

RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT

EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	Projektligj “Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë”
MINISTRIA UDHËHEQËSE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	Finale
BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	Transpozim i <i>acquis</i> te BE-së
DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së	<ul style="list-style-type: none">- Rregullorja (BE) 2018/1139 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 4 korrik 2018 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e EUASA-s, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 2111/ 2005, (KE) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, e cila shfuqizon Rregulloret (KE) Nr. 552/2004, dhe (KE) Nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe Rregulloren e Këshillit (KKE);- Rregullorja (KE) Nr. 1008/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 24 shtator 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian”;- Rregullorja (KE) Nr. 1070/2009 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr.549/2004, (KE) Nr.550/2004, (KE) Nr.551/2004 dhe (KE) Nr.552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian;- Rregullorja (EU) Nr. 996/2010 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 20 tetor 2010 “Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE”;- Rregullorja (KE) Nr. 300/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 mars 2008, “Për rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE).
PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA	Strategjia Sektoriale e Transportit dhe planit të veprimit 2016–2020, miratuar me VKM nr. 811, dt. 16.11.2016. Ligji 9658, date 18.12.2006 “Per ratifikimin e Marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë,

	Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”.
DATA E KONSULTIMIT PUBLIK	Asnjë konsultim publik
DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	09.07.2019
A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT? NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT	
NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	[2019 – MIE – Nr. 5]
TE DHËNA KONTAKTI (EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)	Enea Karakaçi, Drejtor i Programimit, Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator enea.karakaci@infrastruktura.gov.al
PJESA 1: PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE (Maksimumi 2 faqe)	
PËRKUFIZIMI I PROBLEMIT <i>Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Pse është e nevojshme ndërhyrja qeverisë?</i>	
<p>Problemi në shqyrtim lidhet me rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e aviacionit civil. Miratimi i këtij projektligji paraqet përparësi se në të parashikohen dispozita që përmbushin një pjesë të detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është Aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian që prek transportin ajror dhe i cili përditësohet çdo vit, në varësi të ndryshimeve të këtij legjislacioni. Për rrjedhojë, në mënyrë të vazhdueshme lind nevoja e përditësimit të legjislacionit kombëtar, pjesë e të cilit janë edhe dispozitat e Kodit Ajror në fuqi.</p> <p>Projektligji plotëson mangësitë e karakterit ligjor të evidentuara nga auditimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) apo vizitat standardizuese të EASA-s. Shqipëria si shtet anëtar i ICAO-s dhe si aspirant për t’u asociuar në EASA ka detyrimin e korrigjimit të mangësive të rezultuara nga këto vizita vlerësuese.</p> <p>Gjithashtu, miratimi i Rregullores Evropiane 2018/1139 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, e cila shfuqizon Rregulloren EU nr. 216/2008, e cila përbën dhe rregulloren bazë në fushën e aviacionit civil, përbën detyrim për reflektim në legjislacionin shqiptar.</p> <p>Si e tillë, lind nevoja e ndërhyrjes së Qeverisë për miratimin e një politike që synon saktësimin dhe standardizimin e të gjithë termave në fushën e aviacionit civil, konkretisht të dispozitave të Kodit Ajror në fuqi.</p>	
OBJEKTIVAT <i>Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?</i>	
Objektivat e synuara të propozimit janë si më poshtë:	
<ul style="list-style-type: none"> - të rregullohet veprimtaria e avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë; të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos; dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë; - të investigohet çdo aksident apo incident i rëndë ajror, i ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë; - të përmirësohet siguria ajrore, duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve, të cilat synojnë parandalimin e aksidenteve dhe të incidenteve të ardhshme. 	

OPSIONET E POLITIKAVE

Cilat janë opsionet kryesore të politikave, duke përfshirë mënyrat ndaj rregullimit? Duhet të bëni krahasimin e avantazheve/përfitimeve kryesore dhe të dizavantazheve/kostove të opsioneve të mundshme. Duhet të përcaktoni detajet në lidhje me opsionin e preferuar.

Për arritjen e objektivave të politikës së propozuar janë shqyrtuar tre opsione:

“**Opsioni 0**” – Ruajtja e “status quo-së” (duke mos ndërhyrë me amendime të mëtejshme në ligjin ekzistues nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar dhe duke mos hartuar një projektligj të ri).

“**Opsioni 1**” – Ndryshimi i ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

“**Opsioni 2**” – Miratimi i një ligji të ri.

