



# Cilësia e Ajrit në Kosovë Euro Standardet

Prill 2018, Prishtinë

<b>PËRMBLEDHJE</b>	<b>3</b>
<b>NDOTJA E AJRIT</b>	<b>4</b>
<b>PROBLEMI</b>	<b>5</b>
<b>BURIMET KRYESORE</b>	<b>6</b>
<b>NDIKIMI NË SHËNDET</b>	<b>7</b>
<b>PËRGJEGJËSIA</b>	<b>8</b>
Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor - MMPH	8
Agjencioni i Kosovës për Mbrojtjen e Mjedisit	8
Ministria e Infrastrukturës	8
Ministria e Tregtisë dhe Industrisë	8
Qeveria e Kosovës	8
Komunat	9
<b>EURO STANDARDET</b>	<b>9</b>
<b>REKOMANDIMET</b>	<b>10</b>
(i) Të përgjithme	10
(ii) Për monitorimin dhe vlerësimin e cilësisë së ajrit	10
(iii) Për kornizën legjislative	11
(iv) Për masat e zbatimit dhe nga të fillojmë	11

## Përmbledhje

Një nga problemet më të rënda shëndetësore publike sot është ekspozimi ndaj ndotjes së ajrit. Rreth 1 në 10 nga vdekjet e përgjithshme në mbarë botën i atribuohen ndotjes së ajrit. Ndotja e ajrit është një çështje e rëndësishme mjedisore dhe sociale dhe një problem kompleks që paraqet sfida të shumta në drejtim të menaxhimit dhe zbutjes së ndotësve të dëmshëm.

Rritja e popullsisë urbane dhe rritja e vëllimit të trafikut të motorizuar në qytete ka rezultuar në ndotje të rëndë të ajrit që ndikon në mjedisin rrethues dhe shëndetin e njeriut. Në vendet në zhvillim, rritja e ndotjes urbane të ajrit ka rezultuar në më shumë se 2 milionë vdekje në vit (OBSh, 2014). Një nga burimet kryesore të ndotjes urbane të ajrit është transportit rrugor. Mbi 70-80% e ndotjes urbane të ajrit në qytetet e vendeve në zhvillim i atribuohet shkarkimit të emisioneve në ajër nga një numër i madh i automjeteve të vjetra, mirëmbajtjes së dobët të automjeteve, infrastrukturës jo adekuate të rrugëve dhe cilësisë së ulët të karburanteve.

Me fillimin e sezonit dimëror, fillon alarmimi i shoqërisë kosovare për rrezikun shëndetësor që na kanoset nga ndotja e ajrit. Kjo përsëritet për çdo vit me radhë. Sistemi prej 11 stacioneve të instaluar në qytetet me ndotje më të madhe të ajrit monitorojnë grimcat e pluhurit PM10, PM2.5, dioksidin e azotit NO<sub>2</sub>, dioksidin e sulfurit SO<sub>2</sub>, ozonin O<sub>3</sub>, dhe monoksidin e karbonit CO. “Alarmin” për ndotjen e ajrit zakonisht nuk e jep Agjencioni për mbrojtjen e mjedisit por një matës vizuel i vendosur në ambasadën amerikane i cili në kohë reale në portalet më të lexuara në Kosovë i publikon vlerat e ndotjes të PM10 dhe PM2.5.

Ngjajshëm si në qytetet e mëdha urbane të Evropës ku gazrat e liruara nga automjetet janë kontribuesit më të mëdhenjë të emisioneve të rrezikshme të dioksidit të azotit (39%), edhe në Prishtinë një ndër kontribuesit më të mëdhenjë supozohet të jetë ai i sektorit rrugor. Shumica e automjeteve që sot qarkullojnë përdorin naftën si lëndë djegëse dhe shumica janë më të vjetra se dhjetë vite.

Duke pasur parasysh natyrën gjithëpërfshirëse për të kontrolluar ndotjen e ajrit, është thelbësore që lufta për ajër më të mirë të konsiderohet si një veprim i bashkërenduar, ku, përveç autoriteteve përgjegjëse për mbrojtjen e mjedisit, të gjitha institucionet tjera që kanë kompetencë, përgjegjësi dhe fuqi për të praktikuar zbatimin e masave të nevojshme për të frenuar emetimet e ndotësve në burim duhet të jenë vazhdimisht të përfshira.

Prishtina duhet të mbështetet fuqimisht nga qeveria, nga ministritë për mjedisin dhe infrastrukturën, për të investuar në infrastrukturën e trafikut që promovon përdorimin e mënyrave të pastra të transportit (transport publik, çiklizëm dhe zona këmbësorësh).

Megjithatë, në të njëjtën kohë duhet të merren masa për të pastruar numrin e madh të automjeteve në përdorim, duke u fokusuar në transportin publik me autobusëve në radhë të parë. Autobusët duhet të vazhdojnë të modernizohen me autobusë të rinj Euro 6 ose autobusë Euro 4/5 të pajisur me filtrin e grimcave të naftës.

