skenar me politika dhe masa shtesë (ang. With Additional Measures)

# PËRMIBAJTJA

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. HYRJE</b>   | <b>1</b>  |
| 1.2. Struktura e analizës   | 1         |
| 1.3. Objektivat e analizës  | 2         |
| 1.3. Metodologjia e aplikuar në analizë   | 2         |
| <b>2. KORNIZA LIGJORE VENDORE PËRKATËSE</b>   | <b>4</b>  |
| 2.1. Kushtetuta e Republikës së Maqedonisë së Veriut  | 4         |
| 2.2. Ligjet dhe aktet nënligjore  | 4         |
| 2.3. Detyrimi për të paguar taksën për emetimin e karbonit  | 11        |
| <b>3. MEKANIZMAT NDËRKOMBËTARË PËR MBROJTJEN E MJEDISIT JETËSOR</b>   | <b>13</b> |
| 3.1. Roli i Gjykatës Evropiane të të Drejtave të Njeriut në segmentin e zbutjes së ndryshimeve klimatike  | 13        |
| 3.1.1. Rastet e para të GJEDNJ-së me fokus ndryshimet klimatike   | 13        |
| 3.2. Roli i Gjykatës Evropiane të të Drejtave të Njeriut në segmentin e zbutjes së ndryshimeve klimatike  | 15        |
| 3.2.1. Praktika gjyqësore e GJED-së me fokus në ndryshimet klimatike  | 15        |
| 3.3. Roli, qasja dhe dallimet ndërmjet GJEDNJ-së dhe GJED-së në mbrojtjen e mjedisit jetësor  | 17        |
| <b>4. STRUKTURA DHE ORGANIZIMI INSTITUCIONAL</b>  | <b>19</b> |
| 4.1. Korniza institucionale në sektorin e transportit   | 19        |
| 4.2. Struktura institucionale për ndryshimet klimatike në nivel nacional  | 20        |
| <b>5. VËSHTRIM I PËRGJITHSHËM I PARAMETRAVE BAZË PËR GJENDJEN NË TRANSPORT</b>  | <b>23</b> |
| 5.1. Numri i përgjithshëm i automjeteve sipas kategorive  | 23        |
| 5.2. Automjetet motorike të udhëtarëve sipas llojit të karburantit  | 24        |
| 5.3. Automjetet motorike të udhëtarëve sipas vjetërsisë   | 25        |
| <b>6. TRANSPORTI NË INVENTARIN NACIONAL TË EMETIMEVE TË GAZRAVE SERRË</b>   | <b>27</b> |
| 6.1. Kontributi i transportit në emetimet e gazrave serrë   | 27        |
| 6.1.1. Trendi i emetimeve të gazrave serrë – Sektori i energjisë  | 27        |
| 6.1.2. Trendi i emetimeve të gazrave serrë – Kategoria e transport  | 28        |
| 6.2. Projektionet e emetimeve të gazrave serrë nga transporti   | 29        |
| 6.2.1. Sistemi energjetik në tranzicion   | 29        |
| 6.2.2. Konsumi i energjisë dhe zhvillimi i emetimeve gazrave serrë nga transporti   | 30        |
| 6.3. Procedurat e raportimit  | 32        |
| <b>7. PLANIFIKIMI I QËNDRUESHMËRISË NË TRANSPORT DHE NDIKIMI NË NDRYSHIMET KLIMATIKE – OBJEKTIVAT DHE REKOMANDIMET NË STRATEGJITË KOMBËTARE</b> | <b>34</b> |
| 7.1. Strategjia Nationale e Transportit 2018–2030   | 34        |
| 7.1.1. Objektivi kryesor  | 34        |
| 7.1.2. Objektivat e përgjithshme dhe specifike  | 34        |
| 7.1.3. Masat e propozuara për menaxhimin dhe shërbimet e sektorit të transportit dhe masat e propozuara infrastrukturore                        | 35        |
| 7.2. Strategjia Nationale për Zhvillim të Qëndrueshëm 2009–2030   | 38        |
| 7.2.1. Konkluzionet e Grupit të Punës: Politika dhe Korniza Ligjore   | 38        |
| 7.2.2. Konkluzionet e grupit të punës: Mjedisi jetësor – nevoja për kapacitet administrativ dhe kapacitet për zbatimin e ligjeve                | 39        |
| 7.2.3. Konkluzionet e grupit të punës: Energjia – nevoja për ndryshime strukturore në lidhje meburimet e energjisë dhe çmimet e energjisë       | 40        |
| 7.2.4. Përmbledhje e konkluzioneve të grupeve të punës të specifikuar   | 41        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>8. ANALIZA E KORNIZËS LEGJISLATIVE DHE STRATEGJIKE PËR INFRASTRUKTURËN E TRANSPORTIT REZISTENTE NDAJ KLIMËS</b> | <b>41</b> |
| 8.1. Pasqyrë e shkurtër e infrastrukturës në sektorin e transportit  | 41        |
| 8.2. Praktikë që lidhen me mbrojtjen e klimës të infrastrukturës së transportit                                    | 42        |
| 8.3. Gjetjet kryesore dhe rekomandimet për sektorin e transportit  | 45        |
| 8.3.1. Gjetjet kryesore  | 45        |
| 8.3.2. Rekomandimet  | 45        |
| <b>9. TRANSPORTI DHE NDRYSHIMET KLIMATIKE NË STRATEGJINË AFATGJATE PËR VEPRIMIN KLIMATIK ME PLAN VEPRIM</b>        | <b>47</b> |
| 9.1. Objektivat specifike që lidhen me sektorin e transportit  | 47        |
| 9.2. Aktivitetet e propozuara në transport për zbatimin objektivit të zbutjes                                      | 49        |
| 9.3. Koordinimi horizontal për zbatimin e objektivave  | 54        |
| 9.4. Aktivitete për forcimin e kapaciteteve institucionale   | 55        |
| <b>10. SEMAFORI I PAJTUESHMËRISË</b>   | <b>59</b> |
| <b>ANEKSI 1: Analiza PESTLE</b>  | <b>64</b> |
| <b>LITERATURA</b>  | <b>68</b> |

# PËRIMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Reduktimi i emetimeve të gazrave serrë ka qenë një nga sfidat kryesore globale për një kohë të gjatë. Rrjedhimisht, në nivel global po krijohet vazhdimisht një kornizë kohore me përqindje të përcaktuara qartë, sipas të cilave duhet të reduktohen gazrat serrë. Reduktimi i gazeve serrë presupozon një reduktim të emetimeve të karbonit nga burimet, duke përfshirë transportin.

Sipas analizave dhe projeksioneve, në RMV transporti zë 28% dhe është në vendin e dytë në burimin më të madh nacional të emetimeve të gazrave serrë, gjegjësisht sektori i energjisë. Parashikimet për vitin 2050 tregojnë se emetimet e gazrave serrë nga transporti do të ulen me një përqindje të vogël, pra do të arrijnë në 22%. Prandaj, ulja e ndikimit të transportit në ndryshimet klimatike është në krye të agjendës së BE-së, si dhe në agjendën tonë nacionale.

Struktura konceptuale e analizës në këtë dokument është në funksion të përmbushjes së dy objektivave bazë:

1. Roli i udhërrëfyesit në legjisllacionin nacional për sektorin civil dhe në drejtim të përmirësimit të kapaciteteve të organizatave të shoqërisë civile për përfaqësimin dhe monitorimin e proceseve ligjore që lidhen me këtë fushë.

2. Rritja e ndërgjegjësimit të organizatave të shoqërisë civile dhe publikut të gjerë për mundësitë e zhvillimit të sektorëve të gjelbër me nivele të ulëta të emetimeve, por edhe rritjen e presionit publik mbi institucionet me synimin e zhvillimit të politikave, programeve dhe zbatimit të masave që synojnë reduktimin e emetimeve të gazeve serrë dhe dekarbonizimit.

Realizimi i qëllimit të parë u arrit duke analizuar kornizën ligjore vendore dhe ndërkombëtar në fushën e transportit dhe ndikimin e ndryshimeve klimatike.

Në Republikën e Maqedonisë së Veriut, përkundër faktit se është anëtare e të gjitha organizatave ndërkombëtare, ende nuk ekziston një qasje e integruar në fushën e transportit përmes së cilës do të zbatohet një politikë e reduktimit të sasisë së karbonit të prodhuar nga automjetet e transportit por ka vetëm një rregullim të pjesshëm të këtij segmenti. Për sa i përket kornizës ligjore, Maqedonia e Veriut ka një qasje të fragmentuar, sepse në të drejtën pozitive nuk ekziston një akt ligjor mbështetës mbi bazën e të cilit do të zbatohen qëllimet strategjike të përcaktuara qartë të Strategjisë Nacionale të Transportit 2018-2030. Qasja e fragmentuar është e evidente nga fakti se vetëm disa ligje rregullojnë çështjen e parandalimit të emetimeve të karbonit nga automjetet në lloje të ndryshme të trafikut. Para së gjithash, rregullohet vetëm qarkullimi me avull, por jo edhe për llojet e tjera të komunikacionit, ujor, ajror dhe hekurudhor. Megjithatë, përcaktimi strategjik i Maqedonisë së Veriut është mishëruar në Projektligjin për Veprimin Klimatik, i cili tenton të ketë një qasje gjithëpërfshirëse për gjetjen e zgjidhjeve për sfidat që dalin nga ndryshimet klimatike.

Ngjashëm me kornizën ligjore, kompetencat e autoriteteve publike janë të kufizuara, edhe kur bëhet fjalë për Ministrinë e Mjedisit Jetësor, ku ndryshimet klimatike organizohen në nivel departamenti, jo në nivel sektori, që do të ishte një nivel dhe prioritet më i përshtatshëm.

Që ndryshimet klimatike janë një risi për rendin ndërkombëtar vihet re nga fakti se para gjykatave evropiane, Gjykatës Evropiane të të Drejtave të Njeriut dhe Gjykatës Evropiane të Drejtësisë janë vetëm disa çështje që janë në proces zgjidhjeje, ndërsa vetëm në rastin T-330/18 Armando Ferrão Carvalho and Others kundër Parlamentit Evropian dhe Këshillit, gjykatat konstatuan se paditësit nuk prekeshin individualisht nga politika klimatike e Bashkimit Evropian.

Qëllimi i dytë u arrit fillimisht përmes analizës së synimeve dhe rekomandimeve në strategjitë nacionale lidhur me transportin, në drejtim të planifikimit të qëndrueshëm të transportit dhe reduktimit të emetimeve të gazrave serrë. Nëse merret parasysh se transporti është njëkohësisht burim i emetimeve të gazrave serrë dhe një sektor që vuan ndikime negative nga ndryshimet klimatike, dokumenti gjithashtu jep rekomandime për përmirësimin e rezistencës klimatike të infrastrukturës së transportit. Në fund, analiza finalizohet me prezantimin e masave dhe aktiviteteve në transport, si dhe aktivitetet për bashkëpunim ndërsektorial, forcimin e kapaciteteve institucionale dhe nevojën për mbikëqyrje në zbatimin e tyre. Organizatat civile, si dhe publiku i gjerë, kanë mundësinë të monitorojnë dhe të reagojnë ndaj zbatimit të masave dhe aktiviteteve të përcaktuara në strategjitë kombëtare në lidhje me periudhat kohore të parashikuara dhe institucionet përgjegjëse për zbatimin dhe monitorimin e tyre. Në këtë mënyrë, organizatat e shoqërisë civile dhe publiku do të kontribuojnë në zhvillimin e qëndrueshmërisë në transport dhe në uljen e ndikimit negativ të tij në ndryshimet klimatike.

# 1. HYRJJE

Kjo analizë është realizuar në kuadër të projektit *“Organizatrat civile në veprim për ndryshimet klimatike”*, mbështetur nga Agjencia Suedeze për Bashkëpunim Ndërkombëtar dhe Zhvillim– SIDA, dhe i implementuar nga Qendra për Hulumtim dhe Informim për Mjedisin Jetësor “Eko-svest” nga Shkupi, Shoqata e Juristëve të Rinj të Maqedonisë (SHJRM) dhe Organizata Lidhja e Vlerave Natyrore dhe Njerëzve-CNVP.

Qëllimi i përgjithshëm i projektit është forcimi i rolit të shoqërisë civile në procesin e dekarbonizimit, transformimit dhe rindërtimit të shoqërisë, krijimi i mjedisit jetësor të pastër, inkurajimi i ekonomisë së gjelbër dhe përmirësimi i shëndetit të qytetarëve në vend.

Nëpërmjet analizës është realizuar mbledhja e të dhënave, hartografimi, vlerësimi ligjor i legjislacionit dhe rregullores nacionale dhe ndërkombëtare për të siguruar sistemim të qartë të rregullores përkatëse dhe për të identifikuar detyrimet e institucioneve shtetërore në lidhje me sektorin e transportit.

## 1.1. Struktura e analizës

Analiza përbëhet nga dhjetë kapituj dhe një aneks. Kapitujt mund të grupohen në tre pjesë integrale.

Pjesa e parë integrale (Kapitujt 2 dhe 3) mbulojnë kornizën përkatëse ligjore vendore, institucionet kompetente dhe mekanizmat ndërkombëtarë për mbrojtjen e mjedisit jetësor. Përkatësisht, në kapitullin 2 është bërë një pasqyrë e akteve juridike, duke filluar nga Kushtetuta e Republikës së Maqedonisë së Veriut si akti më i lartë juridik dhe ligjet, duke përfshirë aktet nënligjore që rregullojnë çështjet e transportit dhe emetimin e gazeve serrë. Në Kapitullin 2, krahas kornizës ligjore përkatëse, bëhet një rishikim i institucioneve kompetente shtetërore në segmentin e transportit dhe ndryshimeve klimatike, me rishikim të kompetencave të tyre. Kapitulli 3 mbulon mekanizmat ndërkombëtarë për mbrojtjen e mjedisit jetësor dhe rolin e tyre në segmentin e zbutjes së ndryshimeve klimatike. Në këtë seksion, fokusi është në Gjykatën Evropiane të Drejtave të Njeriut dhe në Gjykatën Evropiane të Drejtësisë përmes rasteve që ato drejtojnë për ndryshimet klimatike.

Pjesa e dytë integrale e analizës mbulon Kapitujt 4, 5 dhe 6 dhe fokusohet në disa tema: vendosja institucionale dhe funksionimi i sektorit të transportit dhe struktura nacionale e ndryshimeve klimatike; gjendja në transport si burim i emetimeve të gazrave serrë dhe kontributi i transportit në inventarin nacional të emetimeve të gazrave serrë. Në këtë pjesë të dytë, fillimisht prezantohen institucionet kryesore, detyrat, kompetencat e tyre dhe ndërlidhja në funksionim. Më pas, jepet një pasqyrë e parametrave bazë në transport (numri total i automjeteve, kategorizimi i automjeteve sipas karburantit dhe vjetërsisë etj.), si arsye për shfaqjen e emetimeve të gazrave serrë nga ky sektor. Është analizuar kontributi i transportit në emetimet totale të gazrave serrë për periudhën 1990-2019 dhe më pas janë paraqitur projeksionet për kontributin e sektorit të transportit deri në vitin 2050.

Pjesa e tretë integrale (Kapitujt 7, 8, 9 dhe 10) jep udhëzime të detajuara për zhvillimin e qëndrueshëm dhe marrjen e masave në transport, si dhe aktivitete për bashkëpunim ndërsektorial, forcimin të kapaciteteve institucionale dhe nevojës për mbikëqyrje në zbatimin e tyre. Kjo u realizua sipas synimeve dhe rekomandimeve në strategjitë nacionale dhe në drejtim të planifikimit të qëndrueshëm të transportit dhe reduktimit të ndikimit në emetimet e gazrave serrë. Duke qenë se ndryshimet klimatike kanë edhe efekt kthyes në gjendjen në transport, u bë një analizë me rekomandime për përmirësimin e rezistencës klimatike të infrastrukturës së transportit.



Në fund të kësaj pjese, "Semafori për pajtueshmëri" paraqitet si një instrument që tregon vizualisht situatën në sektorin e transportit nga këndvështrimi: i përputhshmërisë strategjike, kapaciteteve organizative dhe kryerjes së detyrave për të arritur rezultate në këtë sektor. Krijimi i këtij semafori është rezultat i integritimit të njohurive të marra gjatë hulumtimit dhe intervistave.

Në fund, Aneksi 1 i këtij dokumenti tregon analizën PESTLE, e cila identifikon dhe analizon nxitësit kritikë të ndryshimit jashtë sektorit dhe paraqet një vlerësim për të marrë në konsideratë qëllimin, karakteristikat ose planet në drejtim të përmirësimit të kushteve në sektorin e transportit.

## 1.2. Objektivat e analizës

Analiza ka dy objektiva:

1. Analiza e gjendjes dhe zhvillimi i transportit si burim i emetimeve të gazrave serrë duhet të jetë një udhërrëfyes në legjislacionin nacional për sektorin civil, i cili do të përmirësojë kapacitetet e organizatave të shoqërisë civile për përfaqësim dhe monitorim të proceseve ligjore që lidhen me këtë fushë. Ky objektivi është i lidhur ngushtë me një nga qëllimet e veçanta të projektit për të inkurajuar pjesëmarrjen e organizatave të shoqërisë civile në marrjen e vendimeve lidhur me ndryshimet klimatike, si dhe duke përmirësuar kapacitetet, njohuritë dhe aftësitë, duke ofruar mbështetje për organizatat e shoqërisë civile për ndërmarrjen e aktiviteteve në nivel lokal.

2. Objektivi i dytë i analizës është rritja e ndërgjegjësimit të organizatave të shoqërisë civile dhe publikut të gjerë për mundësitë e zhvillimit të sektorëve të gjelbër me nivel të ulët të emetimeve, por edhe të rrisë presionin e publikut ndaj institucioneve për të zhvilluar politikat, programet dhe zbatimin e masave në drejtim të reduktimit të emetimeve të gazeve serrë dhe dekarbonizimit.

## 1.3. Metodologjia e aplikuar në punë

Hulumtimi dhe përgatitja e këtij dokumenti u realizua në periudhën shkurt-prill 2023, me punën ekipore teknike dhe të ekspertit ligjor.

Të dhënat e paraqitura dokumentohen duke përdorur metodat e analizës dhe sintezës me një përshkrim të detajuar dhe paraqitje grafike të rezultateve të hulumtimit. Analiza e situatës në transport është kryer me metodën e klasifikimit të parametrave dhe me metodën statistikore të përpunimit të të dhënave, mbështetur nga një paraqitje grafike e rezultateve.

Gjatë krahasimit të qëllimeve dhe rekomandimeve nga strategjitë nacionale dhe situatës aktuale me zbatimin e tyre praktik, është përdorur metoda krahasuese. Masat dhe aktivitetet e përcaktuara në sektorin e transportit, si dhe aktivitetet për koordinimin horizontal dhe ngritjen e kapaciteteve, janë përcaktuar në mënyrë të detajuar duke aplikuar metodën përshkruese. Njohuritë e caktuara për zbatimin e masave dhe aktiviteteve janë marrë me metodën e intervistës.

Duke pasur parasysh se përveç të dhënave në dispozicion, nevojiteshin edhe njohuri për praktikën në zbatimin e dokumenteve strategjike dhe akteve ligjore, janë realizuar edhe intervista me zyrtarë nga institucionet kompetente.

Të dhënat dhe gjetjet e paraqitura në analizë janë marrë nëpërmjet burimeve në vazhdim:

## I. Dokumentet përkatëse vendore dhe ndërkombëtare

Gjatë përgatitjes së kësaj analize janë shfrytëzuar një numër i madh dokumentesh, ku përfshihen: Kushtetuta e RMV-së, aktet ligjore dhe nënligjore përkatëse, si dhe projektligjet në fushën e transportit dhe ndryshimeve klimatike, strategjitë nacionale, planet, raportet vjetore, raportet e projekteve, studime, si dhe burime ndërkombëtare me fokus të veçantë në jurisprudencën e Gjykatës Evropiane të Drejtave të Njeriut dhe Gjykatës Evropiane të Drejtësisë.

## II. Intervistë me përfaqësues të sektorit të transportit

Intervistat ballë për ballë kanë disa qëllime:

- Merret pasqyrë e drejtpërdrejtë të situatës në transport përmes kontaktit të drejtpërdrejtë me përfaqësues dhe të punësuar në këtë sektor;
- Paraqesin një mjet për sintetizimin e të dhënave dhe plotësimin e boshllëqeve që shfaqen përmes metodave të tjera.

Për përgatitjen e kësaj analize janë intervistuar katër persona, të përfshirë në mënyrë aktive në fusha të ndryshme që lidhen me sektorin e transportit: një magjistër në shkencat e trafikut, një punonjës i Ministrisë së Transportit dhe Lidhjeve dhe dy doktorë shkencash, profesorë të Departamentit të Komunikacionit dhe Transportit në Fakultetin Teknik në Manastir, në drejtimet e planifikimit të komunikacionit dhe transportit integral. Disa aspekte të nevojshme për të përfunduar analizën janë marrë nga bisedat me inxhinierë komunikacioni të punësuar në kompanitë e transportit publik dhe në kompanitë private të projektimit të komunikacionit.

Në fund të hulumtimit, gjatë përcaktimit të semaforit të përputhshmërisë dhe analizës PESTLE, është aplikuar metoda e deduksionit, për të nxjerrë konkluzione dhe pretendime specifike individuale nga njohuritë e përgjithshme për sektorin e transportit, veçanërisht për pajtueshmërinë strategjike, realizimin e detyrave dhe përmbushjen e detyrimeve për zhvillim të qëndrueshëm dhe drejtimet për përmirësimin e sektorit të transportit.

## 2. KORNIZA LIGJORE VENDORË PËRKATËSE

Transporti dhe komunikacioni në të drejtën pozitive në Maqedoninë e Veriut paraqesin segment të veçantë si në fushën e legjislacionit ashtu edhe në fushën e kompetencave. Në kuadër të këtij segmenti, legjislacioni e rregullon plotësisht trafikun dhe transportin në territorin e Maqedonisë së Veriut sipas llojit të komunikacionit dhe transportit, i cili mund të jetë tokësor, ajror dhe ujor. Nga ana tjetër, çështja e gazrave serrë rregullohet me një numër më të vogël aktesh ligjore dhe janë pjesë e rregullores që ka të bëjë me mjedisin. Prandaj, kjo çështje është e rregulluar në shtrirje më të gjerë, para së gjithash, me Kushtetutën e Republikës së Maqedonisë së Veriut.

### 2.1. Kushtetuta e Republikës së Maqedonisë së Veriut

Kushtetuta e Republikës së Maqedonisë së Veriut [1] në pjesën për vlerat themelore kushtetuese në nenin 8, alineja paragrafi 10 parasheh se *“vlerat themelore të rendit kushtetues të Republikës së Maqedonisë janë - rregullimi dhe humanizimi i hapësirës dhe mbrojtja dhe përparimi i mjedisit jetësor dhe i natyrës,”* duke vënë mbrojtjen dhe përmirësimin e mjedisit në themel të rregullimit kushtetues, sipas të cilit ndërtohet shoqëria.

Garancia për promovimin dhe mbrojtjen e mjedisit jetësor është e rregulluar me Kushtetutë në nenin 43, ku parasheh të drejtën individuale, por edhe obligimin e çdo personi për mjedis jetësor të shëndetshëm pa e kufizuar atë në territorin e Republikës së Maqedonisë së Veriut. Përveç përcaktimit të së drejtës dhe detyrimit individual, Kushtetuta forcon të drejtën për një mjedis jetësor të shëndetshëm me detyrimin e shtetit për të ofruar kushte për realizimin e kësaj të drejte specifike të njeriut.

Kushtetuta e RMV-së, përveç vlerës themelore dhe të drejtës për mjedis jetësor të shëndetshëm, edhe në nenin 55 vendos kufizime të jashtëzakonshme për lirinë e tregut dhe sipërmarrjes, ndër të tjera, në bazë të ruajtjes së natyrës dhe mjedisit jetësor.

Siç shihet nga korniza kushtetuese në këtë mënyrë, mund të konstatohet se Kushtetuta e RMV-së ofron garanci të gjera në fushën e mbrojtjes dhe përmirësimit të mjedisit jetësor si në nivel të përgjithshëm ashtu edhe në atë individual. Megjithatë, vetë Kushtetuta, e cila u miratua në vitin 1991, nuk parashikon dispozita të veçanta që rregullojnë çështjen e ndryshimeve klimatike dhe brenda saj, eventualisht edhe për gazrat serrë.

Transporti, komunikacioni, nga njëra anë dhe çështja e gazeve serrë në Republikën e Maqedonisë së Veriut, nga ana tjetër, paraqesin segmente të ndërlidhura. Rregullimi ligjor i transportit dhe komunikacionit rregullohet me akte të veçanta ligjore që rregullojnë të tri llojet e komunikacionit, përkatësisht transportin - tokësor, ajror dhe ujor.

### 2.2. Ligjet dhe aktet nënligjore

Përkatësisht, komunikacioni tokësor rregullohet kryesisht përmes **LIGJI PËR TRANSPORTIN NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR** [2]. Ky ligj i **rregullon** kushtet dhe mënyrën e realizimit të transportit të udhëtarëve dhe mallrave në komunikacionin rrugor të brendshëm dhe ndërkombëtar. Gjegjësisht, ky ligj rregullon si transportin e udhëtarëve ashtu edhe transportin e mallrave, si dhe transportin për nevoja

personale, i cili kryhet përmes dhënies së licencave të transportit. Mbikëqyrja e zbatimit të këtij ligji dhe akteve nënligjore të nxjerra në bazë të tij kryen Ministria e Transportit dhe Lidhjeve. Mbikëqyrja inspektuese mbi zbatimin e dispozitave të këtij ligji dhe të rregulloreve të miratuara në bazë të ligjit që kanë të bëjnë me transportin ndërkomunal të udhëtarëve me linjë të veçantë ndërmjet dy ose më shumë komunave dhe transportin ndërkombëtar të udhëtarëve dhe transportin e mallrave në komunikacionin rrugor të brendshëm dhe ndërkombëtar kryhet nga Inspektorati Shtetëror i Transportit, nëpërmjet inspektorëve shtetërorë të komunikacionit rrugor.

**Ligji për automjetet** [3] i rregullon kushtet për nxjerrjen në treg të automjeteve dhe fillimin e përdorimit, regjistrimin dhe korrektësinë teknike të automjeteve, kushtet për kryerjen e punimeve nga shërbimet teknike, personat juridikë për kontroll teknik dhe personat juridikë për regjistrim dhe regjistrin e të dhënave të automjetit. Ndryshe nga Ligji për komunikacionin rrugor, ky ligj, para së gjithash, rregullon çështjen e korrektësisë teknike të automjeteve për komunikacionin rrugor dhe rrjedhimisht edhe kontrollin e shkarkimit të gazrave serrë që emetojnë automjetet. Ky ligj parashikon **kategorinë e veçantë ekologjike të automjeteve në përputhje** nivelin e emetimit të gazrave të shkarkimit nga motorët e automjeteve, si dhe **Ngjitësja ekologjike me të cilin është shënuar** kategoria ekologjike e automjetit. Kategorizimi ekologjik i automjeteve kryhet në tre kategori ekologjike - kategoria e parë ekologjike me një nivel të emetimit të gazrave të shkarkimit EURO 5 dhe më të lartë, kategoria e dytë ekologjike përfshin automjetet me një nivel të emetimit të gazrave të shkarkimit EURO 4 dhe EURO 3 dhe Kategoria e tretë (më e ulët) ekologjike përfshin automjetet me një nivel emetimi të gazrave të shkarkimit EURO 2 dhe më të ulët, si dhe automjetet për të cilat prodhuesi nuk ka përcaktuar një emetim të gazrave të shkarkimit.

Ngjitëset ekologjike ndahen nga shërbimet teknike të autorizuara nga Ministria e Ekonomisë për të kryer kategorizimin ekologjik të automjeteve. Puna e shërbimeve teknike kryhet nga persona juridikë të autorizuar me vendim të Ministrisë së Ekonomisë, pas propozimit për autorizim për shërbim teknik nga autoriteti miratues dhe në bazë të një certifikate akreditimi të lëshuar nga autoriteti për vlerësim të kompetencës.

Ligji parashikon gjithashtu një detyrim të veçantë për përcaktimin, dorëzimin e procedurës për regjistrimin e automjetit dhe regjistrin të vlerave të matura nga shkarkimet e gazrave të automjetit.

Institucionet kompetente që monitorojnë zbatimin e këtij ligji janë Ministria e Punëve të Brendshme dhe Ministria e Ekonomisë në fushën e kompetencave të tyre. Përkatësisht, Ministria e Ekonomisë është kompetente në fushën e dhënies së autorizimit për kryerjen e identifikimit dhe vlerësimit të gjendjes teknike, ndërsa Ministria e Punëve të Brendshme është kompetente për mbikëqyrjen e korrektësisë teknike të automjeteve në komunikacionin rrugor, e cila ndër të tjera i referohet edhe emetimit të gazrave të shkarkimit.

**Rregulloren për informacionin në dispozicion të konsumatorit për konsumin e karburantit dhe emetimet e CO<sub>2</sub> në lidhje me shitjen e automjeteve të reja të udhëtimit** [4], i cili përshkruan informacione për konsumin e karburantit dhe emetimet e CO<sub>2</sub> të automjeteve të reja të udhëtimit që shiten në treg në Republikën e Maqedonisë së Veriut. Vetë rregullorja parashikon emetimet zyrtare specifike të CO<sub>2</sub> dhe një etiketë të konsumit të karburantit, si dhe një doracak informacioni mbi konsumin e karburantit dhe emetimet e CO<sub>2</sub> të automjetit specifik të udhëtimit. Në këtë doracak, ndër të tjera, shpjegohen efektet e emetimeve të gazeve serrë, ndryshimet e mundshme klimatike, si referencë për konsumatorët mbi mundësinë e zgjedhjes së përdorimit të llojeve të tjera të lëndëve djegëse motorike, me një përshkrim të ndikimit të tyre në mjedis jetësor bazuar në njohuritë dhe kërkesat më të fundit shkencore sipas rregulloreve të emetimit të CO<sub>2</sub>.

**LIGJI PËR SIGURINË NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR** [5] rregullon segmentin e sigurisë së rrugëve përgjatë të cilave zhvillohet komunikacioni tokësor, përkatësisht rrugor. Përkatësisht, ky ligj parasheh rregullimin dhe vendosjen e kushteve për sigurinë dhe mbrojtjen e rrugëve dhe marrëdhëniet e ndërsjella të pjesëmarrësve dhe subjekteve të tjera në komunikacionin rrugor, si dhe rregullat e komunikacionit rrugor, sistemit të komunikacionit shenjat, pajisjet dhe sinjalistika e rrugëve, obligimet në rast aksidenti trafiku dhe masat e veçanta të sigurisë, organizimi dhe detyrat e këshillave të sigurisë në komunikacionin rrugor dhe segmenteve të tjera me rëndësi për sigurinë në komunikacion. Në pjesën e segmentit të shkarkimeve nga mjetet motorike, ky ligj parasheh kompetencë të veçantë të vetëqeverisjes lokale, përkatësisht komunave që të krijojnë zona të veçanta në të cilat do të ketë emetim të ulët të gazrave të dëmshëm nga automjetet që marrin pjesë në komunikacionin rrugor. Neni 7 i ligjit përcakton se "Komunat dhe qyteti i Shkupit rregullojnë komunikacionin në rrugët lokale në zonën e tyre, në pajtim me dispozitat e këtij ligji". Nga këtu, Ligji, përveç elementeve të tjera të rregullimit të komunikacionit në rrugët lokale, parasheh kompetencën e vetëqeverisjes lokale në pjesën e përcaktimit të zonave me emetim të ulët të gazrave të dëmshëm nga automjetet dhe kushtet për qarkullimin e automjeteve në to, për të cilin vetëqeverisja lokale e lëshon miratimin.

Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut e miratoi në janar 2019, pas propozimit të ministrit të Transportit dhe Lidhjeve – **STRATEGJINË NACIONALE TË TRANSPORTIT 2018-2030** [6]. Kjo Strategji afatgjate bazohet, mbi të gjitha, në katër objektiva të përgjithshme, ndër të cilat është qëllimi i përgjithshëm "Futja e lëvizshmërisë së gjelbër dhe logjistikës me fokus në efektivitetin ekologjik të sektorit të transportit", i cili pritet të rezultojë në "reduktimin e emetimeve të gazrave serrë" nga transporti me 15.1% në vitin 2025 dhe me 18.6 % në vitin 2030 krahasuar me nivelet në vitet përkatëse në skenarin "Mos bëj asgjë." Në kuadër të këtij objektivi të përgjithshëm, Strategjia parashikon tre objektiva të veçanta: 1) Zhvillimin dhe promovimin e sistemeve të transportit ekologjikisht të pranueshme me nivel të ulët të karbonit; 2) Të stimulohet ndryshimi nga një lloj transporti në tjetrin dhe 3) Të rritet rëndësia e transportit intermodal dhe multimodal në politikën nacionale të transportit. Në pjesën e masës së parë të posaçme, parashikohet një devijim drejt mënyrave të transportit me karbon të ulët dhe përmirësimi i efikasitetit të automjeteve, i cili duhet të rezultojë në uljen e trafikut dhe kostove që lidhen me të, përmes të cilit duhet të kontribuohet më shumë në reduktimin dhe përmirësimin e shëndetit publik dhe ndotja nga automjetet. Masa e dytë e veçantë parashikon inkurajimin e përdorimit të trafikut hekurudhor kundrejt trafikut rrugor, kryesisht për faktin se emetimet e CO<sub>2</sub> nga transporti hekurudhor janë dhjetë herë më të ulëta në krahasim me transportin rrugor, sipas shifrave të Agjencisë Evropiane të Mjedisit Jetësor. Në kuadër të masës së tretë të veçantë, Strategjia parashikon që përmes saj Qeveria të inkurajojë sistemet intermodale që lehtësojnë dhe optimizojnë transferimin ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit.

**LIGJI PËR SISTEMIN HEKURUDHOR** [7] është ligj që rregullon në mënyrë të gjithanshme trafikun hekurudhor dhe infrastrukturën hekurudhore, organizimin e sistemit hekurudhor, mënyrën dhe kushtet e kryerjes së transportit hekurudhor dhe llojet e transportit, menaxhimin, organizimin, mbrojtjen e infrastrukturës hekurudhore dhe qasjen në infrastrukturën hekurudhore, tarifat e qasjes për shfrytëzimin e infrastrukturës hekurudhore, ndarja e objekteve të infrastrukturës, rrjeti, krijimi i një organi rregullator të pavarur dhe të vet-qëndrueshëm, ndarja dhe llojet e koncesioneve, financimi i infrastrukturës hekurudhore dhe shërbimeve me interes publik në transportin hekurudhor të udhëtarëve. Përkundër faktit se trafiku hekurudhor përfaqëson një pjesë të konsiderueshme të trafikut tokësor, ky ligj nuk rregullon çështjet që kanë të bëjnë me emetimet e gazrave serrë nga transporti hekurudhor duke ndjekur shembullin e Ligjit për Automjet.

Në pjesën e sistemit hekurudhor si pjesë e trafikut tokësor, i nënshtrohen çështjeve në lidhje me mbrojtjen e mjedisit jetësor në **Programi nacional për infrastrukturën hekurudhore për periudhën 2014-2016** [8], në të cilin është paraparë një pjesë e veçantë, 1.3. Mbrojtja e mjedisit jetësor. Në këtë pjesë, Programi parashikon parimet dhe masat bazë për realizimin e transportit ekologjikisht të qëndrueshëm, duke theksuar nivelin e arritur të zhvillimit ekonomik të vendit kundrejt kërkesës për transport në aspektin e ndikimit të mjedisit jetësor; plotësimi i kërkesës për transport mallrash dhe udhëtarësh duke përdorur mjete të ndryshme transporti, modele të ndryshme të mjeteve hekurudhore dhe infrastrukturës, si dhe përdorimin e teknologjisë së informacionit dhe investimet në transportin dhe infrastrukturën hekurudhore, të cilat do të nxisin zhvillimin e teknologjisë hekurudhore, industrisë, logjistikës dhe më shumë. Në të njëjtën kohë, Programi parashikon që nga analizat që i paraprinë vetë Programit, mjetet hekurudhore të vlerësohen si mjete transporti që kanë ndikimin më të favorshëm, pra ndotin më së paku mjedisin jetësor. Gjithashtu, analizat treguan se ky lloj transporti është një zëvendësim i favorshëm i transporteve voluminoze të mëdha të mallrave që kryhen në trafikun rrugor.

Pas përfundimit të **Programit nacional për infrastrukturën hekurudhore për periudhën 2014-2016, u miratua një program i ri nacional për infrastrukturën hekurudhore për periudhën 2019-2021** [9], në të cilin, ndryshe nga programi i mëparshëm, çështja e mjedisit jetësor nuk ishte fare elaboruar as sasia e gazeve serrë të gjeneruara nga transporti hekurudhor si pjesë e trafikut tokësor në Republikën e Maqedonisë së Veriut.

**LIGJI PËR AVIACIONIN** [10] rregullon komunikacionin ajror në mënyrë që parasheh kushtet teknike për avionët dhe mjetet e tjera të komunikacionit ajror në Republikën e Maqedonisë së Veriut. Por pavarësisht se ky ligj rregullon kushtet teknike në mënyrë të detajuar, vetë ligji nuk rregullon kushtet teknike në lidhje me gazrat e shkarkimit në kuadër të komunikacionit ajror, gjegjësisht aviacionit.

**LIGJI I LUNDRIMIT NË BRENDËSI TË VENDIT** [11] është i vetmi ligj që rregullon trafikun ujor në Republikën e Maqedonisë së Veriut. Vetë ligji rregullon lundrimin në brendësi dhe sigurinë e lundrimit në ujërat e brendshme të territorit të Republikës së Maqedonisë së Veriut; kushtet dhe mënyra e përdorimit, mirëmbajtjes dhe mbrojtjes së rrugëve ujore, porteve, lagjeve dimërore, ankorimeve dhe pishinave; përkatësia shtetërore, identifikimi, regjistrimi dhe fshirja e objekteve lundruese; ekuipazhi i anijes; trajtimi në rast të një aksidenti detar; marrja e objekteve të fundosura; kompetenca e Kapitenerisë së Porteve; mbikëqyrjen dhe çështje të tjera që kanë të bëjnë me lundrimin në brendësi. Dispozitat e këtij ligji që i referohen anijeve zbatohen edhe për strukturat lundruese, varkat dhe anijet luftarake, vetëm nëse kjo parashikohet shprehimisht nga ky ligj.

Në ndryshim nga ligjet e lartpërmendur, objekt i të cilave është rregullimi në fushën e komunikacionit dhe transportit dhe mjeteve të komunikacionit dhe transportit, **LIGJI PËR CILËSINË E AJRIT TË AMBIENTIT** [12] është një akt ligjor fokusi i të cilit është sigurimi i cilësisë së ajrit të ambientit nëpërmjet parandalimit, reduktimit, rehabilitimit dhe informimit në lidhje me kushtet me ajrin e ambientit. Konkretisht, ky ligj rregullon masat për shmangien, parandalimin ose zvogëlimin e efekteve të dëmshme të ndotjes së ajrit të ambientit në shëndetin e njeriut, si dhe mjedisin jetësor në tërësi, duke vendosur vlerat kufitare dhe të synuara për cilësinë e ajrit të ambientit dhe pragjet e alarmit dhe pragu i informacionit, vlerat kufitare dhe objektive për emetimet, krijimi i një sistemi të vetëm për monitorimin dhe kontrollin e cilësisë së ajrit të ambientit dhe monitorimin e burimeve të emetimeve, një sistem gjithëpërfshirës për menaxhimin e cilësisë së ajrit të ambientit dhe burimet e emetimeve, sistemin e informacionit, si dhe masa të tjera për të mbrojtur kundër veprimtarive të caktuara të personave juridikë dhe fizikë që kanë ndikim të drejtpërdrejtë ose të tërthortë në cilësinë e ajrit të ambientit.

Vetë ligji, nga këndvështrimi i ndikimit të komunikacionit dhe transportit në ajrin e ambientit, jep një përkufizim për burimet e ndotjes së ajrit të ambientit nga mjetet me të cilat kryhet transporti, duke treguar burimet e lëvizshme të ndotjes, ku përfshihet djegia e brendshme e motorëve të instaluar në automjete dhe motorë me djegie të brendshme të inkuorporuar në mjetet lëvizëse jo-rrugore, lokomotiva, anije dhe avionë. Nga pikëpamja e vlerave kufitare të emetimeve të burimeve të lëvizshme të ndotjes, Ligji parashikon një normë referimi në lidhje me vlerat kufitare të emetimit të substancave ndotëse në gazrat nga mjetet e transportit si burime të lëvizshme të ndotjes. Gjegjësisht, Ligji i referohet rregulloreve që rregullojnë më saktë vlerat kufitare të automjeteve dhe në mënyrë plotësuese parasheh një detyrim të përgjithshëm që këto vlera kufitare të përcaktuara të jenë të detyrueshme për të gjitha burimet e lëvizshme të ndotjes. Kjo dispozitë në thelb është e pakuptueshme nga pikëpamja e faktit të lartpërmendur - se vetëm Ligji për Automjete i rregullon vlerat kufitare, vetëm në pjesën e automjeteve të udhëtareve, por jo edhe për avionët apo mjetet lundruese, për të cilat duhet të vendosen vlera të ndryshme kufitare të jepen vlera për shkak të specifikave të tyre.

Ligji, përveç përcaktimit të mjeteve të transportit, në pjesën për sanksionet parasheh edhe sanksione të veçanta në rast se në Republikën e Maqedonisë së Veriut prodhohen, importohen dhe vihen në qarkullim mjete transporti që nuk e plotësojnë vlerat kufitare të përcaktuara për emetimet nga burimet e lëvizshme në përputhje me rregulloret, vlerat kufitare të automjeteve rregullohen më saktë. Gjohat variojnë nga 18.000 deri në 200.000 euro, varësisht nga madhësia e personit juridik që do të konstatohet se ka kryer veprën penale.

I vetmi akt juridik që rregullon drejtpërdrejt çështjen e gazrave serrë në Republikën e Maqedonisë së Veriut është Ligji për Mjedisin Jetësor. Gjegjësisht, **LIGJI PËR MJEDISIN JETËSOR** [13] është një ligj sektorial, i cili rregullon kushtet dhe mënyrën e mbrojtjes dhe përmirësimit të mjedisit jetësor, për të ushtruar të drejtën e qytetarëve për një mjedis jetësor të shëndetshëm.

Në fushën e gazeve serrë, ligji parashikon miratimin e Planit Nacional për Ndryshimet Klimatike, i cili është në shërbim të stabilizimit të përqendrimeve të gazeve serrë në nivel që do të parandalonte ndikimin e rrezikshëm antropogjen në sistemin klimatik në një kornizë kohore e mjaftueshme për të lejuar që ekosistemet të përshtaten natyrshëm ndaj ndryshimeve klimatike, në përputhje me parimin e bashkëpunimit ndërkombëtar, si dhe në përputhje me qëllimet e zhvillimit social dhe ekonomik nacional.

Plani Nacional për Ndryshimet Klimatike realizohet nga Qeveria e RMV-së me propozim të Ministrisë së Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor për një periudhë 6 vjeçare.

Deri më tani, në Republikën e Maqedonisë së Veriut janë miratuar katër plane kombëtare për ndryshimet klimatike. Ligji parashikon që në përgatitjen e Draft Planit Nacional, duhet të marrin pjesë Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor, Ministria e Bujqësisë, Pylltarisë dhe Menaxhimit të Ujërave, Ministria e Ekonomisë, Ministria e Transportit dhe Lidhjeve dhe Ministria e Shëndetësisë, si dhe Drejtoria për Çështje Hidrometeorologjike, të cilët e përgatisin atë në bazë të dokumenteve të miratuara të Konventës Kornizë të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike.

Për zbatimin e planit nacional, ligji parashikon miratimin e një plan veprimi për ndryshimet klimatike, i cili është pjesë përbërëse e planit nacional. Plani i veprimit është në fakt një dokument që parashikon se si do të eliminohen shkaqet dhe do të zbuten efektet negative të ndryshimeve klimatike. Prandaj, plani i veprimit duhet të përmbajë domosdoshmërisht masa institucionale dhe ligjore, masa parandaluese dhe aktivitete për reduktimin e emetimeve të gazeve serrë, masa dhe aktivitete për zbutjen e efekteve negative të ndryshimeve klimatike, masa për edukimin dhe ndërgjegjësimin e publikut, masa për aftësimin profesional të stafit shkencor, teknik dhe menaxherial, si dhe një plan kohor dhe financiar për realizimin e masave dhe aktiviteteve të parapara. Nisur nga fakti se plani i veprimit është një dokument operacional, ligji parashikon që ai të përditësohet çdo tre vjet.

Në zbatimin e Planit Nacional marrin pjesë të njëjtat autoritete që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij duke vendosur bashkëpunim me të gjitha autoritetet kompetente gjatë zbatimit të masave dhe aktiviteteve të parashikuara. Të gjitha autoritetet pjesëmarrëse në zbatimin e planit nacional janë të obliguara që së paku një herë në vit të informojnë Ministrinë e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor për nivelin e zbatimit, e cila më pas dorëzon raport çdo tre vjet në Qeverinë e RMV-së për nivelin e zbatimit të Planit Nacional.

Në kuadër të Planit Nacional, Ligji parashikon detyrimin e Qeverisë së RMV-së që të miratojë një inventar nacional të emetimeve antropogjene sipas burimeve dhe vendeve të lëshimit të gazeve serrë për një periudhë trevjeçare. Krahas inventarit nacional, Qeveria RMV-së, me propozim të Ministrit të Mjedisit Jetësor, përcakton veprimet dhe aktivitetet që krijojnë emetimet e gazeve serrë për të menaxhuar të dhënat për emetimet antropogjene të gazeve serrë sipas burimeve dhe vend-lëshimeve në atmosferë e territorin e Republikës së Maqedonisë së Veriut. Në kuadër të vetë sistemit kryhen këto aktivitete: grumbullimi, përpunimi, sistemimi, vlerësimi, verifikimi dhe sigurimi i cilësisë dhe menaxhimi i pasigurisë së të dhënave, si dhe ruajtja, përdorimi, shpërndarja dhe prezantimi i të dhënave dhe informacionit të marrë nga subjektet që zotërojnë të dhëna për emetimet antropogjene sipas burimeve dhe vend-lëshimeve të gazeve serrë në atmosferë. Sistemi për inventarizimin e emetimeve të gazeve serrë në Republikën e Maqedonisë së Veriut është krijuar përmes vetë inventarit.

Të gjitha subjektet që kryejnë aktivitete dhe veprimtari që krijojnë emetime të gazeve serrë janë të detyruar të dorëzojnë të dhënat për shkarkimet e gazeve serrë nëpërmjet një personi të autorizuar të caktuar. T'i dorëzojë ose t'i vënë në dispozicion në formë, përmbajtje, formularë dhe brenda afatit në përputhje me mënyrën e përcaktuar nga Qeveria e RMV-së me propozim të Ministrit të Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor.

Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut në dhjetor 2022 shpalli **Projektligjin për Veprim të Përbashkët për Klimën** [14] në Regjistrin e Vetëm Elektronik Nacional. Me këtë ligj është planifikuar të krijohet një kornizë për veprimin klimatik për reduktimin e emetimeve të gazeve serrë në atmosferë dhe largimin e tyre nëpërmjet absorbuesve natyrorë dhe të tjerë, si dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike. Ligji, në fakt, parashikon të ashtuquajturën Kornizë për Veprimin Klimatik, e cila përfshinë planifikimin për veprimin klimatik dhe përafrimin e dokumenteve strategjike dhe planifikuese nga sektorë të tjerë me dokumentet bazë të planifikimit për veprimin klimatik, duke krijuar një mekanizëm për monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazeve serrë dhe mënjanimin me absorbues, duke përfshirë Sistemi nacional i inventarizimit dhe raportimit për politikën, masat dhe projeksionet e përcaktuara me dispozitat e këtij ligji, kushtet për dhënien e lejeve për emetimet e gazeve serrë për operatorët e instalimeve të palëvizshme, monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazeve serrë nga aktivitetet e aviacionit dhe masat për reduktimin e gazeve serrë, emetimet në sektorë të caktuar dhe përshtatja e sektorëve ndaj ndryshimeve klimatike. Prandaj, është e qartë se me këtë akt ligjor, Republika e Maqedonisë së Veriut synon të krijojë një qasje strategjike për ndërmarrjen e veprimeve klimatike me qëllim të zbutjes së ndryshimeve klimatike dhe përshtatjes ndaj efekteve të padëshiruara të ndryshimeve klimatike, duke ndjekur detyrimet dhe rekomandimet që dalin nga dokumentet dhe marrëveshjet ndërkombëtare për reduktimin e gazeve serrë.

Ligji në pjesën e dokumenteve strategjike parashikon miratimin e një strategjie afatgjatë për veprimin klimatik dhe një plan veprimi, si dhe një plan nacional për energjinë dhe klimën. Autoriteti kompetent për miratimin e strategjisë dhe planit të veprimit është Kuvendi i Republikës së Maqedonisë së Veriut, ndërsa miratimi i planit nacional për energji dhe klimë është përgjegjësi e Qeverisë së Republikës së Maqedonisë së Veriut.



Në pjesën e dhënies së drejtimeve, mendimeve dhe rekomandimeve për veprimet e përgjithshme klimatike si pjesë e veprimit klimatik për integrimin e veprimeve klimatike në politikat sektoriale, ligji parashikon ngritjen e një mekanizmi nacional koordinues për veprimin klimatik, i cili përbëhet nga. Këshilli Koordinues Nacional për Veprimin Klimatik, Këshilli Nacional i Zhvillimit të Qëndrueshëm dhe Organi Shkencor Këshillues. Në kuadër të mekanizmit Koordinues Nacional për Veprimin Klimatik, hyjnë të gjithë aktorët përkatës nga organet e administratës, shkenca, dhomat e tregtisë dhe shoqatat e qytetarëve, për të siguruar koordinimin e plotë të kapaciteteve për veprim klimatik.

Në pjesën për emetimet e gazeve serrë nga transporti, ky projektligj parashikon një seksion të veçantë që i referohet emetimeve të gazeve serrë nga burimet e lëvizshme. Përkatësisht, ky nen parasheh obligimin që në tregun e Maqedonisë së Veriut të lëshohen në treg vetëm automjetet e reja që i plotësojnë kërkesat për emetim të CO<sub>2</sub> të përcaktuara nga Ministria e Ekonomisë. Gjithashtu, ligji parashikon një seksion të veçantë për monitorimin e emetimeve të gazeve serrë nga aktivitetet e aviacionit. Sipas ligjit, operatori i aviacionit është i detyruar të monitorojë emetimet e gazrave serrë nga aktiviteti i aviacionit bazuar në planin e miratuar për monitorimin e emetimeve të gazrave serrë nga aktiviteti i aviacionit.

Projektligji për veprimin klimatik është në përputhje me direktivat dhe rregulloret e Bashkimit Evropian që rregullojnë veprimin klimatik të shteteve anëtare, gjegjësisht Rregulloren (BE) 2018/1999 e datës 11 dhjetor 2018 për Rregulloren (BE) 2018/1999 për menaxhimi i unionit energjetik dhe për veprimin klimatik, i inkorporuar dhe përshtatur me Vendimin e Këshillit Ministror të Komunitetit të Energjisë 2021/14/ MC-EnC i datës 30 nëntor 2021 për inkorporimin e Rregullores (BE) 2018/1999 në legjislacionin e Komunitetit të Energjisë dhe plotësuar nga Aneksi 1 i Marrëveshjes për themelimin e komunitetit, Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) 2020/1208 e datës 7 gusht 2020 mbi strukturën, formatin, proceset e paraqitjes dhe rishikimin e informacionit të raportuar nga Shtetet Anëtare në përputhje me Rregulloren (BE) 2018/1999, Direktivën 2003/87/KE të Parlamentit Evropian dhe Këshilli i 13 tetorit 2013 që krijon një sistem për tregtimin e lejimeve të emetimit të gazeve serrë brenda Bashkimit dhe e cila e ndryshon dhe plotëson Direktivën e Këshillit 96/61/EC, Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) 2018/2067 e datës 19 dhjetor 2018 për verifikimin e të dhënave dhe akreditimin e verifikuesve në përputhje me Direktivën 2003/87/EC të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe Rregullores Zbatuese të Komisionit. (BE) 2018/2066 e datës 19 dhjetor 2018 për monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazeve serrë në përputhje me Direktivën 2003/87/EC të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe rregulloren amenduese të Komisionit (EU) No. 601/2012.



## 2.3. Obligimi për të paguar taksën për emetimin e karbonit

Në Maqedoninë e Veriut, taksa për emetimet e karbonit që rezultojnë nga përdorimi i burimeve të ndryshme nuk është ende plotësisht e rregulluar.

Kuadri ligjor pozitiv parashikon taksën për karbonin, pra gazrat serrë në Ligjin për Mjedisin Jetësor dhe Ligjin për Taksat e Akcizës.

LIGJIN PËR MJEDISIN JETËSOR parasheh parimin Ndotësi paguan, sipas të cilit ndotësi ka detyrim të kompensojë kostot e largimit të rrezikut të ndotjes së mjedisit jetësor, për sanimin dhe kompensimin e drejtë të dëmit të shkaktuar në mjedisin jetësor. Ky ligj parasheh kompensim për prodhimin e energjisë nga lëndët djegëse fosile (neni 185-a) i cili është 0,007 den. për një kilovat/orë (kWh) energji të prodhuar dhe është detyrim për personat juridikë dhe fizikë që menaxhojnë instalimet që prodhojnë energji të prodhuar nga djegia e lëndëve djegëse fosile. Vetë ligji parasheh që mjetet e mbledhura nga kjo tarifë të derdhen në Buxhetin e Republikës së Maqedonisë së Veriut. Përdorimi i mjeteve nga kjo tarifë rregullohet me Dekretin për Metodologjinë për shpërndarjen e mjeteve të fituara si të ardhura nga tarifa për prodhimin e energjisë nga lëndët djegëse fosile (GZRM nr.12/2008).

LIGJI PËR AKCIZA [15] ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 108/19, 143/19, 225/19, 275/19, 77/21 dhe 57/22) përcakton akcizën për burimet e energjisë dhe energjisë elektrike, sipas së cilës kompensimi përcaktohet kur ato përdoren si lëndë djegëse për makina, lëndë djegëse për ngrohje dhe për vajra lubrifikante. Neni 92 dhe 93 i Ligjit për akciza përcaktojnë akcizën për benzinën motorike, gazin, gazin e lëngët të naftës, vajgurin, vajin për ngrohje, gazin natyror, biokarburantet dhe të tjera. Sipas Ligjit për burimet e përmendura të energjisë, akciza varion nga 0 deri në 25,00 denarë për litër/kilogram ose metër kub. Në seksionin e akcizës nuk ka asnjë zë të veçantë që i referohet sasisë së karbonit të marrë nga përdorimi i burimeve të mësipërme të energjisë.

LIGJI PËR TAKSËS E MJETEVE MOTORIKE [16] ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 261/19) në Kapitullin 3, Llogaritja e taksës për mjetet motorike, përcakton se tatimi në mjetet motorike llogaritet në bazë të shumës së dy komponentëve. Komponenti i parë është komponenti i vlerës, i cili përbëhet nga vlera e mjetit motorik dhe përqindja e vlerës së mjetit për kategorinë përkatëse të vlerës. Komponenti i dytë është i ashtuquajtur i komponenti specifik, i cili është produkti i sasisë së emetimit mesatar të dioksidit të karbonit - CO<sub>2</sub> dhe vlerës për 1 gram dioksid karboni - CO<sub>2</sub> për kategorinë përkatëse në varësi të llojit të karburantit të përdorur për drejtimin e automjetit. Ligji parashikon gjithashtu se si do të llogaritet sasia e emetimit mesatar të dioksidit të karbonit - CO<sub>2</sub> dhe niveli i emetimit të gazrave të shkarkimit të mjeteve motorike.

Si bazë për llogaritjen merret sasia e emetimit mesatar të dioksidit të karbonit - CO<sub>2</sub> e shprehur në gram për kilometër në varësi të llojit të karburantit dhe vlerës së shitjes së automjetit, duke përfshirë vlerën e pajisjeve shtesë të instaluar, të cilën nuk përfshirë tatimi mbi vlerën e shtuar.

Për sa i përket përdorimit të mjeteve të mbledhura nga taksa për mjetet motorike, ligji nuk parashikon përdorimin e tyre në segmentin e reduktimit të dëmeve nga emetimet e karbonit që prodhojnë automjetet gjatë përdorimit të tyre, siç është për shembull Ligji për Mjedisin Jetësor.

Megjithatë, ideja e rregullimit të këtij kompensimi është mishëruar në PROPOZIM LIGJIN PËR VEPRIMIN KLIMATIK, i cili parashikon financimin e mekanizmit të monitorimit dhe raportimit të emetimeve të gazeve serrë sipas burimit. Gjegjësisht, në Kapitullin 5, Financimi i veprimit klimatik, i cili parashikon edhe Taksën e karbonit (neni 40). Në bazë të këtyre dispozitave, projektligji parashikon detyrimin për personat juridikë që emetojnë gazra serrë gjatë kryerjes së veprimtarisë së tyre, të paguajnë tarifën e duhur për çdo ton dioksid karboni të verifikuar ose ekuivalent të dioksidit të karbonit të emetuar. Projektligji parashikon edhe mënyrën se si do të llogaritet kompensimi, i cili duhet të llogaritet në shkallë, në përqindje sipas çmimit të tregut të emetimeve të lejuara në tregun e rregulluar evropian. Njëkohësisht, për përqindjen minimale të kompensimit, parashikohet një prag prej të paktën 2.5% të shumës së çmimit të tregut të emetimeve të lejuara në tregun e rregulluar evropian në momentin e hyrjes në fuqi të ligjit.

Propozim-ligji parashikon edhe garanci strikte për mënyrën e përdorimit të fondeve që do të mblihen nga taksa e karbonit. Para së gjithash, është planifikuar që këto mjete të jenë pjesë e buxhetit të Ministrisë së Mjedisit Jetësor, si autoritet kompetent për zbatimin e ligjit (të propozuar). Së dyti, ndarja e mjeteve do të bëhet vetëm përmes Programit Vjetor për Financimin e Aktiviteteve të Veprimit Klimatik, i cili propozohet nga Ministri në bazë të aktiviteteve të parashikuara në dokumentet planifikuese. Dhe së treti, propozim-ligji parashikon një listë të kufizuar aktiviteteve që mund të mbështeten nga fondet e mbledhura në bazë të taksës së karbonit, si dekarbonizimi i operatorëve ekonomikë dhe reduktimi i emetimeve për njësi prodhimi, efikasiteti energjetikë; kalimi në prodhimin dhe transformimin e energjisë së gjelbër dhe të qëndrueshme, forcimin e kohezionit social dhe mbështetjen e rajoneve të qymyrit në tranzicion, mbështetjen e konsumatorëve të vulnerabil/cenueshëm dhe të varfër me energji, prodhimin e inventarit të gazit serrë, si dhe prodhimin e raporteve mbi sistemin e politikave, masat dhe projeksionet, realizimi i aktiviteteve për investime miqësore me klimën, për edukimin në fushën e ndryshimeve klimatike, informimin dhe ndërgjegjësimin publik dhe aspektet gjinore, të rinjtë dhe grupet vulnerabil.



# 3. MEKANIZMAT NDËRKOMBËTARË PËR MBROJTJEN E MJEDISIT JETËSOR

## 3.1 Roli i Gjykatës Evropiane të të Drejtave të Njeriut në segmentin e zbutjes së ndryshimeve klimatike

Gjykata Evropiane e të Drejtave të Njeriut është pjesë e Këshillit të Evropës dhe është themeluar nga Konventa Evropiane për të Drejtat e Njeriut. Në kuadër të kompetencës dhe punës së saj, Gjykata Evropiane për të Drejtat e Njeriut (në tekstin e mëtejme GJEDNJ) siguron mbrojtjen e të drejtave dhe lirive të garantuara nga Konventa Evropiane, por nuk siguron mbrojtjen e të drejtës për një mjedis jetësor të shëndetshëm. Pavarësisht kësaj, GJEDNJ-ja ka jurisprudencë që ka vendosur për çështjet nga mjedisi jetësor. Kjo, mbi të gjitha, për shkak të ekzistencës së nevojës për të mbrojtur të drejtat e konventës nga shkeljet që mund të rezultojnë nga dëmtimi i mjedisit jetësor dhe nga ekspozimi ndaj rreziqeve të mjedisit jetësor.

Megjithatë, GJEDNJ-ja siguron nga shkelja e së drejtës për mjedis jetësor të shëndetshëm nëpërmjet nenit 2 - E drejta për jetë, Neni 3 - Ndalimi i torturës dhe trajtimit çnjerëzor, Neni 6 - E drejta për gjykim të drejtë, Neni 8 - E drejta për respektimin e privatësisë dhe jetës familjare, Neni 10 - E drejta për të marrë dhe transmetuar informacion për çështje me interes të përgjithshëm publik.

Në juridiksionin e saj, GJEDNJ-ja deri më sot ka vendosur dhe ka dhënë gjykime në më shumë se 300 çështje që lidhen me mjedisin jetësor [17], duke siguruar mbrojtjen e së drejtës për jetë, lirinë e fjalës dhe jetës familjare për një gamë të gjerë çështjesh, përfshirë ndotjen, fatkeqësitë artificiale ose natyrore dhe qasja në informacionin të mjedisit jetësor.

Megjithatë, me gjithë jurisprudencën e gjerë, GJEDNJ-ja në fushën e ndryshimeve klimatike ende nuk ka një jurisprudencë specifike, sepse kërkesat për mbrojtjen e të drejtave të konventës nga shkeljet që vijnë nga ndryshimet klimatike nuk janë trajtuar fare deri më tani. Megjithatë, tre çështje janë në pritje para GJEDNJ-së në lidhje me ndryshimet klimatike para Dhomës së Madhe, e cila është forumi më i madh i gjyqtarëve që vendosin për çështje me rëndësi të veçantë në lidhje me zbatimin e Konventës Evropiane për të Drejtat e Njeriut.

### 3.1.1 Rastet para GJEDNJ-së me fokus ndryshimet klimatike

#### Verein Klima Seniorinnen Schweizand Others kundër Zvicrës, ankesa nr. 53600/20

Çështja, e cila u ngrit nga një shoqatë zvicerane dhe anëtarët e saj, një grup të moshuarish të shqetësuar me pasojat e ngrohjes globale në kushtet e jetesës dhe shëndetin e tyre, ka të bëjë me një ankesë për dështime të ndryshme të autoriteteve zvicerane në fushën e mbrojtjes së klimës. Në veçanti, kërkuesit pretendojnë se shteti i paditur nuk ka përmbushur detyrimet e tij pozitive për të mbrojtur në mënyrë efektive jetën (neni 2 i Konventës) dhe për të siguruar respektimin e jetës së tyre private dhe familjare, duke përfshirë shtëpinë e tyre (neni 8 i Konventës). Ata ankohen më tej se nuk kishin qasje në një gjykatë sipas kuptimit të nenit 6 (e drejta për një gjykim të drejtë) të Konventës dhe për shkeljen e nenit 13 (e drejta për një mjet juridik efektiv) të Konventës, duke pretenduar se asnjë mjetet juridik i brendshëm nuk ishte në dispozicion të tyre për shkak të paraqitjes së ankesave të tyre sipas neneve 2 dhe 8.

### **Carême kundër Francës (nr. 7189/21)**

Ky rast ka të bëjë me një ankesë nga një banor dhe ish-kryetar i komunës Grande-Sinte, i cili pretendon se Franca nuk ka ndërmarrë hapa të mjaftueshëm për të parandaluar ndryshimet klimatike dhe se ky dështim sjell shkelje të së drejtës për jetë (neni 2 i Konventës) dhe të drejtën për respektimin e jetës private dhe familjare (neni 8 i Konventës).