ANALIZA E NDIKIMEVE

Cilat janë ndikimet e opsionit të preferuar? Kjo duhet të përfshijë ndikimet me vlerë monetare të përcaktuar dhe ndikimet pa vlerë monetare të përcaktuar mbi buxhetin dhe bizneset.

Ndikimet e opsionit të preferuar janë si vijon:

- **Ndikimi mbi publikun dhe biznesin** – Sipas opsionit të preferuar, industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim, si dhe ato që lidhen me garantimin e sigurisë në aviacion me qëllim parandalimin e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme.
- **Ndikim mjedisor** – Në opsionin e preferuar parashikohet që operatorët ajrorë kanë detyrimin të ushtrojnë veprimtarinë në përputhje me standardet e vlefshmërisë ajrore dhe normat e mbrojtjes së mjedisit, me qëllim minimizimin e ndikimit të aviacionit civil mbi mjedisin, si rrjedhojë e zhurmës së krijuar nga avionët civilë, emetimet e motorëve të tyre, substancat dhe karburantet e përdorura në veprimtaritë aeronautike, si dhe mbetjet e krijuara nga këto veprimtari.
- **Ndikim social** – Miratimi i këtij opsioni do të sigurojë ofrimin e lehtësirave nga ana e operatorit të aerodromit civil për rastet e emergjencave shëndetësore të njerëzve. Në këto raste, si dhe në kushtet e këqija të motit, aktivitetet humanitare, aktivitetet për mbrojtjen nga zjarri të njerëzve dhe vlerave materiale ose në rastet e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, parashikohet që Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror mund të lëshojë një leje për hyrjen apo daljen përtej kufijve të miratuar dhe mund të pranojë ndryshime të rrugës së fluturimit të një avioni.

ARSYETIMI I OPSIONIT TË PREFERUAR

Shpjegoni arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar. Ju lutemi jepni nëse është e mundur koston dhe përfitimin me vlerë të përcaktuar monetare.

Opsioni 1 – Miratimi i një ligji të ri.

Përparësia bazë e politikës së propozuar është që parashikon rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Kjo politikë paraqet përparësi, pasi nëpërmjet miratimit të saj do të realizohet përmbushja e një pjese të detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është Aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian që prek transportin ajror dhe që përditësohet çdo vit, në varësi të ndryshimeve të këtij legjislacioni. Për rrjedhojë, në mënyrë të vazhdueshme lind nevoja e përditësimit të legjislacionit kombëtar, pjesë e së cilit janë edhe dispozitat e Kodit Ajror në fuqi.

Gjithashtu kjo politikë plotëson mangësitë e karakterit ligjor të evidentuara nga auditimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) apo vizitat standardizuese të EASA-s. Shqipëria, si shtet anëtar i ICAO-s dhe si aspirante për t'u asociuar në EASA, ka detyrimin e korrigjimit të mangësive të rezultuara nga këto vizita vlerësuese.

Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni mbikëqyrës për aviacionin civil në Shqipëri, ka mundësi të

realizojë funksionet e tij, nga ana ligjore të mirë rregulluara, me miratimin e kësaj politike. Industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim. Njëkohësisht arrihet të formalizohet bashkëpunimi mes institucioneve të ndryshme brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), me qëllim menaxhimin e hapësirës ajrore në mënyrë të sigurtë dhe efçente.

Sa i përket llogaritjes së kostove, sqarojmë se politika e propozuar nuk shoqërohet efekte financiare në buxhetin e shtetit.

Kostoja e përlloritur në total e opsionit të preferuar mbi buxhetin e shtetit gjatë periudhës 3-vjeçare menjëherë pas miratimit të ligjit (kostoja në total në lek, çmimet aktuale, në terma nominalë):

2019	2020	2021
Jo e zbatueshme	Jo e zbatueshme	Jo e zbatueshme

KONSULTIMI

Jepni një përmbledhje të çdo konsultimi të kryer (me kë dhe si jeni konsultuar?), çfarë pikëpamjesh janë shprehur, si janë trajtuar ato, domethënë çfarë ndryshimesh janë pranuar dhe çfarë janë refuzuar dhe arsytet pse?)

Politika që propozohet është hartuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil, në bashkëpunim me Albcontrol. Në hartimin e saj kanë marrë pjesë edhe përfaqësues nga Ministria e Mbrojtjes

Drafti i projektligjit ka qene i publikuar ne faqen e internetit te MIE, ne përputhje me legjislacionin ne fuqi.

