



Ekonomia e veturave në Kosovë

Analizimi i politikave qeveritare
për importin, regjistrimin dhe
kontrollimin e veturave

Përmbledhje ekzekutive

Në vitin 2014, në Kosovë ishin të regjistruara gjithsej 286,505 automjete. Më e vjetra ishte prodhim i vitit 1942. Marrë në përgjithësi, mesatarja e vjetërsisë së veturave që qarkullojnë në Kosovë është 18 vite, apo 10 vite më shumë se sa mesatarja e veturave që qarkullojnë brenda Bashkimit Evropian. Kësaj mesatare të lartë, në masë të madhe i ka kontribuar vendimi i qeverisë i vitit 2011 për lejimin e importit të veturave të përdorura deri në 13 vite, nga 8 sa kishte qenë më herët. Pas këtij vendimi, importi i veturave të përdorura u rrit për 44%, sikurse që u rritën në masë të madhe edhe të hyrat doganore nga veturat.

Në mars të këtij viti, Qeveria ka shkuar edhe një hap më tej, duke hequr kufizimin për importin e veturave të përdorura. Përderisa në njërin anë qeveria ka hequr kufizimet për importin e veturave të vjetra, në anën tjetër qendrat e kontrollimit teknik nuk kanë shtuar masat për një kontrollim më të rreptë teknik. Si rezultat, kontrollimi jo i duhur teknik po ndikon në rritjen e numrit të aksidenteve në trafik dhe në ndotjen e ambientit. Në vitin e fundit, aksidentet me fatalitet kanë shënuar rritje prej 6.7%. Nga 16,300 aksidente sa kanë ndodhur në vitin 2014, 111 kanë qenë me fatalitet, ku 127 persona kanë humbur jetën.

Në këtë studim, Instituti GAP ka analizuar politikat shtetërore rreth importit të veturave të përdorura, duke nxjerrë në pah efektet negative të këtyre vendimeve. Studimi ka analizuar edhe cilësinë e kontrolleve teknike të veturave, duke argumentuar se si lëshimet në kontrollet teknike po ndikojnë në sigurinë e trafikut rrugor dhe në ndotjen e ambientit. Në fund, studimi ofron një varg rekomandimesh për përmirësimin e politikave të importit dhe regjistrimit të automjeteve në Kosovë.

1. Historiku i rregullimit të importit të veturave

Rregullimi i importit të veturave në Kosovë mund të ndahet në tri faza:

- a) Faza e parë apo faza e themelimit të doganave ku importi i veturave pothuajse nuk rregullohej fare;
- b) Faza e dytë apo vendosja e akcizës në vetura dhe pastaj edhe ndalesa në import të veturave më të vjetra se 8 vite; dhe
- c) Faza e tretë, nga viti 2011 e këndej, kur Qeveria e Kosovës fillon të përshkallëzojë akcizën në vetura si dhe të intervenojë në kufizimin e vjetërsisë së veturave, fillimisht duke e rritur në 13 vite e pastaj duke e hequr në tërësi kufizimin e vjetërsisë.

Akciza në vetura ka filluar të aplikohet për herë të parë në qershor të vitit 2000, kur UNMIK për herë të tretë kishte zgjeruar listën e produkteve në të cilat vendoset akciza. Në bazë të Rregullores 2000/35, akciza vendosej prej 20% e vlerës plus 1,000 DM (marka gjermane) kosto fikse në "automobilat dhe automjetet, kryesisht të disejuara për transportin e personave, duke përfshirë automobilat e tipit karavan dhe automobilat e garave".¹ Me zyrtarizimin e Euros si valutë zyrtare në Kosovë, akciza prej 1,000 DM ishte konvertuar në 500 Euro.²

Përderisa çështja e akcizës së veturave ishte rregulluar në vitin 2000, kufizimi sa i përket vjetërsisë së veturave është vendosur në shkurt të vitit 2005, kur me anë të një rregullore ndalohej "importimi i çdo automjeti të regjistruar për herë të parë brenda apo jashtë Kosovës para 8 apo me tepër vitesh i klasifikuar si lloj i veturës apo automjetit tjetër, kryesisht të disenjuar për transportimin e personave duke përfshirë edhe veturat karavan dhe veturat për gara".³

Brenda katër viteve (2011-2015), Qeveria mori edhe dy vendime të tjera rreth importit të veturave. Fillimisht, më 22 qershor 2011, Qeveria mori një vendim⁴ i cili lejonte regjistrimin për herë të parë në Kosovë të veturave të importuara jo më të vjetra se 13 vite, pra duke e hequr kufizimin e më hershëm prej 8 vitesh por duke adoptuar një përshkallëzim të akcizës së veturave varësisht nga vjetërsia. Ky vendim i qeverisë bëri që numri i importit të veturave të vjetra mbi tetë vite të shtohet dukshëm. Si rezultat, edhe mesatarja e vjetërsisë së veturave të regjistruara në Kosovë vazhdoi të rritet.

¹ UNMIK, Rregullore nr. 2000/35, 16 qershor 2000, <http://bit.ly/1EmHky8>

² UNMIK. Rregullore nr. 2001/38, 30 dhjetor 2001, <http://bit.ly/1P540Gg>

³ UNMIK, Rregullore nr. 2005/11, 28 shkurt, 2005, <http://bit.ly/1P546OI>

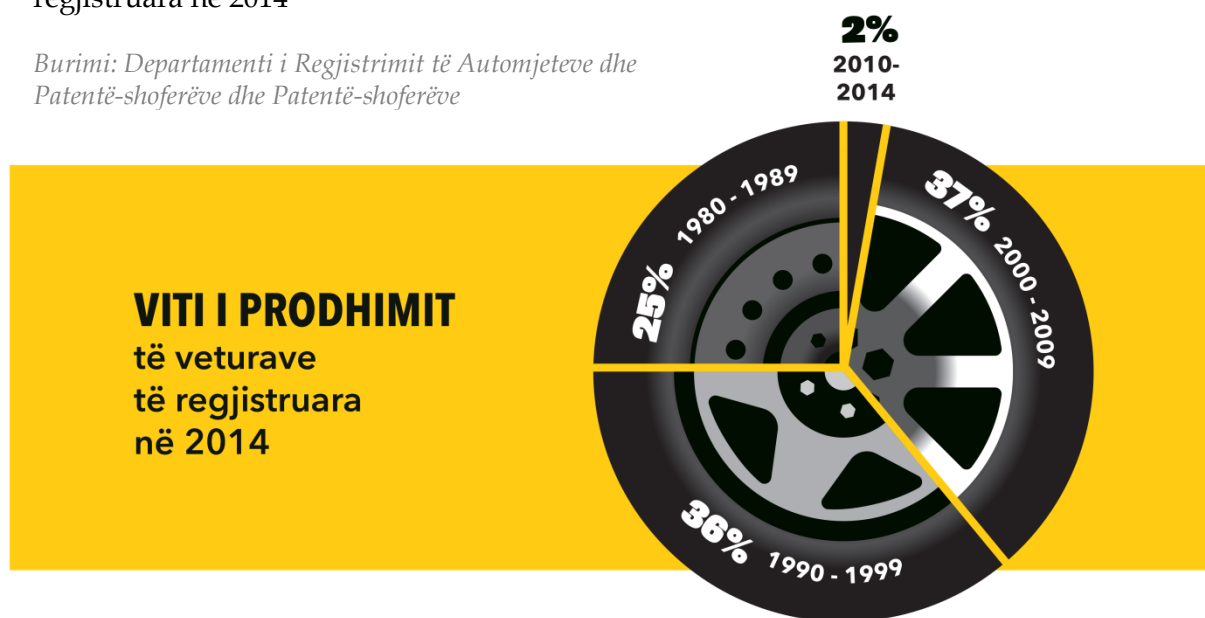
⁴ Qeveria e Republikës së Kosovës, Vendimi Nr. 05/20, <http://bit.ly/1J83llt>

Më 24 mars 2015, Qeveria e Kosovës shkoi edhe një hap më tej, duke larguar në tërësi kufizimet rreth vjetërsisë së veturave të importuara që mund të regjistrohen në Kosovë. Me anë të këtij vendimi⁵, Qeveria jo vetëm që largoi kufizimin për importin e veturave të vjetra, por ndryshoi edhe normat e tatimit të akcizës për veturat e përdorura, e të cilat variojnë në bazë të viteve të amortizimit të veturave dhe fuqisë motorike.

