|  |  |
| --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT**  |  |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS**  | Projektligj për krijimin e “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare”. |
| **MINISTRIA UDHËHEQËSE**  | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. |
| **FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Zhvillim.  |
| **BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Transpozim i BE-së. |
| **DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së**  | Direktivën (BE) 2016/798 të Parlamentit Europian dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi sigurinë hekurudhore”, Numri CELEX 32016L0798, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr. 138, datë 26.5.2016;Direktiva 2009/18/BE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 23 prill 2009, “Përcaktimi i parimeve themelore që rregullojnë hetimin e aksidenteve në sektorin e ë dhe ndryshimin e Direktivës së Këshillit 1999/35 / EC dhe Direktivës 2002/59 / EC të Parlamentit Evropian dhe Këshillit), Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, Seria L 131/114, datë 28.05.2009. |
| **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.8 |
| **TE DHËNA KONTAKTI** **(EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)** | Arben Muha: 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 2016, Bashkimi Evropian miratoi Direktivën 2016/798 të Parlamentit Europian dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi sigurinë hekurudhore”, sipas së cilës kërkohet që të zbatohet në ligjin vendas të çdo shteti, jo vetëm në Shtetet Anëtare, krijimi i një autoriteti për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore, tërësisht të pavarur nga çdo subjekt tjetër publik ose privat të sektorit hekurudhor.Gjithashtu, miratoi Direktivën 2009/18/BE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 23 prill 2009, “Përcaktimi i parimeve themelore që rregullojnë hetimin e aksidenteve në sektorin e ë dhe ndryshimin e Direktivës së Këshillit 1999/35/EC dhe Direktivës 2002/59/ EC të Parlamentit Evropian dhe Këshillit”, sipas së cilës kërkohet që çdo shtet, të sigurojë që investigimet e sigurisë, të kryhen nga një organ investigues i përhershëm, i paanshëm, dhe i aftë për investigimet e aksidenteve dhe incidenteve detare. Shqipëria, për problemet e sigurisë hekurudhore për momentin, ka të ngritur dhe funksionon, Drejtorinë e Inspektimit Hekurudhor (DIH), e cila është nën varësinë dhe kontrollin e drejtpërdrejtë nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. DIH, me legjislacionin para kësaj direktive, kryen detyrat dhe funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë hekurudhore, është organi i vetëm që kontrollon sigurinë e hekurudhave në Shqipëri dhe është gjithashtu përgjegjëse për hetimin, investigimin e aksidenteve hekurudhore. Në përputhje dhe zbatim të acquis të BE-së, është kusht i domosdoshëm, ndarja e funksioneve të sigurisë hekurudhore nga funksionet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.Gjatë funksionimit të transportit dhe veprimtarisë hekurudhore dhe detare, mund të ndodhë ndonjë incident apo aksident hekurudhor apo detar që mund të ketë pasoja për jetën e njerëzve, pasoja materiale dhe mjedisore. Për rritjen e masave të sigurisë dhe minimizimin e këtyre ngjarjeve, del e nevojshme dhe e domosdoshme, investigimi i këtyre ndodhive të mundshme për garantimin e zhvillimit dhe përmirësimit të sigurisë të transportit hekurudhor dhe detar. Ky investigim kërkohet nga direktivat europiane dhe duhet bërë nga një organ i përhershëm, i pavarur në organizimin, strukturën ligjore dhe vendimmarrjen e tij, nga çdo ndërmarje që operon në transport, nga organi i vlerësimit të përputhshmërisë, nga autoriteti kombëtar i sigurisë dhe çdo organ rregullator, si dhe nga çdo palë tjetër, interesat e të cilëve mund të bien ndesh me detyrat që i janë besuar organit investigator. Ndërhyrja e qeverisë është e nevojshme për krijimin e garancive institucionale dhe organizative për rritjen e masave të sigurisë në transportin hekurudhor dhe detar. |
| **OBJEKTIVAT***Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?* Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë: * Të përmirësohet siguria në sektorin e transportit hekurudhor dhe detar.
* Të bëhet parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare.
* Të bëhet parandalimi i ndotjes nga lokomotivat dhe anijet duke zvogëluar dhe ulur rrezikun e viktimave të ardhshme hekurudhore ose/dhe detare.
* Të realizohet bashkëpunim i pandërprerpë me autoritetet e investigimit të vendeve të Bashkimit Europian, me synim shkëmbimin e informacionit dhe praktikave më të mira në fushën e transportit hekurudhor ose/dhe detar.
* Të garantohet një nivel i lartë trajnimi dhe kualifikimesh për të gjithë stafin e autoritetit.
 |
| **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. Tani, investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore e realizon Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor, gjë që bie ndesh me direktivën e BE-së për këtë qëllim. Në fushën detare, bëhet nëpërmjet një komisioni që ngrihet në momentin e aksidenteve dhe jo nga një institucion siç dhe kërkohet nga direktiva përkatëse e BE-së. Në këto kushte, kjo nuk është alternativë sepse duhet të zbatohet Kodi Hekurudhor dhe Kodi Detar dhe kryesorja, Shqipëria kërkon të anëtarësohet në BE, prandaj mbetet detyrim ligjor plotësimi i disa kushteve të përcaktuara. “Opsioni 1” – Ngritja e dy autoriteteve të ndara siç parashikohet në: ligjin nr. 142, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë’ dhe ligjin nr. 9251, datë 08.07.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, nëpërmjet hartimit të një projektligji për ngritjen e “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore” dhe një tjetër për ngritjen e “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Detare”. “Opsioni 2” – Ngritjen e një autoriteti të vetëm që do të përfshijë të dy këto autoritete nëpërmjet hartimit të projektligjit për ngritjen “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare”, si një autoritet i pavarur publik, që do ketë statusin e vet juridik në vendimmarrje dhe në kompetencat e tij të investigimit. Qëllimi i qeverisë shqiptare është të krijojë një autoritet të tillë të përbashkët investigimi, dhe ky do të ishte një përparim i madh, shumë i vlerësuar nga BE. Nga praktikat më të mira europiane, për vende me një volum të transportit hekurudhor dhe detar në shifrat e përafërta me tonat, është më efikase veprimi i këtij autoriteti të vetëm dhe jo të ndarë. Kjo jo vetëm për arsye të kostove të funksionimit por edhe për efiçencen e veprimtarisë së investigimit.  |
| **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 këtij autoriteti të ri, parashikohet të ketë ndikim mbi buxhetin e shtetit, duke sjellë rritjen e shpenzimeve administrative, si pasojë e punësimit të një numri të reduktuar specialistësh, dhe rritje të shpenzimeve operative si shpenzime për ambiente pune, bazë materiale, trajnime etj. Një kosto të re shtesë do të kemi për zbatimin e vendimeve të marra do të kërkojë edhe monitorimin e tyre.Të llogaritura duke konsideruar që numri i punonjësve të autoritetit do mbetet aq sa është parashikuar në projektvendim, dhjetë persona, shtesa do të jetë:-për paga, sigurime shëndetësore dhe shoqërore parashikohen:[(9x85)+1.100x12]=22.380 mije lekë/vit.-për shpenzime operative: 12x150=1.800 mijë lekë/vit.Total: 24.180 mijë lekë/vit.  1. Bizneset.

