

Transporti i veçantë për komunitetet në Kosovë

ANALIZË E POLITIKAVE



Shkurt, 2015

Tabela e përmbajtjes

| | |
|--|----|
| Lista e shkurtesave | 1 |
| Përmbledhje Ekzekutive..... | 2 |
| 1. Hyrje | 3 |
| 2. Korniza e ligjore dhe e politikave për Transportin Humanitar me Autobus | 5 |
| <i>Korniza Ligjore</i> | 5 |
| <i>Zhvillimi i politikave: Vlerësimi i nevojave nga Ministria për Komunitete dhe Kthim</i> | 6 |
| 3. Profilet e shfrytëzuesve, linjat e Transportit Humanitar me Autobus dhe mënyra e funksionimit aktual | 7 |
| <i>Profilet e shfrytëzuesit</i> | 7 |
| <i>Funksionimi i linjave të transportit humanitar me autobus</i> | 7 |
| 4. Shqetësimet përkitazi me sigurinë e komuniteteve dhe qasjen në shërbime..... | 9 |
| <i>Siguria dhe liria e lëvizjes</i> | 9 |
| <i>Qasja në shërbimet themelore</i> | 10 |
| 5. Përfundimet | 11 |
| 6. Rekomandimet..... | 11 |
| Shtojca A – Draft udhëzimi administrativ nr. 13/2013 për subvencionimin e linjave ekonomikisht të pa qëndrueshme | 12 |
| SHTOJCA B - Udhëzimi administrativ nr. 2007/6 për procedurën e paraqitjes dhe vlerësimin të kërkesave për transport me autobus | 14 |
| Shtojca C – Tabela: itineraret e THA dhe gjendja aktuale..... | 19 |
| Shtojca D - Njoftimi për Kontratë, Ministria e Infrastrukturës, 24.09.2014..... | 21 |

Lista e shkurtesave

| | |
|--------------|--|
| UA | Udhëzim Administrativ |
| THA | Transporti Humanitar me Autobus |
| MKK | Ministria për Komunitete dhe Kthim |
| ZKKK | Zyrat Komunale për Komunitete dhe Kthim |
| MI | Ministria e Infrastrukturës |
| OSBE | Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë, Misioni në Kosovë |
| UNHCR | Komisionari i Lartë i Kombeve të Bashkuara për Refugjatë |
| UNMIK | Misioni i Organizatës së Kombeve të Bashkuara në Kosovë |

Përmbledhje Ekzekutive

Qëllimi i kësaj analize të politikave është që të paraqesë gjendjen aktuale të transportit humanitar me autobus (THA) me qëllim të informimit të vendimmarrësve dhe mbështetjen e avokimit të Misionit në Kosovë të Organizatës për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë (OSBE) për politika të qëndrueshme lidhur me transportin e subvencionuar pa pagesë për komunitetet.

Ky shërbim ka qenë në funksionim që nga viti 1999. Është shërbim në të cilin mbështeten komunitetet më të cënueshme për ta siguruar lirinë e tyre të lëvizjes që mundëson realizimin e të drejtave themelore në arsim, punësim, dhe kujdes shëndetësor. Në fund të vitit 2013, Ministria e Infrastrukturës (MI) e shprehu qëllimin e saj për të bërë ndryshime në shërbimet e ofruara, përmes hartimit të një Udhëzimi Administrativ i cili efektivisht do të ndërpriste programin aktual THA-së. Në pajtim me këtë ndryshim të politikave, në shtator të vitit 2014 të gjitha linjat e THA-së u ndërprejnë dhe linjat komerciale filluan t'i mbulojnë disa nga ato linja. Që nga janari i vitit 2015, MI paraqiti një grup të ri të 13 linjave të THA-së në tërë Kosovën, që priten të funksionojnë për periudhë 12 mujore. Mirëpo, këto 13 linja të reja nuk i plotësojnë tërësisht obligimet e institucioneve të Kosovës që burojnë nga korniza aktuale ligjore që ka të bëjë me THA-në: Shërbimet e vitit 2015 nuk i mbulojnë të gjitha linjat e kërkuara dhe ndryshimet e reja në linja i kanë përjashtuar komunitetet në 12 komuna nga qasja e lehtë në shërbimet e THA-së.

Duke e pasur para sysh natyrën e përkohshme të këtyre linjave, planet për vazhdimin e shërbimeve të THA-së pas vitit 2015 mbeten të pasigurta. Aktualisht ka mungesë të të dhënave gjithëpërfshirëse dhe të besueshme lidhur me funksionimin aktual dhe efektshmërinë e THA-së, si dhe nevojave të shfrytëzuesve të saj, dhe duhet të bëhet vlerësim i duhur i nevojave nga institucionet e nivelit qendror. OSBE-ja është e brengosur që kjo situatë do të ketë ndikim në mundësinë e vazhdueshme të komunitetit për të pasur qasje në shërbime. Në bazë të gjetjeve të vlerësimeve të bëra nga OSBE-ja, linjat e ndryshuara i kanë përjashtuar disa fshatra që kryesisht janë të banuara nga komunitetet në pakicë numerike në nivel komunal dhe grupet tjera të cënueshme, që janë në rrezik të mbetjes në izolim në qoftë se shërbimet e THA-së nuk ofrohen. Gjithashtu, në disa fusha specifike, komunitetet ende shprehin brengat e tyre të perceptuara të sigurisë për të cilat ofrimi i transportit të organizuar nga qeveria është i rëndësishëm.

OSBE-ja u bën thirrje institucioneve të Kosovës që: a) të vazhdojnë ta zbatojnë në tërësi kornizën aktuale ligjore që rregullon funksionimin e THA-së; b) të kryejnë një vlerësim të plotë të nevojave të komuniteteve, pasuar me propozime konkrete për të siguruar që veçanërisht komunitetet në pozitë të pafavorshme të jenë në gjendje të kenë qasje në shërbimet në mënyrë të barabarta me banorët e tjerë të Kosovës; c) të përcaktojnë dhe zbatojnë një politikë të qëndrueshme të transportit të veçantë ose të subvencionuar për komunitetet.

1. Hyrje

Programi THA është krijuar në vitin 1999 nga Komisionari i Lartë i Kombeve të Bashkuara për Refugjatë (UNHCR) për të ofruar një shërbim të sigurt dhe pa pagesë të transportit për komunitetet në pakicë numerike në nivel komunal, duke lidhur fshatrat dhe qytetet e izoluara me zonat e mëdha urbane dhe rajonet e ndryshme të Kosovës. Në vitin 2001, programi i THA-së është transferuar tek Shtylla e Administratës Civile të UNMIK-ut dhe më pas, në vitin 2007, tek Ministria e Infrastrukturës. Shërbimet THA e kanë lehtësuar qasjen në shërbime dhe udhëtimin nëpër Kosovë përmes një numri të linjave, që sillleshin nga 15 deri 30 në momente të ndryshme kohore gjatë periudhës së jetëgjatësisë së shërbimit.

OSBE-ja ka monitoruar ofrimin e shërbimeve të THA-së si pjesë e mandatit të saj për promovimin dhe mbrojtjen e të drejtave të komuniteteve, duke përfshirë lirinë e lëvizjes dhe qasjen në shërbime. Që nga viti 2006, OSBE-ja ka publikuar pesë raporte për THA-në.¹

Mirëpo, në fund të vitit 2013, MI ka shprehur qëllimin e saj që të bëjë ndryshime në shërbimet e ofruara në kuadër të THA-së, si dhe ka hartuar një projekt Udhëzimin Administrativ (UA) për këtë qëllim.² Pas avokimit të ndërmarrë nga OSBE-ja dhe organizata të tjera ndërkombëtare, si dhe pas mbajtjes së një konsultimi publik, projektudhëzimi u pezullua. Megjithatë, pavarësisht faktit që projektudhëzimi nuk është nënshkruar dhe nuk ka hyrë në fuqi, MI i ka ndërprerë të gjitha linjat e THA-së në shtator të vitit 2014 dhe më vonë e ka rifilluar funksionimin e vetëm 13 linjave në janar të vitit 2015³. Planet për vazhdimin e shërbimeve të THA-së janë aktualisht të pasigurta, situatë kjo që me gjasë do të ketë ndikim në mundësinë e qasjes së vazhdueshme të komuniteteve në shërbime.

Me qëllim të vlerësimit të ndikimeve të këtij ndryshimi dhe për të dhënë informata lidhur me politikat e ardhshme që kanë të bëjnë me transportin e subvencionuar për komunitete, Misioni i ka bërë katër vlerësime përmes ekipeve të saj në terren mes shkurtit dhe dhjetorit të vitit 2014⁴. Ja vlerësimi:

- i) Është përcjellë funksionimin i 17 linjave të cekura në UA 2007/6 përkitazi me procedurën për dorëzimin dhe vlerësimin e kërkesave për transportin humanitar me autobus.⁵ Me qëllim të verifikimit të funksionalitetit të shërbimeve përballë kornizës ligjore, ekipet e OSBE-së në terren e kanë monitoruar ofrimin e shërbimeve të THA-së, mbulimin e linjave specifike, shpeshtësinë e shërbimeve, cila kompani e ofron shërbimin dhe nëse ata paguajnë për udhëtim;
- ii) Janë mbledhur pikëpamjet dhe brengat nga përfaqësuesit e komuniteteve përmes intervistave me afërsisht 20 shfrytëzues të THA-së në secilin nga 5 rajonet në Kosovë

¹ Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakicat në Kosovë para bartjes tek IPVQ* (nëntor–dhjetor 2006), <http://www.osce.org/kosovo/24665>; Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakicat në Kosovë para bartjes tek IPVQ: Gjetjet e Monitorimit. Raporti nr. 2* (janar-mars 2007), <http://www.osce.org/kosovo/26124>; Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakicat në Kosovë para bartjes tek IPVQ: Gjetjet e monitorimit. Raporti nr. 3* (prill-qershor 2007), <http://www.osce.org/kosovo/29793>; Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakicat në Kosovë para bartjes tek Institucionet e Kosovës; Gjetjet e Monitorimit. Raporti nr. 4* (qershor 2008), <http://www.osce.org/kosovo/32854>; Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakicat në Kosovë pas bartjes tek Institucionet e Kosovës: Gjetjet e Monitorimit. Raporti* (maj 2012), <http://www.osce.org/kosovo/90904?download>.

² Ministria e Infrastrukturës, projekt UA nr. 13/2013 për subvencionimin e linjave ekonomiksht të paqëndrueshme, Shtojca A.

³ Sidoqoftë, nga monitorimi i OSBE-së në teren del që të paktën 6 nga këto linja në fakt nuk janë funksionale, si rezultat i procedurave të ankimimit. Shih fusnotën 26 për më shumë detaje.

⁴ Vlerësimet specifike në terren kanë mbledhur informata gjatë këtyre periudhave kohore: 21 deri 26 shkurt 2014, 23 maj deri 16 qershor 2014, 12 deri 29 shtator 2014 dhe 24 nëntor deri 26 dhjetor. Misionet e OSBE-së në terren kanë mbledhur informata përmes vëzhgimit personal të operimit të shërbimeve duke udhëtuar me autobus, dhe duke u konsultuar me shfrytëzuesit dhe akterët tjerë të cilat janë cekur me detajisht në paragrafët vijues.

⁵ Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit, UA nr. 2007/6 për procedurat e dorëzimit dhe vlerësimit të kërkesave për Transportin Humanitar me Autobus, 24 dhjetor 2007, Shtojca B e kësaj Analize të Politikave.

(gjithsej 102) lidhur me ndikimin e perceptuar të mosvazhdimin të shërbimeve të THA-së. Kjo mostër e kishte marr para sysh gjininë (afërsisht gjysma e shfrytëzuesve të konsultuar ishin gra dhe vajza) si dhe cenueshmërinë e grupeve (afërsisht 50 përqind të shfrytëzuesve të konsultuar ishin ose të moshuar ose të rinj).

Informata dhe të dhëna shtesë janë mbledhur përmes intervistave dhe konsultimeve me këta akterë:

- i) MI dhe Ministria për Komunitete dhe Kthim (MKK) lidhur me Projekt UA-në nr.13/2013 për Subvencionimin e linjave të paqëndrueshme ekonomike dhe ndikimi i ndërprerjes së tyre në mundësinë e komuniteteve në pakicë numerike që të kenë qasje në shërbime;
- ii) Zyrtarët komunal për komunitete dhe kthim (ZKKK-të)⁶ në 11 komunat e përzgjedhura që përfitojnë nga shërbimet e THA-së, lidhur me pikëpamjet e tyre mbi ekzistimin dhe funksionalitetin e shërbimeve të THA-së, profilin e shfrytëzuesve dhe ndikimin që ndërprerja apo bërja me pagesë do të kishte në sigurinë dhe qasjen në shërbime të komuniteteve në pakicë numerike në komunën e tyre;
- iii) Përfaqësuesit e katër kompanive të autobusëve⁷ lidhur me funksionimin e shërbimeve, tarifave të biletave dhe ndikimin e ndryshimeve të pritshme në kontratat e tyre.

