

**VENDIM**  
**Nr. 269, datë 1.4.2020**

**PËR MIRATIMIN E PROPOZIMIT TË PËRBASHKËT TË PËRGATITUR NGA  
SEKRETARIATI I PËRHERSHËM I KOMUNITETIT TË TRANSPORTIT DHE  
SEKRETARIATI I CEFTA-S, PËR TË LEHTËSUAR TRANSPORTIN DHE  
TREGTIMIN E MALLRAVE TË NEVOJËS SË PARË BRENDA BALLKANIT  
PERËNDIMOR**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të marrëveshjes për amendimin dhe aderimin në marrëveshjen e tregtisë së lirë të Evropës Qendrore, ratifikuar me ligjin nr.9696, datë 21.3.2007, si dhe traktatit që themelon Komunitetin e Transportit, ratifikuar me ligjin nr.8/2018, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe të ministrit të Financave dhe Ekonomisë, Këshilli i Ministrave

**VENDOSI:**

1. Për miratimin e propozimit të përbashkët të përgatitur nga Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit dhe Sekretariati i CEFTA-s, për të lehtësuar transportin dhe tregtimin e mallrave të nevojës së parë brenda Ballkanit Perëndimor, sipas tekstit dhe hartës që i bashkëlidhen këtij vendimi dhe janë pjesë përbërëse të tij.

2. Ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, Ministria e Brendshme dhe Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**KRYEMINISTËR**  
**Edi Rama**

**Propozim i përbashkët i përgatitur nga Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të  
Transportit dhe Sekretariati i CEFTA-s për të lehtësuar transportin dhe tregtimin e  
mallrave të nevojës së parë brenda Ballkanit Perëndimor**

Përhapja e COVID-19 ditëve të fundit në të gjithë kontinentin Evropian çoi në vendosjen e masave shumë të forta nga disa vende anëtare të BE në nivelin e BE-së, me qëllim që të frenonte rrezikun e transmetimit të virusit. Shembujt më të dukshëm të një politike të tillë janë ndalimet e udhëtimit të vendosura nga disa vende anëtare dhe rivendosja e kontrolleve kufitare (përfshirë qëllimet sanitare) në kufijtë e brendshëm dhe të jashtëm të BE-së. Për të zvogëluar ndikimin e këtyre masave në tregun e brendshëm të BE-së, Komisioni ka propozuar të hënën më 16 mars mbylljen e kufijve të jashtëm të BE-së për një kohëzgjatje, për momentin, prej 30 ditësh. Propozimi ka si objektiva para së gjithash lëvizjen e udhëtarëve në të gjithë kufijtë e jashtëm ose BE dhe në parim nuk duhet të ndikojë në transportin dhe tregtinë me fqinjët.

Partnerët e Ballkanit Perëndimor, ndërkohë, kanë marrë edhe disa masa kufizuese, shpesh të pakoordinuara, për udhëtimin dhe transportin e mallrave, të cilat të kombinuara me ato të marra nga vendet anëtare të BE-së, po rrisin bllokimet në disa kalime kufitare, me radhë të gjata dhe vonesa të gjata për të kaluar kufirin, me efekt potencialisht negativ në situatën sanitare, por edhe në furnizimin e mallrave thelbësore.

Sidoqoftë, pavarësisht urgjencës sanitare, lëvizja e mallrave dhe mbi të gjitha e mallrave me nevoja parësore (ushqim, ushqim për kafshë, ilaçe, pajisje mjekësore) nuk duhet të ndërpritet.

Duke qenë se kjo urgjencë sanitare do të zgjasë për një kohë të caktuar, përtej pasojave në drejtim të humbjes së jetës së njerëzve, ekonomia e përgjithshme e kontinentit dhe përbërësi i saj tregtar mund të ndikohen shumë. Partnerët rajonalë të Ballkanit Perëndimor kanë shprehur frikën e tyre se mund të ketë një ndërprerje të trafikut të mallrave që mund të çojë në mungesë të mallrave thelbësore duke prekur jetën e miliona qytetarëve në rajon.