Për bizneset që operojnë ose kërkojnë të operojnë për herë të parë në sektorin hekurudhor, nuk do ketë kosto shtesë ekonomike sepse ka lidhje thjeshtë me investigimin e ndonjë aksidenti apo incidenti të mundshëm dhe nuk kanë lidhje të drejtpërdrejtë. Ndikimi parashikohet të jetë pozitiv, pasi investigimi në një kohë të shpejtë, raportimi dhe sugjerimi për përmirësimin e elementeve të sigurisë do të sjellë një ulje të aksidenteve dhe rritje të sigurisë së transportit në këto fusha. Për rrjedhojë, duke krijuar lehtësira dhe siguri normal që ka pritshmëri dhe rritje të interesimit për futjen e operatorëve të rinj në sektorin hekurudhor dhe detar, që do të shoqërohet me rritje të transportit hekurudhor dhe detar, fillimisht për mallra, por në një të ardhme të shpejtë edhe për pasagjerë.1. Sektorin publik

Përmirësimi dhe rritja e shërbimeve në sektorin hekurudhor dhe detar, rritja e sigurisë në transportin e ketyre fushave, do të sjellë dhe futjen e operatorëve të rinj hekurudhorë dhe detarë si dhe rritje të volumit të transportit hekurudhor dhe detar 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. * *Ndikimet sociale*