Pas një pasqyrimi të kornizës relevante ligjore vendore dhe ndërkombëtare dhe vlerësimit të nevojave të iniciuar nga MKK-ja (pjesa 2), kjo analizë e politikave paraqet një analizë të profileve të shfrytëzuesve dhe ofrimit aktual të shërbimit të THA-së në bazë të shqyrtimit të të dhënave të mbledhura në nivel të terrenit (Pjesa 3). Kjo shpesh përcillet me vlerësim të ndikimit të mundshëm të mosvazhdimin të shërbimit (Pjesa 4). Analiza e politikave përfundon me një numër të rekomandimeve për institucionet përgjegjëse të Kosovës (pjesa 5 dhe 6). Ajo gjithashtu përfshinë katër shtojca, të cilat sigurojnë referenca të lehta në projekt-aktet dhe legjislacionin e zbatueshëm⁸, duke paraqitur pasqyrim tabelor të situatës aktuale dhe operimit të linjave të THA-së, dhe tekstit të tenderit të fundit të MI-së.

⁶ Obiliq/Obilić (1 ZKKK), Ferizaj/Uroševac (ZKKK dhe shërbyesi civil serb), Gjilan/Gnjilane (Udhëheqësi i ZKKK), Novobërdë/Novo Brdo (Udhëheqësi i ZKKK), Parteš/Partesh (Udhëheqësi i ZKKK), Kamenicë/Kamenica (Udhëheqësi i ZKKK), Ranilug/Ranillug (Udhëheqësi i ZKKK), Vushtrri/Vučitrn (Udhëheqësi i ZKKK dhe zyrtari për kthim të qëndrueshëm), Istog/Istok (Udhëheqësi i ZKKK dhe zyrtari i ZKKK), Klinë/Klina (Udhëheqësi i ZKKK dhe dy zyrtarë të ZKKK), Rahovec/Orahovac (Udhëheqësi i ZKKK dhe stafi i ZKKK që punon në zyrat e Velika Hoča/Hocë e Madhe dhe Rahovec të epërm/Orahovac).

⁷ Mes tetorit dhe dhjetorit 2014, OSBE-ja i ka kontaktuar përfaqësuesit e këtyre kompanive: Merkatori (në Gjilan/Gnjilane), Perparimi (në Kamenicë/Kamenica), Motoja (në Prishtinë/Priština), dhe Kolašin Prevoz (në Mitrovica/Mitrovicë të veriut). Këto janë katër nga pesë kompanitë që kanë ofruar shërbime të THA-së në vitin 2014.

⁸ Shtojcat A, B dhe D përbëjnë përkthimin e përthimin zyrtarë të gjuhës angleze të dokumenteve që janë duke u diskutuar.

2. Korniza e ligjore dhe e politikave për Transportin Humanitar me Autobus

Transporti humanitar me autobus në Kosovë e lehtëson qasjen e komuniteteve në pakicë numerike në shërbimet që ofrohen nga niveli komunal, andaj edhe ndihmon për t'i siguruar të drejtat themelore të njeriut të garantuara me kornizën ligjore në Kosovë.⁹ Ato të drejta përfshijnë të drejtën për punë, të drejtën për arsim dhe të drejtën për kujdes shëndetësor.¹⁰ Derisa korniza ligjore i garanton të drejtat e njeriut për të gjithë banorët e Kosovës, largësia e madhe fizike nga objektet arsimore, shërbimet mjekësore dhe mundësitë e punësimit, mund t'i parandalojë disa grupe të caktuara nga ushtrimi i këtyre të drejtave në mënyrë të barabartë. Institucionet kërkohen që t'i krijojnë kushtet e nevojshme në mënyrë që të gjithë banorëve të Kosovës t'iu mundësojnë qasje të barabartë në këto shërbime.

Korniza Ligjore

Për sa i përket kornizës ligjore, në vitin 2006, një marrëveshje operacionale¹¹ në mes të UNMIK-ut dhe Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes çoi në miratimin e Udhëzimit Administrativ nr. 2007/6 për "Procedurën për dorëzimin dhe vlerësimin e kërkesave për transport humanitar me autobus", i cili përcaktonte atëherë Ministrinë e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit¹² si institucionin përgjegjës për mbështetjen dhe ofrimin e shërbimeve humanitare dhe shërbimeve tjera në kuadër të transportit rrugor. Një shtojcë e UA-së 2007/6 përcakton 17 linja¹³ të autobusëve të cilat duhet të operojnë nëpër Kosovë, ku vetë UA-ja përcakton hapat për aplikim për linja shtesë dhe rishikimin nga organet vendimmarrëse të specifikuar.¹⁴

Në tetor 2013, MI nxori një projekt-UA nr. 13/2013¹⁵ për subvencionimin e linjave ekonomikisht të paqëndrueshme që përfshinte, mes dispozitave të tjera, një nen që do të ndërpriste në mënyrë efektive shërbimet aktuale të THA-së. OSBE-ja ka ngritur një sërë shqetësimesh dhe ka kërkuar që së paku projekt-UA të ndryshohet për të trajtuar çështjet në vijim:

- a. Standardin sipas së cilit do të shqyrtohen kërkesat për linja të reja të subvencionuara;
- b. Kategoritë e udhëtarëve që kanë të drejtë të përfitojnë nga transporti i subvencionuar me autobus;
- c. Procesin e aplikimit që duhet ta kalojnë udhëtarët e pranueshëm për të pranuar transport të subvencionuar me autobus;

⁹ Kushtetuta e Kosovës, neni 22; shih gjithashtu Ligjin nr. 03/L-047 për Mbrojtjen dhe promovimin e të drejtave të komuniteteve dhe pjesëtarëve të tyre në Kosovë, 13 mars 2008; ligji nr. 04/L-032 për Arsimin parauniversitar në Kosovë, 2 gusht 2011.

¹⁰ Shih, për shembull, nenin 23 (e drejta në punë), nenin 25 (e drejta në standard adekuat të jetesës, duke përfshirë kujdesin shëndetësor) dhe nenin 26 (e drejta në shkollim) të Deklaratës Universale të Drejtave të Njeriut, Asambleja e Përgjithshme e OKB-së vendimi 217 A (III), 10 dhjetor 1948; Shih gjithashtu Konventën kornizë për mbrojtjen e pakicave kombëtare, këshilli i Evropës, 1 shkurt 1995, neni 4(2), të gjitha drejtpërsëdrejti të zbatueshme në Kosovë përmes nenit 22 të kushtetutës.

¹¹ Shih "Rregullimi operacional në mes të Misionit të Kombeve të Bashkuara të Administratës së Përkohshme në Kosovë (UNMIK) dhe Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes (IPVQ) mbi Transferimin e Përgjegjësisë për shërbimet e Transportit Humanitar dhe Special për Komunitetet Pakicë në Kosovë", i nënshkruar më 1 shtator 2006 (marrëveshja); UA ka transferuar përgjegjësinë për THA tek MI, atëherë e quajtur Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit.

¹² Ndërmjet vitit 2006 dhe 2007, Ministria e Transportit dhe post-Telekomunikacionit ka qenë paraardhëse e ministrisë së Infrastrukturës.

¹³ Shih Shtojcën B, shënimi 4, *më lart*.

¹⁴ Sipas UA, së paku dhjetë banorë që nuk përfshihen në linjat ekzistuese dhe që "pohojnë se liria e tyre e lëvizjes është e kufizuar", kanë të drejtë të kërkojnë THA. UA përcakton formularin e aplikueshëm dhe procedurat për vlerësimin e kërkesës, duke përfshirë krijimin e një Komisioni Teknik dhe Komiteti Këshillues të Transportit për të shqyrtuar kërkesat e tillat. Udhëzimi Administrativ nr. 2007/6 mbi Procedurën për dorëzimin dhe vlerësimin e kërkesave për transport humanitar me autobus, nenet 2, 3 dhe 4.

¹⁵ Shih Shtojcën A, shënimin 2 *supra*.

- d. Hollësitë rreth përbërjes dhe funksionimit të një komisioni¹⁶ i cili do të vendosë mbi kërkesat për transport falas/ të subvencionuar me autobus; dhe
- e. Protokollin operativ për ndërprerjen e linjave të autobusëve.

OSBE-ja është mbështetur në Komitetin Këshillëdhënës për Konventën Kornizë të Këshillit të Evropës për Mbrojtjen e Pakicave Kombëtare (Komiteti Këshillëdhënës) në Opinionin e tij të tretë për Kosovën¹⁷ i cili shqyrtonte çështjet dhe shqetësimet në lidhje me qasjen në shërbime.¹⁸ Në përputhje me Komitetin Këshillëdhënës, OSBE-ja ka rekomanduar që fushëveprimi i masave ekzistuese që lehtësojnë qasjen në shërbime për komunitetet e caktuara në Kosovë të mos reduktohet sikurse është rekomanduar në projekt-UA. Deri në dhjetor të vitit 2014, projekt-UA nuk është miratuar formalisht, dhe UA 2007/6 mbetet në fuqi. Përkundër kësaj, janë bërë ndryshime në ofrimin e shërbimeve të THA-së në gusht dhe shtator 2014, ku është bërë ndërprerja e linjave ekzistuese përmes një njoftimi në kuadër të kontratës për gjithsej 13 linja, në kundërshtim me kriteret e UA 2007/6, gjë që do të shtjellohet në pjesën 3 më poshtë.

Zhvillimi i politikave: Vlerësimi i nevojave nga Ministria për Komunitete dhe Kthim

Takimi me grupin për çështje të komuniteteve lidhur me mundësinë e mos-vazhdimin të shërbimeve të THA-së, është organizuar nga Zyra për Çështje të Komuniteteve më 19 qershor 2014. Pas kësaj, MKK e ka filluar një vlerësim të nevojave të komuniteteve për linjat e veçanta të transportit. Më 4 gusht 2014, ka lëshuar kërkesë për informata të ZKKK-ve në 15 komuna që kanë përfituar nga 17 linjat e autobusëve të përkufizuara në UA 2007/6. Që nga data 31 dhjetor 2014, tetë ZKKK ende nuk i kanë siguruar vlerësimet e tyre për MKK-në.¹⁹

Pas dorëzimit dhe vlerësimit të të gjitha vlerësimeve të nivelit komunal, është paraparë që MKK të nxjerr raport nga analiza e të dhënave dhe të propozojë veprimet relevante për institucionet e Kosovës të cilat do të jenë të bazuara në nevojat e komuniteteve.

¹⁶ Shih Shtojcën A, shënimin 2 neni 3.

¹⁷ Komiteti Këshillues për Konventën Kornizë për Mbrojtjen e Pakicave Kombëtare, *Opinionin i tretë për Kosovën*, ACFC/OP/III(2013)002, i miratuar më 6 mars 2013 dhe i publikuar më 10 shtator 2013, http://www.coe.int/t/dghl/monitoring/minorities/3_FCNMdocs/PDF_3rd_OP_Kosovo_en.pdf.

¹⁸ Shih për shembull: “shqetësimet e vazhdueshme të sigurisë në disa zona, si dhe qasja përgjithësisht ende e kufizuar në shërbimet bazë dhe punësim vazhdojnë të pengojnë kthimin e qëndrueshëm të disa personave të zhvendosur, kryesisht që i përkasin komuniteteve serbe dhe rome.” (Paragrafi 11); “Mes një situatë përgjithësisht të ndjeshme socio-ekonomike dhe niveleve alarmante të varfërisë, personat që i përkasin komuniteteve pakicë janë joproportionalisht më të prekur. Pengesa të veçanta vazhdojnë të ekzistojnë në lidhje me qasjen e tyre në shërbimet shëndetësore dhe shërbime të tjera thelbësore dhe ato duhet të trajtohen në mënyrën e duhur” (paragrafi 21); “Megjithatë, ka raportime të pengesave të vazhdueshme me të cilat përballen të kthyerit për sa i përket qasjes në arsim dhe shëndetësi, si dhe shërbime të tjera sociale.” (Paragrafi 41); “Kufizimet në lirinë e lëvizjes janë veçanërisht të pranishme për komunitetet shqiptare në vendbanimet e përziera në veri të Mitrovicës/Mitrovica dhe tri komunat veriore që në mënyrë efektive administrohen nga serbët, të cilët përballen me shqetësime të sigurisë në qasjen e tyre në shumicën e shërbimeve, si dhe mundësitë e punësimit, dhe të cilët varet kryesisht në jug të Mitrovicës/Mitrovica për shërbime spitalore dhe shkolla të mesme” (paragrafi 44); dhe “Komiteti Këshillimor bën thirrje të mëtejshme tek autoritetet për t’i rritur përpjekjet e tyre për të nxitur integrimin e qëndrueshëm të të kthyerve përmes vëmendjes së shtuar në ofrimin e qasjes në shërbime sociale dhe mundësi të punësimit, dhe duke siguruar që të gjithë të kthyerit kanë marrë pjesë në mënyrë të barabartë sipas nevojave të tyre specifike dhe individuale.” (paragrafi 46). *Opinionin tretë, po aty*

¹⁹ ZKKK-të nga komunat Gračanica/Graçanicë, Istog/Istok, Kamenicë/Kamenica, Klokot-Vrbovac/Klllokot, Mitrovicë Jug/Mitrovica, Mitrovica/Mitrovicë Veri, Rahovec/Orahovac, dhe Viti/Vitina..

