

Implemented by:



Vendosja e mbrojtjes së konsumatorëve të karburanteve në kontekst: Politikë sektoriale me efekte të shumëfishta ekonomike për konsumatorët

€ Huluntim Politikash €



Vendosja e mbrojtjes së konsumatorëve të karburanteve në kontekst: Politikë sektoriale me efekte të shumëfishta ekonomike për konsumatorët



Instituti për Politika Zhvillimore – INDEP

Botim i Institutit për Politika Zhvillimore (INDEP) mbështetur nga EU. Të gjitha të drejtat janë të rezervuara. Asnjë pjesë e këtij botimi nuk guxon të riprodhohet, të ruhet në ndonjë sistem të të dhënave apo të transmetohet, në asnjë formë apo mënyrë, pa pëlqim paraprak nga botuesi. Botimi mund të shpërndahet në formë elektronike, por vetëm në tërësi dhe vetëm për qëllime jokomerciale.

Mbështetur nga:



Përmbajtja e këtij dokumenti, duke përfshirë opinionet e shprehura, jo domosdoshmërisht reflektojnë ato të donatorëve të INDEP, stafit të tyre, bashkëpunëtorëve apo Bordit.

Shënim:

Ky punim është shkruar në gjuhën angleze fillimisht. Prandaj, për arsye teknike, disa nga pjesët e tij kanë mbetur në origjinal, të papërkthyer.

Table of Contents

1. Hyrje në mbrojtjen e konsumatorit dhe të drejtat e konsumatorëve rreth karburanteve ..	2
2. Karakteristikat kryesore legjislative dhe institucionale të sistemit të cilësisë së karburanteve në Kosovë	4
2.1 Kuadri ligjor dhe institucional që siguron cilësinë e karburanteve dhe të drejtat e konsumatorëve	5
2.2 Sfidat nga perspektiva e konsumatorëve të karburanteve: Problemet strukturore të një sektori me performancë të dobët	7
3. Rastet e suksesshme të mbrojtjes së konsumatorëve të karburanteve: Sistemet e SH.B.A., BE dhe Japonisë për sigurimin e cilësisë së karburanteve	11
3.1 Metoda e përzier e SHBA-ve për të zbatuar Regjimin e Cilësisë së Karburanteve: Drejt ekonomisë më të madhe të karburanteve dhe tregjeve eko-miqësore të karburanteve.....	11
3.2 Kuadri rregullator i BE-së për tregjet e karburanteve: Rritja e transparencës dhe zgjedhjes për konsumatorët e karburanteve	17
3.3 Sistemi japonez i centralizuar i cilësisë së karburantit	23
Sistemi i kontrollit të cilësisë, zbatimit dhe pajtueshmërisë	23
3 Përfundimi	27
4 Rekomandime	29
5 Shtojcë.....	31

1. Hyrje në mbrojtjen e konsumatorit dhe të drejtat e konsumatorëve rreth karburanteve

Mbrojtja e konsumatorit është set politikash transversale që përfshin një gamë të gjerë të politikave sektoriale siç janë: siguria e produkteve, shërbimet bankare, energjia, etiketimi i produkteve, transporti dhe tregjet dixhitale. Mbrojtja e konsumatorit përbën një nga fushat më të rëndësishme për ndërhyrjen e politikave në botën e zhvilluar pasi shpenzimet e familjeve arrijnë në më shumë se 50% të BPV-së së vendeve më të zhvilluara.¹ Në këtë kontekst, mbrojtja e të drejtave të konsumatorit nuk synon vetëm mbrojtjen e qytetarëve nga produktet e pasigurta dhe aktivitetet e padrejta tregtare, por më tepër përdoret për të rritur besimin në tregje, për të nxitur konkurrencën dhe për të rritur rritjen ekonomike. Nga ana tjetër, kjo e justifikon zhvillimin e rregullave dhe praktikave të fuqishme të cilat sigurojnë një nivel të lartë të mbrojtjes së konsumatorit, duke u mundësuar qytetarëve të marrin vendime të mirëinformuara, të rrisin mirëqenien e tyre dhe të avancojnë interesat e tyre ekonomike.²

Revolucioni dixhital dhe bumi teknologjik i kanë bërë kufijtë të panevojshëm, duke rritur në mënyrë eksponenciale zgjedhjet e konsumatorëve pasi tregjet e botës janë bërë praktikisht të arritshme edhe në vendet më të largëta të botës, por gjithashtu edhe duke i ekspozuar konsumatorët ndaj rreziqeve më të mëdha, si biznese dhe praktika tregtare mashtruese, produkte të pasigurta, shkelje të privatësisë dhe mekanizmat joreagues dëmshpërblimi. Edhe pse rëndësia e të drejtave të konsumatorit ka qenë në fokus të politikave kohët e fundit, rregulloret që synojnë avancimin e të drejtave të konsumatorit janë miratuar dekada më parë. Në nivelin ndërkombëtar, njohja zyrtare e të drejtave të konsumatorit u bë në vitin 1985 kur Asambleja e Përgjithshme e KB miratoi unanimisht Udhëzimin e parë për Mbrojtjen e Konsumatorit, i cili ende qëndron si vija fundore për të drejtat e konsumatorit në të gjithë botën. Vendet tjera kanë ndjekur dhe zhvilluar më tej këto udhëzime dhe kanë vendosur rregulla strikte dhe mekanizma monitorimi për të siguruar që çekuilibrat e tregut të mos ndikojnë negativisht në anën e kërkesës, të përfaqësuar nga konsumatorët. Regjimet e sotme rregullatore mbi të drejtat e konsumatorit theksojnë rolin e konsumatorëve si agjentë të ndryshimit, veçanërisht në lidhje me

¹ Në Bashkimin Evropian, shpenzimet e konsumatorëve përbëjnë më shumë se 52% të PBV-së së tij. Në SH.B.A., shpenzimet e konsumatorit zënë 66% të PBV-së së saj. Ngjashëm edhe në Japoni, shpenzimet e konsumatorit zënë mbi 54% të PBBV-së së vet. Për më shumë detaje, ju lutem shikoni: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/kosovo/private-consumption--of-nominal-gdp#:~:text=Kosovo's%20Private%20Consumption%20accounted%20for,an%20average%20share%20of%2088.1%20%25.>

² Për më shumë informata rreth rolit të Mbrojtjes së Konsumatorit mbi treguesit ekonomikë, ju lutem shikoni: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/638396/IPOL_STU\(2019\)638396_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/638396/IPOL_STU(2019)638396_EN.pdf)

konsumin e qëndrueshëm dhe Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZhQ).³ Për të akomoduar këtë rol thelbësor të konsumatorëve në ekonominë e tregut, vendet e zhvilluara kanë miratuar rregulla për garantimin e sigurisë së produktit, rritjen e njohurive të konsumatorëve për tregjet, krijimin e mekanizmave efikas të korigjimit dhe zgjerimin e zgjedhjeve të konsumatorëve.

Duke qenë që mbrojtja e konsumatorit është set politikash horizontale, rregullat dhe parimet e saj zhvillohen dhe funksionalizohen më tej në politikat kryesore sektoriale, me synimin për të fuqizuar pozitën e konsumatorit në transaksione specifike ekonomike dhe për të siguruar tregje të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse. Tregjet e karburanteve përfaqësojnë një treg shumë specifik që për shkak të karakteristikave të tij, kryesisht joelastikësisë dhe ndikimit të rëndësishëm në mjedis, rregullohen në mënyrë rigoroze dhe standardet e imponuara mbikëqyren shumë. Tregu i derivateve të karburanteve është aktivitet konsiderueshëm fitimprurës i biznesit dhe ka efekte të konsiderueshme në sektorë të rëndësishëm të ekonomisë, si transporti, industria, bujqësia dhe ngrohja. Duke pranuar këtë efekt zinxhir të tregjeve të karburanteve në ekonomi, vendet e zhvilluara kanë miratuar rregulla dhe kanë vendosur një program të qëndrueshëm të pajtueshmërisë për të siguruar mbrojtjen e duhur të konsumatorëve të karburanteve, por edhe funksionimin e mirë të tregjeve të brendshme. Shtetet e Bashkuara kanë qenë ndër të parët që miratuan akte specifike që rregullojnë cilësinë e karburanteve (1970) dhe kufizojnë përmbajtjen e substancave të dëmshme në karburante. Ngjashëm, edhe BE ka miratuar akte të njëpasnjëshme mbi kufijtë e lejueshëm të sulfurit, benzenit dhe plumbit (1976 dhe 1981) në naftë dhe benzinë. Këta shembuj pastaj u ndoqën edhe nga vendet e tjera të zhvilluara (Japonia, Koreja e Jugut, Kanada), dhe cilësia e karburanteve është integruar në agjendën e zhvillimit nën përparësinë e mbrojtjes së konsumatorit dhe mjedisit.

Në këtë kontekst ndërkombëtar, Kosova nën administrimin e UNMIK-ut ka miratuar Ligjin e saj të parë për Mbrojtjen e Konsumatorit (Ligji 2004/17) dhe Ligjin për Tregtinë e Naftës dhe Produkteve të Naftës në Kosovë. Këto akte janë ndryshuar pas pavarësisë së Kosovës dhe legjislacioni dytësor është miratuar për të mbështetur zbatimin e ligjeve. Pas pavarësisë së Kosovës, zhvillimet legjislative në lidhje me mbrojtjen e konsumatorit në përgjithësi, janë ndikuar jashtëzakonisht shumë nga procesi i integritimit evropian, pasi institucionet i kanë dhanë përparësi përafërimit të kornizës legjislative me legjislacionin e BE-së dhe praktikat më të mira.

³ Për më shumë detaje mbi rolin e konsumatorit në konsumin e qëndrueshëm dhe OZhQ-të, ju lutem shikoni: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/consumer_agenda_2012_en.pdf dhe <http://www.tudelf.org.tr/pdf/un-guidelines-for-consumer-protection-2016.pdf>

Në vijim, ky punim do të paraqesë kornizën ekzistuese institucionale dhe legjislative në Kosovë për të drejtat e konsumatorëve të karburanteve, si dhe sfidat që i pengojnë konsumatorët e karburanteve të Kosovës të kërkojnë të drejtat e tyre ekonomike të garantuara me ligj. Tutje, punimi vazhdon me paraqitjen e rasteve të suksesshme të SHBA, BE dhe Japoni në garantimin e të drejtave të konsumatorëve të karburanteve. Çdo seksion ofron karakteristikat kryesore të praktikave të mbrojtjes së konsumatorëve të karburantëve dhe ndikimin që ka pasur zbatimi i rregullave të karburanteve në avancimin e interesave ekonomike të konsumatorëve.⁴ Në seksionin e fundit, bazuar në sfidat e identifikuar, por edhe praktikën më të mira të huaja, punimi ofron një listë të rekomandimeve me hapa konkret për t'u përfshirë në ligjet e Kosovës nga politikëbërësit dhe praktikuesit e ligjit.