Ngritja e këtij autoriteti do ketë dhe shtim të vendeve të punës për kategori specialistësh të lartë në mënyrë të drejtpërdrejtë dhe në mënyrë të tërthortë, e cila 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:-uljen dhe minimizimin e aksidenteve hekurudhore dhe detare, e cila sjell detyrimisht uljen e ndotjes mjedisore nga lokomotivat dhe nga anijet.-rritja e elementëve të sigurisë, sjell rritjen e transportit hekurudhor dhe detar,krahasimisht me transportin rrugor dhe sjell si rrjedhim, ulje të emetimit të gazrave serë, përmirësim të cilësisë së ajrit dhe për pasojë ndikime pozitive mjedisore. |
| **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 i preferuar është Opsioni 2, * Siguron me një akt të vetëm ligjor, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare, në bazë të parimeve të funksionimit në mënyrë të pavarur.
* Organizimin dhe ngritja e këtij autoriteti për investigim në dy fusha të përbashkëta, do të kërkojë një kohë më të vogël për ngritje dhe organizim.
* Është në zbatim të Kodit Hekurudhor dhe Kodit Detar, të ndryshuar dhe përmbush kërkesat europiane për krijimin e këtij autoriteti të pavarur.
* Duke u organizuar në një autoritet të vetëm rritet mundësia e bashkëpunimit me autoritet e investigimit të vendeve të tjera Europiane.

|  |
| --- |
| **Kosto vjetore e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare** |
| **Kategorizimi** | **Kosto për buxhetin****mije/lekë** | **Afati** | **Përshkrimi**  |
| Shpenzime për paga, sigurime shëndetësore dhe shoqërore | 22.380 | Vazhdim | Pagat e punonjësve |
| Shpenzime operative | 1.800 | Vazhdim | Kancelari, dieta, udhëtime etj. |
| **Shuma**  | **24.180** |  |  |
| **Përfitime nga ngritja e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare** |
| 1. Realizimi i detyrimit për ngritjen e këtij autoriteti të pavarur duke realizuar një nga rekomandimet dhe detyrat e lëna nga Këshilli Europian dhe në zbatim të legjislacionit tonë të brendshëm.
2. Rritja e masave të sigurisë për uljen e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare duke i bërë më tërheqëse transportet në këto fusha.
3. Përmirësimi mjedisor nëpërmjet pakësimit të aksidentëve hekurudhore dhe detare.
 |

**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 mijë lek, çmimet aktuale, në terma nominalë):**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Viti 2020** | **Viti 2021** | **Viti 2022** |
| **24.180** | **24.180** | **24.180** |

 |
| **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 dhe Detar në MIE, HSH 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 QKB-së, përfaqësues të subjekteve private që operojnë në Hekurudhën Shqiptare si “Albametal”, “BetonPlus” dhe “Albreil”. |
| **ZBATIMI DHE MONITORIMI***Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?*Duke qenë se kemi të bëjmë me ngritjen e një institucioni të ri zbatimi i këtij ligji, do të bëhet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) në bashkëpunim me Këshillin e Ministrave përsa i përket ambienteve ku do të vendoset ky autoritet deri në plotësimin e organikës që do miratohet. Rekrutimi i punonjësve do të bëhet sipas kritereve dhe rregullave që përcakton ligji. Brenda një periudhe, që është parashikuar katër mujore por që mund të vendoset ndryshe, autoriteti që do ngrihet, do të hartojë dhe më pas miratojë rregulloren e funksionimit dhe akte te tjera të nevojshme për funksionim dhe do të vazhdojë zbatimin e të gjithë detyrave të ngarkuara me ligj ose që do të caktohen nga akte të tjera ligjore. Periudha e ndërmjetme, deri në vënien në efiçencë të plotë të këtij autoriteti do të mbulohet nga MIE. |

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

#

# Historik

* ***Jepni kontekstin e politikës***

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.