Nga të dhënat e siguruar nga Ministria e Punëve të Brendshme, në vitin 2014, në Kosovë kanë qenë të regjistruara gjithsej 286,505 vetura. Nga to, vetëm 111,855 janë të prodhuara nga viti 2000 e këndeje, kurse të tjerat apo 61% e veturave janë të prodhuara mes viteve 1942-1999. Marrë në përgjithësi, del se mesatarja e vjetërsisë së veturave të regjistruara në vitin 2014 ishte 18.1 vite. Ndërkaq, mesatarja e vjetërsisë së veturave në shtetet e BE-së është 8.6 vite.⁶

Figura 1. Viti i prodhimit të veturave të regjistruara në 2014

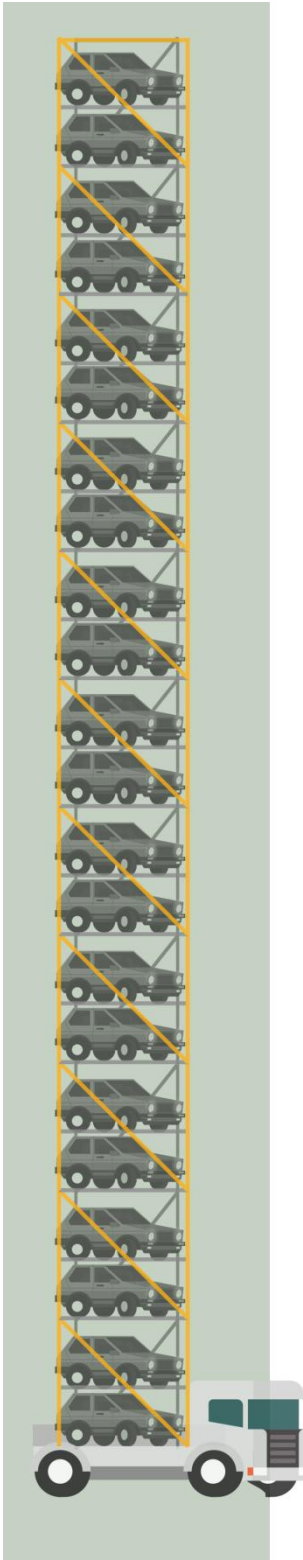
Burimi: Departamenti i Regjistrimit të Automjeteve dhe Patentë-shoferëve dhe Patentë-shoferëve



⁵ Qeveria e Republikës së Kosovës, Vendimi Nr. 16/20, <http://bit.ly/1bdrmMy>

⁶ European Automobile Manufacturers Association, <http://bit.ly/1GUi97h>, qasur më 4 maj 2015.

2. Efektet e vendimit të qeverisë në buxhet dhe në tregun e veturave



Ligji për Tatimin e Normës së Akcizës në Kosovë ka hyrë në fuqi më 1 janar 2009. Ky ligj nuk e ndryshoi shkallën e akcizës në vetura të vendosur nga UNMIK-u, e që ishte 500 euro për çdo automjet.⁷ Gjashtë vite pas marrjes së vendimit të UNMIK-ut për ndalimin e importit të veturave më të vjetra së tetë vite, në qershor të vitit 2011, Qeveria e Kosovës me anë të një vendimi zgjati kufizimin për ndalimin e importimit të veturave nga 8 në 13 vite. Gjithashtu, ky vendim përshkallëzoi shkallën e akcizës varësisht nga vjetërsia dhe fuqia e motorit (cmm).⁸ Përveç përshkallëzimit të akcizës, Qeveria e Kosovës liroi veturat e reja deri në 2,000 cmm nga akciza.

Nga të dhënat e Doganës së Kosovës, shohim qartë se vendimi ka krijuar incentiva për importim të veturave të vjetra në Kosovë. Kjo për arsye se menjëherë pas marrjes së vendimit në qershor të vitit 2011, importi i veturave të përdorura në muajin vijues (korrik) u rrit për 92%, ndërsa në periudhën e njëjtë të vitit paraprak kjo rritje kishte qenë 20%.⁹ Në vazhdim, gjatë vitit 2011, importi i veturave të përdorura është rritur për 5,800 vetura (44%), ndërsa rritja ka vazhduar edhe në vitin 2012, por me një hov më të ngadalshëm (8%). Krahasuar me vitin 2010, në vitin 2011 dhe 2012, kanë hyrë 13,200 më shumë vetura të përdorura. Importi i veturave të përdorura ka filluar të shënojë rënie tek në vitin 2013, mirëpo prapë në vitin 2014 janë importuar rreth 3,500 vetura të përdorura më shumë se në vitin 2010 (vit para hyrjes së vendimit në fuqi).

Importi i veturave të reja gjithashtu ka shënuar rritje që nga viti 2010 deri më 2013, mirëpo në trend shumë më të ulët krahasuar me veturat e përdorura. Për shembull, në vitin 2012 janë importuar vetëm 1,211 vetura të reja krahasuar me 20,570 vetura të përdorura.

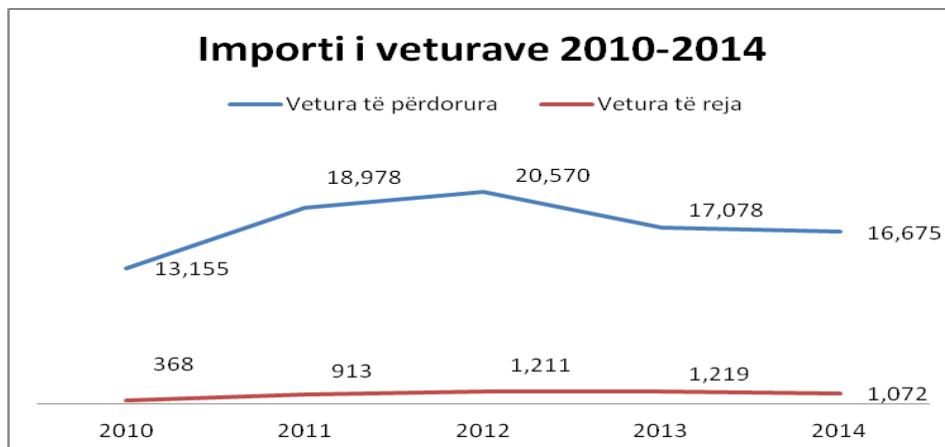
⁷ Ligji nr. 03/L-112 për Tatimin e Normës së Akcizës në Kosovë, 31 dhjetor 2008, <http://bit.ly/1ImfrcG>

⁸ Qeveria e Republikës së Kosovës, Vendimi Nr. 05/20, 22 qershor 2011, <http://bit.ly/1J83llt>

⁹ Dogana e Kosovës, përgjigje me post elektronike, 7 Prill 2015

Figura 2. Numri i veturave të importuara sipas vjetërsisë 2011-2014

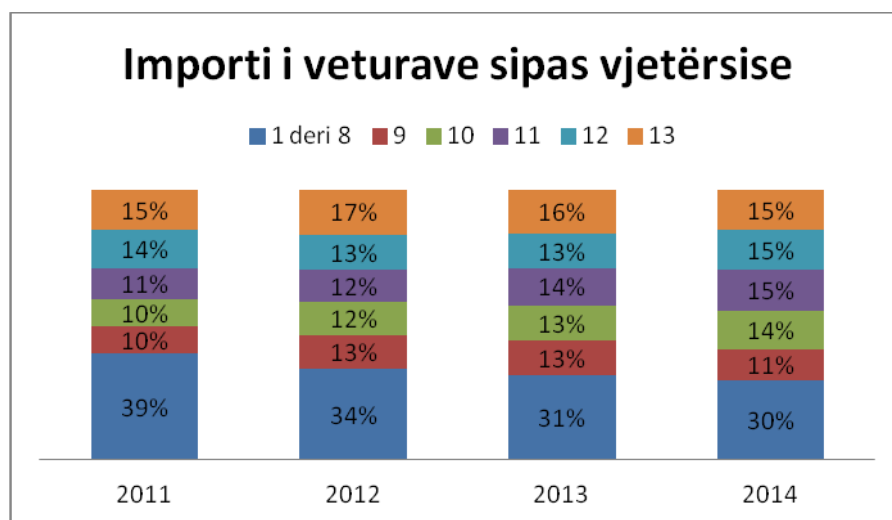
Burimi: Dogana e Kosovës



Nëse analizojmë përqindjen e importit të veturave sipas vjetërsisë, shohim se që nga hyrja në fuqi e vendimit të vitit 2011, përqindja e importit të veturave të vjetra nga 1 deri 8 vite ka rënë vazhdimisht.¹⁰ Ndërsa në grupin e veturave të vjetra nga 9 deri 13 vite, pjesëmarrjen më të madhe e zënë veturat 13 vite të vjetra.

Figura 3. Importi i veturave sipas vjetërsisë

Burimi: Dogana e Kosovës



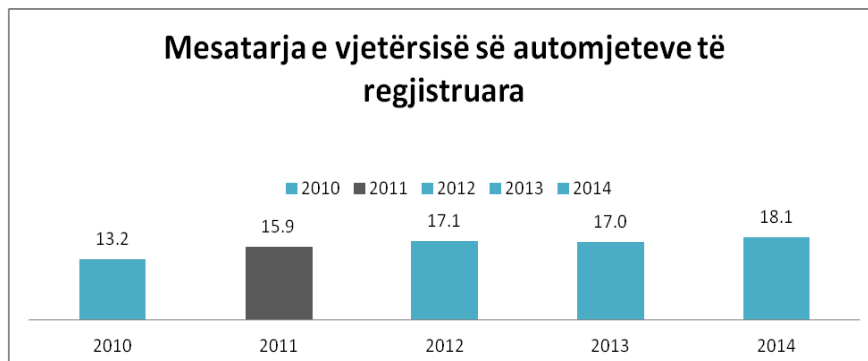
¹⁰ Të dhënat për veturat 1 deri 8 vite janë të klasifikuara vetëm që nga korriku 2011 nga Doganat e Kosovës. Rënia është shumë më e theksuar (rreth 24 pikë përqindje) në rast se e përfshijmë importin e veturave nga 1 deri 8 vite para korrikut 2011).