ZBATIMI DHE MONITORIMI

Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?

Për zbatimin e kësaj politike ngarkohet Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti Kombëtar i Investigimit, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror, operatorët ajrore si dhe entet menaxhuese te aeroporteve.

Kjo politike do te monitorohet nga Ministria e Infrastruktures dhe Energjise dhe Autoriteti i Aviacionit Civil.

Gjithashtu kjo politikë evidenton nevojën e ndërveprimit mes institucioneve publike si ministria përgjegjëse për mbrojtjen, ministria përgjegjëse për rendin, ministria përgjegjëse për punët e jashtme, të cilat krahas ministrisë përgjegjëse për transportin, kanë rol të rëndësishëm në garantimin e shërbimeve ajrore të sigurta.

Pas hyrjes në fuqi të ligjit, Këshilli i Ministrave dhe ministri përgjegjës për transportin ajror ngarkohen që të nxjerrin aktet nënligjore përkatëse per zbatimin e Kodit Ajror.

PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE

Historik

- *Jepni kontekstin e politikës*

Politika e propozuar ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e aviacionin civil.

Qëllimi i veçantë i kësaj politike është rregullimi i veprimtarisë së avionëve civile të regjistruar në Republikën e Shqipërisë; të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas dispozitave të kësaj politike në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos; dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë.

Me qëllim përmirësimin e legjislacionit sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian, përafrimit të akteve BE-së të përcaktuara ne Aneksin I të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil, në fillim u hartua një projektligj, i cili do të ndryshonte ligjin në fuqi nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar me ligjin nr. 10484, datë 24.11.2011.

Ndryshimet e propozuara preknin mbi gjysmën e dispozitave të neneve të ligjit të mësipërm dhe duke konsideruar faktin se ky do të ishte ndryshimi i dytë që i bëhej këtij ligji, propozohet kjo politikë e re, që përveç ndryshimeve të dispozitave ekzistuese, unifikon nga ana gjuhësore dhe standardizon të gjitha termat në fushën e aviacionit civil, por pa ndryshuar strukturën e ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, i cili parashikohet të shfuqizohet nga kjo politikë.

Pas marrjes së mendimeve nga ministrët e linjës, reflektimit të tyre, me vendimin nr. 311, datë 31.5.2018, të Këshillit të Ministrave, “Për propozimin e projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, projektligji u përcoll për miratim në Kuvend. Gjatë shqyrtimit në komisionet parlamentare në periudhën Shtator – Tetor 2018, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese, për shkak të daljes së një Rregulloreje të re Evropiane 2018/1139 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, e cila shfuqizon Rregulloren EU nr. 216/2008, që përbën Rregulloren bazë në fushën e aviacionit civil, projektligji u tërhoq, me qëllim reflektimin e kësaj rregulloreje evropiane.

Problemi në shqyrtim

- *Përshkruani natyrën e problemit.*
- *Identifikoni shkaqet e problemit.*
- *Përshkruani shtrirjen e problemit.*
- *Identifikoni grupet e prekura nga ky problem - qeveria / biznesi / shoqëria civile / qytetarët.*
- *Vlerësoni nëse problemi mund të trajtohet ose jo përmes një ndryshimi të politikave.*

Ligji aktual nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, është një akt i miratuar fillimisht në vitin 2008, i cili reflektonte një pjesë të Eu Rreg. të asaj periudhe. Nisur nga dinamika e ndryshimeve të legjislacionit evropian të transportit ajror, si dhe rekomandimeve të organizmave nderkombetare të aviacionit (ICAO, EASA), për përfshirjen e tyre në legjislacionin primar kombëtar, ka lindur nevoja e përditësimit të legjislacionit në këtë fushë, duke përbushur në të njëjtën kohë detyrimet për Shqipërinë në kuadër të integritimit në Bashkimin Evropian.

Grupet e prekura janë autoritetet përgjegjëse në fushën e transportit ajror, si dhe entet që ofrojnë shërbime në këtë fushë.

Problemi në shqyrtim nuk mund të trajtohet përmes ndryshimit të ligjit ekzistues, pasi ndryshimet që propozohen lidhen me një pjesë të madhe të dispozitave të tij dhe si e tillë do të vështirësohej përdorimi me efikasitet të ligjit.