Politika e qeverisë në sektorin hekurudhor, ka si prioritet reformimin e sektorit hekurudhor, për të krijuar një treg të hapur për publikun dhe investitorët privatë. Sfida kryesore mbetet hartimi dhe miratimi i legjislacionit hekurudhor zbatues, në vijim të Kodit të Ri Hekurudhor, i cili do të bëjë të mundur ngritjen e strukturave administrative hekurudhore siç kërkohet nga acquis e BE-së. Në këtë mënyrë synohet të realizohet tipari kryesor i sektorit të ri hekurudhor shqiptar, që është, parimi i lirisë së ofrimit të shërbimeve hekurudhore duke marrë parasysh karakteristikat specifike të sektorit.

Sektori hekurudhor në Shqipëri, po kalon një periudhë ndryshimesh të mëdha rregullatore, derregullatore dhe ri-rregulluese për arritjen e ristrukturimit të plotë të sistemit në tërësi.

Sipas kërkesave dhe rekomandimeve të BE-së, në zbatim të direktivave dhe programit të miratuar nga Qeveria, në zbatim të Kodit Hekurudhor, kërkohet dhe do bëhet ndarja e plotë e funksioneve të menaxherit të infrastrukturës hekurudhore me sipërmarrësin hekurudhor, krijimi i autoriteteve të pavarura të sigurisë hekurudhore, të investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore, te licencimit dhe autoritetit rregullator.

Shqipëria në të vërtetë ndodhet përgjatë një prej katër korridoreve kryesore të interesit evropian që janë etiketuar rreth konceptit të "Autostradave të Detit", autostrada e Detit të Evropës Jug-Lindore (që lidh detin Adriatik me Detin Jon dhe Mesdheun Lindor, duke përfshirë Qipron). Synimi është që performanca e sektorit detar të Shqipërisë të jetë e lartë në përputhje me standardet rajonale dhe ndërkombëtare dhe në të njëjtën kohë, efikasiteti i logjistikës tregtare të vendit duhet të integrohet edhe në zinxhirët rajonalë, evropian dhe ato botëror të furnizimit.

Qeveria Shqiptare ka prezantuar një numër nismash gjatë dekadës së fundit për të reformuar politikat institucionale dhe rregullatore, për të ngritur strukturat e decentralizuara dhe për të përmirësuar shërbimin e klientit, sigurinë, cilësinë e aseteve dhe performancën komerciale. Nga një perspektivë ligjore dhe rregullatore, për transportin detar, qeveria ka synuar reformën istitucionale dhe forcimin e kapaciteteve. Në mënyrë specifike plotësimin e kuadrit ligjor në fushën e sigurisë detare, krijimin e sistemit të monitorimit dhe informacionit për trafikun e mjeteve të lundrimit, etj.

Transporti detar është mjaft i rëndësishëm dhe një pjesë përcaktuese në transportin e kombinuar duke qenë i lidhur më së shumti me transportin hekurudhor. Rivënia në funksionim e lidhjes me transportin hekurudhor të porteve sjell detyrimisht një rritje të këtyre transporteve krahasimisht me transportet rrugore. Kjo është dhe synimi i politikës europiane dhe në programin e qeverisë pasi ka shumë impakt mjedisor. Në zbatim të acquis së BE-së, të direktivës së mësiperme dhe kodit detar është domosdoshmëri ngritja e një autoriteti të pavaruar për investigimin e aksidenteve në sektorin detar për të ruajtur dhe shtuar një nivel sigurie të lartë.

Për transportin e brendshëm hekurudhor dhe detar, është me prioritet të lartë, plotësimi i kërkesës së tregut shqiptar, për krijimin e mundësive ligjore, për garantimin e kërkesave dhe rregullave të sigurisë, në përputhje me legjislacionin europian, i cili garanton dhe njehsimin dhe njohjen e këtyre dokumentave teknikë të sigurisë, me ato të rajonit. Nga ana tjetër, është kusht i domosdoshëm, ndarja e funksioneve të sigurisë nga funksionet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve.

Si hap i parë i zbatimit të kësaj politike, është miratuar ligji nr.142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Shqipërisë”, më poshtë Kodi Hekurudhor, i cili në nenin 75 përcakton krijimin e një institucioni të pavarur për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore duke lënë dhe detyrë për ngritjen e këtij autoriteti.

Në tregun hekurudhor Shqiptar, ka disa kohë që janë futur dhe operojnë sipërmarrës hekurudhorë privatë. Operimi në tregun hekurudhor të disa operatorëve privatë dhe shtetërorë, sjell si domosdoshmëri realizimin e ndryshimeve rregullatore së pari të legjislacionit hekurudhor. Ky legjislacion, meqë tregu hekurudhor do të integrohet në tregun e BE-së, kërkohet të bëhet duke e

përafruar me legjislacionin e Bashkimit Europian.