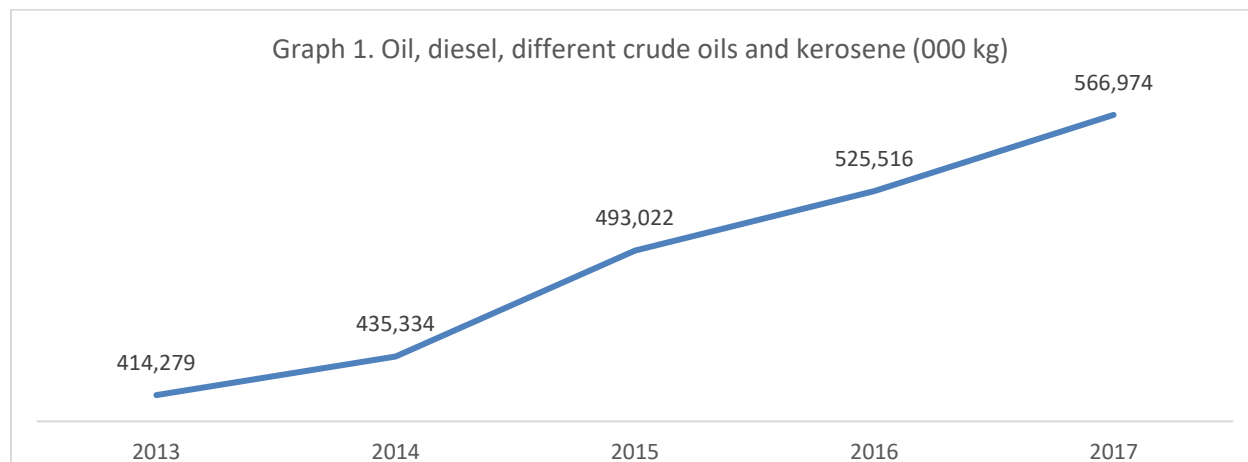
2. Karakteristikat kryesore legjislative dhe institucionale të sistemit të cilësisë së karburanteve në Kosovë

Kosova nuk ka rezerva natyrore të naftës apo rafineri për përpunimin e produkteve të naftës prandaj kërkesat e saj të brendshme mbulohen ekskluzivisht nga importet e huaja. Siç tregon figura më poshtë, importi i produktit të naftës bruto ka qenë në rritje të vazhdueshme në vitet e fundit, duke i shndërruar produktet e naftës në produktet kryesore të importuara në Kosovë.⁵ Si një biznes fitimprurës me rritje të kërkesës së brendshme, tregu i karburanteve përfaqëson një nga sektorët më të rëndësishëm për konsumatorët, si në drejtim të të pasurit karburant të sigurt dhe cilësor për automjetet e tyre, por edhe për një mjedis të shëndetshëm. Prandaj, të drejtat e konsumatorit të karburanteve përfaqësojnë një sektor shumë të rëndësishëm për ndërhyrjen në politika, i cili do të garantonte një sistem efikas që i përgjigjet nevojave dhe kërkesave të konsumatorëve të karburanteve.

⁴ Përveç rregulloreve të cilësisë së karburantit, punimi përfshin në analizë edhe akte të tjera legjislative që rregullojnë tregjet e automobilave. Në mënyrë të veçantë, vëmendja i kushtohet Ekonomisë së Karburantit dhe Rregulloreve të reduktuara CO2 sepse zbatimi i tyre është i lidhur ngushtë me dispozitat e cilësisë së karburantit dhe ato synojnë të njëjtën kategori të konsumatorëve (konsumatorët e automjeteve dhe karburanteve).

⁵ Për më shumë detaje mbi statistikën e tregtisë ndërkombëtare për Kosovën, <https://ask.rks-gov.net/media/5602/external-trade-2019.pdf>

Figura 1: Importi i karburanteve në Kosovë⁶



2.1 Kuadri ligjor dhe institucional që siguron cilësinë e karburanteve dhe të drejtat e konsumatorëve

Dokumenti i parë strategjik që iu jep përparësi tregjeve të karburanteve, sigurisë dhe cilësisë së karburanteve në veçanti, është Strategjia e Zhvillimit të Karburanteve të Lëngshme, e cila është miratuar në vitin 2003 nën administrimin e UNMIK. Strategjia pranon faktin që Kosova është plotësisht e varur nga importi i lëndëve djegëse të lëngshme dhe i nxit institucionet të marrin masa konkrete për të rritur efikasitetin e karburanteve dhe për të zvogëluar efektet e dëmshme të karburanteve për mjedisin.⁷ Ky dokument hapi rrugën drejt miratimit të aktit të parë legjislativ për këtë çështje dhe nënvizon domosdoshmërinë e përafritit të dispozitave ligjore me rregulloret e BE-së në lidhje me transportin, shpërndarjen dhe tregtimin e produkteve të naftës (shih Shtojcën).

Strategjia çoi në miratimin e Ligjit të parë mbi tregtinë e naftës dhe produkteve të naftës në Kosovë. Ligji, i cili u ndryshua më vonë në 2008 dhe 2009, përcakton standardet në zvogëlimin e përmbajtjes së substancave toksike në karburante (maksimumi 0.2% sulfur dhe 0.15% plumb) dhe kërkon nga operatorët e karburanteve të mbajnë rezerva strategjike në rast të krizës së furnizimit me naftë ose

⁶ Vjetari Statistikor i Republikës së Kosovës për vitin 2018, <https://ask.rks-gov.net/en/kosovo-agency-of-statistics/add-news/statistical-yearbook-2018>

⁷Për më shumë detaje, shikoni: <https://www.esiweb.org/pdf/bridges/kosovo/10/12.pdf>

emergjencave natyrore. Gjithashtu, përmes këtij ligji u themelua Këshilli për Licencimin e Operatorëve të Karburanteve dhe janë vendosur procedurat dhe kriteret minimale për dhënien e licencës për transportimin, magazinimin dhe shitjen e produkteve të naftës. Në lidhje me mbrojtjen e konsumatorit të karburanteve, ligji kërkon që operatorët ekonomikë të përmbahen nga aktivitetet mashtruese që do të mashtronin blerësin mesatar, veçanërisht në lidhje me emrin e markës, çmimin dhe sasinë e produkteve të naftës. Operatorët ekonomikë të gjetur në aktivitete mashtruese sanksionohen me heqjen e licencës (sanksioni i vetëm i përcaktuar në ligjin fillestar). Ky ligj është ende në fuqi, dhe megjithëse u ndryshua në 2008 dhe 2009, vetëm ndryshime të vogla (veçanërisht në futjen e gjobave për shkelësit e ligjit) u futën dhe që nga ajo kohë, asnjë ndryshim i ligjit nuk është bërë. Kështu, Ligji ekzistues është i vjetëruar, jokritik në adresimin e çështjeve kryesore në lidhje me cilësinë e karburanteve dhe të drejtat e konsumatorëve dhe ka mbetur prapa në akomodimin e standardeve ndërkombëtare, të cilat janë gjithnjë në zhvillim, të cilësisë së karburanteve.

Legjislacioni sekondar që rrjedh nga Ligji përbëhet nga disa akte dhe është ndryshuar disa herë. Udhëzimet administrative më të rëndësishme janë: Udhëzimi Administrativ Nr. 06/2019 për kërkesat teknike për importin, magazinimin, shitjen me shumicë dhe pakicë të karburanteve të naftës dhe depozitave të pastrimit; Udhëzimi Administrativ Nr. 07/2018 për përcaktimin e procedurave të licencimit për subjektet që merren me aktivitete të sektorit të naftës (dhe ndryshimet pasuese të tij); dhe Udhëzimi Administrativ Nr. 07/2012 për Cilësinë e Lëndëve Djegëse të Lëngshme të Naftës. Dy UA-të e para përcaktojnë kriteret në lidhje me kushtet e ruajtjes së karburanteve (licenca të ndara për produktet e naftës të importuara), ndërsa UA mbi Cilësinë e Lëndëve të Djegshme të Naftës është i rëndësishëm pasi ai përcakton vlerat e lejueshme të përbërësve dhe treguesit e cilësisë së naftës-produktet e prejardhura. Më e rëndësishmja, përcakton metodën e testimit, mbikëqyrjes dhe monitorimit të naftës cilësore. Gjithashtu, përcakton më tej procedurat e konformitetit dhe vlerësimin e përgjithshëm të cilësisë. Sidoqoftë, këto UA janë të pamjaftueshme për të garantuar një sistem efikas të sigurimit të cilësisë dhe për të siguruar një ndarje të qartë të përgjegjësive midis institucioneve të përfshira.

Në *nivelin institucional*, Ligji për Produktet e Naftës cakton përgjegjësinë për sigurimin dhe monitorimin e cilësisë së karburanteve në Doganat e Kosovës dhe Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë. Dogana e Kosovës është përgjegjëse për të kontrolluar dhe monitoruar cilësinë e karburanteve të importuara, ndërsa Ministria e Tregtisë dhe Industrisë (DAMMrtamenti për Rregullimin e Tregut të Naftës dhe Inspektoratit të Tregut) ka të drejtë të zhvillojë politika dhe të sigurojë cilësinë e karburanteve në

tregun e brendshëm.⁸ DAMMrtamenti për Rregullimin e Tregut të Naftës është kryesisht përgjegjës për licencimin e operatorëve ekonomikë, përgatitjen e raporteve statistikore për rastet e mosrespektimit dhe mbajtjen e regjistrit të subjekteve shkelëse. Nga ana tjetër, Inspektorati i Tregut kryen vizita në terren, mbledh shembuj dhe sanksionon operatorët që shkelin dispozitat ligjore. Siç paraqitet në seksionin tjetër, këto struktura institucionale janë shumë të kufizuara në ushtrimin e përgjegjësiave të tyre ligjore për shkak të problemeve strukturore siç janë: paaftësia institucionale dhe logjistike për të kryer kontrole të duhura të cilësisë, mungesa e koordinimit ndërmjet institucioneve të zbatimit të ligjit, dhe mungesa e statistikave dhe mekanizmave të monitorimit.

Në *nivelin strategjik*, Kosova nuk ka një strategji ose metodologji specifike për sigurimin e cilësisë së karburanteve. Programi për Mbrojtjen e Konsumatorit 2016-2020 ka paraparë 4 masa për sektorin e karburanteve, ku të gjithat lidhen me zbatimin e legjislacionit, por pa masa specifike ose tregues mbi zbatimin. Nga ana tjetër, Raportet e Komisionit të BE-së për Kosovën në mënyrë të përsëritur u kanë kërkuar institucioneve të Kosovës të hartojnë dhe miratojnë një Ligj të ri mbi Tregtinë e Produkteve të Naftës dhe të marrin të gjitha masat e nevojshme për të zhvilluar kushtet për infrastrukturën alternative të karburanteve. Shtuar, edhe Programi Kombëtar për Zbatimin e MSA-së ka propozuar për 2 vjet me radhë miratimin e Ligjit të ri për produktet e naftës, por deri më tani nuk është bërë asnjë përparim.

2.2 Sfidat nga perspektiva e konsumatorëve të karburanteve:

Problemet strukturore të një sektori me performancë të dobët

Në vitin 2019, Zyra Kombëtare e Auditimit e Kosovës ka publikuar një raport gjithëpërfshirës të auditimit të performancës mbi Cilësinë e Karburanteve dhe Sistemin e Monitorimit. Pas një auditimi të detajuar të segmenteve kryesore të sigurimit të cilësisë, raporti përfundon si në vijim:

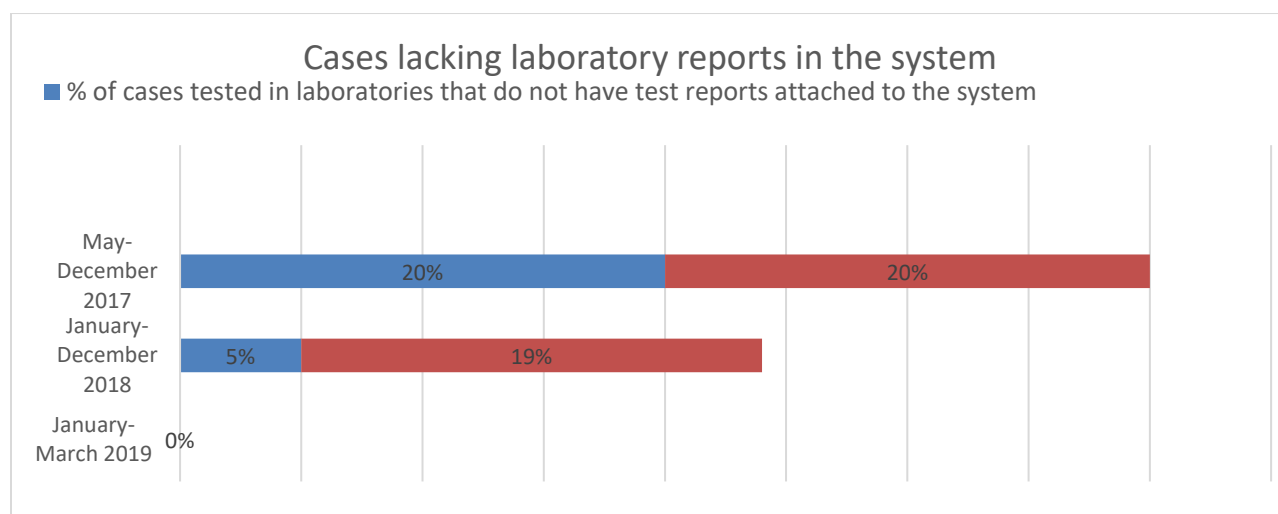
- Sistemi ekzistues i kontrollit dhe monitorimit të cilësisë së karburanteve nuk është në gjendje të sigurojë cilësinë e karburanteve të importuara dhe karburanteve të shitura në tregun e brendshëm dhe është gati të *kollapsojë*.