### **Duarte Agostinho dhe të tjerët kundër Portugalisë dhe 32 shteteve të tjera (nr. 39371/20)**

Ky rast ka të bëjë me emetimet e gazeve serrë nga 33 shtete anëtare, të cilat, sipas kërkesve - shtetas portugez të moshës 10 deri në 23 vjeç - kontribuojnë në fenomenin e ngrohjes globale, duke rezultuar, ndër të tjera, në valë të nxehtit, të cilat aplikantët për sa i përket kushtet e jetesës dhe shëndetit. Në veçanti, kërkesit ankohen se 33 shtetet e interesuara nuk po përmbushin detyrimet e tyre pozitive sipas nenit 2 (e drejta për jetën) dhe 8 (e drejta për respektimin e jetës private dhe familjare) të Konventës, të lexuar në dritën e detyrimeve të tyre sipas Marrëveshjes së Parisit për Ndryshimet Klimatike që nga viti 2015 (COP 21). Ata pretendojnë gjithashtu një shkelje të nenit 14 (ndalimi i diskriminimit) të marrë në lidhje me nenin 2 dhe/ose nenin 8 të Konventës, duke argumentuar se ngrohja globale ndikon veçanërisht në brezin e tyre dhe se, duke pasur parasysh moshën e tyre, ndërhyrja në të drejtat e tyre është më e madhe se në rastin e brezave të vjetër.

Përveç këtyre çështjeve, të cilat janë në pritje, GJEDNJ-së në procedurat e udhëhequra nga një gjyqtar i vetëm shpalli dy kërkesa të papranueshme për shkak se nuk kishte shkelje të pretenduar të Konventës apo protokolleve të saj për të kërkuar viktima. Në vijim prezantohen aplikimet që janë shpallur të papranueshme.

### **Humane Being and Others kundër Mbretërisë së Bashkuar (nr. 36959/22)**

Në rastin Humane Being and Others kundër Mbretërisë së Bashkuar (nr. 36959/22), Gjykata ka nxjerrë një Vendim për papranueshmëri më 01.12.2022. Në rastin konkret, ankuesi është një organizatë joqeveritare dhe jofitimprurëse, e cila ka bërë fushatë për bujqësinë e fabrikës dhe ka përmendur si bazë të ankesës shkeljen e së drejtës për jetë, ndalimin e trajtimit çnjerëzor ose poshtëruës dhe të së drejtës të respektimit të jetës private dhe familjare. Si shkelje e këtyre të drejtave, kërkesit pretenduan se Mbretëria e Bashkuar nuk kishte siguruar mbrojtje kundër rreziqeve të bujqësisë së fabrikës.

### **Plan B. Earth and Others kundër Mbretërisë së Bashkuar (nr. 35057/22)**

Në rastin Plan B. Earth and Others kundër Mbretërisë së Bashkuar, një organizatë joqeveritare dhe katër persona fizikë paraqiten si ankues. Ankesa është paraqitur duke përmendur nenet 2 (e drejta për jetë), 3 (ndalimi i trajtimit çnjerëzor ose poshtëruës), 8 (e drejta për respektimin e jetës private dhe familjare) dhe 14 (ndalimi i diskriminimit) të Konventës. Arsyeja e apelit në GJEDNJ-ë ishte se ankuesit mendonin se Mbretëria e Bashkuar nuk kishte marrë masa praktike dhe efektive për t'u marrë me kërcënimin ekstrem të ndryshimeve klimatike të shkaktuara nga njeriu. Gjykata ka marrë Vendim për papranueshmëri më 01.12.2022.

Ndërmjet viteve 2022 dhe 2023, Gjykata mbajti një seri takimesh në lidhje me aplikimet për ndryshimet klimatike për çështjet që nuk ishin para Dhomës së Madhe, pas së cilës vendosi të shtyjë gjashtë çështje derisa Dhoma e Madhe të vendoste për çështjet në lidhje me ndryshimet klimatike që janë përpara. [18][19][20][21][22][23]

## 3.2 Roli i Gjykatës Evropiane të Drejtësisë në segmentin e zbutjes së ndryshimeve klimatike

Gjykata Evropiane e Drejtësisë ka një status të veçantë brenda Bashkimit Evropian. Përkatësisht, kjo gjykatë është përgjegjëse për interpretimin e ligjit të Bashkimit Evropian, i cili synon të sigurojë zbatimin e harmonizuar të tij në të gjitha shtetet anëtare të Bashkimit Evropian dhe të zgjidhë të gjitha mosmarrëveshjet juridike ndërmjet qeverive nacionale dhe institucioneve të Bashkimit Evropian. E Drejta e Bashkimit Evropian e rregullon segmentin e mjedisit jetësor nga aspekti i mbrojtjes së tij në Kartën e të Drejtave Themelore të Njeriut të Bashkimit Evropian, si akt themelor juridik për mbrojtjen e të drejtave të njeriut në shtetet anëtare të Bashkimit Evropian. Gjegjësisht, në nenin 37, Karta parasheh se: *“Në politikat e Bashkimit duhet të integrohet dhe të sigurohet një nivel i lartë i mbrojtjes së mjedisit natyror dhe përmirësimi i cilësisë së tij në përputhje me parimin e zhvillimit të qëndrueshëm”*.

Kjo dispozitë përfaqëson një mbrojtje të drejtpërdrejtë të mjedisit në drejtim të krijimit të një kuadri politik për garantimin e kësaj të drejte. Megjithatë, përpjekja për zbatimin e kësaj të drejte, përveç fushës së politikave që është kompetencë e institucioneve të Bashkimit Evropian, Parlamentit dhe Këshillit, është më e rëndësishme se Gjykata Evropiane e Drejtësisë. Gjykata do të vihet përballë sfidës për të interpretuar këtë dispozitë, e cila ka mbi të gjitha formën dhe thelbin e një parimi, pra një parimi, nga aspekti i të drejtës individuale ose kolektive të qytetarëve dhe personave të tjerë në Bashkimi Evropian. Megjithatë, siç është rasti me Gjykatën Evropiane për të Drejtat e Njeriut, të drejtat dhe liritë e garantuara nga dokumentet bazë, mbi të gjitha, ringjallen dhe zhvillohen vetëm nëpërmjet veprimeve dhe krijimit të praktikës së gjykatave, në rastin konkret të Gjykatës Evropiane të Drejtësisë. Kjo sfidë, mbi të gjitha, do të jetë shumë komplekse në fushën e ndryshimeve klimatike, sepse Gjykata do të duhet të përcaktojë shqetësimin e menjëhershëm dhe të mjaftueshëm të palëve nga ndryshimet klimatike.

### 3.2.1 Praktika gjyqësore e GJED-së me fokus ndryshimin e klimës

Gjykata Evropiane e Drejtësisë deri më tani ka vendosur në dhjetëra padi që kanë të bëjnë me gazrat serrë, por vetëm një rast në të cilin ka vendosur në mënyrë specifike për pasojat e dëmshme të ndryshimeve klimatike në jetën e njerëzve. Vendimet e Gjykatës Evropiane të Drejtësisë patën një ndikim të madh në zhvillimin e politikës mjedisit jetësor në Bashkimin Evropian. Më poshtë do të bëjmë një rishikim të veçantë të disa prej tyre për të parë mundësinë e mbrojtjes nga ndikimi i ndryshimeve klimatike, si dhe mënyrën dhe doktrinën sipas së cilës vepron Gjykata Evropiane e Drejtësisë.

#### Lënda T-330/18 –Armando Ferrão Carvalho and Others kundër Parlamentit Evropian dhe Këshillit [24]

Ky rast është i pari dhe i vetmi i paraqitur në Gjykatën Evropiane, qëllimi i të cilit ishte të provonte efektet negative të politikës së pamjaftueshme efektive të institucioneve të Bashkimit Evropian. Për shkak të kësaj, ky rast quhet edhe "Çështja e Popullit për Klimën". Në rastin konkret, dhjetë familje, nga Portugalia, Gjermania, Franca, Italia, Rumania, Kenia, Fixhi dhe shoqata suedeze për të rinjtë Sami Saminuora, ngritën padi në Gjykatën e Përgjithshme të BE-së me qëllim që gjykata të detyronte Bashkimin Evropian të marrë masa më të rrepta për të arritur reduktimin e pritshëm të emetimeve të gazeve serrë. Si bazë, paditësit theksuan se masa e Bashkimit Evropian për reduktimin e gazeve serrë deri në vitin 2030 me 40% nuk mjafton, sepse pavarësisht këtij reduktimi, megjithatë, ndryshimet negative dhe të rrezikshme klimatike që ndikojnë drejtpërdrejt në jetën e njerëzve nuk do të të shmanget. Padia e paditësve kishte dy pretendime, e para prej të cilave kërkonte nga Gjykata të shpallte të pavlefshme tre pjesët kryesore të legjislationit, Direktivën 2003/87/EC që rregullon emetimet nga impiantet e mëdha prodhuese të energjisë elektrike (ETS); Rregullorja 2018/BE mbi Emetimet nga Industria, Transporti, Ndërtesat, Bujqësia dhe të Ngjashme (ESR); dhe Rregullorja 2018/BE për Emetimet dhe Largimet nga Përdorimi i Tokës, Ndryshimi i Përdorimit të Tokës dhe Pylltaria (LULUCF), për mos arritjen e objektivit të

tyre. Pretendimi i dytë i referohet përgjegjësisë jashtëkontraktore sipas nenit 340 të Traktatit për Funkcionimin e Bashkimit Evropian, sepse kanë konsideruar se janë plotësuar tre kushtet: 1) ekzistimi i veprimit të kundërt juridik nga institucionet e BE-së, 2) veprimi i paligjshëm është shkelje e rëndë e ligjit që mbron të drejtat individuale dhe 3) ekziston një lidhje e mjaftueshme shkakësore ndërmjet shkeljes dhe dëmit.

Gjykata Evropiane e Drejtësisë ka marrë vendim duke refuzuar padinë e paditësve për arsye procedurale për shkak se paditësit nuk kanë mundur të ngrënë padi, për këtë arsye nuk janë prekur drejtpërdrejt dhe mjaftueshëm nga politikat e pamjaftueshme efektive të institucioneve të Bashkimit Evropian, gjegjësisht nuk kishin një shqetësim të drejtpërdrejtë dhe individual. Gjykata u shpreh se paditësit nuk kishin të drejtë të ngrinin një çështje sepse ndryshimi klimatik prek të gjithë në një mënyrë ose në një tjetër, ndërsa praktika gjyqësore kërkon që sjellja e kundërshtuar të prekë drejtpërdrejt paditësit në një mënyrë që do të ishte specifike për ta ose për shkak të rrethanave në të cilën ata do të ndryshonin nga të gjithë njerëzit e tjerë dhe në bazë të këtyre faktorëve ai i dalloi ata individualisht.

Paditësit apeluan rastin në Gjykatën Evropiane të Drejtësisë, e cila më 25 mars 2021 hodhi poshtë ankesën e paditësve dhe la në fuqi vendimin e Gjykatës së Përgjithshme, sepse ajo arriti në përfundimin se pretendimet e paditësve ishin të pabazuara, pasi gjykata e shkallës së parë konstatoi saktë se paditësit nuk ishin ndikuar individualisht nga politika klimatike e Bashkimit.

### **Lënda C-366/10- Air Transport Association of America kundër Sekretarit të Shtetit për Energjinë dhe Ndryshimet Klimatike [25]**

Shoqata Amerikane e Transportit Ajror ngriti një padi në Gjykatën Evropiane të Drejtësisë duke kërkuar të shmangë përfshirjen në Sistemin e Tregtimit të Emisioneve të BE-së, sepse ata besonin se sistemi ishte i pavlefshëm pasi zbatohet për ta dhe nuk justifikohet nga e drejta ndërkombëtare ose argumente specifike midis BE-së dhe SHBA-ve.

Gjykata Evropiane e Drejtësisë, duke vepruar në bazë të padisë, e rrëzoi atë, duke konfirmuar vendimin e mëparshëm të Prokurorit të Përgjithshëm. Gjykata e hodhi poshtë padinë sepse arriti në përfundimin se Bashkimi Evropian ka të drejtë të lejojë që një aktivitet tregtar si trafiku ajror të kryhet në territorin e tij vetëm me kushtin që operatorët t'u përmbahen kritereve të vendosura tashmë nga Bashkimi Evropian.

Në vendim, Gjykata deklaroi në rastin konkret se të vetmet parime dhe dispozita të së drejtës ndërkombëtare që mund të mbështeten, në rrethana të tilla si ato të procedurës kryesore dhe për qëllime të vlerësimit të vlefshmërisë së Direktivës 2008/101/KE i Parlamentit Evropian dhe i Këshillit të datës 19 nëntor 2008 që amendon Direktivën 2003/87/EC për të përfshirë aktivitetet e aviacionit në skemën për tregtimin e emetimeve të lejuara të gazeve serrë në Komunitet, janë si më poshtë:

- e para, brenda kufijve të shqyrtimit për një gabim të dukshëm vlerësimi që i atribuohet Bashkimit Evropian në lidhje me kompetencën e tij, në dritën e këtyre parimeve, për të miratuar atë direktivë:
- parimi se çdo shtet ka sovranitet të plotë dhe ekskluziv mbi hapësirën e tij ajrore,
- parimi që asnjë shtet nuk mund të pretendojë në mënyrë të vlefshme se çdo pjesë e detit të hapur i nënshtrohet sovranitetit të tij dhe
- parimi që garanton lirinë e fluturimit mbi det të hapur;

– e dyta: – nenet 7 dh 11(1) dhe (2)(c) të Marrëveshjes së Transportit Ajror të lidhur më 25 dhe 30 Prill 2007 ndërmjet Shteteve të Bashkuara të Amerikës dhe Komunitetit Evropian dhe shteteve të tij anëtare, të ndryshuar nga Protokollin, dhe – Neni 15(3) i asaj Marrëveshjeje, në lidhje me nenin 2 dhe 3(4) të tij.

### **Lënda C 203/12 – Billerud Karlsborg AB/Billerud Skärblacka AB kundër Naturvårdsverket [26]**

Më 30 prill 2007, kompanitë "Billerud" nga Suedia, të cilat kishin lejuar sasi për emetimin e dioksidit të karbonit, nuk i dhanë sasi të emetimeve të tyre për vitin 2006, gjegjësisht 10,828 dhe 42,433 tonë. Prandaj, "Naturvårdsverket" vendosi një sanksion të parashikuar nga Ligji nr. 2004:1109 për zbatimin e Direktivës 2003/87, në shumën 3 959 366 SEK për njëren kompani dhe 15 516 051 SEK për tjetrën, pra në ekuivalentin e 437 320 EUR dhe 433 201 EUR.

Në mbrojtjen e tyre, kompanitë deklaruan se më 30 prill 2007 ato kishin tashmë lejime të mjaftueshme të shkarkimeve në llogaritë e tyre për të mbuluar emetimet e tyre totale për vitin 2006. Ata po ashtu deklaruan se nuk kishin ndërmend të mos paguanin dhe se mosdorëzimi i supozuar i sasive të tyre të lejuara në kohë ishte për shkak të një problemi të brendshëm administrativ, i cili nuk u pranua nga autoriteti i shkallës së parë.

Kompanitë "Billerud" e ankimuan atë vendim në Gjykatën e Lartë, e cila vendosi ndërprerjen e procedurës dhe dërgimin e pyetjeve në Gjykatën e Drejtësisë për një vendim paraprak. Gjykata e Lartë parashitroi pyetjet e mëposhtme:

1. A nënkupton neni 16(3) dhe (4) i Direktivës 2003/87... se një operator që nuk ka paraqitur një numër të mjaftueshëm të shkarkimeve të lejuara deri më 30 prill duhet të paguajë një gjobë pavarësisht nga arsyeja e dështimit, për shembull, kur, edhe pse operatori kishte një numër të mjaftueshëm shkarkimesh të lejuara më 30 prill, si rezultat i një mosrespektimi, gabimi administrativ apo problemi teknik, a mund të konsiderohet se nuk i ka dorëzuar ato?

2. Nëse pyetjes 1 i jepet përgjigje pozitive, a do të thotë neni 16 pika 3 dhe 4 e Direktivës 2003/87 se dënimi do të hiqet ose mund të hiqet ose reduktohet, për shembull, në rrethanat e përshkruara në Pyetjen 1?

Gjykata, duke vepruar sipas kërkesës së Gjykatës së Lartë, vendosi që neni 16 (3) dhe (4) i Direktivës 2003/87/KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 13 tetor 2003 për krijimin e një skeme për tregtimi i emetimeve të lejuara të gazeve serrë brenda Komunitetit dhe ndryshimi i Direktivës së Këshillit 96/61/EC duhet të interpretohen si përjashtim për operatorët që nuk kanë paraqitur deri më 30 prill të vitit aktual, emetimet ekuivalente të dioksidit të karbonit të barabartë me emetimet e tyre për vitin paraardhës, nga shmangia e vendosjes së një gjobe për shkarkimet e tepërta për të cilat është parashikuar, edhe kur ata kishin mjaftueshëm shkarkime të lejuara në atë datë. Duke vepruar kështu, Gjykata deklaroi se neni 16 pika 3 dhe 4 e Direktivës 2003/87 duhet të interpretohet në atë mënyrë që shuma e dënimit paushall të parashikuar në Direktivë të mos mund të ndryshohet nga gjykata nacionale bazuar në parimin e proporcionalitetit.

## **3.3 Roli, qasja dhe dallimet ndërmjet GJEDNJ-së dhe GJED-së në mbrojtjen e mjedisit**

Republika e Maqedonisë së Veriut si shtet anëtar i Këshillit të Evropës dhe nënshkruese e Konventës Evropiane për të Drejtat e Njeriut është e obliguar që sipas parimit të subsidiaritetit të zbatojë drejtpërdrejt Konventën në fushën e lirive dhe të drejtave dhe të ndjekin dhe respektojnë praktikën e Gjykatës Evropiane për Liritë dhe të Drejtat e Njeriut, veçanërisht nga gjykatat nacionale dhe autoritetet e tjera kompetente që vendosin për të drejtat dhe liritë e njerëzve. Kjo do të thotë se Maqedonia e Veriut duhet të monitorojë



vazhdimisht zhvillimin e praktikës gjyqësore në zbatimin e Konventës nga ana e Gjykatës dhe rrjedhimisht të përpiket dhe të përkushtohet t'i zbatojë ato pozicione ligjore, para së gjithash, në nivel nacional. Megjithatë, në fushën e mbrojtjes së të drejtës për mjedis jetësor, Maqedonia e Veriut, para së gjithash, duhet ta sigurojë atë përmes një ose më shumë të drejtave dhe lirive tashmë të përcaktuara në Konventë, në mungesë të një drejte të njeriut të qartë dhe të rregulluar saktë për mjedisin jetësor. Ky obligim paraqet një sfidë serioze për çdo vend, duke përfshirë edhe Maqedoninë e Veriut, sepse është garanci e fortë për qytetarët se shteti dhe gjykatat janë të detyruara të sigurojnë mbrojtjen e të drejtave dhe lirive të tyre përmes doktrinës së të ashtuquajturës Ligji i Strasburgut dhe jurisprudenca e Gjykatës Evropiane të të Drejtave të Njeriut.

Maqedonia e Veriut, në lidhje me zbatimin e ligjit të Bashkimit Evropian dhe praktikën e Gjykatës Evropiane të Drejtësisë, ka obligim në shkallë më të ulët të zbatimit, ndryshe nga Konventa dhe praktika e GJEDNJ-së. Por duke u nisur nga fakti se në procesin e anëtarësimit me synimin përfundimtar të anëtarësimit në Bashkimin Evropian, Qeveria e RMV-së ka obligim të prerë që të harmonizojë të gjitha aktet ligjore me aktet ligjore (direktivat, rregulloret dhe të tjera) të Bashkimit Evropian. Nëse marrim parasysh rolin dhe kompetencën themelore të Gjykatës Evropiane të Drejtësisë për interpretimin e ligjit të Bashkimit Evropian, i cili synon të sigurojë zbatimin e harmonizuar të tij në të gjitha shtetet anëtare të Bashkimit Evropian, Maqedonia e Veriut është e obliguar të ndjekë jurisprudencën për arsye se përputhshmëria e legjislacionit të brendshëm është në pjesën më të madhe në përputhje me ligjin e Bashkimit Evropian. Kjo do të thotë se institucionet, e veçanërisht Qeveria e RMV-së dhe gjykatat kombëtare, përveç jurisprudencës së Gjykatës Evropiane për të Drejtat e Njeriut si pjesë e legjislacionit kombëtar, janë të detyruara të ndjekin vazhdimisht jurisprudencën e Gjykatës Evropiane të Drejtësisë në fushën e interpretimit të zbatimit të direktivave dhe rregulloreve të përfshira tashmë në legjislacionin nacional.

Më poshtë janë ilustruar avantazhet, mundësitë dhe sfidat në zbatimin e praktikës së Gjykatës Evropiane të të Drejtave të Njeriut kundrejt Gjykatës Evropiane të Drejtësisë. [27]

## GJEDNJ kundrejt GJED



# 4. STRUKTURA DHE ORGANIZIMI INSTITUCIONAL

## 4.1. Korniza institucionale në sektorin e transportit

**Ministria e Transportit dhe Lidhjeve** është përgjegjëse për krijimin dhe zbatimin e politikave të transportit, duke përfshirë strategjitë kombëtare dhe planet e veprimit, inspektimin dhe zbatimin. Ministria e Transportit dhe Lidhjeve, në pajtim me Ligjin për organizimin e organeve të administratës shtetërore ("Gazeta zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 58/00, 44/02, 82/08, 167/10, 51/11 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 96/19 dhe 110/19), në kuadër të kompetencave themelore, kryen punë që kanë të bëjnë me trafikun rrugor dhe infrastrukturën rrugore, trafikun hekurudhor dhe infrastrukturën hekurudhore, trafikun ajror dhe infrastrukturën e aviacionit, si dhe lundrimin në brendësi, gjegjësisht të gjitha llojet e komunikacionit dhe transportit që kryhen në dhe mbi territorin e Republikës së Maqedonisë së Veriut.

Në kuadër të Aktit të Organizimit të Brendshëm [28], Ministria e Transportit dhe Lidhjeve ka sektorë të veçantë të organizuar sipas llojit të trafikut, përkatësisht: Sektori i Komunikacionit Rrugor dhe i Infrastrukturës, Sektori i Hekurudhave dhe Sektori i Aviacionit, ndërsa trafiku ujor është nën autoritetin e Kapitanerisë për Portet. Kompetenca e këtyre sektorëve bazohet ekskluzivisht në sigurimin e kushteve për organizimin dhe zhvillimin e trafikut, sigurinë dhe zhvillimin e infrastrukturës së trafikut, por kuadri i tyre nuk përfshin çështje që kanë të bëjnë me zbutjen e ndryshimeve klimatike në të cilat marrin pjesë mjetet e komunikacionit.

Me rrjetin nacional rrugor menaxhojnë **Ndërmarrja Publike Rrugët Shtetërore dhe Ndërmarrja Publike për Mirëmbajtjen dhe Mbrojtjen e Rrugëve Magjistrale dhe Rajonale**. E dyta, në përputhje me Ligjin për Rrugët Publike, është përgjegjëse për mbrojtjen dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor nacional dhe rajonal në vend.

Infrastruktura hekurudhore dhe transporti menaxhohen nga dy ndërmarrje shtetërore: **Ndërmarrja publike për infrastrukturë hekurudhore "Hekurudhat e RMV-së" Shkup** dhe **Shoqëria aksionare për transport "Hekurudhat e RMV-së Transport"**.

**Agjencia për Rregullimin e Sektorit Hekurudhor** siguron kryerjen transparente dhe të paanshme të aktiviteteve të menaxhimit të infrastrukturës, transportit hekurudhor dhe ofruesve të tjerë të shërbimeve hekurudhore.

**Drejtoria për Siguri në Sistemin e Hekurudhor** është autoritet në kuadër të Ministrisë së Transportit dhe Lidhjeve. Funkcionon si organ kompetent për zbatimin dhe mbikëqyrjen e ligjeve përkatëse lidhur me sigurinë në komunikacionin hekurudhor.

**Agjencia e Aviacionit Civil** është përgjegjëse për funksionet e transportit ajror, ndërsa **Shoqëria Publike për Shërbime Aeroportuale** është përgjegjëse për menaxhimin e aeroporteve në Republikën e Maqedonisë së Veriut. Dy aeroportet në Ohër dhe Shkup janë nën koncesion nga kompania turke "TAV Aerodromi" për 20 vjet. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror (M-NAV) menaxhon dhe kontrollon trafikun ajror civil në Republikën e Maqedonisë së Veriut.

**Kapitaneria për Portet – Ohër**, është autoritet në kuadër të Ministrisë së Transportit dhe Lidhjeve është organ përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e ligjeve përkatëse në lidhje me transportin e brendshëm ujor (transport liqenor).

**Inspektorati Shtetëror i Transportit dhe Drejtoria e Sigurisë Hekurudhore** janë përgjegjës për mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve dhe rregullave përkatëse në fushën e transportit të brendshëm tokësor, përkatësisht transportit rrugor dhe hekurudhor. Inspektorati Shtetëror për Transport është organi kompetent për kryerjen e mbikëqyrjes inspektuese të veprimtarive për transportin e udhëtarëve dhe mallrave në komunikacionin rrugor të brendshëm dhe ndërkombëtar. Ajo funksionon si një autoritet i pavarur, i ndarë nga Ministria e Transportit dhe Lidhjeve.

## 4.2. Struktura institucionale për ndryshimet klimatike në nivel nacional

Aspekte të ndryshme të ndryshimeve klimatike janë integruar në shkallë të ndryshme në institucionet, organet dhe sektorët e mëposhtëm në nivel nacional.

### Ministry of Environment and Physical Planning

Çështja që lidhet me ndryshimet klimatike është ndoshta çështja më komplekse në nivel ndërkombëtar për shkak të faktorëve të shumtë që ndikojnë në ndryshimin e klimës. MMJPH është institucioni përgjegjës për krijimin e politikave për ndryshimet klimatike, organi nacional i kontaktit Konventa Kornizë e OKB-së për Ndryshimet Klimatike (UNFCCC) dhe është autoriteti nacional i caktuar për të zbatuar Protokollin e Kiotos. Në Aktin e Organizimit të Brendshëm të MMJPH-së, Departamenti për Zhvillimin e Qëndrueshëm dhe Investimet parashikon një Departamenti për Politikën e Ndryshimeve Klimatike [29], i cili ka kompetencë ekskluzive në drejtim të krijimit të politikave në fushën e ndryshimeve klimatike dhe zhvillimit të qëndrueshëm. Gjatë krijimit të politikave, departamenti përgatit dhe zbaton dokumente planifikuese, programe dhe projekte operative, realizon bashkëpunim ndërsektorial me autoritete dhe organe të tjera brenda dhe jashtë vendit, bën propozime për zgjidhje ligjore në fushën e klimës, zbaton masa dhe aktivitete për të reduktuar dhe zbutur ndryshimet klimatike në politika të tjera sektoriale, kërkime dhe analiza të politikave, dokumenteve dhe programeve në nivel lokal, kombëtar dhe ndërkombëtar në fushën e ndryshimeve klimatike. Gjithashtu, Departamenti për Politikën e Ndryshimeve Klimatike në fushën e monitorimit të gjendjes së gazeve serrë, analizon të dhënat për emetimet e gazeve serrë, analizon projeksionet e gazeve serrë dhe bën propozime për reduktimin e tyre. Departamenti i kryen këto përgjegjësi në bashkëpunim me palët e interesuara për iniciimin dhe zbatimin e aktiviteteve për të zbutur ndryshimet klimatike.

Përveç Departamentit për Politikën e Ndryshimeve Klimatike, Ligji i Organizimit të Brendshëm parasheh edhe një Këshilltar Shtetëror për Ndryshimet Klimatike, i cili është në shërbim të Ministrit të Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor dhe Sekretarit të Shtetit në Ministri në zbatimin e politikave për ndryshimet klimatike.

**Ministri të tjera** që kanë përgjegjësi në lidhje me ndryshimet klimatike janë:

- Ministria e Ekonomisë
- Ministria e Bujqësisë, Pylltarisë dhe Menaxhimit të Ujërave
- Ministria e Transportit dhe Lidhjeve
- Ministria e Shëndetësisë
- Ministria e Punëve të Brendshme
- Ministria e Financave

Ministria e Ekonomisë është përgjegjëse për politikat e mëposhtme në lidhje me klimën:

- politika energjetike, duke përfshirë investimet në sektorin e energjisë, lëndët djegëse fosile, efikasiteti energjetik dhe burimet e rinovueshme të energjisë;
- politikat e tregut të brendshëm që rregullojnë standardet dhe politikat për mjetet e transportit rrugor dhe konformitetin teknik;
- politikat minerare dhe aspektet gjeologjike;
- politikat industriale dhe investuese

Gjithashtu, Ministria e Ekonomisë ka kompetencë në fushën e kategorizimit ekologjik të automjeteve. Ministria e Ekonomisë në bazë të Ligjit për Automjete është kompetente për miratimin e aktit nënligjor - Rregulloren për kategorizimin ekologjik të automjeteve.

Ministria e Bujqësisë, Pylltarisë dhe Menaxhimit të Ujërave është përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e politikave bujqësore dhe pyjore, si dhe për përdorimin ekonomik të burimeve ujore.

Ministria e Transportit dhe Lidhjeve është përgjegjëse për licencat e transportit për transportin e mallrave dhe udhëtarëve, aktivitetet e aviacionit dhe hekurudhat. Përveç kësaj, kjo ministri është përgjegjëse për planifikimin hapësinor dhe menaxhimin e tokës ndërtimore.

Ministria e Shëndetësisë është përgjegjëse për politikat e shëndetit publik. Fushat përkatëse të përgjegjësisë përfshijnë cilësinë e ujit të pijshëm, menaxhimin kimik dhe menaxhimin e mbetjeve mjekësore. Instituti i Shëndetit Publik ka një divizion të mbrojtjes së shëndetit mjedisor, i cili mbledh të dhëna nga 10 qendrat rajonale të shëndetit publik, monitoron dhe vlerëson rreziqet shëndetësore mjedisore dhe klimatike, identifikon çështjet prioritare dhe rreziqet e mundshme për gjendjen shëndetësore në nivel nacional dhe informon Ministrinë e Shëndetit.

Ministria e Punëve të Brendshme është institucioni kompetent që kryen kontrollin teknik të mjeteve motorike në përputhje me legjislacionin e automjeteve. Në kuadër të Ministrisë së Punëve të Brendshme, sipas Rregullores për Organizim të Brendshëm, përgjegjësia për mjetet motorike është në kuadër të Departamentit të Automjeteve. Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për dhënien e miratimeve për kryerjen e kontrollit teknik të automjeteve nga personat juridikë.

Ministria e Financave, e cila menaxhon llogarinë e vetme të Ministrisë së Financave, merr të gjitha të ardhurat dhe nga e cila kryhen të gjitha pagesat në emër të përfituesve buxhetorë në nivel të qeverisjes qendrore dhe lokale.

**Institucione dhe organe të tjera përkatëse** me përgjegjësi në lidhje me ndryshimet klimatike:

- Zyra e Zëvendëskryeministrit për Çështje Ekonomike është përgjegjëse për arritjen e qëllimeve për zhvillim të qëndrueshëm dhe është subjekti kombëtar i caktuar për Fondin e Gjelbër të Klimës (GCF).

- Komiteti Nacional për Ndryshimet Klimatike është themeluar nga Qeveria dhe është një platformë gjithëpërfshirëse politike, e cila ofron një nivel të lartë mbështetjeje për zhvillimin dhe zbatimin e aktiviteteve të ndryshimeve klimatike. Ai përbëhet nga përfaqësues të emëruar nga palët kryesore të interesit, p.sh. nga institucionet nacionale, institucionet akademike, sektori privat dhe shoqëria civile dhe koordinatorët e ndryshimeve klimatike të emëruar në ministri.

- Grupi teknik në Këshillin për Zhvillimin e Qëndrueshëm, si dhe aktorë të tjerë kryesorë nga qeveria dhe shoqëria civile, gjithashtu marrin pjesë në procesin e krijimit të politikave që lidhen me ndryshimet klimatike.

- Komisioni Rregullator për Energji dhe Shërbime të Ujit, i cili përcakton tarifat për furnizimin me energji dhe ujë dhe tarifat për shërbimet e trajtimit të ujërave të kanalizimeve dhe të ujërave të zeza.

- Njësitë e vetëqeverisjes vendore të cilat organizojnë shërbime komunale (si grumbullimi dhe largimi i mbetjeve, furnizimi me ujë dhe kanalizimet).

**Janë emëruar persona** për kontakt në nivel nacional për Konventën Kornizë të OKB-së:

- Personi për kontakt në nivel nacional për Konventën Kuadër të OKB-së për Ndryshimet Klimatike
- Personi përgjegjës nacional për ndryshimet gjinore dhe klimatike.