Duke u nisur nga karakteristikat e këtyre transporteve, bashkëveprimin dhe bashkëlidhjen ndërmjet njëri-tjetrit, aspekte të mirëfunksionimit dhe bashkëpunimit me autoritete të njëjta të vendeve të BE-së, pas konsultimit dhe me konulencën teknike të BE-së, u vendos që të krijohet një autoritet i vetëm për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare, me departamente dhe detyra të ndara dhe qe do funksionojë krejtësisht në mënyrë të pavaruar, që do ketë statusin e vet juridik në vendimmarrje dhe në kompetencat e tij të investigimit.

# 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.

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.

Transporti detar ka të bëjë kryesisht me transportin e mallrave dhe të udhëtarëve nëpërmjet detit dhe i lidhur me shumë aktivitete të tjera të tilla si agjenci anijesh, marrjen me qira të anijeve dhe ndërmjetësimin, punën dhe edukimin detar, transportin multimodal dhe intermodal dhe shërbimet përkatëse. Flota shqiptare aktualisht nuk i kalon 20 anije; nga të cilat 10 janë anije të përgjithshme mallrash, 4 janë anije pasagjerësh dhe 6 janë rimorkiatorë.

Në sektorin e porteve detare, Shqipëria ka katër autoritete portuale kryesore: Durrës, Vlorë, Shëngjin, dhe Sarandë dhe dy objekte terminali private të naftës në Porto Romano (Durrës) dhe Gjirin e Vlorës (Vlorë). Përveç dy terminaleve të fundit dhe portit të Durrësit, i cili vepron mbi baza pronari, tre portet e tjera ende veprojnë si porte të shërbimit publik. Nuk ka klasifikim apo prioritizim të veçantë se cilat porte në Shqipëri janë me interes ekonomik lokal, kombëtar dhe/ose ndërkombëtar.

Kryesore për performancën e transportit detar është shkalla në të cilën qeveria dhe organet publike janë të përfshira në aspektet e rregullave teknike dhe ekonomike. Një çështje e rëndësishme e ndërhyrjes së politikave dhe rregullave në transportin detar dhe portet është çështja e sigurisë, parrezikshmërisë, rregullave të punës dhe qëndrueshmërisë së mjedisit.

Në këto kushte, tregu hekurudhor dhe detar, kërkon në mënyrë urgjente garantimin e veprimtarisë së sigurtë të operatorëve hekurudhorë përsa i përket elementëve të sigurisë, duke rritur besimin për një transport pa aksidente. Prandaj, është me prioritet të lartë ngritja e autoritetit për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare.

Grupet e prekura nga ky problem janë:

* Qeveria pasi do të sigurojë fonde shtesë për ngritjen dhe funksionimin e këtij institucioni të pavarura hekurudhor dhe detar, trajnimin e stafit dhe garantimin e funksionimit në mënyrë të pavarur të tyre.
* Personat juridikë apo fizikë, që po operojnë apo do operojnë në sektorin hekurudhor dhe detar të cilët do të plotësojnë kushtet dhe kërkesat për rritjen e elementëve të sigurisë.
* Shoqëria civile dhe qytetarët, do të përfitojë nga ulja e tarifave të transportit, shtimi i vendeve të punës dhe nga shtimi i kujdesit për ruajtjen e mjedisit pasi do kemi një ajër më të pastër nga pakësimi i CO2.

Ky funksionim, më parë, kur në treg ishte vetëm operatori shtetëror, është rregulluar dhe kontrolluar nga ministria e linjës që mbulon transportet, ndërsa tani duhen ngritur institucione të pavarura të reja në zbatim të politikave të qeverisë për sektorin e transportit.

# 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 krahas lehtësimeve të pajisjes me licencë hekurudhore të operatorëve të tregut hekurudhor dhe mundësi të barabarta, të drejta dhe jodiskriminuese për operim edhe forcimin dhe shtimin e kërkesave dhe kushteve të sugurisë për minimizimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.