## Ndotja e Ajrit

Ndotja e ajrit është një çështje e rëndësishme mjedisore dhe sociale dhe një problem kompleks që paraqet sfida të shumta në drejtim të menaxhimit dhe zbutjes së ndotësve të dëmshëm. Ndotësit e ajrit lëshohen nga burime antropogjene dhe natyrore të cilat emetohen direkt si ndotës primarë ose formohen në atmosferë. Ndotësit mund të transportohen ose të formohen në distanca të gjata dhe të ndikojnë në zona të mëdha. Duhet të analizohen dhe kuptohen mirë shkaqet e ndotjes, si transportohen dhe transformohen në atmosferë dhe si ndikojnë tek njerëzit, ekosistemet, klima dhe më pas shoqëria e ekonomia ashtu që të mund të veprojmë në mënyrë adekuate dhe efektive për të zvogëluar ndikimet e ndotjes së ajrit<sup>1</sup>.

Një nga problemet më të rënda shëndetësore publike sot është ekspozimi ndaj ndotjes së ajrit. Rreth 1 në 10 nga vdekjet e përgjithshme në mbarë botën i atribuohen ndotjes së ajrit - më shumë se gjashtëfishi i vdekjeve nga malaria dhe më shumë se katër herë ato të shkaktuara nga HIV/AIDS (Banka Botërore & IHME 2016). Gjithashtu kostoja ekonomike e braktisjes së punës që rezulton nga këto vdekje vlerësohet në 225 miliardë dollarë në vit<sup>2</sup>.

Rritja e popullsisë urbane dhe rritja e vëllimit të trafikut të motorizuar në qytete ka rezultuar në ndotje të rëndë të ajrit që ndikon në mjedisin rrethues dhe shëndetin e njeriut. Në vendet në zhvillim, rritja e ndotjes urbane të ajrit ka rezultuar në më shumë se 2 milionë vdekje në vit<sup>3</sup> (OBSh, 2014). Një nga burimet kryesore të ndotjes urbane të ajrit është transportit rrugor. Mbi 70-80% e ndotjes urbane të ajrit në qytetet e vendeve në zhvillim i atribuohet shkarkimit të emisioneve në ajër nga një numër i madh i automjeteve të vjetra, mirëmbajtjes së dobët të automjeteve, infrastrukturës jo adekuate të rrugëve dhe cilësisë së ulët të karburanteve. Përqendrimit e ndotësve të ajrit sikur oksidet e azotit (NOx) dioksidit të sqfurit (SO<sub>2</sub>), monoksidit të karbonit (CO) dhe grimcat e pluhurit (PM<sub>10</sub> dhe PM<sub>2.5</sub>), janë të shpërndara jo njëtrajtësisht në zonat urbane, duke krijuar keshtu zonat e nxehta (hot spots) kryesisht në qendër të qytetit, kryqëzimet e trafikut dhe në rrugët e sinjalizuara.

Sot kemi dëshmi të bollshme se ekspozimi afatgjatë dhe afatshkurtër ndaj grimcave të vogla dhe gazrave në ajër që lirohen nga djegia e karburanteve ka pasoja të negative mëdha për shëndetin. Fakti që këto grimca janë të padukshme dhe pa erë ka bërë që ky vrasës i padukshëm për ndryshim prej smogut të madh që krijohet si rezultat i ndotjes nga termocentralet të mos trajtohet si duhet dhe të vazhdojë të rrezikojë jetën e njerëzve. Fatmirësisht, perceptimet ndaj kësaj ndotje po ndryshojnë, për shkak të grumbullimit të dëshmive shkencore epidemiologjike, presionit qytetar dhe rritjes së debatit në media<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Air quality in Europe - 2017 report

<sup>2</sup> The Cost of Air Pollution, WB - IHME

<http://documents.worldbank.org/curated/en/781521473177013155/pdf/108141-REVISED-Cost-of-PollutionWebCORRECTEDfile.pdf>

<sup>3</sup> WHO (2014) - <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en/>

<sup>4</sup> IPPR | Lethal and illegal: Solving London's air pollution crisis

## Problemi

Me fillimin e sezonit dimëror, fillon alarmimi i shoqërisë sonë për rrezikun shëndetësor që na kanoset nga ndotja e ajrit. Kjo përsëritet për çdo vit me radhë. Cilësinë e ajrit në Kosovë e monitoron Agjencioni për Mbrojtjen e Mjedisit përmes matjeve sistematike, hulumtimit dhe vlerësimit të indikatorëve të gjendjes dhe ndotjes së ajrit. Sistemi prej 11 stacioneve dhe një stacioni mobil është i instaluar në qytetet industriale dhe ato me ndotje më të madhe të ajrit. Këto stacione monitorojnë grimcat e pluhurit PM10, PM2.5, dioksidin e azotit NO2, dioksidin e sulfurit SO2, ozonin O3, dhe monoksidin e karbonit CO. “Alarmin” për ndotjen e ajrit zakonisht nuk e jep Agjencioni por një matës vizuel i vendosur në ambasadën amerikane i cili në kohë reale në portalet më të lexuara në Kosovë i publikon vlerat e ndotjes të PM10 dhe PM2.5.