**Institucionet ndërkombëtare dhe donatorët** që ofrojnë mbështetje financiare dhe teknike për procesin e raportimit:

- Fondi Global i Mjedisit Jetësor (GEF)
  - Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim (UNDP).
- 

# 5. VËSHTRIM E PARAMETRAVE BAZË PËR SITUATËN E TRANSPORTIT

Transporti është i nevojshëm për të ofruar lëvizshmëri të përditshme dhe për të mundësuar qasje në mallra dhe shërbime. Për më tepër, sektori i transportit ndihmon në ruajtjen dhe zhvillimin e sistemeve sociale dhe ekonomike. Por në të njëjtën kohë, transporti është një nga burimet kryesore në mjedisin jetësor për sa i përket ndikimeve negative në ndryshimet klimatike. Në burimin më të madh nacional të emetimeve të gazrave serrë, gjegjësisht sektori i energjisë, transporti është në vendin e dytë sipas pjesëmarrjes në këto emetime, e cila arrin deri në 28%. Pra, transporti është një sektor që ka një peshë të madhe në kontributin e emetimeve totale të gazeve serrë në nivel kombëtar.

Zvogëlimi i ndikimit të transportit në ndryshimet klimatike është i lartë në agjendën e BE-së, si dhe në agjendën tonë nacionale [30].

Ndikimi negativ i sektorit të transportit në ndryshimet klimatike është për shkak të disa aspekteve, si flota e vjetër e automjeteve të udhëtarëve të regjistruar, si dhe konsumi i madh i lëndëve djegëse fosile (naftë dhe benzinë). Sipas statistikave të fundit, rreth 85% e numrit total të automjeteve të udhëtarëve të regjistruar në nivel nacional janë më të vjetra se 10 vjet; pra mosha mesatare e automjeteve të udhëtarëve në vitin 2021 arrin gati 20 vjet.

Prandaj, në vijim është bërë një analizë e parametrave bazë në transport, të cilët janë të rëndësishëm si shkaktarë të emetimeve të gazrave serrë nga ky sektor dhe rrjedhimisht edhe ndikimet negative në ndryshimet klimatike.

## 5.1. Numri i përgjithshëm i automjeteve sipas kategorive

Sipas të dhënave zyrtare statistikore nga Enti Shtetëror i Statistikor, në RMV-ë në vitin 2021 ka gjithsej 559.418 automjete, nga të cilat pjesa më e madhe, gjegjësisht 477.820 ose 85.4% janë automjete të udhëtarëve [31]. Automjetet e mallrave, së bashku me mjetet tërheqëse dhe mjetet ngjithëse përbëjnë 59.291, pra 10.6%. Pjesa tjetër përbëhet nga motoçikleta (2.8%), autobusë (0.5%), traktorë dhe mjete pune (0,65%).

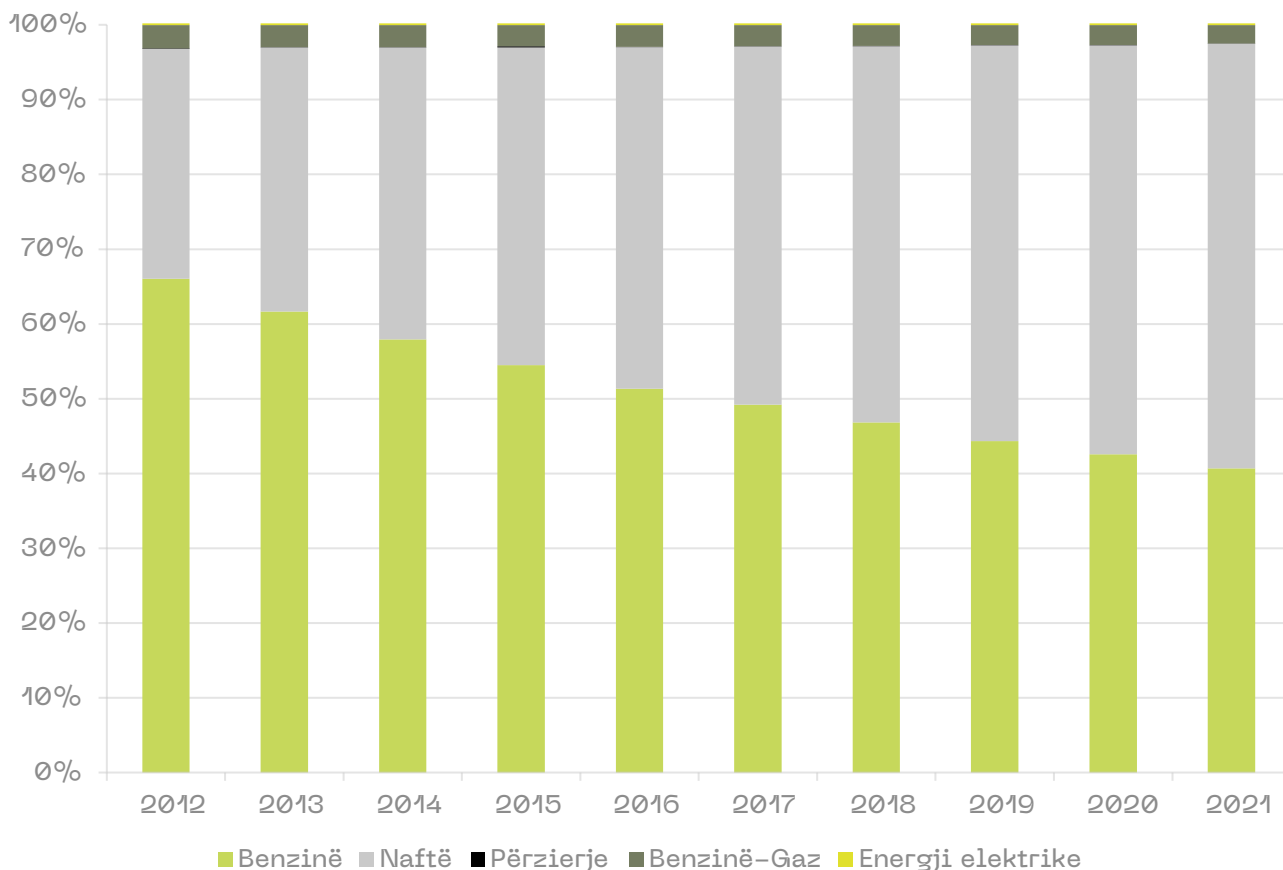
Numri i përgjithshëm i automjeteve sipas kategorive ka një trend të vazhdueshëm rritjeje – nëse në vitin 2012 kishte 350.762 automjete, në dhjetë vjet ky numër rritet në 559.418, pra ka një rritje prej 59.5% [31]. Gjatë gjithë viteve në periudhën e konsideruar (2012-2021), numri i automjeteve të udhëtarëve mbizotëron vazhdimisht (mesatarisht prej 84-86% në numrin total të automjeteve).

Për shkak të numrit, automjetet e udhëtarëve janë ato që vazhdimisht kontribuojnë në sasinë më të madhe të emetimeve të gazrave serrë, duke shkakuar kështu problemet më të mëdha me ndryshimet klimatike. Prandaj, në këtë pjesë të analizës vëmendja është përqendruar tek kjo kategori automjetesh në transport, veçanërisht për sa i përket llojit të karburantit dhe vjetërsisë së parkut të automjeteve, si parametra bazë që ndikojnë në emetimet e gazrave serrë.

## 5.2. Automjetet motorike të udhëtarëve sipas llojit të karburantit

Ky parametër përcakton numrin e automjeteve motorike të udhëtarëve në nivel nacional të ndara sipas llojit të karburantit (benzinë, naftë, përzierje, benzinë-gaz, energji elektrike).

Një pyetje kyçe në krijimin e politikave në lidhje me ndryshimet klimatike është si vijon: sa është pesha e automjeteve motorike të udhëtarëve sipas llojit të karburantit në numrin e përgjithshëm të automjeteve motorike të udhëtarëve? Përgjigja për këtë pyetje është dhënë në Fig. 1, për periudhën kohore 2012-2021.



**Fig. 1:** Pjesëmarrja e automjeteve të udhëtarëve sipas llojit të karburantit në numrin e përgjithshëm të automjeteve të udhëtarëve  
**Burimi:** Baza e të dhënave Makstat e Entit Shtetëror të Statistikor të RMV-së, analizë nga autorët

Tek automjetet motorike të udhëtarëve, lëndët djegëse më të përdorura janë lëndët djegëse fosile, pra nafta dhe benzina. Përdorimi i naftës në automjetet motorike të udhëtarëve është më i madhi, me një tendencë rritjeje prej 26% në periudhën e konsideruar. Në vitin 2012, 30,72% e automjeteve motorike të udhëtarëve përdornin naftë, ndërsa në vitin 2021 kjo përqindje rritet në 56,8% (fig. 1).

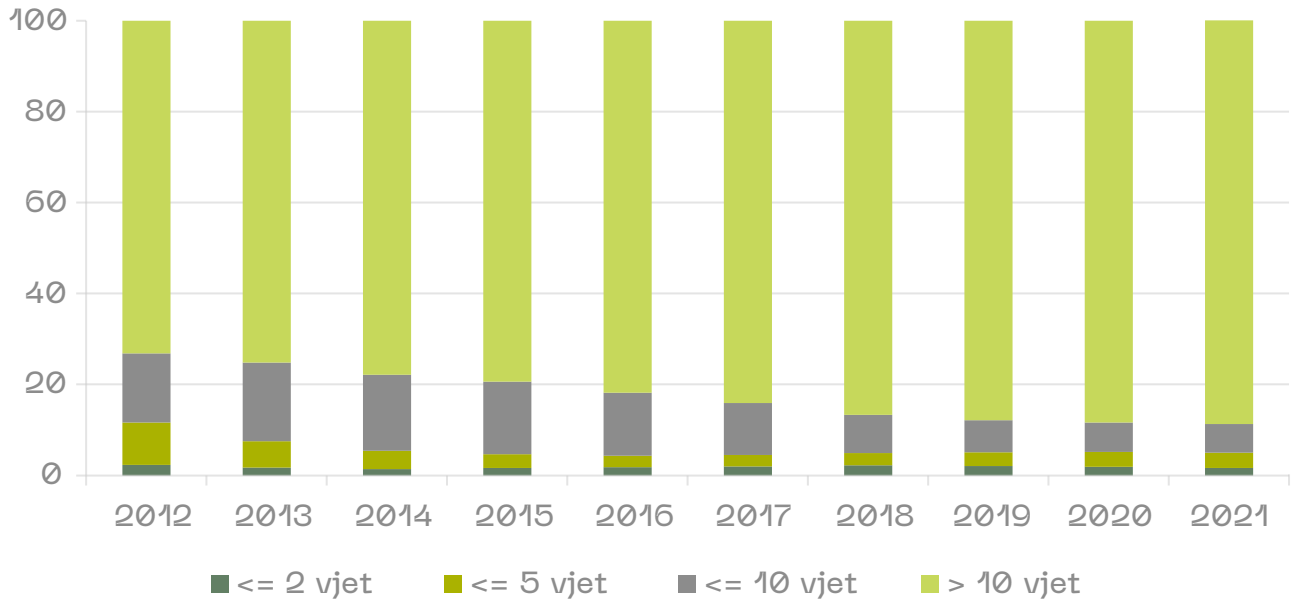
Për shkak të rritjes së përdorimit të naftës, përdorimi i benzinës zvogëlohet nga 66.06% në 2012 në 40.68% në 2021. Kjo ka një ndikim pozitiv në sasinë e emetimeve të gazrave serrë, sepse automjetet me benzinë lëshojnë më shumë emetime serrë sesa automjetet me naftë. Llojet e tjera të karburanteve kanë një peshë shumë të vogël, me një peshë pothuajse të barabartë në periudhën e konsideruar (nga 0.03% në 2.46% në 2021).

Ndër llojet e mbetura të automjeteve - autobusët, kamionët, automjetet tërheqëse, automjetet e punës dhe traktorët, lloji dominues i karburantit është nafta me trend në rritje (arrin 90%), e ndjekur nga benzina, me përjashtim të motoçikletave, ku lloji dominues i karburantit është benzina [31]. Llojet e tjera të karburanteve kanë një peshë shumë të vogël me një tendencë në rritje.

### 5.3. Mjetet motorike të udhëtarëve sipas vjetërsisë

Parametri i vjetërsisë së mjetit klasifikon mjetet motorike të udhëtarëve sipas vjetërsisë mesatare në nivel nacional.

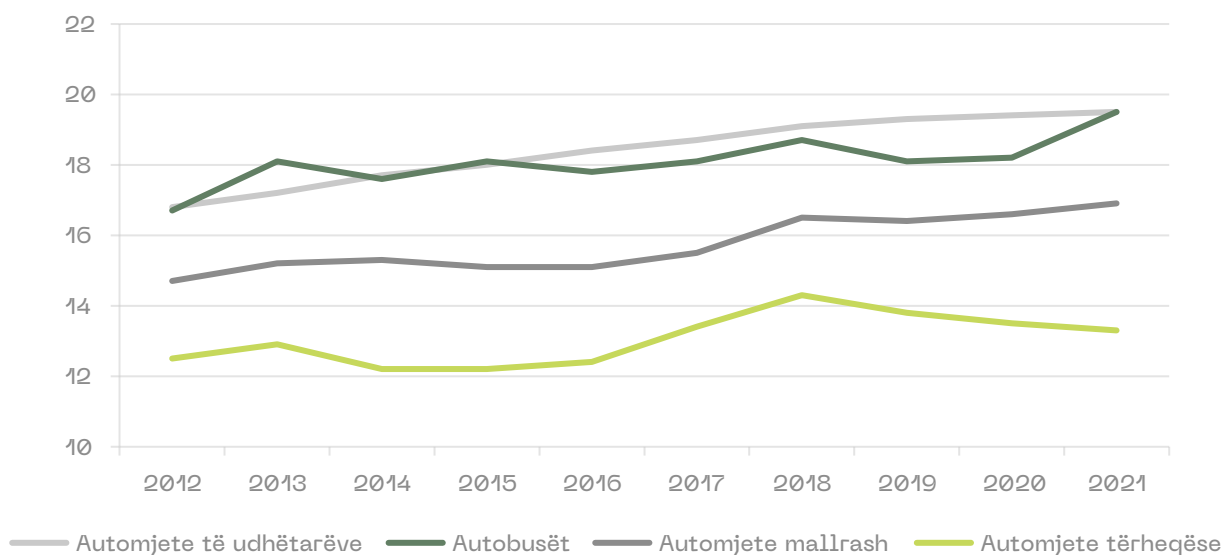
Një pyetje kyçe për politikëbërjen është si vijon: a rezulton zëvendësimi i flotës në një reduktim të vjetërsisë mesatare të automjeteve dhe një ndikim pozitiv në ndryshimet klimatike?



**Fig. 2:** Përqindja e automjeteve të udhëtarëve sipas vjetërsisë mesatare të automjeteve në numrin e përgjithshëm të automjeteve të udhëtarëve (në përqindje)

*Burimi:* Baza e të dhënave Makstat e Entit Shtetëror të Statistikor të RMV-së, analizë nga autorët

Sipas Fig. 2, në vitin 2021 krahasuar me vitin 2012, përqindja automjeteve të udhëtarëve në numrin total të automjeteve më të vjetra se 10 vjet ka një tendencë rritjeje prej 15.6%, me një vjetërsi midis 5 dhe 10 vjeç ka një tendencë në rënie prej 8.9%, me vjetërsi ndërmjet 2 dhe 5 vjeç ka një tendencë në rënie prej 5,9% dhe me vjetërsisë deri në 2 vjeç ka një trend në rënie prej 0,7%. Pra, numri i automjeteve më të vjetra se 10 vjet po rritet dhe numri i automjeteve të reja po zvogëlohet.



**Fig. 3:** Vjetërsia mesatare e automjeteve

*Burimi:* Baza e të dhënave Makstat e Entit Shtetëror të Statistikor të RMV-së, analizë nga autorët



Sipas Fig. 3, vjetërsia mesatare në kategoritë e automjeteve të udhëtarëve, autobusëve dhe kamionëve ka një tendencë në rritje, ndërsa në automjetet traktorë që nga mesi i vitit 2018 ka një trend në rënie. Në periudhën e shqyrtuar (2012-2021), vjetërsia mesatare e automjeteve të udhëtarëve ka një tendencë rritjeje dhe varion ndërmjet 16,8 dhe 19,5 vjet, për autobusët tendenca e rritjes varion ndërmjet 16,7 dhe 19,5 vjet, dhe për mjetet e ngarkesave, automjetet varion midis 14,7 dhe 16,9 vjet. Për automjetet tërheqëse, që nga viti 2018, tendenca rënëse është nga 14.3 në 13.3 vjet.

Nga të dhënat në periudhën e shqyrtuar, për të gjitha kategoritë e automjeteve, vërehet se përqindjen më të madhe në numrin total të automjeteve e zënë automjetet më të vjetra se 10 vjet, gjë që tregon për një flotë të vjetër automjetesh. Kjo është veçanërisht e theksuar në rastin e automjeteve të udhëtimit, ku automjetet mbi 10 vjeç përbëjnë rreth 85% të flotës totale të automjeteve të udhëtarëve. Për më tepër, vjetërsia mesatare e këtyre automjeteve në vitin 2021 është 19.5 vjeç. Këto të dhëna konfirmojnë se kjo gjendje e automjeteve të udhëtarëve ndikon negativisht në nivelin e gazrave serrë. Për shkak të kësaj, është veçanërisht e rëndësishme rinovimi i flotës së automjeteve përmes masave të zbatuara në nivel nacional. Këto masa janë analizuar në detaje në Kapitullin 9.

# 6. TRANSPORTI NË INVENTARIN NACIONAL TË EMETIMEVE TË GAZRAVE SERRË

## 6.1. Kontributi i transportit në emetimin e gazrave serrë

Inventari Nacional i Emetimeve të Gazrave Serrë në Planin e Katërt Nacional të Ndryshimeve Klimatike [32] është bërë për pesë sektorë dhe secili sektor përbëhet nga disa kategori individuale. Transporti si kategori përfshihet në sektorin e Energjisë. Vlerësimi i nivelit të kategorive kyçe është bërë për vitin 1990 si vit fillestar dhe 2019 si viti i fundit. Megjithëse inventari mbulon të gjithë gazrat serrë, në analizën e sektorit të Energjisë dhe kategorisë së Transportit, merren parasysh vetëm emetimet më të zakonshme të gazrave serrë: dioksidi i karbonit (CO<sub>2</sub>), metani (CH<sub>4</sub>) dhe oksidi i azotit (N<sub>2</sub>O).

### 6.1.1. Trendi i emetimeve të gazrave serrë – Sektori i energjisë

Qasja e inventarit sektorial për sektorin e Energjisë përdoret për emetimet e gazeve serrë të çliuara si rezultat i aktiviteteve të djegies së karburantit, si dhe për emetimet e pazgjdhura gjatë nxjerrjes së lëndëve djegëse të ngurta dhe gjatë transferimit dhe shpërndarjes së lëndëve djegëse të lëngëta dhe të gazta. Emetimet nga aktivitetet e djegies së karburantit vijnë nga disa kategori:

- Industritë energjetike
- Industritë prodhuese dhe ndërtimi
- **Transporti**
- Sektor të tjerë (sektori komercial/institucional, amvisëri dhe bujqësi/pylltari/peshkim/ferma peshku)
- Të specifikuar.

Emetimet totale të gazrave serrë nga sektori i Energjisë janë paraqitur në Fig. 4. Vihet re një tendencë në rënie, si rezultat i reduktimit të prodhimit të energjisë elektrike nga industritë e energjisë, i cili zëvendësohet kryesisht nga importi i energjisë elektrike. Krahasuar me nivelet e vitit 1990, në vitin 2019 emetimet janë 11.5% më të ulëta.

Emetimet totale të gazeve serrë në sektorin e Energjisë në vitin 2019 arritën në 8,501 GgCO<sub>2</sub>-eq. Pjesa më e madhe e emetimeve të gazeve serrë në vitin 2019 (Fig. 4) vjen nga kategoria e Industrive të Energjisë (54%), e ndjekur nga **Transporti** (27.7%) dhe Industritë e Përpunimit dhe Ndërtimi (12.6%). Dy kategoritë e tjera së bashku përbëjnë 4% të emetimeve totale në 2019, dhe 2% e mbetura janë Emetimet Fugitive.

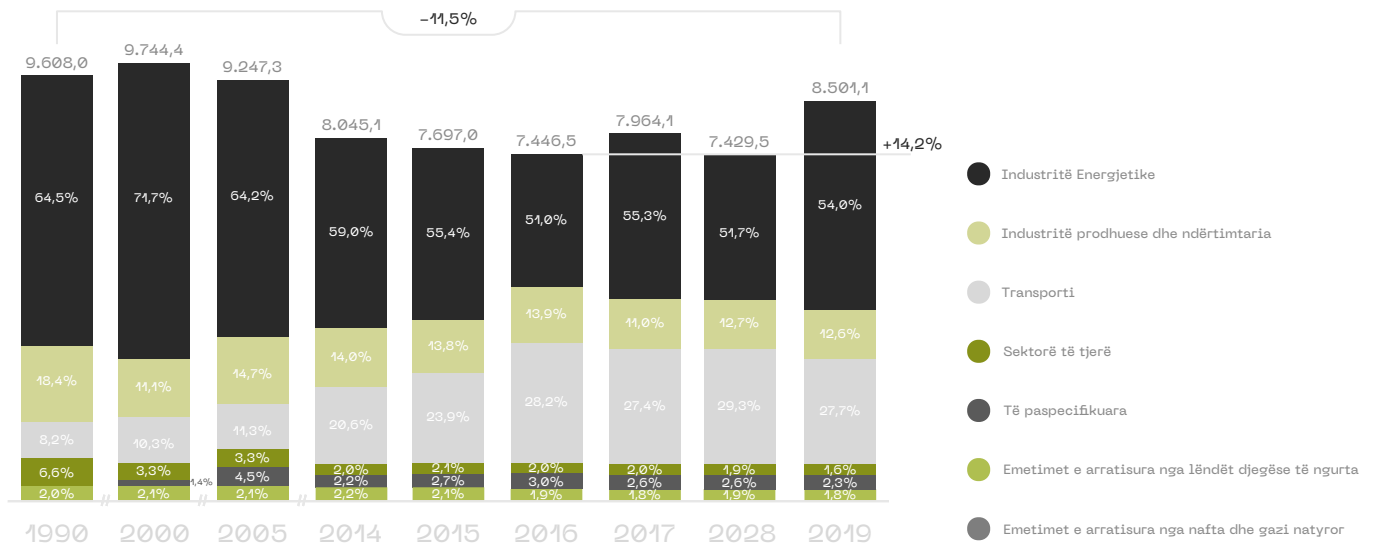


Fig. 4: : Emetimet e gazrave serrë në sektorin e Energjisë, sipas kategorive (Gg CO<sub>2</sub>-eq)  
Burimi: [32]

Emetimet totale të gazeve serrë në sektorin e Energjisë sipas gazrave (në GgCO<sub>2</sub>-eq) në vitet që raportohen janë dhënë së bashku në Fig. 5.

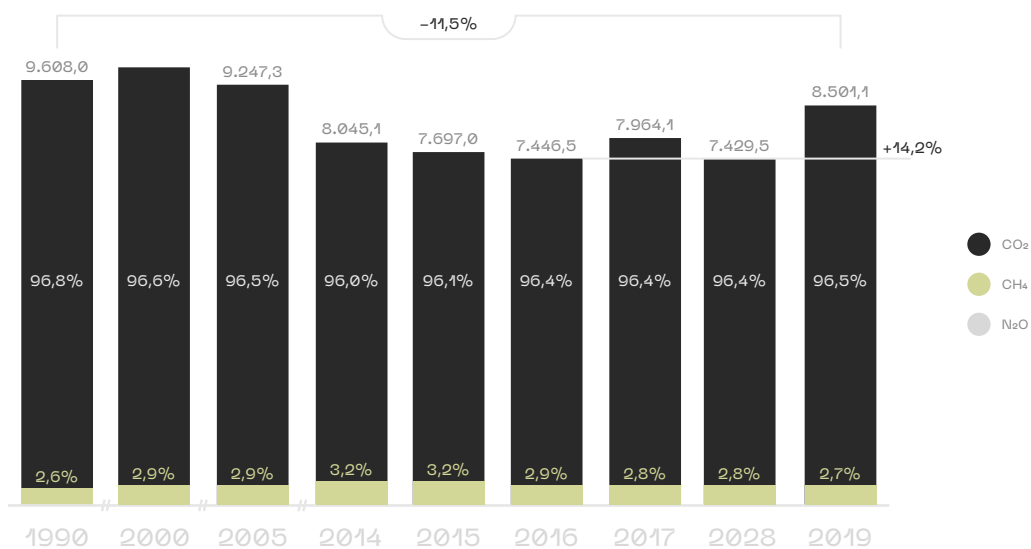


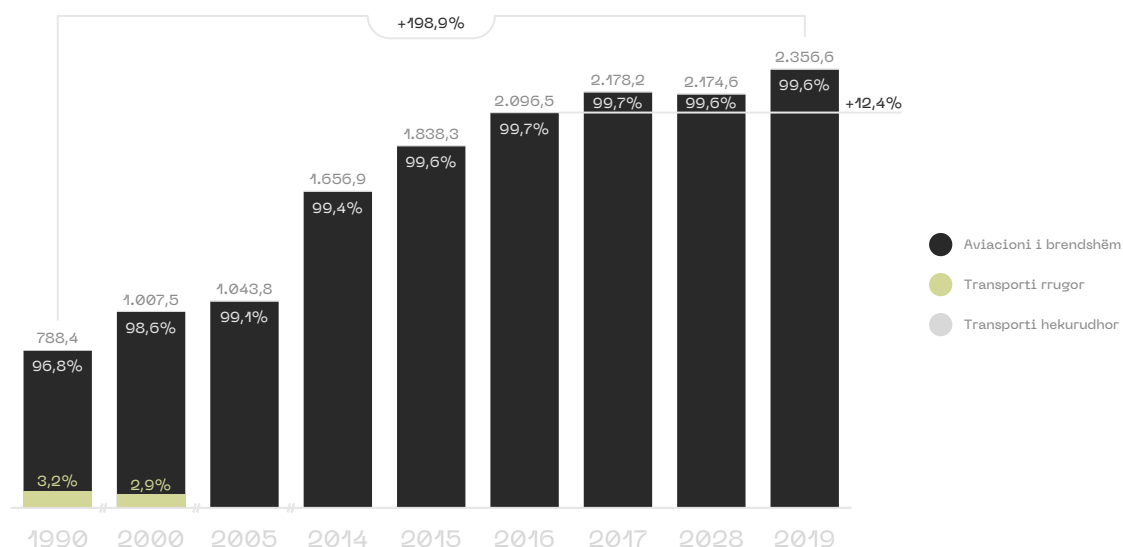
Fig. 5: Emetimet e gazrave serrë në sektorin e Energjisë, sipas kategorive (Gg CO<sub>2</sub>-eq)  
Burimi: [32]

Pothuajse të gjitha emetimet e gazrave serrë nga sektori i energjisë në vitin 2019 janë, në fakt, emetimet e CO<sub>2</sub> (96,5%). Emetimet e CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O janë 2,8% dhe 0,7%, gjegjësisht.

### 6.1.2. Trendi i emetimeve të gazrave serrë – Kategoria e transportit

Kategoria e Transportit zë 27,7% në 2019 dhe është kategoria e dytë që kontribuon në emetimet totale nga sektori i Energjisë [32]. Për sa i përket lëndëve djegëse, në këtë kategori përdoren: naftë, benzinë motorike, gaz i lëngshëm i naftës, benzinë motorike që përdoret në aviacion dhe gaz natyror. Emetimet vlerësohen në bazë të konsumit të karburantit sipas llojit të automjetit.

Janë tre nënkategori që kontribuojnë në mënyrë aktive në emetimet, përkatësisht: trafiku rrugor, trafiku hekurudhor dhe aviacioni vendas. Trafiku rrugor çliron pothuajse të gjitha emetimet nga kategoria, pra 99,6% në vitin 2019, ndërsa emetimet nga trafiku hekurudhor janë 0,4% në 2016, dhe emetimet nga aviacioni vendas janë afër zeros (Fig. 6).



**Fig. 6:** Emetimet e gazrave serrë në transport (në Gg CO<sub>2</sub>-eq)  
Burimi: [32]

Ndryshe nga kategoritë e tjera dhe sektori i Energjisë në tërësi, emetimet nga Transporti tregojnë një trend në rritje, ose 26,5% më shumë emetime në vitin 2019 krahasuar me 2014, dhe 12,4% më shumë në 2019 krahasuar me 2016. Në periudhën 1990 - 2016, emetimet u rritën me gati 200% (fig. 6).

## 6.2. Projeksionet e emetimeve të gazrave serrë nga transporti

### 6.2.1 Sistemi energjetik në tranzicion

Në strategjinë afatgjatë për veprimin klimatik me një plan veprimi [33], janë zhvilluar dy skenarë për zbutjen e ndryshimeve klimatike. Njëri konsideron një tranzicion duke përdorur politikat dhe masat ekzistuese (WEM) dhe tjetri konsideron një tranzicion më radikal duke përdorur politika dhe masa shtesë (WAM). Duke pasur parasysh se në periudhën 2019-2020 janë përgatitur dhe miratuar disa dokumente në fushën e energjisë dhe ndryshimeve klimatike, këta dy skenarë janë në përputhje me skenarët e zhvilluar si pjesë e Strategjisë së Zhvillimit të Energjisë deri në vitin 2040, Raporti i Tretë i Përditësuar Dyvjeçar për Ndryshimet Klimatike. (TBUR) - raporti i zbutjes - 2020 dhe draft versioni përfundimtar i Planit Kombëtar të Energjisë dhe Klimës - 2020. Gjithashtu, masat e propozuara në këto dokumente zbatohen edhe në Strategjinë Afatgjatë për Veprimin Klimatik. Skenarët e zhvilluar në këtë strategji, ndryshe nga skenarët në të gjitha dokumentet e përmendura më parë, konsiderojnë më tej periudhën 2040-2050.

Një përshkrim i shkurtër i politikave të transportit dhe masave zbutëse të konsideruara në secilin prej skenarëve është paraqitur në Tabelën 1.

**Tabela 1:** Politikat dhe masat zbutëse të marra në skenarë për WEM dhe WAM [33]

|                               | WEM  | WAM   |
|-------------------------------|--|---|
| <b>Vizioni i përgjithshëm</b> | Tranzicioni i bazuar në politikat aktuale  | Tranzicion i bazuar në politika të forcuara   |
| <b>Transporti</b>             | Elektrifikimi i sektorit të transportit,<br>Input më i madh i bionaftës dhe CNG-së<br>Lëvizshmëri e avancuar | Elektrifikimi i mëtejshëm i transportit<br>Aplikimi i hidrogenit për automjetet e mallrave të rënda<br>Input më i madh i bionaftës dhe CNG-së<br>Lëvizshmëri e avancuar |

## 6.2.2. Konsumi i energjisë dhe zhvillimi i emetimeve të gazrave serrë nga transporti

Për transportin, shtytësit kryesorë për parashikimin e kërkesës për energji janë kilometrat e udhëtarëve dhe mallrave. Këta parametra llogariten sipas rritjes së PBB-së, numrit të automjeteve, numrit të kilometrave për automjet dhe numrit të pasagjerëve për automjet (Fig. 7). Përveç kësaj, projeksionet për numrin e automjeteve të lehta janë llogaritur duke përdorur marrëdhënien midis numrit të makinave/banor dhe PBB/banor (gjegjësisht, llogaritet elasticiteti i rritjes së pronësisë në lidhje me rritjen e të ardhurave). Deri në vitin 2050, kilometrat e mallrave parashikohen të trefishohen pothuajse dhe kilometrat e udhëtarëve pothuajse të dyfishohen, duke ndjekur një kurbë S. Shumica e kilometrave të udhëtarëve (rreth 79% në 2050) janë nga automjetet e lehta. Duhet të theksohet se numri i kilometrave të udhëtarëve i paraqitur në Fig. 7 nuk supozon asnjë masë, kështu që numri dhe shpërndarja e kilometrave të udhëtarëve në skenarët WEM dhe WAM (pas aplikimit të masave) është i ndryshëm [33].

