**R E L A C I O N**

**PËR**

**PROJEKTLIGJIN**

**PËR KRIJIMIN E AUTORITETIT KOMBËTAR TË INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE [[1]](#footnote-1)**

1. **QËLLIMI I PROJEKTLIGJIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN**

Ky Projekligj synon plotësimin e akteve ligjore të parashikuara në Ligjin nr. 142/2016 (Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë), të cilat mundësojnë zbatueshmërinë e këtij Ligji.

Qëllimi i këtij ligji është krijimi i Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve hekurudhore dhe detare, që në vijim do të quhet “Autoriteti”.

Objekti i këtij ligji është përcaktimi i rregullave për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit, si dhe marrëdhëniet e tij me autoritetet e tjera hekurudhore dhe detare.

Qëllimi i investigimit është përmirësimi, kur është e mundur, i sigurisë hekurudhore në funksion të parandalimit të aksidenteve e të incidenteve.

Investigimi sipas këtij ligji nuk ka si objekt kryesor përgjegjësinë apo pjesëtimin e fajit por zbulimin e shkaqeve dhe përmirësimin e tyre.

Hapja e sigurtë e tregut hekurudhor dhe zhvillimet teknologjike për një transport ndërveprues të sigurisë së lartë, të cilët kërkojnë garantimin e përputhshmërisë teknollogjike nga pikpamja e sigurisë teknike, sidhe rritja e nivelit të kësaj garancije, kërkojnë krijimin e një organi Investigimi të pavaruar nga aktorët që e krijonë aksidentin apo incidentin për ti bërë një analizë të hollësishme të natyrave teknike apo psikologjike, pra për shkaqe materiale dhe subjektive.

1. **VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE**

Miratimi i këtij projektligji është në përputhje të plotë me programin politik të Keshillit të Ministrave për zhvillimin e sektorit hekurudhor nëpërmjet rregullimit te tregut dhe konkurrences se lire në përputhje me Direktivat dhe Rregulloret evropiane që disiplinojnë këtë sektor mjaft të rëndësishëm transporti.

Miratimi i këtij projektligji është i planifikuar në programin analitik të projekt akteve të Këshillit të Ministrave për vitin 2019.

Projektligji “Mbi krijimin e autoritetit rregullator dhe autoritetin liçencues në hekurudhë” është pjesë e planit të projekt akteve të sektorit hekurudhor të planifikuar për t’u adoptuar në Traktatin e Komunitetit të Transportit të ratifikuar nga RSH-së me Ligjin Nr. 8/2018 “Për Ratifikimin e Traktatit që Themelon Komunitetin e Transportit.

Miratimi i këtij projektligji është në përputhje të plotë me strategjinë e zhvillimit të sektorit hekurudhor në Shqipëri, e cila është pjesë përbërëse e Strategjisë Sektoriale të Transportit Shqiptar dhe Planit të Veprimit për vitet 2016-2020, të miratuar me VKM Nr. 811, të datës 16.11.2016.

Miratimi i këtij projektligji është në përputhje të plotë me Planin Kombetar të Transportit Shqiptar - Rishikimi II, 2018, për zhvillimin e sektorit hekurudhor.

Projektligji “Për Autoritetin e Investigimeve të Aksidenteve dhe Incidenteve” është pjesë e zbatimit të ligjit Nr. 142/2016, Kodi Hekurudhor i RSH-së dhe në veçanti Nenet 2, 6 dhe 75.

1. **PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT, EFEKTET E PRITSHME TË KËTIJ PROJEKTVENDIMI**

* Projekt-Ligji është me prioritet të lartë pasi që ai duhet të ishte zbatuar tashmë pas hyrjes në fuqi të Kodit hekurudhor, në korrik të vitit 2018.
* Tregu kërkon urgjentisht krijimin e AKIAI sepse çështjet e sigurisë hekurudhore dhe investigimit të aksidenteve dhe incidenteve janë të integruara në një organ të vetëm, në Drejtorinë e Inspektimit Hekurudhor (DIH), gjë që nuk është në përputhje me Nenin 75, Paragrafin 5 të Kodit Hekurudhor, i cili kërkon që "ky organ - AKIAI - duhet të jetë i pavarur funksionalisht nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore".
* Meqënëse një AKIAI i pavarur është parakusht ligjor për zbatimin e ACQUIS të BE-së dhe hyrjen në BE, është e nevojshme që ky autoritet të krijohet sa më shpejt që të jetë e mundur dhe të jetë i ndarë plotësisht nga Autoriteti Rregullator Hekurudhor.
* Krijimi i këtij Autoriteti pritet të përmiresojë sigurinë e lëvizjes në transportin hekurudhor dhe detar si edhe të rrisë shkallën e parandalimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore, duke garantuar edhe kushtet e nevojshme për ndërveprimin në rrjetet rajhekurudhore dhe detare.

