|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | |  |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Projektligj “Për ndarjen e Hekurudhes Shqiptare, Sh.a.” | |
| **MINISTRIA UDHËHEQËSE** | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. | |
| **FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Zhvillim. | |
| **BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Transpozim i pjesshëm i BE-së. | |
| **DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së** | Direktiva 2012/34/BE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 21 nëntor 2012, “Mbi krijimin e një zonë të vetme evropiane hekurudhore(E ripunuar), Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, Seria L 343, datë 14.12.2012. | |
| **PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA** | -“Strategjia Sektoriale e Transportit dhe plani i veprimit 2016–2020”, VKM Nr.811, datë 16.11.2016;  -“Planit Kombëtar për Integrimin Evropian 2019-2021”, VKM Nr. 201, datë 10.4.2019 | |
| **DATA E KONSULTIMIT PUBLIK** |  | |
| **DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 30.07.2019 | |
| **A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT?**  **NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT** | 05.08.2019 | |
| **NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 2019 – MIE- Nr.7 | |
| **TE DHËNA KONTAKTI**  **(EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)** | Arben Muha:  [Arben.Muha@infrastruktura.gov.al](mailto:Arben.Muha@infrastruktura.gov.al)  Cel: +355 6922 09917 | |
|  | | |
| **PJESA 1: PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE**  **(Maksimumi 2 faqe)** | | |
| **PËRKUFIZIMI I PROBLEMIT**  *Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Pse është e nevojshme ndërhyrja qeverisë?*  Në vitin 2012, Bashkimi Evropian miratoi Direktivën 2012/34/BE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 21 nëntor 2012, “Mbi krijimin e një zonë të vetme evropiane hekurudhore”, sipas së cilës kërkohet që të zbatohet në ligjin vendas të çdo shteti, jo vetëm në Shtetet Anëtare por edhe ato kandidate që do të anëtarësohen, dallimi midis ofrimit të shërbimeve të transportit dhe administrimit të infrastrukturës. Kjo kërkesë sjell si domosdoshmëri dhe detyrim që këto dy aktivitete, ndërmarrje, të ketë llogari të ndara dhe të menaxhohen veçmas. Administratorët e infrastrukturës, pas ndarjes nga menaxherët e infrastrukturës, duhet të regjistruohen në vete, të krijojnë vlerën e aseteve të tyre në mënyrë që të vlerësojnë elementët e uljes së kostos së kalimit në infrastrukturë. Nga ana tjetër, sipërmarrjet hekurudhore duhet të ofrojnë shërbime më të mira për udhëtarët dhe shfrytëzuesit e mallrave, duke patur qasje jodiskriminuese në të drejtën e kalimit të shinave dhe në objektet e shërbimit dhe furnizimit me shërbime hekurudhore.  Kjo kërkesë e miratuar nga Qeveria, do të sjellë realizimin dhe funksionimin e ndarjes së plotë të funksioneve të menaxherit të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet e sipërmarrësit hekurudhor, me qëllim të rritjes së cilësisë dhe efikasitetit të shërbimeve të transportit hekurudhor duke hequr pengesat e ndryshme dhe duke nxitur kështu performancën dhe konkurrencën e sektorit hekurudhor.  Kjo ndarje do të konsistojë në rregullimin e administrimit të infrastrukturës, duke siguruar përdorimin efikas dhe alokimin në mënyrë të drejtë të kapacitetit të infrastrukturës duke siguruar qasje efektive jodiskriminuese në infrastrukturë.  Për realizimin e këtij qëllimi, krijimin e një tregu të hapur hekurudhor, me qasje të drejtë dhe jo diskriminuese për operatorët hekurudhorë, është e nevojshme ndërhyrja e qeverisë, për sigurimin e ndarjes së funksioneve drejtuese dhe menaxhuese, të menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet thelbësore të sipërmarrësit hekurudhor. | | |
| **OBJEKTIVAT**  *Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?*  Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë:   * Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore në drejtim të mirëmbajtjes, rinovimit dhe zhvillimit të infrastrukturës bazuar në financimin të qëndrueshëm hekurudhor. * Të garantohet përdorimi optimal efektiv i kapacitetit të disponueshëm të infrastrukturës nëpërmjet heqjes së barrierave administrative për qasje të barabartë dhe jodiskriminuese në infrastrukturë. * Të garantohet zbatimi i skemës së tarifave të përdorimit të infrastrukturës jodiskriminuese, të drejta për të gjitha ndërmarrjet e ndryshme hekurudhore. * Të promovojë zëvendësimin dhe modernizimin e mjeteve hekurudhore me një teknologji më të avancuar dhe ekologjike. * Të sigurojnë që sipërmarrjet hekurudhore të kenë statusin e operatorëve të pavarur për të bërë transportin hekurudhor efikas dhe konkurrues në krahasim me llojet e tjera të transportit. * Të krijojë lehtësira dhe hapjen e tregut hekurudhor për rritjen e transporteve kufitare hekurudhore të mallrave. | | |