Arsyeja e ndërhyrjes

- *Shpjegoni pse qeveria planifikon të ndërhyjë dhe pse është e nevojshme.*
- *Shpjegoni se çfarë shpreson të trajtojë qeveria nëpërmjet kësaj ndërhyrjeje.*
- *Identifikoni shkallën e ndërhyrjes së qeverisë që nevojitet për të trajtuar problemin.*
- *Shpjegoni se si i mbështet kjo ndërhyrje objektivat e nivelit të lartë të qeverisë.*
- *Rendësoni punën ekzistuese që është realizuar tashmë.*

Ndërhyrja e Qeverisë është e nevojshme me qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Përcaktimi i politikave nga Qeveria do të mundësojë përbushjen e detyrimeve të vendit tonë në kuadër të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil.

Me qëllim rregullimin ligjor të hapësirës ajrore shqiptare, politika e propozuar parashikon shfuqizimin e ligjit ekzistues nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar dhe miratimin e një ligji të ri, i cili do të përafrojë disa Rregullore të BE-së që lidhen me fushën e aviacionit civil.

Sa i përket punës ekzistuese që është realizuar tashmë, sqarojmë se, me qëllim përmirësimin e legjislacionit sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian, përafrimit të akteve EU të përcaktuara në Aneksin I të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil, në fillim u hartua një projektligji i cili do të ndryshonte ligjin nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar me ligjin nr. 10484, datë 24.11.2011.

Ndryshimet e propozuara preknin mbi gjysmën e dispozitave të neneve të ligjit të mësipërm të Kodit Ajror dhe duke konsideruar faktin se ky do të ishte ndryshimi i dytë që i bëhej këtij ligji, u hartua një projektligji të ri, i cili

përveç ndryshimeve të dispozitave ekzistuese, bën një saktësim nga ana gjuhësore dhe standardizim të gjithë termave në fushën e aviacionit civil, por pa ndryshuar strukturën e ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i RSh”, i cili parashikohet të shfuqizohet nga ky projektligj.

Pas marrjes së mendimeve nga ministritë linjës dhe reflektimit të tyre, me VKM nr. 311, datë 31.5.2018 “Për propozimin e projektligjit “Kodi Ajror i RSh”, projektligji u përcoll për miratim në Kuvend. Gjatë shqyrtimit në komisionet parlamentare në periudhën Shtator – Tetor 2018, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese, për shkak të daljes së një Rregulloreje të re Evropiane 2018/1139 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, e cila shfuqizon Rregulloren EU nr. 216/2008, dhe është Rregullorja Bazë në fushën e aviacionit civil, projektligji u tërhoq, me qëllim reflektimin e kësaj rregulloreje evropiane. Si e tillë, paraqitet kjo politikë e ripunuar.

Objektivi i politikës

- *Vendosni objektiva që korrespondojnë me problemin dhe shkaqet e tij.*
- *Sigurohuni që objektivat janë specifike, të matshëm, të arritshëm, realë dhe në kohë.*

Objektivat e politikës së propozuar janë si më poshtë:

- të rregullohet veprimtaria e avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë; të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi në përputhje me nenin 83 *bis* të Konventës së Çikagos; dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë;

- të investigohet çdo aksident apo incident i rëndë ajror, i ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë;

- të përmirësohet siguria ajrore, duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve, të cilat synojnë parandalimin e aksidenteve dhe të incidenteve të ardhshme.

Përshkrimi i opsioneve të shqyrtuara

- *Përshkruani opsionin e status quo-së.*
- *Identifikoni dhe përshkruani të gjitha opsionet e politikave që keni marrë parasysh.*
- *Shpjegoni se si janë zgjedhur opsionet e renditura.*

Për arritjen e objektivave të politikës së propozuar janë shqyrtuar tre opsione:

“**Opsioni 0**” – Ruajtja e “status quo-së”, konkretisht të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar..

Nëse do zgjidhej opsioni i status quo-së, nuk do të rritej niveli i përputhshmërisë së kuadrit ligjor ekzistues që mbulon aviacionin civil me rregulloret e BE-së në fuqi që lidhen me këtë fushë.

“**Opsioni 1**” – Ndryshimi i ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

Ndërhyrja do të ishte në një pjesë të madhe të ligjit, gjë që nuk sjell zgjidhjen e problemit.

“**Opsioni 2**” – Miratimi i një ligji të ri.