1. **VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI VENDAS E NDËRKOMBËTAR**

* Projektligji i propozuar është në përputhje më nenet 78 dhe 83, pika 1 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë.
* Në zbatim të ligjit 142/2016, neneve 58-72 dhe 132-149 të tij.
* Në zbatim të në Direktivën 2016/798 / BE mbi Sigurinë.
* Në zbatim të Planin Kombëtar për Integrimin Evropian deri në vitin 2020 (VKM Nr. 246 i datës 09.05.2018)

1. **VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME *ACQUIS COMMUNAUTAIRE***

Siç është përmendur në pikën I, Komisioni Evropian i BE-së i jep prioritet të lartë krijimit të AKIA të pavarur pa të cilin nuk mund të arrihet objektiviteti i synuar në çështjet e sigurisë dhe ndërveprimit.

Ky projektligj në tërësi ka përafrim të pjesshëm me aktet e EU sipas Tabelave të Përputhshmërisë që i bashkëlidhen këtij Projektligji dhe, në veçanti, përputhshmëri të plotë me parimet më të rëndësishme të BE-së, që rregullojnë këtë sektor të rëndësishëm transporti.

1. **PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT**

Direktiva 798/2016 e BE-së Paragrafi (36) dhe (37) përcakton se:

“Organet investiguese të aksidenteve luajnë një rol thelbësor në procesin e investigimit të sigurisë hekurudhore. Puna e tyre është me rëndësi të madhe në përcaktimin e shkaqeve të aksidenteve ose incidenteve, prandaj është thelbësore që ata të zotërojnë burimet e nevojshme financiare dhe njerëzore për të kryer investigime efektive dhe efikase. Ato duhet të bashkëpunojnë dhe të shkëmbejnë informacionet dhe praktikat e tyre më të mira. Ata duhet të krijojnë një program të shqyrtimit profesional për të monitoruar efektivitetin e investigimeve të tyre. Raportet e shqyrtimit profesional duhet t'i dërgohen Agjencisë Hekurudhore Evropiane në mënyrë që t’a lejojnë atë të monitorojë ecurinë e përgjithshme të sigurisë së sistemit hekurudhor evropian.

Aksidentet hekurudhore serioze janë të rralla në krahasim me format e tjera të transportit, por megjithatë, ato mund të kenë pasoja katastrofike dhe të ngrenë shqetësime tek publiku për sigurinë e sistemit hekurudhor. Të gjitha këto aksidente duhet të hetohen për të shmangur përsëritjen dhe rezultatet e këtyre investigimeve duhet të bëhen publike. Aksidentet dhe incidentet e mëparshme mund të jenë faktorë të rëndësishëm për shmangien e aksidenteve të tjera në të ardhmen dhe duhet të jenë subjekt i investigimeve të sigurisë, kur është e nevojshme.

Kodi, në Nenin 81, ka marrë në konsideratë bashkëpunimin ndërmjet Agjencisë Hekurudhore Evropiane (ERA) dhe AKIAI, duke siguruar kështu që ERA të vihet në dijeni mbi aktivitetet e investigimit dhe të mund të ndihmojë Autoritetin Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore.

Paragrafi (38) i Direktivës 798/2016 i BE-së:

“Investigimi i sigurisë duhet të mbahet i ndarë nga hetimi gjyqësor për të njëjtin incident dhe të ketë akses mbi dëshmitë dhe dëshmitarët. Investigimi duhet të kryhet nga një organ i pavarur nga aktorët e tjerë të sektorit hekurudhor. Autoriteti duhet të funksionojë në një mënyrë të tillë që të shmangë konfliktet e interesit dhe çdo përfshirje të mundshme në dukuritë që janë hetuar; në veçanti, pavarësia e tij funksionale nuk duhet të ndikohet në rastet kur është i lidhur ngushtë me Autoritetin Kombëtar të Sigurisë ose me Autoritetin Rregullator Hekurudhor për arsye organizative dhe ligjore. Investigimet e tij duhet të kryhen në mënyrë sa më transparente dhe të publikohen në faqen e tij të internetit. Për çdo rast Autoriteti i Investigimit duhet të krijojë grupin përkatës të investigimit që duhet të ketë ekspertizën e nevojshme për të gjetur shkaqet direkte dhe indirekte të aksidenteve dhe incidenteve”.