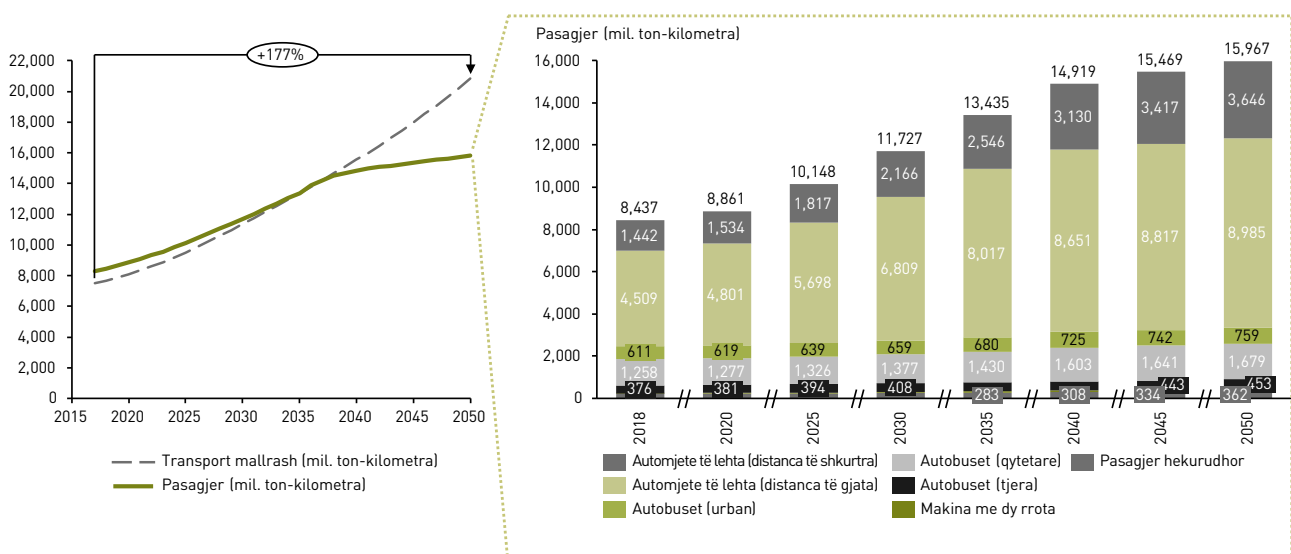


Fig. 7: Projeksionet për kilometrat e automjetet e udhëtarëve dhe mallrave  
Burimi: [33]

Pas industrisë, transporti parashikohet të jetë sektori i dytë me rritje më të shpejtë për sa i përket konsumit final të energjisë [33]. Në skenarin WEM, konsumi rritet me rreth 60% në 2050 krahasuar me 2017. Futja graduale e biokarburanteve në periudhën nga viti 2020 deri në vitin 2030 (kur ato arrijnë maksimumin 10%) është arsyeja kryesore e uljes së emetimeve të gazrave serrë në këtë periudhë, megjithëse ka një rritje të konsumit të energjisë. Në periudhën pas vitit 2030, emetimet e gazeve serrë po rriten, por me një ritëm më të ngadaltë se rritja e konsumit final të energjisë, si rezultat i: biokarburanteve dhe futjes së automjeteve që përdorin lëndë djegëse me faktorë më të ulët emetimi, si CNG-ja dhe energjia elektrike.

Në skenarin WAM, rritja e konsumit përfundimtar të energjisë është pothuajse dy herë më e ulët në krahasim me skenarin WEM [33]. Ndryshe nga skenari WEM, WAM në periudhën deri në vitin 2030 ka një reduktim të emetimeve të gazeve serrë dhe konsumit të energjisë, kryesisht për shkak të depërtimit të automjeteve hibride dhe automjeteve elektrike. Në periudhën 2030-2040 vijon trendi i elektrifikimit të automjeteve, por si pasojë e transportit të mallrave ka një rritje të lehtë të emetimeve. Gjithashtu, në fillim të kësaj periudhe pritet të shfaqet një tendencë tjetër e vogël në importin e automjeteve të përdorura me naftë dhe benzinë, duke pasur parasysh se efikasiteti i automjeteve të përdorura të importuara është afër efikasitetit të një automjeti të ri të shitur në treg periudhë specifike.

Kjo rritje e emetimeve të gazrave serrë do të ndalet pas vitit 2040, para së gjithash, për shkak të futjes së hidrogjenit, një hyrje më të madhe të CNG-së, si dhe një pjesëmarrje më të madhe të automjeteve hibride në transportin e mallrave të lehta dhe të rënda. Në të njëjtën kohë, trendi i elektrifikimit dhe blerjes së automjeteve hibride vazhdon me kamionët e lehtë. E gjithë kjo çon në një ulje graduale të peshës së karburantit dizel në transport, gjë që mundëson një trend të uljes së emetimeve (fig. 8).

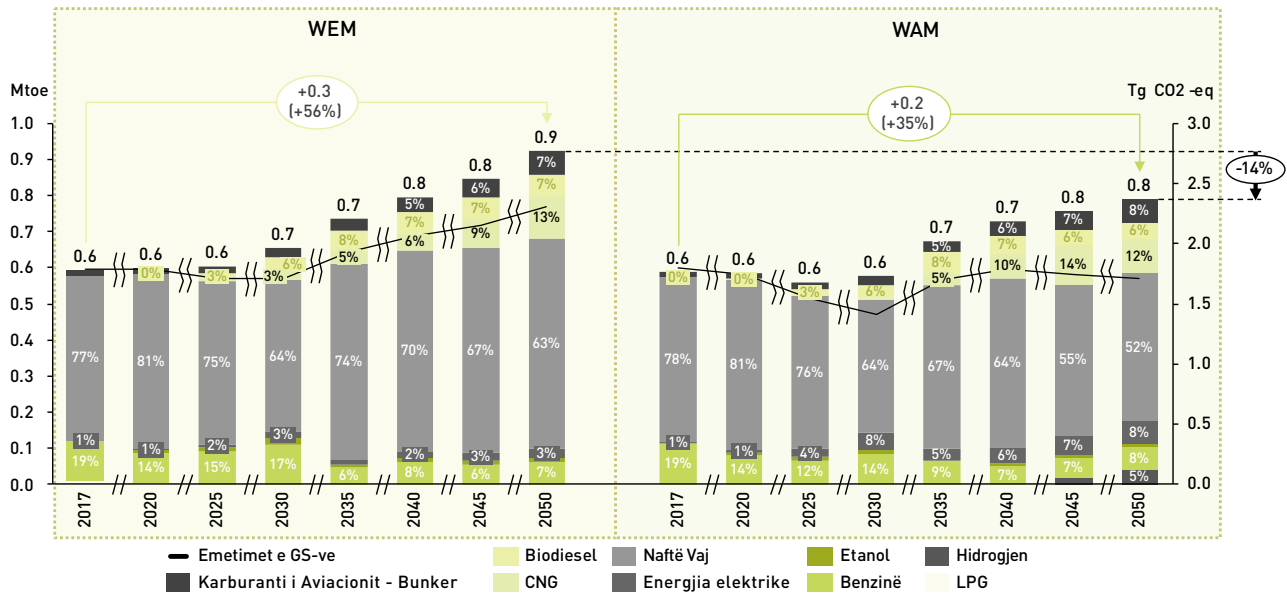


Fig. 8: Konsumi final i energjisë nga karburantet në sektorin e transportit  
Burimi: [33]

Duke analizuar emetimet e gazrave serë sipas sektorëve, duke përfshirë emetimet për aviacionin ndërkombëtar dhe importet e energjisë elektrike, në skenarin WEM, emetimet totale rriten nga 9 Mt në 2017 në 10.6 Mt në 2050 (ose 18%), kryesisht si rezultat i rritjes së emetimeve nga industria dhe transporti (Fig. 9). Për sa i përket kontributit sektorial në emetimet totale të gazeve serrë në vitin 2050, prodhimi i energjisë elektrike dhe termike përfaqëson 35%, ndjekur nga industria me 27%, **transporti me 22%**, importi i energjisë elektrike me 9%, dhe sektorë të tjerë kontribuojnë në pjesën e mbetur 7% [33].

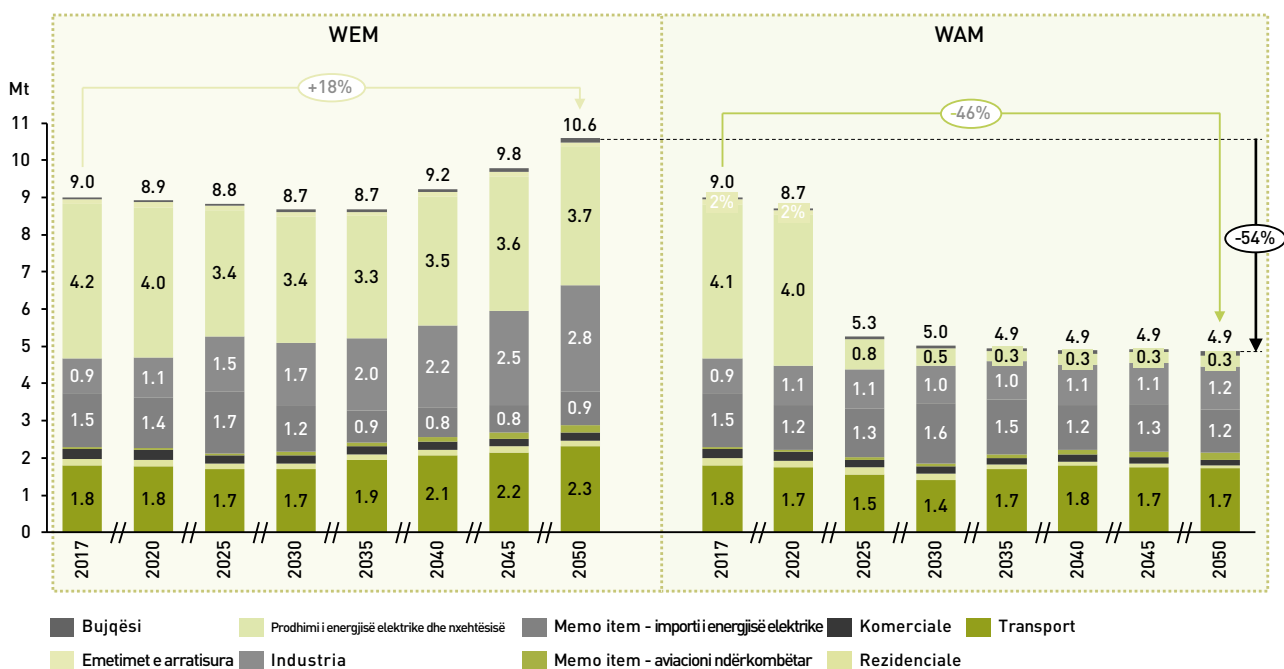


Fig. 9: Zhvillimi i emetimeve të gazeve serrë sipas sektorëve, duke përfshirë zërat nga emetimet MEMO (importet + aviacioni)  
Burimi: [33]

Në skenarin WAM, emetimet totale vlerësohen të ulen me 46% në 2050 krahasuar me 2017 ose me 54% krahasuar me skenarin WEM (Fig. 9). Nga ana tjetër, emetimet nga sektori i transportit vlerësohen të ulen lehtë (6%) si rezultat i futjes së teknologjive më të avancuara që përdorin lëndë djegëse më pak karbon.

### 6.3. Procedurat e raportimit

Si palë e Konventës Kornizë të OKB-së për Ndryshimet Klimatike (UNFCCC), Republika e Maqedonisë së Veriut është zotuar të zhvillojë një Inventar të emetimeve antropogjene (sipas burimeve) dhe largimeve (nëpërmjet absorbueseve) të gazeve serrë, të cilat emetohen në ose largohen nga atmosfera, si pjesë nga Planet Nationale të Ndryshimeve Klimatike (Komunikimet Nationale) dhe Raportet Përditësuese Dyvjeçare. Deri më tani, tre plane nationale (NC1, NC2, NC3) dhe tre raporte dyvjeçare (BUR1, BUR2, BUR3) janë dorëzuar në UNFCCC, të paraqitura në Figurën 10.

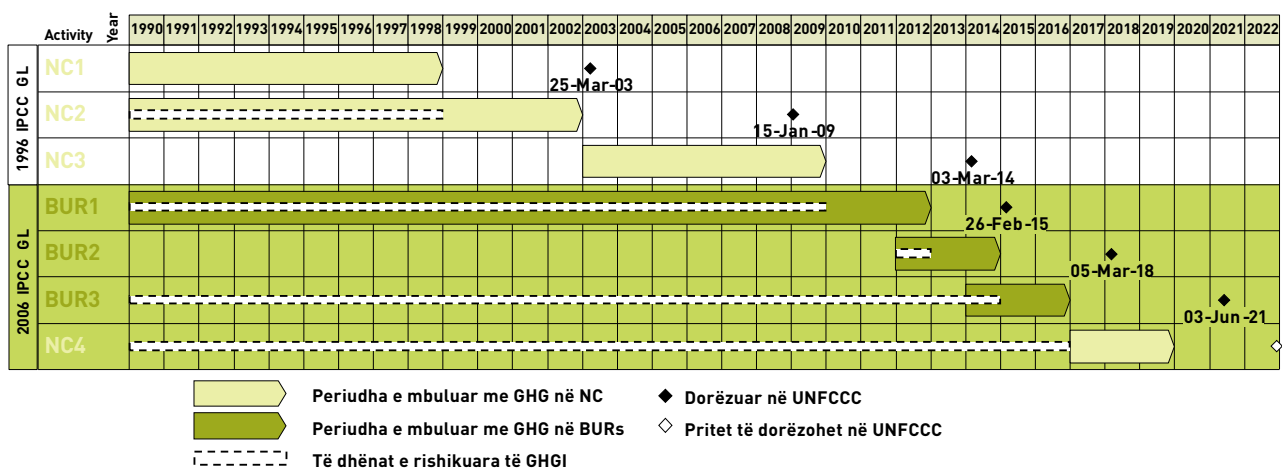


Fig. 10: Zhvillimi i inventarit të gazrave serrë si pjesë e dokumenteve raportuese për UNFCCC

Burimi: [32]

Aktivitetet e zhvillimit të inventarit në kuadër të Planit të Katërt Nacional të Ndryshimeve Klimatike (NC4) bazohen në punën e bërë sipas Raporteve Dyvjeçare të mëparshme dhe vazhduan trendin e emetimeve të gazrave serrë me një inventar për 2017, 2018 dhe 2019. Përgatitja e një inventari nacional të gazrave serrë realizohet si projekt, i mbështetur nga Fondi Global i Mjedisit Jetësor (GEF) dhe Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim (UNDP) [32].

MMJPH-ja është institucioni përgjegjës për raportimin e emetimeve nationale të gazrave serrë. Në përputhje me detyrimet e saj ndërkombëtare (përfshirë evropiane) dhe kombëtare, MMJPH-ja duhet të përshkruajë një format raportimi që duhet ndjekur nga grupet nationale të punës për inventarin [32]. MMJPH-ja ka një detyrim raportimi, përveç UNFCCC-së dhe Agjencisë Evropiane të Mjedisit (EEA), të gjitha në përputhje me Rregulloren e Mekanizmit Monitorues të BE-së (EUMMR).

Emetimet e vlerësuara në inventar janë transparente dhe në dispozicion për publikun në platformën nationale për ndryshimet klimatike [www.api.klimatskipromeni.mk](http://www.api.klimatskipromeni.mk), portalin e hapur të të dhënave ([data.gov.mk](http://data.gov.mk)) dhe ueb faqen e UNFCCC-së. Kjo gjithashtu përmirëson transparencën e paraqitjes së informacionit për klimën sipas nenit 13 të Marrëveshjes së Parisit.

Krahas detyrimit për raportim, mund të shtohet se strategjia afatgjatë për veprimin klimatik me një plan veprimi përcakton një aktivitet (tabela 2) për ngritjen e një sistemi për monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazeve serrë. Ky aktivitet mbështet zbatimin e kuadrit ligjor për veprimin klimatik dhe është në përputhje me rregulloren përkatëse evropiane dhe institucionet kryesore për zbatimin e tij janë MMJPH-ja dhe Qeveria e RMV-së.

**Tabela 2:** Aktiviteti A-L-3 [33]

| <b>A-L-3: Krijimi i një sistemi për monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazrave serrë</b>             |  |
|---|--|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Krijimi i një sistemi nacional për monitorim dhe raportim, siç parashikohet në LVK. |  |
| <b>Periodha e zbatimit:</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021-2022 2021-2022 për miratimin e dekreteve, rregulloreve dhe vendimeve administrative për krijimin e departamenteve të personelit, sistemimin, krijimin e kapaciteteve</li> <li>- pas vitit 2022 dhe sipas planit të parashikuar në LVK për përgatitjen e raportit dhe të inventarit nacional të gazrave serrë, politikave dhe masat.</li> <li>- paraqitjen e raporteve dhe planeve në Konventë, siç kërkohet nga detyrimet ndërkombëtare të raportimit</li> </ul>                             |
| <b>Lidhja me politikën e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>  | Rregullorja (BE) 525/2013; Rregullorja (BE) 749/2014; Rregullorja (BE) 666/2014  |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b>               | LVK  |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- MMJPH-ja me përgjegjësinë kryesore të sistemit të mbledhjes së të dhënave, krijimin dhe funksionimin e bazave të të dhënave për emetimet e gazrave serrë, informacion mbi politikën dhe masat</li> <li>- të gjitha institucionet që kontribuojnë me të dhëna të parashikuara në LVK dhe akte nënligjore</li> <li>- Qeveria për harmonizimin e dekreteve dhe vendimeve për një njësi të vetme kombëtare dhe komitet koordinues</li> <li>- MMJPH-ja për harmonizimin e personave juridik</li> </ul> |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- MMJPH-ja</li> <li>- Qeveria</li> </ul>  |
| <b>Gazrat serrë të prekur (nëse është e aplikueshme)</b>  | Ashtu siç është definuar në LVK  |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b>   | Udhërrëfyese për Zbatimin e Ligjit   |
| <b>Supozime /<br/>Komente të përgjithshme</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- aktet nënligjore (dekrete dhe rregullore) janë miratuar dhe janë në fuqi</li> <li>- është themeluar komiteti për koordinim me MMJPH-në dhe të gjitha institucionet përkatëse</li> <li>- burimet njerëzore dhe financiare në dispozicion në MMJPH-jë dhe institucione të tjera përkatëse</li> </ul>  |

Detyrimi për të raportuar në MMJPH-jë pas vitit 2022 për planet dhe raportet e përgatitura për inventarin nacional të gazrave serrë, si dhe për zbatimin e politikave dhe masave të parashikuara do të kryhet sipas orarit të parashikuar në Ligjin për Veprimin Klimatik. (i cili në kohën e përgatitjes së këtij dokumenti ende nuk është miratuar).



# 7. PLANIFIKIMI I QËNDRUESHMIËRISË NË TRANSPORT DHE NDIKIMI NË NDRYSHIMET KLIMATIKE – QËLLIMET DHE REKOMANDIMET NË STRATEGJITË NACIONALE

## 7.1. Strategjia Nationale e Transportit 2018–2030

### 7.1.1. Objektivi kryesor

Strategjia Nationale e Transportit (SNT) demonstroi ambicien për integrim në Bashkimin Evropian nëpërmjet zhvillimit të një sektori të qëndrueshëm transporti, i cili është në përputhje me lëvizjet e tjera strategjike të vendit; e cila ka një infrastrukturë intermodale të integruar plotësisht në rrjetin trans-evropian të transportit (TEN-T); që rregullohet në përputhje me parimet e qeverisjes së mirë, duke respektuar të drejtën universale të "lëvizshmërisë" për të gjithë dhe që është e rregulluar siç duhet në përputhje me rregullat dhe rregulloret e BE-së, duke përfshirë praktikën më të mira ndërkombëtare për zhvillimin e mëtejshëm të saj [34].

E udhëhequr nga parimi bazë se transporti është një shërbim dhe jo një e mirë ekonomike, SNT merr parasysh synimet e përgjithshme për zhvillimin ekonomik dhe social të vendit, për të siguruar nevojat e brezave të ardhshëm dhe për të ruajtur mjedisin. Ajo do të realizohet nëpërmjet ndërtimit të një sistemi transporti "të gjelbër" që redukton emetimet dhe kufizon konsumin e burimeve dhe energjisë. Prandaj, do të ketë një ndikim pozitiv në ndryshimin e klimës. Prandaj, SNT propozon aktivitete dhe masa afatmesme dhe afatgjata për të zgjidhur në mënyrë efikase dhe efektive sfidën kryesore të përmirësimit të cilësisë së infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit.

### 7.1.2. Objektivat e përgjithshme dhe specifike

Objektivat e përgjithshme (katër) të SNT janë përgatitur sipas politikave dhe udhëzimeve të dokumenteve strategjike të BE-së dhe Republikës së Maqedonisë së Veriut. Objektivat speciale konsistojnë në një analizë të nevojave të veçanta të sistemit të transportit në vend dhe jepen në detaje sipas llojit të transportit.

Gjithashtu, nga lista e objektivave të përgjithshme dhe të veçanta, evidentohen dhe tregohen ato masa që ndikojnë në uljen e emetimeve të gazrave serrë nga transporti. Duke vepruar kështu, këto masa janë të strukturuar në dy funksione kyçe që pasqyrojnë përgjegjësitë e qeverive bashkëkohore për të garantuar lëvizshmëri për të gjithë [34]:

1. *Funksioni infrastrukturor*: zhvillimi i një infrastrukture të integruar dhe multimodale që mirëmbahet në mënyrë efikase dhe plotëson nevojat aktuale dhe të ardhshme të kapaciteteve të sektorit.

2. *Funksioni i menaxhimit dhe shërbimeve*: ofrimin e shërbimeve dhe menaxhimit që korrespondojnë me parimet e lëvizshmërisë së qëndrueshme për të gjithë.

### 7.1.3. Masat e propozuara për menaxhimin dhe shërbimet e sektorit të transportit dhe masat e propozuara infrastrukturore

Në vijim janë paraqitur masat nga SNT me funksionin e menaxhimit dhe shërbimeve në sektorin e transportit. Objektivi i përgjithshëm 3, së bashku me tre synimet e veçanta, kanë ndikim edhe në zbutjen e ndryshimeve klimatike, sepse zbatimi i tyre parashikon reduktimin e emetimeve të gazrave serrë nga transporti me 18,6% deri në vitin 2030:

- objektivi i përgjithshëm 3 me objektiv të veçantë 3.1
- objektivi i përgjithshëm 3 me objektiv të veçantë 3.2
- objektivi i përgjithshëm 3 me objektiv të veçantë 3.3.

Të njëjtat objektiva, gjegjësisht objektivi i përgjithshëm 3 me tre objektivat e veçanta, kanë edhe funksion infrastrukturor, ndaj në këtë kapitull do të analizohen nga aspekti i zhvillimit të një infrastrukture transporti multimodale dhe të integruar, e cila kontribuon në zbutjen e ndryshimeve klimatike.

| Objektivi                         | Përshkrimi i objektivit  | Rezultati i pritur  |
|-----------------------------------|--|---|
| <b>Objektivi i përgjithshëm 3</b> | Të prezantohet lëvizshmëria e gjelbër dhe logjistika e fokusuar në efikasitetin ekologjik të sektorit të transportit | Reduktimi i emetimeve të gazrave serrë nga transporti me 15.1% në 2025 dhe me 18.6% në 2030 krahasuar me nivelet në vitet përkatëse në skenarin "Mos bën asgjë" |
| <b>Objektivi i veçantë 3.1</b>    | Zhvillimi dhe promovimi i sistemeve të transportit me karbon të ulët të pranueshëm për mjedisin jetësor              |   |

#### Menaxhimi dhe shërbimet e sektorit të transportit

Masat miqësore me mjedisin jetësor dhe transporti me karbon të ulët, të tilla si shmangia e udhëtimeve, zvogëlimi i kërkesës, kalimi në mënyra të transportit me karbon të ulët dhe përmirësimi i efikasitetit të automjeteve mund të ndihmojnë në reduktimin e trafikut dhe bllokimit të parkimit, kursimin e kostos së shërbimit, përmirësimin e opsioneve të lëvizshmërisë për ata që nuk janë shoferë dhe përmirësimin e shëndetit publik, përveç objektivit të tyre kryesor për reduktimin e ndotjes dhe emetimeve të gazrave serrë.

Cilësia e ajrit dhe ulja e emetimeve të serave janë çështjet kryesore për të cilat transporti me karbon të ulët mund të japë një kontribut pozitiv. Një sërë masash janë në dispozicion për të reduktuar emetimet e transportit (favorizimi i transportit publik, parkueshmëria/ngasja, shmangia e bllokimit të trafikut, rritja e qasjes dhe lëvizshmërisë), të cilat gjithashtu reduktojnë kostot duke përmirësuar mënyrat alternative të udhëtimit, duke përfshirë ecjen, çiklizmin, ndarjen e udhëtimit dhe transporti publik dhe duke krijuar komunitete më kompakte me distanca më të shkurtra udhëtimi.

Përveç kësaj, masat specifike ndërsektoriale do të lehtësojnë stimulimin, futjen dhe përdorimin e automjeteve, pajisjeve, teknikave dhe teknologjive miqësore me mjedisin jetësor, si biokarburantet dhe forma të tjera të energjisë së pastër, automjetet elektrike dhe hibride, etj., të cilat nuk do të dëmtojnë mjedisin jetësor.

Të gjitha këto masa, së bashku me zhvillimin e mënyrave të qëndrueshme të transportit, ndikojnë njëkohësisht në uljen e shkarkimeve ndotëse dhe të gazrave serrë. Përgjegjësinë për zbatimin e tyre e kanë njësitë e vetëqeverisjes lokale dhe ministritë kompetente të sektorit, veçanërisht ministritë e transportit dhe lidhjeve dhe të ekonomisë. Në SNT, prioriteti i këtyre masave përcaktohet si afatmesëm, me një periudhë zbatimi deri në 6 vjet.

Sipas situatës aktuale me zbatimin e masave të tilla në komunat, ku po ndërmerren hapa modest në zhvillimin e transportit të qëndrueshëm, është evidente se kjo periudhë do të tejkalohet edhe për disa vite.

### **Funksioni i infrastrukturor**

Zvogëlimi i ndikimit negativ të sistemeve të transportit në mjedisin jetësor dhe ndryshimet klimatike është i lartë në agjendën e BE-së, si dhe në agjendën nacionale [35]. Ndikimi negativ mund të zbutet nga përmirësimi i infrastrukturës për mënyrat e transportit pa motor në zonat urbane, si dhe zbatimi i standardeve të reja për mbrojtjen, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës në drejtim të qëndrueshmërisë klimatike. Ky aspekt i përshtatjes së infrastrukturës së transportit në lidhje me ndryshimet klimatike është analizuar në detaje në Kapitullin 9.

| <b>Objektivi</b>                  | <b>Përshkrimi i objektivit</b>   |
|-----------------------------------|--|
| <b>Objektivi i përgjithshëm 3</b> | Të prezantohet lëvizshmëria e gjelbër dhe logjistika e fokusuar në efikasitetin ekologjik të sektorit të transportit |
| <b>Objektivi i veçantë 3.2</b>    | Të stimulohet ndryshimi nga një lloj transporti në tjetrin   |

### **Menaxhimi dhe shërbimet e sektorit të transportit**

Një parakusht kryesor për nxitjen e ndryshimit nga një lloj transporti në tjetrin, nga transporti rrugor në transportin hekurudhor, është ekzistenca e një infrastrukture të besueshme dhe të sigurt dhe inkurajimi i përdorimit të hekurudhave. Ndryshimi nga një lloj transporti në tjetrin lidhet edhe me ndryshimet klimatike, sepse është e rëndësishme të reduktohen emetimet e CO<sub>2</sub>. Një mënyrë për ta bërë këtë është të zgjidhet transporti hekurudhor për mallra dhe pasagjerë, pasi emetimet e CO<sub>2</sub> nga ky lloj transporti janë dhjetë herë më të ulëta në krahasim me transportin rrugor, sipas shifrave të Agjencisë Evropiane të Mjedisit Jetësor [34].

Sipas intervistës së zhvilluar me një profesor nga fusha e transportit të integruar, hapat e parë kyç për ndryshim janë: futja e elektrifikimit të infrastrukturës hekurudhore, regjistrimet elektronike të trafikut të mallrave dhe rindërtimi i binarëve industrialë. Vetëm në këtë mënyrë mjetet e rënda të mallrave nuk do të përdoren më për transport të plotë, por vetëm për transport të dorëzuar deri tek stacionet hekurudhore dhe nga ana tjetër hekurudha e modernizuar do të tërheqë më shumë pasagjerë. Ndryshime të tilla do të ndikojnë pozitivisht në uljen e emetimeve të serave nga transporti rrugor.

Në zonat urbane, kalimi nga një mënyrë transporti në tjetrin do të stimulohet pas zhvillimit dhe zbatimit të planeve të qëndrueshme të lëvizshmërisë urbane për qytetet më të mëdha (për qytetet > 25,000 banorë). Duhet të forcohet ndryshimi i modalitetit, pra inkurajimi i transportit publik, transportit hekurudhor, ecjes dhe çiklizmit, në vend të përdorimit të automjeteve private [35]. Nëse zbatohen siç duhet, këto masa pritet të çojnë në reduktimin e nevojës për automjete private në zonat urbane, duke kontribuar kështu drejtpërdrejt në uljen e emetimeve të gazrave serrë.

### **Funksioni i infrastrukturor**

Zbatimi i masave të parapara në kuadër të këtij qëllimi të veçantë, që synojnë kalimin nga një lloj transporti në tjetrin, nga rrugor në hekurudhor për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, do të zbusin efektet e dëmshme të trafikut rrugor. Duke rritur atraktivitetin e transportit publik dhe lidhjes përmes përshtatjes së objekteve të infrastrukturës, kalimi nga një mënyrë transporti në tjetrin do të kontribuojë në reduktimin e emetimeve.

Paralelisht, duhet të bëhet zhvillimi dhe përmirësimi i infrastrukturës për transportin pa motor në qytetet më të mëdha (shtegu për këmbësorë dhe biçikleta). Këtë e pohon edhe një profesor nga fusha e Planifikimit të Komunikacionit, i cili tregon se për zhvillimin e këtyre rrjeteve, iniciativën për fillimin e aktiviteteve të projektit duhet ta japin rajonet planifikuese në RMV. Më pas detyrimin e marrin pushtetet vendore, të cilat në krijimin e projekteve bazë mund dhe mundësisht të përdorin fondet e huaja për këtë qëllim. Disa nga rajonet planifikuese janë përpara të tjerëve në zhvillimin dhe zbatimin e rrjetit të trafikut jo të motorizuar, siç janë rajonet planifikuese Jugperëndimore dhe Juglindore në RMV. Praktikrat dhe përvojat e tyre të mira mund të përdoren në rajone të tjera të planifikimit për zhvillimin e rrjeteve të këmbësorëve dhe biçikletave.

Për më tepër, zbatimi i masave për ndryshimin nga një lloj transporti në tjetrin do të përmirësojë aksesin për të gjithë përdoruesit, përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar (qasja në transportin ajror, stacionet hekurudhore dhe të autobusëve në zonat urbane). Kjo kërkon veçanërisht përmirësim teknik dhe modernizim të rrjetit ekzistues të infrastrukturës hekurudhore.

| Objektivi                         | Përshkrimi i objektivit  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Objektivi i përgjithshëm 3</b> | Të prezantohet lëvizshmëria e gjelbër dhe logjistika e fokusuar në efikasitetin ekologjik të sektorit të transportit |
| <b>Objektivi i veçantë 3.3</b>    | Të rritet rëndësia e transportit intermodal dhe multimodal në politikën kombëtare të transportit                     |

### Menaxhimi dhe shërbimet e sektorit të transportit

Analiza tregon se transporti intermodal në RMV është i pazhvilluar në krahasim me vendet e BE-së [34]. Pjesëmarrja e transportit intermodal në transportin total të mallrave, zhvillimi i kapaciteteve infrastrukturore, legjislati, rregulloret dhe standardet mbetet prapa. Qeveria e RMV-së ka ambicie të inkurajojë sistemet intermodale që lehtësojnë dhe optimizojnë transferimet ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit.

Krahas zhvillimit të infrastrukturës, veçanërisht nëse është rezistente ndaj klimës, përmirësimi i intermodalitetit të transportit mund të bëhet duke vendosur një kuadër ligjor dhe rregullator, duke forcuar trajnimin dhe edukimin profesional për përfitimet e ndërlidhjeve modale, si dhe duke nisur fushata publike për ndryshimet në sjelljen individuale. Paralelisht duhet të punohet në forcimin institucional dhe ngritjen e kapaciteteve në nivel qendror, gjegjësisht Ministria e Transportit dhe Lidhjeve të jetë institucioni qendror për krijimin e politikave të transportit.