3. Profilet e shfrytëzuesve, linjat e Transportit Humanitar me Autobus dhe mënyra e funksionimit aktual

Profilet e shfrytëzuesit

Monitorimi i OSBE-së tregon se shfrytëzuesit e THA-së janë kryesisht studentë, shërbyes civilë dhe të moshuar, përfshirë edhe të kthyer, ku shumica e tyre janë nga komuniteti serb, vijuar, ndonëse në numër më të vogël, nga shfrytëzues nga komuniteti rom, boshnjak, ashkali dhe egjiptian. Vërehet që shfrytëzues të THA-së janë edhe shqiptarët e Kosovës në komunat ku janë pakicë numerike, në Mitrovicë Veriore, Zvečan/Zveçan, Zubin Potok dhe Leposavić/Leposaviq.

Në bazë të monitorimit në terren është vlerësuar se janë realizuar 10.000 udhëtime pasagjerësh në kudër të THA-së në muaj.²⁰ Pasagjerët i shfrytëzojnë shërbimet e THA kryesisht për të siguruar qasje në të drejtat dhe shërbimet e tyre themelore; nxënësit udhëtojnë për në shkollë ose universitet, punonjësit në vendet e tyre të punës, ndërsa personat e papunë dhe/ose pensionistët për qasje në kujdes shëndetësor dhe/ose shërbime sociale dhe administrative. Gjithashtu, udhëtarët i shfrytëzojnë linjat e THA-së për të përfituar nga mundësitë ekonomike dhe sociale që janë në dispozicion vetëm në qytete më të mëdha (banka, ndërmarrje publike dhe tregje, që janë veçanërisht të rëndësishme për fermerët e vegjël ruralë) ose për t'i vizituar miqtë/të afërmit.

Funksionimi i linjave të transportit humanitar me autobus

Tetë nga 17 linjat e THA-së që ceken në UA nr. 2007/6 janë ndër rajonale që lidhin vendbanimet rurale në Gjilan/Gnjilane (p.sh., Babllak/Bablak), Prizren (p.sh., Velika Hoča/Hoçë e Madhe) dhe Pejë/Peć (vendet e kthimit Vidanje/Videjë dhe Osojane/Osojan) me Gračanica/Gračanicën dhe Mitrovicën veriore/Mitrovica dhe Zvečan/Zveçanin. Itineraret e tjera janë brenda-rajonale që funksionojnë brenda komunave ose mes dy komunave fqinje, kryesisht në rajonet e Gjilanit/Gnjilane, Mitrovicës jugore/Mitrovica (p.sh., Leposavić/Leposaviq-Mitrovicë/Mitrovicë jugore) dhe Prishtinës/Priština (p.sh., Babin Most-Gračanica/Gračanicë).

Në përgjithësi u raportua se shërbimet e THA-së po funksiononin rregullisht, me probleme që u ndien vetëm gjatë periudhës së përfundimit të njëres kontratë dhe fillimit të kontratës së re. Ndonëse shërbimet e THA do të duhej të ishin falas, monitorimi i OSBE-së evidentoi se pagesat ishin bërë për pesë linja të THA duke filluar nga 0.50 euro cent deri në 4 euro për udhëtim.²¹

Nga 17 linja të THA-së, katër pushuan funksionimin para vitit 2014 (siç renditen në shtojcën C).²² Të gjitha 13 linjat e tjera u ndërprejnë mes gushtit dhe shtatorit të vitit 2014, kur skaduan kontratat e MI me ofruesit e shërbimit. Në 11 raste, linjat komerciale filluan të

²⁰ Ky vlerësim është i bazuar në numrin e shërbimeve të THA-së (numrin e linjave të shumëzuar me shpeshtësinë) dhe vlerësimet e numrit mesatar të udhëtarëve për autobus për secilën linjë të ndarë të THA-së siç është përcaktuar nga monitorimi në terren.

²¹ Sipas informatave që janë mbledhur në qershor të vitit 2014, operatorët kërkonin pagimin e pagesës në linjat e THA si në vijim: Babin Most/Babimoc - Gračanica/Gračanicë (linja 1 në shtojcën C); Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme – Gračanica/Gračanicë (linja 1 në shtojcën C); Velika Hoča/ Hoçë e Madhe – Gračanica/Gračanicë (linja 4 në shtojcën C); Gjilan/Gnjilane F ose Kamenicë/Kamenica - Mitrovicë/Mitrovica (linja 16 në shtojcën C); dhe Gjilan/Gnjilane G ose Klokot/Kllkot- Mitrovicë/Mitrovica (linja 17 në shtojcën C).

²² Sipas monitorimit të OSBE-së linjat në vijim kanë pushuar së funksionuari si shërbime të THA-së para vitit 2014 (siç është theksuar në Shtojcën C *supra* shënimi 20): Në linjën 1 (Babin Most/Babimoc-Gračanica/Gračanicë); linja 2 (Gorja Brnjica/ Bërnice e Epërme-Gračanica/Gračanicë); linja 3 (Miloševo/Millosevë deri te porta 3); dhe linja 13 (Gjilan/Gnjilane-Novo Brdo/Novobërdë).

operojnë në linjat jofunksionale të THA-së²³ ndonëse në disa raste me itinerare të ndryshuara.²⁴

Më 24 shtator 2014, MI shpalli një njoftim për kontratë për funksionalizimin e 13 linjave të përcaktuara si linja të THA-së²⁵, ndërsa ofertat e tenderit u hapën nga 5 nëntori 2014 për një kontratë prej 12 muajve. MI raportoi se këto 13 linja hynë në funksion në janar të vitit 2015; sidoqoftë, nga monitorimi i OSBE-së në teren del që të paktën 6 nga këto linja në fakt nuk janë funksionale, si rezultat i procedurave të ankimit²⁶. Megjithatë, në krahasim me linjat e THA të përcaktuara në UA nr. 2007/6 këto linja përfshijnë ndryshime në itineraret ekzistuese dhe në disa raste përjashtimin e plotë të fshatrave duke prekur kështu komunitetet në pakicë numerike në 12 komuna. Për shembull, 13 itineraret e reja nuk përfshijnë më transportin për të kthyerit në fshatrat Babllak/Bablak, Babuš/Babush, Talinovac/Talinoci i Muhaxhirëve (komuna e Ferizajt/Uroševac) për në komunat Gračanica/Gračanicë dhe Štrpce/Shtërpçë. Dy linja tashmë janë shkruarë në një²⁷ ndërsa në një rast shërbimet janë zvogëluar në më pak udhëtime në ditë²⁸ duke prekur komunat Klinë/Klina dhe Zvečan/Zveçan. Tre fshatrat me serbë të Kosovës, Grace/Gracë, Gojbulja/Gojbulë dhe Banjska/Bajskë (komuna e Vushtrrisë/Vučitrn) janë përjashtuar nga itineraret e përmes njoftimit të përcaktuar në kontratë. Për më tepër, kontratat e reja të MI-së shkruajnë disa linja që lidhin fshatrat në komunat e Klinës/Klina dhe Istogut/Istok me Zvečan/Zveçanin si dhe nuk përfshijnë tre fshatra të personave të kthyer, Vidanje/Videjë, Grabac/Grabac dhe Bica/Binxhë në komunën e Klinës/Klina. Prandaj, komunitetet e caktuara në pakicë numerike në nivel komunal do të jenë më pak në gjendje që të përfitojnë nga shërbimet e rikonfiguruar. Përveç kësaj, fshati Paralovo/Parallovë në komunën e Gjilanit/Gnjilane nuk është më në listën e fshatrave që lidhen me qytetin e Gjilanit/Gnjilane, kurse qyteti i Kamenica/Kamenicës dhe Ranilug/Ranillugu nuk janë më të lidhur me qytetin e Gjilanit/Gnjilane dhe Mitrovicën veriore/Mitrovica. Për më tepër, është me rëndësi të theksohet se asnjë nga itineraret që lidhin fshatrat në komunat Gjilan/Gnjilane, Kamenica/Kamenicë dhe Novo Brdo/Novobërdë me Gračanica/Gračanicën dhe Mitrovicën veriore/Mitrovica, të cilat më parë ishin pjesë e programit të THA-së, nuk do të mbesin ashtu sipas njoftimit për kontratë të re të MI.

²³ Përveç kësaj, është raportuar edhe një nismë *ad hoc*, që është iniciuar nga mësimdhënësit shqiptar të Kosovës nga Leposavić/Leposaviqi që punojnë në Mitrovicën e Jugut/Mitrovica të cilët e kishin aranzhuar një transport privat me kombi për t'i transportuar ata deri dhe nga puna.

²⁴ Sipas monitorimit të OSBE-së, linjat në vijim tani kanë shërbime komerciale të cilat tani kanë itinerar pak më ndryshe në krahasim me ato të THA-së (siç është theksuar në shtojcën C *supra* shënimin 20): linja 7 (derisa THA-ja po operonte nga fshati Vidanje/Videjë për në Zvečan/Zveçan, autobusi komercial operon nga Klinë/Klina për në Mitrovicën Jugore/Mitrovica e pastaj në Zvečan/Zveçan, duke i përfshirë disa fshatra tjera shumetnike p.sh. fshatra të shqiptarëve dhe serbeve të Kosovës si Klinafç/Klinavac dhe Berkovë/Berkovo por duke i anashkuar tri fshatrat tjera si Videjë/Vidanje, Grabac/Grabac dhe Bica/Binxhë, të gjitha fshatra shumetnike); në zonën e Gjilanit/Gnjilane një linjë e vetme komerciale i shërbenë linjave 14 dhe 15 të THA-së (shih Shtojcën C *supra* shënimin 20), dhe një linjë tjetër komerciale i shërbenë linjave 16 dhe 17 të THA-së (shih Shtojcën C *supra* shënimin 20).

²⁵ Shtojca D, Njoftimi për Kontratë, Ministria e Infrastrukturës 24.09.2014. Njoftimi për kontratë është i qasshëm në <http://krpp.rks-gov.net/Default.aspx?PID=Notices&LID=1&PCID=-1&CtlID=ViewNotices&ID=94293>. Procesi i tenderimit ishte finalizuar në dhjetor të vitit 2014.

²⁶ Linja e cila lidhë fshatrat e banuar me shqiptarë në Komunën e Leposavić/Leposaviqit (siç janë: Koshtovë/Košutovo, Bistricë e Shalës/Šaljska Bistrica, Cerajë/Ceranje) për në Mitrovicë/Mitrovica Jug; linja e cila lidhë fshatin e banuar me shqiptarë Cabër/Čabra (Komuna e Zubin Potokut) për në Mitrovicë/Mitrovica Jug; linja e cila lidhë vendbanimin e banuar me komunitete të ndryshme Mikronaselje/Kodra e Minatorëve (Mitrovica/Mitrovicë Veri) për në Mitrovicë/Mitrovica Jug; linja e cila lidhë fshatin Frashër/Svinjare (Komuna e Mitrovicës/Mitrovica Jug) me Mali Zvečan/ Zveçan të Vogël; linja Gjilan/Gnjilane-Stanišor/Stanishor-Gornji Makreš/Makresh i Epërm-Bostane/Bostan-Gračanica/Gračanicë-Stanišor/Stanishor-Straža/Strazhë-Prekocve/Prekoc; linja e cila lidhë komunën e Dragashit/Dragaš për në Prizren.