Duke pasur parasysh zhvillimet në importin e veturave, rrjedhimisht rritja e importit të veturave të përdorura kishte ndikuar në strukturën e vjetërsisë së veturave në qarkullim në Kosovë. Në bazë të të dhënave të regjistrimit të automjeteve të ofruara nga Ministria e Punëve të Brendshme, shihet se gjatë vitit 2011, mesatarja e vjetërsisë së veturave të regjistruara në qarkullim ishte rritur nga 13.2 në 15.9 vite apo 2.7 vite më të vjetra krahasuar me vitin 2010 (vit kur ka qenë e ndaluar importimi i veturave me të vjetra se 8 vite). Në vitin 2012, kur mund të shohim efektin e plotë të vendimit të Qeverisë së Kosovës, mesatarja e vjetërsisë së veturave ishte rritur tutje në 17.1 vite apo 3.9 vite më të vjetra krahasuar me vitin 2010. Mesatarja e vjetërsisë së veturave në qarkullim kishte vazhduar të rritej edhe në vitin 2014, e cila arriti në 18.1 vite.

Figura 4. Mesatarja e ponderuar e vjetërsisë së veturave të regjistruara

Burimi: MPB -
Departamenti i
Regjistrimit të
Automjeteve
dhe Patentë-shoferëve

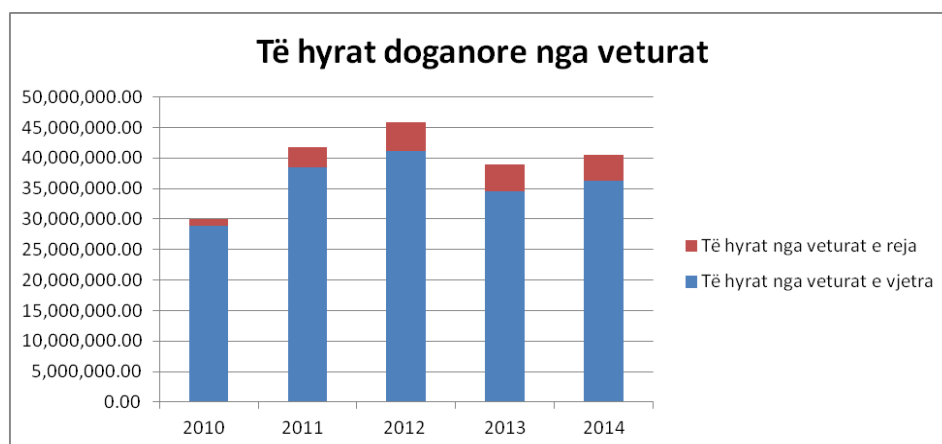


Përderisa vendimi kishte ndikuar në rritjen e importit të veturave të përdorura dhe mesataren e vjetërsinë së veturave në qarkullim, të hyrat buxhetore nga importimi i veturave gjithashtu ishin rritur në mënyrë të dukshme. Menjëherë gjatë vitit 2011, të hyrat doganore nga veturat e përdorura janë rritur për 9.5 milion euro (33%), ndërsa kur krahasojmë vitin 2012 me vitin 2010, shihet se të hyrat doganore nga veturat e përdorura janë rritur për 12.3 milionë euro (43%). Brenda dy viteve nga hyrja e vendimit në fuqi, Qeveria e Kosovës ka mbledhur rreth 21.8 milionë euro më shumë të hyra doganore nga veturat e përdorura. Në anën tjetër, dy vitet e fundit (2013 dhe 2014), siç duket si pasojë e maturimit të kërkesës për vetura të përdorura, të hyrat doganore brenda vitit kanë qenë mesatarisht 6.5 milionë euro më të mëdha se para se të hynte vendimi në fuqi.

Sa i përket të hyrave doganore nga veturat e reja, në vitin 2011 ato janë rritur për 2.1 milionë euro (në total 3.3 milion euro), ndërsa në vitin vijues 2012 kur mund të shihet efekti i plotë i vendimit, të ardhurat ishin rritur për 3.5 milion euro krahasuar me vitin 2010. Mund të konsiderohet se mesatarisht, si pasojë e hyrjes në fuqi të vendimit të vitit 2011, Doganat kanë mbledhur rreth 3.2 milionë euro më shumë në vit nga veturat e reja. Në total, në dy vitet e para pas implementimit të vendimit, të hyrat doganore nga veturat janë rritur për rreth 27.5 milion euro.

Figura 5. Të hyrat doganore nga veturat 2010-2014

*Burimi:
Doganat e
Kosovës*



Me gjithë rritjen e vjetërsisë së veturave në qarkullim si pasojë e vendimit për lejimin e importimit të veturave nga 8 në 13 vite, Qeveria e Kosovës me datë 24 mars 2015 mori një vendim tjetër i cili largonte tërësisht kufizimin në importin e veturave në bazë të vjetërsisë së tyre. Përveç largimit të ndalesës në vjetërsinë e veturave, Qeveria e Kosovës ka ulur për 100 euro akcizën për veturat deri në 13 vite të përdorura dhe deri 2000 cmm. Të njëjtën logjikë të shkallëzimit e ka përdorur edhe tek veturat 2001cmm deri 3000 cmm, mirëpo për veturat 13 deri 17 vite, akciza është rritur për 200 euro për secilin vit. Akciza për veturat mbi 3,000 cmm është ulur për vetëm 200 euro tek veturat e reja, për veturat nga 1 deri 13 vite nuk ka ndryshuar fare, kurse nga 13-17 vit përshkallëzimi është për 300 euro çdo vit shtesë.

Tabela 1.
Dallimet në
akciza për
veturat e
importuara
sipas
vendimeve të
qeverisë

Vjetërsia	Deri 2000 cmm		2001cmm - 3000cmm		mbi 3000 cmm	
	Vendimi 2011	Vendimi 2015	Vendimi 2011	Vendimi 2015	Vendimi 2011	Vendimi 2015
0	-	-	€ 500	€ 300	€ 1,000	€ 800
1-8	€ 500	€ 400	€ 500	€ 400	€ 1,000	€ 1,000
9	€ 700	€ 600	€ 700	€ 600	€ 1,500	€ 1,500
10	€ 800	€ 700	€ 900	€ 800	€ 1,800	€ 1,800
11	€ 900	€ 800	€ 1,100	€ 1,000	€ 2,100	€ 2,100
12	€ 1,000	€ 900	€ 1,300	€ 1,200	€ 2,400	€ 2,400
13	€ 1,100	€ 1,000	€ 1,500	€ 1,400	€ 2,700	€ 2,700
14		€ 1,100		€ 1,600		€ 3,000
15		€ 1,200		€ 1,800		€ 3,300
16		€ 1,300		€ 2,000		€ 3,600
<17		€ 1,500		€ 2,200		€ 3,900

Në mungesë të të dhënave lidhur me kërkesën për vetura është e vështirë të kalkulohej efektet e sakta të këtij vendimi, mirëpo ulja e akcizës për 100 euro tek veturat deri 2'000 cmm pritet që prapë të krijojë incentiva për importim të veturave të vjetra.¹¹ Kjo, ngase me akcizat e reja, importimi i një veture të vjetër 14 vite është 1,100 euro dhe kjo akcizë është e barabartë me akcizën e vitit 2011 për importimin e veturave të vjetra deri në 13 vite. Importi për vetura deri në 13 vite me këtë shkallë të akcizës ka qenë në mesatare rreth 2,641 vetura në vit. Faktor tjetër i cili mund të ndikojë në rritjen e vjetërsisë së veturave të importuara, është mungesa e përshkallëzimit më të theksuar të akcizës për veturat deri në 2,000 cmm dhe me të vjetra se 13 vite. Me fjalë të tjera, ulja e akcizës krijon incentiva për rritje të importit të veturave të përdorura, ndërsa mungesa e përshkallëzimit më të theksuar të akcizës tek veturat e vjetra mbi 13 vite krijon incentiva për import të veturave më të vjetra.

Në anën tjetër, edhe mesatarja e veturave që janë në shitje në tregun e Kosovës është mjaft e vjetër. Sipas të dhënave që ofron gjirafa.com, në tregun e Kosovës janë në shitje mbi 37,000 vetura.¹² Sa i përket kilometrave të kaluara, del se mesatarja e kilometrave të kaluara të veturave në shitje në Kosovë është 126,669 - 162,481 kilometra. Kjo tregon se veturat që janë në shitje në tregun e Kosovës janë kryesisht të vjetra dhe mjaft të konsumuara. Kur i shtohet kësaj fakti se mesatarja e vjetërsisë së veturave të regjistruara edhe ashtu është mjaft e lartë (18.1 vjet), del se përveç pasojave në ambient dhe në trafikun rrugor, Kosova mund të përballet edhe me një sasi të madhe të skrapit në vitet në vazhdim.

¹¹ Sipas të dhënave të Doganës së Kosovës, 80%-90% e veturave në Kosovë janë deri në 2,000 cmm.

¹² Të dhënat në format jo të agreguar (raw data) i janë dhënë Institutit GAP nga gjirafa.com ekskluzivisht për këtë analizë.

3. Aksidentet në trafik si pasojë e lëshimeve gjatë kontrollimit teknik

Përderisa, në një rën anë, Qeveria ka hequr kufizimet për importin e veturave të vjetra, në anën tjetër qendrat e kontrolleve teknike nuk kanë shtuar masat për një kontrollim më të rreptë teknik. Përkundrazi, kontrollimi jo i duhur teknik po ndikon në numrin e aksidenteve në trafik dhe në ndotjen e ambientit.

Në bazë të rregulloreve në fuqi, çdo veturë e importuar fillimisht duhet ta kalojë testin e homologimit¹³ para se të regjistrohet për herë të parë në Kosovë, dhe në vitet pasuese duhet të kryejë vetëm kontrollimin teknik. Sipas udhëzimit administrativ për kontrollimin teknik të automjeteve¹⁴ “kontrolli teknik i automjetit bëhet për të vërtetuar se automjeti i plotëson apo nuk i plotëson kushtet teknike për pjesëmarrje në komunikacionin rrugor”.¹⁵ Kryerjen e kontrollimit teknik të automjeteve e bëjnë Qendrat e Kontrollimit Teknik të Automjeteve të licencuara nga Ministria e Infrastrukturës (MI).

