

RELACION
PËR PROJEKTLIGJIN
“PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE TË RREZIKSHME”

I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN

Projektligji “Për transportin e mallrave të rrezikshme”, propozuar nga ministri përgjegjës për transportin, ka për qëllim garantimin e transportit të sigurt të mallrave të rrezikshme me rrugë dhe me hekurudhë, si dhe parandalimin dhe kufizimin e rrezeqeve që mund të lindin gjatë këtij transporti për jetën dhe shëndetin e njerëzve, pronën dhe mjedisin.

Projektligji synon përafrimin e plotë të legjislacionit shqiptar me Direktivën 2008/68/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 24 shtator 2008, “Mbi transportin tokësor të mallrave të rrezikshme”, siç është ndryshuar, si dhe përafrimin e pjesshëm me Direktivën (BE) 2022/1999 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 19 tetor 2022, “Mbi procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme”, siç është ndryshuar.

Projektligji rregullon transportin e mallrave të rrezikshme brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, transportin nga dhe drejt shteteve të tjera, si dhe transportin në transit. Ai zbatohet edhe për veprimtaritë e lidhura drejtpërdrejt me transportin, përfshirë ngarkimin, shkarkimin dhe transferimin nga ose drejt një mënyre tjetër transporti.

Projektligji mbështetet në zbatimin e Marrëveshjes Evropiane për transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave të rrezikshme, ADR, dhe Rregullores për transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallrave të rrezikshme, RID. Nëpërmjet referimit ndaj këtyre instrumenteve synohet që kërkesat teknike të zbatueshme për transportin e mallrave të rrezikshme të jenë të përditësuara dhe të njëjta me ato që zbatohen në nivel ndërkombëtar dhe evropian, pa krijuar sisteme kombëtare paralele ose kërkesa teknike që mund të bien në kundërshtim me ADR-në ose RID-in.

Projektligji i propozuar, nëpërmjet rishikimit të plotë të kuadrit ligjor për transportin e mallrave të rrezikshme, do të mundësojë arritjen e objektivave të mëposhtëm:

- **Përafrimin e kuadrit kombëtar me acquis të Bashkimit Evropian për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme.** Projektligji transponon dispozitat e zbatueshme të Direktivës 2008/68/KE për transportin rrugor dhe hekurudhor, duke përfshirë fushën e zbatimit, përkufizimet, rregullat e përgjithshme të transportit, kufizimet për arsye sigurie, përjashtimet, autorizimet dhe komunikimin me Komisionin Evropian pas anëtarësimit të Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian.
- **Krijimin e një sistemi të qartë dhe të bashkërenduar institucional.** Projektligji përcakton autoritetet kompetente dhe ndan funksionet ndërmjet ministrisë përgjegjëse për transportin, Policisë Rrugore, Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, autoriteteve doganore, Inspektoratit Shtetëror Teknik dhe Industrial dhe autoriteteve të tjera sektoriale. Ky rregullim synon të shmangë boshllëqet dhe mbivendosjet e kompetencave dhe të përmirësojë bashkërendimin, shkëmbimin e informacionit dhe raportimin ndërinstitucional.

- **Përcaktimin e përgjegjësi të pjesëmarrësve në transport.** Projektligji përcakton detyrimet e dërguesit, transportuesit, marrësit, ngarkuesit, shkarkuesit, ambalazhuesit, mbushësit, operatorit të cisternës, drejtuesit të mjetit dhe pjesëmarrësve të tjerë.
- **Vendosjen e procedurave të unifikuara për kontrollin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme.** Projektligji përfshin kërkesat kryesore të Direktivës (BE) 2022/1999 për kontrollet përfaqësuese dhe të rastësishme, përdorimin e listës standarde të kontrollit, klasifikimin e shkeljeve sipas kategorive të rrezikut, masat korrigjuese, ndalimin e mjeteve, kontrollet në mjediset e subjekteve dhe shkëmbimin e informacionit me shtetet e tjera.
- **Forcimin e sistemit të parandalimit dhe të reagimit ndaj shkeljeve, aksidenteve dhe incidenteve.** Projektligji përcakton masat që merren kur transporti paraqet rrezik për sigurinë, detyrimet për njoftimin dhe raportimin e aksidenteve dhe incidenteve, si dhe kundërvajtjet administrative, sanksionet dhe masat administrative plotësuese. Këto rregullime synojnë të garantojnë reagim të shpejtë dhe proporcional, si dhe të parandalojnë përsëritjen e shkeljeve.
- **Përmbytjen e detyrimeve të Republikës së Shqipërisë në kuadër të procesit të integritetit evropian.** Projektligji mbështet zbatimin e masave të parashikuara në Planin Kombëtar për Integritetin Evropian dhe përmbytjen e detyrimeve që lidhen me Kapitullin 14, “Politika e transportit”, duke krijuar bazën ligjore për zbatimin e *acquis* të Bashkimit Evropian dhe për bashkëpunimin dhe raportimin pranë institucioneve të Bashkimit Evropian.

II. VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE

Projektligji “Për transportin e mallrave të rrezikshme” është hartuar në kuadër të punës së ndjekur për përafrimin e legjislacionit shqiptar në fushën e transportit rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme me *acquis*-në e Bashkimit Evropian dhe përmbytjen e detyrimeve që rrjedhin nga procesi i negociatave për anëtarësim.

Megjithëse projektligji nuk është përfshirë në Programin Analitik të Projektakteve të Këshillit të Ministrave për vitin 2026, hartimi dhe miratimi i tij është pjesë e angazhimeve të marra nga qeveria shqiptare në kuadër të piketave përmbyllëse dhe konkluzioneve operacionale për Kapitullin 14, “Politika e transportit”.

Gjatë procesit të shqyrtimit analitik të legjislacionit dhe në kuadër të negociatave për këtë kapitull, qeveria shqiptare është angazhuar për përafrimin e legjislacionit kombëtar me Direktivën 2008/68/KE, “Mbi transportin tokësor të mallrave të rrezikshme”, dhe Direktivën (BE) 2022/1999, “Mbi procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme”.

III. ARGUMENTIMI I PROJEKTAKTIT LIDHUR ME PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT DHE EFEKTET E PRITSHME

Nevoja për hartimin e një ligji të ri buron nga zhvillimet e *acquis* të Bashkimit Evropian, ndryshimet periodike të ADR-së dhe RID-it, si dhe nga nevoja për përmirësimin e kuadrit institucional dhe procedural në fushën e transportit të mallrave të rrezikshme.

Ligji nr. 118, datë 13.12.2012, “Për transportin e mallrave të rrezikshme”, nuk pasqyron në mënyrë të plotë kërkesat e përditësuara për transportin rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme. Në veçanti, kuadri ekzistues paraqet nevojë për qartësimin e kompetencave institucionale, përgjegjësi të pjesëmarrësve në transport, procedurave të kontrollit, klasifikimit të shkeljeve, raportimit dhe masave që merren kur konstatohet rrezik për sigurinë.

Projektligji mbështetet në referimin ndaj ADR-së dhe RID-it për kërkesat teknike të transportit. Kjo qasje shmang krijimin e një sistemi teknik kombëtar paralel dhe siguron që kërkesat e zbatueshme të ndiqen dhe të përditësohen në përputhje me këto instrumente ndërkombëtare.

Një përparësi e projektligjit është përcaktimi më i qartë i kompetencave të autoriteteve përgjegjëse dhe i detyrimeve të pjesëmarrësve në transport. Ky rregullim synon të shmangë boshllëqet dhe mbivendosjet institucionale, të përmirësojë bashkërendimin dhe shkëmbimin e informacionit, si dhe të garantojë përgjegjësinë e secilit subjekt gjatë përgatitjes, ngarkimit, transportit, shkarkimit dhe marrjes në dorëzim të mallrave të rrezikshme.

Projektligji përmirëson gjithashtu kuadrin për kontrollin rrugor dhe hekurudhor, duke parashikuar procedura të njëtrajtshme për dokumentimin e kontrolleve, klasifikimin e shkeljeve sipas kategorive të rrezikut dhe marrjen e masave korrigjuese. Ai rregullon edhe njoftimin dhe raportimin e aksidenteve dhe incidenteve, si dhe vendos një sistem sanksionesh të lidhur me natyrën, dhe rrezikshmërinë.