Dokumenti i mëposhtëm paraqet një përpjekje për të propozuar një qasje më të koordinuar dhe proporcionale në përgjigje të sfidës me të cilën ne po përballemi të gjithë për të frenuar përhapjen e COVID-19. Ai synon të shmangë që asnjë nga palët e interesuara të mos përballtet me një izolim shumë të rëndë që çon në mungesë të mallrave të domosdoshmërisë së parë.

Ky dokument synon të lehtësojë tregtinë dhe transportin e mallrave duke trajtuar vetëm masat parandaluese shtesë të marra ose që duhet të ndërmerren për të siguruar frenimin e shpërthimit të COVID-19. Doganat dhe kontrollet e tjera të mallrave në tregtinë e ligjshme mbeten nën rregullat e tregtisë së CEFTA dhe rregullave që rrjedhin nga Marrëveshjet e Stabilizim Asociimit (MSA) midis BE-së dhe partnerëve rajonalë.

Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit dhe Sekretariati i CEFTA propozojnë një sërë masash për të mbështetur partnerët e Ballkanit Perëndimor, por edhe vendet anetare të BE-së për të përballuar sfidat e transportit dhe tregtisë të lidhura me shpërthimin e sëmundjes COVID-19.

Qasja e propozuar bazohet në dy shtylla dhe dy faza:

Së pari, identifikimi i një numri të kufizuar të pikave të kalimit kufitar dhe ato të përbashkëta prioritare rrugore dhe porteve kryesore që duhet të vazhdojnë të funksionojnë në të gjitha rrethanat. Për të gjitha këto pika lidhëse, një seri masash është propozuar për të lehtësuar punën / bashkëpunimin midis administratave të ndryshme të përfshira.

Ai gjithashtu identifikon një seri të "akseve të gjelbra" që lidhin gjashtë vendet e Ballkanit Perëndimor së bashku ne të cilat duhet të lejohet qarkullimi i lirë i trafikut, së bashku me një numër të kufizuar të pikave të karburantit, të cilat mund të mbeten të hapura edhe në rast të një kontaminimi të mundshëm të popullatës. Kjo pikë është thelbësore për të siguruar që drejtuesit e kamionëve / kamionët mund të vazhdojnë të funksionojnë pavarësisht kësaj shtate të degraduar.

Paralelisht, Komisioni Evropian lëshoi *Komunikimin për zbatimin e Linjave të Gjelbra nën Udhëzimet për masat e menaxhimit të kufijve për mbrojtjen e shëndetit dhe sigurimin e disponueshmërisë së mallrave dhe shërbimeve thelbësore C* (2020) 1897, nga 23.3.2020. Paragrafi 15 nga Komunikimi, i cili ka të bëjë me BP6, thotë qartë se kontrollet standarde të mallrave midis vendeve anetare të BE dhe fqinjët BP6 duhet të vazhdojnë në të njëjtën mënyrë, ndërsa aspektet e tjera të udhëzimeve duhet të zbatohen sa më shumë që të jetë e mundur:

*"Pa paragjykuar kontrollet specifike mbi mallrat ose punëtorët e transportit, të lidhura në mënyrë natyrale dhe të zakonshme me kalimin e kufijve të jashtëm të tregut të vetëm, bashkëpunimin doganor ose zonën Shengen, përkatësisht, Shtetet Anëtare duhet të zbatojnë në masën më të madhe të mundshme në kufijtë e tillë të jashtëm udhëzimet e zbatimit të përcaktuara në këtë Komunikim."*

Komisioni ngarkoi Sekretariatit e Përhershëm të Komunitetit të Transportit për të lehtësuar koordinimin dhe zbatimin e masave midis BE-së dhe Gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor. Masat që do të vendosen për të përmirësuar koordinimin midis shteteve anëtare dhe palëve të Ballkanit Perëndimor, sidoqoftë, do të trajtohen në një dokument të veçantë.