Përkundër pajisjeve të sofistikura dhe investimeve të mëdha në fushën e monitorimit të cilësisë së ajrit në Kosovë, deri më sot ende nuk dihet me siguri se cilët sektorë janë kontribuesit më të mëdhenjë të ndotjes së ajrit dhe në çfarë mase. Agjencioni Evropian i Mjedisit (EEA)<sup>5</sup> në raportin e cilësisë së ajrit<sup>6</sup> e renditë sektorin e transportit si kontribuesin më të madh të emetimeve të NOx (39%) dhe të dytin më të madhin të emetimeve të BC (29%), si dhe grimcat e pluhurit PM10 dhe PM2.5 (11%) në gjithsejt 33 shtete anëtare të EEA.

Agjencioni i Mbrojtjes së Mjedisit në raportin e fundit të monitorimit të cilësisë së ajrit në Kosovë zbulon që në Prishtinë, ku qarkullimi i automjeteve është më i denduri, gjatë vitit 2017 janë tejkaluar vlerat e lejuara të grimcave të pluhurit PM10 dhe PM2.5 dhe të NO2 gjatë sezonit dimëror<sup>7</sup>.

Ngjajshëm si në qytetet e mëdha urbane të Evropës ku gazrat e liruara nga automjetet janë kontribuesit më të mëdhenjë të emisioneve të rrezikshme të dioksidit të azotit (39%), edhe në Prishtinë një ndër kontribuesit më të mëdhenjë supozohet të jetë ai i sektorit rrugor. Shumica e automjeteve që sot qarkullojnë përdorin naftën si lëndë djegëse dhe shumica janë më të vjetra se dhjetë vite. Në vitin 2014 në Kosovë<sup>8</sup> kanë qenë të regjistruara gjithsej 286,505 automjete me një mesatare të vjetërsisë së veturave prej 18 vite, apo 10 vite më shumë se sa mesatarja e veturave që qarkullojnë brenda Bashkimit Evropian<sup>9</sup>. Kësaj mesatare të lartë 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.

Politikat e Bashkimit Evropian mbi qarkullimin e mjeteve të transportit sipas Euro Standardeve të cilat kufizojnë emetimet e gazrave toksik nga automjetet deri më tashti e kanë adresuar në mënyrë efektive problemin e ndotjes nga sektori i transportit rrugor.

<sup>5</sup> <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/eea33-coverage>

<sup>6</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>

<sup>7</sup> [http://www.ammk-rks.net/repository/docs/Raporti\\_vjetor\\_per\\_gjendjen\\_e\\_ajrit\\_per\\_vitin\\_2017ok.pdf](http://www.ammk-rks.net/repository/docs/Raporti_vjetor_per_gjendjen_e_ajrit_per_vitin_2017ok.pdf)

<sup>8</sup> Instituti GAP (tetor 2015) - Ekonomia e veturave në Kosovë

<sup>9</sup> Numri i përgjithshëm i mjeteve në qarkullim, rrespektivisht të cilat janë regjistruar apo kanë vazhduar regjistrimin nga data 01.03.2017 e deri më 28.2.2018, gjithsej: 358,855 mjete - QAK

## Burimet kryesore

Ndotësit e ajrit përfshijnë shumë grimca dhe gazra të cilat kategorizohen si primar dhe sekondar. Ndotësit primarë janë grimcat primare të pluhurit PM, karboni i zi BC, oksidet e sulfurit (SO<sub>x</sub>), oksidet e azotit NO<sub>x</sub> (NO dhe NO<sub>2</sub>), amoniaku NH<sub>3</sub>, monoksidi i karbonit CO, metani (CH<sub>4</sub>), komponimet e paqëndrueshme organike jo-metan NMVOCs, benzoli C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, metale të caktuara, dhe hidrokarburet aromatike policiklike (PAH, duke përfshirë BAP). Ndërkaq, ndotësit sekondar janë grimcat PM, ozoni O<sub>3</sub> dhe dioksidi i azotit NO<sub>2</sub>. Ndotësit e ajrit kanë efekt natyral, antropogjen ose të përzier, varësisht prej burimeve të tyre ose burimeve të pararendësve.