| **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.*  Opsionet e mëposhtme janë vlerësuar në funksion të arritjes së objektivave të politikës:  “Opsioni 0 status quo” – Të mos bërit asgjë dhe qëndrimit në pozicionin e tanishëm ku jemi. Ne funksionimin e tanishëm, administratorin e hekurudhës dhe sipërmarrësin hekurudhor, janë në një ndërmarrje të përbashkët, H.SH.sh.a, me të njëjtat llogari financiare, pa i ndarë kostot dhe shpenzimet. Kjo mënyrë organizimi është në kundërshtim me direktivën europiane prandaj ky variant funksionimi nuk është alternativë. Kjo është në kundërshtim edhe me zbatimin e Kodit Hekurudhor dhe kryesorja, Shqipëria kërkon të anëtarësohet në BE, prandaj mbetet detyrim ligjor plotësimi i disa kushteve të përcaktuara.  “Opsioni 1” –Ndërhyrja me disa ndryshime në legjislacionin ekzistues. Kjo është e pamundur sepse hyrja në fuqi e Kodit të ri Hekurudhor, përcakton që në nenet e para, operimin në mënyrë të pavarur dhe të ndarë veçmas, të administratorit të infrastrukturës nga sipërmarrësit hekurudhorë, pavarësinë nga ministria përgjegjëse për veprimtarinë e transportit, për sa i përket drejtimit, administrimit dhe kontrollit të brendshëm mbi çështjet administrative, ekonomike dhe të kontabilitetit, dhe me status të pavarur. Ky përcaktim vjen për shkak të ndryshimeve dhe shfuqizimeve të direktivave dhe rregulloreve referuese të BE-së.  “Opsioni 2” – Realizimi i ndarjes së këtyre ndërmarjeve dhe veprimtarive me akte të vecanta ligjore per secilën ndërmarrje, të cilat do të funksiononin në llogari dhe admnistrim veçmas nga njëra-tjetra.  Duke konsideruar që në Kodin Hekurudhor përcaktohen me detaje mënyrat e funksionimit të këtyre dy institucioneve, që nga licencimi i sipërmarrjeve hekurudhore, certifikimi i sigurisë, autorizimi i sigurisë së administruesit të infrastrukturës, zbatimi i Sistemeve të Administrimit të Sigurisë, licencimi dhe certifikimi i makinistëve, autorizimi i mjeteve lëvizëse dhe atyre te infrastrukturës, kontratat e shërbimit publik për sipërmarrjet hekurudhore etj, duke konsideruar që nuk mund të përsëriten në ligj të veçantë përcaktimet e bëra në kod sepse bien ndesh me teknikën legjislative, duke konsideruar edhe praktikën e vendeve fqinje, në bashkëpunim me të gjitha palët pjesëmmarrëse në diskutime, dhe me konsulencën teknike u vendos jodomosdoshmërisht dhe të panevojshme hartimi i dy akteve ligjore dhe mos pranimi i këtij opsioni.  “Opsioni 3” – Hartimi i një ligji të ri, për ndarjen e Hekurudhës Shqiptare sh.a të tanishme, me atë të të cilit do të përcaktohen detyrat dhe funksionet e administruesit kryesor të infrastrukturës dhe sipërmarrjeve të ardhshme hekurudhore që do të krijohen nga ndarja e Hekurudhës Shqiptare. Ky ligj do të përcaktojë ndarjen totale të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet thelbësore të transportit të udhëtarëve dhe mallrave. | | |
| **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:   * *Ndikimet ekonomike (përfshirë ato financiare)*  1. Për Buxhetin   Ngritja e këtyre ndërmarrjeve në llogari dhe administrim të ndarë plotësisht nga njëra-tjetra, në periudhën afatshkurtër, parashikohet të mos ketë ndikim mbi buxhetin e shtetit. Pavarësisht se do veprojnë të ndara buxheti do jetë i njëjtë me buxhetin e tanishëm të Hekurudhës Shqiptare sh.a.     1. Bizneset.   Për bizneset që do operojnë ose kërkojnë të operojnë për herë të parë në sektorin hekurudhor, nuk do ketë kosto shtesë ekonomike mbi atë që është tani. Ndikimi parashikohet të jetë pozitiv, pasi do të operohet në një kohë të shpejtë, me profesionalizëm si përsa i përket kërkesave për kapacitet dhe për zgjidhjen e problemeve të ndryshme që mund të dalin gjatë punës së ndërmarrjeve dhe sipërmarrësve hekurudhorë.   1. Sektorin publik   E drejta për qasje në infrastrukturën hekurudhore në kushte të barabarta, jodiskriminuese dhe transparente, krahas sigurimit të një konkurence të drejtë, do të sjellë dhe futjen e operatorëve të rinj hekurudhorë dhe rritje të volumit të transportit hekurudhor krahasimisht me atë rrugor. Këto në tërësi kanë ndikim pozitiv në sektorin publik pasi përfiton në mënyrë të drejtpërdrejtë në uljen e kostove të transportit të mallrave dhe udhëtarëve hekurudhorë.   * *Ndikimet sociale*   Ndarja e këtyre ndërmarrjeve do ketë jo vetëm ruajtje por dhe shtim të vendeve të punës për kategori punëtorësh, specialistësh e drejtuesish, në mënyrë të drejtpërdrejtë dhe në mënyrë të tërthortë, rritje të të ardhurave të familjeve duke ndikur në rritjen e cilësisë së jetës.  