## I. MBLEDHJA E INFORMACIONIT

Roli i Sekretariatit të Përhershëm të Komunitetit të Transportit: duke ndjekur një qasje të ngjashme të udhëzimeve të BE-së botuar kohët e fundit C (2020) 1753 final të datës 16.3.2020 "*Çdo kufizim i planifikuar në lidhje me transportin duhet t'i njoftohet Komisionit dhe të gjitha Shteteve të tjera Anëtare në kohën e duhur dhe, në çdo rast, përpara se ato të zbatohen*, partnerët e Evropës Juglindore duhet të udhëzohen të informojnë Sekretariatit e Përhershëm të Komunitetit të Transportit për

çdo masë të tillë që po ndërmarrin ose planifikojnë të ndërmarrin në një afat të shkurtër dhe që kanë një ndikim në lëvizjen e mallrave dhe personave.

Komunikimi: Sekretariati ka filluar nga e hëna 16 mars për të monitoruar masat dhe për të mbledhur të gjitha informacionet që kanë të bëjnë me kufizimet e udhëtimit të marra nga partnerët e Ballkanit Perëndimor. Sekretariati ofron një panoramë të plotë të situatës për publikun (administratat - qytetarë - biznes) mbi statusin aktual të kufizimeve të lidhura me transportin në rajon në faqen e tij në internet [www.transport-community.org](http://www.transport-community.org) dhe përmes llogarisë së tij në Twitter. Informacioni perditesohet çdo ditë. Sekretariati i TCT-së gjithashtu raporton për situatën në BE – BP dhe ndarjen e informacionit në lidhje me veprimet dhe masat që janë marrë në nivelin e BE-së ose nga shtete të vecanta anetare të BE-së, të cilat gjithashtu mund të gjenden në adresën: [https://ec.europa.eu/transport/koronavirus-response\\_en](https://ec.europa.eu/transport/koronavirus-response_en)

Sekretariati i CEFTA ka për detyrë të mbledhë informacione mbi masat që ndikojnë drejtpërdrejt dhe indirekt në tregti, duke përfshirë, por duke mos u kufizuar në: masa që kufizojnë drejtpërdrejt importin, eksportin ose tranzitin, masa shtesë që lidhen me zhdoganimin e mallrave në kufi, pikat operative të hyrjes së mallrave. Palët e CEFTA-s informojnë rregullisht Sekretariatit. Sekretariati shpërndan informacionin tek Palët dhe në Forumin e Investimeve të Dhomës të BP6 me qëllim informimin e komunitetit të biznesit. Sekretariati do të sigurojë informacionin rregullisht në faqen e tij të internetit [www.cefta.int](http://www.cefta.int) dhe përmes llogarive të tij në rrjetin social.

Sekretariati TCT dhe Sekretariati i CEFTA shkëmbejnë informacione në mënyrë të rregullt dhe koordinojnë mbledhjen e të dhënave për të siguruar mbështetje për ekonomitë e BP6 dhe për të siguruar një rrjedhë efikase të informacionit.

## II. PËRMIRËSIMI I KOORDINIMIT

Siç u tha më lart, një nga aspektet kritike që është duke sfiduar transportin e mallrave në Ballkanin Perëndimor është mbajtja e të gjithë partnerëve të lidhur së bashku si dhe sigurimi i lidhjeve me shtetet anetare të BE për të garantuar flukset thelbësore të tregtisë për një rajon i cili merr mesatarisht 70% të importeve të tij nga shtetet anetare të BE-së.

Si hapi i parë drejt një koordinimi gjithëpërfshirës, Palët kanë krijuar një Strukturë Koordinuese të CEFTA-s, e ngarkuar me shkëmbimin e të gjitha informacioneve që lidhen me tregtinë e mallrave. Struktura përbëhet nga përfaqësues të ministrive përgjegjëse të tregtisë (Pika e Kontaktit CEFTA) dhe administrata doganore. Puna e struktures mbështetet nga Sekretariati i CEFTA-s.

### 2.1 Korridorët e Gjelbërt Prioritarë në Ballkanin Perëndimor

Si hap i parë, propozohet të identifikohet në rrjetin rrugor kryesor TEN-T të partnerëve të Ballkanit Perëndimor "korridorët e gjelbërt prioritarë", mbi të cilat duhet të lejohet qarkullimi i lirë - për mallrat e domosdoshmerise së parë (shiko hartën në aneksin 1).