### Funksioni i infrastrukturor

Përmirësimi i lidhjes së mënyrave të ndryshme të transportit është një detyrë e rëndësishme për krijimin e një infrastrukture transporti intermodal dhe multimodal të zhvilluar dhe funksionale [34]. Në veçanti, duhet të përmirësohet lidhja e transportit të mallrave ndërmjet terminaleve të mallrave, rrjetit hekurudhor dhe aeroporteve. Përmirësimi i transportit ndër- dhe multimodal pritet të rrisë atraktivitetin dhe konkurrencën e të gjithë rajonit dhe të zbusë ndikimin e mjeteve të rënda të mallrave në mjedis dhe ndryshimet klimatike.

Në fakt, këtë e vë në dukje edhe profesori i fushës së transportit integral: duhet fokusuar në krijimin e qendrave logjistike të mallrave-transportit, me lokacione të përzgjedhura me kujdes pranë korridoreve të rrjetit TEN-T dhe në bashkëpunim të ngushtë me zona industriale rajonale. Në të njëjtën kohë, teknologjitë moderne të transportit duhet të përdoren në këto qendra për të mundësuar intermodalitetin midis transportit rrugor dhe hekurudhor të mallrave, gjë që do të ulë presionin e trafikut rrugor mbi mjedisin dhe ndryshimet klimatike. RMV-ja mbetet prapa në këtë drejtim, sepse ka vetëm zgjidhje individuale, pa plane për të zhvilluar një rrjet nacional të qendrave të tilla.

Monitorimi i zbatimit të të gjitha këtyre masave të treguara dhe analizuar më parë nga SNT me ndikim pozitiv në emetimet e gazrave serrë, por edhe monitorimi i plotë i SNT, si një dokument kyç për politikën nacionale të transportit, është në kompetencë të Sektorit për Bashkimin Evropian në Ministrinë e Transportit dhe Lidhjeve - Departamenti i Negociatave dhe Integritit. Kjo do të sigurojë menaxhim efektiv të proceseve dhe burimeve të reformës në një kornizë të vetme.

## 7.2. Strategjia Nacionale për Zhvillim të Qëndrueshëm 2009–2030

Zhvillimi dhe krijimi i politikave në Republikën e Maqedonisë së Veriut bazuar në parimet e zhvillimit të qëndrueshëm është një nga kushtet që RMV-ja të bëhet më shpejt anëtare e BE-së.

Nga kjo strategji është bërë një pasqyrë e konkluzioneve të konsoliduara të disa grupeve të punës, të cilat kanë një ndikim indirekt në gjendjen dhe zhvillimin e një sektori të qëndrueshëm të transportit, dhe për rrjedhojë lidhen edhe me ndikimin në ndryshimet klimatike. Duke pasur parasysh se kjo strategji është zhvilluar në vitin 2009, pasi që kur janë ndryshuar dhe harmonizuar disa aspekte legjislativë dhe strategjike në zhvillimin e qëndrueshëm, konkluzionet e paraqitura janë përzgjedhur sipas aktualitetit dhe mosrealizimit në momentin e përgatitjes së kësaj analize.

### 7.2.1. Konkluzionet e Grupit të Punës: Politika dhe Korniza Ligjore

Përcaktimi i kornizës ligjore dhe të politikave është shtylla kurrizore e çdo zhvillimi të strategjisë. Konkluzionet e konsoliduara që dalin nga ky grup pune mund të përmbledhen si më poshtë [36]:

- Ekziston nevoja për të zhvilluar një **qasje të integruar në krijimin e politikës së zhvillimit të qëndrueshëm**; prandaj duhet bërë përpjekje e konsiderueshme në këtë fushë për të siguruar zbatimin e politikave. Është bërë një hap pozitiv, siç thekson profesori nga fusha e planifikimit të trafikut, sepse konkretisht në procesin e planifikimit hapësinor i kushtohet vëmendje mjedisit jetësor. Megjithatë, planifikimi i qëndrueshmërisë është një proces me një shkallë të ndryshme të performancës në nivel rajonal dhe urban, prandaj ka nevojë për një koordinim më të mirë në përgatitjen e planeve. Prandaj, duhet të vazhdojmë të punojmë në forcimin e ndërdisiplinaritetit në këtë proces, veçanërisht nga pikëpamja e integritit të metodologjisë për ndryshimet klimatike në metodologjinë e planifikimit hapësinor.

- **Mungesa e një qasjeje të integruar** në krijimin e politikës së zhvillimit të qëndrueshëm është shkaktuar nga planifikimi joadekuat buxhetor, kapaciteti i ulët për krijimin e politikave dhe investimet e pamjaftueshme për ngritjen e kapaciteteve. Megjithatë, sot ka shenja të një tejkalimi gradual të këtij problemi dhe një shembull është baza e mirë në bashkëpunimin sektorial të ministrive, agjencive dhe autoriteteve të tjera në zbatimin e aktiviteteve dhe masave për zbutjen e ndryshimeve klimatike dhe zhvillimin e qëndrueshëm të transportit.

- **Ndërgjegjësimi i pamjaftueshëm për zhvillimin e qëndrueshëm**, bashkëpunimi i pamjaftueshëm ndërmjet politikëbërësve nga sektorë të ndryshëm, si dhe qasja nga lart-poshtë ndaj politikëbërjes e bën të vështirë përfshirjen e dimensionit të zhvillimit të qëndrueshëm në politikat sektoriale. Në këtë drejtim, ngritja e kapaciteteve është e një rëndësie thelbësore, e cila njëkohësisht do të synohet si në politika ashtu edhe në legjislacion. Kjo është e lidhur në mënyrë specifike me objektivat specifike 7 dhe 9 të Strategjisë Afatgjatë të Veprimit Klimatik me Planin e Veprimit, të cilat janë përshkruar në Kapitullin 9.

- **Struktura bazë institucionale dhe legjislacioni ekziston në një numër të madh sektorësh**, por potenciali operacional i institucioneve është mjaft i kufizuar, veçanërisht në aspektin e burimeve njerëzore dhe financave. Problemi kryesor i legjislacionit është zbatimi i tij, edhe në rastet kur është bërë harmonizim me legjislacionin e BE-së dhe ku është ofruar asistencë teknike për ngritjen e kapaciteteve të institucioneve.

Edhe sot këto përfundime nuk janë realizuar plotësisht, gjë që është vërtetuar edhe nga intervistat e realizuara. Prandaj, për tejkalimin e këtyre mangësive, në kapitullin 9 janë paraqitur aktivitetet 7, 8 dhe 9, me të dhëna të plota për periudhën e zbatimit, si dhe organet përgjegjëse për zbatimin dhe monitorimin.

## 7.2.2. Konkluzionet e grupit të punës: Mjedisi jetësor – nevoja për kapacitet administrativ dhe kapacitet për zbatimin e ligjeve

Për konkluzionet e këtij grupi, të cilat janë veçanërisht të rëndësishme edhe sot, mund të thuhet se zbatohen të njëjtat aktivitete (7, 8 dhe 9) të propozuara në kapitullin 9. Konkluzionet e konsoliduara në mjedisin jetësor reduktohen në sa vijon [36]:

- Mjedisi jetësor duhet të identifikohet si **prioritet ndërsektorial** nga Qeveria.
- Duhet të **forcohet kapaciteti** i Ministrisë së Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor. Një analizë më e detajuar e kësaj është bërë në nënkaptullin 9.3, nga aspekti i vlerësimit të kapaciteteve administrative të MMJPH-së për trajtimin e ndryshimeve klimatike.
- **Përgatitja e indikatorëve për monitorimin e zhvillimit të qëndrueshëm** dhe krijimi i një sistemi gjithëpërfshirës të monitorimit dhe informacionit për mjedisin jetësor. Sot ky konkluzion është realizuar, d.m.th., konkretisht për sektorin e transportit, përcaktohen treguesit e qëndrueshmërisë dhe përfshihen rregullisht në raportet vjetore mjedisore me një qasje treguese.
- Rritja e ndjeshme e **zbatimit të ligjeve të miratuara**, mbështetja e autoriteteve qendrore dhe lokale për të zbatuar ligjet dhe për të rritur efikasitetin e administratës.
- **Të rritet ndërgjegjësimi i publikut për mjedisin jetësor** në lidhje me zhvillimin e qëndrueshëm dhe të nxjerrë në pah përfitimet ekonomike dhe sociale që sjell në jetën e përditshme sjellja e përgjegjshme ndaj mjedisit jetësor. Kjo, lidhet veçanërisht me objektivin specifik 9 të Strategjisë Afatgjatë të Veprimit Klimatik me Planin e Veprimit; ky objektivi përshkruhet në Kapitullin 9.
- **Të intensifikohet fokusi** në burimet alternative të energjisë, të cilat nuk janë të dëmshme për mjedisin jetësor dhe të shfrytëzohen mundësitë e veçanta të mjedisit jetësor në Republikën e Maqedonisë së Veriut në nxitjen e bashkëpunimit dhe menaxhimit në rajonin e gjerë. Përmbushja e kësaj konkluzioni është veçanërisht e rëndësishme për transportin, ku, pavarësisht se janë një nga burimet më të mëdha të kombit të emetimeve të serave, lëndët djegëse fosile kanë ende përdorimin më të madh.

### 7.2.3. Konkluzionet e grupit të punës: Energjia – nevoja për ndryshime strukturore në lidhje me burimet e energjisë dhe çmimet e energjisë

Konkluzionet e konsoliduara në sektorin e energjisë janë si në vijim [36]:

- Duhet të përgatitet një studim për shfrytëzimin e potencialit të burimeve të rinovueshme të energjisë. Sot, në RMV kemi të përgatitur tashmë një Strategji për zhvillimin e energjisë deri në vitin 2040 dhe një Plan Nacional për Energjinë dhe Klimën. Politika strategjike në Planin Nacional të Energjisë dhe Klimës [37] për dimensionin e **dekarbonizimit** parashikon realizimin e të gjitha aktiviteteve të identifikuar për të zbutur ndryshimet klimatike që do të reduktojnë më tej emetimet e gazrave serrë, duke rritur në të njëjtën kohë pjesën e burimeve të rinovueshme të energjisë në një mënyrë të qëndrueshme në konsumin bruto final të energjisë. Për sektorin e transportit parashikohet një rritje e konsumit të biokarburanteve, ku synimet për vitin 2030 janë 10% pjesë e energjisë së rinovueshme në konsumin final të energjisë në transport.

- Mekanizmi i zhvillimit të pastër sipas Protokollit të Kiotos duhet të përdoret si një mjet shtesë për zbatimin e projekteve për reduktimin e emetimeve të gazrave serrë.

### 7.2.4. Përmbledhje e konkluzioneve të grupeve të punës të specifikuar

Pra, edhe pse ka pasur progres pozitiv në disa aspekte në zhvillimin e qëndrueshëm të RMV-së që nga krijimi i strategjisë [36], ka ende disa konkluzione kryesore për të cilat duhet të punohet ende sot. Në vijim janë paraqitur ato konkluzione nga vlerësimi i atëhershëm gjithëpërfshirës për zhvillim të qëndrueshëm.

- Ndërgjegjësimi, mirëkuptimi dhe angazhimi i pamjaftueshëm i zhvilluar ndaj konceptit dhe parimeve të zhvillimit të qëndrueshëm.

- Kuadri ligjor dhe rregullator i paplotë i zhvilluar për të mbështetur politikën e zhvillimit të qëndrueshëm.

- Nevoja për ridrejtim strategjik në segmente të caktuara në fushën e energjisë.

- **Nevoja për përmirësim të konsiderueshëm të rrjetit hekurudhor.** Në këtë dokument, në kapitullin 9.2, janë paraqitur aktivitetet 1 dhe 5, të cilat lidhen drejtpërdrejt me këtë konkluzion dhe janë të përcaktuara në Strategjinë Afatgjatë të Veprimit Klimatik me një plan veprimi [33]. Pra, këtij konkluzioni, i cili ka të bëjë drejtpërdrejt me transportin, tashmë i është kushtuar shumë vëmendje për zbatimin praktik.

- **Nevoja për fokus strategjik në fushën e planifikimit dhe ndërtimit të rrugëve.** Lidhur me këtë konkluzion, sot mund të theksohet se ndërtimi i infrastrukturës rrugore në nivel kombëtar është në drejtim të lidhjes me rrjetin TEN-T të BE-së dhe vëmendje i kushtohet edhe sigurimit të rezistencës klimatike të infrastrukturës (Kapitulli 8).

- Kapaciteti i dobët për operacione strategjike të bazuara në zhvillim të qëndrueshëm – planifikim, administrim dhe zbatim.

- Nevoja për zhvillim të gjithanshëm organizativ dhe forcimin institucional në të gjitha sferat e jetës publike (qasja ndërsektoriale dhe e integruar), duke përfshirë politikëbërjen, përgatitjen e kuadrit ligjor dhe rregullator, planifikimin strategjik, administrimin, monitorimin dhe zbatimin.

Pra, në Strategjinë Nationale për Zhvillimin e Qëndrueshëm, qysh në vitin 2009, janë vënë në dukje disa probleme në drejtim të zhvillimit dhe harmonizimit të kuadrit ligjor, zhvillimit të qasjes ndërsektoriale në zgjidhjen e problemeve dhe forcimit të kapaciteteve, të cilat janë aktuale edhe sot. Këto mangësi vihen në dukje edhe në Strategjinë Afatgjatë të Veprimit Klimatik me një plan veprimi [33] dhe në Planin Nacional të Energjisë dhe Klimës [37]. Prandaj, në kapitullin 9 të këtij dokumenti veçohen dhe paraqiten në mënyrë të detajuar aktivitetet që mund të kontribuojnë në tejkalimin e tyre.

## 8. ANALIZA E KORNIZËS LEGJISLATIVE DHE STRATEGJIKE PËR INFRASTRUKTURËN E TRANSPORTIT REZISTENTE NDAJ KLIMËS

### 8.1. Pasqyrë e shkurtër e infrastrukturës në sektorin e transportit

#### Rrugët

Sipas Strategjisë Nacionale të Transportit [34], infrastruktura ekzistuese e transportit në Maqedoninë e Veriut përbëhet nga 14.410 kilometra rrugë publike, 699 kilometra hekurudha dhe 2 aeroporte ndërkombëtare. Komunikacioni ajror organizohet përmes dy aeroporteve ndërkombëtare, në Shkup dhe Ohër. I vetmi transport ujor është në liqenin e Ohrit. Përveç disa linjave midis vendeve në Maqedoninë e Veriut, është krijuar një linjë liqenore ndërkombëtare midis Maqedonisë së Veriut dhe Shqipërisë, por ajo është sezonale.

Rrjeti rrugor përbëhet nga 899 kilometra autostrada shtetërore, 3778 kilometra rrugë rajonale dhe 9733 kilometra rrugë lokale. Shumica e këtyre rrugëve kanë dy kors. Hekurudhat e hapura janë ndërtuar si hekurudha teke dhe vetëm një pjesë e Korridorit 10 janë të elektrizuara në rreth 34% të gjatësisë totale. Nuk ka lidhje hekurudhore me Shqipërinë dhe Bullgarinë. Është planifikuar ndërtimi i lidhjeve të reja hekurudhore në gjatësi prej 89 kilometrash nga Kumanova në kufirin bullgar dhe 66 kilometra nga Kërçova në kufirin shqiptar.

Infrastruktura rrugore përgjatë Korridorit 10 është e gjatë 195 kilometra dhe ndodhet në drejtimin nga Serbia në Greqi, dhe 83 për qind e kësaj rruge tashmë është ndërtuar sipas standardeve moderne të autostradës. Korridori 8 lidh Detin Adriatik me Detin e Zi dhe është i gjatë 298 kilometra. Vetëm 37% e infrastrukturës rrugore përgjatë Korridorit 8 është në nivel autostrade në përputhje me standardet. Korridori 10-d është pjesë e Korridorit 10, i cili fillon në Veles dhe përfundon në pikën kufitare me Greqinë. Gjatësia e kësaj rruge është 117 kilometra dhe ky seksion ka dy kors. E gjithë gjatësia e Korridorit 10 ka përfunduar në gjysmën e parë të vitit 2018. Lidhja autostradë e Korridorit 8 nuk është realizuar dhe projektet janë në vazhdim.

#### Hekurudhat

Gjatësia e rrjetit hekurudhor në Maqedoninë e Veriut është pak më pak se 700 kilometra. Rindërtimi i pjesshëm i rreth 54 km të hekurudhës së Korridorit 10 është ende në vazhdim [34]. Megjithatë, linjat e mbetura hekurudhore duhet të rehabilitohen, si dhe të modernizohen sistemet e sinjalit dhe telekomunikacionit, si dhe të përmirësohen kushtet e stacioneve hekurudhore. Shumica e stacioneve hekurudhore janë ndërtuar sipas standardeve të ndryshme nga ato të përcaktuara në Konventën Evropiane për Hekurudhat Ndërkombëtare për Transportin e Kombinuar.

Vlerësimet e Ndërmarrjes Publike Rrugorët Shtetërore është se pak më pak se 80 për qind e rrjetit rrugor kombëtar të RMV-së është në gjendje të mirë ose të kënaqshme. Megjithatë, të dhënat e Bankës Botërore tregojnë se vetëm 40% e autostradave janë në gjendje të mirë ose të kënaqshme [34]. Rreth 70% e lokomotivave dhe mjeteve motorike u prodhuan midis 1965 dhe 1974. Hekurudha e Korridorit 10 është me një binar, elektrizuar, kryesisht në gjendje mesatare, me dy seksione të rinovuara së fundmi Tabanovc-Kumanovë 11.6 km dhe Miravci-Smokvicë 12.5 km, që mund të cilësohen si gjendje të mirë. Hekurudha e Korridorit 8 ende nuk është ndërtuar plotësisht.



## Aeroportet

Periodha e koncesionit për aeroportet filloi në vitin 2010, dhe punët e planifikuara sipas marrëveshjes koncesionare përfshinin ndërtimin e ndërtesës së re të terminalit të aeroportit në Shkup, zgjerimin e hapësirës, një ndërtesë të re administrative dhe një parking të ri në rrugën hyrëse. Aeroporti i Ohrit ka përfunduar modernizimin e ndërtesës së terminalit. Marrëveshja koncesionare parasheh edhe ndërtimin e një aeroporti të tretë për qarkullimin e mallrave afër Shtipit. Dy aeroportet kryesore në vend po modernizohen dhe rikonstruktohen.

## 8.2. Praktikrat që lidhen me mbrojtjen e klimës të infrastrukturës së transportit

Strategjia Nationale e Transportit 2018-2030 hedh një bazë të fortë për mbrojtjen e klimës së infrastrukturës. Ajo përmban aktivitete të planifikuara në mënyrë specifike [34]:

- Masa Rregullative (MR) 5, 1.3. amendimi i standardeve nacionale të infrastrukturës së transportit në lidhje me përfshirjen e qëndrueshmërisë së mjedisit jetësor dhe ndryshimeve klimatike.
- Veprimi strategjik OSM 19 3.1. Përgatitja e një studimi gjithëpërfshirës për të përcaktuar ndikimet e ndryshimeve klimatike, ndryshueshmërisë së klimës dhe kushteve ekstreme të motit në infrastrukturë dhe shërbime (rezistenca e rrjetit).

Këto aktivitete paraqesin një rrugë të qartë drejt mbrojtjes së klimës së infrastrukturës së transportit dhe mbetet ende për t'u përcaktuar se si do të arrihet kjo.

Korniza strategjike, së bashku me analizën e ligjeve nga legjislacioni primar, në lidhje me qëndrueshmërinë klimatike të infrastrukturës së transportit janë paraqitur në Tabelën 3.

**Tabela 3:** Analizë e kornizës ligjore dhe strategjike të sektorit të transportit [38]

| Zëri  | Përshkrimi<br>(përfshirë standardet si relevante)   | Relevanca për detyrën   | Niveli i përfshirjes së rezistencës klimatike – për sa i përket infrastrukturës |   |
|---|---|---|---|---|
|   |   |   | Niveli  | Përshkrimi  |
| <b>Legjislacioni primar</b>   |   |   | <b>Niveli</b>   | <b>Përshkrimi</b>   |
| <b>Ligji për Automjetet (2016) (Gazeta Zyrtare e RM-së nr. 140/08, 53/11, 123/12, 70/13, 164/13, 138/14, 154/15, 192/15, 39/16)</b> | Qëllimi i këtij ligji është sigurimi i nivelit të lartë të sigurisë në komunikacionin rrugor, mbrojtja e jetës dhe shëndetit, mbrojtja e mjedisit jetësor dhe natyrës, si dhe efikasitetit energjetik | Një ligj që rregullon aspektet e transportit të qëndrueshëm dhe lëvizshmërisë potencialisht të zgjuar.  | <b>I ULËT</b>   | Nuk ka aspekte që lidhen me rezistencën klimatike të mbuluar nga ky ligj.   |
| <b>Ligji i Tatimit mbi Automjetet Motorike (2019) ("Gazeta Zyrtare RMV-së" Nr. 261/2019)</b>  | Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë sistemin e tatimit të automjeteve në Maqedoninë e Veriut dhe kompetencat e organit doganor në lidhje me këtë taksë.   | Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë sistemin e tatimit të automjeteve në Maqedoninë e Veriut dhe kompetencat e organit doganor në lidhje me këtë taksë. | <b>I ULËT</b>   | Ndikimi i këtij ligji në zbutjen e ndryshimeve klimatike është shumë domethënës, ndërsa potenciali i rezistencës është i papërfillshëm. |

| Dokumentet strategjike   |   |   | Niveli         | Përshkrimi  |
|--|---|---|----------------|---|
| <b>Strategjia Nationale e Transportit 2018-2030</b>                              | SNT mbështet ambicien e RMV-së për integrimin në BE, nëpërmjet zhvillimit të një sektori të qëndrueshëm transporti, i cili është në përputhje me zhvillimin strategjik të vendit; e cila ka një infrastrukturë intermodale të integruar plotësisht në rrjetin evropian TEN-T; e cila menaxhohet sipas parimeve të qeverisjes së mirë duke respektuar të drejtën universale të "lëvizshmërisë" për të gjithë; dhe është e rregulluar siç duhet në përputhje me rregullat dhe rregulloret e BE-së, duke inkorporuar praktikat më të mira ndërkombëtare për zhvillimin e saj të mëtejshëm. | Strategjia Nationale e Transportit mbulon konsideratat e ndryshimeve klimatike në këtë sektor.  | <b>I LARTË</b> | - Masa Rregullative (MR) 5, 1.3. Amendimi i standardeve kombëtare të infrastrukturës së transportit në lidhje me përfshirjen e qëndrueshmërisë mjedisit jetësor dhe ndryshimeve klimatike.<br><br>- Veprimi strategjik OSM 19 3.1. Përgatitja e një studimi gjithëpërfshirës për të përcaktuar ndikimet e ndryshimeve klimatike, ndryshueshmërisë së klimës dhe kushteve ekstreme të motit në infrastrukturë dhe shërbime (rezistenca e rrjetit). |
| <b>Programi nacional për infrastrukturën hekurudhore për periudhën 2019-2021</b> | Programi nacional është një dokument që përcakton nevojat për ndërtimin, rikonstruksionin, remontin, modernizimin dhe mirëmbajtjen e funksionalitetit të infrastrukturës hekurudhore për një periudhë trevjeçare. Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore me cilësi të lartë dhe efikase në RM-ë duhet të jetë funksion i zhvillimit të qëndrueshëm dhe të balancuar të vendit.   | Programi Kombëtar merr parasysh kontributin në ndryshimet klimatike dhe ndikimin e ndryshimeve klimatike dhe fatkeqësive të mundshme natyrore dhe të shkaktuara nga njeriu në infrastrukturë dhe qasshmërinë për të gjithë përdoruesit e transportit. | <b>I LARTË</b> | Gjatë planifikimit të infrastrukturës, të gjithë pjesëmarrësit në krijimin e zhvillimit duhet t'i kushtojnë vëmendje vlerësimeve të rrezikut dhe masave të përshtatjes që kontribuojnë në mënyrë adekuate në rezistencën ndaj ndryshimeve klimatike dhe fatkeqësive mjedisore.  |

Aktualisht, standardet teknike kombëtare dhe rregulloret në lidhje me infrastrukturën dhe kushtet hekurudhore janë pothuajse të njëjta me ato të aplikuara nga kompania hekurudhore e ish-Jugosllavisë. Kërkohe harmonizimi i standardeve dhe rregullave me direktivat dhe standardet teknike të BE-së.

Për sa i përket rëndësisë për hartimin dhe zhvillimin e infrastrukturës të transportit rezistent ndaj klimës, ekzistojnë disa iniciativa relevante në sektorin e transportit të pranishëm në Maqedoninë e Veriut, të paraqitura në tabelën e mëposhtme.

**Tabela 4:** Pasqyrë e iniciativave/projekteve/programeve më të rëndësishme [38]

| Iniciativa/projekte/programme   | Relevanca për infrastrukturën rezistente ndaj klimës  |
|---|---|
| <p><b>Projekti "Përmirësimi i performancës mjedisit jetësor dhe mbrojtjes së klimës së investimeve në infrastrukturë në rajonin e Ballkanit Perëndimor nga perspektiva e integritimit në BE" (CLIMAPROOF) financohet nga Bashkëpunimi Austriak për Zhvillim (ADC) dhe zbatohet nga Programi i OKB-së për Mjedisin Jetësor (2017-2021)</b></p> | <p>Projekti ClimaProof merret me një vlerësim gjithëpërfshirës të cënueshmërisë klimatike të sektorit rrugor në Maqedoninë e Veriut. Do të rezultojë në rritjen e kapaciteteve teknike të autoriteteve kombëtare përkatëse në fushën e mbrojtjes së klimës së infrastrukturës rrugore dhe infrastrukturës së gjelbër.</p> <p>Për projektet e mëdha të infrastrukturës, në fazën e planifikimit do të përgatiten projeksione të detajuara dhe specifike klimatike, të cilat do të mundësojnë integrimin e masave përshtatëse si në fazën e planifikimit ashtu edhe në fazën e zbatimit, duke maksimizuar kështu rezistencën ndaj ndryshueshmërisë klimatike dhe ngjarjeve ekstreme të motit.</p>   |
| <p><b>Banka Botërore - Asistencë teknike për përgatitjen e udhëzimeve të projektimit për rezistencën klimatike për Ndërmarrjen Publike për Rrugët Shtetërore të Maqedonisë së Veriut - Udhëzimet e projektimit për elasticitetin klimatik (2019).</b></p>   | <p>Udhëzimet ofrojnë instruksione të hollësishme dhe praktike se si të kryhet një vlerësim i cënueshmërisë dhe rrezikut të rrjetit rrugor ndaj ndryshimeve klimatike dhe rreziqeve natyrore. Metodologjia bën dallimin midis dy grupeve kryesore të aktiviteteve: i) vlerësimi i ndikimit të rrezikut dhe ii) identifikimi dhe prioritizimi i zgjidhjeve inxhinierike/jo-inxhinierike për reduktimin/zbutjen e rrezikut.</p> <p>Identifikimi i pjesëve rrugore me nevojën më kritike për ndërhyrje kryhet nëpërmjet katër hapave, të cilët përfshijnë nëntë detyra, që përfshijnë tre nivele: rrezikshmëria, rreziku, inspektimi inxhinierik dhe planifikimi. Udhëzimet përcaktojnë masat inxhinierike dhe jo-inxhinierike, si dhe rekomandimet institucionale dhe ligjore.</p> |
| <p><b>Projekti i detajuar dhe vlerësimi i ndikimit mjedisor dhe social për autostradën A4, Shkup - Bllacë. Seksioni: Kycja Stenkovec-Pikëkalimi kufitar Bllacë (12.5 km) – Raporti i qëndrueshmërisë ndaj klimës (i financuar nga EBOR dhe EIB).</b></p>  | <p>Raporti parashikon masa të adaptimit ndaj ndryshimeve klimatike gjatë fazës së ndërtimit të rrugëve dhe gjatë fazës operacionale.</p>  |

Megjithëse ballafaqimi me efektet e ndryshimeve klimatike në Ballkanin Perëndimor ka përparësi ndaj veprimeve parandaluese, ka shembuj të praktikave të mira në përfshirjen e qëndrueshmërisë së infrastrukturës rrugore dhe hekurudhore në projektet kapitale në Maqedoninë e Veriut. Për ndërtimin e disa pjesëve të autostradës mes Shkupit dhe Kosovës, Studimi për vlerësimin ndaj ndikimit mjedisit jetësor dhe aspektet sociale (VNMJAS) dha sugjerime se si rruga duhet të jetë rezistente ndaj ndryshimeve klimatike. Masat e propozuara duhet të përfshihen në projektin kryesor, kështu që kontraktori do të duhet t'i zbatojë ato gjatë ndërtimit. Ky është një shembull tjetër i një praktike të tillë, përveç studimit VNMJAS për autostradën Bukojčan-Kërçovë, studimi VNMJAS për rrugën shtetërore A3: seksioni Manastir-Pikëkalimi kufitar Mexhitlia, pastaj për rrugën shtetërore Strumicë-Valandovë: kryqëzimi me A1. Në transportin hekurudhor mund të përmendim Studimin e VNMJAS për ndërtimin e një hekurudhe të re në seksionin Kriva Pallanka - Kufiri me Republikën e Bullgarisë, si pjesë e Korridorit 8. Në të gjitha këto studime, planifikuesve të projektit bazë u rekomandohet të përdorin udhëzimet e zhvilluara dhe, nëse është e përshtatshme, të zbatojnë disa nga rekomandimet dhe masat për të reduktuar ndikimet negative në mjedis nga ndryshimet klimatike. Pra, tashmë ka praktikë pozitive në aplikimin e udhëzimeve për projektimin e infrastrukturës rezistente ndaj klimës, të hartuara për Ndërmarrjen Publike Rrugët Shtetërore.

## 8.3. Gjetjet kryesore dhe rekomandimet për sektorin e transportit

### 8.3.1. Gjetjet kryesore

**Gjetja kryesore 1. Ekziston një objektiv i fortë strategjik nacional për mbrojtjen e klimës në sektorin e transportit.**

Strategjia Nationale e Transportit 2018-2030 përmban objektiva të qarta për përfshirjen e standardeve dhe praktikave për mbrojtjen e klimës së infrastrukturës së transportit deri në vitin 2030.

**Gjetja kryesore 2. Rrjeti rrugor është relativisht i pazhvilluar. Megjithatë, rrugët janë në gjendje mesatare, por shumica e rrugëve nuk i plotësojnë standardet bashkëkohore.**

Infrastruktura ekzistuese e transportit kombëtar përbëhet nga pothuajse 15,000 kilometra rrugë publike. Sipas të dhënave të Bankës Botërore, më pak se 50% e rrugëve janë në gjendje të keqe ose të kënaqshme.

**Gjetja kryesore 3. Udhëzimet e projektimit për rezistencën ndaj klimës janë përgatitur për Ndërmarrjen Publike për Rrugët Shtetërore.**

Këto udhëzime përfshijnë masat e përshtatjes klimatike, të cilat lidhen kryesisht me kullimin dhe specifikimet e ndërtimit, muret mbajtëse dhe stabilizimin e pjerrësisë. Udhëzimet mund të jenë gjithashtu të dobishme për rritjen e qëndrueshmërisë së llojeve të tjera të infrastrukturës. Rekomandohet që Ndërmarrja Publike Rrugët Shtetërore të vazhdojë zbatimin e këtyre udhëzimeve, përmes trajnimit dhe ngritjes së kapaciteteve të kompanive të ndërtimit dhe ekspertëve/inxhinierëve [38].

**Gjetja kryesore 4. Kërkesat për qëndrueshmërinë klimatike të infrastrukturës së transportit nuk janë përfshirë mjaftueshëm në sistemin legjislativ.**

Përdorimi i detyrueshëm i standardeve që kontribuojnë në rritjen e rezistencës mund të sigurohet duke vendosur detyrime për zbatimin e këtyre standardeve. Kjo mund të arrihet duke përfshirë standardet në ligjet dhe rregulloret përkatëse sektoriale.