Aktualisht, në Kosovë operojnë gjithsej 105 qendra për kontrollim teknik, të gjitha të licencuara nga MI-ja dhe të gjitha në pronësi private. Përveç kontrollimit teknik të rregullt, që bëhet pas skadimit të afatit të regjistrimit të automjetit, ekzistojnë edhe dy lloje tjera të kontrollimit teknik; kontrollimi teknik periodik, që duhet të bëhet çdo gjashtë muaj nga autobusët, taksitë, kamionët transportues si dhe automjete të ngjashme të përdorimit publik; dhe kontrollimi teknik i jashtëzakonshëm që ka për qëllim verifikimin e gjendjes teknike të automjetit, e që bëhet me urdhëresë të policisë.¹⁶

Në vitin 2014, numri i aksidenteve fatale në trafik ka shënuar rritje prej 6.7% në krahasim me vitin paraprak. Sipas Policisë së Kosovës, nga gjithsej 16,300 aksidente, 111 kanë qenë fatale, ku kanë humbur jetën 127 persona.¹⁷ Raporti i Zyrës së Auditorit të Përgjithshëm, për punën e policisë së trafikut konstaton se numri i aksidenteve në trafik mund të zvogëlohet, por se “policia e trafikut duhet më shumë të ketë vëmendje të ngasja e rrezikshme dhe njëkohësisht të kontrollojë

¹³ Qeveria e Republikës së Kosovës, Udhëzimi Administrativ Nr. 2008/08 për Homologimin e Automjeteve, <http://bit.ly/1ccJrvF>

¹⁴ Qeveria e Republikës së Kosovës, Udhëzimi Administrativ Nr. 2008/13 për Kontrollimin Teknik të Automjeteve, <http://bit.ly/1F1jNqa>

¹⁵ Ky Udhëzim Administrativ më vonë është plotësuar dhe ndryshuar me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Udhëzimit Administrativ Nr. 2008/13 për Kontrollimin Teknik të Automjeteve.

¹⁶ Qeveria e Republikës së Kosovës, Udhëzimi Administrativ Nr. 2008/13 për Kontrollimin Teknik të Automjeteve, <http://bit.ly/1F1jNqa>

¹⁷ Policia e Kosovës, Raporti Vjetor 2014, <http://bit.ly/1I84F9u>

standardet teknike të automjeteve komerciale”.¹⁸ Faktori njeri (ngasësi) konsiderohet si shkaktari kryesor i aksidenteve në trafik. Të dhënat e policisë tregojnë se edhe gjendja teknike e automjetit është një ndër shkaktarët e aksidenteve por në një numër shumë më të vogël se faktori njeri. Arsyeja përse kemi një numër aq të vogël të aksidenteve si pasojë e gjendjes teknike të automjetit mund të jetë për shkak se policia e trafikut nuk kërkon që automjeti i aksidentuar të dërgohet për kontrollim të jashtëzakonshëm teknik. Sipas Policisë së Kosovës, një gjë të tillë mund ta kërkojë vetëm gjykata.¹⁹ Megjithatë, kjo ndodh shumë rrallë.

Tabela 2.
Numri i aksidenteve për vitet 2011-2014

*Burimi:
Policia e Kosovës*

Viti	Aksidentet fatale	Persona të vdekur	Aksidentet me lëndime	Persona të lënduar	Aksident me dëme materiale	Aksident 'godit dhe ikë'	Gjithsej aksidente
2011	130	157	4,490	8,321	13,338	930	18,888
2012	116	121	4,555	8,561	14,044	1,039	19,754
2013	104	119	4,963	9,811	13,868	1,039	19,944
2014	111	127	4,876	9,713	10,333	980	16,300

Në anën tjetër, kontrollimi i rregullt teknik i automjetit, që bëhet një herë në vit para regjistrimit, nuk bëhet në mënyrë strikte dhe të hollësishme.

Tabela 3.
Shkaktarët e aksidenteve në komunikacionin rrugor për vitet 2011-2014

*Burimi:
Policia e Kosovës*

Viti	Faktori njeri (Ngasësi)	Faktori njeri (Këmbësor)	Gjendja Teknike e Automjetit	Infrastruktura Rrugore	Faktorët klimatik	Faktorët e Tjerë	TOTAL
2011	18,788	8	18	8	59	7	18,888
2012	19,549	7	7	6	179	6	19,754
2013	19,929	3	3	0	3	6	19,944
2014	16,252	7	9	3	5	24	16,300

¹⁸ Zyra e Auditorit të Përgjithshëm, Raporti i Auditimit 2015 - Aktivitetet e Policisë së Trafikut dhe Siguria në Trafikun Rrugor, <http://bit.ly/1BXNn9h>

¹⁹ Përgjigje e dhënë përmes telefonit nga zyra për informim e Policisë së Kosovës më 8 prill 2015.

Në bazë të Udhëzimit Administrativ Nr.2008/13 për Kontrollimin Teknik të Automjeteve, qendrat e licencuara janë të obliguara që të bëjnë kontrollimin e rregullsisë së gjithsej 14 mekanizmave vijues:

- a) kontrollimin e të dhënave të automjetit;
- b) kontrollimin vizuel të gjendjes së përgjithshme të automjetit;
- c) kontrollimin e motorit dhe pajimeve të transmisionit;
- d) kontrollimin e shasisë dhe kapacitetit bartës;
- e) kontrollimin e mekanizimit drejtues; kontrollimin e mekanizmit të frenimit;
- f) kontrollimin e dritave dhe pajimeve të sinjalizimit të dritës;
- g) kontrollimin e mekanizmave për dukshmëri normale/shikimi;
- h) kontrollimin e mekanizmave për dhënien e sinjaleve me zë dhe zhurmës së automjetit;
- i) kontrollimin e mekanizmit për kontroll dhe dhënien e sinjaleve (tabelat kontrolluese);
- j) kontrollimin e sistemit për lirim të gazrave;
- k) kontrollimin e mekanizmave lidhës të mjeteve motorike me rimorkio;
- l) kontrollimin e pajimeve të tjera të automjetit të rëndësishëm për sigurinë në trafik; dhe,
- m) kontrollimin e pajisjeve rezervë të automjetit.

Gjatë këtij hulumtimi kemi konstatuar se disa nga këta mekanizma nuk kontrollohen fare nga kontrolluesit në qendrat teknike. Edhe Ministri i Infrastrukturës pranon se këto qendra nuk kontrollojnë në mënyrë të duhur automjetet, ku shumica dërmuese e automjeteve e kalojnë kontrollimin teknik.²⁰ Me gjithë këto lëshime, Departamenti i Inspektimit pranë MI-së, që ka për obligim monitorimin e punës së qendrave, gjatë vitit 2014, nga 518 inspektimet e bëra, ka lëshuar vetëm tri lëndë në gjykatën për kundërvajtje dhe ka lëshuar 36 vendime për eliminimin e parregullsisë.²¹ Një lëshim tjetër që ndodh nga qendrat e kontrollimit teknik është obligimi i tyre që të vendosin tikitën ngjitëse në anën e përparme të automjetit, me të cilën dëshmohet afati për vlefshmërinë e kontrollimit teknik të rregullt.²²

²⁰ Prishtina Insight, Nr. 155

²¹ Përgjigj në pyetjet e Institutit GAP dhënë nga Departamenti i Inspektimit më 10.04.2015

²² Neni 2, Udhëzimi Administrativ Nr. 01/2012

4. Efektet mjedisore të veturave të vjetra



Prej të gjithë mekanizmave të kontrollimit, kontrollimi i sistemit të lirit të gazrave pothuajse aspak nuk bëhet nga qendrat e kontrollimeve teknike, megjithëse udhëzimi administrativ përcakton parametrat se deri në çfarë mase lejohet lëshimi i gazrave në atmosferë.²³ Aktualisht, vetura e prodhuar në vitin 1942 dhe ajo e vitit 2015 trajtohen njëjtë dhe paguajnë taksën e njëjtë për ambientin.

Një praktikë e tillë jo vetëm që bie ndesh me standardet e Bashkimit Evropian, por është në kundërshtim edhe me ligjet dhe strategjitë në fuqi në Kosovë, sikurse Strategjia Mjedisore e Kosovës dhe Plani Kombëtar i Veprimit Mjedisor 2011-2021²⁴, Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit²⁵ dhe së fundmi edhe Strategjia dhe Plani i Veprimit për Cilësinë e Ajrit²⁶, e cila merr për bazë konventat ndërkombëtare dhe obligimet ligjore të vendeve në integrim dhe vendeve anëtare të BE-së. Dy prej objektivave specifike të dala nga Strategjia dhe Plani i Veprimit për Cilësi të Ajrit janë:

- a) Zëvendësimi i shpejtë i automjeteve të vjetra me të reja, përmes investimeve;
- b) Zëvendësimi i modaliteteve të ndryshme të transportit me mjete më të pastra të transportit, më pak trafik motorik, më shumë transport publik dhe ciklizëm.²⁷

Asnjëra nga këto objektiva nuk është arritur. Transporti rrugor vazhdon të mbetet ndër kontribuuesit më të mëdhenj të ndotjes së ajrit në vend, bashkë me termocentralet, objektet industriale (metalurgjia, mihjet, fabrikat e çimentos), aktivitetet bujqësore dhe lokacionet ku hedhen mbeturinat.²⁸

²³ Për më shumë shih nenin 21 të Udhëzimit Administrativ 2008/13.