Gjithashtu, në fushën e transportit detar, qeveria ka prezantuar një numër nismash gjatë dekadës së fundit për të reformuar politikat institucionale dhe rregullatore, për të ngritur strukturat e decentralizuara dhe për të përmirësuar shërbimin e klientit, sigurinë, cilësinë e aseteve dhe performancën komerciale.

Duke qenë në kushtet e hapjes dhe zgjerimit të këtyre tregjeve, ristrukturimit në tërësi të sistemeve, rivënies në funksionim të plotë të infrastrukturave ekzistuese dhe ndërtimit të infrastrukturave të reja, qeveria ka vendosur dhe po zbaton politikat më të mira në funksion të këtij qëllimi.

Qeveria:

* Ka planifikuar ngritjen e institucioneve të reja hekurudhore dhe detare në strategji dhe ka vendosur hartimin e ligjeve përkatëse për ngritjen dhe funksionimin e këtyre institucioneve në Kodin Hekurudhor të Ri dhe kodin detar të ndryshuar.
* 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 ngritjen e këtij autoriteti.

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 së 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 e këtij propozimi janë:

* Të përmirësohet siguria në sektorin e transportit hekurudhor dhe detar.
* Të bëhet parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare.
* Të bëhet parandalimi i ndotjes nga lokomotivat dhe anijet duke zvogëluar dhe ulur rrezikun e viktimave të ardhshme hekurudhore ose/dhe detare.
* Të realizohet bashkëpunim i pandërprerpë me autoritetet e investigimit të vendeve të Bashkimit Europian, me synim shkëmbimin e informacionit dhe praktikave më të mira në fushën e transportit hekurudhor ose/dhe detar.
* Të garantohet një nivel i lartë trajnimi dhe kualifikimesh për të gjithë stafin e autoritetit.

# 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.*

“Opsioni 0 status quo” – Të mos bërit asgjë dhe qëndrimit në pozicionin e tanishëm ku jemi. Tani, investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore e realizon Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor, gjë që bie ndesh me direktivën e BE-së për këtë qëllim. Në fushën detare, bëhet nëpërmjet një komisioni që ngrihet në momentin e aksidenteve dhe jo nga një institucion siç dhe kërkohet nga direktiva përkatëse e BE-së. Në këto kushte, kjo nuk është alternativë sepse duhet të zbatohet Kodi Hekurudhor dhe Kodi Detar dhe kryesorja, Shqipëria kërkon të anëtarësohet në BE, prandaj mbetet detyrim ligjor plotësimi i disa kushteve të përcaktuara.

“Opsioni 1” – Ngritja e dy autoriteteve të ndara siç parashikohet në: ligjin nr. 142, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë’ dhe ligjin nr. 9251, datë 08.07.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, nëpërmjet hartimit të një projektligji për ngritjen e “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore” dhe një tjetër për ngritjen e “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Detare”.

“Opsioni 2” – Ngritjen e një autoriteti të vetëm që do të përfshijë të dy këto autoritete nëpërmjet hartimit të projektligjit për ngritjen “Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare”, si një autoritet i pavarur publik, që do ketë statusin e vet juridik në vendimmarrje dhe në kompetencat e tij të investigimit. Qëllimi i qeverisë shqiptare është të krijojë një autoritet të tillë të përbashkët investigimi, dhe ky do të ishte një përparim i madh, shumë i vlerësuar nga BE. Nga praktikat më të mira europiane, për vende me një volum të transportit hekurudhor dhe detar në shifrat e përafërta me tonat, është më efikase veprimi i këtij autoriteti të vetëm dhe jo të ndarë. Kjo jo vetëm për arsye të kostove të funksionimit por edhe për efiçencen e veprimtarisë së investigimit.

Opsionet janë zgjedhur në përpjekje dhe me qëllimin për zbatimin e politikës së qeverisë në fushën e transportit hekurudhor dhe detar, e cila është në koherencë me politikën europiane. Duke vepruar dhe synuar zbatimin e akteve ligjore të miratuara, për krijimin e një sistemi hekurudhor dhe detar funksional, kërkohet me emergjencë ngritja e këtij autoriteti, të pavarur, i cili do mundësojë rritjen e kërkesave të sigurisë dhe minimizimin e aksidenteve hekurudhore dhe detare.

# 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 investime të huaja dhe vendase, për përmirësimin dhe shtimin e infrastrukturës hekurudhore dhe situatën portuale.
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 dhe detar.