Zbatimi i projektligjit pritet të sjellë:

- a) rritjen e nivelit të sigurisë gjatë transportit rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme;
- b) uljen e rrezikut për jetën dhe shëndetin e njerëzve, pronën, mjedisin dhe infrastrukturën;
- c) qartësimin e përgjegjësi të institucioneve dhe pjesëmarrësve në transport;
- ç) standardizimin e kontrolleve dhe të masave që merren në rast shkeljeje;
- d) përmirësimin e administrimit dhe shkëmbimit të të dhënave;
- dh) rritjen e përputhshmërisë së operatorëve me ADR-në dhe RID-in;
- e) lehtësimin e transportit ndërkombëtar dhe të veprimtarisë së operatorëve shqiptarë;
- ë) krijimin e kushteve për bashkëpunim dhe raportim me institucionet e Bashkimit Evropian.

Zbatimi i projektligjit do të shoqërohet me miratimin e akteve nënligjore, përshtatjen e procedurave dhe formularëve të kontrollit, trajnimin e personelit të autoriteteve kompetente dhe përmirësimin e shkëmbimit ndërinstitutional të të dhënave.

Për subjektet private, detyrimet kryesore lidhen me trajnimin, certifikimin, dokumentacionin, pajisjet dhe kushtet teknike të përcaktuara në ADR dhe RID. Projektligji nuk synon vendosjen e kërkesave teknike kombëtare shtesë përtej atyre që nevojiten për zbatimin e këtyre instrumenteve dhe të acquis të Bashkimit Evropian.

IV. VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI VENDAS E NDËRKOMBËTAR

Projektligji që propozohet për miratim do të zërë vendin e tij në rendin juridik shqiptar, i cili përcaktohet nga neni 116, pika 1, i Kushtetutës.

Baza ligjore për propozimin e këtij projektligji, sipas hierarkisë së akteve normative, përmbledhet si më poshtë:

- neni 81, pika 1, i Kushtetutës, i cili përcakton se: *“Të drejtën për të propozuar ligje e ka Këshilli i Ministrave, çdo deputet, si dhe 20 mijë zgjedhës”*;
- neni 26 i ligjit nr. 9000, datë 30.1.2003, *“Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave”*, sipas të cilit projektaktet paraqiten për shqyrtim në Këshillin e Ministrave *“me propozimin e Kryeministrit ose të ministrave përkatës”*;
- pika 3 e Rregullores së Këshillit të Ministrave, miratuar me vendimin nr. 584, datë 28.8.2003, të Këshillit të Ministrave, të ndryshuar, sipas së cilës: *“Kryeministri dhe çdo ministër kanë të drejtën e propozimit të projektakteve për shqyrtim në Këshillin e Ministrave”*.

Projektligji është në përputhje me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë dhe me parimet kushtetuese për mbrojtjen e jetës dhe shëndetit të njerëzve, pronës dhe mjedisit. Projektligji i propozuar mbështetet në nenet 78, 81, pika 1, dhe 83, pika 1, të Kushtetutës.

Gjithashtu, projektligji është në përputhje me detyrimet që rrjedhin nga Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit, veçanërisht me nenin 70 të saj, që parashikon përafrimin gradual dhe zbatimin efektiv të legjislacionit shqiptar me acquis të Bashkimit Evropian, si dhe me nenin 106, që përcakton bashkëpunimin në fushën e transportit dhe zhvillimin e një sistemi shqiptar transporti të pajtueshëm dhe të përafuar me sistemin e Bashkimit Evropian.

Në planin ndërkombëtar, projektligji është në përputhje me Marrëveshjen Evropiane për transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave të rrezikshme, ADR, në të cilën Republika e Shqipërisë ka aderuar me ligjin nr. 9272, datë 16.9.2004, si dhe me Konventën për Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor, COTIF, dhe Rregulloren për transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallrave të rrezikshme, RID, në të cilën Republika e Shqipërisë ka aderuar nëpërmjet ligjit nr. 8638, datë 13.7.2000.

Projektligji harmonizohet me legjislacionin në fuqi për qarkullimin dhe sigurinë rrugore, transportin dhe sigurinë hekurudhore, procedurat administrative, inspektimin, kontrollin doganor dhe kufitar, mbrojtjen civile, mbrojtjen e mjedisit, pajisjet e transportueshme nën presion, mbrojtjen nga rrezatimet jonizuese dhe sigurinë bërthamore, si dhe lëndët plasëse për përdorim civil.

Projektligji është hartuar në përputhje me parimet dhe rregullat e Kodit të Procedurave Administrative, veçanërisht për ushtrimin e kompetencave administrative, marrjen e masave, vendosjen e sanksioneve dhe të drejtën e ankimit.