⁸ Ka edhe struktura të tjera brenda MTI-së që janë të rëndësishme për dispozitat e cilësisë së karburanteve. Drejtoria e Akreditimit të Kosovës, Agjencia e Metrologjisë dhe Departamenti për Mbrojtjen e Konsumatorit.

- Kontrollat e karburanteve të importuara të kryera nga Dogana e Kosovës nuk janë të duhura, sistematike dhe nuk kanë arritur të garantojnë që karburantet e importuara në Kosovë përmbushin standardet e brendshme dhe Evropiane për cilësinë e karburanteve.
- Mekanizmat e testimit, monitorimit dhe inspektimit janë të dobëta dhe si rezultat nuk janë në gjendje të ndalojnë qarkullimin e lëndëve djegëse me cilësi të ulët në tregun e brendshëm. Funksionimi i paautorizuar i organeve të inspektimit, numri minimal i standardeve dhe parametrave të testuar, si dhe asnjë mekanizëm për tërheqjen e lëndëve djegëse me cilësi të ulët nga pikat e shitjes po e bëjnë Kosovën një treg tërheqës për lëndë djegëse me cilësi të ulët.
- Mungesa e statistikave themelore dhe regjistrimit për subjektet shkelëse dhe mungesa e një metodologjie të bazuar në rrezik për inspektimet ka rezultuar në masa ndëshkimore joefikase për subjektet jo-konform.
- DAMMrtamenti për Mbrojtjen e Konsumatorit është dëshmuar joefikas në sigurimin e një mekanizmi të duhur të dëmshpërblimit për konsumatorët që kanë përjetuar humbje financiare për shkak të lëndëve djegëse me cilësi të ulët.

Shifrat më poshtë janë përgatitur nga Zyra Kombëtare e Auditimit dhe tregojnë mangësitë kryesore të sistemit të cilësisë së karburanteve në Kosovë.

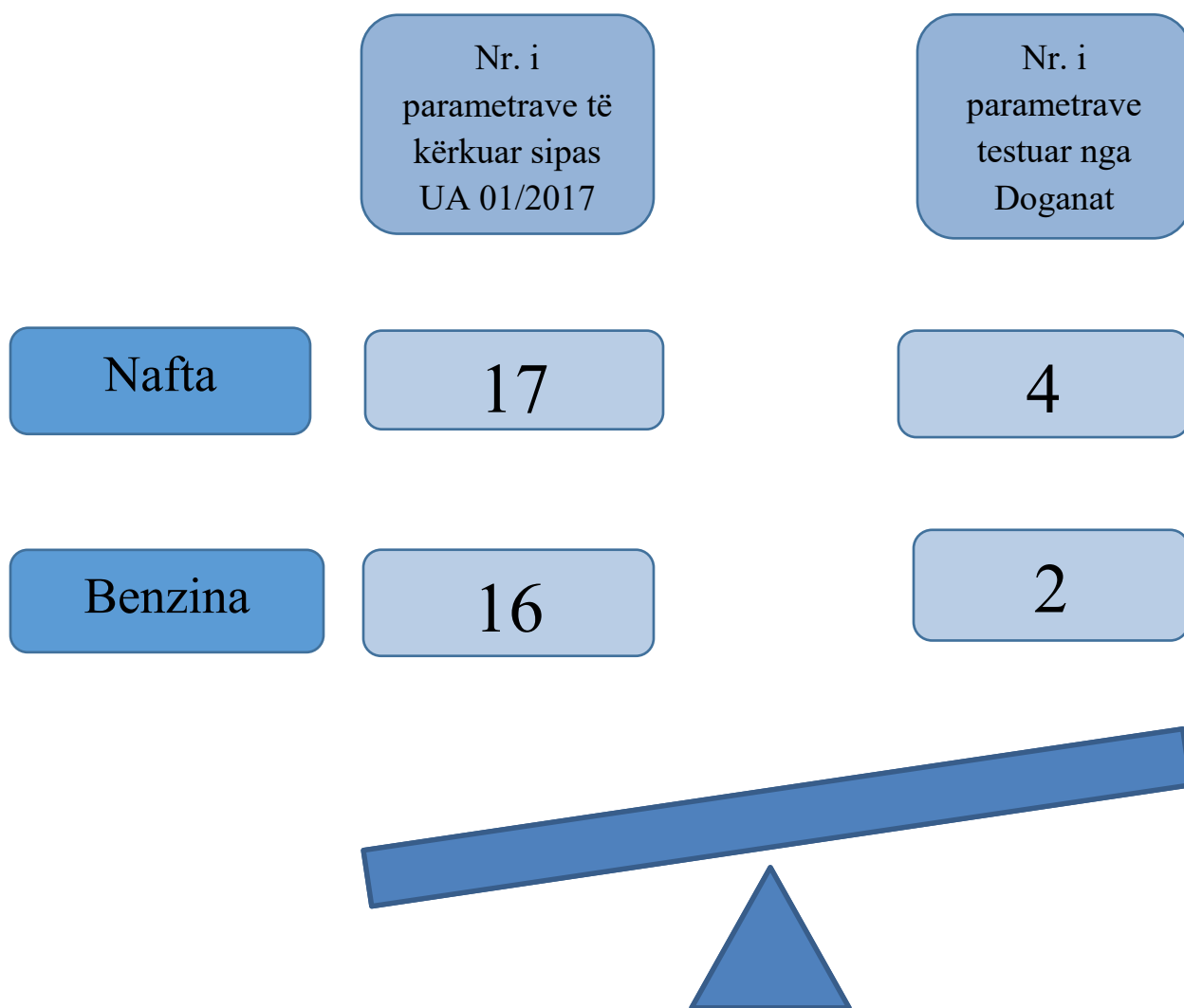
Figura 2: Numri i rasteve që nuk kanë raporte laboratorike në sistemin doganor⁹



⁹ Zyra Kombëtare e Auditimit e Kosovës, Sistemi i Kontrollit dhe Monitorimit të Cilësisë së Karburanteve, 2019, http://www.zka-rks.org/wp-content/uploads/2019/11/Sistemi-i-kontrollit-dhe-monitorimit-te-cil%C3%ABsis%C3%AB-se-derivateve_Eng.pdf

Sipas grafikut të treguar më sipër, gjatë vitit 2018 (janar-dhjetor), 19% e mostrave të ekzaminuara nuk janë testuar, por janë paraqitur bashkë me raporte të karburanteve të tjerë të testuar. Ndërsa, në 5% të mostrave raporti i testimit si dokument i bashkangjitur në sistem ka munguar, megjithëse një dokument i tillë ka ekzistuar dhe është dorëzuar në forma të tjera. Gjatë muajve maj-dhjetor 2017, në 20% të mostrave, raportet e karburanteve të tjera të testuar më parë janë paraqitur pa u testuar vetë karburanti, dhe në 20% ka munguar raporti i testimit të mostrave si dokument i bashkangjitur në sistem, megjithëse këto lëndë djegëse janë testuar. Gjatë janarit-marsit 2019, nuk ka pasur asnjë rast të identifikuar të mungesës së raporteve të testimit në sistem.

Figura 3: Krahasim i parametrave të testuar siç kërkohet nga Udhëzimi Administrativ 01/2017 dhe siç kryhet nga Dogana ¹⁰



¹⁰ Zyra Kombëtare e Auditimit e Kosovës, Sistemi i Kontrollit dhe Monitorimit të Cilësisë së Karburanteve, 2019 http://www.zka-rks.org/wp-content/uploads/2019/11/Sistemi-i-kontrollit-dhe-monitorimit-te-cil%C3%ABsis%C3%AB-se-derivateve_Eng.pdf

Numri i parametrave të testuara nga Dogana është shumë i ulët për të përcaktuar në mënyrë të besueshme cilësinë e karburanteve. Testimi i vetëm një numri të vogël të parametrave është provë që laboratorit nuk i ka pajisjet e nevojshme për të testuar të gjitha parametrat. Hendeku midis parametrave të kërkuar nga UA dhe numrit të parametrave të testuar nga Dogana i bën këto teste të mangëta për të garantuar siguri për cilësinë e karburanteve në import.

Çmimi për këto probleme kronike dhe strukturore në sigurimin e një sistemi të duhur dhe funksional të cilësisë së karburanteve paguhet nga konsumatorët kosovarë të cilët përballen me pak mundësi në treg dhe nuk kanë zgjidhje tjetër përveç se të blejnë karburante me cilësi të ulët, duke u shkaktuar atyre humbje të shumta, disa prej të cilave janë të renditura si në vijim:

- Performanca e automjeteve dëmtohet rëndë nga karburantet me cilësi të ulët, duke rezultuar në kosto shtesë për mirëmbajtjen e automjeteve të cilat përndryshe nuk do të ndodhnin (nëse karburantet do të ndiqnin standardet ndërkombëtare);
- Kostot që lidhen me problemet shëndetësore të shkaktuara nga ndotja e ajrit dhe emetimi i substancave toksike nga përbërësit në karburante, që tejkalojnë parametrat normalë;
- Kosto shtesë për shkak të ekonomisë së ulët të karburanteve që rezulton në Kilometër më të ulët për Litër;
- Kostoja e krijuar nga mospërputhja mes cilësisë së karburanteve siç është deklaruar nga operatorët ekonomikë dhe produktit aktual të shitur në treg;
- Kostoja e shkaktuar nga tregu i mbyllur i karburanteve që ofron më pak mundësi për konsumatorët, kryesisht për shkak të hendekut legjislativ në lejimin e tregjeve të reja për biokarburantet dhe infrastrukturën alternative të karburanteve (më shumë mundësi – çmime më të ulëta).

3. Rastet e suksesshme të mbrojtjes së konsumatorëve të karburanteve: Sistemet e SH.B.A., BE dhe Japonisë për sigurimin e cilësisë së karburanteve

3.1 Metoda e përzier e SHBA-ve për të zbatuar Regjimin e Cilësisë së Karburanteve: Drejt ekonomisë më të madhe të karburanteve dhe tregjeve eko-miqësore të karburanteve

Modeli i Shteteve të Bashkuara për sigurimin e cilësisë së karburanteve është sistem kontrolli dhe monitorimi i të gjithë zinxhirit të shpërndarjes së karburanteve, nga përpunuesit e karburanteve e te transportuesit dhe shitësit me pakicë. Modeli miraton një program të përzier inspektimi i cili drejtohet dhe financohet nga Agjencia e Mbrojtjes së Mjedisit (AMM), por mbështetet gjithashtu nga sigurimet vullnetare të cilësisë të drejtuara nga konsorciumet e industrive.¹¹ AMM është organi publik përgjegjës për azhurnimin dhe monitorimin e programit të pajtueshmërisë, i cili përfshin regjistrimin e karburanteve, testimin e cilësisë, inspektimin dhe vendosjen e ndëshkimeve që shkelin. Aktet kryesore që rregullojnë autoritetin e AMM në sigurimin e pajtueshmërisë së karburanteve janë Akti i Ajrit të Pastër i Sh.B.A., Rregullorja për emetimet e gazrave serë (GHG), Rregullorja për smog, blozë dhe ndotje të tjera të ajrit nga makinat dhe kamionët, Rregulloret për Ekonominë Mesatare të Karburanteve të Korporatave.¹² Sa i përket çmimeve të karburanteve, Komisioni Federal i Tregtisë është autoriteti përgjegjës për të mbrojtur të drejtat e konsumatorëve mbi çmimet e karburanteve, por gjithashtu për të monitoruar dhe adresuar sjelljen anti-konkurruese dhe aktivitetet e padrejta tregtare në sektorin e karburanteve.