²⁴ Strategjia Mjedisore e Kosovës dhe Plani Kombëtar i Veprimit Mjedisor 2011-2021, <http://bit.ly/1cwOFBU>

²⁵ Ligji Nr.03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit, miratuar më 26.02.1999, <http://bit.ly/1PkWgp4>

²⁶ Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor. Strategjia dhe Plani i Veprimit për Cilësinë e Ajrit 2011, <http://bit.ly/1IbYwsI>

²⁷ ibid. faqe 57

²⁸ Ibid.

Edhe raporti i Bankës Botërore mbi analizimin e ambientit në Kosovë konstaton se transporti është ndër kontribuuesit kryesor të ndotjes së ajrit, posaçërisht në zonat urbane.²⁹Transporti rrugor (automjetet) ndikon në ndotjen e ajrit përmes lirimt të grimcave të emetuara në ajër nga burimet e djegies PM.³⁰ Instrumenti për matjen e PM₁₀ është në funksion prej vitit 2009 dhe nga matjet që janë bërë në Prishtinë dhe në vendet ndër urbane është konstatuar se vlerat e kufirit të PM₁₀ janë tejkaluar.³¹

Strategjia dhe Plani i Veprimit për Cilësinë e Ajrit ndër masat që parasheh për zvogëlimin e ndotjes së ajrit nga transporti është vendosja e kriterëve të reja mjedisore, duke u bazuar në standardet “Euro” të emetimit. Strategjia parashihte që kriteri për qarkullimin e autobusëve dhe taksive deri në vitin 2013 të jetë Euro 2 për automjetet me benzin dhe Euro 3 plus për ato me naftë. Për më tepër, Strategjia parasheh që automjetet që nuk i plotësojnë standardin Euro 1 (më vonë Euro 2), prej vitit 2013 duhet të paguajnë më shumë se ato me Euro 3 dhe Euro 4.³² Por, vendimi i fundit i Qeverisë për importin e automjeteve nuk merr për baza këto objektiva të Strategjisë, duke bërë që qeveria të shkel strategjitë që ka aprovuar vetë.

Bashkimi Evropian ka filluar me aplikimin e “Euro” standardeve në vitin 1991 kur ka futur në fuqi standardin Euro 0, për të vazhduar deri në standardin e fundit të vitit 2014 atë Euro 6.³³ Sa më i lartë “Euro” standardi aq më e vogël është sasia e shkarkimit të gazrave. Disa shtete të rajonit, importin e veturave të përdorura nuk e kanë të kufizuar në bazë të viteve të vjetërsisë por në bazë të Euro standardit. Për shembull, në Maqedoni, deri më 30 qershor 2015 është lejuar importi i veturave Euro 3, kurse nga 1 korriku 2015 lejohet vetëm importi i veturave Euro 4. Ngjashëm edhe Shqipëria ka shtuar masat e kontrollit teknik, ku nga viti 2016 asnjë automjet nuk do të kalojë kontrollin teknik nëse e ka nivelin e elementëve ndotës mbi vlerat e lejuara dhe të përcaktuara me direktivën Evropiane 2009/40/BE.³⁴

²⁹The World Bank, Kosovo - Country Environmental Analysis, faqe 30, <http://bit.ly/1CY2d52>

³⁰ PM krijohen nga një varg grimcash të ndryshme, që rrjedhin nga llojet e ndryshme të burimeve. Përqëndrimet e PM përfshijnë kryesisht grimcat e emetuara direkt në atmosferë nga burimet me djegie dhe grimcat sekondare të formuara nga reaksionet kimike në ajër. Grimcat PM janë kategorizuar në bazë të madhësisë së grimcave (grimcat PM₁₀, PM_{2,5} dhe PM₁ me diametër të caktuar, psh. 10µm, 2,5µm dhe 1µm).

³¹ Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Strategjia dhe Plani i Veprimit për Cilësinë e Ajrit 2011, faqe 21, <http://bit.ly/1IbYësI>

³² Ibid. faqe 70.

³³ Regulation of the European Parliament and of the Council No 715/2007, <http://bit.ly/1JNZygp>

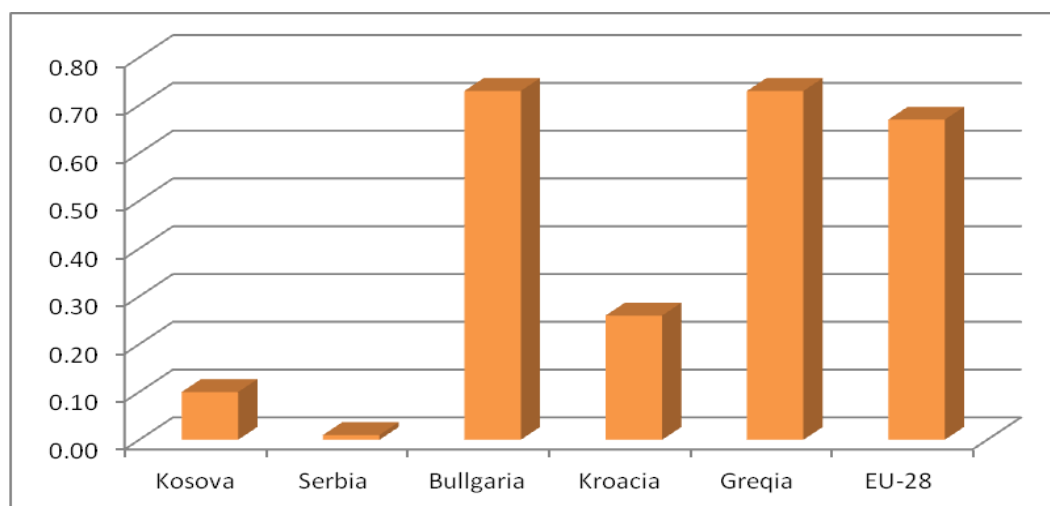
³⁴ Shqiptarja.com Gazrat, Korpa: Në 2016 asnjë automjet jashtë standardeve!, <http://bit.ly/1eLDLQ7>, qasur së fundi më 24.08.2015.

Në rastin tonë, importi i veturave të përdorura nuk kushtëzohet me Euro standarde. Madje as gjatë kontrollimit teknik të automjeteve, niveli i lirimit të gazrave nuk është kusht për kalimin e testit të kontrollimit teknik. Kjo paraqet një shkelje të rregulloreve në fuqi. Sipas Udhëzimit Administrativ për Normat e Lejuara të Shkarkimeve në Ajër "të gjitha automjetet e pajisura me motor me djegie të brendshme që përdorin si lëndë djegëse benzinën, naftën apo gazin, i nënshtrohen kontrollit të gjendjes së nivelit të shkarkimeve në ajër" (Neni 5).³⁵ Tutje, ky Udhëzim Administrativ sqaron se niveli i vlerave ndotëse përcaktohet nëpërmjet matjeve nga aparate të posaçme gjatë kontrollit teknik të automjetit. Kur automjeti i plotëson kriteret e parapara, ai pajiset me një pullë mjedisore të cilën duhet ta ekspozojë në një vend të dukshëm. E në rast se niveli i vlerave të elementeve ndotëse është më i lartë se vlera e lejuar³⁶, atëherë automjeti nuk e kalon kontrollin teknik (Neni 14). Megjithatë, Qendrat e Kontrollimit Teknik fare nuk bëjnë matjen e nivelit të vlerave ndotëse dhe as nuk lëshojnë pulla mjedisore.

Në përgjithësi, Kosova është një nga shtetet që shpenzon më së paku mjete buxhetore për politikën e ambientit në krahasim me vendet e rajonit dhe me vendet e BE-së. Përderisa Bullgaria ose Greqia shpenzon 0.70% të BPV në mbrojtjen e ambientit, Kosova nuk shpenzon as 0.10% të BPV-së për këtë qëllim.

Figura 5:
Shpenzimet
publike në
mjedis, si
përqindje e
BPV-së - 2013

Burimi:
Eurostat dhe
Banka Botërore



³⁵ Qeveria e Republikës së Kosovës, Udhëzues Administrativ Nr. 03/2011 për Normat e Lejuara të Shkarkimeve në Ajër nga Burimet e Lëvizshme, <http://bit.ly/1clbIQF>

³⁶ Shih shtojcën e Udhëzimit Administrativ Nr. 03/2011 për vlerat e lejuara të elementeve ndotëse nga shkarkimi i gazrave.

5. Si ndikon vjetërsia e veturave në ndotjen e ambientit?

Vendimi i Qeverisë për lejimin e importimit të veturave të vjetra ka dy efekte negative për kualitetin e ambientit.

E para, veturat e vjetra e ndotin ambientin më shumë se ato të reja, kryesisht përmes lirimit më të madh të gazrave ndotëse, por edhe përmes efekteve tjera, si zhurma me intensitet më të lartë, krijimi më i madh i mbeturinave (p.sh., bateritë), e të tjera si këto.

E dyta, çmimi më i lirë i veturave të vjetra mund të rrisë intensitetin e transportit privat, e që do të rezultojë në emetim në sasi më të madhe të ndotësve për kokë banori.