Projektligji i propozuar krijon një kuadër ligjor të posaçëm dhe të unifikuar për transportin rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme, duke përcaktuar marrëdhëniet ndërmjet legjislacionit kombëtar, ADR-së dhe RID-it. Nëpërmjet tij zëvendësohet ligji nr. 118, datë 13.12.2012, *“Për transportin e mallrave të rrezikshme”*.

V. VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME ACQUIS TË BASHKIMIT EVROPIAN

Projektligji synon përafrimin me:

- a) Direktivën 2008/68/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 24 shtator 2008, *“Mbi transportin tokësor të mallrave të rrezikshme”*, CELEX 32008L0068, siç është ndryshuar;

- b) Direktivën (BE) 2022/1999 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 19 tetor 2022, “Mbi procedurat uniforme për kontrollet në transportin rrugor të mallrave të rrezikshme”, CELEX 32022L1999, siç është ndryshuar.

Sipas Tabelës së Përputhshmërisë, projektligji siguron përafrim të plotë me dispozitat e zbatueshme për Republikën e Shqipërisë të Direktivës 2008/68/KE.

Në lidhje me Direktivën (BE) 2022/1999, projektligji siguron përafrim të pjesshëm, por të konsiderueshëm, duke përfshirë në nivel ligji kërkesat kryesore për kontrollet rrugore, masat korrigjuese, klasifikimin e shkeljeve, shkëmbimin e informacionit dhe raportimin.

Përafrimi i plotë me këtë direktivë do të realizohet me miratimin e aktit nënligjor në zbatim të nenit 49, pika 8, të projektligjit, i cili do të përcaktojë listën standarde të kontrollit, klasifikimin e hollësishëm të shkeljeve sipas kategorive të rrezikut dhe formatin standard të raportimit.

VI. PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT

Projektligji “Për transportin e mallrave të rrezikshme” synon krijimin e një kuadri të ri dhe të unifikuar ligjor për transportin rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme, në përputhje me ADR-në, RID-in dhe acquis të Bashkimit Evropian.

Projektligji zëvendëson ligjin nr. 118, datë 13.12.2012, “Për transportin e mallrave të rrezikshme”, duke përditësuar rregullat për kryerjen e transportit, përgjegjësitë e pjesëmarrësve, kompetencat e autoriteteve, trajnimin dhe certifikimin, kontrollin, raportimin, masat administrative dhe sanksionet.

Projektligji përmban gjithsej 71 nene, të përfshira në dhjetë krerë, përmbajtja e të cilave paraqitet në mënyrë të përmbledhur si më poshtë:

KREU I, Dispozita të Përgjithshme, përmban dispozitat mbi qëllimin, objektin, fushën e zbatimit, përkufizimet, si dhe zbatimin, përditësimin dhe publikimin e ADR-së dhe RID-it. Projektligji zbatohet për transportin rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, nga dhe drejt shteteve të tjera dhe në transit, si dhe për veprimtaritë e lidhura drejtpërdrejt me këtë transport.

Neni 5, “Zbatimi, përditësimi dhe publikimi i ADR-së dhe RID-it”, vendos rregullin themelor se transporti lejohet vetëm kur kryhet sipas kushteve të ADR-së ose RID-it. Ministria përgjegjëse për transportin ndjek ndryshimet e këtyre instrumenteve dhe publikon informacionin për versionet e përditësuara të zbatueshme.

Për transportet që kryhen tërësisht brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, dokumentet dhe informacionet që shoqërojnë transportin mund të paraqiten edhe në gjuhën angleze, ndërsa autoriteti kompetent ruan të drejtën të kërkojë përkthimin kur kjo është e nevojshme për kontrollin ose sigurinë.

Ndryshimi kryesor në raport me ligjin nr. 118/2012 është zbatimi i kërkesave teknike nëpërmjet referimit të drejtpërdrejtë ndaj ADR-së dhe RID-it, në vend të riprodhimit të tyre në ligj. Kjo shmanë krijimin e një sistemi teknik kombëtar paralel dhe ul rrezikun e mospërputhjeve pas ndryshimeve periodike të ADR-së dhe RID-it.

KREU II, Autoritetet Kompetente Dhe Bashkërendimi Institucional, përcakton autoritetet kompetente dhe ndan funksionet ndërmjet tyre sipas fushave përkatëse të përgjegjësisë. Ai rregullon funksionet e ministrisë përgjegjëse për transportin, Policisë Rrugore, Drejtorisë së

Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, autoriteteve doganore dhe autoriteteve të tjera sektoriale.