²⁷ Shtojca C, shih më lart shënimin 20 linja 7 (Vidanje/Videjë -Zvečan/Zveçan) do të shkrihet me linjën 8 (Osojane/Osojan-Zvečan/Zveçan).

²⁸ Shtojca C, *supra* shënimin 20 linja 6 (Leposavić/Leposaviq-Mitrovicë jugore): ndonëse linja e THA më herët funksiononte tre herë në ditë, pesë herë në javë, linja e re sipas tenderit do të funksionojë një herë në ditë, pesë ditë në javë.

Ndonëse u cek më sipër se disa linja komerciale filluan punën në itineraret jofunksionale të THA-së gjatë ndërprerjes së ofrimit të shërbimit nga MI, duhet të theksohet se këto itinerare komerciale nuk funksionojnë aktualisht në itineraret e THA-së që lidhin disa vendbanime me Mitrovica/Mitrovicën veriore.²⁹ Po ashtu nuk ekzistojnë linja komerciale si alternativë për të lidhur fshatin Babllak/Bablak me Gračanica/Gračanicën, një itinerar që nuk është i renditur në njoftimin për tender të MI-së³⁰.

Si përmbledhje, tenderi i fundit i MI-së parashikon një rikonfigurim të itinerareve të THA të përcaktuara me UA nr. 2007/6, ndryshime këto që nëse nuk sigurohet alternativa do të ndikojnë negativisht në qasjen në shërbime të rëndësishme të komuniteteve në pakicë numerike në nivel komunal.

4. Shqetësimet përkitazi me sigurinë e komuniteteve dhe qasjen në shërbime

Gjithandej Kosovës, pjesëtarët e komuniteteve në pakicë numerike në nivel komunal duke përfshirë shumë prej tyre të cilët përballen me pengesa të caktuara (p.sh., banorët e vendbanimeve rurale të largëta, rinia/nxënësit, të kthyerit, ose ata që kanë të ardhura shumë të ulëta) rregullisht përdorin dhe përfitojnë nga shërbimet e THA-së. Në bazë të intervistave me këta shfrytëzues dhe në bazë të konsultimeve me institucionet vendase, u identifikuan disa shqetësime përkitazi me ndikimin e mundshëm të ndërprerjes së shërbimeve të subvencionuara të transportit në itineraret që janë të rëndësishme për këto komunitete.³¹

Vlerësohet se gati dy të tretat e shfrytëzuesve të tanishëm të THA-së janë të papunë ose me të ardhura shumë të ulëta dhe prandaj do të prekeshin në mënyrë negative po që se pagesat do kërkoheshin në disa linja. Vlerësimi në terren i OSBE-së konstaton se nëse shkurtohet niveli aktual i shërbimeve me THA, dhe nëse nuk ekzistojnë shërbime komerciale të përballueshme financiarisht si alternativë, atëherë kjo do të kishte ndikim në aftësinë e komuniteteve për të gëzuar të drejtat thelbësore.³²

Siguria dhe liria e lëvizjes

Në përgjithësi shqetësimet e sigurisë nuk janë faktorë për shfrytëzuesit e THA dhe shumica dërmuese e shfrytëzuesve dhe zyrtarëve komunalë, të cilët u intervistuan, e vlerësuan kërcënimin ndaj sigurisë si të ulët. Sidoqoftë të dhënat e mbledhura tregojnë se më shumë

²⁹ Zonat brenda komunave Gjilan/Gnjilane, Kamenicë/Kamenica, Viti/Vitina, Novo Brdo/Novobërdë, Parteš/Partesh, Klokot/Kllokot, Ranilug/ Ranillug, and Rahovec/Orahovac. Më 22 nëntor, Kolašin Prevoz I ka rifilluar shërbimet e tij të transportit në katër linja: 1) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH)-Rahovec i epërm/ Orahovac-Gračanica/Gračanicë (PR) dhe linjën e kthimit; 2) Osojane/Osojan (IS)-Zvečan/Zveçan (ZV)-Osojane/Osojan (IS); 3) Klinë/Klina-Osojane/Osojan (IS) –Mitrovicë Jug/Mitrovica -Zvečan/Zveçan; dhe 4) Grace/Gracë (VU)-Mitrovica/Mitrovicë North (MI)-Grace/Gracë (që korrespondon me linjat 4, 5, 7 dhe 8 në Shtojcën C *supra* shënimi 20. Që nga dhjetori 2014 Kolašin Prevoz nuk ka pasur tarifa të pagesës, mirëpo drejtori I kompanisë e ka informuar OSBE-në që udhëtarët do të paguajnë një tarifë të caktuar që nga viti 2015.

³⁰ Shtojca C *supra* shënimi 20, linja 10 (Bablak/Bablak - Gračanica/Gračanicë).

³¹ Brenga lidhur me sigurinë dhe qasjen e vazhdueshme në shërbime, gjithashtu janë ngritur nga forumet tjera formale të cilat i kanë konfirmuar informatat e mbledhura dhe frikat e shprehura gjatë vlerësimit të bërë nga OSBE-ja në terren. Për shembull, brenga për sigurinë dhe qasjen e vazhdueshme në institucionet shëndetësore dhe të arsimit janë ngritur nga përfaqësuesit e të dy komuniteteve dhe zyrtarët komunal gjatë konsultimit publik të organizuar nga MI më 15 maj 2014 (*supra*, shënimi 5), si dhe përmes letrave formale të MI-së (si ato të dërguara nga Zyra Komunale për Komunitete në Leposaviq/Leposavić në MI më 28 gusht 2014).

³² Ky vlerësim është i bazuar në këta faktorë: i) THA i përdorë perceptimet dhe deklaratat e mbledhura përmes monitorimit të OSBE-së në terren; ii) brengat e zyrtarëve komunal dhe përfaqësuesve të komuniteteve të artikuluar për monitoruesit e OSBE-së në terren (përfshirë disa raste të letrave formale të dorëzuara në institucionet qendrore, raporte nga diskutimet e nivelit komunal etj.); dhe iii) Vlerësimet e OSBE-së në terren lidhur me mungesën e linjave komerciale në disa linja, p.sh. konfirmimin që nuk ka alternative tjetër përveç THA-së.

se gjysma e shfrytëzuesve të THA-së, të cilët u konsultuan, në rajonet e Gjilanit/Gnjilane³³ Prishtinës/Priština³⁴ raportuan se ishin të rezervuar dhe ngurrues në lidhje me përdorimin e mundshëm në të ardhmen të autobusëve publikë komercial për krahasim pjesëtarëve të komuniteteve shumicë. Informatat e mbledhura po ashtu tregojnë se disa shfrytëzues perceptojnë rreziqe të sigurisë nëse shërbimet e THA-së do të ndërpriteshin. Shfrytëzuesit e THA-së nga radhët e serbëve të Kosovës³⁵ nga fshati Grace/Gracë (komuna e Vushtrrisë/Vučitrn) dhe nga radhët e shqiptarëve të Kosovës të cilët jetojnë në tre fshatra të largëta, Koshtovë/Koštovo, Bisticë e Shalës/Šaljska Bistrica dhe Cerajë/Ceranje (komuna e Leposavić/Leposaviqit), deklaruan se udhëtimi me autobusë publikë apo me automjete private përmes vendbanimeve ku kryesisht jetojnë komunitetet e tjera ka mundësi që të ndikojë negativisht në perceptimet e tyre mbi sigurinë. Për këta pjesëtarë të komuniteteve, funksionimi i vazhdueshëm i shërbimit të transportit që sigurohet nga qeveria duket se përfaqëson një kontribut të rëndësishëm dhe domethënës në perceptimet e tyre për sigurinë personale.

Qasja në shërbimet themelore

Konsultimet dhe intervistat me shfrytëzuesit e THA sugjerojnë që ndërprerja apo zvogëlimi i shërbimeve të THA-së do të kishte ndikim negativ në:

- Vijimin e nxënësve nga komunitetet në institucionet arsimore të nivelit të mesëm dhe terciar³⁶ kryesisht por jo ekskluzivisht në arsimin në gjuhën serbe;
- Qasjen e komuniteteve në institucionet shëndetësore dytësore, posaçërisht të të moshuarve apo të atyre me shëndet të lig³⁷;
- Qasjen e komuniteteve në shërbimet e qendrave komunale a rajonale; me fjalë të tjera, nxjerrjen e dokumenteve personale dhe marrjen e pensionit që jepet nga Serbia e që shpërndahet në qendrat administrative në Gračanica/Gračanicë dhe/ose Štrpce/Shtërpce³⁸;
- Qasjen e komuniteteve në tregje për të blerë e shitur mallra, një çështje e rëndësishme për komunitetet rurale shumë të largëta³⁹.

Disa nga linjat e mëparshme pa pagesë të THA tashmë janë komercializuar dhe pagesat janë futur në përdorim (duke filluar nga 0.50 euro cent deri në 1.50 euro) në momentin kur linjat u komercializuan. Disa shfrytëzues që aktualisht udhëtojnë falas njoftuan monitoruesit në terren të OSBE-së se futja e pagesës do të ndikojë në udhëtimin e tyre duke qenë se shumë bileta janë relativisht të shtrenjta për ata⁴⁰ dhe prandaj janë një barrë e rëndë për buxhetin e tyre të kufizuar.⁴¹ Për më tepër, monitorimi në terren i OSBE-së ka treguar se në

³³ Shtojca C *supra* shënimi 20, linjat 11–16, të gjitha Brenda rajonit të Gjilanit/Gnjilane

³⁴ Shtojca C *supra* shënimi 20, linja 2 (nga Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme deri në Gračanica/Gračanicë).

³⁵ Përdoruesit e THA-së për linjën e autobusit Gracë/Gracë-Mitrovica/Mitrovicë Veri-Grace/Gracë (Shtojca C *supra* shënimi 20, linja 5).

³⁶ Shfrytëzuesit e THA-së nga këto rajone Prishtinë/Priština, Gjilan/Gnjilane, Prizren, dhe Mitrovica/Mitrovicë Veri.

³⁷ Siç është cekur nga shfrytëzuesit e THA-së nga këto rajone Gjilan/Gnjilane, Mitrovica/Mitrovicë Veri, Mitrovicë/Mitrovica Jug, dhe Prishtinë/Priština. Një brengë e veçantë është shprehur nga serbet e Kosovës nga fshati Babllak/Bablak (komuna e Ferizajt/Uroševac), të cilët janë kryesisht banorë të moshuar të cilët tani nuk kanë mundësi që të arrijnë në Gračanica/Gračanicë apo Štrpce/Shtërpce për shërbime mjekësore, administrim të dokumenteve të tyre personale, dhe tërheqjen e pensioneve të Serbisë.

³⁸ Shfrytëzuesit e shërbimit të THA-së në linjën e autobusit Babllak/Bablak-Gračanica/Gračanicë-Babllak/Bablak.

³⁹ Shumica e serbëve të Kosovës që janë shfrytëzues të linjës së THA-së Velika Hoča/Hoçë e Madhe-Upper Rahovec/Orahovac- Gračanica/Gračanicë janë të angazhuar në punë bujqësore dhe prodhim të verës dhe tregjet në Mitrovica/Mitrovicë veri janë një nga burimet e tyre kryesore të të ardhurave.

⁴⁰ Serbet e Kosovës që janë shfrytëzues të linjës së THA-së Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme-Gračanica/Gračanicë-Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme.

⁴¹ Për shembull, serbet e Kosovës që e shfrytëzojnë linjën e THA-së në rajonin e Gjilan/Gnjilane, të cilët janë kryesisht të moshuar apo gratë që pranojnë pensione apo asistencë sociale, dhe shqiptarët e Kosovës që e shfrytëzojnë linjën e THA-së në Mitrovica/Veri të Mitrovicës.

disa vendbanime numri i shfrytëzuesve ka rënë për përafërsisht 30 për qind që nga paraqitja e pagesës në itineraret e THA-së në fjalë.⁴² Megjithatë shërbimet komerciale që tashmë funksionojnë në ish itinerarin e THA-së në rajonin e Prizrenit, të cilat kanë futur në përdorim pagesën, nuk kanë pësuar rënie në numrin e shfrytëzuesve. Duke qenë se linjat komerciale nuk funksionojnë në itineraret e THA-së që lidhin një numër të fshatrave me Mitrovicën e Veriut, ekziston një brengë që shumë pjesëtarë të komunitetit, kryesisht serbë të Kosovës, nuk do të jenë më në gjendje t'i qasen lehtë spitalit dhe universitetit atje.