Grimcat e pluhurit **PM** kanë origjinën nga të dyja burimet ajo natyrore dhe antropogjene. Zakonisht klasifikohen si grimcat primare PM<sub>10</sub> dhe PM<sub>2.5</sub>. Burime natyrore përfshijnë kripën e detit, pluhurin e suspenduar natyrisht, polenin dhe hirin vullkanik, ndërkohë që burimet antropogjene përfshijnë djegien e karburantit për prodhimin e energjisë, ngrohjet shtëpiake dhe transportin, industrinë dhe shkumbimin e mbetjeve, bujqësia, si dhe frenat, gomat dhe loje të tjera të pluhurit antropogjen. Karboni i zi BC është një përbërës i PM<sub>2.5</sub> i formuar nga djegia e pakompletuar e karburantit, me burimet kryesore përfshirë këtu transportin dhe ngrohjen shtëpiake.

Oksidet e sulfurit **SO<sub>x</sub>** emetohen kryesisht nga djegia e karburantit në form të SO<sub>2</sub>. Dioksidi i sulfurit SO<sub>2</sub> është gaz toksik me veti acidike, pangjyrë dhe erë të fortë. Burimet kryesore janë kapacitetet energjetike, industria, ngrohtoret dhe transporti, të cilat shfrytëzojnë naftën dhe thëngjillin me cilësi të dobët. Burimet natyrore më të mëdhaja të SO<sub>x</sub> janë vullkanet.

Burimet kryesore të **NO<sub>x</sub>** janë proceset e djegies sikur ato të lëvizshme ashtu edhe ato të palëvizshme. Oksidit të azotit NO i atribuohet shumica e emetimeve të NO<sub>x</sub> e që më pas oksidohet për të formuar NO<sub>2</sub> edhe pse disa NO<sub>2</sub> emetohen drejtpërdrejtë. Përqindja e NO<sub>2</sub> apo raporti NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> në shkarkimin e automjeteve është dukshëm më i lartë në automjetet me naftë sesa në ato me benzinë, sepse sistemet e trajtimit pas të shkarkimeve e rrisin oksidimin e NO duke prodhuar emetime më të larta direkte të NO<sub>2</sub>. NO<sub>2</sub> është gaz toksik, i cili kryesisht vjen nga djegia në makina, ngrohtore dhe nga termocentralet.

Ozoni **O<sub>3</sub>** troposferik (në nivel të tokës) nuk emetohet direkt në atmosferë. Në vend të kësaj formohet nga reagimet kimike në praninë e diellit, pas emetimeve të gazeve pararendëse të tilla si NO<sub>x</sub> dhe NMVOCs. O<sub>3</sub> është substancë me toksicitet të lartë dhe me veti korrozive të theksuara që njihet si ndotës i zakonshëm. Ozoni lehtë mund të nuhatet si aromë nga pajisjet elektrike, si për shembull, televizorët, fotokopjuesit dhe motorët elektrik.

Benzopireni **BaP**, monoksidi i karbonit **CO** dhe benzenoli **C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>** janë gazra të emetuara si rezultat të djegies së pakompletuar të lëndëve djegëse fosile dhe biokarburanteve. C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> gjithashtu emetohet nga emisionet avulluese. Burimet kryesore të BaP janë ngrohje shtëpiake (sidomos djegia e drurit dhe qymyrit), djegia e mbeturinave, prodhimi i koksit dhe prodhimi i çelikut. Burimet tjera përfshijnë zjarret në natyrë dhe trafiku rrugor. *Transporti rrugor dikur ishte*

*burimi kryesor i emisioneve të CO, por futja e konvertorëve katalitik ka reduktuar këto emisione në mënyrë të konsiderueshme. Shumica e shkarkimeve të C6H6 rrjedhin nga trafiku, sepse përdoret si një aditiv i benzinës, megjithëse emetimet industriale mund të kenë gjithashtu ndikime të larta lokale.*

Në Europë sektorët kryesor që kontribuojnë në emisionet e ndotësve të ajrit janë transporti rrugor dhe jo rrugor, sektori komercial, institucional dhe shtëpiak, prodhimi dhe shpërndarja e energjisë, përdorim i energjisë në industri, proceset industriale, bujqësia dhe mbeturinat.

Kontributi prej burimeve të ndryshme të emisioneve sektoriale në ndotjen e ajrit varet jo vetëm nga sasia e ndotjes së emetuar por edhe nga largësia e burimit, kushtet e emisionit (lartësia dhe temperatura) dhe faktorët e tjerë sikurse kushtet e shpërndarjes dhe topografia.

Sektori i transportit rrugor në vitin 2015 ka qenë kontribuesi më i madh i NOx dhe i dyti më i madhi i BC. Ndërkaq sektori komercial, institucional dhe shtëpiak ka qenë kontribuesi më i madh i PM2.5 dhe PM 10 si dhe i BC<sup>10</sup>.

Strategjia e Kosovës për mjedisin 2013-2022<sup>11</sup> thekson se edhe në vendin tonë transporti rrugor konsiderohet si kontribuesi i madh i ndotjes së ajrit, veçanërisht në qytetet e mëdha. Strategjia ka prioritet zbatimin e standardeve për cilësinë e karburanteve, promovimin e konvertorëve katalitikë për automjetet e vjetra dhe kufizimin e importit të automjeteve të vjetra.