Neni 8, “Struktura përgjegjëse për transportin e mallrave të rrezikshme”, përcakton pranë ministrisë një strukturë teknike dhe bashkërenduese, e cila administron të dhënat, përgatit informacionin për raportimet kombëtare dhe ndërkombëtare, bashkërendon shkëmbimin teknik të informacionit dhe ndjek ndryshimet e ADR-së, RID-it dhe acquis të Bashkimit Evropian.

Ndryshimi kryesor është kalimi nga një mekanizëm i përgjithshëm ndërinstitutional në një ndarje të drejtpërdrejtë të kompetencave dhe në një mekanizëm të përhershëm për bashkërendimin, administrimin e të dhënave dhe raportimin.

KREU III, Pjesëmarrësit në Transport dhe Detyrimet e tyre, përcakton detyrimet e dërguesit, transportuesit, marrësit, ngarkuesit, shkarkuesit, ambalazhuesit, mbushësit, operatorit të cisternës dhe pjesëmarrësve të tjerë. Përgjegjësitë lidhen me rolin konkret të secilit subjekt dhe me kërkesat përkatëse të ADR-së ose RID-it.

Nenet 26 deri në 30 rregullojnë caktimin dhe funksionet e këshilltarit të sigurisë, certifikimin e tij, trajnimin e personave të përfshirë në transport dhe certifikimin e drejtuesve të mjeteve sipas ADR-së.

Projektligji parashikon edhe rastet kur një subjekt mund të përjashtohet nga detyrimi për caktimin e këshilltarit të sigurisë, duke iu referuar drejtpërdrejt përjashtimeve të lejuara nga ADR-ja ose RID-i.

Ky rregullim shmang vendosjen e një detyrimi të përgjithshëm dhe të panevojshëm për subjektet që kryejnë vetëm transporte në sasi të kufizuara ose veprimtari të rastësishme me nivel të ulët rreziku, kur përjashtimi lejohet nga ADR-ja ose RID-i. Njëkohësisht, procedurat për caktimin, njoftimin dhe administrimin e certifikatave bëhen më të qarta dhe të gjurmueshme.

KREU IV, Ambalazhet, Cisternat, Pajisjet, Mjetet Rrugore dhe Vagonët, përmban kërkesat për ambalazhet, cisternat, pajisjet e transportueshme nën presion, mjetet rrugore dhe vagonët. Dispozitat rregullojnë përdorimin, shënimin, testimin dhe kontrollin e tyre, organet që kryejnë verifikimet përkatëse, kontrollin teknik të mjeteve dhe certifikatën e miratimit ADR.

Neni 36 lidh kërkesat për pajisjet e transportueshme nën presion me legjislacionin e posaçëm për vlerësimin e konformitetit dhe mbikëqyrjen e tregut.

Nenet 38 dhe 39 përcaktojnë kushtet për autorizimin e personave juridikë që kryejnë inspektimin teknik të mjeteve ADR dhe rregullojnë lëshimin, rinovimin, pezullimin dhe revokimin e certifikatës së miratimit ADR.

Ndryshimi kryesor është ndarja më e qartë ndërmjet kërkesave ligjore, rregullave teknike të ADR-së dhe RID-it dhe legjislacionit të posaçëm për akreditimin, vlerësimin e konformitetit dhe pajisjet e transportueshme nën presion.

KREU V, Autorizimet dhe Kushtet e Posaçme të Transportit, rregullon autorizimet për transportin e kategorive të caktuara të mallrave të rrezikshme, dokumentacionin, afatet, njoftimet paraprake, kufizimet për arsye sigurie dhe rastet e refuzimit, pezullimit ose revokimit të autorizimit.

Neni 46, “Kufizimet dhe ndalimet e posaçme për arsye sigurie”, lejon vendosjen e masave që lidhen me itinerarin, kohën e transportit, ndalimin ose parkimin, përdorimin e infrastrukturës, shoqërimin dhe njoftimin paraprak. Masat duhet të jenë të arsyetuar, proporcionale me rrezikun dhe të kufizuara në masën dhe kohën e nevojshme.

Neni 47, “Autorizimet për raste përjashtimore dhe përjashtimet nga ADR-ja ose RID-i”, krijon dy mekanizma të veçantë.