5. Përfundimet

Gjetjet e vlerësimit tregojnë se mbetet një numër i konsiderueshëm i pjesëtarëve të komuniteteve, për të cilët funksionimi i vazhdueshëm i shërbimeve të THA përfaqëson kanal të rëndësishëm për qasje në shërbimet themelore duke përfshirë, ndër të tjera, arsimin, shëndetësinë dhe administratën komunale. Për shumë linja, alternativat komerciale thjesht nuk ekzistojnë dhe në disa zona të veçanta komunitetet ende kanë shqetësime të sigurisë, për të cilat sigurimi i transportit të organizuar nga qeveria është i rëndësishëm.

Institucionet e Kosovës, posaçërisht MI, e kanë për detyrim që të ofrojnë shërbime të THA-së sipas UA nr. 2007/6. Sidoqoftë, në kohën e botimit, vetëm 13 nga 17 linjat e nevojshme të THA-së janë funksionale. Disa nga këto 13 linja po funksionojnë me itinerare të ndryshuara apo të bashkuara dhe/ose me shërbime të zvogëluara në ditë apo në javë. Kjo i ka lënë komunitetet në pakicë numerike në 12 komuna pa mbështetje me shërbimet e THA-së. Për sa i përket itinerareve të mëparshme të THA-së e që aktualisht mbulohen nga operatorët komercial a komunal me autobus, në këtë moment është e paqartë nëse këto shërbime do të vazhdojnë në baza të qëndrueshme.

Ekziston paqartësi në lidhje me të ardhmen e shërbimeve të THA-së në Kosovë. Ndonëse disa nga itineraret e përcaktuara me UA nr. 2007/6 mund të konsiderohen si prioritet më i ulët, për shkak të pranisë së opsioneve komerciale, itineraret e tjera mbesin të rëndësishme për komunitete të veçanta që janë në situatë të pafavorshme, për të pasur qasje në shërbime në baza të barabarta me banorët e tjerë të Kosovës. Ajo çka nevojitet është një vlerësim i plotë dhe i hollësishëm si mjet informimi për të përcaktuar prioritetet apo rikonfigurimin e itinerareve.

Institucionet e Kosovës e kanë për detyrim që të sigurojnë se pakicat numerike në nivel komunal gëzojnë liri të lëvizjes, qasje të barabartë në shërbime dhe një perceptim pozitiv për sigurinë e tyre. Duke i pasur parasysh këto zotime dhe nevojat e vazhdueshme të komuniteteve, është e rëndësishme që të përkufizohet dhe zbatohet një politikë e qëndrueshme për transportin e veçantë apo të subvencionuar për komunitetet, dhe se një politikë e tillë duhet të bazohet në informatat e marra nga një vlerësim i duhur i nevojave.

6. Rekomandimet

Për Ministrinë e Infrastrukturës

Përderisa UA nr. 2007/6 mbetet në fuqi, Ministria e Infrastrukturës do të duhej të siguronte zbatimin e detyrimeve të saja në tërësi, domethënë funksionimin e rregullt të 17 linjave të THA-së që përcaktohen me UA. Përveç kësaj MI do të duhej të monitoronte dhe parandalonte vendosjen e paligjshme të tarifave nga ofruesit e shërbimit të THA-së.

⁴² Siç është cekur nga ofruesit e autobusëve për dy linja të THA-së në rajonin e Gjilanit/Gnjilane.

Për Ministrinë për Komunitete dhe Kthim

Vlerësimi i nevojave të komuniteteve për transport të veçantë duhet të përfundohen dhe rezultatet e tij të botohen, duke përfshirë propozimet për hapat e ardhshëm për institucionet e Kosovës në bazë të gjetjeve të vlerësimit.

Për Zyrat Komunale për Komunitete dhe Kthim

Duhet të sigurohen informata të plota dhe të hollësishme për të mbështetur përfundimin e vlerësimit të nevojave që po udhëhiqet nga MKK-ja. Për më tepër, ZKKK-të do të duhej të përmbushin detyrimet e tyre për të mbrojtur dhe promovuar të drejtat e pakicave numerike në komunat gjegjëse, duke përfshirë ngritjen e menjëhershme të problemeve në lidhje me funksionimin e linjave të THA dhe aftësisë së komuniteteve për t'ju qasur shërbimeve. Në veçanti, kjo duhet të bëhet përmes raportimit të problemeve dhe paraqitjes së kërkesave sipas sistemit aktual të administrimit të THA-së në MI, si dhe duke siguruar që MKK-ja është e njoftuar për çështje të rëndësishme që kanë të bëjnë me komunitetet.

Për institucionet e Kosovës

Në konsultim të ngushtë me aktorët gjegjës dhe komunitetet e prekura, si dhe në bazë të vlerësimit sistematik të nevojave, duhet të hartohet, miratohet dhe zbatohet një politikë e qëndrueshme për transport të veçantë për komunitetet duke përfshirë ndarjen e fondeve të nevojshme për të siguruar shërbime të vazhdueshme dhe të besueshme.

Shtojca A – Draft udhëzimi administrativ nr. 13/2013 për subvencionimin e linjave ekonomike të pa qëndrueshme

Ministri i Ministrisë së Infrastrukturës, në mbështetje të nenit 4 dhe nenit 17 të Ligjit nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor i shpallur në (Gazeten Zyrtare nr.21/13 Qershor 2013, nenit 8 nënparagrafi 1.4 të Rregullores Nr.02/2011 për fushat e përgjegjësi administrative të Kryeministrit dhe Ministrive si dhe nenit 38 paragrafi 6 të Rregullores së Punës së Qeverisë nr.09/2011(Gazeta Zyrtare nr.15, 12.09.2011 me qëllim të përcaktimit të procedurës dhe kriterëve për subvencionimin e linjave ekonomike të pa qëndrueshme, nxjerr:

UDHËZIMIN ADMINISTRATIV NR. 13/2013 PËR SUBVENCIONIMIN E LINJAVE EKONOMIKISHT TË PA QËNDRUESHME

Neni 1

Qëllimi

Me këtë Udhëzim Administrativ përcaktohen kriteret, procedurat dhe mundësit për subvencionimin e linjave ekonomike të paqëndrueshme, ndërsa për ofrimin e tyre ka nevojë dhe interes komuniteti dhe Ministria e ngarkuar për transport më tej “Ministria” është e obliguar që të siguroj qasje në transport publik për komunitetin për çdo linjë nderurbane kur kërkon Komuna për nevoja të komunitetit.

Neni 2

Inicimi i procedurave

1. Parashtrimi i kërkesave për subvencionimin e linjave ndërrurbane mund të bëhet vetëm atëher kur në një relacion nuk ka nisje të rregullt sipas rrjetit të linjave ndërrurbane të aprovuar nga Ministria.

2. Inicimin e kërkesës për linja të transportit të subvencionuar bëhet nga Komuna ku fillon nisja me kërkesë të komunitetit apo nga Ministria.

3. Afati për paraqitjen e kërkesave nga paragrafi 1 bëhet në fillim të çdo viti kalendarik respektivisht nga 1 Janari deri më 31 Janar.

Neni 3

Shqyrtimi i kërkesave dhe procedurat

1. Departamenti i Transportit Tokësor më tej “Departamenti” propozon komisionin shqyrton dhe vlerëson kërkesat e aritura në Departament për shpalljen e nisjeve të lira ndërrurbane të rregullta, i cili pas shqyrtimit i propozon Sekretarit të Përgjithshëm më tej “Sekretarit” të bie vendimarrje për spalljen apo mos shpalljen e nisjeve të lira.

2. Procedurat administrative për shpalljen, vlerësimin e aplikacioneve dhe procedurat tjera të nevojshme bëhet konform procedurave administrative të parcaktuara në Udhëzimin Administrativ në fuqi për rrjetin e linjave dhe rendin e udhëtimit në transportin ndërrurban të udhëtarëve me autobus.

3. Shqyrtimi i kërkesave bëhet brenda 30 ditëve nga data e aplikimit.

4. Sekretari, mund të marrë vendim për shpallje publike ose mos shpalljen e këtyre nisjeve si nisje të lira.

5. Subvencionimi i linjave ndërrurbane e parashihet si mundësi kur ka mjete buxhetore dhe bëhet vetëm në ato relacione të cilat nuk mbahet asnjë nisje dhe nuk ka asnjë rend të udhëtimit të vërtetuar nga Ministria.

Neni 4

Shpallja

1. Departamenti do të bën shpalljen për mbajtjen e linjave për një relacion të caktuar ndërrurban dhe i fton operatorët që të marrin pjesë në baza konkurrenente.

2. Komisioni i emëruar nga Ministria do të shqyrton kërkesat e operatorëve nëse ka dhe do të shpallë fituesin për mbajtjen e linjave të caktuara.

Neni 5

Mungesa e aplikimit

Nëse operatorët e transportit nuk shprehin interesim të aplikojnë për marrjen e një nisje, Departamenti do të vlerëson dhe konstaton se nuk ka shprehje të interesit nga operatorët e transportit për të aplikuar me marrjen e rendit të udhëtimit për mbajtjen e nisjes në transportin ndërrurban në një relacion të caktuar.

Neni 6

Shpallja për subvencion

1. Ministria do të bëjë shpalljen publike të nisjeve për subvencionim pas shfrytëzimit të të gjitha procedurave të rregullta për linja të rregullta ndërrurbane, duke i ftuar të gjithë operatorët e transportit rrugor të udhëtarëve të licencuar nga MI-ja që të aplikojnë për mbajtjen e nisjes apo nisjeve në një linjë të caktuar e cila do të subvencionohet 20 cent për kilometër.
2. Maksimumi i nisjeve në një relacion është tri nisje në një linjë apo relacion të caktuar dhe këtë do të vlerësoj Departamenti.

Neni 7

Përzgjedhja

1. Përzgjedhja e operatorëve do të bëhet konform kushteve dhe kriterëve për shpalljen e nisjeve të lira sipas Udhëzimit Administrativ Nr. 09/2013 për rrjetin e linjave dhe rendin e udhëtimit në transportin ndër-urban të udhëtarëve me autobus, si dhe operatorët të cilët ofrojnë çmime më të ulta për qytetarin.
2. Kriteret teknike shtesë për ndarjen e nisjeve të subvencionuara i përcakton Departamenti.

Neni 8

Mbikëqyrja

Mbikëqyrjen e mbajtjes së nisjeve të subvencionuara e bëjnë inspektorët e transportit rrugor në mënyrë të vazhdueshme dhe i raportojnë përveç mbikëqyrësit të drejtpërdrejt edhe menaxherit të kontratës dhe Drejtorit të Departamentit.

Neni 9

Vlersimi

Departamenti do të bëjë një vlerësim për çdo vitë për nisjet e subvencionuara të cilat janë të aprovuara dhe në përputhje me vlerësimet e bëra dhe do të propozoj tek Sekretari i Përgjithshëm për vendimmarrjet për vazhdimin apo lejimin e nisjeve të subvencionuara.

Neni 10

Ankesat

Pala e pakënaqur mund të parashtrij ankesë në Ministri. Ankesa mund të parashtrihet në bazë të Ligjit mbi Procedurën Administrative në fuqi. Kundër vendimit të Komisionit të Ministrisë në lidhje me ankesën mund të filloj procedurë gjyqësore në gjykatën kompetente.

Neni 11

Dispozita kalimtare

Linjat e mbajtura për transport humanitar do të mbahen deri në fund të vitit kalendarik 2014.

Neni 12

Dispozita shfuqizuese

Në ditën e hyrjes në fuqi të këtij Udhëzimi Administrativ shfuqizohet Udhëzimi Administrativ nr.2007/6 për procedurën e paraqitjes dhe vlerësimit të kërkesave për transport humanitar me autobus dhe çdo akt tjetër juridik që është në kundërshtim me këtë Udhëzim Administrativ.

Neni 13

Hyrja në fuqi

Ky Udhëzim Administrativ hyn në fuqi ditën e nënshkrimit.