Lirimi i gazrave nga veturat është rezultat i djegies së karburantit, si benzinës dhe naftës, në makina me djegie të brendshme. Djegia ndodh pasi oksigjeni nga ajri reagon me karburantin në një sistem me temperaturë dhe shtypje të lartë, duke dhënë si produkte dioksid karbonin dhe ujin, si dhe duke liruar energji, e cila përdoret për ta lëvizur veturën. Meqë djegia nuk kryhet në kushte ideale, si produkte përfitohen edhe disa gazra dhe materie grimcore, të cilat ndikojnë negativisht në ambient, rrjedhimisht edhe në shëndet e mirëqenie. Këto emetime, pra, janë kontribuuesit kryesor në ndotjen e ambientit nga transporti dhe efekti i ndotjes është më i dukshëm në rënien e kualitetit të ajrit. Ndotësit kryesorë të emetuar nga veturat dhe efektet e tyre në shëndet apo ambient janë sqaruar në tabelën 4 që është paraqitur në aneks.

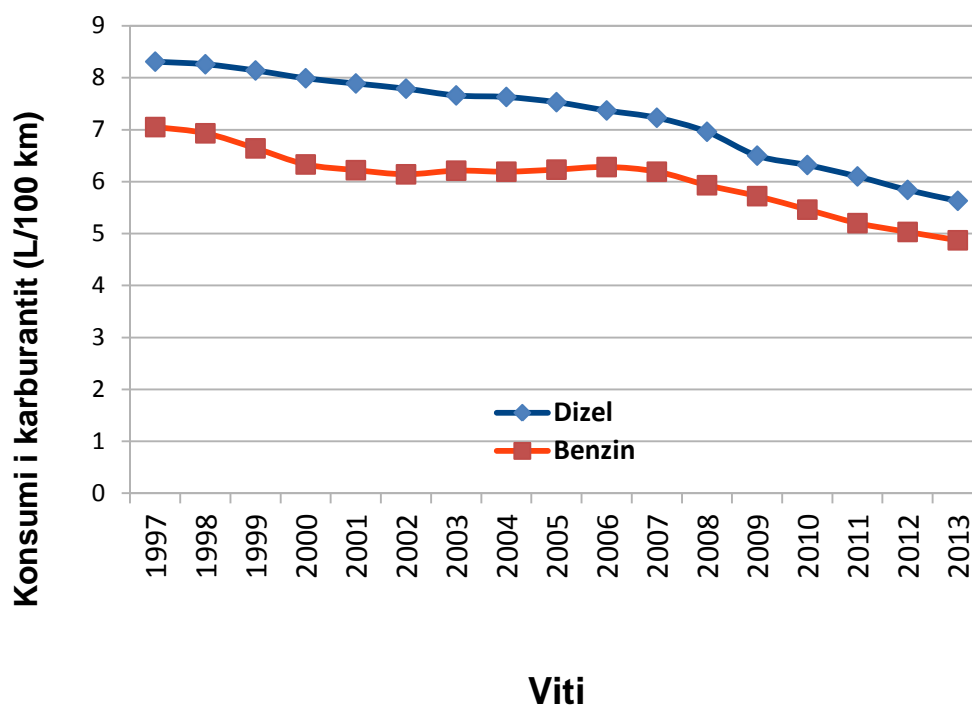
Lloji dhe sasia e ndotësve që emetohen nga veturat varen nga shumë faktorë, si lloji i karburantit, mënyra e ngasjes, lloji i veturës e të tjera. Një ndër faktorët primar është edhe mosha e veturës, e cila mund të karakterizohet ose përmes vitit të prodhimit, ose përmes distancës së përshkuar nga vetura.

Dy faktorë kryesorë ndikojnë që mosha e veturës të shkaktojë rritje të sasisë së ndotjes: së pari, veturat e vjetra mesatarisht kanë kaluar distancë më të madhe, rrjedhimisht motori dhe pajisjet për kontrollimin e gazrave (konvertorët katalitik) janë konsumuar; dhe, së dyti, zhvillimi i teknologjisë së prodhimit të veturave ka sjellë vetura më efikase si për nga konsumimi i karburanteve, po ashtu edhe për nga emetimi i ndotësve.

Pika e dytë është ilustruar në figurën 6, e cila e jep konsumin mesatar të karburantit për vetura të reja si funksion i vitit të prodhimit. Grafiku tregon se ka një rritje të efikasitetit të motorëve në shfrytëzimin e karburantit prej rreth 10% për vit për modelet e reja të veturave. Ky konsum i karburantit është testuar në kushte laboratorike në momentin e lëshimit të veturës në qarkullim. Të dhëna të ngjashme paraqiten edhe nga Agjencia për Mbrojtjen e Ambientit e Shteteve të Bashkuara të Amerikës.³⁷

Figura 6.
Konsumimi i
karburantit
dizel dhe
benzin (litër
për 100
kilometra)

Burimi:
Departamenti i
Statistikave të
Transportit të
Britanisë së
Madhe



Shumë studime dëshmojnë për ndotjen më të lartë të ambientit nga veturat e vjetra.³⁸ Këto studime kanë konsideruar veturat e ranguar sipas sistemit evropian Euro 1 e deri në Euro 4, dhe kanë vërejtur se emetimi i NO_x dhe CO rritet eksponencialisht me kilometrazhin e kaluar të veturës.³⁹ Për të gjitha kategoritë vërehet rritje e emetimit të gazrave me përdorimin e shtuar të veturës, siç shihet në figurën 7.

Por, pas kalimit të 250,000 km, rritja e emetimit të veturave të kategorive Euro 1 dhe 2 (veturat më të vjetra) është për gati katër herë më e madhe se kur vetura ka qenë e re, ndërsa veturat e

³⁷ Shih raportin Trends 1975-2014, EPA, 2014, <http://1.usa.gov/1gNPMzx>

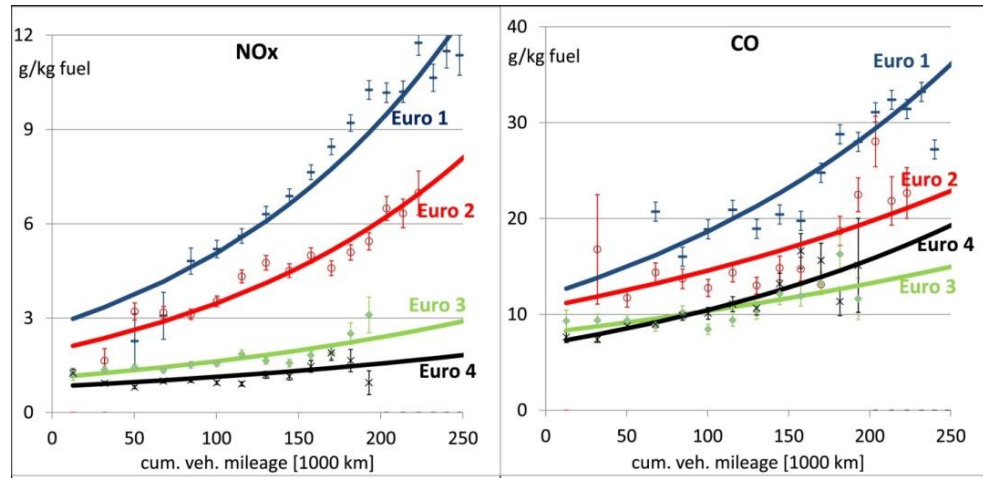
³⁸ Shih për shembull studimin e C.A.Alves, et al., *Elements and polycyclic aromatic hydrocarbons in exhaust particles emitted by light-duty vehicles*, Environmental Science and Pollution Research, April 2015, <http://bit.ly/1TPBywm>

³⁹ Shih studimin e J. Borken-Kleefeld dhe Y. Chen, *New emission deterioration rates for gasoline cars*, Atmospheric Environment, 2015, <http://bit.ly/1Mo0Kc6>

kategorisë Euro 3 dhe Euro 4 kanë një rritje të emetimeve për më të vogël se tre herë, krahasuar me emetimet kur këto vetura janë futur në qarkullim.

Figura 7.

Rritja e emetimit të gazrave ndotës (NOx dhe CO) si funksion i kilometrave të kaluar të veturës. Në boshtin horizontal është dhënë kilometrazhi në mijëra kilometra, kurse boshtet vertikale japin emetimin e gazrave në gram për kilogram karburant të djegur.