Së pari, mund të autorizohet një operacion individual transporti në kushte të ndryshme nga ADR-ja ose RID-i, kur operacioni është i përcaktuar qartë, i kufizuar në kohë dhe masat e propozuara sigurojnë që niveli i sigurisë të mos ulet. Ky autorizim nuk mund të përdoret për krijimin e një regjimi të përgjithshëm ose të përhershëm.

Së dyti, mund të kërkohen përjashtime me karakter të përgjithshëm për:

- a) transportin e sasive të vogla të mallrave të caktuara të rrezikshme;
- b) transportin lokal në distanca të shkurtra;
- c) transportin lokal hekurudhor në itinerare të posaçme, që përbëjnë pjesë të një procesi industrial të përcaktuar dhe kontrollohen në kushte të qarta.

Kjo procedurë përbën një nga risitë kryesore të projektligjit për lehtësimin e veprimtarisë së bizneseve. Ajo mundëson përshtatjen e kërkesave për transporte me shtrirje dhe rrezik të kufizuar, pa cenuar sigurinë dhe pa vendosur kushte më të rrepta se ato të ADR-së ose RID-it. Përjashtimet nuk zbatohen automatikisht. Ato duhet të argumentohen teknikisht dhe, kur kanë karakter të përgjithshëm, pas anëtarësimit në Bashkimin Evropian zbatohen vetëm pas autorizimit nga Komisioni Evropian, për një afat të kufizuar dhe pa diskriminim.

Neni 48 përcakton rastet dhe procedurën për refuzimin, pezullimin dhe revokimin e autorizimeve, duke garantuar lidhjen e masës me kushtet konkrete të sigurisë dhe me respektimin e autorizimit.

KREU VI, Kontrolli Rrugor i Transportit të Mallrave të Rrezikshme, rregullon kontrollin rrugor dhe pasqyron në nivel ligji kërkesat kryesore të Direktivës (BE) 2002/1999.

Nenet 49 deri në 56 përcaktojnë kontrollet përfaqësuese dhe të rastësishme, përdorimin e listës standarde të kontrollit, dokumentimin e kontrollit, marrjen e mostrave, klasifikimin e shkeljeve sipas kategorive të rrezikut, masat korrigjuese, kontrollet në mjediset e subjekteve, shkëmbimin e informacionit dhe raportimin.

Ndryshimi kryesor kundrejt ligjit nr. 118/2012 është krijimi i një procedure të plotë dhe të njëtrajtshme kontrolli, e lidhur drejtpërdrejt me kategorinë e rrezikut të shkeljes dhe me masën që duhet të merret. Lista standarde e kontrollit, klasifikimi i hollësishëm i shkeljeve dhe formati i raportimit do të përcaktohen me akt nënligjor.

KREU VII, Mbikëqyrja e Transportit Hekurudhor të Mallrave të Rrezikshme

Nenet 57 dhe 58 rregullojnë kontrollin e transportit hekurudhor nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, në përputhje me RID-in dhe legjislacionin për sigurinë hekurudhore. Kur konstatohet një shkelje që cenon sigurinë, autoriteti mund të kërkojë korrigjimin, të kufizojë ose të ndalojë transportin dhe të marrë masat e tjera të parashikuara në legjislacionin përkatës.

Ndryshimi kryesor është trajtimi i mbikëqyrjes hekurudhore në një kre të posaçëm dhe ndarja e qartë e saj nga procedura e kontrollit rrugor.

KREU VIII, Aksidentet, Incidentet dhe Raportimi

Nenet 59 deri në 62 rregullojnë veprimet në rast aksidenti, incidenti, rrjedhjeje, derdhjeje, humbjeje ose rreziku të menjëhershëm. Ato parashikojnë njoftimin në numrin e unifikuar të emergjencave 112 dhe të autoriteteve kompetente, marrjen e masave fillestare të sigurisë,

bashkëpunimin në vendngjarje dhe përgatitjen e raportit përkatës kur kjo kërkohet nga ADR-ja ose RID-i.

Projektligji lidh më qartë njoftimin operacional me sistemin kombëtar të emergjencave dhe standardizon raportimin e aksidenteve dhe incidenteve sipas ADR-së dhe RID-it.

KREU IX, Kundërvajtjet Administrative dhe Sanksionet

Nenet 63 deri në 66 përcaktojnë kundërvajtjet administrative, gjobat, masat administrative plotësuese, autoritetet kompetente, ankimin dhe ekzekutimin e vendimeve.

