|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | |  |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Projektligj për krijimin e “Autoritetit Kombëtar të Sigurisë Hekurudhore”. | |
| **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** | 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;  Direktivën (BE) 2016/797 të Parlamentit Europian dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi ndërveprimin e sistemit hekurudhor brenda Bashkimit Europian”, Numri CELEX 32016L0797, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr. 138, datë 26.5.2016. | |
| **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** | 29.07.2019 | |
| **A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT?**  **NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT** | Jo | |
| **NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | [2019 – MIE-Nr. VN 6] | |
| **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 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 por edhe ato kandidate që do të anëtarësohen, krijimi i një autoriteti të pavarur për sigurinë hekurudhore dhe ndërveprimin dhe ndarjen plotësisht nga autoriteti i investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.  Po kështu, miratoi Direktivën (BE) 2016/797 të Parlamentit Europian dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi ndërveprimin e sistemit hekurudhor brenda Bashkimit Europian”, sipas së cilës kërkohet që të zbatohet në ligjin vendas të çdo shteti, kërkesat që kanë të bëjnë me ndërveprimin, në veçanti çështjet që kanë të bëjnë me Specifikimet Teknike të Ndërveprimit, aplikimin e regjistrimit të mjeteve dhe infrastrukturës hekurudhore si edhe akreditimin e organeve të krijuara.  Neni 16 i Direktivës 2016/798, kërkon që çdo shtet, pra edhe shteti jonë, të caktojë, të organizojë një institucion pavarur të sigurisë, që të ketë kapacitetin e nevojshëm organizativ për sa i përket burimeve njerëzore dhe materiale dhe i pavarur në organizimin, strukturën ligjore dhe vendimmarrjet.  Hyrja e transportuesve të rinj në tregun hekurudhor, ka bërë që të rriten transportet reciproke dhe me vendet kufitare, momentalisht vetëm me Malin e Zi. Është konstatuar që dalja e mjeteve tona hekurudhore dhe personelit të trenit jashtë shtetit, ka disa probleme teknike të njehsimit të certifikatave të sigurisë dhe dokumentave të tjerë që sjell probleme për transportuesit tanë hekurudhorë.  Prandaj, dhe jo vetëm për transportet kufitare por edhe transportin e brendshëm hekurudhor, është me prioritet të lartë, plotësimi i kërkesës së tregut hekurudhor shqiptar, për krijimin e mundësive ligjore, për garantimin e kërkesave dhe certifikatave të sigurisë, në përputhje me legjislacionin e europian hekurudhor, i cili garanton dhe njehsimin dhe njohjen e këtyre dokumentave teknikë të sigurisë, me ato të rajonit.  Nga ana tjëtër, në përputhje dhe zbatim të acquis të BE-së, direktivës 2016/797, është kusht i domosdoshëm, ndarja e funksioneve të sigurisë hekurudhore nga funksionet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.  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.  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 69 përcakton krijimin e një institucioni të pavarur si organi përgjegjës për të siguruar që niveli i sigurisë hekurudhore mbahet dhe përmirësohet vazhdimisht dhe krejtësisht të ndarë nga detyrat për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.  Në këtë mënyrë Shqipëria i plotëson shumicën e kërkesave të nenit 16 të kësaj direktive por, duhet të sigurojë pajtueshmëri të plotë me këtë direktivë përsa i përket ngritjes së një institucioni të pavarur të sigurisë, sipas kërkesave të reja të BE-së, si një detyrim ligjor për fillimin e negocijatave dhe anëtarësimin në Bashkimin Evropian. Së dyti, si një detyrim për transportuesit hekurudhor, që mundëson njohjen e vlefshmërisë së dokumentave, certifikatave të sigurisë edhe nga vendet fqinje si dhe ndarjen e funksioneve të kontrollit të sigurisë nga funksionet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.  Ndërhyrja e qeverisë është e nevojshme, për sigurimin, për rritjen dhe kontrollin e kërkesave të sigurisë hekurudhore, garantimin e ndarjes së kontrollit të sigurisë me funksione të tjera të tregut hekurudhor, krijimin e lehtësirave për transportuesit hekurudhorë në transportet kufitare. | | |
| **OBJEKTIVAT**  *Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?*  Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë:   * Heqja e barrierave administrative dhe teknike, duke vendosur një qasje të përbashkët ndaj rregullave të sigurisë dhe ndërveprimit për të gjitha ndërmarrjet hekurudhore. * Të garantohet në vazhdimësi, pajtueshmëria me detyrimet ligjore të sipërmarrjeve hekurudhore dhe administruesve të infrastrukturës, përsa i përket marrjes së certifikatave dhe autorizimeve të sigurisë. * Të zbatohet një sistem i menaxhimit të sigurisë që plotëson kërkesat e Bashkimit Evropian dhe që përmban elementë të përbashkët të sigurisë dhe ndërveprimit. * Krijimin e lehtësirave për transportet kufitare hekurudhore. | | |
| **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. Kjo nuk është alternativë sepse duhet të zbatohet Kodi Hekurudhor dhe kryesorja, Shqipëria kërkon të anëtarësohet në BE, prandaj mbetet detyrim ligjor plotësimi i disa kushteve të përcaktuara.  “Opsioni 1” – Bërja minimum nëpërmjet ndryshime në legjislacionin ekzistues. Kjo është e pamundur sepse hyrja në fuqi e Kodit të ri Hekurudhor, ka shfuqizuar të gjithë aktet ligjore të mëparshme për shkak të ndryshimeve dhe shfuqizimeve të direktivave dhe rregulloreve referuese të BE-së.  “Opsioni 2” – Hartimi i një ligji të ri, për krijimin e një institucioni të pavarur të sigurisë, i cili do të përmbushë të gjitha detyrimet ligjore dhe kërkesat e tregut hekurudhor. | | |
| **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   Nritja e këtij autoriteti të ri, në periudhën afatshkurtër, parashikohet të mos ketë ndikim mbi buxhetin e shtetit. Në të ardhmen, mund të kemi hyrje në buxhet nga gjobat të cilat nuk mund të parashikohen me saktësi. Nuk parashikohen të ardhura të konsiderueshme sepse nuk është qëllim në vetvehte gjobëvënia por, si masë shtrënguese për zbatimin e rregullave teknike duke minimizuar mundësinë për aksidente hekurudhore.     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. Një kosto jo e konsiderueshme do jetë në momentin e miratimit të ligjit thjesht për njohje nga bizneset.  Ndikimi parashikohet të jetë pozitiv, pasi do të operohet në një kohë të shpejtë, me profesionalizëm si përsa i përket certifikatave dhe autorizimeve të sigurisë ashtu edhe për zgjidhjen e problemeve të ndryshme që mund të dalin gjatë punës së ndërmarrjeve dhe sipërmarrësve hekurudhorë.  Do të ketë rritje të sigurisë gjatë veprimtarisë së shërbimeve në sektorin hekurudhor, ulje të mundësive për aksidente hekurudhore, që mendohet të shoqërohet me rritje të sasisë së transportit hekurudhor, fillimisht për mallra, por në një të ardhme të shpejtë edhe për pasagjerë.   1. Sektorin publik   Përmirësimi dhe rritja e sigurisë së shërbimeve në sektorin hekurudhor, 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*   Ngritja e këtij autoriteti 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.  Dukeqense 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 njërëzve 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 2, për ngritjen e “Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore” janë:   * Plotësimi i kërkesës të tregut të ri hekurudhor, për krijimin e mundësive të barabarta për pajisje me dokumentacion të sigurisë në mënyrë të drejtë dhe jodiskriminuese, duke lehtësuar veprimatrinë e subjekteve hekurudhore. * Zbatimi i Kodit Hekurudhor dhe i detyrimit ligjor të BE-së, për ngritjen e një autoriteti të pavarur për sigurinë hekurudhore, për arritjen e objektivave të caktuara në fushën e sigurisë dhe ndërveprimt hekurudhor. * Me zgjedhjen e këtij opsioni sigurohet ndarje e plotë dhe pavarësi e veprimtarisë së autoritetit të sigurisë hekurudhore nga veprimatria e autoritetit të investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore, në zbatim të Kodit Hekurudhor dhe ligjshmërisë përkatëse.   Nëpërmjet lehtësimit të proçedurave për pajisje me autorizime dhe certifikata teknike të sigurisë, shkurtimit të kohës për marrjen e këtyre dokumentave deri në 20 ditë nga pa kufi që është derimë tani, sjell lehtësimin e biznesit në fushën hekurudhore për rrjedhojë shtimin e transportit 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 1** | **Viti 2** | **Viti 3** | | **NA** | **NA** | **NA** |   NA-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) në bashkëpunim me Drejtorinë e Inspektimit Hekurudhor deri në plotësimin e organikës së re sipas ligjit të ri që do të miratohet.  Rekrutimi i punonjësve do të bëhet sipas kritereve dhe rregullave që përcakton ligji.  Brenda një periudhe, autoriteti që do ngrihet, do të hartojë dhe më pas miratojë akte të tjera ligjore, 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 monitorohet si derimë tani nga MIE. | | |