Përparësia bazë e politikës së propozuar konsiston në rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Nëpërmjet miratimit të kësaj politike do të realizohet përmbushja e një pjese të detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është Aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian që prek transportin ajror dhe që përditësohet çdo vit, në varësi të ndryshimeve të këtij legjislacioni. Për rrjedhojë, në mënyrë të vazhdueshme lind nevoja e përditësimit të legjislacionit kombëtar, pjesë e së cilit janë edhe dispozitat e Kodit Ajror në fuqi.

Gjithashtu nëpërmjet kësaj politike do të mundësohet plotësimi i mangësive të karakterit ligjor, të evidentuara nga auditimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) apo vizitat standardizuese të EASA-s. Shqipëria, si shtet anëtar i ICAO-s dhe si aspirante për t'u asociuar në EASA, ka detyrimin e korigjimit të mangësive të rezultuara nga këto vizita vlerësuese.

Për më tepër, Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni mbikëqyrës për aviacionin civil në Shqipëri, do të ketë mundësinë të realizojë funksionet e tij, nga ana ligjore të mirë rregulluara, me miratimin e kësaj politike. Industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim. Njëkohësisht arrihet të formalizohet bashkëpunimi mes institucioneve të ndryshme brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), me qëllim menaxhimin e hapësirës ajrore në mënyrë të sigurtë dhe efiçente.

Vlerësimi i opsioneve/analizimi i ndikimeve

- *Identifikoni se kush preket.*
- *Identifikoni llojet e ndikimeve për secilin grup të prekur; bëni dallimin midis ndikimeve të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta.*
- *Për ndikimet e drejtpërdrejta:*
 - *Përshkruani nga ana cilësore ndikimet e drejtpërdrejta mbi grupet e prekura.*
 - *Analizoni nga ana sasimore ndikimet më të rëndësishme të drejtpërdrejta.*
 - *Përcaktoni vlerën monetare të ndikimeve më të rëndësishme të drejtpërdrejta aty ku është e mundur (shih aneksin 1/a për tabelën që mund të përdorni).*
 - *Analizoni ndikimin mbi ndërmarrjet e vogla dhe të mesme.*
- *Për ndikimet jo të drejtpërdrejta:*
 - *Përshkruani nga ana cilësore ndikimet jo të drejtpërdrejta mbi grupet e prekura.*
 - *Analizoni ndikimin mbi konkurrencën.*
- *Diskutoni kufizimin e analizës:*
 - *Jepni supozimet në të cilat janë bazuar parashikimet dhe risqet, të cilave ato u nënshtrohen.*
 - *Tregoni sa të forta, të pavarura dhe të rëndësishme janë provat që mbështesin supozimet.*
 - *Tregoni se çfarë mund të pengojë realizimin e përfitimeve, të rrisë kostot ose të sjellë pasoja të papritura.*
- *Përmbledhni vlerësimin e opsioneve:*
 - *Paraqisni një pasqyrë përmbledhëse të të gjitha ndikimeve të opsioneve të analizuara.*
 - *Shpjegoni se si ndikimet e të gjitha opsioneve të analizuara krahasohen me njëra-tjetrën.*
 - *Paraqisni përlogaritjet më të mira të përgjithshme neto të ndikimit me vlerë monetare të përcaktuar për çdo opsion (shih aneksin 1/b për tabelën që mund të përdorni).*

Grupet e prekura janë autoritetet përgjegjëse në fushën e transportit ajror, si dhe entet që ofrojnë shërbime në këtë fushë.

Konkretisht, autoritetet përgjegjëse janë:

- a) Ministri;
- b) Autoriteti i Aviacionit Civil;
- c) Autoriteti i Investigimit; dhe
- ç) Strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit.

Entet që ofrojnë shërbime, në përputhje me politikën e propozuar, janë:

- a) Operatori (operatorët) i aeroportit;
- b) Operatori (operatorët) ajror;
- c) Ofruesi (ofruesit) i shërbimeve të lundrimit ajror; dhe
- ç) Të gjitha entitetet e tjera shërbim ofruese në fushën e aviacionit civil.

Arsyetimi i opsionit të preferuar

- *Zgjidhni opsionin e preferuar, bazuar në analizë.*
- *Shpjegoni arsyetimin tuaj.*

Opsioni i preferuar është Opsioni 2, pasi mundëson rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror. Nëpërmjet miratimit të këtij opsioni do të garantohet një nivel i pranueshëm i sigurisë në fluturim.