Korridorët prioritarë të gjelbër përfshijnë tre degëzime:

Kufiri HU/SRB - Belgrade – Kufiri SRB/MK - Skopje – Kufiri MK/EL (me një degezim drejt Kosovës dhe Prishtinës) || Kufiri RO/SRB - Belgrade – Kufiri SRB-MNE - Podgorica – (porti i) Bar-it.

Kufiri HR/BiH – Sarajevo - (porti i) Ploce (HR) || Kufiri HR/SRB – Belgrade - Kufiri SRB/BG.

(Porti i) Durrësit – Tirana - ALB/MK border-Skopje - Kufiri MK/BG || Kufiri ALB/KOS –Pristina - Kufiri KOS/MK || Kufiri ALB/MNE - Podgorica.

### 2.2 Maksimizimi i përdorimit të rrjetit rrugor

Orët e lejuara të transitit të unifikuar në secilin nga vendet partnere WB6. Koha e kaluar në territorin e një partneri WB6 për kamionët duhet të lejohet që ky të ngarkojë/ose shkarkojë dhe të largohet nga territori. Një periudhë që nuk kalon 12 orë nga momenti i hyrjes, duket të jetë e arsyeshme.

Stacionet e karburantit, përgjatë këtyre korridoreve të gjelbërta duhet të jenë të disponueshme për të lejuar drejtuesit e kamionëve të furnizohen me karburant dhe të pushojnë.

Pezullimi i përkohshëm i të gjitha llojeve të kufizimeve të drejtimit të mjeteve në fuqi (ndalimet e fundjavës, ndalimet e natës, ndalimet sektoriale, etj.) për transportin e mallrave, veçanërisht në nyjet urbane. Pezullimi i këtyre ndalimeve të drejtimit të mjeteve do të kontribuojë në rritjen e rrjedhshmërisë së trafikut dhe shkurtimeve të kohës kur mallrat arrijnë në destinacion.

### 2.3 Pikat e "Gjelbra" Prioritare të kalimit kufitar/të përbashkët

Një vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet pikave kufitare/të përbashkëta. Të gjitha këto pika duhet të vendosin "korsi të gjelbër me përparësi" kushtuar trafiku me rëndësi parësore, si vijon:

1. Transporti i mallrave me rëndësi parësore duhet të ketë përparësi në lidhje me mallrat e tjera përmes "korsive të gjelbra". Fluksi i trafikut duhet të garantohet përmes operacioneve 24/24 orë në pikat kyçe kufitare/të përbashkëta ku procedurat doganore dhe fito-sanitare do të kryhen në mënyrën më efektive për të gjitha mallrat që konsiderohen si domosdoshmëri parësore. Kontrollat sanitare të drejtuesve dhe automjeteve (nëse aplikohen) duhet të jenë në gjendje të operojnë 24/24 orë.

2. Transporti pa pengesa në këto pika kyçe do të jetë thelbësore për të ruajtur disponueshmërinë e mallrave, në veçanti të mallrave thelbësorë siç janë furnizimet ushqimore, bagëtitë, ushqimi i kafshëve, kimikatet dhe furnizimet dhe pajisjet mjekësore thelbësore. Struktura Koordinuese e CEFTA koordinon krijimin e një liste të vetme të mallrave, të identifikuar nga kodi tarifor 8 shifror.

3. Informacioni i para-mbërritjes për mallrat thelbësore do të shkëmbehet në mënyrë elektronike brenda-CEFTA-s përmes Sistemit të Shkëmbimit Elektronik të të Dhënave (shiko shtojcën 2), i cili tashmë është në fuqi dhe mbështet shkëmbimin e të dhënave midis Administratave Doganore në CEFTA-s. Administratat Doganore në CEFTA-s do të sigurojnë që të gjitha deklaratat e eksportit dhe tranzitit të dërgohen në SEED (para-mbërritjes dhe daljes). Njoftimet e para-mbërritjes për mallrat thelbësore do të dërgohen gjithashtu jo vetëm te administrata doganore, por edhe te palët e tjera të interesuara përkatëse, si inspektimet sanitare, fitosanitare dhe veterinarë. Ndërsa vendkalimet kufitare me BE-në aktualisht janë jashtë fushëveprimit të SEED, shtrirja e sistemit në pikat kryesore kufitare të BE-BP6 të listuara në Rrjetin TEN-T do të ishte në dobi të të gjithëve dhe duhet të konsiderohet një përparësi.