Politika e konceptit evropian është përafruar pjesërisht me legjislacionin hekurudhor shqiptar në nenet 73 - 82 të kodit që janë bazuar në Direktivën 798/ 2016 të BE-së.

Kriteret e pavarësisë sipas Neneve 75.5, 75.6, dhe 76.1 të Kodit Hekurudhor duhet të plotësohen përsa i përket:

* + Pavarësisë ligjore nga çdo subjekt tjetër publik ose privat në sektorin ekonomik;
  + Pavarësisë ligjore, organizative dhe financiare nga subjektet që janë drejtpërdrejt të përfshirë në çështjet hekurudhore;
  + Pavarësisë nga Menaxherët e Infrastrukturës/Administresit e infrastrukstures sipas Kodit, autoritetet alokues te kapaciteteve, aplikantët, autoritetet rregullatore, autoritetet e sigurisë dhe ndërveprimit dhe nga Agjencia e Bashkimit Evropian per Hekurudhat;
  + Pavarësisë funksionale nga çdo autoritet kompetent i përfshirë në lëshimin e kontratave të shërbimit publik. Autoriteti Kompetent sipas Direktivës 1370/2007/BE dhe Nenit 150 të Kodit.

Pavarësia nënkupton "Pavarësinë organizative, vendimmarrëse, financiare, dhe ligjore" siç përcaktohet në Nenin 22 të Direktivës 798 /2016 të BE.

Pavarësia nga ministria e cila ushtron të drejtën e pronësisë mbi kompaninë hekurudhore shtetërore ekzistuese nuk është e garantuar në mënyrë strikte në KOD. Ky është një problem i përgjithshëm në të gjitha Shtetet Anëtare të BE-së, për sa kohë që ministri përgjegjës për transportin ushtron gjithashtu të drejtat e pronësisë të kompanisë shtetërore. Në praktikë, nuk ka patur raste ku ministri kompetent është përpjekur të ndikojë AKIAI, por kjo është e mundur ligjërisht.

Kriteret e pavarësisë për përzgjedhjen e INVESTIGUESIT KRYESOR si në Kod dhe personelit të AKIAI nuk janë përcaktuar as në Kod as në Direktivën e BE-së për Sigurinë. Megjithatë, ato mund të rrjedhin në mënyrë analoge nga përcaktimi ligjor i pavarësisë i sanksionuar në Direktivën 34/2012/BE për pavarësinë e Autoritetit Rregullator në fushën e sigurisë.

Investiguesi kryesor dhe stafi i tij përgjegjës për çështjet e sigurisë duhet:

* + Të emërohen sipas rregullave të qarta dhe transparente;
  + Të jenë të pavarur nga çdo interes tregtar dhe të mos ketë ndonjë marrëdhënie biznesi me ndonjë kompani apo entitet të rregulluar;
  + Të mos kërkojnë ose të marrin udhëzime nga asnjë qeveri, apo subjekt publik ose privat;
  + Të kenë pavarësi të plotë në vendimmarrje dhe fuqi dhe kompetenca të plota mbi Investigimin pa ndërhyrje nga jashtë;
  + Të mos jenë të punësuar ose të mos kenë përgjegjësi në ndonjë sipërmarrje ose entitet të rregulluar për një periudhë jo më të shkurtër se një vit, pas mbarimit të mandatit të tyre në AKIA.

Përsa i përket pozicionimit të AKIA në organizimin e përgjithshëm të sektorit hekurudhor, as KODI dhe as Direktiva e Sigurisë së BE-së nuk parashikojnë një integrim të AKIA me autoritetet e tjera të sigurisë për sektorë të tjerë të transportit.

Sipas praktikës aktuale në Bashkimin Evropian janë të mundshme disa opsione të organizimit të AKIAI:

* 1. Opsioni 1 – Opsioni klasik: AKIA është përgjegjës ekskluzivisht për sektorin hekurudhor.
  2. Opsioni 2 – Opsioni i Integruar: AKIA është i integruar në një tjetër Autoritet Investigues tjetër si ai ajror, detar ose rrugor.