Gjithashtu kjo politikë do të mundësojë përmbushjen e një pjese të detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është Aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian që prek transportin ajror dhe që përditësohet çdo vit, në varësi të ndryshimeve të këtij legjislacioni. Për rrjedhojë, në mënyrë të vazhdueshme lind nevoja e përditësimit të legjislacionit kombëtar, pjesë e së cilit janë edhe dispozitat e Kodit Ajror në fuqi.

Nga ana tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni mbikëqyrës për aviacionin civil në Shqipëri, do të ketë mundësinë të realizojë funksionet e tij, nga ana ligjore të mirë rregulluara, me miratimin e kësaj politike.

Ndër efektet e pritshme është edhe formalizimi i bashkëpunimit mes institucioneve të ndryshme, brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), që do të sjellë menaxhimin e hapësirës ajrore në mënyrë të sigurtë dhe efëcente.

Miratimi i këtij opsioni do të përbëjë një kontribut konkret të Qeverisë Shqiptare për garantimin e sigurisë në fushën e aviacionit civil.

Çështje të zbatimit

- *Shpjegoni se cila njësi do të jetë përgjegjëse për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
- *Shpjegoni pengesat e mundshme për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
- *Përshkruani masat që do të ndërmerren gjatë zbatimit për të arritur qëllimet e politikës.*
- *Specifikoni të gjitha kërkesat e përputhshmërisë dhe të zbatimit.*

Sipas opsionit të përzgjedhur, njësia përgjegjëse për zbatimin e tij do të jetë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Institucionet subjekt i zbatimit të saj janë: Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit dhe Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të realizojë mbikëqyrjen për aviacionin civil në Shqipëri, pasi do të ketë mundësinë të realizojë funksionet e tij, nga ana ligjore të mirë rregulluara, me miratimin e kësaj politike.

Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit do të kryejë investigimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda në Aviacionin civil.

Faza e shqyrtimit/vlerësimit

- *Jepni një përshkrim të përmbledhur të masave të monitorimit dhe të vlerësimit.*
- *Identifikoni kriteret/treguesit për të matur arritjen e qëllimeve ose progresin drejt tyre.*

Për zbatimin dhe monitorimin e këtij ligji ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Institucionet subjekt i zbatimit të saj janë: Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit dhe Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror.

Me qëllim arritjen e qëllimeve të politikës, parashikohet monitorimi dhe krahasimi periodik i performancës së shërbimeve të lundrimit ajror, nëpërmjet hartimit të një skeme të performancës për këto shërbime, e cila do të miratohet nga ministri përgjegjës për transportin ajror.

Pas hyrjes në fuqi të ligjit, Këshilli i Ministrave dhe ministri përgjegjës për transportin ajror ngarkohen që të miratojnë aktet nënligjore përkatëse që lidhen me institucionet të cilat do të zbatojnë dhe monitorojnë procedurat përkatëse.

Po kështu, janë parashikuar kundërvajtjet administrative dhe sanksionet, të cilat vendosen në rastet e shkeljeve të rregullave të parashikuara në politikën e propozuar.

Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca 2/a

Tabela: Vlera aktuale neto në total (VAN) - kostot dhe përfitimet me vlerë monetare të përcaktuar në milionë lekë e zbritur për 10 vjet (Vlera aktuale e kostos dhe vlera aktuale e përfitimit); krahasuar me status quo-në.

	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Viti 6	Viti 7	Viti 8	Viti 9	Viti 10
Faktori zbritës										
Kosto për buxhetin – një herë										
Kosto për buxhetin – në vazhdim										
Kosto për biznesin – një herë										
Kosto për biznesin – në vazhdim										
Kosto për grupet e tjera – një herë										
Kosto për grupet e tjera – në vazhdim										
Kosto në total										
Kosto e zbritur në total = Kosto në total x faktorin zbritës										
Përfitimi për buxhetin – në vazhdim										
Përfitimi për biznesin – një herë										
Përfitimi për biznesin – në vazhdim										
Përfitimi për grupet e tjera – njëherë										
Përfitimi për grupet e tjera – në vazhdim										
Kosto për buxhetin – në vazhdim										
Përfitimi në total										
Përfitimi i zbritur në total = Përfitimi në total x faktorin zbritës										
Vlera aktuale e kostos në total										
Vlera aktuale e përfitimit në total										
Vlera aktuale neto (VAN) = Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total										

Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca 2/b

Tabelë: Vlera aktuale neto në total e çdo opsioni

Opsioni	Vlera aktuale në milionë lekë		Vlera aktuale neto në milionë lekë
	Kosto	Përfitimi	
Opsioni 1			
Opsioni 2			