## **Ndikimi në shëndet**

Në aspektin e shëndetit publik dallimi mes grimcave PM10 dhe PM2.5 është shumë i rëndësishëm. Grimcat PM2.5 konsiderohen një rrezik më i madh sesa grimcat PM10 për shëndetin publik, veçanërisht në aspektin e vdekshmërisë dhe të ekspozimit afatgjatë, pasi që ato depërtojnë më thellë në mushkëri<sup>12</sup>. Ekspozimi afatshkurtër dhe afatgjatë ndaj grimcave PM10 dhe PM2.5 shkakton sëmundje kardiovaskulare dhe të frymëmarrjes duke përfshirë edhe përkeqësimin e astmës dhe simptomave të frymëmarrjes, si dhe vdekjet nga sëmundjet kardiovaskulare dhe kanceri i mushkërive. Ekspozimi ndaj NO2 mund të rrisë mundësinë e problemeve me frymëmarrje, uljen e funksionimit të mushkërive, dhe rrisë infeksionet e frymëmarrjes<sup>13</sup>. Ekspozimi afatgjatë ndaj NO2 është poashtu i lidhur me infeksionet respiratore në fëmijëri dhe peshën e ulët të lindjes.

---

<sup>10</sup> EEA, 2017. "Air Quality in Europe - 2017 Report." European Topic Centre on Air Pollution and Climate Change Mitigation, EEA Report No 13/2017, European Environment Agency, 2017.

<sup>11</sup> [http://mmp-h-rks.org/repository/docs/Strategjia\\_e\\_Mbrojtjes\\_s%C3%AB\\_Mjedisit\\_-\\_2013\\_-2022\\_Shqip\\_405256.pdf](http://mmp-h-rks.org/repository/docs/Strategjia_e_Mbrojtjes_s%C3%AB_Mjedisit_-_2013_-2022_Shqip_405256.pdf)

<sup>12</sup> [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0006/189051/Health-effects-of-particulate-matter-final-Eng.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/189051/Health-effects-of-particulate-matter-final-Eng.pdf)

<sup>13</sup> [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/411756/COMEAP\\_The\\_evidence\\_for\\_the\\_effects\\_of\\_nitrogen\\_dioxide.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/411756/COMEAP_The_evidence_for_the_effects_of_nitrogen_dioxide.pdf)

## Përgjegjësia

### Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor - MMPH

MMPH është përgjegjëse për menaxhimin e cilësisë së ajrit në Kosovë. Deri më sot ka përpiluar legjislacionin i cili bazohet në legjislacionin e BE-së dhe është i përshtatur me gjendjen socio-ekonomike të vendit. Korniza legjislative që rregullon ndotjen e ajrit nga transporti rrugor është Ligji për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja (LIGJI Nr. 03/L-160) i cili kategorizon burimet kryesore të ndotjes, vendos indikatorët dhe obligimet themelore për mbrojtjen e ajrit si dhe rekomandon miratimin e vlerave kufitare të emisioneve (VKE) dhe normat e cilësisë së ajrit, konform standardeve të BE-së dhe OBSH. UA Nr. 08/2016 përcakton normat e lejuara të shkarkimeve në ajër nga burimet e lëvizshme të ndotjes. Ndërkaq strategjia e mbrojtjes së mjedisit 2013-2022 trajton obligimet për menaxhimin e mjedisit në nivel shtetëror dhe ndërkombëtar. Në fund të kornizës legjislative është përpiluar edhe plani i masave për përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe gjendjes së mjedisit në Kosovë në dhjetor 2016 që përcakton mënyrat dhe afatin e realizimit të masave në nivel të vendit.

### Agjencioni i Kosovës për Mbrojtjen e Mjedisit

Agjencioni është përgjegjës për monitorimin dhe mbledhjen e të dhënave për gjendjen e mjedisit në Kosovë në përgjithësi dhe cilësisë së ajrit në veçanti. Këtë Agjencioni e realizon përmes Institutit për Mbrojtjen e Natyrës së Kosovës, Institutit Hidrometeorologjik të Kosovës dhe Institutit të Planifikimit Hapësinorë sipas Ligjit për mbrojtjen e mjedisit (Ligji Nr. 03/L-025, shkurt 2009).

### Ministria e Infrastrukturës

Me Ligjin për automjete Nr. 05/L-132 përcaktohen kushtet bazë të cilat duhet ti plotësoj mjeti në trafik, kushtet për importim, homologim dhe kontrollimin teknik dhe të rregullësisë së automjeteve. Ministria e Infrastrukturës me udhëzimin administrativ Nr. 04/2016 më tutje përcakton kushtet dhe procedurat për kontrollin teknik të automjeteve. Neni 32 i këtij UA përcakton normat e lirit të gazrave të motorëve në atmosferë gjatë kontrollimit teknik.