Fehmi Mujota,
Ministër i Ministrisë së Infrastrukturës

Më _____ 2013.
Prishtinë

SHTOJCA B - Udhëzimi administrativ nr. 2007/6 për procedurën e paraqitjes dhe vlerësimit të kërkesave për transport me autobus⁴³

Ministria e Transportit dhe Postë – Telekomunikacionit

Z. Minister,

Duke u bazuar në nenin 1.3 dhe Shtojcën VIII paragrafi (x) të Rregullores së UNMIK-ut nr. 2001/19 mbi degën e Ekzekutivit të Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes në Kosovë(IPVQK), e cila përcakton se Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit (MTPT) mbështet dhënien e shërbimeve humanitare dhe shërbimeve të veçanta në kuadër të transportit rrugor;

Duke pasur parasysh marrëveshjen operacionale të MTPT-së të nënshkruar më 01 shtator 2006, në emër të Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes (IPVQ) ndërmjet Misionit të Përkohshëm të Administrimit të Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) dhe IPVQ lidhur me kalimin e kompetencave të përgjegjësisë për Transportin Humanitar dhe Special për Komunitetet Minoritare në Kosovë (Marrëveshja);

Duke patur parasysh që Artikulli 5 i Marrëveshjes krijon Komisionin Këshillëdhënës për Transport (KKT), i cili është i përbërë nga përfaqësues të lartë të MTPT, Ministrisë për Komunitete dhe Kthim (MKK), UNMIK, OSBE dhe Institucionit të Ombudspersonit në Kosovë (si vëzhgues);

Duke patur parasysh që Aneksi VI të Marrëveshjes përmban Metodologjinë e zgjedhjes së Linjës dhe Orarit të Autobusëve;

Duke patur parasysh që sipas Artikullit 4.1 të Marrëveshjes “deri më 01 janar 2007 MTT dhe MKK do të vendosin Metodologjinë e Përzgjedhjes së Linjës dhe Orarit që është në Aneksin VI të Marrëveshjes”;

Me qëllim që t’u mundësohet banorëve të zonave që nuk janë përfshirë në linjat ekzistuese të transportimit humanitar me autobus, dhe që mëtojnë që liria e tyre e lëvizjes është e kufizuar, të kërkojnë që zonat e tyre të përfshihen në shërbimin humanitar të transportit;

Duke u bazuar në rekomandimet e KKT-së lidhur me implementimin e Metodologjisë së Zgjedhjes së Linjave dhe Orarit dhe bazuar në konsultimet me MKK, Ministrinë e Administrimit të Pushtetit Lokal (MAPL);

Ministri Nxjerr:

UDHËZIMIN ADMINISTRATIV NR. 2007/6

Për procedurën e paraqitjes dhe vlerësimit të kërkesave për transport humanitar me autobus

Neni 1 Përkufizime

1.1 Për qëllim të këtij Udhëzimi Administrativ, termat dhe shkurtesat e renditura më poshtë do të kenë këtë kuptim:

- a) *Marrëveshja*: Marrëveshja Operacionale ndërmjet Misionit të Përkohshëm Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) dhe Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes (IPVQ) mbi Transferimin e Përgjegjësisë të Shërbimeve të Veçanta të Transportit për Komunitetet Pakicë në Kosovë(Aneksi 3);
- b) *Analizë situatë dhe fizibiliteti*: Analizë situatë dhe fizibiliteti zhvilluar sipas metodologjisë së përzgjedhjes së itinerarit dhe orarit që gjendet në Shtojcën VI të Marrëveshjes;
- c) *Vlerësim i nevojave të komunitetit*: Vlerësim i nevojave të komunitetit i zhvilluar sipas metodologjisë së përzgjedhjes së itinerarit dhe orareve që gjendet në Shtojcën VI të Marrëveshjes;
- d) *Formulari*: formular për kërkesën për transportim me autobus;
- e) *Ligji mbi Procedurën Administrative*: Kuvendi i Kosovës, ligji nr. 02/L-28, dekretuar në Rregulloren e UNMIK-ut nr. 2006/33.
- f) *Procedura*: Procedura për paraqitjen e vlerësimit të kërkesave për transportim humanitar me autobus;
- g) *Kërkesa*: Kërkesa për transport humanitar;
- h) *Palët kërkuese*: Kërkuetit që paraqesin një Kërkesë për transport humanitar me autobus;
- i) *Itinerari*: Itinerari i transportit humanitar me autobus specifikuar në Shtojcën 2 të këtij Udhëzimi Administrativ;

⁴³ Ky është versioni zyrtar i udhëzimit administrativ. Keni parasysh që mënyra e dorëzimit të kërkesës për linjat e reja/ndryshimet e linjave ekzistuese, që përfshihet si shtojcë në versionin origjinal, nuk është përfshirë këtu.

- l) *Komisioni Këshillues i Transportit (KKT)*: Organi i krijuar në përputhje me Nenin 5 të Marrëveshjes;
- m) *Komisioni Teknik*: Komision teknik mbi transportin humanitar i krijuar në përputhje me Nenin 3 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- n) *Vlerësimi gjithëpërfshirës*: Vendimi i miratuar nga Komisioni Teknik sipas Nenit 3 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- o) *Vlerësimi i fizibilitetit të transportit*: Vlerësimi i zhvilluar nga MTPT-ja sipas Nenit 3.5 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- p) *Vlerësimi i sigurisë*: Vlerësimi i zhvilluar nga Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK) dhe Ministria e Punëve të Brendshme (MPB) sipas Nenit 3.5 të këtij Udhëzimi Administrativ.

Neni 2

Kërkesat për transport humanitar me autobus

- 2.1. Të paktën 10 banorë të vendeve që nuk janë përfshirë në itineraret ekzistuese dhe që mëtojnë se liria e tyre e lëvizjes është e kufizuar, kanë të drejtë të kërkojnë që zonat e tyre të përfshihen në shërbimin e transportit humanitar me autobus.
- 2.2. Për këtë qëllim, ata duhet të paraqesin bashkërisht një kërkesë ose për krijimin e një itinerari të ri, ose për zgjatjen apo ndryshimin e një itinerari ekzistues.
- 2.3. Kërkesa duhet të paraqitet përmes një formulari, i cili është i bashkangjitur në Shtojcën 1. Formulari përbëhet nga dy pjesë: pjesa e parë duhet plotësuar nga palët kërkuese dhe pjesa e dytë nga Komisioni Teknik. Zyrtari komunal për Komunitetet (ZKK) është përgjegjës për dhënien e formularit palëve kërkuese si dhe për t'i mbështetur në paraqitjen e kërkesave të tyre.
- 2.4. Në përputhje me Nenin 40.3 të Ligjit mbi Procedurën Administrative, Kryetari i Komunës drejtpërdrejt ose përmes ZKK-së do ta pranojë kërkesën dhe do t'ia dërgojë Komisionit Teknik brenda dy ditëve nga paraqitja e saj.
- 2.5. ZKK do t'i informojë palët kërkuese për datën e fillimit të procedurës.

Neni 3

Komisioni Teknik dhe vlerësimi paraprak

- 3.1. Komisioni Teknik, themelohet dhe i caktohet si detyrë të vendosë për kërkesën si organ vlerësimi paraprak.
- 3.2. Komisioni Teknik përbëhet nga tre anëtarë, një nga secili nga institucionet e mëposhtme: MTPT, MKK, dhe Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal (MAPL). Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK), dhënësi i shërbimit, Institucioni i Ombudspersonit do të kenë vend si vëzhgues në Komisionin Teknik. Secili institucion do të emëron përfaqësuesin e vet në Komisionin Teknik dhe do të njofton sekretarin e KKT për këtë emërim. Anëtarët e Komisionit Teknik nuk do të jenë në të njëjtën kohë edhe anëtar të KKT-së.
- 3.3. Pas njoftimit nga Kryetari i Komunës, Komisioni Teknik do t'i përfshijë të gjitha kërkesat në një regjistër të kërkesave të transportit të veçantë humanitar me autobus.
- 3.4. Sipas Nenit 81.1 të Ligjit mbi Procedurën Administrative, 90 ditë nga data kur është marrë kërkesa nga ZKK, Komisioni Teknik është i detyruar të bëjë një Vlerësim gjithëpërfshirës (Vlerësimi). Vlerësimi do të përbëhet nga: a) vlerësimi i sigurisë; b) vlerësimi i fizibilitetit të transportit; c) vlerësimi i nevojave të komunitetit; dhe d) një përfundim bazuar në vlerësimet e mësipërme (a deri në c). Vlerësimi do të shoqërohet ose nga një përfundim pozitiv (Vlerësim pozitiv) ose nga një përfundim negativ (Vlerësim negativ).
- 3.5. Brenda Komisionit Teknik, SHPK-ja do të bëjë një vlerësim të sigurisë. MTPT-ja do të bëjë, pasi të konsultohet me furnizuesin e shërbimit të transportit humanitar me autobus (furnizuesin), një vlerësim të fizibilitetit të transportit, duke përfshirë anët financiare dhe teknike të kërkesës. Pasi të shqyrtohen të gjitha nevojat e përgjithshme të komunitetit që bën kërkesën për transport humanitar, MKK dhe MAPL do të bëjnë një vlerësim të nevojave të komunitetit.
- 3.6. Komisioni Teknik do të miratojë Vlerësimin përfundimtar, njëzëshëm me preferencë, ose me shumicë të thjeshtë të anëtarëve të Komisionit (dy nga tre). Mendimet e kundërta duhet t'i bashkëngjiten Vlerësimit. Vlerësimi do të përmbajë informacionin e dhënë nga Neni 84.2 në Ligjin mbi Procedurën Administrative. Palëve kërkuese si dhe KKT-së do t'u jepet vlerësimi i bërë nga Komisioni Teknik në përputhje me Nenin 109 të Ligjit mbi Procedurën Administrative.
- 3.7. Nëse Komisioni Teknik jep vlerësim negativ ose nuk jep vlerësim fare brenda nëntëdhjetë (90) ditësh, palët kërkuese kanë të drejtë të ankohen në KKT, tridhjetë (30) ditë nga dita kur është dhënë vlerësimi negativ ose brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve nga dita kur ka mbaruar afati pa një vlerësim të bërë nga Komisioni Teknik.

Neni 4

Komisioni Këshillues i Transportit dhe Miratimi i ndryshimit të Itinerareve dhe Orareve

4.1. Sipas Nenit 5.2 të Marrëveshjes, KKT do të mblidhet së paku dy herë në vit për të rishikuar përputhjen me metodologjinë e përzgjedhjes së itinerareve dhe për t'i dhënë Kryeministrit dhe PSSP-së një opinion me shkrim për ndryshimet e mundshme për itineraret dhe oraret aktuale.

4.2 Për këtë qëllim KKT do të merr parasysh:

a) analizën e situatës dhe fizibilitetin të lëshuar nga MTPT sipas nenit 3.1(a) dhe (k) të Shtojcës VI të Marrëveshjes;

b) vlerësimin e nevojave të komunitetit të lëshuar nga MTPT dhe MKK sipas Neni 4.1 të Shtojcës VI të Marrëveshjes;

c) Instancën e parë dhe vendimin për kërkesat për transport humanitar të lëshuar nga komisioni teknik, paraqitur sipas kësaj procedure.

4.3. KKT to të mbajë një regjistër me a) Të gjitha Kërkesat; b) Vlerësimet e Komisionit Teknik dhe c) Ankesat e kërkuessve kundër Vlerësimeve negative të Komisionit Teknik ose mos-vlerësimeve të tij.

4.4. KKT, në instancën e dytë, do të nxjerr vendimin final mbi Kërkesën për transport humanitar duke u bazuar në aktet e parapara me Nenin 4.3.

Kërkesat do të vlerësohen kundrejt vlerësimeve të Komisionit Teknik ose mos-vlerësimeve të tij si dhe kundrejt ankesave të kërkuessve, nëse ato parashtrohen.

4.5. Vendimi i KKT-së lidhur me ndryshimet në itinerare dhe orare do të jenë përfundimtare dhe do të merren së paku një herë në vit. Vendimet do të mbështeten në burimet financiare dhe të autobusëve të planifikuara dhe të mundshme për buxhetin e vitit të ardhshëm si dhe në përputhje me Buxhetin e Konsoliduar të Kosovës (BKK). Pas shqyrtimit të kujdesshëm të elementëve (a) në (c) siç renditen te Neni 4.2 më sipër, KKT do të mundësojë publikimin e ndryshimeve të miratuara të itinerareve dhe orareve.

4.6. Vendimi i KKT-së do të përfshijë sa vijon:

a) një listë të itinerareve ekzistuese ose të reja për t'u parë me përparësi dhe për t'u pajisur me transport humanitar me autobus në buxhetin e vitit të ardhshëm përmes BKK;

b) një listë të itinerareve të reja ose ndalesave të reja brenda itinerareve ekzistuese që do të pajisen me transport humanitar me autobus vetëm në varësi të burimeve shtesë ose nga BKK-ja, donacionet ose kontributet e bashkësisë;

c) një listë kërkesash të hedhura poshtë.

4.7. Në vetvete, paraqitja e një kërkesë në përputhje me Nenin 2 nuk i jep të drejtë kërkuessve që kërkesa e tyre të përfshihet në ndryshimet e itinerarit dhe orarit miratuar nga KKT. Paraqitësit e pakënaqur të një kërkesë mund të paraqesin padi gjyqësore në përputhje me legjislacionin aktual.