Duke qenë se është një sektor i veçantë nga natyra e tij, rritja e vendeve të punës do të shoqërohet edhe me rritje të sigurisë në punë duke sjellë uljen e numrit të aksidenteve në punë dhe rritjen e kujdesit shëndetësor.   * *Ndikimet mjedisore*   Krijimi i kushteve për rritjen e transportit hekurudhor, duke përmirësuar infrastrukturën hekurudhore dhe duke rritur elementët e sigurisë për mosndodhjen e aksidenteve të ndryshme, duke e bërë një transport të sigurtë, krahasimisht me transportin rrugor do ketë si rrjedhim, ulje të emetimit të gazrave serë, përmirësim të cilësisë së ajrit dhe për pasojë ndikime pozitive mjedisore. Ulja e aksidenteve të ndryshme ka një impakt mjedisor shumë pozitiv si në jetën e njerëzve ashtu edhe në mjedis, në ajër dhe në tokë. | | |
| **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.*  Arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar 3, për hartimin e një ligji të ri, për ndarjen e Hekurudhës Shqiptare sh.a janë:   * Siguron me një akt të vetëm ligjor, organizimin dhe funksionimin e sektorit hekurudhor në bazë të parimeve të ndarjes së administrimit dhe llogarive midis infrastrukturës hekurudhore dhe veprimtarive të transporteve hekurudhorë. * Nëpërmjet ndarjes së këtyre ndërmarrjeve, sigurohet plotësimi i kërkesës të tregut të ri hekurudhor, për krijimin e mundësive të barabarta për qasje në infrastrukturën hekurudhore në mënyrë të drejtë dhe jodiskriminuese të sipërmarrësve hekurudhorë. * Është në zbatim të Kodit Hekurudhor dhe përmbush kërkesat europiane për ndarjen e veprimtarive të këtyre ndërmarrjeve hekurudhore, administruesit dhe sipërmarresit hekurudhorë, duke krijuar kushte për nxitjen dhe zhvillimin e transportit hekurudhor bashkëkohor nëpërmjet tërheqjes, sigurimit të investimeve vendase dhe të huaja. * Përcakton detyrat për secilën ndërmarrje pa përsëritur detyrat e vendosura dhe të miratuara në Kodin Hekurudhor.   **Kostoja e përllogaritur 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):**   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Viti 2020** | **Viti 2021** | **Viti 2022** | | **Nuk aplikohet** | **Nuk aplikohet** | **Nuk aplikohet** | | | |
| **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 arsyet pse?)*  Hartimi i këtij projektligji është pjesë e paketës së akteve ligjore hekurudhore të hartuar nga Asistenca Teknike e BE-së në bashkëpunim me, Sektorin e Politikave dhe Strategjive të Zhvillimit të Transportit Hekurudhor në MIE, Hekurudhën Shqipare sha, Drejtorinë e Inspektimit Hekurudhor dhe Institutin e Transportit.  Në hartimin e këtij projektligji kanë marrë pjesë dhe kanë dhënë kontributin e tyre, në të gjitha fazat deri në hartimin e draftit final, përfaqësues të Autoritetit të Konkurencës, përfaqësues të Qendrës Kombëtare të Biznesit, përfaqësues të subjekteve private që operojnë në Hekurudhën Shqiptare si “Albametal”, “BetonPlus” dhe “Albreil”. | | |
| **ZBATIMI DHE MONITORIMI**  *Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?*  Zbatimi dhe monitorimi i opsionit të preferuar, do të bëhet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë (MFE) në bashkëpunim me Hekurudhën Shqiptare Sh.a, deri në ndarjen e plotë dhe plotësimin e organikës së re të ndërmarrjeve sipas ligjit të ri që do të miratohet.  Qeveria, me propozim të përbashkët të Ministrit të Financave dhe Ekonomisë dhe Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, do të miratojë aktet nënligjore, brenda gjashtë muajve nga hyrja në fuqi e ligjit, ndërkohë që Ministri i Financës dhe Ekonomisë, në bashkëpunim me Drejtuesit e HSH-së do të përcaktojnë se cilat nga asetet e luajtshme dhe të paluajtshme, aksionet, të drejtat dhe fondet e HSH, do të bëhen pjesë e aseteve të kompanive të ndara që do të krijohen mbas regjistrimit të tyre në Qendrën Kombëtare të Biznesit (QKB).  Përveç ndarjes së aseteve dhe llogarive, veprimet më të rëndësishme gjatë fazës gjashtëmujore të themelimit janë:   * Përgatitja dhe lidhja e kontratave ndërmjet Ministrisë së Ekonomisë dhe Financave dhe kompanive të reja që do të themelohen mbas ndarjes së aseteve dhe llogarive. * Krijimi i Bordeve drejtuese për kompanitë duke përfshirë përzgjedhjen e anëtarëve të Bordit. Deri tani këto borde funksionojnë me fonde brenda fondeve te HSH.sha dhe kë shtu do vazhdojë, dmth nuk kemi fonde shtesë. * Miratimi i Statutit për secilën prej kompanive dhe implementimi i strukturës së tyre organizative. * Regjistrimin i kompanive të reja në QKB.   Periudha deri në vënien në efiçencë të plotë të ndarjes së ndërmarrjeve do të monitorohet nga MIE dhe MFE. | | |