4. Propozimi ka të bëjë me PKK (Pikë Kalimi Kufitar) / PPK (Pikë e Përbashkët Kufitare) rrugore, si vijon (shiko hartën në fund të materialit):

Në korridorin A (brenda Ballkanit Perëndimor):

-SRB-MK (Preshevë/Tabanovce)

-SRB-MNE (Dobrakovo/Gostun)

-SRB-KOS (Merdare/Merdare)

Në Portin e korridorit të Barit (MNE)

Në Korridorin B:

-MNE-KOS (Kula/Kulina)

Në Korridorin C:

-Porti i Durrësit (ALB)

-KOS-ALB (Vermice / Morine)

-MK-KOS (Bllacë / Hani i Elezit)

-ALB-MNE (Hani i Hotit / Bozaj)

-ALB-MK (Qafe Thane / Kjaftan)

5. Lista e PKK / PPK-ve kryesore të identifikuara më lart është minimumi i kërkuar për të siguruar qarkullimin e furnizimeve emergjente. Sidoqoftë, autoritetet mund të vendosin t'i mbajnë të tjera PKK-të e hapura për transportin e mallrave, me kusht që të mos ndikojë në menaxhimin efektiv të PKK-ve/PPK-ve rrugore kryesore.

6. Partnerët rajonalë duhet të sigurojnë që në PKK/PPK rrugore të listuara më lart:

-Asnjë çertifikatë shtesë nuk duhet të vendoset për mallrat që qarkullojnë në mënyrë të ligjshme në tregjet e CEFTA-s dhe tregut të vetëm të BE-së

-Automjetet dhe anëtarët e ekuipazhit mund të jenë subjekt i kontrolleve shëndetësore dhe masave sanitare në hyrje në bazë të udhëzimeve dhe rekomandimeve të OBSH-së, por si parim nuk duhet të ketë kufizime hyrëse ose trafiku përsa kohë që dëshmohet shëndeti i mirë. Palët do të forcojnë bashkëpunimin e autoriteteve kompetente në mënyrë që të lehtësojnë lëvizjen ndërkufitare të mallrave dhe të arrijnë standarde sanitare të nivelit të lartë.

-Mund të vendosen kufizime për numrin maksimal të kamionëve të caktuar në ditë, me kusht që të merren vesh në mënyrë të koordinuar përmes Trupit Koordinues të CEFTA-s dhe të jetë komunikuar qartë.

-Mund të vendoset një sistem i thjeshtë "planifikimi", me qëllim që të shmangen radhët në kufijtë e jashtëm me Shtetet Anëtare (MS) të BE, me anë të të cilit transportuesit e mallrave mund të marrin informacione për kohën e përafërt për mbërritjen e kamionëve të tyre në PKK, përmes një Call Center të thjeshtë, që duhet të hapen nga autoritetet doganore. Sistemi gradualisht mund të bëhet digjital (siç u përmend më lart) dhe të lejojë planifikimin elektronik, derisa të vendoset një sistem elektronik i menaxhimit të radhës (eQMS).

-Potencialisht (kur koha dhe burimet e lejojnë) duhet të ngrihet një platformë dixhitale për të gjurmuar kamionët përgjatë korsive të gjelbërta, në mënyrë që të planifikojë dhe menaxhojë orët e kalimit kufitar me qëllim të shmangies së radhëve dhe të sigurojë distancimin shoqëror në pikat e kalimit kufitar.