Në zbatim, programi i përputhshmërisë së AMM-së vendos përgjegjësinë për teste kryesisht te rafinuesit dhe importuesit e karburanteve të cilët duhet të provojnë pajtueshmërinë përmes regjistrimit, analizës së karburanteve dhe raportimit. AMM provon saktësinë e raportimit duke autorizuar marrjen e mostrave dhe testeve laboratorike të pavarura, duke ndërmarrë kontrolle të planifikuara dhe të

¹¹ Për më shumë detaje mbi elementët kryesorë të programit të sigurimit të cilësisë së karburanteve në SH.B.A., shikoni: https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_fuelqualityBP_nov2011.pdf

¹² Për më shumë detaje, shikoni: <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines>

rastit në rafineri, pajisje importi, terminale ngarkimi dhe qendra të shitjes me pakicë. Përveç testimi të cilësisë së karburanteve nga rafinuesit ose importuesit, AMM përdor edhe dy metoda shtesë për të siguruar testimin e cilësisë së karburanteve: a) industrinë paguajnë laboratorë të pavarur për të vlerësuar cilësinë e produkteve të tyre, të cilat më pas dorëzohen në AMM dhe në rafineri ose importues të dyshuar jo-konform, por edhe në laboratorë të pavarur për të siguruar që vlerësimet e laboratorëve janë të besueshme dhe të paanshme. Gjithashtu, sistemi në vend miraton të ashtuquajturën 'përgjegjësi të supozuar' e cila mban përgjegjëse për gjambat palën e cila është gjetur duke shitur karburant që tejkalon kufijtë e benzenit, sulfurit ose substancave të tjera toksike. Kjo inkurajon të gjitha palët të marrin masa për të zbatuar sigurimin e cilësisë në rrjedhën e poshtme përgjatë zinxhirit të shpërndarjes, duke rezultuar në mekanizma shtesë kontrolli që sigurojnë cilësinë e karburanteve.

Dënimet e Aktit të Ajrit të Pastër në rast të mosrespektimit parashikojnë ndëshkime administrative deri në \$37,500 në ditë, plus shumën e supozuar të kursimeve ose përfitimeve ekonomike që mund të kenë rezultuar nga shkelje të tilla. Kjo nuk është shumë fikse, por më tepër një llogaritje e bazuar në faktorë të ndryshëm siç janë të ardhurat dhe madhësia e biznesit, përfitimet ekonomike të fituara përmes shkeljes së standardeve dhe seriozitetin e shkeljes së standardeve. Dënimet nuk janë të kufizuara vetëm për rafinuesit ose importuesit / shitësit me pakicë që shesin karburante që nuk i plotësojnë standardet e kërkuara, por edhe për laboratorë të pavarur të cilët paraqesin deklarata false në AMM për cilësinë e karburanteve të rafinerëve dhe / ose shitësve. Në mënyrë që të rritet pajtueshmëria, AMM përdor programin Mesatarizimi, Bankat dhe Tregtimi i cili lejon fleksibilitet për përpunuesit të përmbushin standardet gjatë periudhës së pajtueshmërisë. Për shembull, nëse një rafineri përputhet tepër me standardet e sulfurit për një periudhë të caktuar kohe; ajo rafineri fiton kredi bankare të cilat mund t'i përdorë në një kohë kur është e pamundur të operohet pa rritur emetimet e sulfurit pak mbi standardet.¹³

Përfitimet ekonomike të konsumatorëve amerikanë të karburanteve duke zbatuar cilësinë e karburanteve dhe emetimet e GES përfshijnë por nuk kufizohen në:

- Automjete janë 98-99% më të pastra për shumicën e ndotësve të ajrit krahasuar me vitet 1960 (shih figurën 4);

¹³ Për më shumë detaje mbi Mesatarizimin, Bankat dhe Tregtinë (MBT), shikoni: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/535.7> <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/535.7>

- Rritje e ndjeshme e Ekonomisë së Karburanteve (milje për galon) dhe ulje e emetimeve të CO2 (shih figurën 5)
- Qytetet kryesore të SHBA-së kanë përmirësuar cilësinë e ajrit, në kushtet e rritjes së popullsisë dhe miljeve të automjeteve të udhëtuara, duke rezultuar në përmirësimin e shëndetit dhe uljen e shpenzimeve për sëmundjet e lidhura me ndotjen e ajrit (shih figurën 4 dhe figurën 6)
- U inkurajua inovacioni i teknologjisë në prodhimin e automjeteve më të pastra dhe më të lira¹⁴
- Rritje e fuqisë ekonomike të blerësve të makinave (vendim i informuar) përmes rritjes së informacionit në lidhje me ekonominë e karburanteve, kostot e karburanteve dhe ndikimin mjedisor të automjeteve (shih figurën 7)
- Rritje e konsiderueshme e kursimeve neto të konsumatorit nga pajtueshmëria me standardet CAFE (shih figurën 8).

Figura 4: Krabasimi i zonave të rritjes, ulja e emisioneve dhe rritja e ekonomisë së karburanteve ¹⁵

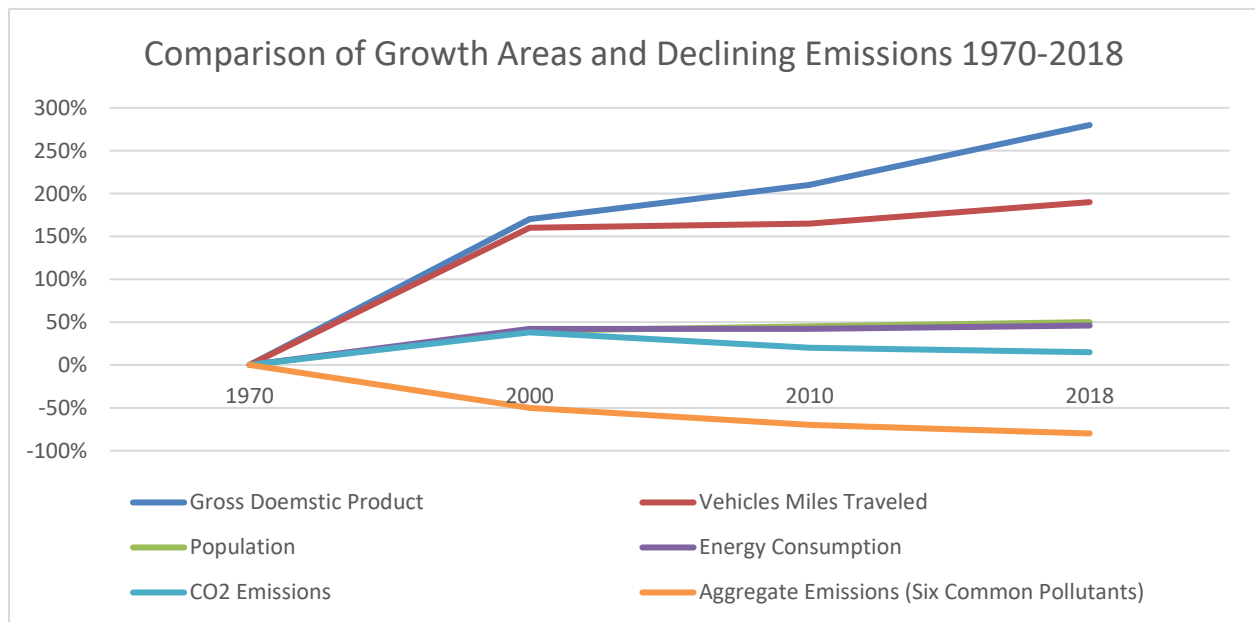


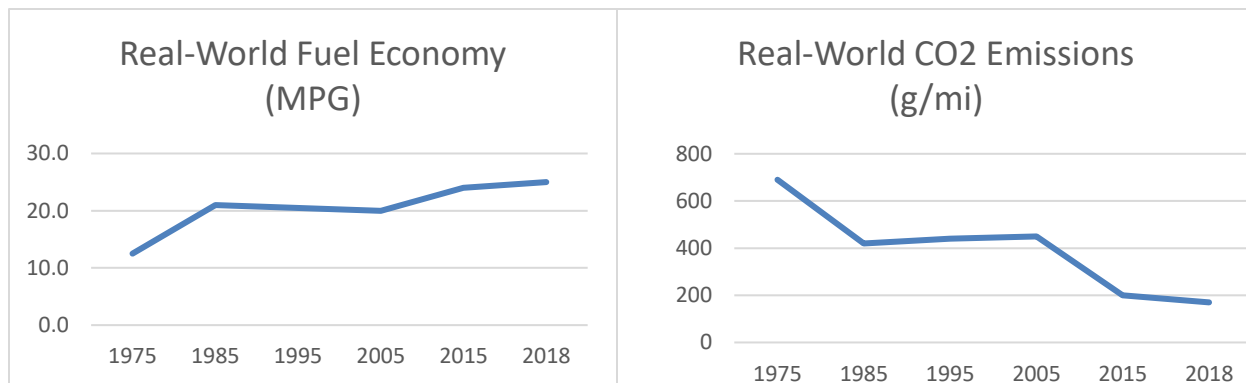
Figura tregon ulje të mprehtë të emisioneve agregate të gjashtë ndotësve më të zakonshëm të ajrit dhe uljen e qëndrueshme të emetimeve të CO2, në kushtet e rritjes së konsiderueshme të përdorimit të

¹⁴ Për më shumë info, shikoni: <https://www.AMM.gov/clean-air-act-overview/clean-air-act-and-economy#technology>

¹⁵ Agjencia për Mbrojtjen e Mjedisit të Shteteve të Bashkuara të Amerikës, shikoni: <https://www.epa.gov/automotive-trends/highlights-automotive-trends-report>

automjeteve (milje të udhëtuara) dhe rritjes së vazhdueshme të popullsisë. Kjo tregon një rritje të dukshme të efikasitetit të karburanteve si në aspektin e ndikimit në mjedis dhe ekonomisë së karburanteve (milje të rritura për gallon). Rritja e ndjeshme e produktit të brendshëm bruto tregon korrelacionin e supozuar midis cilësisë së karburanteve / standardeve të gazrave serrë dhe rritjes ekonomike.

Figura 5: Emetimet e vlerësuara të CO2 dhe Ekonomia e Karburanteve ¹⁶

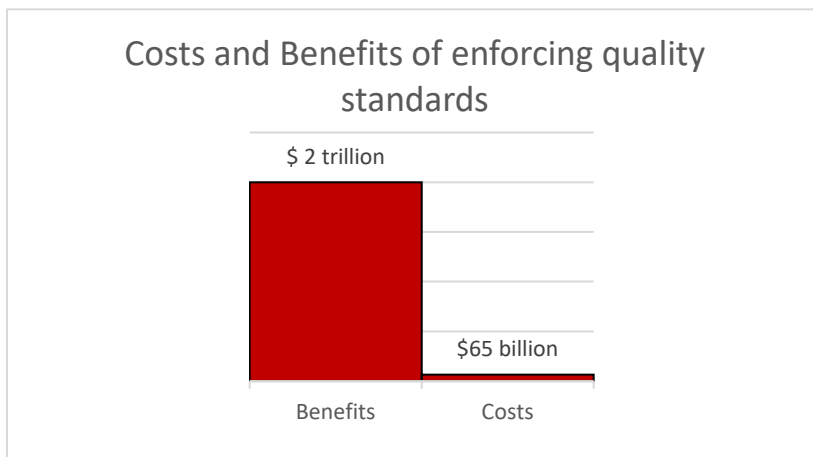


Të dhënat në figurë tregojnë rritje të jashtëzakonshme të Ekonomisë së Karburanteve në terma të miljeve për liter (MPG) dhe uljen përkatëse të emetimeve të CO2. Siç tregojnë trendet, ekziston një lidhje e ngushtë midis rritjes së MPG dhe uljes së emetimeve të CO2 (shih të dhënat në 2005), duke provuar se cilësia e karburanteve nuk ndikon vetëm në mjedis (përkatësisht në shëndet), por gjithashtu kontribuon drejtpërdrejt në kosto-efikasitetin e automjeteve të makinave.¹⁷

¹⁶ Ibid

¹⁷ Për raportin e plotë mbi trendet e automobilave (2019), shikoni: <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockey=P100YVK3.pdf>

Figura 6: Kostot dhe përfitimet e standardeve të cilësisë së karburanteve¹⁸



Grafiku tregon koston e zbatimit të standardeve të cilësisë dhe përfitimeve të fituara në formën e mirëqenies ekonomike dhe kursimeve në shpenzimet mjekësore për sëmundjet shëndetësore të lidhura me ndotjen e ajrit.