|  |
| --- |
| **PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE** |

# 

# Historik

* ***Jepni kontekstin e politikës***

Operatori për Sistemin Hekurudhor të Shqipërisë është Hekurudha Shqiptare sh.a.,(H.SH.sh.a) që bën shërbimet e transportit për mallrat dhe pasagjerët, është Shoqëri Anonime me kapital shtetëror 100%, e integruar horizontalisht, në administrim për aspektet teknike nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ndërsa nga ana financiare mbikëqyret nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë.

Hekurudha Shqiptare sh.a. bën administrimin, menaxhimin dhe kontrollin e infrastrukturës kryesore në vend, garanton akses të drejtë, transparent dhe mosdiskriminues të operatorëve hekurudhorë në qasje me përdorimin e rrjetit hekurudhor shqiptar. Ajo përbëhet nga këto njësi biznesi:

1. Operatori i Njësisë të Biznesit të Mallrave dhe i cili është i ndërtuar dhe funksionon për të realizuar transportin e mallrave.
2. Operatori i Njësisë të Transportit të Udhëtarëve i cili është i ndërtuar dhe funksionon për të realizuar transportin e udhëtarëve dhe subvencionohet nga Buxheti i Shtetit.
3. Njësia e Biznesit të Menazhimit të Infrastrukturës, përgjigjet për mirëmbajtjen, rinovimin, ruajtjen e infrastrukturës hekurudhore, organizimin dhe rregullimin e trafikut hekurudhor të mallrave dhe udhëtarëve.
4. Njësia e biznesit e mirëmbajtjes të mjeteve lëvizëse (lokomotiva dhe vagona) ka për detyrë mirëmbajtjen dhe riparimin e mjeteve lëvizëse lokomotiva dhe vagonave të mallit dhe të udhëtarëve.

E ardhura kryesore e Hekurudhës Shqiptare sh.a është nga aktiviteti i transportit të mallrave dhe të udhëtarëve.

Rrjeti hekurudhor Shqiptar, është pjesë e rrjetit kryesor të Rajonit të Ballkanit Perëndimor dhe ka marrë vëmendjen për vënien në efiçencë të plotë dhe më pas operimin e tij, sipas politikave të transportit të Qeverisë së Shqipërisë, në vijim të implementimit dhe zbatimit të kushteve legjislative dhe teknike Europiane.

Është planifikuar dhe po punohet për miratimin e "paketës hekurudhore" legjislative që synon hapjen e tregut hekurudhor kombëtar duke i bërë hekurudhat më konkurruese dhe të ndërveprueshme në nivel të vendeve kufitare, duke ruajtur një nivel të lartë sigurie. Për rrjedhoje, sektori hekurudhor në Shqipëri në zbatim të politikave sektoriale të transportit, po kalon një periudhë ndryshimesh të mëdha

rregullatore, derregullatore dhe ri-rregulluese për arritjen e ristrukturimit të plotë të sistemit në tërësi.

Në vitin 2012, Bashkimi Evropian miratoi Direktivën 2012/34/BE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 21 nëntor 2012, “Mbi krijimin e një zonë të vetme evropiane hekurudhore”, sipas së cilës kërkohet që të zbatohet në ligjin vendas të çdo shteti, jo vetëm në Shtetet Anëtare por edhe ato kandidate që do të anëtarësohen, hapja e tregut hekurudhor me qëllim të arritjes së një sektori efikas të transportit hekurudhor. Për të siguruar këtë detyrë, është e nevojshme të bëhet dallimi midis ofrimit të shërbimeve të transportit dhe administrimit të infrastrukturës dhe është e nevojshme që këto dy aktivitete të ketë llogari të ndara dhe të menaxhohen veçmas.

Kjo kërkesë e miratuar nga Qeveria, do të sjellë realizimin dhe funksionimin e ndarjes së plotë të funksioneve të menaxherit të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet e sipërmarrësit hekurudhor, me qëllim të rritjes së cilësisë dhe efikasitetit të shërbimeve të transportit hekurudhor duke hequr pengesat e ndryshme dhe duke nxitur kështu performancën dhe konkurrencën e sektorit hekurudhor.

Kjo ndarje do të konsistojë në rregullimin e administrimit të infrastrukturës, duke siguruar përdorimin efikas dhe alokimin në mënyrë të drejtë të kapacitetit të infrastrukturës duke siguruar qasje efektive jodiskriminuese në infrastrukturë.

Për realizimin e këtij qëllimi, krijimin e një tregu të hapur hekurudhor, me qasje të drejtë dhe jo diskriminuese për operatorët hekurudhorë, është e nevojshme ndërhyrja e qeverisë, për sigurimin e ndarjes së funksioneve drejtuese dhe menaxhuese, të menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet thelbësore të sipërmarrësit hekurudhor.

# 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.***

Tregu hekurudhor shqiptar, tani për tani, zotërohet në pjesën më të madhe të tij, si në menaxhim infrastrukture edhe në sipërmarrje apo shërbime hekurudhore nga ndërmarrja shtetërore, Hekurudha Shqiptare sh.a dhe pjesët përbërëse të saj.

Duke synuar hapjen e tregut hekurudhor dhe realizimit të një sektori efikas të transportit hekurudhor është e nevojshme të bëhet ndarja midis ofrimit të shërbimeve të transportit dhe administrimit të infrastrukturës dhe këto dy aktivitete të ketë llogari dhe të menaxhohen veçmas.

Ka disa kohë që ka filluar veprimi i operatorëve privatë krahas atyre ekzistues shtetërorë, deri tani tre operatorë, nga të cilët njëri si menaxher të një pjese infrastrukture hekurudhore dhe sipërmarrësi hekurudhor, të marrë me konçesion, dhe dy të tjerë si sipërmarrës hekurudhorë, gjë që sjell si domosdoshmëri realizmin e ndryshimeve rregullatore, së pari të legjislacionit hekurudhor në përputhje dhe në zbatim të *acquis* të përditësuara të BE-së.

Në këto kushte, tregu hekurudhor, kërkon në mënyrë urgjente:

* garantimin e veprimtarisë së lirë të të gjithë operatorëve dhe në mënyrë jodiskriminuese, të barabartë dhe transparente.
* heqjen e barrierave të mbetura administrative dhe teknike, në veçanti, duke vendosur një qasje të përbashkët në infrastrukturës hekurudhore, në kushte të barabarta, jodiskriminuese dhe transparente.