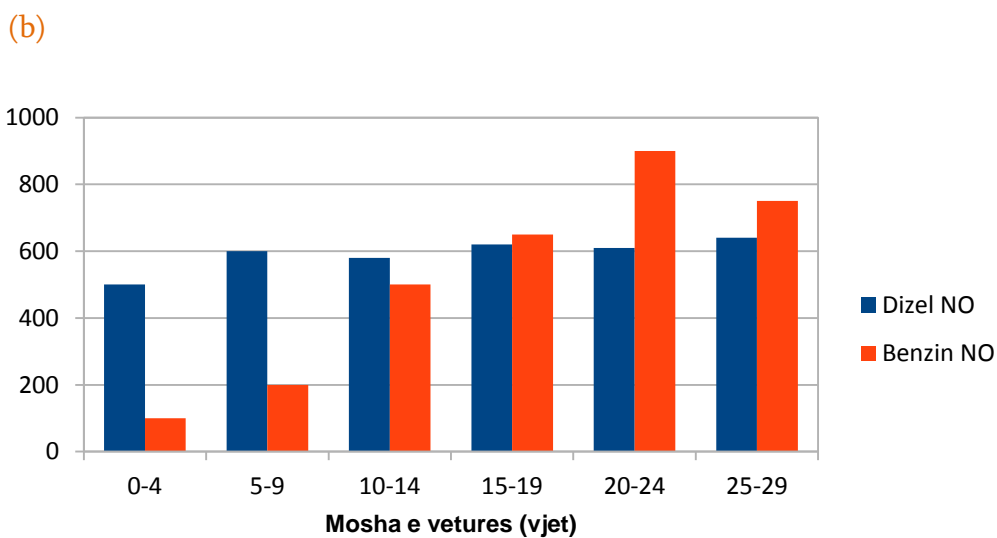
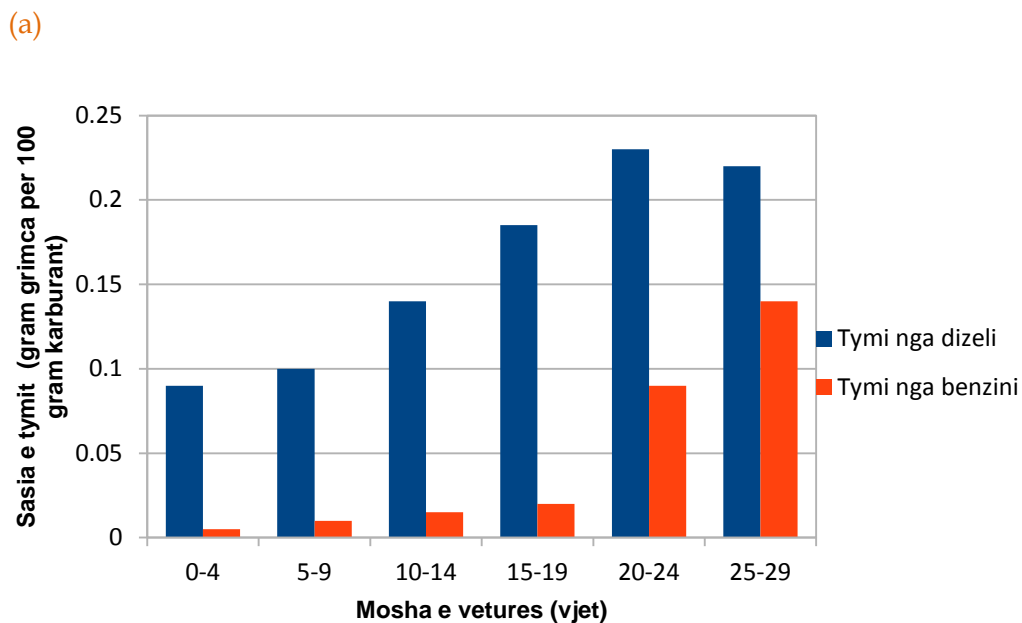


Grafikonet e paraqitura në figurën 8 dëshmojnë për një marrëdhënie direkte në mes të moshës së veturës dhe sasisë së ndotësve që emetojnë në përgjithësi. Rritje e dukshme e emetimeve vërehet kryesisht për vetura që i kanë kaluar mbi 15 vjet shërbim.

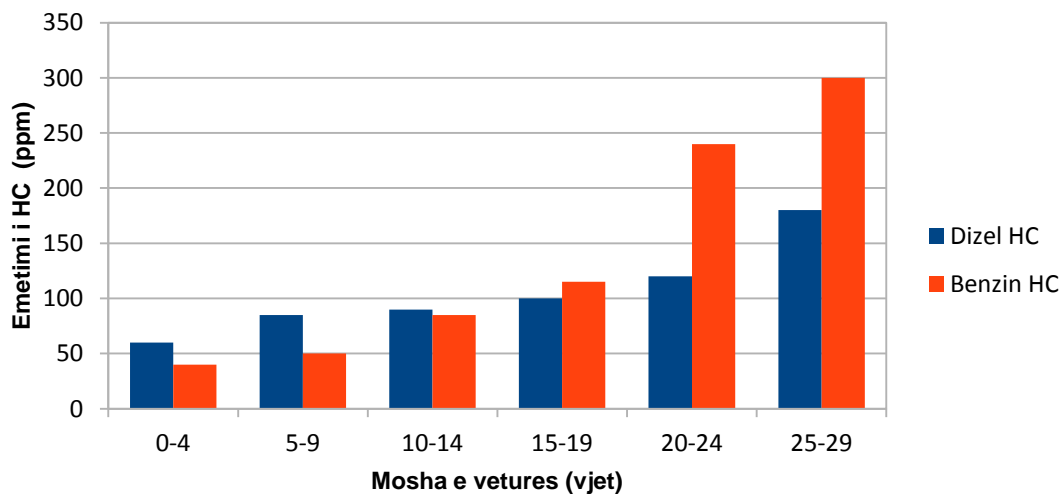
Burimi: J. Borken-Kleefeld dhe Y. Chen, *New emission deterioration rates for gasoline cars*

Figura 8. Emetimi i ndotësve të ambientit ‘ (a-grimcave, b-oksive të azotit, i shprehur si pjesë për milion, c-hidrokarbureve, dhe d-monoksid karbonit) si funksion i moshës së veturës.

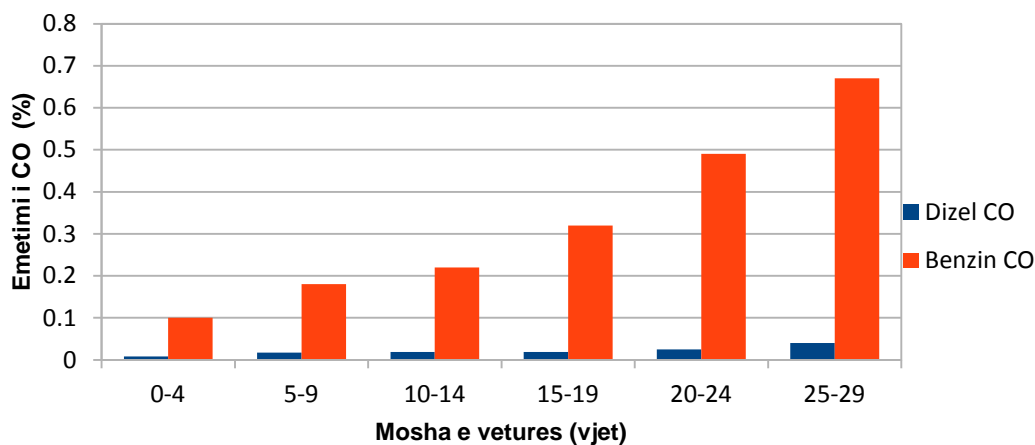
Burimi: J. Bluett, et al. *Assessing Vehicle Air Pollution Emissions*, NIWA Report, 2008.



(c)



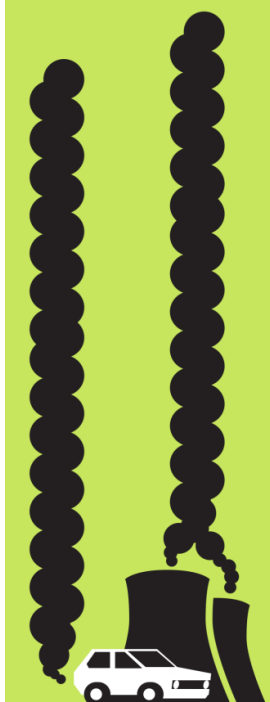
(d)



Efekt integral i ndotjes mund të llogaritet duke e gjetur mesataren e rritjes fraksionale të gazrave të emetuar (në përqindje), në varshmëri të moshës së veturës. Pra, duke marrë se secili ndotës ka influencë të njëjtë në ndotjen e ambientit, mblidhet kontributi i të gjithë ndotësve, dhe pastaj gjendet vlera mesatare e përgjithshme, që e jep një projeksion të efektit ndotës në korrelacion me moshën e veturës. Duke u bazuar në vlerat e dhëna në figurën 8, gjejmë që pas një periudhe 5 vjeçare, emetimi i përgjithshëm i ndotësive rritet për rreth 50%.

Dy termocentralet
e Kosovës emetojnë
~6.4 MIL. TON/VIT
DIOKSID KARBONI

Ky numër është
i të njëjtit rend
të madhësisë me
atë që emetojnë
veturat



Në Kosovë, edhe pse transporti konsiderohet si një ndër kontribuuesit kryesor të ndotjes së ajrit, monitorimi i ndotjes së ajrit nga veturat nuk zhvillohet, porse monitorimi përqendrohet te ndotësit energjetik dhe industrial (KEK, Ferronikeli, SharrCem, dhe Trepça).

Bazuar në Raportin për Gjendjen e Mjedisit 2011-2012⁴⁰, emetimi i dioksid karbonit nga dy termocentralet e Kosovës arrin mesatarisht vlerën vjetore prej rreth 6.4 milion ton. Sipas një llogaritjeje të thjeshtë, ky numër është i të njëjtit rend të madhësisë me atë që emetojnë veturat. Konkretisht, djegia e një kilogrami benzinë jep 2.9 kg CO₂, kurse e njëjta sasi e dizelit jep 3.1 kg CO₂. Kosova importon rreth 500 milionë litra karburante në vit⁴¹, rrjedhimisht djegia e karburanteve prodhon rreth 1.5 milion ton CO₂ në vit. Me futjen e veturave të vjetra pa dyshim që ky kontribut i ndotjes do të rritet edhe më.

Të dhëna për gazrat tjera nuk mund të përfitohen, edhe nëse tentohet të bëhet një llogaritje e përafërt, sepse nuk ka matje ose informata bazike për këtë, edhe pse matja dhe monitorimi i emetimit të gazrave nga veturat është i obligueshëm me ligj. Po të aplikohet projeksioni i rritjes së emetimit të ndotësve për 50% për rritjen e moshës mesatare të veturave prej 5 vite, atëherë heqja e limitit të moshës për importin e veturave, duke e shtyrë këtë mesatare për veturat që qarkullojnë në Kosovë, do të ketë efekt të drejtpërdrejtë edhe në uljen e cilësisë së ajrit.