Figura 7: Etiketa e Ekonomisë së Karburanteve bashkangjitur automjeteve në SH.B.A.¹⁹

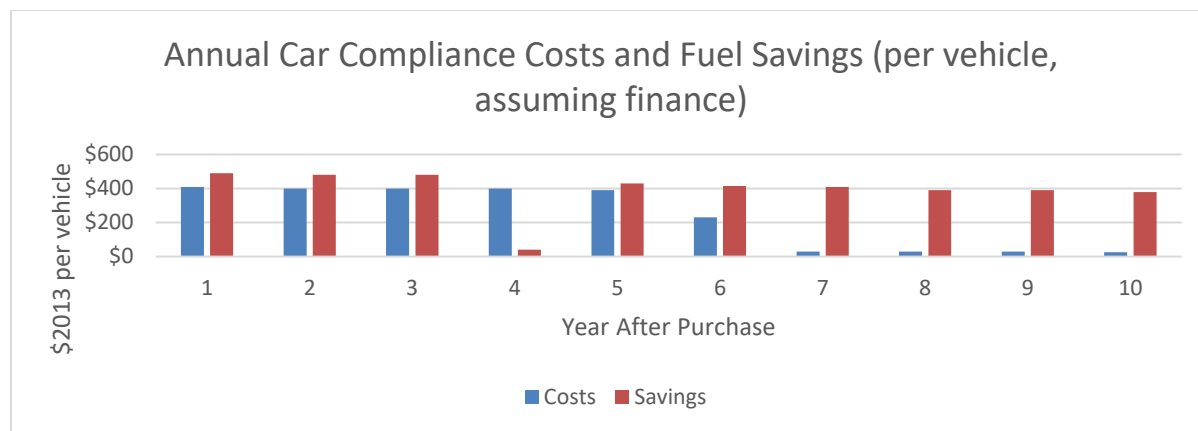


¹⁸ Agjencia për Mbrojtjen e Mjedisit të Shteteve të Bashkuara, <https://www.epa.gov/clean-air-act-overview/clean-air-act-and-economy#technology>

¹⁹ Ibid, <https://www.epa.gov/greenvehicles/learn-about-fuel-economy-label>

Kjo etiketë është e detyrueshme në SH.B.A. për të gjithë shitësit e automjeteve. Etiketa është shumë informuese, duke i shpjeguar klientit performancën kryesore të automjetit që ndihmon konsumatorin të marrë vendime të mirëinformuara. Etiketa informon konsumatorin për Ekonominë e Karburanteve të automjetit, smogut dhe emetimet e gazrave serrë dhe më e rëndësishmja, ofron informacione për kostot vjetore të karburanteve dhe kursimet e gjeneruara nga blerja e një automjeti me performancat e deklaruar.

Figura 8: Kostot vjetore të pajtueshmërisë së makinës dhe kursimet e karburanteve për automjet²⁰



Shifra e mësipërme tregon përfitimet neto të blerjes së makinave që plotësojnë standardet CAFE. Duke supozuar se makinat janë blerë duke përdorur hua financiare, të dhënat në tabelë tregojnë se kursimet vjetore të karburanteve tejkalojnë koston vjetore. Pas vitit të gjashtë, kostot e ulëta të sigurimit dhe mirëmbajtjes vazhdojnë në çdo vit. Linjat në secilën tabelë tregojnë kursimet neto kumulative në intervalin e dhjetë viteve të para të funksionimit të automjetit.

²⁰ Synapse, Kursimet e Konsumatorit nga Standardet Mesatare të Ekonomisë së Karburanteve prej 2025 Korporatave (CAFE) <https://advocacy.consumerreports.org/wp-content/uploads/2016/05/Consumer-Savings-From-CAFE-2025.pdf>

3.2 Kuadri rregullator i BE-së për tregjet e karburanteve: Rritja e transparencës dhe zgjedhjes për konsumatorët e karburanteve

Në Agjendën Evropiane të Konsumatorit, të drejtat e konsumatorëve të karburanteve adresohen në sektorin e Udhëtimit dhe Transportit dhe përparësitë kryesore janë vendosur në lidhje me promovimin e të drejtave të konsumatorëve dhe rritjen e informacionit për të mbështetur zgjedhjen e konsumatorit mbi cilësinë e karburanteve, etiketimin e makinës, karburantet alternative dhe karburantet e transportit.²¹ Në kontekstin e rritjes së rëndësisë së miratimit të politikave që luftojnë ndryshimin e klimës, BE-ja i ka dhënë përparësi të drejtave të konsumatorëve të karburanteve në respektimin e interesit të tyre ekonomik si përdorues të karburanteve, por edhe në adresimin e shqetësimeve të tyre shëndetësore të shkaktuara nga ndotja e ajrit dhe degradimi natyror. Në këtë drejtim, regjimi rregullator ekzistues i BE-së është i justifikuar jo vetëm në adresimin e çmimeve, cilësisë, zgjedhjeve dhe dëmshpërblimeve të konsumatorëve në kuptimin ekonomik kufizues të avancimit të të drejtave të konsumatorëve, por më tepër konsideron interesat e konsumatorëve për të pasur një mjedis më të shëndetshëm dhe të qëndrueshëm.

Rregullat e BE-së për industrinë e karburanteve janë të konsoliduara në Direktiva dhe Rregullore të ndryshme. Më të rëndësishmet në adresimin e të drejtave të konsumatorëve të karburanteve janë renditur si më poshtë:

- Direktiva 98/70 / KE ²² në lidhje me cilësinë e karburanteve të benzinës dhe naftës përcakton standardet e cilësisë për të gjitha vendet e BE-së për benzinën dhe naftën e përdorur për makina dhe kamionë, me qëllim *të mbrojtjes së shëndetit të njeriut dhe mjedisit*. Standardet janë kryesisht ndaluese në kufizimin e përmbajtjes së substancave toksike në karburant (të tilla si Sulfuri dhe Plumbi), por gjithashtu kërkojnë nga furnizuesit e karburanteve që deri në vitin 2020 të zvogëlojnë emetimet e GES me 6% (emetimet e vitit 2010 që shërbejnë si bazë). Më e rëndësishmja, Direktiva kërkon nga të gjitha vendet e BE-së të krijojnë një Sistem të Monitorimit të Cilësisë së Karburanteve (FQMS) dhe të mbledhin të dhëna për cilësinë e karburanteve në përputhje me standardet e BE-

²¹ Agjenda përcakton objektivat kryesorë të avancimit të të drejtave të mbrojtjes së konsumatorëve në BE dhe identifikon sfidat që po i pengojnë konsumatorët të përfitojnë plotësisht nga tregu i brendshëm i BE-së. Për më shumë detaje, shikoni:

https://ec.europa.eu/commission/publications/european-consumer-agenda_en

²² Kjo Direktivë është ndryshuar disa herë. Për versionin aktual të konsoliduar, shihni: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01998L0070-20181224>

së. Çdo vit, të gjitha vendet e BE-së duhet t'i paraqesin një raport Komisionit Evropian në lidhje me cilësinë e karburanteve të shitura në tregjet e tyre dhe masat e marra për të adresuar mosrespektimin e standardeve. Për sa i përket *dispozitave specifike për të drejtat e konsumatorit të karburanteve*, Direktiva kërkon në mënyrë të qartë nga furnizuesi i karburanteve të sigurojë që informacioni i duhur mbi përmbajtjen e biokarburanteve të u ofrohet konsumatorëve. Në mënyrë të ngjashme, nga Shtetet Anëtare kërkohet që të sigurojnë që shitësit e karburanteve të vendosin një etiketë të dukshme në rast se ata shesin karburant shtesë metalik tek konsumatorët.

- Direktiva 1999/94 / KE në lidhje me disponueshmërinë e informatave të konsumatorëve për ekonominë e karburanteve dhe emetimet e CO2 në lidhje me tregtimin e makinave të reja të pasagjerëve, synon të ndihmojë konsumatorët të marrin vendime të informuara kur zgjedhin automjete dhe kërkon që tregtarët të sigurojnë informacion të dobishëm për blerësit mbi konsumin e karburanteve të automjetit dhe emetimet e CO2. Qëllimi i kësaj Direktive është të sigurohet që informacioni i nevojshëm në lidhje me shpenzimet e karburanteve të makinave dhe emetimet e CO2 të vihen në dispozicion të blerësve. Arsyeja prapa kësaj mase që informacioni që mund të jetë i dobishëm për konsumatorët përpara se të marrin vendimin e tyre të blerjes të komunikohet plotësisht dhe qartë. Direktiva përcakton 4 metoda për të përcjellë këtë informacion te konsumatorët: makinat duhet të kenë etiketën e emetimeve në emetimin e CO2, vendet duhet të prodhojnë një udhëzues për konsumin e karburanteve dhe emetimet e CO2, shitësit e makinave duhet të shfaqin postera në sallat e makinave, si dhe duhet të përfshijnë ekonominë e karburanteve dhe informatat rreth emetimit të CO2 në materialet e tyre promovuese.
- Direktiva 2014/94 / BE për vendosjen e infrastrukturës alternative të karburanteve është një nga aktet më të rëndësishme për të garantuar që në BE ndërtohet infrastrukturë e mjaftueshme për të mbështetur makinat që nuk përdorin karburant për funksionimin e tyre. Direktiva përcakton kërkesat dhe afatin minimal për të gjithë anëtarët e BE-së për ndërtimin e kësaj infrastrukture. Përveç objektivit të saj të promovimit të automjeteve eko-miqësore, Direktiva synon gjithashtu të diversifikojë tregun dhe të rrisë zgjedhjet e konsumatorëve, duke u mundësuar qytetarëve të BE-së të blejnë makina elektrike. Në terma praktikë, kjo Direktivë ofron udhëzime për klientët mbi pajtueshmërinë e karburanteve me automjetet e tyre, përmes një identifikuesi të zakonshëm të karburanteve që futet si në kapakun e mbushjes së karburanteve, ashtu edhe në grykën e pompës.
- Rregullorja (BE) 2018/732 si metodologji e përbashkët për çmimin e njësisë së karburanteve alternative përcakton një metodologji të përbashkët për të gjitha vendet anëtare të BE-së për të

rrumbullaksuar çmimin alternativ të karburanteve si shumë të zbatueshme për 100 km. Vendimi që kërkon që pikat për furnizim me karburante të shfaqin çmimin për njësi të karburanteve alternative në terma të monedhës për 100 km u mbështet gjerësisht nga konsumatorët, sepse u lejon përdoruesve të krahasojnë çmimet duke marrë parasysh faktorët më të rëndësishëm. Metodologjia e shfaqjes së çmimit për njësi si shumë të zbatueshme për 100 km është më e mira *për të rritur ndërgjegjësimin e konsumatorit dhe për të siguruar transparencën e çmimeve të karburanteve.*²³

Përveç këtyre direktivave, të drejtat e konsumatorit të karburanteve rregullohen gjithashtu nga Direktivat dhe Rregulloret horizontale mbi të drejtat e konsumatorit siç janë Direktiva 2019/2161, Rregullorja 2019/2161, Direktiva 2013/11 / BE etj. Njësoj si në rastin e SHBA-ve, në vijim punimi do të paraqesë aspektet kryesore institucionale të zbatimit të Direktivës së Cilësisë së Karburanteve në vendet e BE-së, gjithmonë duke marrë parasysh faktin që Direktivat e BE vendosin vetëm kërkesat minimale dhe janë të detyrueshme vetëm në arritjen e objektivave të deklaruara. Meqenëse u takon vendeve të BE-së të vendosin për teknikat e zbatimit të Direktivës, prezantimi më poshtë ofron shkurtimisht procedura të zakonshme që ndiqen në nivelin e BE-së.