Komisioni Evropian ka rekomanduar në Raportin e tij integrimin e AKIAI me Organe të tjera Kombëtare të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve. Bazuar në përvojën e BE-së, është zgjedhur Opsioni 2.

Arsyet kryesore janë:

* + përvoja e te gjithe organeve te integruara të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve
  + mundësia e kursimeve të shpenzimeve për detyra të caktuara administrative.

Një autoritet i tillë nuk do të kishte nevojë për më shumë se INVESTIGUESIN KRYESOR dhe 6 deri ne 9 ekspertë të tjerë investigues.

Është praktikë e zakonshme që AKIAI e shteteve të vogla të kërkojë ndihmë nga Autoritetet homologe të shteteve të tjera dhe nga ERA. Kjo është përcaktuar indirekt edhe në Nenin 77 të Kodit Hekurudhor. Kjo është një masë për kursimin e kohës dhe kostos.

***Procedurat ligjore përkatëse në krijimin e AKIAI***

Garancia e pavarësisë së AKIAI sigurohet nga pavarësia e Investiguesit Kryesor.

Për të siguruar pavarësinë,

* + Investiguesi Kryesor është i parevokueshëm.
  + Periudha e shërbimit të tij zakonisht është 5 ose 6 vjet me mundësinë e zgjatjes së mëtejshme.
  + Ministri përgjegjës për transportin emëron Investiguesin Kryesor.
  + Kandidati zgjidhet në një proces transparent midis profesionistëve më të mirë dhe me përvojë në çështjet e sigurisë, në sektorin e transportit, dhe jo domosdoshmërisht në çështjet hekurudhore.
  + Kandidati duhet të ketë një karrierë të afirmuar në sektorin privat apo publik.
  + Kandidati nuk duhet të ketë ndonjë interes personal të drejtpërdrejtë ose të tërthortë në sektorin e transportit hekurudhor.

Pavarësia financiare e AKIAI është subjekt i verifikimit nga ana e ministrit përgjegjës dhe / ose gjithashtu nga Kontrolli i Larte i Shtetit.

Burimet financiare do të vijnë nga buxheti i shtetit. Të ardhura të tjera mund të vijnë nga punë investiguese për ministri apo organe të tjera publike.

1. **INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E AKTIT**

Për zbatimin e projektaktit ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministria e Financave dhe Ekonomisë.

1. **PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT**

* Asistenca Teknike e financuar nga komisioni Evropian me Nr. Kontrate: 2018/400449a.
* Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
* Instituti Transportit Tiranë
* Hekurudha Shqiptare
* Inspektoriati Hekurudhor
* Pjesëmarrësit e tregut si sipërmarrësit hekurudhorë ekzistues të licensuar, aplikantët potencialë për licencat hekurudhore dhe menaxherët infrastrukturorë.

1. **RAPORTI I VLERËSIMIT TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE**

Ky projektligj nuk shoqërohet me efekte financiare shtesë për buxhetin e shtetit.

Në programin Buxhetor Afatmesëm 2020-2022, është parashikuar fondi 400,000,000 lekë për mbështetjen e Sektorit të Hekurudhës HSH. Aktualisht me këtë fond sot mbulohen shpenzimet për paga/sigurime shoqërore përkatësisht për punonjësit ekzistues të administratës që do të shpërndahen në katër shoqëritë e reja që dalin nga ristrukturimi:

1. Ligji i ristrukturimit

* Shoqëria Aksionere (sh.a.) Infrastruktura e Hekurudhës Shqiptare,
* Shoqëria Aksionere (sh.a.) e Transportit të Udhëtarëve,
* Shoqëria Aksionere (sh.a.) e Transportit të Mallrave,
* Shoqëria Aksionere (sh.a.) e Mirëmbajtjes së Mjeteve Lëvizëse Hekurudhore;

Po kështu, personeli ekzistues do të shpërndahet edhe në organet e reja rregullatore që krijohen nga:

2. Ligji për Autoritetin e Sigurisë Hekurudhore

**3. Ligji për Autoritetin Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve.**

4. Ligji për Autoritetin Rregullator dhe Liçencues.

Pra zbatimi i këtij projektligji sjell si pasojë ristrukturim të strukturave ekzistuese dhe lëvizje të brendshme që nuk sjellin kosto financiare shtesë.

**MINISTRI**

**Belinda Balluku**

1. Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve / Incidenteve Hekurudhore është integruar brenda organit kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Detare dhe Hekurudhore [↑](#footnote-ref-1)