### Ministria e Tregtisë dhe Industrisë

Ministria e Tregtisë dhe Industrisë është përgjegjës për monitorimin e cilësisë së karburanteve të lëngëta të naftës. Me UA Nr. 01/2017 për cilësinë e karburanteve të lëngëta dhe të naftës Ministria ka përcaktuar vlerat e lejuara të përbërësve dhe të treguesve të cilësisë së karburanteve të lëngëta të naftës, metodat për testim, mënyrën e mbikëqyrjes dhe monitorimit të cilësisë së karburanteve të lëngëta të naftës në pikat doganore dhe në treg të brendshëm. Inspektorati i tregut në kuadër të MTI-së është përgjegjës për zbatimin e programit për numrin dhe shpeshtësinë e mostrimeve dhe testeve, testet laboratorike të kërkuara për secilin derivat, shpeshtësinë e ritestimeve për rezultate krahasuese ndërmjet laboratoreve.

### Qeveria e Kosovës

Në vitin 2016 ka shfuqizuar UA Nr. 03/2011 për Normat e lejuara të shkarkimeve në ajër nga burimet e lëvizshme të ndotjes dhe përmes UA Nr. 08/2016. Udhëzimi i ri përcakton normat e lejuara të shkarkimeve në ajër nga burimet e lëvizshme tokësore - automjetet rrugore, si dhe masat për zbatimin e tyre. Mirëpo dispozitat kalimtare (Neni 22) i japin karakter eksperimental



gjashtë (6) muaj me mundësi të vazhdimin edhe gjashtë (6) muaj tjerë. Vazhdimin e kohëzgjatjes e bën Qeveria me vendim të veçantë bazuar në propozimin e MMPH-së dhe MI-së. Mirëpo, pasi që deri më sot nuk e ka bërë, atëherë de fakto nuk kemi kontroll të emitimit të gazrave nëpër qendrat e kontrollimit.

### **Komunat**

Bazën ligjore për mbrojtjen dhe monitorimin e cilësisë së ajrit komunat e kanë te kompetencat vetanake në mbrojtjen e mjedisit lokal, sipas Ligjit Nr. 03/L-04 për Vetqeverisjen Lokale, Ligjit për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja Nr.03/L-160, U.A nr.15/2010 mbi shtrirjen e rrjetit dhe U.A. Nr. 02/2011 për normat e zbatuara për monitorimin e cilësisë së ajrit.

Komuna e Prishtinës ka hartuar planin gjithëpërfshirës të qëndrueshëm të mobilitetit urban më të cilin synon reformimin e transportit publik në qytet dhe uljen e ndotjes së ajrit nga transporti rrugor.

## **EURO Standardet**

Bashkimi Evropian ka filluar me aplikimin e “**Euro 0**” standardeve që në vitin 1991 dhe deri në të fundit të vitit 2014 ka arritur standardin “**Euro 6**” që specifikojnë kufizimin e emetimeve të gazrave toksik nga automjetet.

Për dallim nga Kosova, shtetet e rajonit importin e veturave të përdorura nuk e kanë të kufizuar në bazë të viteve të vjetërsisë por në bazë të Euro standardeve. Në Maqedoni nga qershori i vitit 2016 lejohet vetëm importi i veturave Euro 4. Ndërkaq që në Shqipëri nga viti 2016 asnjë automjet nuk kalon kontrollin teknik nëse e ka nivelin e elementëve ndotës mbi vlerat e lejuara dhe të përcaktuara me direktivën Evropiane 2009/40/BE.

Në Kosovë me Ligjin e ri për automjete<sup>14</sup> të miratuar në prill të vitit 2017, nuk mund të importohen vetura më të vjetra se dhjetë (10) vjet dhe nuk mund të importohen vetura që nuk e plotësojnë standardin Euro 4.

---

<sup>14</sup> Nr. 05/L-132

## Rekomandimet

### (i) Të përgjithme

Duke pasur parasysh natyrën gjithëpërfshirëse për të kontrolluar ndotjen e ajrit, është thelbësore që lufta për ajër më të mirë të konsiderohet si një veprim i bashkërenduar, ku, përveç autoriteteve përgjegjëse për mbrojtjen e mjedisit, të gjitha institucionet tjera që kanë kompetencë, përgjegjësi dhe fuqi për të praktikuar zbatimin e masave të nevojshme për të frenuar emetimet e ndotësve në burim duhet të jenë vazhdimisht të përfshira.