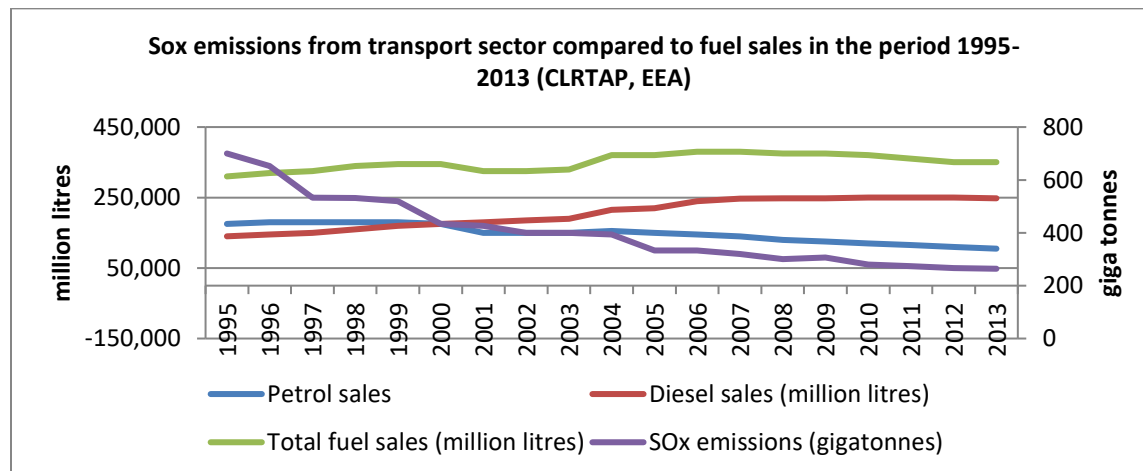
Në BE, standardet e Cilësisë së Karburantit zbatohen nga vendet individuale të BE-së dhe u takon Shteteve Anëtare të vendosin për mënyrat e transpozimit të kërkesave të BE-së në legjislacionin e tyre kombëtar. Sidoqoftë, njësoj si në SH.B.A., vendet e BE miratojnë një program të përzier inspektimi, duke kombinuar si qeverinë dhe laboratorët privatë të testimit për të siguruar pajtueshmërinë e karburantit me standardet e deklaruara në Direktivë. Gjatë zbatimit, qeveritë janë të detyruara të kryejnë kontrole të cilësisë në nivelin e shitjes me pakicë, ndërsa kontrollet vullnetare lejohen në zinxhirin e shpërndarjes, dhe kjo është një praktikë e zakonshme nga OJQ-të që mbrojnë të drejtat e konsumatorit të karburantit. Në rast mosrespektimi, përveç gjobave, në disa raste autoritetet shtetërore gjithashtu ngarkojnë shkelësit me kostot e provës së marrjes së mostrave (në BE, testimi i karburantit në laboratorë është i shtrenjtë dhe ngarkimi i tyre për koston është një presion shtesë për ta për të përmbushur). Gjjobat dhe sanksionet vendosen në nivel kombëtar dhe mund të ndryshojnë nga shteti në shtet bazuar në kritere të ndryshme. Sanksionet më të zakonshme të vendosura nga vendet e BE-së janë gjjobat e mëdha, mbyllja e biznesit dhe njoftimet publike të subjekteve shkelës.

²³ This methodology was supported by consumers according to a survey on fuel price comparison. For more details on the results of the survey, please see: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4e8d1774-fa70-11e7-b8f5-01aa75ed71a1>

Njësoj si për sektorët e tjerë të rëndësishëm për konsumatorët, Komisioni Evropian ka përfshirë industrinë e karburantit në tabelat e tyre të Konsumatorit dhe Tregut, të cilat janë mjet i dobishëm për Komisionin Evropian për të marrë një përmbledhje të mënyrës se si funksionon tregu i vetëm i BE-së për konsumatorët e karburantit, dhe shqetësimet e konsumatorëve. Kështu, bazuar në sondazhet e kryera për rezultatet e Konsumatorit dhe Tregut, përfitimet ekonomike të konsumatorëve të karburantit në BE janë renditur në vijim:

- Niveli i lartë i mbrojtjes së mjedisit dhe shëndetit të njeriut në lidhje me karburantet e përdorura në transportin rrugor si dhe makineritë e lëvizshme jo-rrugore (shih figurën 9)
- Zgjedhje të rritura, besim dhe pritje të konsumatorëve në tregjet e karburanteve (shih figurën 10)
- Rritja e informacionit të konsumatorit mbi çmimin e karburantit dhe cilësinë e karburantit (shih figurën 11)
- Rritja e disponueshmërisë së mekanizmave të dëmshpërblimit dhe besimi i konsumatorit në trajtimin e ankesave (figura 12)

Figura 9: Emetimet e SOx dhe shitjet e karburantit në BE²⁴

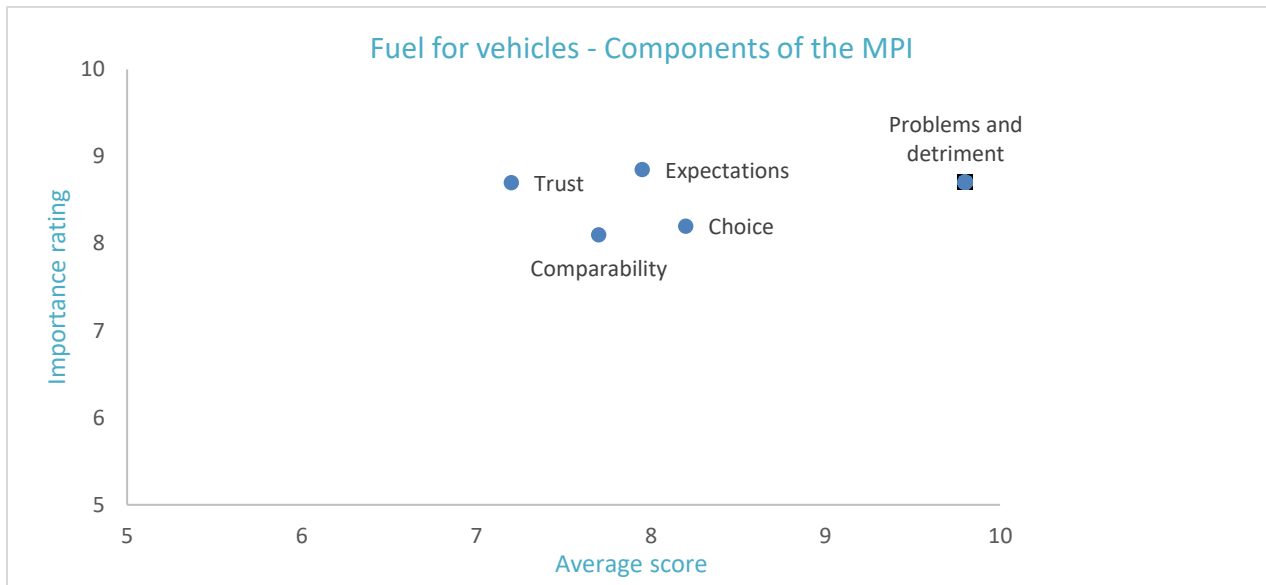


Trendet e treguara në grafik tregojnë për një rënie të mprehtë të oksideve të sulfurit pasi shitjet e benzinës dhe naftës janë rritur në mënyrë të vazhdueshme. Vlerësimi i ndikimit i Komisionit Evropian

²⁴ European Commission Evaluation of Directive 98/70/KE, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/23445674-5499-11e7-a5ca-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-64255659>

i Direktivës së Cilësisë së Karburantit arrin në përfundimin se nuk ka gjasa që këto prirje të kishin ndodhur nëse FQD nuk do të ishte miratuar.²⁵

Figura 10: Treguesi i Performancës së Tregut të Tregjeve të Karburanteve në BE²⁶

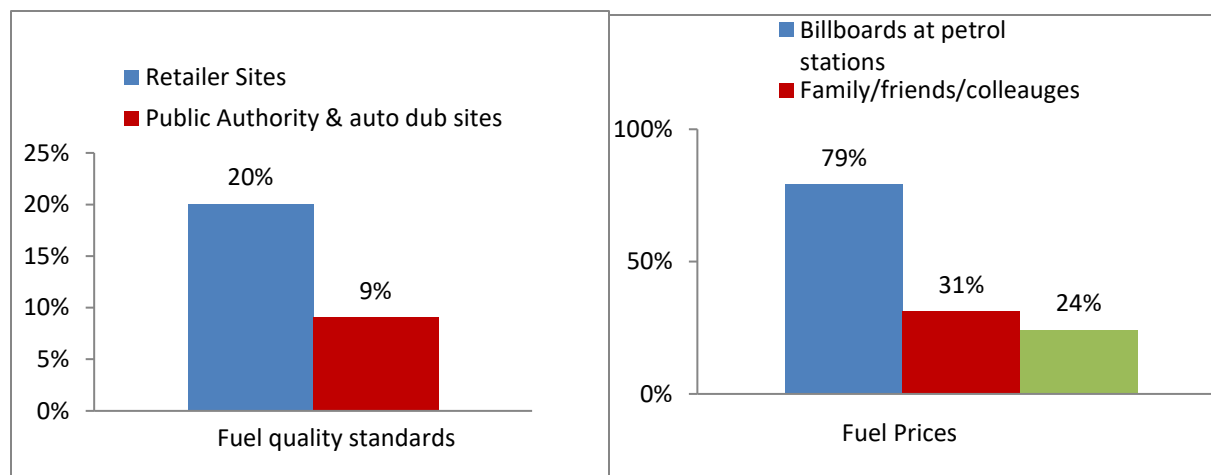


Në planin horizontal figura tregon vlerësimin e konsumatorëve prej 5 Treguesve të Performancës së Tregut. Siç tregohet në grafik, konsumatori i karburantit jep përbërësin më të rëndësishëm (norma mesatare 8.5 dhe 8.7) për ta është Besimi (besimi se furnizuesit, ose ofruesit, respektojnë rregullat dhe rregulloret që i mbrojnë ato), Pritjet (shkalla në të cilën tregu plotëson pritjet e konsumatorëve) dhe Problemet & dëm (sa shpesh ata përballen me probleme ose humbje financiare për shkak të cilësisë së ulët të karburantit). Në planin vertikal grafiku tregon rezultatin mesatar që konsumatorët kanë dhënë për secilin, duke treguar perceptimin e tyre të performancës së tregut të karburantit. Të dhënat tregojnë se konsumatorët e karburantit po përjetojnë probleme dhe humbje financiare (vlerësuar me 9.8), por gjithashtu, ata i konsiderojnë tregjet e karburantit të jenë konkurrues dhe duke siguruar zgjedhje të shumëfishta (8.2), dhe kanë pritje nga tregu (7.9). Sondazhi tregon se tregu i karburanteve ka rritur performancën me 0.9 krahasuar me rezultatin e mëparshëm në 2015, duke renditur tregun me rritjen më të madhe në rezultatin MPI krahasuar me sondazhin e vitit 2015.