Prandaj, për zhvillimin e mëtejshëm dhe të shpejtë të infrastrukturës hekurudhore, për të drejtën e qasjes në infrastrukturën hekurudhore, është me prioritet të lartë ndarja e funksioneve dhe llogarive të adminsitruesit të infrastrukturës nga sipërmarrësir hekurudhorë.

Grupet e prekura nga ky problem janë:

* Qeveria, e cila duke bërë ndarjen dhe garantimin e funksionimit në mënyrë të pavarur të këtyre ndërmarrjeve, siguron një klimë të mirë për investimet në sektorin hekurudhor dhe në biznesin hekurudhor.
* Personat juridikë apo fizikë, që po operojnë apo do operojnë në sektorin hekurudhor të cilët do të marrin lehtësira për shfrytëzim të infrastrukturës hekurudhore dhe impianteve të shërbimit, në mënyrë të barabartë dhe jodiskriminuese.
* Shoqëria civile dhe qytetarët, do të përfitojnë nga rritja e numrit të transportuesve hekurudhor, për shkak të lehtësimit të biznesit hekurudhor, i cili sjell shtimin e vendeve të punës dhe pakësimi i lëvizjes së mjeteve transportuese rrugore, duke ndihmuar në ruajtjen e mjedisit nga shkarkimet në ajër

të dioksideve.

Prandaj, zgjidhja e këtij problemi që shtrohet, për sigurimin e ndarjes së funksioneve drejtuese dhe menaxhuese, të menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet thelbësore të sipërmarrësit hekurudhor, është trajtuar në zbatim të politikës së re të miratuar nga Këshilli i Ministrave nëpërmjet Kodit të ri Hekurudhor, për një reformë legjislative të re hekurudhore.

# 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.*
* *Rendisni punën ekzistuese që është realizuar tashmë.*

Qeveria ka planifikuar të ndërhyjë me kohë pasi synon, në prioritetet e saj, ristrukturimin në tërësi të sistemit hekurudhor shqiptar, modernizimin e tij për të zhvilluar një sistem hekurudhor të integruar me korridoret hekurudhore të BE-së.

Hapja e tregut hekurudhor kërkon së pari, hartimin dhe miratimin e një legjislacioni të ri hekurudhor që do mundësojë lehtësimin e pajisjes me dokumentacion të sigurisë hekurudhore, autorizime dhe certifikata të sigurisë, të operatorëve të tregut hekurudhor dhe mundësi të barabarta, të drejta dhe jodiskriminuese për operim.

Funksionimi i këtyre ndërmarrjeve të reja që krijohen nga ndarja, do të jenë tërësisht i pavarur në organizim, strukturën ligjore dhe vendimmarrjen e tyre, nga çdo aplikues për kapacitet infrastrukture apo ambiente shërbimi, subjekt kontraktual ose që ofrojnë kontratat e shërbimit publik. Kjo do të ruajë funksionin rregullator të tregut, do të garantojë dhe zbatimin e politikës europiane për një treg të lirë, transparent dhe jodiskriminues.

Ndërhyrja e qeverisë, për realizimin e kësaj ndarje të ndërmarrjeve dhe mënyre funksionimi, është në zbatim të politikave të saj, për krijimin e një tregu hekurudhor funksional dhe të hapur.

Duke qenë në kushtet e hapjes së tregut hekurudhor, ristrukturimit në tërësi të sistemit, rivënies në funksionim të plotë të infrastrukturës ekzistuese dhe ndërtimit të infrastrukturës të re, sa i përket lidhjes me aeroportin dhe portet, qeveria ka vendosur dhe po zbaton politikat më të mira në funksion të këtij qëllimi.

Qeveria:

* Ka miratuar dhe planifikuar ne kodin hekurudhor ndarjen e ndërmarrjeve ekzistuese, pjesë përbërëse të HSH.sh.a në llogari dhe administrim veçmas dhe të pavarur.
* Ka planifikuar ngritjen e institucioneve të reja hekurudhore në strategji dhe ka vendosur hartimin e ligjeve përkatëse për ngritjen dhe funksionimin e këtyre institucioneve në Kodin Hekurudhor të Ri.
* Ka kërkuar dhe miratuar asistencë teknike nga BE-ja për përgatitjen e akteve ligjore të nevojshme për qëllimet e mësipërme.

Duke marrë kohën e nevojshme, në konsultim me pjesëmarrës nga institucionet shtetërore që i përkasin sektorit hekurudhor dhe sipërmarrës privatë që operojnë në këtë sistem, konsulenca ka përgatitur draftin për ndarjen e këtyre ndërmarrjeve hekurudhore.

Tani jemi në stadin e plotësimeve të nevojshme të kërkuara, formatimi sipas kërkesës ligjore të draftit, hartimin e Raportit të Vlerësimit të Ndikimit, relacionit shpjegues dhe të tabelës përputhshmërisë.

# Objektivi i politikës

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

Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë:

* Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore në drejtim të mirëmbajtjes, rinovimit dhe zhvillimit të infrastrukturës bazuar në financimin të qëndrueshëm hekurudhor.
* Të garantohet përdorimi optimal efektiv i kapacitetit të disponueshëm të infrastrukturës nëpërmjet heqjes së barrierave administrative për qasje të barabartë dhe jodiskriminuese në infrastrukturë.
* Të garantohet zbatimi i skemës së tarifave të përdorimit të infrastrukturës jodiskriminuese, të drejta për të gjitha ndërmarrjet e ndryshme hekurudhore .
* Të promovojë zëvendësimin dhe modernizimin e mjeteve hekurudhore me një teknologji më të avancuar dhe ekologjike.
* Të sigurojnë që sipërmarrjet hekurudhore të kenë statusin e operatorëve të pavarur për të bërë transportin hekurudhor efikas dhe konkurrues në krahasim me llojet e tjera të transportit.
* Krijimin e lehtësirave dhe hapjen e tregut hekurudhor për rritjen e transporteve kufitare hekurudhore të mallrave.