⁴⁰ Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Raporti për Gjendjen e Mjedisit 2011-2012, <http://bit.ly/1IebiDu>

⁴¹ Agjencia e Statistikave të Kosovës, Balanca vjetore e energjisë në Republikën e Kosovës 2014, <http://bit.ly/1Iim8wH>

6. Përmbledhje dhe rekomandime

- Në mars 2015, Qeveria e Kosovës ka marrë vendim për heqjen e kufizimit të vjetërsisë për regjistrimin e veturave të importuara. Sipas vendimit paraprak, atij të vitit 2011, në Kosovë nuk mund të regjistroheshin vetura të importuara më të vjetra se 13 vite. Vendimi i vitit 2011 kishte shfuqizuar vendimin e më hershëm për importin e veturave jo më të vjetra se 8 vite.
- Si rezultat i zgjatjes së kufirit nga 8 në 13 vite, importi i veturave të përdorura u rrit për 44% gjatë vitit 2011. Dallimi mes importit të veturave të përdorura dhe atyre të reja u thellua edhe më shumë në vitin 2012, kur u importuan 20,570 vetura të përdorura dhe vetëm 1,211 vetura të reja.
- Efekti pozitiv i këtij vendimi ishte rritja e të hyrave doganore. Në vitin 2012 të hyrat doganore nga veturat ishin 45 milion euro, apo 15 milion euro më shumë se sa në vitin 2010.
- Efekti negativ i këtij vendimi ishte rritja e mesatares së vjetërsisë së veturave në Kosovë, ku në vitin 2014, mesatarja e veturave të regjistruara në Kosovë arriti në 18.1 vjet. Veturat e vjetra, në anën tjetër, kanë ndikuar direkt në shtimin e aksidenteve në trafik dhe në ndotjen e ambientit. E efektet negative në ambient, shëndet dhe rrezikshmëria në komunikacion tejkalojnë shumë fish efektet pozitive nga të hyrat doganore.
- Veturat e vjetra e ndotin ambientin më shumë se ato të rejat, kryesisht përmes lirimit më të madh të gazrave ndotëse, por edhe përmes efekteve tjera, si zhurma me intensitet më të lartë, krijimi më i madh i mbeturinave si bateritë dhe skrapi, e të tjera.

Andaj, përmes kësaj analize Instituti GAP rekomandon që:

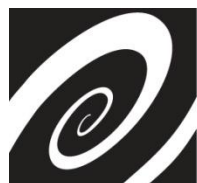
- Qeveria e Kosovës në afat sa më të shpejtë të mundshëm të zëvendësojë politikën e importit të automjeteve nga ajo aktualja e cila bazohet në vjetërsi, në atë të importit të automjeteve bazuar në “Euro standardet”.
- Qendrat e Kontrollimit Teknik duhet të bëjnë matjen e shkarkimit të gazrave në bazë të Euro standardeve, duke u siguruar që autobusët dhe taksitë të përmbushin standardin Euro 2, gjegjësisht Euro 3 plus për ato me naftë, siç e parasheh Strategjia për Cilësinë e Ajrit. Për më tepër, strategjia parasheh që automjetet që nuk i plotësojnë standardin Euro 1 (më vonë Euro 2) duhet të paguajnë më shumë se ato me Euro 3 dhe Euro 4.
- Qendrat e Kontrollimit Teknik të shtojnë masat e kontrollimit teknik, duke i përmbushur në mënyrë strikte kërkesat që dalin nga udhëzimi administrativ për kontrollimin teknik.
- Departamenti i Inspektimit duhet të shtojë masat e inspektimit për t'u siguruar që qendrat e kontrollimit teknik të bëjnë matjen e nivelit të shkarkimit të gazrave të automjeteve, siç parasheh Udhëzimi administrativ për vlerat e lejuara të elementeve ndotëse nga shkarkimi i gazrave.
- Qeveria e Kosovës të shikojë mundësitë e largimit të tërësishëm të akcizës tek veturat të cilat plotësojnë standarde të larta të sigurisë dhe të mbrojtjes së ambientit. Këtu mund të hyjnë veturat e reja dhe veturat me standard Euro 5 e sipër.
- Policia e Kosovës duhet të rrisë kapacitetet profesionale dhe teknike të cilat mundësojnë detektimin e shkaqeve teknike tek aksidentet në komunikacion.

Aneks**Tabela 4:** Ndotësit e ajrit që prodhohen nga veturat

Pararendësit e ozonit (CO, NO _x , NMHC apo VOC)	<p>Këto kemikalie janë rezultat i djegjes jo të plotë të karburantit. Prodhuesi kryesor i monoksidit të karbonit (CO) antropogjen është transporti (veturat) dhe ekspozimi ndaj ajrit me përbërje prej mbi 150 ppm (pjesë për milion) për disa orë shkakton edhe vdekjen. Në vlera më të vogla (70-150 ppm, apo deri në 0.001% e përbërjes së ajrit), ky gaz shkakton marramendje, dhimbje koke dhe helmim.</p> <p>Oksidet e azotit (NO_x) reagojnë me substanca tjera që gjenden në ajër dhe shkaktojnë efekte negative si në shëndet, ashtu edhe në ambient. Veprimi kryesor i tyre është sekondar, sepse nën ndikimin e dritës ultraviolete dhe në prani të kemikalieve tjera, NO_x prodhon ozonin (smogun), i cili është shumë oksidues dhe vepron në mënyrë shkatërruese ndaj klorofilit në bimë dhe indeve të mushkërive. Nga përbërësit kryesor të NO_x, NO₂ është gaz helmues.</p> <p>Futja obligative e konvertorëve katalitik në veturat e prodhuara pas viteve të shtatëdhjeta, ka shkakuar zvogëlimin e emetimit të këtyre gazrave nga veturat.</p>
Gazrat serrë (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O)	<p>Veturat janë një ndër prodhuesit kryesor të gazrave serrë, kryesisht dikosid karbonit. Ndikimi i këtyre gazrave në ambient është i drejtpërdrejt, kurse në shëndet i tërthortë.</p>
Substancat acidifikuese (SO ₂ , NH ₃)	<p>Këto substanca, në bashkëveprim me ujin, oksigjenin, e materiale tjera, për të prodhuar acide. SO₂ reagon edhe në gjendje të drejtpërdrejt dhe ngacmon organet e frymëmarrjes.</p>
Aeroelet apo grimcat (PM=particulate matter)	<p>Këto grimca që kanë madhësi rreth 10 mikrometra paraqiten si pluhur dhe tym. Ato janë efektive edhe vetëm, edhe në bashkëveprim me materie tjera që gjenden në ajër. Ka studime të shumta që lidhin drejtpërdrejt efektin negativ të këtyre grimcave me shëndetin e njeriut, kryesisht në organet e frymëmarrjes, bronhitis e astmë.</p> <p>Nga ana tjetër, këto grimca veprojnë edhe në ambient, me ç'rast e reflektojnë dritën e diellit dhe shkaktojnë efekt të kundërt me atë të ngrohjes nga gazrat serrë.</p>
Speciet kancerogjene PAH=polycyclic aromatic hydrocarbons dhe POP=persistent organic pollutants	<p>Këto kemikalie paraqesin makromolekula organike që nuk janë djegur plotësisht dhe gjenden në fazë të gazët dhe të ngurtë (si grimca). Më se 15 komponime janë identifikuar si kancerogjene apo shaktare të ndryshimeve gjenetike të posalindurit.</p> <p>Edhe pse ekziston bindja se motorat dizel janë prodhuesit më të mëdhenj të këtyre kemikalieve, ka studime që dëshmojnë se edhe makinat me benzinë kontribuojnë dukshëm në ndotjes me këto substanca.</p>
Substancat toksike (dioksinet dhe furanet)	<p>Këto substanca dyshohet se e shkaktojnë kancerin, kurse është dëshmuar se shkaktojnë ndryshime në nivelin hormonal, sëmundje të lëkurës, dhe dobësojnë sistemin imun.</p>
Metalet e rënda dhe halogjenet	<p>Metalet kryesisht përfshijnë plumbin, kadmiumin, merkurin dhe arsenikun. Në Evropë, më se 50% e ndotjes së ajrit me plumb e ka origjinën nga veturat. Fëmijët janë dukshëm më të ndjeshëm ndaj efektit të tij, e si pasojë kanë dëmtimin e sistemit nervor.</p>

Instituti GAP është një Think-Tank i themeluar në tetor të 2007 në Kosovë. Qëllimi kryesor i GAP-it është të tërheqë profesionistë për të krijuar një ambient të zhvillimit dhe hulumtimit profesional, që haset në institucione të ngjashme në shtetet perëndimore. Kjo gjithashtu u ofron mundësi kosovarëve për hulumtimin, zhvillimin dhe implementim e projekteve me qëllim të avancimit të shoqërisë kosovare. Prioritet për këtë Institut është mobilizimi i profesionistëve në adresimin e sfidave ekonomike, politike dhe sociale të vendit. Qëllimet kryesore të GAP-it janë të mbush zbrazëtitë në mes të qeverisë dhe qytetarëve, si dhe të mbushë zbrazëtitë në mes të problemeve dhe zgjidhjeve.

Kjo analizë është financuar nga:



OPEN SOCIETY
FOUNDATIONS