²⁵ For more details, please see: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20170178-fuelqualitydirective.pdf>

²⁶ Monitoring Consumer Markets in the EU, https://ec.europa.eu/info/publications/market-monitoring-survey-previous-editions_en

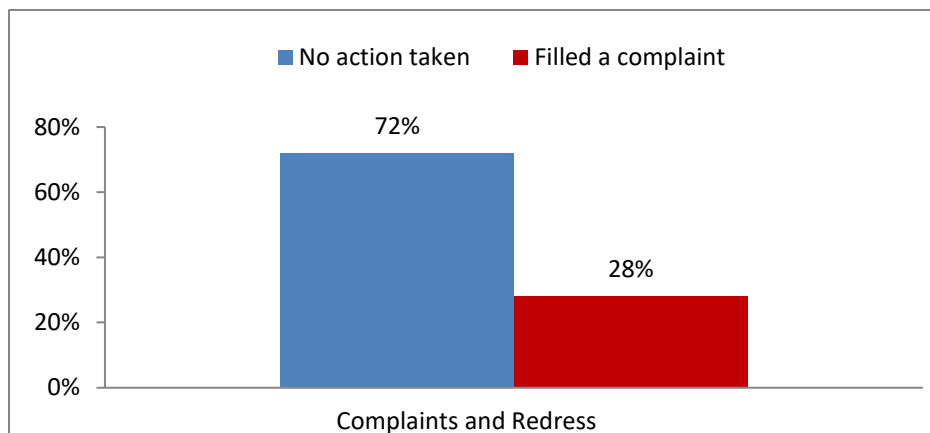
Figura 11: Disponueshmëria e çmimeve të karburantit dhe standardet e cilësisë për konsumatorët²⁷



Siç tregojnë grafikët e mësipërm, rregullat rregullatore të miratuara në nivelin e BE-së për të rritur transparencën e çmimit të karburantit kanë qenë të suksesshme. Billbordet / totemët janë opsioni më i referuar për të marrë transparencën e karburantit dhe ndërsa informacioni informal nga familja dhe miqtë është akoma i pranishëm, rritja e faqeve të internetit të krahasimit në përgjigjet e konsumatorëve është tregues i konsumatorëve që i përgjigjen pozitivisht metodave më transparente që u bëhen të disponueshme. Grafiku mbi standardet e cilësisë së karburantit tregon se konsumatorët e karburantit zgjedhin faqet e shitësit me pakicë dhe informacionin e autoriteteve publike për të marrë informacion mbi standardet e cilësisë së karburantit, duke nënkuptuar një besim të shtuar të konsumatorëve të informacionit të shitësve privatë.

²⁷ Executive Agency for Health and Consumers, Consumer Market Study on the functioning of the market for vehicle fuels from a consumer perspective, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/vehicle-fuels-part_1-synthesisreport_en.pdf

Figura 12: Ankesat e konsumatorit



Grafiku tregon se edhe pse përqindja e konsumatorëve që nuk adresojnë të drejtat e tyre të supozuara ka mbetur e lartë (72%), numri i ankesave të plotësuara nga konsumatorët që kërkojnë kompensim financiar për dëmin e supozuar nga cilësia e karburantit po rritet vazhdimisht. Kjo nënkupton që besimi i konsumatorëve në mekanizmat e korrigjimit është përmirësuar dhe shkeljet e cilësisë së karburantit u drejtohen autoriteteve përkatëse.

3.3 Sistemi japonez i centralizuar i cilësisë së karburantit

Sistemi i kontrollit të cilësisë, zbatimit dhe pajtueshmërisë

Modeli i Japonisë i monitorimit të cilësisë së karburantit përfaqëson një sistem i cili synon të mbrojë interesat ekonomike të konsumatorëve duke vendosur standarde të rrepta për cilësinë e karburanteve dhe sigurinë.

Japonia liberalizoi importin e produkteve të naftës në prill 1996, duke lejuar që produktet e naftës të importuara të shiten në vend nga operatorë të ndryshëm. Në mënyrë që të ruhet cilësia e lartë e karburanteve që vijnë nga rajone të ndryshme dhe të siguruara nga një numër i konsiderueshëm i ndërmarrjeve, ekzistonte nevoja për masa dhe kontrole strikte të cilësisë së karburantit. Ligji i ri për Kontrollin e Cilësisë së Benzinës dhe Karburanteve të tjera (Ligji i Kontrollit të Cilësisë së Karburantit) vendos Ministrinë e Ekonomisë, Tregtisë dhe Industrisë (METI) përgjegjëse për zbatimin e kontrollit të cilësisë dhe standardeve të tjera të specifikuar të detyrueshme bazuar në konsumatorin, mjedisin

dhe sigurinë konsiderata. Ligji i Kontrollit të Cilësisë së Karburantit përcaktonte standardet që përfshinin 8 veti për cilësinë e benzinës dhe 3 për cilësinë e naftës. Ligji përcakton më tej se përgjegjësia për cilësinë e karburantit ndahet midis rafinesve dhe importuesve. Kjo stimulon industrinë e karburantit për të provuar vazhdimisht cilësinë e karburantit përgjatë zinxhirit të shpërndarjes.²⁸

Të gjithë stacionet e regjistruara me pakicë janë të mandatuar të testojnë cilësinë e karburantit një herë në dhjetë ditë. Testimi mund të kryhet në një nga katër laboratorët e akredituar nga METI për testimin e karburantit. Në rastet kur stacionet e shitjes me pakicë i tregojnë METI një kanal të qartë shpërndarjeje dhe ndajnë përgjegjësinë për cilësinë e karburanteve ata mund të përjashtohen nga testimi i kërkuar i shpeshtë dhe të kryejnë testimin një herë në vit.²⁹

Qeveria (METI) kryen një test të gjerë të karburantit për të monitoruar cilësinë e karburantit të shitur në treg. Shoqata Kombëtare e Naftës, institucioni përkatës i kontraktuar nga qeveria kryen teste të paktën një herë në vit nga më shumë se 45,000 pika karburanti në vend. Shoqata zotëron (9) nëntë laboratorë testimi në të gjithë vendin dhe pa njoftim paraprak blen një litër lëndë djegëse të ndryshme nga secila stacion me pakicë dhe teston mostrat për përmbushjen e specifikimeve të detyrueshme. Në rastet kur stacionet e shitjes me pakicë dështojnë në provat dhe shesin karburante jashtë specifikimeve, METI mund të pezullojë operacionet ose të imponojë masa përmirësimi. Për të mundësuar vendime të informuara të konsumatorëve dhe për të inkurajuar përdorimin e karburanteve me cilësi të lartë, qeveria shpërndan logon e Cilësisë Standarde (SQ) në stacionet e shitjes me pakicë që plotësojnë të gjitha specifikimet e kërkuara.

Sistemi i kontrollit të cilësisë në Japoni parashikon ndëshkime të mëdha për mospërputhje për palët në zinxhirin e shpërndarjes të gjetur përgjegjës për shitjen e karburanteve të cilat nuk plotësojnë të gjitha specifikimet e kërkuara. Gjobat ndryshojnë dhe mund të shkojnë deri në 1,000,000 ¥ ose deri në 1 vit burgim. Për më tepër, METI është i autorizuar të pezullojë aktivitetin e bizneseve që shesin ose shpërndajnë karburante jashtë specifikave. Ai ka gjithashtu juridiksionin të bëjë publik emrin e bizneseve që nuk përputhen dhe të revokojë logon e cilësisë SQ nga stacionet e shitjes me pakicë.

Tabela 1: Kostot dhe përfitimet e Sistemit të Cilësisë së Karburantit në Japoni³⁰

²⁸ Best Practices for Fuel Quality Inspection Programs, The International Council on Clean Transportation, Working Paper No. 2011-11: https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_fuelqualityBP_nov2011.pdf

²⁹ Ibid

³⁰ Ministry of Trade, Economy and Industry, <https://www.meti.go.jp/english/>

Kostot	Përfitimet
Kontroll i detyrueshëm nga Shoqata Kombëtare e Naftës për të gjitha stacionet e shitjes me pakicë	Sistemi i certifikimit të planit të monitorimit të cilësisë së karburantit
Kontroll i detyrueshëm nga kompania çdo 10 ditë	Kostoja e testeve të detyrueshme subvencionohet
Gjobë <1.000.000 ose burgim <1 vit, Njoftimi publik, mbyll biznesin për 6 muaj	Shenja SQ në stacionet e shitjes me pakicë
Gjobë <1.000.000 ose burgim <1 vit, Njoftimi publik, mbyll biznesin për 6 muaj	

Masat e sigurisë dhe racionalizimi i kostos

Industria e karburanteve në Japoni ka zhvilluar një sistem të avancuar të menaxhimit të sigurisë i cili mbështetet në zhvillimet më të fundit teknologjike dhe siguron masa të rrepta sigurie për t'u marrë me katastrofat në faza të ndryshme operacionale. Nga funksionimi i rafinerive, deri te shitja e karburanteve tek konsumatori përfundimtar në stacionet e shitjes me pakicë, ekzistojnë masa sigurie që përfshijnë dy aspekte: harduer dhe softuer. Në aspektin hardware, qeveria siguron që të gjitha masat e mundshme të sigurisë të zbatohen në procesin e ndërtimit të objektit. Ekzistojnë masa specifike të sigurisë duke filluar me cilësinë e materialeve të përdorura në ndërtim, fazën e dizajnit dhe menaxhimin e punës. Objektet e përpunimit të karburantit dhe vendet e magazinimit janë të dizajnuara në distanca të sigurta nga zonat e banuara. Ndërprerjet e zjarrit janë të detyrueshme dhe instalohen ndërmjet të gjitha pajisjeve. Në aspektin e softuerit, mirëmbajtja është pjesa themelore për sigurimin e sigurisë gjatë operimit. Kjo përfshin inspektime të mbylljes, inspektime speciale dhe inspektime në rrymë. Ndërsa incidente të tilla si derdhjet e benzinës dhe karburantet e gabuara të karburantit janë ende mbizotëruese në stacionet e shitjes me pakicë të vetë-shërbimit, Shoqata e Naftës ka kryer fushata të ndryshme informuese përmes posterave në stacionet e shitjes me pakicë. Për më tepër, kompanitë e naftës janë shumë aktive në marrjen e masave të sigurisë për të siguruar monitorimin e duhur të karburantit dhe

funksionimin e grykave të karburantit për të parandaluar shkëndijat e energjisë elektrike në stacionet e vetë-shërbimit.³¹

Me qëllim të përmirësimit të efikasitetit dhe racionalizimit të zinxhirit të shpërndarjes, qeveria ndërmori masa të cilat përmirësuan në mënyrë efektive shpërndarjen fizike të karburanteve dhe siguruan çmime të arsyeshme. Kamionët me një kapacitet më të madh ngarkese lejohen të operojnë me futjen e standardeve të reja të sigurisë. Përveç kësaj, shkarkimi i karburanteve në stacionet e shërbimit tani kryhet vetëm nga shoferi i kamionit (prania e stacionit të shërbimit nuk kërkohet më). Këto masa kontribuan në rritjen e sigurisë dhe uljen e kostove të shpërndarjes. Për më tepër, ajo rriti lehtësinë ekonomike për operatorët dhe konsumatorët përfundimtarë.

³¹ Petroleum Industry in Japan 2015, Petroleum Association of Japan, September 2015. <https://www.paj.gr.jp/english/data/paj2015.pdf>

3 Përfundimi

Të drejtat e mbrojtjes së konsumatorit kanë qenë në qendër të ndërhyrjes së politikave, pasi përfaqëson një sektor që kryqëzon objektivat kryesore ekonomike dhe shoqërore, me efekte të shumëfishta si për mirëqenien e konsumatorëve, ashtu edhe për dinamikën ekonomike në përgjithësi. Në botën e zhvilluar, efektet e tij të mëdha në BPV dhe aktivitetin tregtar janë pranuar gjerësisht, dhe mekanizmat e fortë institucionalë janë miratuar për të mbështetur një zbatim të shëndoshë dhe efektiv të të drejtave të konsumatorit. Arsyeja e kësaj ndërhyrjeje nuk lidhet vetëm në sigurimin e një mjedisi të sigurt tregtar për konsumatorët, por gjithashtu edhe në përdorimin e mjeteve të mbrojtjes së konsumatorit në promovimin e sjelljes konkurruese dhe rritjen e rritjes ekonomike.