7. Autoritetet duhet të sigurojnë që PKK-të kryesore rrugore që i shërbejnë këtyre korridoreve "të gjelbër" prioritare, duhet t'u jepet përparësia më e lartë përsa i përket burimeve njerëzore (punonjësit e zakonshëm / te policisë / sanitaret) dhe pajisjet për menaxhimin efikas të kufijve, për të qenë në gjendje të përgjigjen në mënyrë të duhur dhe përshtaten në situatat aktuale. I gjithë personeli nga PKK-të e mbyllura duhet të zhvendoset në ato kryesore dhe ndërresat duhet të planifikohen në përputhje me rrethanat. Të gjitha objektet sanitare duhet të vendosen pa vonesa.

8. Është gjithashtu me rëndësi parësore që, nëse këto mallra transportohen nëpërmjet porteve, të gjitha operacionet doganore të kryhen të njëjta me ato të propozuara për pikat kufitare tokësore, duke vendosur disa "korsi të gjelbra" për të shpejtuar procedurat, duke siguruar një furnizim të shpejtë për përdoruesit fundorë.

Të gjitha masat e vendosura duhet të përputhen me rregullat përkatës të tregtisë, veçanërisht marrëveshjet e WTO-së, CEFTA-s dhe Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit, si dhe udhëzimet e KE-së për masat e administrimit të kufijve për të mbrojtur shëndetin dhe për të siguruar disponueshmërinë e mallrave dhe shërbimeve thelbësore. Në veçanti, në lidhje me drejtuesit dhe ndërmarrjet përkatëse të lidhura me transportin, Palët duhet të kërkojnë të koordinojnë masat, veçanërisht duke marrë parasysh rekomandimet nga Shtojca 1 të Komunikimit për zbatimin e *Linjave të Gjelbërta nën Udhëzimet për masat e menaxhimit të kufijve për mbrojtjen e shëndetit dhe sigurimin e disponueshmërinë se mallrave dhe shërbimeve thelbësore.*

**Shtojca 1** e propozimit jep një përshkrim të hollësishëm të pikave të ndryshme kufitare / të përbashkëta, të nxjerra nga një studim i kryer kohët e fundit nga "CONNECTA" në kuadër të ndihmës së BE për Ballkanin Perëndimor. Duke patur parasysh uljen e trafikut (pasagjerët por edhe ngarkesat) duhet të jetë e mundur të sigurohet që mallrat parësore mund të kalojnë kufijtë dhe të arrijnë zonën e destinacionit të tyre në një kohë të arsyeshme. Kjo nënkupton që masat e koordinuara, siç përshkruhet në këtë propozim, janë marrë në mënyrë të koordinuar nga të 6 vendet partnere të Ballkanit Perëndimor dhe janë zbatuar me shpejtësi.

Kjo gjithashtu nënkupton që punonjësit e transportit, në veçanti, drejtuesit e kamionëve mund të operojnë në kushte të sigurta. Kjo përfundimisht nënkupton që të gjitha stafet kufitare gjithashtu mund të veprojnë në mënyrë të sigurt. "Vazhdimësia" e trafikut mund të jepet në këto

kushte dhe do të shmangte ndërprerjen e furnizimit të mallrave me rëndësi parësore që mund të ndikojnë rëndë dhe për një periudhë të gjatë kohore ekonomitë dhe shoqëritë tona.

ANEKSI 1: Karakteristikat teknike të Kufirit rrugor “jeshil” dhe Pika e Kalimit të Përbashkët (të dhëna nga 2017, ekstrakt nga Studimi CONNECTA për lehtësimin e rrugëve të pikave kalimeve kufitare)

SRB-MK (Preshevë/Tabanovc)

Numri i korsive për pasagjerë: 4 + 6/12

Numri i korsive për transport mallrash: 2 + 2/2 + 2

Kapaciteti i parkimit të kamionëve: 100

Kapaciteti në radhë (kamionë): 200

Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: rreth 288.000

SRB- MNE (Dobrakovo/Gostun)

Numri i korsive për pasagjerë: 2 /

Numri i korsive për transport mallrash: 2 + 1/1 + 2

Kapaciteti i radhës (kamionë): /

Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 150.000

SRB-KOS (Merdare-Merdare)

Numri i korsive për pasagjerë: 1 + 1/1 + 1

Numri i korsive për transport mallrash: 1 + 1/1 + 1

Kapaciteti i parkimit të kamionëve:

Kapaciteti i radhës (kamionë):

Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 94.000

MNE-KOS (Kula-Kulina)

Numri i korsive për pasagjerë: 2 + 1/1 + 1

Numri i korsive për transport mallrash: / 1 + 1

Kapaciteti i parkimit të kamionëve:

Kapaciteti i radhës (kamionë): 3 + 3/10 + 10

Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 20.000

ALB-MK (Qafe Thane/Kjafasan)

Numri i korsive për pasagjerë: 3/3 + 2

Numri i korsive për transport mallrash: 1/1 + 2

Kapaciteti i parkimit të kamionëve: /

Kapaciteti i radhës (kamionë): 50 /

Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 50.000

ALB-MNE (Hani i Hotit/Bozaj)

Numri i korsive për pasagjerë: 3 + 2/1 + 1

Numri i korsive për transport mallrash: / 1 + 1

Kapaciteti i parkimit të kamionëve: terminal /

Kapaciteti i radhës (kamionë): /

Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 66.000

MK-KOS (Bllacë/Hani i Elezit)

Numri i korsive për pasagjerë: 1 + 1 /

Numri i korsive për transport mallrash: 3 + 4/1 + 2  
Kapaciteti i parkimit të kamionëve: 50 + 50  
Kapaciteti i radhës (kamionë): /  
Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 39.000

ALB-KOS (Morinë- Vërmicë)  
Numri i korsive për pasagjerë: 1 +1/4  
Numri i korsive për transport mallrash: /2  
Kapaciteti i parkimit të kamionëve:  
Kapaciteti i radhës (kamionë): /24  
Numri vjetor i kamionëve që kalojnë në PKK: 137.000

## ANEKSI 2: SEED – Shkëmbimi Sistematik Elektronik i të Dhënave

### Përmbledhje e shkurtër

Që nga faza e parë e zbatimit në vitin 2010, përmes disa projekteve të financuara nga BE-ja, Shkëmbimi Elektronik Sistematik i të Dhënave (SEED) ka përmirësuar menaxhimin e kufijve në Ballkanin Perëndimor, duke nxitur bashkëpunimin dhe shkëmbimin e informacionit ndërmjet Administratave Doganore. Me kalimin e viteve, SEED u bë një mjet i fuqishëm për të kapërcyer joefikasitetet në sistemet e menaxhimit të kufijve të Ballkanit Perëndimor dhe lehtësoi: thjeshtimin e procedurave të eksportit, tranzitit dhe importit; zvogëlimin e kohës për flukset legjitime të tregtisë; zvogëlimin e rreziqeve të sigurisë; si dhe arritjen e standardeve të BE-së drejt integritimit në BE.

Gjendja aktuale e SEED është si vijon:

- Baza ligjore për shkëmbimin e të dhënave elektronike sigurohet në të gjithë rajonin përmes protokolleve bilaterale të nënshkruara ndërmjet administratave doganore fqinje dhe forcohen dhe zgjerohen më tej përmes miratimit të Protokollit Shtesë 5 të CEFTA-s dhe Anekseve të saj;

-Udhëzimet operacionale dhe udhëzimet për përdorimin e sistemit SEED janë miratuar nga secila administratë doganore përfituese;

-Infrastruktura dhe sistemi informatik është themeluar, funksionon 24/7 dhe mundëson përputhjen automatike të të dhënave doganore dhe modulën e alarmit në të dhënat e paraardhjes, në veçanti:

-Infrastruktura SEED është e përbërë nga 7 nyje (Tiranë, Banja Luka, Podgoricë, Shkup, Beograd, Prishtinë, Romë) dhe 9 lidhje direkte për shkëmbimin e të dhënave + 2 lidhje me “serverin e mesëm”: Prishtinë-Romë dhe Beograd-Romë. Këto lidhje mbuluan të gjitha pikat e kalimit brenda rajonit.