### 8.3.2. Rekomandimet

**Rekomandimi 1: Promovimi dhe përditësimi i udhëzimeve të projektimit të transportit ndërmjet sektorit publik dhe privat (komuna, inxhinierë, projektues dhe ekspertë të tjerë të transportit)**

#### *Elaborimi*

Siç u theksua më parë, sektori i transportit në RMV-ë tashmë ka disa iniciativa përkatëse, si dhe një bazë të fortë, në Strategjinë e fundit Nationale të Transportit, për të rritur rezistencën e infrastrukturës së tij. Iniciativat përfshijnë projektin ClimaProof dhe Asistencën Teknike nga Banka Botërore për përgatitjen e udhëzimeve të projektimit për rezistencën klimatike për Ndërmarrjen Publike Rrugët Shtetërore. Këto iniciativa e njohin qartë rëndësinë e rezistencës klimatike të infrastrukturës në këtë sektor.

#### *Qasja e mundshme*

Qasja e mundshme është mjaft e qartë, pasi iniciativat e sipërpërmendura dhe korniza strategjike mbështesin zbatimin e aspekteve të rezistencës klimatike në këtë sektor. Kapaciteti që rezulton duhet të rritet dhe të merret parasysh në të gjitha projektet e ardhshme të infrastrukturës në sektorin e transportit. Megjithatë, një kornizë ligjore më e fortë, miratimi i standardeve më të fundit dhe koordinimi i përgjithshëm janë jetike që kjo të ndodhë [38].

Do të ishte gjithashtu shumë e dobishme të zhvillohen udhëzime për transportin hekurudhor të ngjashme me udhëzimet e zhvilluara nga Banka Botërore për transportin rrugor.

Është shumë e rëndësishme të sigurohet që udhëzime të tilla të zbatohen realisht në proceset e projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës.

#### *Zbatimi dhe afati kohor*

Në [38] propozohet që Ministria e Transportit dhe Lidhjeve të organizojë trajnime deri në fund të vitit 2023 për inxhinierët e projektimit dhe ekspertët e transportit për të promovuar zbatimin dhe përdorimin e udhëzimeve të transportit rrugor të Bankës Botërore. Paralelisht, këto udhëzime mund të modifikohen bazuar në rezultatet e projektit ClimaProof dhe mund të merren parasysh udhëzime shtesë për mënyra të tjera transportit.

### **Rekomandimi 2: Inkurajimi i projekteve të transportit rezistente ndaj klimës dhe zgjidhjeve inovative të përshtatjes - transferimi i zgjidhjeve teknike më të mira ndërkombëtare të zbatueshme**

#### *Elaborimi*

Ka shumë shembuj ndërkombëtarë të praktikave më të fundit. Një përvojë e rëndësishme është zhvilluar në sektorin e transportit, pasi shumë projekte përshtaten me ndikimet e parashikuara të ndryshimeve klimatike. Është e dobishme të merret në konsideratë transferimi i teknologjisë dhe njohurive në këtë drejtim.

#### *Qasja e mundshme*

Palët kryesore të interesuara mund të marrin në konsideratë zgjedhjen e aplikimit të metodologjive dhe zgjidhjeve teknike të ndryshme ndërkombëtare të zbatueshme dhe në dispozicion në lidhje me përshtatjen klimatike. Kjo mund të bëhet përmes projekteve pilot në bashkëpunim me organizata ndërkombëtare dhe institucione akademike.

Transporti hekurudhor karakterizohet nga një infrastrukturë mjaft e vjetër dhe mjete lëvizëse. Duke pasur parasysh këtë, mund të jetë e këshillueshme që të nisen iniciativa që adresojnë në mënyrë specifike mbështetjen për zhvillimin e infrastrukturës hekurudhore në të gjitha segmentet, me konsideratë të detyrueshme të rezistencës klimatike në proceset e projektimit, ndërtimit dhe prokurimit publik [38].

#### *Zbatimi dhe afati kohor*

Ministria e Transportit dhe Lidhjeve, në bashkëpunim me një organizatë/organizata ndërkombëtare, mund të shqyrtojë promovimin e zgjidhjeve inovative të projektimit rezistentë ndaj klimës në sektorin e transportit, bazuar në praktikat më të fundit ndërkombëtare [38]. Kjo mund të bëhet përmes ngjarjeve të ndryshme ndërgjegjësuese. Më tej, nëse ka iniciativa për modernizimin e hekurudhave, ministria e linjës mund të konsiderojë zbatimin e praktikave më të fundit ndërkombëtare.

#### *Bashkëpërfitimet*

- Përfshirja e sektorëve të inovacionit dhe akademike dhe mbështetje për zgjidhjet teknologjike të personalizuar, më të përshtatshme për vendin tonë.
- Infrastruktura cilësore e transportit ofron gjithashtu përfitime socio-ekonomike përmes sigurisë më të madhe, komoditetit më të madh, të ardhurave shtesë nga turizmi dhe vendeve të reja të punës.

# 9. TRANSPORTI DHE NDRYSHIMET KLIMATIKE NË STRATEGJINË AFATGJATE PËR VEPRIMIN KLIMATIK ME PLAN VEPRIMI

Si kandidate për anëtarësim në Bashkimin Evropian, Republika e Maqedonisë së Veriut është e obliguar të transpozojë kornizën ligjore të BE-së në sistemin e saj juridik kombëtar, përkatësisht kornizën për klimën dhe energjinë në vitin 2030 dhe strategjinë afatgjatë për vitin 2050 dhe Marrëveshjen e Gjellbër Evropiane.

Kjo strategji përcakton kontributin e RMV-së në përpjekjet globale, përmes rrugës drejt zhvillimit të gjellbër, me karbon të ulët dhe rezistent ndaj klimës, bazuar në informacionin më të fundit të disponueshëm dhe në kontekstin e anëtarësimit të vendit në BE. Vizioni për këtë strategji është si më poshtë: **Republika e Maqedonisë së Veriut deri në vitin 2050 është një ekonomi e begatë me karbon të ulët, e cila ndjek rrugë zhvillimi të qëndrueshme dhe rezistente ndaj klimës dhe forcon konkurrencën dhe promovon kohezionin social përmes veprimeve për të luftuar ndryshimet klimatike dhe ndikimet e tij [33].**

Trajtimi i ndryshimeve klimatike kërkon politika dhe masa në një gamë të gjerë sektorësh politikash, secili me një kontribut të saktë në arritjen e përgjithshme të angazhimeve nacionale për klimën. Prandaj, është e një rëndësie thelbësore që vizioni dhe objektivat e kësaj strategjie të integrohen në agjendat e ministrive përkatëse dhe të depërtojnë në politikat përkatëse sektoriale, nëpërmjet një koordinimi të forcuar horizontal të politikave. Ky imperativ për koordinim vlen edhe për cenueshmërinë e reduktuar nga ndikimet e ndryshimeve klimatike (përshtatja) dhe është i nevojshëm në nivel kombëtar, por edhe në nivele të ndryshme të administratës, përkatësisht në nivel të vetëqeverisjes lokale.

## 9.1. Objektivat specifike që lidhen me sektorin e transportit

Bazuar në gjendjen aktuale të ndryshimeve klimatike në RMV-ë, rezultatet e modelimit të emetimeve të gazrave serrë, duke përfshirë vlerësimin strategjik të ndikimeve në mjedisin jetësor duke marrë parasysh Marrëveshjen e Parisit për Klimën dhe Kornizën Klimatike dhe Energjitike të BE-së 2030, Vizioni strategjik evropian afatgjatë për një ekonomi të begatë, moderne, konkurruese dhe neutrale ndaj klimës, është përcaktuar objektiva e përgjithshme si në vazhdim [33]: *Reduktimi i emetimeve neto nacionale e gazrave serrë (duke përfshirë pylltarinë dhe përdorimin tjetër të tokës dhe duke përjashtuar MEMO) me 72% deri në vitin 2050 në krahasim me nivelin e vitit 1990 dhe rritja e rezistencës së shoqërisë, ekonomisë dhe ekosistemeve të Republikës së Maqedonisë së Veriut ndaj ndikimeve të ndryshimeve klimatike. Emetimet MEMO përfshijnë emetimet e gazeve serrë nga aviacioni dhe importet e energjisë elektrike.*

Për të mbështetur përputhshmërinë me objektivin e përgjithshëm dhe zbatimin e masave sektoriale, objektivi i përgjithshëm ndahet në objektiva specifike zbutëse, përshtatjeje dhe të kryqëzuara. Në vijim janë paraqitur vetëm ato objektiva specifike që lidhen me sektorin e transportit.

## Objektiva specifike zbutëse

Objektivat specifike zbutëse pasqyrojnë grumbullimin sektorial të emetimeve të gazeve serrë të Panelit Ndërqeveritar për Ndryshimet Klimatike (IPCC) dhe për rrjedhojë, për aq sa është e mundur, korrespondojnë edhe me ndarjen e përgjegjësive për arritjen e objektivave specifike. I lidhur ngushtë me transportin është vetëm objektivi specifik zbutës 1.

**Objektivi specifik 1:** Për të reduktuar emetimet e gazrave serrë nga sektori i energjisë me 64% (duke përfshirë emetimet MEMO) deri në vitin 2050 krahasuar me 1990. Sektori i industrisë së energjisë do të arrijë reduktimet më të mëdha të emetimeve, përkatësisht përmes zbatimit të parimit "ndotësi paguan" (taksa e karbonit) dhe përmes rritjes së inputit të burimeve të rinovueshme të energjisë.

Zvogëlimi i emetimeve të gazrave serrë në sektorin e dytë më kontribues të emetimeve serrë – transportin, duhet të arrihet më së shumti duke rritur efikasitetin energjetik dhe duke rinovuar flotën e automjeteve. Në këtë kontekst, prezantimi i automjeteve hibride dhe elektrike do të luajë një rol të rëndësishëm, por në afat të shkurtër nuk është aq i rëndësishëm sa ulja e konsumit të karburantit të automjeteve tradicionale me djegie, të cilat deri në vitin 2030 do të mbeten automjeti tipik në RMV [33].

## Objektivi specifik për përshtatje

Objektivi specifik për përshtatje që ka ndikim në përshtatjen e sektorit të transportit në lidhje me ndryshimet klimatike jepet më poshtë. Në kontekstin e përshtatjes, mund të përmendet analiza e paraqitur në kapitullin 8 për arritjen e infrastrukturës së transportit rezistent ndaj klimës.

**Objektivi specifik 5:** Të ndërtojë sisteme solide për mbledhjen e rregullt dhe periodike të të dhënave për prodhimin dhe shpërndarjen e njohurive shkencore dhe teknike. Sistemi i mbledhjes së të dhënave është dëshmuar të jetë çelësi për t'iu përgjigjur në mënyrë të përshtatshme dhe të menjëhershme efekteve të ndryshimeve klimatike. Kjo do të ketë një kontribut në identifikimin e nevojave për përshtatjen e infrastrukturës së transportit, si dhe për zbatimin e politikave, masave dhe aktiviteteve për zgjidhjen e këtyre nevojave.

## Objektivat specifike horizontale/ndërsektoriale

Këto synime kanë të bëjnë me zhvillimin e bashkëpunimit ndërsektorial dhe forcimin e kapaciteteve të nevojshme për veprim në lidhje me ndryshimet klimatike. Realizimi i tyre do të kontribuojë gjithashtu në përmbushjen e plotë të aktiviteteve të planifikuara që duhet të ndërmerren në transport për të reduktuar sasinë e emetimeve të gazrave serrë.

**Objektivi specifik 7:** Të krijojë instrumente gjithëpërfshirëse për planifikimin, koordinimin dhe zbatimin e politikave të veprimit për klimën. Kjo duhet të mundësohet nga një bazë ligjore gjithëpërfshirëse dhe instrumente koordinuese të krijuara ligjërisht për të lehtësuar hartimin dhe zbatimin e politikës ndërsektoriale, si dhe mekanizmat për monitorimin e zbatimit të politikave dhe masave të parashikuara.

**Objektivi specifik 8:** Aspektet kryesore që lidhen me ndryshimet klimatike në dokumentet e ardhshme nacionale të planifikimit strategjik lidhen me arsimin, kërkimin, zhvillimin dhe inovacionin, përfshirjen sociale dhe mundësitë e barabarta gjinore. Katër universitete publike dhe fakultetet e tyre, si dhe disa universitete private, kanë programe studimore deridiplomike dhe pasdiplomike në lidhje me ndryshimet klimatike dhe zhvillimin e qëndrueshëm.

Megjithatë, klima ende nuk është përfshirë siç duhet në sistemin e përgjithshëm arsimor nacional. Integrimi strategjik i ndryshimeve klimatike në të gjitha nivelet e sistemit arsimor duhet të përfshijë sigurimin e fondeve shtesë për aktivitetet kërkimore të lidhura me klimën, rritjen e ndërgjegjësimit publik dhe ngritjen e qendrave të ekselencës dhe instituteve kërkimore.

Dokumentet më të rëndësishme strategjike nacionale që duhet të integrojnë aspekte të lidhura me klimën janë Strategjia e ardhshme Nacionale e Arsimit dhe Strategjia Nacionale e Inovacionit. Kjo do të sigurojë integrimin sistematik dhe të harmonizuar të aspekteve klimatike në sistemin arsimor nacional, kërkimin dhe zhvillimin, si dhe do të rrisë kapacitetet arsimore dhe kërkimore, si dhe ndërgjegjësimin e publikut të gjerë për klimën.

**Objektivi specifik 9:** Të promovojë tranzicionin e gjelbër përmes ndërtimit të kapaciteteve, trajnimeve për aftësi të reja dhe ndërgjegjësimit. Kalimi në një ekonomi me karbon të ulët bazohet në inovacionin teknologjik, në vendimet kryesore të investimeve dhe politikave, por gjithashtu bazohet në vendimet dhe sjelljen e individit qytetar. Qytetarët e mirëinformuar dhe të ndërgjegjshëm, të të gjitha moshave, kanë më shumë gjasa të angazhohen aktivisht në përpjekjet për të reduktuar emetimet e gazrave serrë. Ndërgjegjësimi për klimën është jashtëzakonisht i ulët në mesin e publikut të gjerë, por është i mjaftueshëm në nivel institucional[33]. Shkalla relativisht më e lartë e ndërgjegjësimit midis institucioneve mund të shpjegohet me përpjekjet e shumta të autoriteteve nacionale, komunitetit të donatorëve dhe organizatave joqeveritare, të cilat kanë punuar për çështjet e lidhura me klimën në vend për më shumë se 10 vjet.

Korniza e përgjithshme e ndryshimeve klimatike duhet të menaxhohet dhe monitorohet nga autoritetet kompetente, ku kërkohet rritje e konsiderueshme e kapaciteteve si parakusht për zbatimin e qëndrueshëm, monitorimin dhe raportimin e politikave dhe masave zbutëse.

## 9.2. Aktivitetet e propozuara në transport për zbatimin objektivit të zbutjes

Në vijim janë paraqitur aktivitetet e propozuara për reduktimin e ndikimeve klimatike nga sektori i transportit. Për çdo aktivitet jepet një pasqyrë tabelare me të gjithë informacionin e nevojshëm: lidhjen përkatëse me politikat e BE-së, dokumentet përkatëse kombëtare të planifikimit, ecurinë e zbatimit, si dhe organet përgjegjëse për zbatimin dhe monitorimin. Këto aktivitete janë të përcaktuara në Planin e Veprimit për fazën e parë të zbatimit të Strategjisë Afatgjatë dhe ligjit.

**Aktiviteti 1:** Shfrytëzimi më i lartë i hekurudhave [33]

| <b>A-M-27: Shfrytëzimi më i lartë i hekurudhave</b>   |  |
|---|--|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Përmirësimi i efikasitetit energjetikë në sektorin e transportit duke përdorur transportin hekurudhor më të lirë dhe më efikas. |  |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>   | 2020-2040  |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>  | Direktiva për promovimin e automjeteve të pastra dhe efikase energjetike për transportin rrugor 2009/33/EC<br>Rregullorja për CO <sub>2</sub> për makinat dhe furgonat 2009/443/EC |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b>   | - Strategjia nacionale për transportin<br>- Strategjia për zhvillimin e sektorit të energjisë në RMV deri 2040   |



|   |   |
|---|---|
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qeveria e RMV-së</li> <li>- Ministria e Transportit dhe Lidhjeve</li> <li>- Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës</li> <li>- SHA “Hekurudhat e Maqedonisë Transporti”</li> <li>- Shfrytëzuesit e fundit</li> <li>- Kompanitë private</li> </ul> |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>                    | Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës  |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>   | 37.2  |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b> | Strategjia e Energjetike deri në vitin 2040, PNEK, Raporti i Tretë Përditësues Dyvjeçar   |
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b>                     | Deri në vitin 2040, 3% e kilometrave të makinave të udhëtarëve, 1% e kilometrave të autobusëve të udhëtarëve dhe 6.6% e kilometrave ton të automjeteve të rënda do të realizohen me transport hekurudhor.   |

## Aktiviteti 2: Rinovimi i flotës nacionale të makinave [33]

### A–M–28: Rinovimi i flotës nacionale të makinave

**Qëllimi kryesor:** Përdorimi i teknologjive më të avancuara për të ngadalësuar konsumin në rritje të energjisë në sektorin e transportit, i cili është kompleks dhe me mundësi të kufizuara për të reduktuar përdorimin e energjisë.

|   |  |
|---|--|
| <b>Periudha e zbatimit:</b>   | 2020–2040  |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>                              | <p>Direktiva për promovimin e automjeteve të pastra dhe efikase energjetike për transportin rrugor 2009/33/EC</p> <p>Rregullorja për CO<sub>2</sub> për makinat dhe furgonat 2009/443/EC</p>   |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategjia nacionale për transportin</li> <li>- Strategjia e Zhvillimit të Energjetikës së RMV-së 2040</li> <li>- Ligji për automjetet</li> <li>- Ligji për tatim për automjetet</li> </ul> |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qeveria e RMV-së</li> <li>- Ministria e Transportit dhe Lidhjeve</li> <li>- Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës</li> <li>- Shfrytëzuesit e fundit</li> </ul>                     |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>  | Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës<br>Ministria e Punëve të Brendshme  |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>                                     | 43.1   |

|   |  |
|---|--|
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligji për automjetet (miratuar në gusht 2019)</li> <li>- Miratimi i akteve nënligjore të Ligjit për Tatimin e Automjeteve</li> <li>- Zbatimi i programit të subvencionimit për blerjen e automjeteve të përcaktuara në Ligjin për automjete</li> <li>- Përgatitja e një rishikimi të ligjit të akcizës (akcizat për karburantin dizel dhe benzinën duhet të barazohen gradualisht)</li> </ul> |
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b>                     | Strategjia e Energjetike deri në vitin 2040, PNEK, Raporti i Tretë Përditësues Dyvjeçar  |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>                                 | Supozohet se do të shiten vetëm automjete të reja jo më të vjetra se tetë vjet, pra automjete që plotësojnë standardet e BE-së. Teknologjitë e avancuara si automjetet elektrike hibride me naftë dhe benzinë do të përdoren me një pjesë prej 35% në totalin e kilometrave të makinave të udhëtarëve deri në vitin 2040.  |

### Aktiviteti 3: Rinovimi i flotës së mbetur të automjeteve kombëtare [33]

| <b>A-M-29: Rinovimi i flotës së mbetur të automjeteve kombëtare</b>                           |  |
|---|--|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Reduktimi i ndotjes lokale  |  |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>   | 2020-2040  |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>                              | Direktiva për promovimin e automjeteve të pastra dhe efikase energjetike për transportin rrugor 2009/33/EC   |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategjia nacionale për transportin</li> <li>- Strategjia e Zhvillimit të Energjetikës së RMV-së 2040</li> <li>- Ligji për automjetet</li> <li>- Ligji për tatim për automjetet</li> </ul>   |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qeveria e RMV-së</li> <li>- Ministria e Transportit dhe Lidhjeve</li> <li>- Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës</li> <li>- Kompani private</li> </ul>  |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>  | Ministria e Transportit dhe Lidhjeve<br>Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës   |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>                                     | 66.4   |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligji për automjetet (miratuar në gusht 2019)</li> <li>- Miratimi i akteve nënligjore të Ligjit për Tatimin e Automjeteve</li> <li>- Zbatimi i njëpasnjëshëm i standardeve EURO (standard i ri i BE-së është EURO 6, ndërsa në RMV është EURO 4 për importin e automjeteve të reja me efikasitet energjetik)</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b> | Strategjia e Energjetike deri në vitin 2040, PNEK, Raporti i Tretë Përditësues Dyvjeçar  |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>             | Supozohet se do të shiten vetëm automjete të reja të avancuara si automjetet elektrike hibride që plotësojnë standardet e BE-së për emetimet e gazrave të shkarkimit |

**Aktiviteti 4:** Lëvizshmëria e avancuar [33]

| <b>A-M-30: Lëvizshmëria e avancuar</b>  |  |
|---|--|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Reduktimi i ndotjes lokale  |  |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>   | 2020-2040  |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>                              |  |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategjia nacionale për transportin</li> <li>- Strategjia e Zhvillimit të Energjetikës së RMV-së 2040</li> <li>- Vendimet e komunave për subvencionimin e biçikletave të reja</li> </ul> |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës</li> <li>- Vetëqeverisja lokale</li> <li>- Shfrytëzuesit e fundit</li> </ul>   |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>  | Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës<br>Vetëqeverisja lokale   |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>                                     | 3.6  |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b>                                   | Strategjia e Energjetike deri në vitin 2040, PNEK, Raporti i Tretë Përditësues Dyvjeçar  |
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b>   | Deri në vitin 2040, 3% e kilometrave të udhëtarëve në distanca të shkurtra do të zëvendësohen nga ecja, përdorimi i biçikletave ose trotinet/skuterëve elektrikë.  |

**Aktiviteti 5:** Ndërtimi i hekurudhës për në Republikën e Bullgarisë [33]

| <b>A-M-31: Ndërtimi i hekurudhës për në Republikën e Bullgarisë</b>  |   |
|--|---|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Lidhja e RMV-së me Republikën e Bullgarisë dhe rritja e eksporteve në tregjet e huaja, jo vetëm në vendet fqinje, por edhe në rajonin e Evropës Juglindore dhe Turqisë, nëpërmjet lidhjes hekurudhore. |   |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>  | 2020-2040   |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>   |   |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programi i punës i Qeverisë së RMV-së</li> <li>- Strategjia Nacionale për Transportin</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>                      | - Qeveria e RMV-së<br>- Ministria e Transportit dhe Lidhjeve<br>- Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës  |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>                    | Ministria e Transportit dhe Lidhjeve<br>Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës  |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>   | 24.6  |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b> | Strategjia e Energjetike deri në vitin 2040, PNEK, Raporti i Tretë Përditësues Dyvjeçar   |
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b>                     | Deri në vitin 2040, deri në 5% të ton kilometrave në Republikën e Bullgarisë të mjeteve të rënda të mallrave do të zëvendësohen nga infrastruktura hekurudhore. |

### Aktiviteti 6: Elektrifikimi i transportit [33]

| <b>A–M–32: Elektrifikimi i transportit</b>   |   |
|--|---|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Tranzicioni nga një shoqëri e bazuar në lëndë djegëse fosile në një shoqëri me karbon të ulët, ku burimet e rinovueshme të energjisë dhe elektrifikimi i transportit do të luajnë rolin më të rëndësishëm. |   |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>  | 2020-2040   |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>   | Direktiva për promovimin e automjeteve të pastra dhe efikase energjetike për transportin rrugor 2009/33/EC  |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b>  | - Strategjia nacionale për transportin<br>- Strategjia e Zhvillimit të Energjetikës së RMV-së 2040<br>- Ligji për automjetet<br>- Ligji për tatim për automjetet            |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>   | - Qeveria e RMV-së<br>- Ministria e Transportit dhe Lidhjeve<br>- Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës  |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>   | Ministria e Ekonomisë, Agjencia e Energjetikës<br>Ministria e Punëve të Brendshme   |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>  | 61.6  |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b>  | Strategjia e Energjetike deri në vitin 2040, PNEK, Raporti i Tretë Përditësues Dyvjeçar   |
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b>  | Parashikohet që deri në vitin 2040 pjesa e automjeteve elektrike dhe e mjeteve elektrike hibride "plug-in" në totalin e kilometrave të pasagjerëve të makinave të jetë 45%. |

Aktivitetet e paraqitura në sektorin e transportit, për shkak të shtrirjes më të madhe të ndikimit, kanë një periudhë më të gjatë zbatimi prej 20 vitesh, me afat deri në vitin 2040. Institucionet kryesore përgjegjëse për zbatimin dhe monitorimin e tyre janë mbi të gjitha ministritë e linjës: MTL-ja dhe ME-ja me Agjencinë e Energjetikës. Pavarësisht periudhës së gjatë të zbatimit të të gjitha aktiviteteve, realizimi përfundimtar i tyre do të kontribuojë në zhvillimin e transportit të qëndrueshëm, i cili nuk do të jetë më ndër burimet kryesore nacionale të emetimeve të gazrave serrë. Zhvillimi i transportit të qëndrueshëm do të kontribuojë në tejkalimin e situatës aktuale serioze me moshën e flotës së automjeteve dhe përdorimin e lëndëve djegëse fosile, siç analizohet në kapitullin 5. Në këtë mënyrë do të arrihet një reduktim i emetimeve të gazrave serrë nga transporti dhe në këtë mënyrë të arrijë edhe zbutjen e ndryshimeve klimatike.

### 9.3. Koordinimi horizontal për zbatimin e objektivave

Zbatimi i politikave dhe masave të parashikuara në këtë strategji kërkon një proces gjithëpërfshirës për planifikimin, koordinimin dhe zbatimin e politikave. Kjo duhet të mundësohet nga një bazë ligjore gjithëpërfshirëse dhe instrumente të përcaktuara ligjërisht për koordinim për të lehtësuar hartimin dhe zbatimin e politikës ndërsektoriale, si dhe mekanizmat për monitorimin e zbatimit të politikave dhe masave të parapara. Projektligji i veprimit për klimën ofron parakushte të favorshme për procese gjithëpërfshirëse të koordinimit të politikave dhe përcakton mekanizmin ligjor për monitorimin e progresit drejt arritjes së qëllimit kombëtar të zhvillimit të qëndrueshëm.

Përfshirja e klimës mund të mbështetet ndjeshëm nga fuqizimi i kapaciteteve institucionale dhe krijimi i mekanizmave të shëndoshë për bashkëpunim ndërsektorial. Aktualisht, kapacitetet klimatike të MMJPH-së janë të kufizuara, veçanërisht për sa i përket ekspertizës teknike për raportim tek organizatat ndërkombëtare, si dhe për monitorimin dhe raportimin mbi politikën, masat dhe projeksionet [33].

Vlerësimi i nevojave për kapacitete i kryer në Strategjinë Afatgjate tregoi se të gjitha ministritë përkatëse kanë nevojë për kapacitet dhe njohuri për të qenë plotësisht të afta për të integruar aspektet klimatike në planet dhe programet e tyre sektoriale. Kjo do të thotë që aspektet klimatike duhet të vendosen më lart në agjendën politike të Qeverisë në mënyrë që vendi të ndajë burime për të angazhuar kapacitete shtesë njerëzore në të gjitha nivelet. Përveç kësaj, është thelbësore të integrohen aspektet klimatike në dokumentet e ardhshme nacionale të planifikimit strategjik që lidhen me arsimin, kërkimin dhe zhvillimin dhe inovacionin.

Në kuadër të projektit "Forcimi i kapaciteteve institucionale dhe teknike për përmirësimin e transparencës për ndryshimet klimatike në kuadër të Marrëveshjes së Parisit" është bërë vlerësimi i kapaciteteve administrative për trajtimin e ndryshimeve klimatike. "[Projekti CBIT- Capacity Building for Increased Capacities], implementuar nga Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor me mbështetje financiare dhe teknike nga GEF dhe UNDP. Në raportin e projektit [39], është bërë një propozim konkret për 8-10 vende të reja pune, gjysma e të cilave do të sistemohen në Departamentin për Ndryshimet Klimatike në MMJPH-ë, dhe gjysma tjetër në Departamentin e sapoformuar për Inventarin e Gazrave Serrë në kuadër të Qendrës Informative të Maqedonisë për Mjedisin Jetësor. Avantazhi i kësaj qasjeje është se të gjitha çështjet që lidhen me ndryshimet klimatike do të mbulojnë brenda një njësie të vetme organizative nën mbikëqyrjen e drejtuesit të Departamentit

Në raportin e projektit [39], Ministria e Ekonomisë dhe Agjencia e Energjetikës janë identifikuar si institucione që do të luajnë një rol kyç në procese të caktuara ose në përpunimin e të dhënave për ndryshimet klimatike. E para ka një rol kyç në zhvillimin e planeve dhe raporteve për ndryshimet klimatike dhe energjitike, ndërsa e dyta është përgjegjëse për menaxhimin e sistemeve dhe platformave të informacionit për efikasitetin e energjisë. Prandaj, për këto dy institucione në [39] propozohen detyra shumë të detajuara pune, të cilat nuk nënkuptojnë se vendet e reja të punës duhet të sistemohen, por që ato mund të inkorporohen në vendet ekzistuese.

Zbatimi i një sistemi nacional administrativ të ndryshimeve klimatike kërkon burime të përshtatshme. Krijimi dhe mbajtja e marrëdhënieve të përshtatshme organizative, krijimi dhe përshtatja e flukseve të të dhënave, rekrutimi dhe ruajtja e ekspertizës, zhvillimi dhe vendosja e sistemeve dhe mjeteve, dhe ofrimi i rezultateve të reja, të gjitha kërkojnë planifikim të kujdesshëm dhe mirëmbajtje të burimeve [33].

Pra, është e qartë se ekziston nevoja për të forcuar kapacitetet institucionale dhe burimet njerëzore, veçanërisht në MMJPH-ë, për zbatimin e planeve dhe politikave me integrimin e aspekteve klimatike. Institucione të tjera, organe dhe autoritete sektoriale që kanë të bëjnë me ndikimet në emetimet e gazrave serrë mund të japin kontributin e tyre nëpërmjet një zhvillimi më efikas të koordinimit horizontal për realizimin e aktiviteteve të parashikuara në strategjinë e veprimit për klimën. Këtë e konfirmoi edhe punonjësi i Ministrisë së Transportit dhe Lidhjeve, i cili theksoi bashkëpunimin e vazhdueshëm me MMJPH-në në drejtim të ofrimit të të dhënave për aktivitetet dhe ndryshimet në zhvillimin e sektorit të transportit.

Nga pikëpamja që ka gjithmonë hapësirë për përmirësim të procesit, njohuritë e marra tregohen më në detaje në semaforin në Kapitullin 10.

Në vijim janë paraqitur aktivitetet që kanë efekt në forcimin e kapaciteteve dhe marrëdhënieve ndër-institucionale.

## 9.4. Aktivitete për forcimin e kapaciteteve institucionale

Aktivitetet e mëposhtme bazohen në planin e veprimit për forcimin e kapaciteteve administrative për aktivitetet klimatike. Plani i veprimit bën dallimin ndërmjet aktiviteteve për forcimin organizativ dhe strukturor dhe aktiviteteve për forcimin e kapaciteteve administrative. Plani i veprimit rekomandon veprime që lidhen me *organizimin dhe strukturën* e institucioneve përkatëse kombëtare të përfshira në veprimin për klimën.

Aktivitetet e propozuara përfshijnë riorganizime të brendshme dhe marrëdhënie ndër-institucionale për të siguruar bashkëpunimin dhe koordinimin e nevojshëm të autoriteteve dhe institucioneve qeveritare. Bashkëpunimi dhe koordinimi në Qeveri do të sigurohet përmes Këshillit Kombëtar për Nacional për Klimën të parashikuar në LVK dhe do të krijohet menjëherë pas miratimit të ligjit.