Në këtë kontekst, të drejtat e konsumatorit të karburantit përbëjnë një sektor specifik, i cili është i ndjeshëm për të siguruar që pozicioni i konsumatorit të mos dëmtohet për shkak të kërkesës së joelastikitetit për produktet e karburantit, dhe nga tendencat e mundshme për tregjet e mbyllura të karburantit. Kjo është arsyeja pse, vendet dhe organizatat e zhvilluara të tilla si BE, kanë theksuar domosdoshmërinë e miratimit të masave të përshtatshme për të mbrojtur konsumatorët nga sjelljet mashtruese dhe mashtruese. Duke pranuar rëndësinë e tregjeve të sigurta të karburantit për sektorë thelbësorë të ekonomisë si transporti, industria dhe bujqësia, rregullat mbi këtë çështje janë avancuar për të siguruar përputhjen me cilësinë e karburantit dhe rregullat e çmimeve. SH.B.A., BE dhe vendet e tjera të zhvilluara kanë vendosur rregulla strikte dhe mekanizma të duhur mbikëqyrës për të garantuar mbrojtjen e konsumatorit të karburantit dhe veshjen e duhur për ata, të drejtat e të cilëve janë shkelur. Në Kosovë, aktet e para që rregullojnë cilësinë e karburantit u miratuan nën administrimin e UNMIK-ut në 2004, i cili siguroi dispozita shumë themelore, kryesisht të lidhura me përqindjen e kufizuar të substancave toksike në karburant, dhe ndaluan sjelljen mashtruese të shitësve të karburantit. Ligji ka qenë subjekt i ndryshimeve të vogla dhe nuk pasqyron zhvillimin e acquis në nivelin e BE. Sistemi i zbatimit i vendosur është joefikas, i mungon besueshmëria dhe burimet e mjaftueshme për të mbështetur një sistem të besueshëm të sigurimit të cilësisë. Mangësitë kryesore konsistojnë në: a) Dështimin e Doganave për të siguruar që karburantet e importuara plotësojnë standardet ligjore, b) mekanizmat e inspektimit janë të prekshëm nga paragjykimet dhe janë të dobëta, dhe si pasojë karburantet me cilësi të ulët mund të qarkullojnë lirshëm në treg, d) Doganat 'testet laboratorike parametrat minimale dhe për disa kohë ka qenë jashtë funksionit, e) mungesa e koordinimit midis institucioneve të zbatimit të ligjit dhe mungesa e metodologjisë së bazuar në rrezik që pengon

sanksionet e duhura ndëshkuese kundër shkelësve. Këto mangësi në sistemin e cilësisë së karburantit në Kosovë kanë penalizuar konsumatorët e karburantit në aspekte të ndryshme të tilla si: përtej parametrave të lejuar, c) Kilometër dukshëm më i ulët për Litër (rritja e shpenzimeve), d) Kostot e krijuara nga tregjet e mbyllura të karburantit, duke rezultuar në më pak mundësi për përdoruesit e karburantit dhe rritjen e çmimeve.

Institucionet e Kosovës kanë disa raste të suksesshme për të ndjekur, nëse i konsideron konsumatorët e karburantit si një përparësi që ia vlen të ndërhyhet. Sh.B.A-të sigurojnë një shembull të suksesshëm të një sistemi të përzier zbatimi i cili balancon kontrollin shtetëror dhe përgjegjësinë e përpunuesve / shitësve. Sistemi u vë përgjegjësi furnitorëve të karburantit përgjatë gjithë zinxhirit të furnizimit dhe vendos gjoha të kushtueshme për subjektet shkelës. Në mënyrë të ngjashme, korniza rregulluese e BE-së siguron një sistem gjithëpërfshirës të cilësisë së karburantit i cili adreson çmimet, cilësinë, zgjedhjet dhe dëmshpërblimet e konsumatorëve të karburantit. Ai hap tregjet e karburanteve duke stimuluar përdorimin e biokarburanteve dhe duke mundësuar infrastrukturën për automjetet që përdorin burime alternative të energjisë. Nga ana tjetër, sistemi i centralizuar japonez ofron një shembull të një sistemi të kontrolluar rreptësisht të cilësisë së karburantit i drejtuar nga autoritetet shtetërore i cili rregullisht teston dhe monitoron standardet dhe parametrat e cilësisë së karburantit. Përfitimet e konsumatorëve të karburantit në këto vende kanë qenë ndikuese dhe përfitimet e zbatimit të standardeve kanë qenë të shumta jo vetëm për konsumatorët, por edhe për të gjithë ekonominë.

Që Kosova të avancojë sistemin e saj të cilësisë së karburantit dhe të zbatojë sigurimin e cilësisë, institucionet përkatëse duhet të marrin masa të menjëhershme legjislative për të mbushur boshllëqet në ligjin e vjetër mbi tregtinë e karburanteve dhe të sqarojnë saktësisht rolin e institucioneve të zbatimit. Po aq e rëndësishme, Laboratori Doganor duhet të jetë plotësisht operacional dhe metodologjia për zgjedhjen e mostrave për analizë duhet të jetë e paanshme dhe e besueshme. Inspektoratet e tregut duhet të bashkëpunojnë ngushtë me Departamentin përkatës në Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë. Në këtë drejtim, kapacitetet e këtyre institucioneve duhet të rriten për të gjeneruar statistika dhe për të mbajtur regjistrin e rasteve të mosrespektimit, të cilat më pas duhet të jenë nën vëzhgim në të ardhmen. Në nivelin strategjik, Departamenti për Mbrojtjen e Konsumatorit duhet t'i japë përparësi tregjeve të karburantit dhe të zhvillojë tregues konkretë për konsumatorët e karburantit në Programin tjetër për Mbrojtjen e Konsumatorit.

4 Rekomandime

- 1) Hartimi dhe miratimi i Ligjit të ri për Tregtimin e Produkteve të Naftës në përputhje të plotë me acquis të Bashkimit Evropian dhe standardet më të mira ndërkombëtare për cilësinë e karburantit;
- 2) Sqaroni dhe saktësoni rolin e secilit institucion zbatues në kontrollin e cilësisë dhe krijimin e mekanizmave për bashkëpunimin ndërinstitucional bazuar në praktikatat më të mira të BE-së;
- 3) Funksionalizimi i plotë i Departamentit për Rregullimin e Tregut të Naftës në prodhimin e statistikave dhe raporteve mbi pajtueshmërinë e standardeve nga operatorët ekonomikë, dhe sigurimi që Inspektorati i Tregut t'i sigurojë raporte Departamentit për rezultatet e aktiviteteve të tyre të inspektimit;
- 4) Të sigurohet që Laboratori Doganor është plotësisht funksional dhe të testohen të gjitha parametrat e kërkuar me ligj;
- 5) Merrni të gjitha masat e nevojshme për të shmangur paragjykimin në zgjedhjen e mostrës së karburantit për analiza laboratorike në Doganat;
- 6) Përcaktoni se cila palë bart koston e testimit të cilësisë dhe sigurohuni që organet e vlerësimit të konformitetit të jenë të paanshme në testimin dhe raportimin e rezultateve të cilësisë;
- 7) Funksionalizimi i laboratorit celular të Inspektoratit të Tregut dhe rritja e aktiviteteve të testimit në vend;
- 8) Zhvillimi i një metodologjie të bazuar në rrezik për inspektimin e organeve të vlerësimit të konformitetit dhe miratimi i sanksioneve të rrepta ndëshkuese për subjektet e përfshira në raportimin mashtrues të rezultateve të cilësisë;
- 9) Zhvillimi i një programi monitorimi për Inspektoratin e Tregut bazuar në rastet e mëparshme jo-konformuese dhe faktorë të tjerë që tregojnë se një njësi e caktuar mund të jetë e angazhuar në shitjen e karburantit me cilësi të ulët, dhe bazuar në aktivitetet e inspektimit të kësaj fushe;
- 10) Miratimi ose integrimi i një komponenti specifik për avancimin e të drejtave të konsumatorit të karburantit në Strategjinë e re për Mbrojtjen e Konsumatorit;
- 11) Siguroni raporte dy-vjeçare mbi ankesat e mbushura nga klientët dhe zbatoni mekanizmat për adresimin e pretendimeve të klientëve për humbjet financiare;
- 12) Vendorsja e bashkëpunimit të ngushtë me Ministrinë e Zhvillimit Ekonomik dhe Mjedisit për të monitoruar nivelin e substancave toksike të shkaktuara nga automjetet në izolim nga faktorët e tjerë ndërhyrës;

13) Përgatitni një analizë të hollësishme të të drejtave të konsumatorit të karburantit dhe humbjes financiare të shkaktuar për shkak të sistemit joefikas të cilësisë së karburantit.

5 Shtojcë

Kuadri ligjor dhe i politikave për cilësinë e karburanteve		
Akti ligjor / Politikat / Dokumentet strategjike për cilësinë e karburanteve	Synimi dhe qëllimi	Dispozitat përkatëse për të drejtat e konsumatorit të karburanteve
1. Ligji Nr. 2004/5 dhe Ligji Nr. 03 / L-138 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 2004/5 për Tregtimin e Naftës dhe Prodhimeve të Naftës në Kosovë	1. Të inkurajoj konkurrencën e lirë dhe të ndershme; të sigurojë pajtueshmëri tatimore; të eliminoj sjelljet e paligjshme; dhe të ndihmojë në sigurimin e cilësisë, sigurisë dhe sigurisë së furnizimit të Naftës dhe Produkteve të Naftës.	1 a) Licenca për operatorët revokohet nëse vërtetohet se operatori ka qenë i angazhuar në praktika tregtare mashtruese b) Operatorët nuk lejohen të përfshihen në ndonjë aktivitet që përfshin transportin, ruajtjen, reklamimin, ofertë për shitje, ose shitje të Naftës ose Produkteve të Naftës në Kosovë, në një mënyrë të tillë që ato mund të mashtrojnë, tentojnë të mashtrojnë ose të kenë efekt të mashtrimit të blerësit ose përdoruesit mesatar në lidhje me: identitetin e naftës, emrin e markës, çmimin, përbërja, nota dhe sasia. c) Të zvogëlojë emetimet e automjeteve të dëmshme për mjedisin dhe të sigurojë që Kosova të mos bëhet tërheqëse për karburantet me specifikim të ulët;

		d) Të gjitha llojet e produkteve me naftë ose benzinë përmbajnë maksimalisht 0.2 squfur, dhe 0.15% plumb.
2. Udhëzimi Administrativ Nr. 01/2017 për cilësinë e lëndëve djegëse të lëngshme të derivuara nga nafta	2. Përcakton vlerat e lejueshme të përbërësve dhe treguesve të cilësisë së naftës, lëndët djegëse të lëngshme, metoda e testimit, metoda mbikëqyrëse dhe monitorimi i cilësisë së lëndë djegëse të lëngshme që rrjedhin nga nafta në dogana pika dhe në tregun e brendshëm, procedura e vlerësimit i konformitetit, detyrimet e raportimit e organeve të vlerësimit të konformitetit dhe operatorët ekonomikë të naftës lëndë djegëse të lëngshme,	2 a) Prodhuesi ose përpunuesi është i detyruar, në mënyrë që të mbrojë shëndetin, mjedisin dhe sigurinë e konsumatorëve, të kryejë testimin e mostrave të karburanteve të vendosura në treg, të hetojë dhe, nëse është e nevojshme, të mbajë regjistrime të ankesave për naftë jo-konform. Nëse lëndët djegëse të vendosura në treg nuk përputhen me kërkesat, menjëherë tërhiqni karburantet nga tregu dhe parandaloni shpërndarjen e tyre. b) Importuesit / furnitorët, për të mbrojtur shëndetin, mjedisin dhe sigurinë e konsumatorëve, do të kryejnë

		testimin e mostrave të produkteve të destinuara për vendosjen në treg.
3. Programi Kombëtar për Mbrojtjen e Konsumatorit	3. Mbroj interesin ekonomik të konsumatorëve me fokus të veçantë në garantimin e produkteve të sigurta, praktikat e tregtisë së ndershme dhe ajrin dhe mjedisin e pastër	3. Nuk specifikon ndonjë masë për të drejtat e konsumatorit të karburanteve, por nxit Departamentin për Rregullimin e Tregut të Naftës të zbatojë legjislacionin përkatës për këtë çështje dhe të harmonizohet me praktikat më të mira të BE-së dhe praktikat më të mira Evropiane.
4. Nënkomiteti i BE-KS për Transportin, Mjedisin, Energjinë dhe Zhvillimin Rajonal	4. Përafrimi i legjislacionit kombëtar të Kosovës me kërkesat e fundit të BE-së dhe forcimi i kapaciteteve institucionale në sigurimin e cilësisë së karburanteve në tregjet e Kosovës	4. Kërkon transpozimin e të gjitha acquis përkatëse të BE-së në Cilësinë e Karburanteve, duke përfshirë dispozitat mbi të drejtat e konsumatorit të karburanteve