Neni 5

Dispozita finale

5.1. Udhëzimi Administrativ do të hyjë në fuqi ditën e nënshkrimit të saj dhe do të botohet në shqip, serbisht dhe anglisht në Gazetën Zyrtare të Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes dhe në faqen e internetit të MTPT-së dhe MKK-së. Procedura gjithashtu do t'i jepet edhe ZKK.

5.2. Kërkesat për transportim humanitar me autobus paraqitë para hyrjes në fuqi të kësaj Procedure do të ri-paraqiten nga palët kërkuese në përputhje me këtë procedurë. ZKK-të në komunat përkatëse janë përgjegjës për informimin e palëve të përmendura kërkuese për këtë kërkesë dhe do t'i ndihmojnë ata në paraqitjen e kërkesave të reja.

Neni 6

Hyrja në fuqi

Udhëzimi Administrativ hyn në fuqi ditën e nënshkrimit.

Prishtinë

Më datën 24.12.2007

Qemajl Ahmeti , Ministër

Shtojca II e UDHËZIMIT ADMINISTRATIV NR. 2007/6

Itineraret e transportit humanitar me autobus që mbajnë IPVQ

- 1) Babin Most/Babimoc (OB) -Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB) - Babin Most/Babimoc (OB);
- 2) Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Gornja Brnjica/ Bërnice e Epërme (PR);
- 3) Miloševo/Milloshëvë (PR) - Gate 3 - Miloševo/Milloshëvë (PR);
- 4) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) – Upper Rahovec/ Orahovac - Gračanica/Gračanicë (PR) - Upper Rahovec/ Orahovac - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 5) Grace/Gracë (VU) - Mitrovica/Mitrovicë North (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6) Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë/Mitrovica South (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE);
- 7) Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL);
- 8) Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS);
- 9) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 10) Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR);
- 11) (Gjilan/Gnjilane A) or Gjilan/Gnjilane (GN) - Poneš/Ponesh (GN) - Koretište/Koretishtë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornje Kusce/Kufcë e Epërme (GN)- Kmetovce/Kmetoc (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 12) (Gjilan/Gnjilane B) or Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) – Cernica/Cernicë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 13) (Gjilan/Gnjilane C) or Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Čuljkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) – Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Kosmata - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 14) (Gjilan/Gnjilane D) or Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërme (GN) - Trnicevce/Tërniqec (NB) – Čuljkovce - Novo Brdo/Novobërdë (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Novo Brdo/Novobërdë (NB) – Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 15) (Gjilan/Gnjilane E) or Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Šilovo/Shillovë (GN) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 16) (Gjilan/Gnjilane F) or Kamenicë/Kamenica (KK) - Ranilug/Ranillug (KK) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Ranilug/Ranillug (KK) – Kamenicë/ Kamenica (KK);
- 17) (Gjilan/Gnjilane G) or Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI).

Shtojca C – Tabela: itineraret e THA dhe gjendja aktuale

| Nr. i linjave (siç renditen në shtojcën e UA nr. 2007/6) | Përmbledhje e itinerarit të THA | Koha e ndërprerjes | Linja pritet që të vazhdojë si pjesë e njoftimit të kontratës (MI, 24 shtator 2014). | Prania e alternativave, d.m.th linjave komerciale dhe autobusëve komunalë në këtë itinerar |
|--|---|--|--|--|
| 1. | Babin Most/Babimoc (OB) -Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB) - Babin Most/Babimoc (OB) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2012 | Jo | Linjë komerciale |
| 2. | Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR) – Gračanica/Graçanicë (PR) - Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR); | Është ndërprerë në vitin 2010 | Jo | Linjë komerciale |
| 3. | Miloševo/Milloshëvë (OB) – Porta 3 - Miloševo/Milloshëvë (OB) | Është ndërprerë në vitin 2010 | Jo | Jo |
| 4. | Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) – Rahovec i Epërm/ Orahovac - Gračanica/Graçanicë (PR) – Rahovec i Epërm/ Orahovac - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) | Është ndërprerë në shtator të vitit 2014 | Jo | Linja komerciale (pa pagesë që nga dhjetori i vitit 2014) |
| 5. | Grace/Gracë (VU) - Mitrovica/Mitrovicë veriore (MI) - Grace/Gracë (VU) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Jo | Linja komerciale (pa pagesë që nga dhjetori i vitit 2014) |
| 6. | Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë/Mitrovica jugore (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Po | Jo |
| 7. | Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Po, me itinerar të ndryshuar (sipas lotës nr. 7 në njoftimin për kontratë). | Linja komerciale (pa pagesë që nga dhjetori i vitit 2014) |
| 8. | Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Po | Linja komerciale (pa pagesë që nga dhjetori i vitit 2014) |
| 9. | Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) | Është ndërprerë në shtator të vitit 2014 | Jo | Linjë komerciale |
| 10. | Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Graçanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Jo | Linjë komerciale |
| 11. | (Gjilan/Gnjilane A) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Poneš/Ponesh (GN) - Koretište/Koretishtë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornje Kusce/Kufcë e Epërme (GN)- Kmetovce/Kmetoc (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Po | Linjë komerciale |

| | | | | |
|-----|---|--|---|---|
| 12. | (Gjilan/Gnjilane B) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Cernica/Cernicë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Po | Linjë komerciale |
| 13. | (Gjilan/Gnjilane C) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Čuljkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) - Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Kosmata - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2011 | Po | Linjë komerciale |
| 14. | (Gjilan/Gnjilane D) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërme (GN) - Trnicevce/Tërniqec (NB) - Čuljkovce - Novo Brdo/Novobërdë (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Novo Brdo/Novobërdë (NB) - Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Jo | Linjë komerciale (itinerari është i kombinuar me itinerari nr.15) |
| 15. | (Gjilan/Gnjilane E) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Slivovë/Slivovo (NB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Šilovo/Shillovë (GN) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN). | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Po, me itinerar të ndryshuar (sipas lotës nr. 1, Gjilan/Gnjilane C në njoftimin për kontratë) | Linjë komerciale (itinerari është i kombinuar me itinerari nr.14) |
| 16. | (Gjilan/Gnjilane F) ose Kamenicë/Kamenica (KK) - Ranilug/Ranillug (KK) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Ranilug/Ranillug (KK) - Kamenicë/ Kamenica (KK). | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Jo | Linjë komerciale (itinerari është i kombinuar me itinerari nr.17) |
| 17. | (Gjilan/Gnjilane G) ose Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI). | Është ndërprerë në gusht të vitit 2014 | Jo | Linjë komerciale (itinerari është i kombinuar me itinerari nr.16) |

Shtojca D - Njoftimi për Kontratë, Ministria e Infrastrukturës, 24.09.2014

NJOFTIMI PËR KONTRATË

SHËRBIME

Konform nenit 40 të Ligjit nr.04/L-042, të Ligji për Prokurimin Publik,

Data: 24.09.2014

| | | | | | | | | | |
|------------------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. i prokurimit | MI | 1 | 4 | 0 | 7 | 1 | 2 | 1 | 1 |
|------------------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|

Ky njoftim është përgatitur në GJUHËT:

Shqip Serbisht Anglisht

(Versioni në gjuhën Angleze, aty ku përgatitet, do të mbizotëroj)

NENI I: AUTORITETI KONTRAKTUES

I.1 EMRI DHE ADRESA E AUTORITETIT KONTRAKTUES (AK)

| | |
|---|-------------------|
| Emri zyrtar: Ministria e Infrastrukturës | |
| Adresa e AK: Ndërtesa e Gërmisë Kati i I zyra 104 A | |
| Qyteti: Prishtinë | Kodi postar:10000 |
| URL (nëse aplikohet): | |
| Personi kontaktues: | E-mail: |
| Telefoni: | Faksi: |

Autoriteti kontraktues kryen blerje në emër të autoriteteve të tjera kontraktuese:

Po Jo

NENI II: LËNDA E KONTRATËS

II.1 PËRSHKRIMI

| | | |
|---|---|---|
| II.1.1 Titulli i kontratës i dhënë nga autoriteti kontraktues: Transporti Humanitar rrugorë i udhëtarëve Llot: VI, IX, XII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX dhe XX | | |
| II.1.2 Lloji i kontratës dhe lokacioni i punëve, vendi i dorëzimit apo realizimit | | |
| <input type="checkbox"/> Punë | <input type="checkbox"/> Furnizime | <input checked="" type="checkbox"/> Shërbime |
| <input type="checkbox"/> Ekzekutim <input type="checkbox"/> Projektim dhe ekzekutim Realizim, me çfarëdo mënyrë, të punës, që korrespondon me kërkesat e specifikuar nga autoriteti kontraktues . | <input type="checkbox"/> Blerje <input type="checkbox"/> Qira financiare (lizing) <input type="checkbox"/> Qira <input type="checkbox"/> Blerje me këste <input type="checkbox"/> Kombinim i tyre | Kategoria e shërbimit: Transporti Humanitar rrugorë i udhëtarëve Llot: VI, IX, XII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX dhe XX |
| Vendi apo vendndodhja kryesore e punëve: | Vendi kryesor i dorëzimit | Vendi kryesor i realizimit Prishtinë, Mitrovicë Klinë, Zubin Potok, Gjilan, Kamenicë, Qaber Artanë, Leposaviç Dragash |

| | | | | |
|---|---|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| II.1.3) Njoftimi përfshinë | | | | |
| Një kontratë publike | Po | x | Jo | <input type="checkbox"/> |
| Krijimin e kontratës publike kornizë | Po | | Jo | x |
| II.1.4) Informacionet e marrëveshjes kornizë (nëse aplikohet): | | | | |
| Kontrate publike kornizë me një operator | | | | <input type="checkbox"/> |
| Kontrate publike kornizë me disa operator | | | | |
| Ekzekutimi i kontratës: | | | | |
| Thirrje/Porosi | | | | <input type="checkbox"/> |
| Kontrata ndihmëse/Mini-konkurrencë | | | | <input type="checkbox"/> |
| Kohëzgjatja e kontratës publike kornizë: | | | | |
| II.1.5) Përshkrim i shkurtër i lëndës së kontratës Transporti Humanitar rrugorë i udhëtarëve me Autobus per nevoja te komuniteteve pakicë, pas rekomandimeve te keshillit per transport humanitar. | | | | |
| II.1.6) Klasifikimi i Fjalorit të Përgjithshëm të Prokurimit (FPP): 60000000-8 | | | | |
| II.1.7) Variantet pranohen | | | | |
| | Po | <input type="checkbox"/> | Jo | x |
| II.1.8) Ndarja në Pjesë | | | | |
| | Po | x | Jo | <input type="checkbox"/> |
| Nëse po, tenderët duhet të dorëzohen për (shënoni vetëm një kuti) | | | | |
| <input type="checkbox"/> | vetëm një pjesë | x një a ma shumë pjesë | <input type="checkbox"/> | Të gjitha pjesët |
| II.1.9) Informacione lidhur me pjesët (nëse aplikohen) | | | | |
| Nr. i pjesës | Përshkrimi i shkurtër | FPP | Sasia apo fushëveprimi | Informacione shtesë |
| 1 | Gjilan A Gjilan- Ponesh-Koretisht- Stanosher –Kufce e Eprme -kmetoc-Shillov- Gjilan Gjilan B Gjilan – Budrik e Poshtme-Pasjan-Budrik e Poshteme-Partesh- Cernicë-Gjilan Llivoci i Epërm-Gjilan Gjilan C Gjilan –Stanosher- Makresh i Epërm- Terniçec(NB)-Culjkovce- Boston(NB)-Izvor-(NB)- Prekoc(NB)-Zebnicë(NB)- Strazh (GN)-Kosmata- Stanishor(GN) Kosmata-Strazh- Zebnicë(NB)-Pregoc(NB)- | 60000000-8 | 5484 km | Referoju Dosjes se Tenderit |

| | | | | |
|----|--|------------|---------|-----------------------------|
| | Izvor(NB)-Boston(NB)- Culjkovec-Tërniçec (NB)- Makresh i Epërm – Stanishor- Gjilan- Parllovë- Gjilan. | | | |
| 2 | Qabër Mitrovicë | 60000000-8 | 1224 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 3 | Novobërd- Prishtinë.. | 60000000-8 | 3600 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 4 | Leposaviç-Mitrovicë . | 60000000-8 | 1400 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 5 | Vidimiriç- Mitrovicë | 60000000-8 | 1440 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 6 | Dragash ;raoc;plavë;turbe;bicë;bre zne; prizren | 60000000-8 | 1760 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 7 | Klinë;Desnik;klinovac;bek ove; osjan;mitrovic;zveçan | 60000000-8 | 1488 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 8 | Frashër ;Mitrovicë ;zveçan i vogël | 60000000-8 | 480 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 9 | Mitrovicë-Kodra e Minatorëve-Mitrovicë | 60000000-8 | 180 km | Referoju Dosjes se Tenderit |
| 10 | Kamenice;recan;hajnoc;l umi kremenat;lumi meshin;denovit;popullant; strezovc Kamenice ;berivojc;topanic;grec;do marovc;krshlanet;hodono c;rogoçicë;muqiverc;ship ashnic e ulet;kololeq;kopernic;stra lic;boshce ;grizime;kamenicë | 60000000-8 | 2120 km | Referoju Dosjes se Tenderit |

II.2) SASIA APO FUSHËVEPRIMI I KONTRATËS

Sasia apo fushëveprimi i përgjithshëm (përfshirë të gjitha pjesët dhe opsionet nëse aplikohen)
Transporti rrugore i udhetareve ne relacionet e caktuara:

II.3) KOHËZGJATJA E KONTRATËS APO AFATET KOHORE PËR PËRFUNDIM

Kohëzgjatja në muaj 12 (nga dhënia e kontratës)
Fillimi: 2 dite pas nenshkrimit
Përfundimi: 2015

NENI III: INFORMACIONET LIGJORE, EKONOMIKE, FINANCIARE DHE TEKNIKE

III.1) KUSHTET NË LIDHJE ME KONTRATËN

III.1.1) Siguria e kërkuar e ekzekutimit

Po x Jo

Nëse po, vlera e sigurisë së ekzekutimit 10 % e vlerës së kontratës, për një periudhë një vjeqare prej momentit të fillimit të ekzekutimit të kontratës.