# 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.*

Opsionet e mëposhtme janë vlerësuar në funksion të arritjes së objektivave të politikës:

“Opsioni 0 status quo” – Të mos bërit asgjë dhe qëndrimit në pozicionin e tanishëm ku jemi. Ne funksionimin e tanishëm, administratorin e hekurudhës dhe sipërmarrësin hekurudhor, janë në nje ndërmarrje të përbashkët, H.SH.sh.a, me të njëjtat llogari financiare, pa i ndarë kostot dhe shpenzimet. Kjo mënyrë organizimi është në kundërshtim me direktivën europiane prandaj ky variant funksionimi nuk është alternativë. Kjo është në kundërshtim edhe me zbatimin e Kodit Hekurudhor dhe kryesorja, Shqipëria kërkon të anëtarësohet në BE, prandaj mbetet detyrim ligjor plotësimi i disa kushteve të përcaktuara.

“Opsioni 1” – ndërhyrja me disa ndryshime në legjislacionin ekzistues. Kjo është e pamundur sepse hyrja në fuqi e Kodit të ri Hekurudhor, përcakton që në nenet e para, operimin në mënyrë të pavarur dhe të ndarë veçmas, të administratorit të infrastrukturës nga sipërmarrësit hekurudhorë, pavarësinë nga ministria përgjegjëse për veprimtarinë e transportit, për sa i përket drejtimit, administrimit dhe kontrollit të brendshëm mbi çështjet administrative, ekonomike dhe të kontabilitetit, dhe me status të pavarur. Ky përcaktim vjen për shkak të ndryshimeve dhe shfuqizimeve të direktivave dhe rregulloreve referuese të BE-së.

“Opsioni 2” – Realizimi i ndarjes së këtyre ndërmarjeve dhe veprimtarive me akte të vecanta ligjore per secilën ndërmarrje, të cilat do të funksiononin në llogari dhe admnistrim veçmas nga njëra-tjetra.

Duke konsideruar që në Kodin Hekurudhor përcaktohen me detaje mënyrat e funksionimit të këtyre dy institucioneve, që nga liçencimi i sipërmarrjeve hekurudhore, certifikimi i sigurisë, autorizimi i sigurisë së administruesit të infrastrukturës, zbatimi i Sistemeve të Administrimit të Sigurisë, licencimi dhe certifikimi i makinistëve, autorizimi i mjeteve lëvizëse dhe atyre te infrastrukturës, kontratat e shërbimit publik për sipërmarrjet hekurudhore etj, duke konsideruar që nuk mund të përsëriten në ligj të veçantë përcaktimet e bëra në kod sepse bien ndesh me teknikën legjislative, duke konsideruar edhe praktikën e vendeve fqinje, në bashkëpunim me të gjitha palët pjesëmmarrëse në diskutime, dhe me konsulencën teknike u vendos jodomosdoshmërisht dhe të panevojshme hartimi i dy akteve ligjore dhe mos pranimi i këtij opsioni.

“Opsioni 3” – Hartimi i një ligji të ri, për ndarjen e Hekurudhës Shqiptare sh.a të tanishme, me atë të të cilit do të përcaktohen detyrat dhe funksionet e administruesit kryesor të infrastrukturës dhe sipërmarrjeve të ardhshme hekurudhore që do të krijohen nga ndarja e Hekurudhës Shqiptare. Ky ligj do të përcaktojë ndarjen totale të infrastrukturës hekurudhore nga funksionet thelbësore të transportit të udhëtarëve dhe mallrave.

# 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 sasiore 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.*
* *Përmblidhni 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 përllogaritjet 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 nga ky problem janë:

* Qeveria
* Ndikime të drejtpërdrejta

1. Krijimin e kushteve të favorshme për të gjithë operatorët hekurudhorë për qasje në mënyrë të drejtë në infrastrukturën hekurudhore dhe ambientet e shërbimit.
2. Përmirësimin e nivelit të stafit teknik-drejtues, nëpërmjet specializimeve me fonde të BE-së por edhe ato qeveritare duke përfituar rritjen e kapaciteteve administrative për gjithë sektorin hekurudhor.
3. Kalimi gradualisht i transportit të mallrave në rrugë hekurudhore, duke ndihmuar uljen e trafikut rrugor dhe duke përmirësuar masat kundër ngrohjes globale.

* Ndikime jo të drejtpërdrejta

1. Rritja e bashkëpunimit me vendet kufitare në fushën e transportit hekurudhor.
2. Ndikim në ruajtjen e mjedisit të pastër për shkak të uljes së emetimeve të CO2.

* Bizneset
* Ndikime të drejtpërdrejta

1. Lehtësira për zgjidhjen dhe plotësimin e kërkesave për akses në infrastrukturën hekurudhore dhe qasje në ambientet e shërbimit.
2. Rritja e mundësisë për trajnime të ekipeve të stafeve përbërëse të subjekteve që janë ose kërkojnë të futen në fushën e shërbimeve hekurudhore.
3. Lehtësira për transportet hekurudhore kufitare nëpërmjet njehsimit të dokumentave të sigurisë dhe rritje të ndërveprueshmërisë.