Sanksionet lidhen me subjektin përgjegjës, natyrën e detyrimit, kategorinë e rrezikut dhe përsëritjen e shkeljes. Krahas gjobës, mund të vendosen masa ndaj autorizimeve, certifikatave dhe dokumenteve përkatëse.

Ndryshimi kryesor është ristrukturimi i sistemit të sanksioneve sipas nivelit të rrezikut dhe përgjegjësisë konkrete të pjesëmarrësit, duke mundësuar masa më proporcionale dhe më të lidhura me shkeljen.

KREU X, Dispozitat e Fundit, përmban dispozitat për komunikimin me Komisionin Evropian, miratimin e akteve nënligjore, vazhdimin e efekteve të akteve dhe dokumenteve ekzistuese, shfuqizimet dhe hyrjen në fuqi.

Neni 67 përcakton procedurat e komunikimit me Komisionin Evropian pas anëtarësimit të Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian, përfshirë kërkesat për autorizimin ose zgjatjen e përjashtimeve me karakter të përgjithshëm.

Projektligji krijon në këtë mënyrë një kalim të rregullt nga kuadri ekzistues në sistemin e ri, duke përcaktuar njëkohësisht detyrimet që do të fillojnë të zbatohen pas anëtarësimit të Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian.

VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E AKTIT

Institucioni përgjegjës për politikën, kuadrin ligjor dhe bashkërendimin e përgjithshëm në fushën e transportit të mallrave të rrezikshme është ministria përgjegjëse për transportin.

Institucionet dhe organet që ngarkohen drejtpërdrejt me zbatimin e projektligjit janë:

- Ministria përgjegjëse për transportin.
- Struktura përgjegjëse për transportin e mallrave të rrezikshme pranë ministrisë.
- Policia e Shtetit, nëpërmjet strukturave të Policisë Rrugore.
- Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor.
- Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore.
- Autoritetet doganore.
- Inspektorati Shtetëror Teknik dhe Industrial.
- Autoritetet përgjegjëse për mbrojtjen nga rrezatimet jonizuese dhe sigurinë bërthamore.
- Autoriteti përgjegjës për lëndët plasëse për përdorim civil.

- Strukturat përgjegjëse për mbrojtjen civile, emergjencat, mbrojtjen nga zjarri dhe shpëtimin, sipas kompetencave të përcaktuara në legjislacionin e posaçëm.

VIII. PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT DHE KONSULTIMI

Projektligji “Për transportin e mallrave të rrezikshme” është hartuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, me mbështetjen teknike të GIZ.

Gjatë hartimit dhe rishikimit teknik të projektligjit janë marrë në shqyrtim dhe janë reflektuar, sipas rastit, komentet e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, Inspektoratit Shtetëror Teknik dhe Industrial, si dhe të strukturave përkatëse të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

Në kuadër të bashkërendimit ndërinstitutional, projektligji do t’u dërgohet për mendim Ministrisë së Drejtësisë, Ministrisë së Financave, Ministrisë së Brendshme, Ministrinë e Mjedisit, Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale, Ministrisë së Ekonomisë dhe Inovacionit, Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, Ministrisë së Shtetit për Pushtetin Vendor, Policisë së Shtetit, Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, Hekurudhës Shqiptare sh.a., Drejtorisë së Përgjithshme të Doganave, Inspektoratit Qendror, Inspektoratit Shtetëror të Mbikëqyrjes së Tregut, Inspektoratit Shtetëror Teknik dhe Industrial, Agjencisë Kombëtare Bërthamore, Institutit të Fizikës Bërthamore të Zbatuar, Agjencisë Kombëtare të Mjedisit, Autoritetit Rrugor Shqiptar, Autoritetit Portual Durrës, Drejtorisë së Përgjithshme Detare dhe Task-Forcës për përmirësimin e nivelit të kontrollit të mjeteve motorike dhe rimorkiove të tyre.

Gjithashtu, projektligji i është përcjellë për vlerësim teknik Komisionit Evropian dhe Sekretariatit të Përhershëm të Komunitetit të Transportit.

IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE

Vlerësimi i të ardhurave dhe shpenzimeve buxhetore që lidhen me zbatimin e projektligjit “Për transportin e mallrave të rrezikshme” është në proces përgatitjeje. Efektet financiare do të përcaktohen dhe analizohen në mënyrë të detajuar në Raportin e Vlerësimit të Ndikimit, pas përfundimit të mbledhjes dhe përpunimit të të dhënave nga institucionet përgjegjëse për zbatimin e projektligjit.