Një avantazh shtesë është përfshirja e shoqërisë civile, e përfaqësuar nga OJQ-të dhe mediat, të cilat kanë një rol të rëndësishëm në sjelljen e informatave të rëndësishme për publikun mbi situatën e cilësisë së ajrit, ndikimin e ndotjes së ajrit në shëndetin e njeriut dhe mjedisin si dhe mbi masat e nevojshme. Në anën tjetër, OJQ-të dhe mediat shërbejnë si një katalizator për të shprehur nevojat e atyre që janë prekur nga ndotja e ajrit drejt organeve qeveritare dhe administrative përgjegjëse për zhvillimin e masave efektive për pastrimin e ajrit në Kosovë.

Duke pasur këtë parasysh, rekomandohet fuqimisht që një strukturë e suksesshme e rrjetëzimit të jetë aktive, e gjallë dhe të shoqërohet me zbatimin e strategjisë së Kosovës për cilësinë e ajrit dhe zbatimin e saj në nivel qendror dhe atë komunal. Është e rëndësishme që një rrjet i tillë të takohet rregullisht në tryezë të rrumbullakët për menaxhimin e cilësisë së ajrit bashkë me institucionet tjera relevante si Ministrinë për Ekonomi, Tregti Industri dhe Financa. Kur është fjala për zbatimin e masave konkrete, nevojitet të krijohen grupe specifike të punës, sikur grupi mbi transportin, ngrohjen qendrore dhe energjinë, etj., të cilat fillimisht mund të mbledhen vetëm në mesin e përfaqësuesve të organeve qeveritare për të zgjidhur në mënyrë të brendshme çështjet e mundshme të konfliktit, përpara se të përfshihen në diskutime aktorët e jashtëm, si OJQ-të mjedisore dhe shoqatat e biznesit.

### (ii) Për monitorimin dhe vlerësimin e cilësisë së ajrit

Janë bërë mjaft përparime në ngritjen e një infrastrukture të mirë për monitorimin e cilësisë së ajrit në Kosovë dhe në konsolidimin e përgjegjësisë për menaxhimin e tij nën AKMM. Në vend që të zgjerohet rrjeti aktual në terma hapësinor dhe/ose në matjen e ndotësve shtesë, rekomandohet që të fokusohemi në funksionimin e qëndrueshëm të rrjetit ekzistues, në përmirësimin e cilësisë së të dhënave dhe në shpërndarjen më të mirë të informacionit të cilësisë së ajrit në media dhe në publik.

Për momentin struktura ekzistuese e rrjetit duhet të lejojë një vlerësim bazik të përputhshmërisë dhe analizën e burimit, me kusht që cilësia dhe mbulimi i serive të të dhënave të mbledhura të fillojë të rritet dukshëm. Në periudhën afatmesme, mund të bëhen përpjekje shtesë për të kryer monitorim shtesë lidhur me trafikun rrugor, duke filluar me teknikat e monitorimit të lirë, siç janë mostrat pasive për NO<sub>2</sub>, benzinë dhe teknikat e sensorëve për grimcat. Megjithatë, duhet të theksohet se duhet të krijohen kapacitete shtesë laboratorike dhe/ose burime për vlerësimin e të dhënave (krahasimi ndërmjet monitorimit të referencës dhe pajisjeve plotësuese shtesë).

Në një periudhë afatmesme dhe afatgjatë, një strategji monitorimi e fokusuar në trafikun mund të shoqërohet me modelimin e cilësisë së ajrit, duke filluar me simulime në rrugë dhe në shkallë urbane me fokus në Prishtinë.

Është e qartë se kjo ka nevojë për inventarët e emisioneve, strukturën dhe të dhënat e trafikut. Meqë kompetenca për modelimin e trafikut është duhe u krijuar në Departamentin e Transportit të Komunës së Prishtinës dhe informacioni mbi përbërjen e automjeteve është në dispozicion nga baza e regjistrimit të automjeteve, parakushtet janë të favorshme për të rritur më tej bashkëpunimin mes AKMM-së dhe komunës së Prishtinës në këtë çështje.

### **(iii) Për kornizën legjislativë**

Në vend që të përqendrohemi në përsosjen e bazës ligjore rekomandohet të forcohet kapaciteti për zbatimin praktik të legjislacionit në fuqi. Theksi duhet të vihet në shpërndarjen e burimeve financiare dhe të personelit të nevojshëm për të siguruar zbatimin me kohë të masave për reduktimin e emetimeve ndotëse. Pasi që përgjegjësia për zbatimin e masave ndahet midis shumë akterëve të ndryshëm, madje edhe në nivele të ndryshme politike dhe administrative, strukturat e lartpërmendura të rrjeteve mund të ndihmojnë për të siguruar një mënyrë të koordinuar dhe të përkushtuar të veprimit.

### **(iv) Për masat e zbatimit dhe nga të fillojmë**

Sa i përket rëndësisë së sektorëve të ndryshëm të burimit të ndotësve për situatën e cilësisë së ajrit në Prishtinë, ku shumica e njerëzve jetojnë dhe ku problemet e cilësisë së ajrit duket të kulmojnë, mund të konkludohet se ndotja nga ngrohja e banimit dhe nga rritja e trafikut rrugor janë sektorët mbizotërues. Në radhë të parë duhet këtu të ndërmerren masat.