* Ndikime jo të drejtpërdrejta

1. Rritja e investimeve dhe përmirësimet në fushën e transportit hekurudhor krijojnë kushtet

për përmirësimin e infrastrukturës publike, duke sjellë shërbime cilësore më të mira, rritje të transportit të mallrave dhe pasagjerëve duke përfituar dhe biznesi.

1. Garantimi i një konkurrence të drejtë i jep mundësi dhe shanse të barabarta për t’u futur në këtë fushë transporti shumë operatorëve.

* Sektori publik
* Ndikime të drejtpërdrejta

1. Futja e operatorëve të ri në tregun hekurudhor do të shoqërohet me shtimin e vendeve të punës, si dhe me shtimin e pagave të punonjësve duke ndikuar për rritjen e cilësisë së jetës. Shtimi i pagave nuk do ketë efekt në buxhet sepse do të merrët nga realizimi i të ardhurave.
2. Parashikohet më tepër të ardhura në buxhetin e shtetit përsa i përket taksave, sigurimeve shëndetësore dhe shoqërore.
3. Rritja dhe vënia në efiçence e transportit të pasagjerëve më linjë hekurudhore është favor për popullsinë pasi ndikon direkt në uljen e shpenzimeve për transport.

* Ndikime jo të drejtpërdrejta

1. Përmirësimi i infrastrukturës hekurudhore dhe lejimi i futjes në treg të operatorëve të ndryshëm hekurudhorë do të shoqërohet me hapjen e vendeve te reja të punës.
2. Duke u hapur vende të reja pune me pagesë relativisht të mirë, sjell rritjen e vëmendjes për punë brenda vendit duke frenuar ikjen e popullsisë në emigracion.

* Konkurrenca: Synimi nëpërmjet kësaj vendimmarrje është garantimi i një konkurrence të drejtë, të hapur, duke i trajtuar në mënyrë të barabartë të gjithë aktorët që marrin pjesë në shërbimet hekurudhore. Kjo do të sjellë dhe rritjen e numrit të operatorëve që do të marrin pjesë në tregun hekurudhor, hapjen e tij dhe për rrjedhojë dhe uljen e çmimeve të transportit të mallit dhe rritje e nivelit të transportit.
* Supozimet në të cilat janë bazuar parashikimet:

Ngritja e këtij autoriteti është në zbatim të rekomandimeve të lëna nga Progres Raporti i BE-së referuar Kapitullit 14, në zbatim të Kodit të Ri Hekurudhor dhe sipas praktikave më të mira rajonale dhe ndërkombëtare, duke siguruar:

1. një rritje të operatorëve ekonomikë në tregun hekurudhor, lehtësimin e veprimatrisë së tyre, për pasojë rritjen e volumeve të transportit hekurudhor, uljen e ndotjes mjedisore nëpërmjet uljes së emetimeve të gazrave.
2. heqjen e barrierave administrative dhe teknike, duke vendosur një qasje të përbashkët të operatorëve, ndaj rregullave të sigurisë dhe ndërveprimit.

Këto supozime bazohen nga konsultimet e herëpashershme më operatorët privatë që janë momentalisht në tregun hekurudhor, nga mendimet dhe përvoja e operatorëve shtetërorë si dhe nga praktikat më të mira të vendeve kufitare.

* Supozimet për risqet që mund të pengojnë pritshmëritë:

1. Moszbatimi i ligjit në kohën e ndërmjetme të shkrirjes së drejtorisë ekzistuese dhe ngritjes së autoritetit të ri të sigurisë hekurudhore.
2. Nxjerrja e rregullore së brendshme dhe akteve nënligjore të domosdoshme për funksionim të rregullt të autoritetit.
3. Trajnimi në kohë i nëpunësve të autoritetit.
4. Destabiliteti politik, luftrat, konfliktet civile apo fatkeqësitë natyrore të rënda.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Ndikimet*** | ***Nr*** | ***Qeveria*** | ***Bizneset*** | ***Sektori Publik*** |
| Ndikime të drejtpërdrejta | 1 | Krijimin e kushteve të favorshme për të gjithë operatorët hekurudhorë për qasje në mënyrë të drejtë në infrastrukturën hekurudhore dhe ambjentet e shërbimit. | Lehtësira për zgjidhjen dhe plotësimin e kërkesave për akses në infrastrukturën hekurudhore dhe qasje në ambjentet e shërbimit. | Futja e operatorëve të ri në tregun hekurudhor do të shoqërohet me shtimin e vendeve të punës, si dhe me shtimin e pagave të punonjësve duke ndikuar për rritjen e cilësisë së jetës. |
| 2 | Përmirësimin e nivelit të stafit teknik-drejtues, nëpërmjet specializimeve me fonde të BE-së por edhe ato qeveritare duke përfituar rritjen e kapaciteteve administrative për gjithë sektorin hekurudhor. | Rritja e mundësisë për trajnime të ekipeve të stafeve përbërëse të subjekteve që janë ose kërkojnë të futen në fushën e shërbimeve hekurudhore. | Parashikohet më tepër të ardhura në buxhetin e shtetit përsa i përket taksave, sigurimeve shëndetësore dhe shoqërore. |
| 3 | Kalimi gradualisht i transportit të mallrave në rrugë hekurudhore, duke ndihmuar uljen e trafikut rrugor dhe duke përmirësuar masat kundër ngrohjes globale. | Lehtësira për trasnportet hekurudhore kufitare nëpërmjet njehsimit të dokumentave të sigurisë dhe rritje të ndërveprueshmërisë. | Rritja dhe vënia në efiçence e transportit të pasagjerëve më linjë hekurudhore është favor për popullsinë pasi ndikon direkt në uljen e shpenzimeve për transport. |
| Ndikime jo të drejtpërdrejta | 1 | Rritja e bashkëpunimit me vendet kufitare në fushën e transportit hekurudhor. | Rritja e investimeve dhe përmirësimet në fushën e transportit hekurudhor krijojnë kushtet për përmirësimin e infrastrukturës publike, duke sjellë shërbime cilësore më të mira, rritje të transportit të mallrave dhe pasagjerëve duke përfituar dhe biznesi. | Përmirësimi i infrastrukturës hekurudhore dhe lejimi i futjes në treg të operatorëve të ndryshëm hekurudhorë do të shoqërohet me hapjen e vendeve te reja të punës. |
| 2 | Ndikim në ruajtjen e mjedisit të pastër për shkak të uljes së emetimeve të CO2. | Garantimi i një konkurrence të drejtë i jep mundësi dhe shanse të barabarta për t’u futur në këtë fushë transporti shumë operatorëve. | Duke u hapur vende të reja pune me pagesë relativisht të mirë, sjell rritjen e vëmendjes për punë brenda vendit duke frenuar ikjen e popullsisë në emigracion. |

# Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar 3, për hartimin e një ligji të ri, për ndarjen e Hekurudhës Shqiptare sh.a janë:

* Siguron me një akt të vetëm ligjor, organizimin dhe funksionimin e sektorit hekurudhor në bazë të parimeve të ndarjes së administrimit dhe llogarive midis infrastrukturës hekurudhore dhe veprimtarive të transporteve hekurudhorë.
* Nëpërmjet ndarjes së këtyre ndërmarrjeve, sigurohet plotësimi i kërkesës të tregut të ri hekurudhor, për krijimin e mundësive të barabarta për qasje në infrastrukturën hekurudhore në mënyrë të drejtë dhe jodiskriminuese të sipërmarrësve hekurudhorë.
* Është në zbatim të Kodit Hekurudhor dhe përmbush kërkesat europiane për ndarjen e veprimatrive të këtyre ndërmarrjeve hekurudhore, administruesit dhe sipërmarresit hekurudhorë, duke krijuar kushte për nxitjen dhe zhvillimin e transportit hekurudhor bashkëkohor nëpërmjet tërheqjes, sigurimit të investimeve vendase dhe të huaja.
* Përcakton detyrat për secilën ndërmarrje pa përsëritur detyrat e vendosura dhe të miratuara në Kodin Hekurudhor.

# 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.*

Zbatimi dhe monitorimi i opsionit të preferuar, do të bëhet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë (MFE) në bashkëpunim me Hekurudhën Shqiptare Sh.a, deri në ndarjen e plotë dhe plotësimin e organikës së re të ndërmarrjeve sipas ligjit të ri që do të miratohet.

Qeveria, me propozim të përbashkët të Ministrit të Financave dhe Ekonomisë dhe Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, do të miratojë aktet nënligjore, brenda gjashtë muajve nga hyrja në fuqi e ligjit, ndërkohë që Ministri i Financës dhe Ekonomisë, në bashkëpunim me Drejtuesit e HSH-së do të përcaktojnë se cilat nga asetet e luajtshme dhe të paluajtshme, aksionet, të drejtat dhe fondet e HSH, do të bëhen pjesë e aseteve të kompanive të ndara që do të krijohen mbas regjistrimit të tyre në Qendrën Kombëtare të Biznesit (QKB).

Përveç ndarjes së aseteve dhe llogarive, veprimet më të rëndësishme gjatë fazës gjashtëmujore të themelimit janë:

* Përgatitja dhe lidhja e kontratave ndërmjet Ministrisë së Ekonomisë dhe Financave dhe kompanive të reja që do të themelohen mbas ndarjes së aseteve dhe llogarive.
* Krijimi i Bordeve drejtuese për kompanitë duke përfshirë përzgjedhjen e anëtarëve të Bordit.
* Miratimi i Statutit për secilën prej kompanive dhe implementimi i strukturës së tyre organizative.

Ndarja e personelit të HSH nëpër kompanitë e reja dhe rekrutimi i punonjësve të rinj nëse do kërkohen sepse baza është e ndërmarrjeve që janë në funksion momentalisht, do të bëhet sipas kritereve dhe rregullave që përcakton ligji.

* Regjistrimin i kompanive të reja në QKB.

Periudha deri në vënien në efiçencë të plotë të ndarjes së ndërmarrjeve do të monitorohet nga MFE dhe MIE.

**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.*

Me qëllim monitorimin dhe zbatimin e opsionit të preferuar, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë do të testojë duke komunikuar me operatorët ekonomikë që veprojnë në tregun hekurudhor, nëse ka pasur përmirësime në proçedurat dhe ecurinë e biznesit të shërbimeve hekurudhore.

Arritjen e qëllimeve të përshkruara më sipër në fushën e shërbimeve hekurudhore do ta identifikojmë me këta tregues:

* numri i operatorëve ekonomikë, fizik ose juridik që do regjistrohen në veprimtarinë e shërbimeve hekurudhore.
* numri i ankesave për kapacitet të infrastrukturës apo ambientesh shërbimi hekurudhor.
* aplikime për investime në infrastrukturë.

**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 |  |  |  |