Aktivitetet për aranzhimet institucionale përfshijnë [33]:

- Të sigurojë përgjegjësi institucionale në veprimin për klimën me stafin e nevojshëm, të kualifikuar dhe sa më shumë që të jetë e mundur, një strukturë të veçantë për veprimin klimatik, qoftë sektor apo departament.
- Të sigurohet që secila prej këtyre strukturave të veprimit klimatik me një mandat të qartë dhe një përshkrim gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm të detyrave dhe përgjegjësi, duke shmangur mbivendosjet dhe konfliktet e kompetencave me strukturat e tjera brenda të njëjtit institucion ose me institucione të tjera.
- Të sigurohet që secila prej këtyre strukturave të veprimit klimatik të ketë staf dhe të jetë e pajisur me burimet e nevojshme njerëzore, financiare dhe teknike, duke mbuluar të gjitha subjektet përkatëse që janë në kompetencat dhe funksionet e tyre (politikat, rregulloret, monitorimin, raportimin, ligjet dhe financat).
- T'u ofrojë institucioneve përgjegjësi në aktivitetet klimatike me mbështetje ligjore dhe financiare, nëpërmjet burimeve ose brenda sektorëve apo departamenteve të tyre nëpërmjet mekanizmave për bashkëpunim me strukturat e qeverisë qendrore.
- Kur detyrat në aktivitetet klimatike ndahen brenda një institucioni të caktuar, sigurohuni që të krijohen mekanizma komunikimi, koordinimi dhe bashkëpunimi.
- Të sigurohet që autoritetet kompetente të kenë qasje në ekspertizën shkencore, sipas nevojës.

Në vijim janë paraqitur aktivitetet për forcimin e kapaciteteve institucionale.

**Aktiviteti 7:** Krijimi i kapaciteteve organizative në institucionet relevante për veprimin klimatik [33]

| <b>A-L-13: Krijimi i kapaciteteve organizative në institucionet relevante për veprimin klimatik</b>  |   |
|--|---|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Mundësimi i institucioneve kompetente qeveritare për të krijuar kapacitetet organizative të nevojshme për të zbatuar veprimet klimatike. |   |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>  | 2021-2025 (me rregullimet e mëpasshme)  |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>   | I gjithë legjislacioni i BE-së për ndryshimet klimatike   |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b>  | - LVK dhe aktet nënligjore<br>- Legjislacioni sektorial në lidhje me veprimin klimatik (primar dhe dytësor)                     |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>   | - Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor<br>- Ministrinë e sektorit  |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>   | - Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor<br>- Ministrinë relevante të sektorit<br>- Organet e tjera shtetërore |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>  | Siç përcaktohet në legjislacionin e BE-së për veprimin klimatik dhe LVK   |
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b>  | Plani i veprimit për forcimin e kapaciteteve administrative për veprim klimatik   |

**Supozime/komente të përgjithshme**

- Vullneti politik për zbatimin e aktiviteteve klimatike
- Burimet njerëzore dhe financiare
- Bashkëpunimi dhe koordinimi në ministri dhe organe shtetërore ndërmjet funksionimit të njësive përkatëse
- bashkëpunimi dhe koordinimi ndërmjet të gjitha institucioneve relevante në funksionimin e Qeverisë

Aktivitetet e propozuara për të forcuar kapacitetet administrative përmes personelit adekuat për veprimin klimatik në institucionet e ndryshme përgjegjëse në këtë zonë bazohen gjithashtu në planin e veprimit për forcimin e kapaciteteve administrative të përmendura më sipër. Plani i veprimit identifikon të gjitha masat për të arritur kapacitetin e nevojshëm për të kryer detyrat e veprimit klimatik në institucionet përkatëse në RMV-ë. Si hap i dytë, u identifikuan dhe u propozuan me kalimin e kohës masat për forcimin e kapaciteteve të nevojshme në çdo institucion, me një periudhë projeksioni deri në 10 vjet, gjegjësisht deri në vitin 2030. Kjo pjesë e dytë e planit të veprimit është prezantuar këtu.

**Aktiviteti 8:** Ngritja e kapaciteteve të nevojshme të punonjësve në institucione për veprimin klimatik [33]

**A-L-14: Ngritja e kapaciteteve të nevojshme të punonjësve në institucione për veprimin klimatik**

**Qëllimi kryesor:** Sigurimi i burimeve të përshtatshme njerëzore në institucionet me detyra të veprimit për klimën.

|   |   |
|---|---|
| <b>Periudha e zbatimit:</b>   | 2021-2025 (pas miratimit dhe hyrjes në fuqi të LVK)   |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>                              | Legjislacioni i përgjithshëm i BE-së për veprimin klimatik  |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- LVK dhe aktet nënligjore</li> <li>- Legjislacioni sektorial në lidhje me veprimin klimatik (primar dhe dytësor)</li> </ul>   |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- MMJPH</li> <li>- ME</li> <li>- Ministria e Vetëqeverisjes Lokale</li> <li>- Komisioni Rregullativ për Energjetikën dhe Burimet Ujore</li> <li>- Zyra e Zëvendëskryeministrit</li> <li>- Ministria e Financave</li> <li>- Ministria e Shëndetësisë</li> <li>- Administrata për punë hidrometeorologjike</li> <li>- Ministria e Bujqësisë, Pylltarisë dhe Ekonomisë së Ujërave</li> <li>- MTLB</li> <li>- Ministria e Punëve të Brendshme</li> <li>- Inspektorati Shtetëror i Tregut</li> <li>- Enti Shtetëror Statistikor</li> <li>- Akademia e Shkencave dhe Arteve të Maqedonisë</li> </ul> |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>  | Të gjitha institucionet, siç u tha më lart  |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>                                     | Siç përcaktohet në legjislacionin e BE-së për veprimin klimatik dhe LVK   |



|   |  |
|---|--|
| <b>Referenca në analizat dhe raportet teknike përkatëse</b> | Plani Veprimi për Forcimin e Kapaciteteve Administrative për Veprim Klimatik   |
| <b>Supozime/komente të përgjithshme</b>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Angazhimi politik dhe vullneti për të zbatuar veprimet për klimën</li> <li>- Institucionet dhe organet shtetërore përkatëse janë të përkushtuara për forcimin e kapaciteteve të punonjësve të tyre</li> </ul> |

**Aktiviteti 9:** Forcimi i kapaciteteve për zbatimin e legjislacionit mjedisit jetësor dhe ndryshimeve klimatike [33]

| <b>A-L-15: Forcimi i kapaciteteve për zbatimin e legjislacionit mjedisit jetësor dhe ndryshimeve klimatike</b>  |  |
|---|--|
| <b>Qëllimi kryesor:</b> Të forcohen kapacitetet e të gjitha niveleve të administratës publike për të promovuar, monitoruar dhe zbatuar legjislacionin mjedisit jetësor dhe të ndryshimeve klimatike në RMV. |  |
| <b>Periudha e zbatimit:</b>   | 2022-2025  |
| <b>Lidhja me politikat e BE-së (aty ku është e rëndësishme):</b>  |  |
| <b>Dokumentet përkatëse nacionale të planifikimit, instrumentet ligjore dhe rregullatore:</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligji për Veprim Klimatik</li> <li>- Aktet nënligjore për veprimin klimatik</li> <li>- Ligji për Mjedisin Jetësor</li> <li>- Legjislacioni sekondar për mjedisin jetësor</li> </ul>   |
| <b>Organi përgjegjës për zbatimin:</b>  | MMJPH  |
| <b>Organi përgjegjës për monitorimin</b>  | MMJPH  |
| <b>Gazrat serrë të prekura (nëse është e aplikueshme)</b>   | CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O   |
| <b>Veprimet për të mbështetur zbatimin e objektivit</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vlerësimi i kornizës ligjore për mjedisin jetësor dhe klimën</li> <li>- Vlerësimi i kornizave nacionale ligjore dhe strategjike ekzistuese kundrejt politikave dhe masave më të fundit të BE-së për veprimin ndaj klimës</li> <li>- Përafrimi i mëtejshëm i legjislacionit nacional me legjislacionin e BE-së për klimën</li> </ul> |

Kërkohej një angazhim i vazhdueshëm për përmirësimin e potencialit institucional të të gjitha organeve sektoriale që kanë një lidhje të drejtpërdrejtë me veprimet klimatike, pavarësisht nëse ato përfshijnë në strukturën e tyre organizative një departament të veçantë për veprimin klimatik (ose përgjithësisht për mjedisin jetësor dhe zhvillimin e qëndrueshëm). Për shembull, Ministria e Transportit dhe Lidhjeve, siç tregohet nga një intervistë me punonjës të saj, bashkëpunon në mënyrë aktive me MMJPH dhe institucione të tjera në ofrimin e të dhënave për sektorin e transportit, të cilat janë të nevojshme për analizën e ndikimeve të ndryshimeve klimatike. Sigurisht, burimet njerëzore të organizuara në mënyrë efektive për mbledhjen e të dhënave statistikore për transportin, mbledhjen e informacionit, analizën, shkëmbimin e informacionit, të cilat nevojiten për menaxhimin dhe planifikimin në sektorin e transportit, do të kontribuojnë në rritjen e cilësisë së këtij procesi në të ardhmen.

# 10. SEMAFORI I PAJTUESHMËRISË

Semafori i pajtueshmërisë është një instrument/vegël që duhet të tregojë vizualisht gjendjen në një entitet të caktuar ose në këtë rast specifik - një sektori, gjegjësisht sektori i transportit. Gjendja është prezantuar në tre pjesë:

1

Pajtueshmëria strategjike

2

Kapacitetet organizative

3

Kryerja e detyrave për të arritur rezultate.

Semafori i shfaqur pajtueshmërisë ka për qëllim të tregojë se cila është gjendja nga pikëpamja formale dhe funksionale. Nëse konstatohen devijime më të mëdha, ato tregohen në shënime.

## I. PAJTUESHMËRIA STRATEGJIKE

|   | KRITERI  | SEMAFORI |     |   |             |     |   | SHËNIMET KRYESORE  |
|---|--|----------|-----|---|-------------|-----|---|--|
|   |  | Formale  |     |   | Funksionale |     |   |  |
|   |  | x        | +/- | √ | x           | +/- | √ |  |
| 1 | Rregullimi ligjor i detyrimeve për ndryshimet klimatike.   |          |     |   | x           |     |   | Qeveria e RMV-së ka hartuar një projekt-ligj të veprimit për klimën më shumë se një vit më parë dhe ai ende nuk është miratuar nga Kuvendi i RMV-së. |
| 2 | Një drejtim strategjik i përcaktuar qartë për reduktimin e gazrave serrë në segmentin e transportit.   |          |     |   |             |     |   | Lëvizshmëria e gjelbër dhe logjistika, me fokus në efektivitetin e mjedisit të sektorit të transportit, nuk janë futur ende.                         |
| 3 | Vendosja e detyrimit ligjor për përgatitjen e planit nacional për ndryshimet klimatike.  |          |     |   |             |     |   | Ligji për Mjedisin Jetësor parashikon miratimin e një plani nacional për ndryshimet klimatike.   |
| 4 | Vendosja e detyrimit ligjor për të përgatitur një inventar nacional të emetimeve antropogjene sipas burimeve dhe absorbuesve të gazrave serrë. |          |     |   |             |     |   | Ligji për Mjedisin Jetësor parashikon miratimin e një inventar nacional të emetimeve antropogjene sipas burimeve dhe absorbuesve të gazrave serrë.   |

|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
| 5 | Përgatitja dhe miratimi i rregullt i Planit Nacional për Ndryshimet Klimatike.                               |  |  | Aktualisht është miratuar Plani i Katërt Nacional për Ndryshimet Klimatike.  |
| 6 | Krijimi i bashkëpunimit institucional ndërmjet palëve përkatëse të interesit për ndryshimet klimatike.       |  |  |  |
| 7 | Reagimi në kohë i aktorëve përkatës ndaj ndryshimeve klimatike.  |  |  | Nevojitet një koordinim më i madh ndërmjet aktorëve përkatës të ndryshimeve klimatike.   |
| 8 | Është krijuar Inventari nacional të emetimeve antropogjene sipas burimeve dhe vendlësimeve të gazrave serrë. |  |  | Është krijuar praktika për përgatitjen e inventarit nacional të emetimeve antropogjene sipas burimeve dhe vendlësimeve të gazrave serrë. |

## II. KAPACITETET ORGANIZATIVE

|   | KRITERI   | SEMAFORI |     |   |             |     |   | SHËNIMET KRYESORE  |
|---|---|----------|-----|---|-------------|-----|---|--|
|   |   | Formale  |     |   | Funksionale |     |   |  |
|   |   | x        | +/- | √ | x           | +/- | √ |  |
| 1 | Ka ndarje të qartë, pra nuk ka mbivendosje në fushën e detyrave të punës ndërmjet subjekteve të ndryshme brenda sektorit. |          |     |   |             |     |   | Në subjekte të caktuara ka mbivendosje të përgjegjësisë.   |
| 2 | Punonjësit brenda departamentit i kuptojnë funksionet bazë dhe strukturën organizative të institucionit.                  |          |     |   |             |     |   |  |
| 3 | Vendet e punët kyçe (ato përmes të cilave arrihen qëllimet kryesore brenda sektorit) plotësohen me staf të përshtatshëm.  |          |     |   |             |     |   | Inxhinierët e komunikacionit duhet të vendosen në poste të larta në sektorin e transportit, që në fakt është çështje e ligjeve të përgjithshme dhe të veçanta. |
| 4 | Menaxhmenti komunikon qartë planet e reformës, qëllimet strategjike dhe masat e përmirësimit tek punonjësit.              |          |     |   |             |     |   |  |

|    |  |  |  |  |
|----|--|--|--|--|
| 5  | Të gjitha aktivitetet/detyrat e planifikuara në institucion realizohen.  |  |  | Detyrat e punës kryhen në bazë të burimeve në dispozicion dhe përcaktohen kryesisht prej tyre.   |
| 6  | Çdo punonjës kryen detyra që dalin nga vend përshkrimi i punës së tij.   |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |
| 7  | Nuk ka punë të sistematizuara brenda sektorit që janë të panevojshme.  |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |
| 8  | Punonjësit brenda sektorit në përgjithësi kanë kompetenca për përmbushjen e aktiviteteve dhe arritjen e qëllimeve strategjike. |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |
| 9  | Punonjësit brenda sektorit kanë mundësi për zhvillim dhe trajnim profesional.  |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |
| 10 | Punonjësit brenda sektorit kanë mundësi për zhvillim dhe trajnim profesional.  |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |

### III. KRYERJA E DETYRAVE PËR TË ARRITUR REZULTATE

|   | KRITERI  | SEMAFORI |     |   |             |     |  | SHËNIMET KRYESORE |
|---|--|----------|-----|---|-------------|-----|--|-------------------|
|   |  | Formale  |     |   | Funksionale |     |  |                   |
|   |  | x        | +/- | √ | x           | +/- | √  |                   |
| 1 | Brenda sektorit ka organizim adekuat, prioritizimin e qëllimeve.     |          |     |   |             |     | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |                   |
| 2 | Vendimmarrja brenda sektorit bëhet përmes protokolleve të vendosura. |          |     |   |             |     | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |                   |
| 3 | Janë vendosur procedura të qarta me shkrim për proceset e punës.     |          |     |   |             |     | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |                   |

|   |   |  |  |  |
|---|---|--|--|--|
| 4 | Ekziston komunikim i mirë dhe i rregullt ndërmjet subjekteve brenda sektorit. |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |
| 5 | Në nivel sektori, ekziston një sistem i vendosur i marrëdhënieve me publikun. |  |  | Për t'iu përgjigjur kësaj çështje kërkohet një analizë funksionale e entiteteve brenda sistemit. |

# REKOMANDIME DHE PLANI PËR PËRMIRËSIMIN

## I. PËRSHTATSHMËRIA E STRATEGJIKE

- Është e nevojshme miratimi i Ligjit për Veprimin Klimatik.
- Arritja e vazhdueshme e qëllimit të përcaktuar strategjik – futja e lëvizshmërisë së gjelbër dhe logjistikës, e fokusuar në efikasitetin ekologjik të sektorit të transportit dhe arritjen e rezultatit të pritur – reduktimin e emetimeve të serrave nga transporti me 15.1% në 2025 dhe me 18.6% në 2030.
- Forcimi i koordinimit të të gjitha palëve të interesuara në procesin e raportimit dhe informimit për gazrat serrë.
- Përpjekje të vazhdueshme për përgatitjen në kohë të dokumenteve nacionale për ndryshimet klimatike.

## II. KAPACITETET ORGANIZATIVE

- Të bëhet një analizë funksionale e subjekteve individuale për të evidentuar kushtet në aktet ekzistuese për organizimin dhe sistemimin e brendshëm.
- Pozicionet kyçe të punës, veçanërisht pozitat drejtuese, duhet të plotësohen me persona me kualifikime të përshtatshme profesionale dhe përvojë pune.
- Të punohet në edukimin e vazhdueshëm dhe zhvillimin e shkathtësive të punës së punonjësve.

## III. KRYERJA E DETYRAVE TË PUNËS PËR TË ARRITUR REZULTATE

- Nëse nuk janë krijuar, duhet të hartohen protokolle për proceset e punës dhe vendimmarrjes, pra procedura të qarta me shkrim për komunikimin ndërmjet subjekteve brenda sektorit.
- Nëse nuk janë krijuar, të zhvillohen protokolle për trajtimin e marrëdhënieve me publikun në nivel sektori.
- Të bëhet një analizë më e detajuar e situatës dhe nevojave me teknologjinë e TI-së, softuerin dhe mjetet e tjera të punës, si dhe stafin adekuat.
- Të përfitohet nga mundësitë e ofruara nga programet e BE-së dhe vendeve të tjera, si dhe organizatave të ndryshme për aplikim në projekte dhe veçanërisht për të zhvilluar anëtarët e stafit që do të monitorojë këto projekte dhe do të trajnohen siç duhet për t'i përdorur ato.

# ANKESI 1

## Analiza PESTLE

Për qëllime të këtij dokumenti është bërë një analizë që duhet të tregojë dhe parashikojë disa faktorë që kanë ndikim në sektorin e transportit.

Analiza PESTLE identifikon dhe analizon nxitësit kritikë të ndryshimit jashtë sektorit dhe paraqet një vlerësim për të marrë në konsideratë objektivin, karakteristikat ose planet. Mund të përdoret për të nisur formulimin e një strategjie ose për të rishikuar një strategji të tillë në mënyrë periodike duke rishikuar indikatorët. Kjo analizë është gjithashtu një mjet strategjik serioz jo vetëm për të gjithë sektorin, por edhe për subjektet individuale nga të cilat përbëhet.

Analiza PESTLE zakonisht aplikohet në gjashtë fusha (Fig. 11).

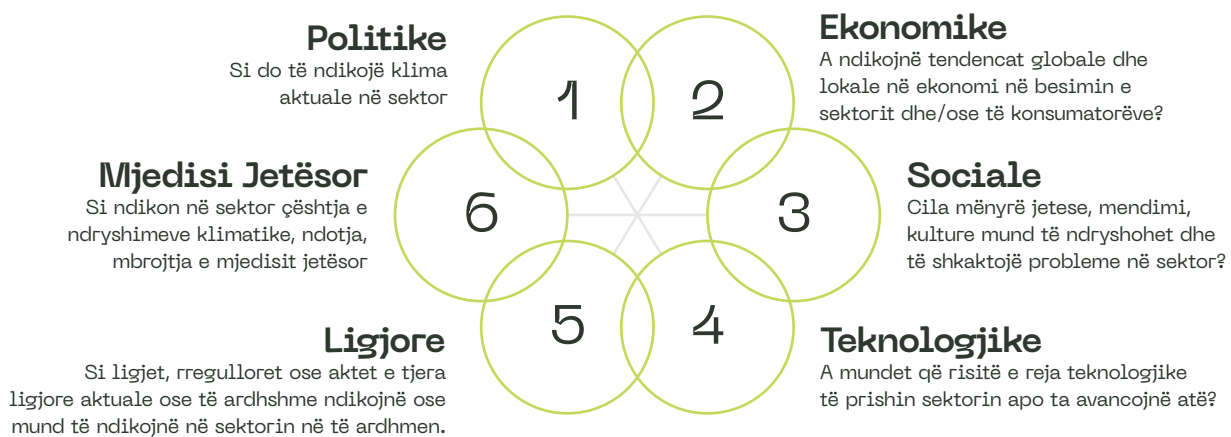


Fig. 11: Fushat në analizën PESTLE

Burimi: [27]

Për më shumë detaje në kuadër të kësaj analize, pyetjet dhe përgjigjet në të gjitha fushat janë dhënë më poshtë.

## POLITIKE

### • Cila është politika për ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike?

✓ Duke u nisur nga fakti se Qeveria e RMV-së në të gjitha aktet ligjore parashikon miratimin e dokumenteve strategjike si për transportin ashtu edhe për ndryshimet klimatike, ekziston një lidhje formale mes këtyre dy sektorëve, por ajo funksionale nuk është e zhvilluar sa duhet.

### • A ka politika për zbutjen e ndryshimeve klimatike një qasje gjithëpërfshirëse ndaj sektorit të transportit?

✓ Në kuadër të politikës për zbutjen e ndryshimeve klimatike, nuk është identifikuar një fokus i veçantë në sektorin e transportit.

## EKONOMIKE

### • Cili është parashikimi ekonomik?

✓ Niveli aktual i pasigurisë ekonomike, veçanërisht energjetike, është i pafavorshëm dhe si trend global. Energjia është shtytësi bazë në transport, por aktualisht nafta dhe benzina si karburantet më të përdorura kanë një çmim të lartë. Parashikimet nuk favorizojnë stabilizimin e çmimeve në të ardhmen e parashikueshme.

### • A është kursi i këmbimit i luhatshëm ndaj ndryshimeve dramatike, të cilat mund të ndikojnë në sektor?

✓ Kursi i këmbimit është i qëndrueshëm.

### • A mund t'i përballojnë përdoruesit produktet e ofruara nga sektori (gjegjësisht shërbimet e transportit)?

✓ Për shkak të krizës globale energjetike, shërbimet e transportit kanë një çmim më të lartë, ndaj nuk janë të përballueshme për të gjitha grupet sociale për të realizuar nevojat e tyre të përditshme të udhëtimit.

## SOCIALE

### • A ka rritje apo rënie të popullsisë në nivel shtetit?

✓ Në nivel të shtetit, statistikisht ka rënie të popullsisë.

### • Cilat janë tendencat aktuale kulturore/sociale dhe a reflektohen ato në sektor

✓ Emigrimi është një nga kërcënimet më të mëdha dhe migrimi i brendshëm rural-urban është gjithashtu një trend që duhet theksuar.

### • A i besojnë përdoruesit sektorit dhe shërbimeve të tij?

✓ Mund të konstatohet mosbesim për shërbimet e transportit në transportin rrugor dhe hekurudhor të udhëtarëve, sepse shërbimet nuk kanë cilësinë e duhur.



## TEKNOLOGJIKE

- **Si është gjendja e teknologjisë brenda sektorit?**

- ✓ Sektori ka TI-në brenda kapaciteteve të zakonshme.

- **Sa shpejt zbatohen teknologjitë e reja në nivel sektori?**

- ✓ Teknologjitë e reja në nivel sektori nuk po zbatohen me shpejtësinë me të cilën ato bëhen të disponueshme.

## LIGJORE

- **A është i rregulluar ligjërisht efekti i gazeve serrë?**

- ✓ Nuk ka asnjë akt ligjor gjithëpërfshirës në RMV që rregullon çështjet që lidhen me zbutjen e ndryshimeve klimatike. Prandaj, Qeveria ka propozuar Ligjin për Veprimin Klimatik, i cili ende nuk është miratuar nga Kuvendi i RMV-së.

- **A zbatohen ligjet dhe rregulloret që rregullojnë segmentin e gazeve serrë të sektorit të transportit?**

- ✓ Në thelb, ekziston një shkallë e caktuar e zbatimit të rregulloreve ligjore dhe nënligjore që rregullojnë segmentin e gazrave serrë nga sektori i transportit, por jo të gjitha aktet janë miratuar pavarësisht se ekziston një detyrim për to, veçanërisht në pjesën e kategorizimit ekologjik të mjeteve në transportin rrugor.

## MJEDISI JETËSOR

- **A kanë ndikim negativ në mjedisin jetësor disa shërbime që krijohen dhe ofrohen brenda sektorit?**

- ✓ Po, të gjitha shërbimet nga sektori i transportit kanë ndikim negativ në mjedisin jetësor dhe në emetimet e gazrave serrë.

- **A do të ndikojë ndryshimi klimatik në sektor?**

- ✓ Ndryshimet klimatike ndikojnë në sektor, pra në rezistencën e infrastrukturës së transportit.

Sipas kësaj analize, rezulton si në vijim:

### Politike

RMV-ja i ndjek të gjitha detyrimet ndërkombëtare të ndërmarra nga ratifikimi i institucioneve dhe organizatave ndërkombëtare në fushën e ndryshimeve klimatike. Megjithatë, përkundër vullnetit politik, RMV tashmë është vonë në rregullimin e çështjeve që lidhen me zbutjen e ndryshimeve klimatike, siç dëshmohet nga fakti se Projektligji për Veprim Klimatik u hartua në vitin 2022.

### Ekonomike

Tendencat globale në ekonomi reflektohen drejtpërdrejt në nivel lokal. Kështu, çështjet financiare ndikojnë në sektorin dhe besimin e përdoruesve. Niveli aktual i pasigurisë ekonomike, veçanërisht energjetika, është i pafavorshëm dhe si trend global dhe për shkak të krizës globale energjetike, ka ndikim në rritjen e çmimit të shërbimeve të transportit.

### Social

Nga pikëpamja e çështjeve sociale, vërehet një rënie e popullsisë, e cila demografikisht ka implikime në të gjithë sektorët, përfshirë këtu edhe transportin. Emigrimi është një nga kërcënimet më të mëdha dhe migrimi i brendshëm rural-urban është gjithashtu një tendencë e dukshme. Pasojat në sektorin e transportit mund të shihen në drejtim të uljes së numrit dhe frekuencës së linjave të transportit të pasagjerëve në trafikun periferik dhe ndërqytetës.

### Teknologjike

Gjendja me TI-në është në nivel standard, duke marrë parasysh mundësitë e shoqërisë dhe shtetit në tërësi. Inovacionet e reja teknologjike, duke përfshirë TI-në, mund të avancojnë vetëm sektorin në tërësi.

### Ligjore

Ndryshimet klimatike nuk janë të lidhura me legjislacionin nacional, por, duke marrë parasysh efektet e ndryshimeve klimatike, rregullimi është, para së gjithash, në nivel ndërkombëtar. Megjithatë, rregullorja mbi ndikimin e sektorit të transportit të gazit serrë duhet të rregullohet qartë dhe të përbëjë bazën e njohurive të këtij sektori për ndryshimet klimatike në RMV.

### Mjedisi jetësor

Sektori i transportit ka një ndikim të rëndësishëm negativ në ndryshimet klimatike. Në nivel nacional, në sektorin e energjisë, transporti është burimi i dytë më i madh i emetimeve të gazrave serrë. Nga ana tjetër, ndryshimet klimatike kanë ndikim edhe në këtë sektor, veçanërisht në aspektin e qëndrueshmërisë së infrastrukturës së transportit.

# LITERATURA

- [1] KUSHTETUTA E REPUBLIKËS MAQEDONISË SË VERIUT (GRMV nr. 52/1991, nr. 1/1992, nr. 31/1998, nr. 91/2001, nr. 84/2003, nr. 107/2005, nr. 3/2009, nr. 12.04.2011 dhe nr. 6/2019)
- [2] LIGJI PËR TRANSPORTIN NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 68/04, 127/06, 114/09, 83/10, 140/10, 17/11, 53/11, 6/12, 23/13, 120/13, 163/13, 187/13, 42/14, 112/14, 166/14, 44/15, 97/15, 124/15, 129/15, 193/15, 37/16, 71/16, 64/18, 140/18 dhe 163/18 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 275/19 и 67/22)
- [3] LIGJI PËR AUTOMJETET ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 140/08, 53/11, 123/12, 153/12, 70/13, 164/13, 138/14, 154/15, 192/15, 39/16 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 161/19)
- [4] Rregullore mbi informacionin në dispozicion të konsumatorit për konsumin e karburantit dhe emetimet e CO2 në lidhje me shitjen e automjeteve të reja të udhëtarëve ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 165/13)
- [5] LIGJI PËR SIGURINË NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 169/15 и 226/15)
- [6] STRATEGJIA NACIONALE E TRANSPORTIT 2018-2030
- [7] LIGJI PËR SISTEMIN HEKURUDHOR ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 48/10, 23/11, 80/12, 155/12, 163/13, 42/14, 130/14, 152/15, 31/16, 178/16 dhe 64/18 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 302/20)
- [8] Programi Nacional i Infrastrukturës Hekurudhore për periudhën 2014-2016 ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 29/2014)
- [9] Programi Kombëtar i Infrastrukturës Hekurudhore për periudhën 2019-2021 ("Gazeta Zyrtare" nr. 122/2019)
- [10] LIGJI PËR AVIACIONIN ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16 и 64/18 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 220/19)
- [11] LIGJI PËR LUNDRIMIN NË BRENDESI TË VENDIT ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 55/07, 26/09, 22/10, 23/11, 53/11, 155/12, 15/13, 137/13, 163/13, 42/14, 166/14, 146/15, 193/15, 31/16 и 64/18 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 122/21)
- [12] LIGJI PËR CILËSINË E AJRIT TË AMBIENTIT ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 67/04, 92/07, 35/10, 47/11, 59/12, 163/13, 10/15 и 146/15 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 151/21)
- [13] LIGJI PËR MJEDISIN JETËSOR ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë" nr. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 187/13, 42/14, 44/15, 129/15, 192/15, 39/16 dhe 99/18 dhe "Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 89/22 dhe 171/22)
- [14] DRAFT-LIGJI I VEPRIMIT KLIMATIK
- [15] AKTI I AKCIZAVE („Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 108/19, 143/19, 225/19, 275/19, 77/21 dhe 57/22)
- [16] LIGJI PËR TAKSAT E MJETEVE MOTORIKE ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 261/19)
- [17] Protecting the environment using human rights law

- [18] Uricchiov v. Italy and 31 Other States 2 (application no. 14615/21) and DeConto v. Italy and 32 Other States 3 (n° 14620/21)
- [19] Müllner v. Austria (no. 18859/21)
- [20] Green peace Nordic and Others v. Norway (no. 34068/21)
- [21] The Norwegian Grandparents' Climate Campaign and Others v. Norway (no. 19026/21)
- [22] Soubeste and four other applications v. Austria and 11 Other States 4 (nos. 31925/22, 31932/22, 31938/22, 31943/22 and 31947/22)
- [23] Engels v. Germany (no. 46906/22) Ankesa iu dorëzua Gjykatës në shtator 2022
- [24] Case C-330/18 Armando Carvalho and Others v European Parliament and Council of the European Union
- [25] Case C-366/10 Air Transport Association of America and Others v Secretary of State for Energy and Climate Change
- [26] Case C-203/12 Billerud Karlsborg AB and Billerud Skärblacka AB v Naturvårdsverket
- [27] Analiza e menaxhimit dhe përdorimit të qëndrueshëm të pyjeve në RMV, shtator 2022, Dr. Zharko Aleksov dhe mr. Milorad Andrijeski
- [28] Rregullore për organizimin e brendshëm të Ministrisë së Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor
- [29] Rregullore për organizimin e brendshëm të Ministrisë së Transportit dhe Lidhjeve
- [30] Raport për gjendjen e mjedisit jetësor, qasje me indikator 2020, Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor, Qendra Informativë e Maqedonisë për Mjedisin Jetësor, RMV, f. 719.
- [31] Enti Shtetëror Statistikor i RMV-së, baza e të dhënave Maxstat, 2023.
- [32] Plani i Katërt Nacional i Ndryshimeve Klimatike, Raporti Nacional i Inventarit të Gazrave Serrë, RMV, Nëntor 2021, f. 240.
- [33] Strategjia afatgjatë e veprimit për klimën me plan veprim, Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor, RMV, f. 229.
- [34] Strategjia Nationale e Transportit 2018-2030, dhjetor 2018, f. 161.
- [35] Cilësia e mjedisit jetësor në RMV, Raporti Vjetor 2021, Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor, RMV, 2022, f. 149.
- [36] Strategjia nacionale për zhvillim të qëndrueshëm në Republikën e Maqedonisë pjesa I/II 2009-2030, Ministria e Mjedisit Jetësor dhe Planifikimit Hapësinor, RMV, 2010, f. 49.
- [37] Geveria e RMV-së, Plani Nacional i Energjisë dhe Klimës i Republikës së Maqedonisë së Veriut, draft version, SHPK Shoqëria Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ), 2020, f. 183.
- [38] Study on the climate resilient infrastructure in the Republic of North Macedonia, E co. Ltd, UNDP North Macedonia, 2022, pp. 147.
- [39] Conducting Climate Change Administrative Capacity Assessment, Draft Report on Institutional Capacity Assessment, HEAT GmbH - Habitat, Energy Application & Technology, Germany, 2020, pp. 85.