III.1.2) Forma ligjore që do të merret përmes grupit të operatorëve ekonomik të cilëve do t'u jepet kontrata (nëse aplikohet):

III.1.3) Kushtet e tjera të veçanta me të cilat ka të bëjë ekzekutimi i kontratës

Po

Jo

X

Nëse po, përshkrimi i kushteve të veçanta

- 1. Deklarata nën Betim**, e nënshkruar nga tenderuesi duke përdorur formën e përcaktuar në dosjen e tenderit. – Original
- Një vërtetim i nënshkruar nga administrata tatimore e vendit të themelimit të operatorit ekonomik, se operatori ekonomik në fjalë nuk është me vonesë për pagimin e tatimeve së paku deri në tremujorin e fundit të vitit para dorëzimit të tenderit.- kërkohet vetëm për fituesin e tenderit.
- Një dokument lëshuar nga Gjykata kompetente që vërteton se operatori ekonomik i përmbush “Kërkesat e përshtatshmerisë” Pika III.1.1.) 2.a,c,d dhe e. – original ose kopje e noterizuar - kërkohet vetëm për fituesin e tenderit.

Dëshmitë lidhur me kërkesat e pranueshmërisë:

Lidhur me kërkesat e pranueshmërisë, pika 2 dhe 3, do të kërkohen nga tenderuesi të cilit autoriteti kontraktues ka ndër mend që t’ia jap kontratën. Këto dokumente duhet të dorëzohen nga tenderuesi para dhënies së kontratës. Në rast të dështimit të dorëzimit të këtij dokumenti, tenderi në fjalë do të refuzohet.

III.2.2 Përshtatshmëria profesionale

- Regjistrimi i OE në regjistrin profesional, komercial ose korporatës në vendin e themelimit e përkthyer në gj.shqipe, angleze ose sërbe. (Ofertuesi jo rezident sipas Ligjit aktual të Kosovë LPP Nr 04/L-042) është i detyruar të paraqesë çertifikatën e regjistrimit të njësisë përhershme-para nënshkrimit të kontratës.
- Regjistrimi i TVSH;

Dëshmia e kërkuar dokumentare:

- Një dokument i lëshuar nga autoriteti përkatës publik në vendin e themelimit të operatorit ekonomik me të cilin evidentohet regjistrimi i operatorit ekonomik në atë vend (Kopja e certifikatës së biznesit);
- Kopja e TVSH-së;

III.2.3 Kapaciteti ekonomik dhe financiar:

- Qarkullimi bankar prej së paku 100,000.00 € në tri vitet e fundit (2011, 2012 dhe 2013).

Dëshmia e kërkuar dokumentare:**Dëshmia –1**

Deklarat adekuate ose deklarata nga një ose më shumë banka me reputacion në Kosovë.

III.2.4 Kapaciteti teknik dhe profesional;

- Listen e kontratave, jo më pak se 100,000.00 € të lëmisë së transportit te udhetareve në periudhën e shkuar trevjeçare.
- Kontratat e punes per të punësuarit - të bashkangjitur përvojën e punës, CV-të ,
- Menaxheri i transportit:** Të ketë dëshmi se ka menaxhuar së paku pesë (5) projekte nga lëmia e transportit te udhetareve- referenca lëshuar nga punedhënesi.
- Personeli kryesor teknik –shoferet , Nje shofer per nje llot :**
- Menaxheri i transportit dhe shoferet të jetë në listën e pagave së paku në gjashtë mujorin e fundit të vitit ose të ketë kontratë me operatorin për këtë projekt.
- Operatori ekonomik duhet te kete minimum 2 autobuse per nje llot ;
- Nese operatori ekonomik oferton ne me shume se nje llot , kapacitetet teknik dhe njerezore duhet te rriten ne varesi te lloteve per te cilat oferton .
- Licenca për Transport rrugor te udhetareve ne kategorinë C apo D e lëshuar nga MI .**
- Te ketë në pronësi autobus te regjistruar dhe siguruar ne Kosovë te destinuar për transport nderurban;
- Çertifikata VALIDE per secilin autobus me te cilin aplikon ;
- Autobusët duhet te posedojnë se paku njëzetepesë(25)ulëse lëvizëse fabrikisht ;
- Certifikatën e kontrollimit teknik jo më të vjetër se 6 (gjashtë) muaj;
- Autobusët duhet të jenë të shënuar në të dy anët me mbishkrimin e emrit te firmës (shkronjat me madhësi mbi 20 cm;
- Dëshminë që ka në pronë zyrën administrative ose me qira sipas Udhëzimit Administrativ 05/2013.
- Dëshminë e lëshuar nga Gjykata se menaxheri i operatorit nuk ka pengesa ligjore te zhvilloj veprimtarinë ne lëmin e transportit(**operatori eshte i obliguar qe te kete ne marrëdhënie te rregullt pune menaxherin**);
- Menaxheri i operatorit ekonomik duhet te jete i çertifikuar te kete diplomë te (CPC).

Dëshmia e kërkuar dokumentare:**Dëshmia 1.**

- Listen e kontratave, jo më pak se 100,000.00 € të lëmisë së transportit te udhetareve në periudhën e shkuar trevjeçare.duke bashkëngjitur: referenca/procesverbalet e pranimit pëfundimtar të shërbimeve te transportit te udhetareve, duke treguar vlerën, datën, natyrën dhe vendndodhjen e shërbimeve te ofruara. Lëshuar nga punedhënesit e tyre .

Dëshmia 2 – 5

- Kontratat e punes per të punësuarit - të bashkangjitur përvojën e punës, CV-të ,
- Menaxheri i transportit: Të ketë dëshmi se ka menaxhuar së paku pesë (5) projekte nga lëmia e transportit te udhetareve- referenca lëshuar nga punedhënesi.
- Personeli kryesor teknik –shoferet , Nje shofer per nje llot ; Shoferet duhet të kenë patentë shoferin ; kontratat e punes;
- Menaxheri i transportit dhe shoferet të jetë në listën e pagave së paku në gjashtë mujorin e fundit të vitit ose të ketë kontratë me operatorin për këtë projekt. Kontratat duhet të vërtetohet nga Noteri.

Dëshmia 6 – 15

- Te bashkangjitet te gjitha dokumentet – deshmit qe kane te bejne me kerkesat e parapara ne pikat 6-15.

Deshmia 16

- Te bashkangjitet kopja e diplomes te leshuar nga MI – Departamenti i Transportit.

III.3) KUSHTET SPECIFIKE PËR KONTRATAT E SHËRBIMEVE

| | | | | |
|---|----|-------------------------------------|----|-------------------------------------|
| III.3.1) Ekzekutimi i shërbimeve i rezervuar për një profesion të caktuar | Po | <input type="checkbox"/> | Jo | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <i>Nëse po</i> , referenca për ligjin, rregulloren apo dispozitën administrative përkatëse | | | | |
| III.3.2) Personat ligjor duhet të tregojnë emrat e kualifikimeve profesionale të personelit përgjegjës për ekzekutimin e shërbimeve | Po | <input checked="" type="checkbox"/> | Jo | <input type="checkbox"/> |

NENI IV: PROCEDURA

IV.1) LLOJI I PROCEDURËS

| | |
|---|--|
| IV.1.1) Lloji i procedurës | |
| <input checked="" type="checkbox"/> E hapur | |
| <input type="checkbox"/> E kufizuar | |
| <input type="checkbox"/> E negociuar | Arsyetimi për zgjedhjen e procedurës së negociuar _____ |

IV.2) KRITERET E DHËNIES

Shëno në kutinë e duhur dhe fshije tjetrën

Çmimi më i ulët

apo

Tenderi ekonomikisht më i favorshëm në drejtim të

IV.3) INFORMACIONET ADMINISTRATIVE

| | | | | |
|--|----|-------------------------------------|----|-------------------------------------|
| IV.3.1) Publikimet paraprake në lidhje me kontratën e njëjtë | Po | | Jo | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <i>Nëse po</i> , Njoftim paraprak: Publikime tjera (<i>nëse aplikohen</i>): _____ | | | | |
| IV.3.2) Kushtet për marrjen e dosjes së tenderit | | | | |
| Afati i fundit për pranimin e kërkesave data 24.10.2014 | | | | |
| IV.3.3) Afati i fundit për pranim të tenderëve | | | | |
| <i>data</i> 05.11.2014 <i>koha</i> 14:00 <i>vendi</i> Prishtinë | | | | |
| IV.3.4) Afati kohor për dorëzimin e [tenderëve] është shkurtuar: <input type="checkbox"/> po <input checked="" type="checkbox"/> jo | | | | |
| <i>Nëse po</i> , jep arsyetim _____ | | | | |
| IV.3.5) A është e nevojshme siguria e tenderit: | Po | <input checked="" type="checkbox"/> | Jo | <input type="checkbox"/> |
| <i>Nëse po</i> , vlera e sigurisë së tenderit 1,500.00 €, per Llot | | | | |
| Vlefshmëria – 120 dite pas skadimit të periudhës së validitetit të tenderit. | | | | |
| IV.3.6) Periudha e vlefshmërisë së tenderit: 90 ditë pas hapjes se ofertave. | | | | |
| IV.3.7) Takimi për hapjen e tenderëve: | | | | |
| <i>data</i> 05.11.2014 <i>koha</i> 14:30 <i>vendi</i> Prishtinë | | | | |

NENI V: INFORMACIONET PLOTËSUESE

V.1) ANKESAT

Çdo palë e interesuar mund të bëjë ankesë tek Organi Shqyrtues i Prokurimit, në bazë të dispozitave të Pjesës IX të Ligjit Nr. 04/L-042, Ligji për Prokurimin Publik.

V.1.1) ADRESA E ORGANIT SHQYRTUES TË PROKURIMIT (OSHP)

| | |
|--|--------------|
| Emri zyrtar: Organi Shqyrtues i Prokurimit | |
| Adresa e OSHP: Rruga, Garibaldi | |
| Qyteti: Prishtinë | Kodi postar: |
| Adresa elektronike (nëse aplikohet): | |
| Personi kontaktues: | E-mail: |
| Telefoni: | Faksi: |

V.2) INFORMACIONET SHITESË

Shënim: operatorët ekonomik do të kenë të drejtë të dorëzojnë tenderin, kërkesën për pjesëmarrje dhe dokumentet e tjera të nevojshme apo dosjet të cilat u lejohen gjatë kryerjes së një aktiviteti të prokurimit në gjuhën Shqipe, Serbe dhe Angleze.

Shto informacione tjera



Transporti i veçantë për komunitetet në Kosovë

ANALIZË E POLITIKAVE

Ballina: autobus komercial në Gračanica/Graçanicë, fotografuar më 7 tetor nga zyrtari i Misionit të OSBE-së, Bekim Uka;

Faqja e fundit: transporti humanitar me autobus në Velika Hoča/ Hoçë e Madhe, fotografuar më 15 shkurt nga zyrtarja e Misionit të OSBE-së, Gorica Shqepanoviq.