Emetimet nga industria dhe termocentralet Kosova A dhe B janë më të rëndësishme për zonat përreth këtyre instalimeve, dhe jo për vetë Prishtinën, ku gjatë periudhave të pandërprera me kushte të dobëta të shpërndarjes, burimet e afërta urbane, si ngrohja shtëpiake dhe trafiku, kontribuojnë shumë më shumë në ndotjen e ajrit në qytet dhe në ekspozimin e popullsisë që jeton në Prishtinë.

Sidoqoftë, sa i përket Kosovës B, është e rëndësishme të rritet teknologjia e kontrollit të emetimeve në mënyrë që të përmbushë standardet e emetimit të BE të Direktivës së Emetimeve Industriale (2010/75 / BE).

Në lidhje me ngrohjen e brendshme, kalimi

- nga lëndët djegëse ndotëse si qymyri dhe drutë në lëndët djegëse më të pastra, si vajra të lehta ose gaz pa sulfur dhe
- nga djegiet e vogla shtëpiake në ato më efektive dhe me sisteme qendrore më pak ndotëse ose të ngrohjes qendrore janë kundërmasat më të dukshme.

Kjo e fundit duhet të lidhet me konsideratat strategjike rreth rindërtimit të Kosovës B dhe zgjerimit të mundshëm të kapaciteteve të kombinuara të ngrohjes dhe prodhimit të energjisë elektrike dhe infrastrukturës së rrjetit të ngrohjes qendrore në Prishtinë.

Sa i përket trafikut rrugor, një element i rëndësishëm i kornizës së nevojshme të politikës është duke u krijuar me zhvillimin e Planit Strategjik të Mobilitetit Urban për Prishtinën. Këtu, Prishtina duhet të mbështetet fuqimisht nga qeveria, pra nga ministritë për mjedisin dhe infrastrukturën, për të investuar në infrastrukturën e trafikut që promovon përdorimin e mënyrave të pastra të transportit (transport publik, çiklizëm dhe zona këmbësorësh).

Megjithatë, në të njëjtën kohë duhet të merren masa për të pastruar numrin e madh të automjeteve në përdorim, duke u fokusuar në transportin publik me autobusëve në radhë të parë. Autobusët duhet të vazhdojnë të modernizohen duke blerë autobusë të rinj Euro 6 ose autobusë Euro 4/5 të pajisen me filtrin e grimcave të naftës. Vendosja e filtrave në autobusët ekzistues me një kohë të mbetur të operimit prej më shumë se dy vjetësh duhet të shqyrtohet seriozisht.

Për automjetet me naftë dhe automjetet e mallrave të lehta, rekomandohet ndalimi i importit dhe regjistrimi për herë të parë i automjeteve deri në Euro 4 sepse këto automjete nuk kanë filtra efektiv. Meqenëse automjetet me naftë ende kanë emetime të larta të NOx në ngasjen në botën reale, rekomandohet që makinat me naftë të kenë taksat e karburantit (taksat e karburantit dhe/ose taksat e automjeteve) më të larta se sa makinat me benzinë, të cilat kanë emetime shumë më të ulëta të NOx dhe grimcave pas Euro 3.

Kufizimi i importit të automjeteve të përdorura nuk do të sjellë një ndikim të rëndësishëm në automjetet aktuale në Kosovë. Andaj për të siguruar që pjesa më e madhe e automjeteve të vjetra me naftë të pajisen të paktën me një filtër për grimca, rekomandohet kufizimi i automjeteve me ndotje të lartë në qendër të Prishtinës. Ngasja në një zonë të tillë të emetimit të ulët mund të lejohet vetëm për automjetet me naftë me standardin Euro 5 dhe automjetet me benzinë me standardin Euro 3. Automjetet me standard më të ulët mund të lejohen për qarkullim vetëm nëse pajisen me filtër të grimcave. Në fillim kufizimi i trafikut mund të realizohet në episode të shkurta atëherë kur kemi përqëndrime të larta të PM në formën e një alarmi të smogut. Ky kufizim mund të plotësohet me kërkesat për përdorimin e lëndëve djegëse më të pastra për burime të mesme dhe të vogla të djegies gjatë periudhave të smogut.

Rekomandohet të shqyrtohet edhe vënia e masave tjera sikurse etiketimi i automjeteve, përjashtimet dhe masat mbështetëse për një skemë të zonave me emetim të ulët për Prishtinën.

Një studim i tillë i fizibilitetit dhe hapat e mundshëm përgatitorë drejt zbatimit të tij duhet të jenë pjesë e strategjisë afatmesme/afatgjate të komunës së Prishtinës në bashkëpunim me Ministrinë e Mjedisit.