1. Kalimi gradualisht i transportit të mallrave në rrugë hekurudhore dhe detare 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 dhe detar.
2. Ndikim në ruajtjen e mjedisit të pastër për shkak të uljes së emetimeve të CO2.
* Bizneset
* Ndikime të drejtpërdrejta
1. Siguria e operatorëve në këto transporte nëpërmjet forcimit të masave të sigurisë që sjellin ulje të aksidenteve hekurudhore dhe detare.
2. Si rrjedhim i plotësimit të kërkesave të sigurisë lehtësohen proçedurat për kalimet kufitare duke ulur kohën e nevojshme.
3. Ulja e aksidenteve dhe incidenteve sjell rritjen e interesimit për futjen e operatorëve të rinj në këto transporte.
* Ndikime jo të drejtpërdrejta
1. Rritja e investimeve dhe përmirësimet në fushën e transportit hekurudhor dhe detar krijojnë kushtet për përmirësimin e infrastrukturës publike, duke sjellë shërbime cilësore me të mira, rritje të transportit të mallrave dhe pasagjerëve duke përfituar dhe biznesi.
2. Garantimi i një konkurrence të drejtë i jep mundësi dhe shanse të barabarta për t’u futur në këtë fushë transportesh më shumë operatorësh.
* Sektori publik
* Ndikime të drejtpërdrejta
1. Futja e operatorëve të rinj në tregun hekurudhor dhe detar, 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. Parashikohet më tepër të ardhura në buxhetin e shtetit përsa i përket taksave, sigurimeve shëndetësore dhe shoqërore.
3. Rritja e transportit në linjë hekurudhore dhe detare është favor për popullsinë pasi ndikon direkt në uljen e shpenzimeve për transport.
* Ndikime jo të drejtpërdrejta
1. Përmirësimi i infrastrukturës hekurudhore dhe detare 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 dhe transportet detare. Kjo do të sjellë dhe rritjen e numrit të operatorëve që do të marrin pjesë në tregun hekurudhor dhe detar, hapjen e tij dhe për rrjedhojë dhe uljen e çmimeve të transportit duke shtuatr volumin e tij.
* 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 në zbatim të Kodit Detar, të ndryshuar dhe sipas praktikave më të mira rajonale dhe ndërkombëtare, duke siguruar:

1. një rritje të operatorëve ekonomikë në tregun hekurudho dhe detar, lehtësimin e veprimatrisë së tyre, për pasojë rritjen e volumeve të transportit, uljen e ndotjes mjedisore nëpërmjet uljes së emetimeve të gazrave.
2. zgjidhje të mosmarrëveshjeve në mënyrë të shpejtë, të drejtë dhe pa kosto, duke siguruar një veprimtari të sigurtë ekonomike dhe duke stimuluar në një farë mënyre, operatorët jashtë sistemit hekurudhor dhe detar.
3. rritjen e masave dhe kushteve të sigurisë duke ulur numrin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare.

Këto supozime dalin nga konsultimet e herëpashershme me operatorët privatë që janë momentalisht në tregun hekurudhor dhe detar, 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 parashikuar, përsa i përket ngritjes së autoritetit, caktimit të godinës ku do të vendoset autoriteti si dhe caktimi i titullarit kryesor.
2. Nxjerrja e rregullores 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 investime të huaja dhe vendase, për përmirësimin dhe shtimin e infrastrukturës hekurudhore dhe situatën portuale. | Siguria e operatorëve në këto transporte nëpërmjet forcimit të masave të sigurisë që sjellin ulje të aksidenteve hekurudhore dhe detare. | Futja e operatorëve të rinj në tregun hekurudhor dhe detar, 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 dhe detar. | Si rrjedhim i plotësimit të kërkesave të sigurisë lehtësohen proçedurat për kalimet kufitare duke ulur kohën e nevojshme.  | 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 dhe detare duke ndihmuar uljen e trafikut rrugor dhe duke përmirësuar masat kundër ngrohjes globale. | Ulja e aksidenteve dhe incidenteve sjell rritjen e interesimit për futjen e operatorëve të rinj në këto transporte. | Rritja e transportit në linjë hekurudhore dhe detare 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 dhe detar. | Siguria e operatorëve në këto transporte nëpërmjet forcimit të masave të sigurisë që sjellin ulje të aksidenteve hekurudhore dhe detare. | Përmirësimi i infrastrukturës hekurudhore dhe detare 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. | Si rrjedhim i plotësimit të kërkesave të sigurisë lehtësohen proçedurat për kalimet kufitare duke ulur kohën e nevojshme.  | 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 |