-Mbështetja e moduleve të softuerit SEED: vrojtum i të dhënave të shkëmbyera (para mbërritjeve, daljet e mia, hyrjet e mia); regjistrimi manual i të dhënave që mungojnë; përputhja e të dhënave; statistika; alarm; deklaratat e parave; karnete ATA; rimbursim i TVSH-së; llogaritja e borxheve doganore në trafikun e pasagjerëve; arkivimi i të dhënave dhe administrimi;

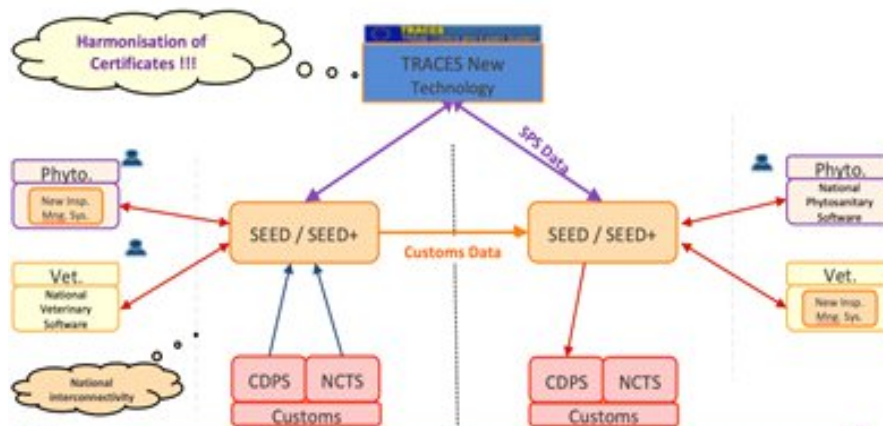


- Shkëmbimi i të dhënave është vendosur në të gjitha pikat e kalimit brenda rajonit të Ballkanit Perëndimor.

Çdo kalim i secilës gjurmë në rajon përfshihet në sistem. Kjo aplikohet si për mjetet e transportit të ngarkuara (të gjitha llojet e procedurave: thjeshtim i procedurave, eksport/tranzit/import, karnetet TIR/ATA), si dhe kamionët bosh.

Planet për të ardhmen – SEED +

Implementimi i Protokollit Shtesë 5 (PSH5) është parë si një shenjë e fortë e gatishmërisë së Palëve të CEFTA-s për të ndërmarrë të gjitha përpjekjet e nevojshme për thellimin e tregtisë rajonale përmes thjeshtimit dhe lehtësimit të procedurave doganore dhe reduktimit të formaliteteve të lidhura me tregtinë. SEED + (një version i përditësuar i SEED) ka për qëllim të jetë mjeti kryesor teknik për zbatimin e PSH5 dhe një sërë aktiviteteve të tjera nga MAP REA.



Sistemi SEED + do të përfshijë autoritetet SPS (inspektime fitosanitare dhe veterinarë) dhe Agjencitë për ilaçe nga Palët e CEFTA-s të Ballkanit Perëndimor në shkëmbimin e të dhënave elektronike rajonale. Certifikatat dhe dokumentet e tjera të rëndësishme do të shkëmbehen paraprakisht, me qëllim lehtësimin dhe përsheptimin e procedurave të kalimit kufitar dhe formaliteteve të zhdoganimit. Gjithashtu përfshihet zhvillimi i bazave të të dhënave të zakonshme dhe shërbimeve qendrore në përputhje me PSH5 dhe anekset e tij teknike, siç është baza e të dhënave e OAE-ve të CEFTA-s të njohura reciprokisht (Operatorët e Autorizuar Ekonomik), baza e të dhënave të produkteve të pasigurta / jo në përputhje, të zbuluara në tregun e CEFTA-s bazuar në EUROPHYT dhe RAPEX dhe baza e të dhënave rajonale të licencave të lëshuara bazuar në Teknologjinë e Re TRACES (TNT). Përveç përfitimeve të dukshme direkte për palët WB6 të përmendura më lart, zbatimi i SEED + do të lehtësojë më tej harmonizimin e proceseve dhe të dhënave me BE-në.



ANEKSI 3 : Harta e Korridoreve të Gjelbra për Transportin e Mallrave të Nevojës së Parë