**Analiza e kosto – efektivitetit**

Këtë analizë do ta bëjmë duke konsideruar një rritje volumi transporti hekurudhor, duke konsideruar ndikimet e paketës ligjore hekurudhore në tërësi, jo vetëm këtë masë ligjore, duke sjellë të ardhura në buxhet prej mesatarisht 50 miljon lekë në vit.

Kjo rritje transporti parashikohet që mund të merret kryesisht nga transporti i materialeve që përdorin fabrikat e çimentos,(klinger, koks, etj) që tani, e bëjnë me transport rrugor.

Si do merret?

Lehtësimi i hyrjes në tregun hekurudhor të subjekteve të ndryshme transportuese hekurudhore, garancisë për një biznes të drejtë nëpërmjet tarifave transparente, ulja e tarifës për ton/km do marrë interesin për këtë transport në vend të transportit rrugor, lidhja me portet detare(vënia në shfrytëzim e lidhjes me portin e Durrësit). Ky ligj nuk është ndikues drejtpërdrejt por është pjesë e reformës tërësore të sistemit hekurudhor.

Në mënyrë tabelare:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Opsionet** | **Kostot****(mije leke/vit)** | **Përfitimet****(** **mije leke/vit )** | **Efektiviteti****( mije leke/vit )** |
| Opsioni 1 | 2x22.380=44.760 | 50.000 | 5.240 |
| Opsioni 2 | 22.380 | 50.000 | 27.620 |

Rekomandimet bazuar në analizë:

Analiza e kosto-efektivitetit tregon se kemi vetëm një opsion që është më efektiv, opsioni i rekomanduar për zbatim 2.

# Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar 2, janë:

* Siguron me një akt të vetëm ligjor, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare, në bazë të parimeve të funksionimit në mënyrë të pavarur.
* Organizimin dhe ngritja e këtij autoriteti për invetigim në dy fusha të përbashkëta, do të kërkojë një kohë më të vogël për ngritje dhe organizim.
* Është në zbatim të Kodit Hekurudhor dhe Kodit Detar, të ndryshuar dhe përmbush kërkesat europiane për krijimin e këtij autoriteti të pavarur.
* Duke u organizuar në një autoritet të vetëm rritet mundësia e bashkëpunimit me autoritet e investigimit të vendeve të tjera Europiane.

# 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.*

Njësia përgjegjëse për zbatimin e opsionit të përzgjedhur do të jetë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Pengesat e mundshme për zbatimin e këtij opsioni mund të jetë koha e nevojshme për përcaktimin e ambienteve, zyrave dhe pajisja me mjetet e nevojshme të punës, ngritja, përcaktimi i stafit drejtues dhe punonjës, hartimi sipas parashikimit të kodit, i rregullores së funksionimit të autoritetit.

Masat që do merren nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në bashkëpunim me institucionet e mësipërme, në kuadër të zbatimit të objektivit të politikës janë:

* Caktimi në kohë i ambienteve ku do të vendoset ky autoritet.
* Realizimi në kohë i procedurave për përzgjedhjen e stafit të autoritetit.
* Trajnimin në kohën sa më të shpejtë të mundur të këtij stafi.

**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 kërkesat e sigurisë.

Arritjen e qëllimeve të përshkruara më sipër në fushën e transporteve hekurudhore dhe detare do ta identifikojmë nëpërmjet uljes së numrit të aksidenteve në transportin hekurudhor dhe detar.

**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 | 22.380 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 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**  | 22.380 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **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**  | 22.380 |
| **Vlera aktuale e përfitimit në total** | 50.000 |
| **Vlera aktuale neto (VAN) =** Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total | 27.620 |

**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 | 2x22.380=44.760 | 50.000 | 5.240 |
| Opsioni 2 | 22.380 | 50.000 | 27.620 |

Duke qene se Opsioni 2 ka vlere aktuale neto më të madhe krahasuar me opsionin 1, ai është opsioni i preferuar.