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

# 

# Historik

* ***Jepni kontekstin e politikës***

Hyrja e transportuesve të rinj në tregun hekurudhor, ka bërë që të rriten transportet reciproke dhe me vendet kufitare, momentalisht vetëm me Malin e Zi. Është konstatuar që dalja e mjeteve tona hekurudhore dhe personelit të trenit jashtë shtetit, ka disa probleme teknike të njehsimit të certifikatave të sigurisë dhe dokumentave të tjerë, që sjell probleme për transportuesit tanë hekurudhorë.

Prandaj, dhe jo vetëm për transportet kufitare por edhe transportin e brendshëm hekurudhor, është me prioritet të lartë, plotësimi i kërkesës së tregut hekurudhor shqiptar, për krijimin e mundësive ligjore, për garantimin e kërkesave dhe certifikatave të sigurisë, në përputhje me legjislacionin e europian hekurudhor, i cili garanton dhe njehsimin dhe njohjen e këtyre dokumentave teknikë të sigurisë, me ato të rajonit.

Nga ana tjëtër, është kusht i domosdoshëm, ndarja e funksioneve të sigurisë hekurudhore nga funksionet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.

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.

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 69 përcakton krijimin e një institucioni të pavarur si organi përgjegjës për të siguruar që niveli i sigurisë hekurudhore mbahet dhe përmirësohet vazhdimisht dhe krejtësisht të ndarë nga detyrat për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.

Në këtë mënyrë Shqipëria i plotëson shumicën e kërkesave të nenit 16 të kësaj direktive por, duhet të

sigurojë pajtueshmëri të plotë me këtë direktivë përsa i përket ngritjes së një institucioni të pavarur të sigurisë, sipas kërkesave të reja të BE-së, si një detyrim ligjor për fillimin e negocijatave dhe anëtarësimin në Bashkimin Evropian. Së dyti, si një detyrim për transportuesit hekurudhor, që mundëson njohjen e vlefshmërisë së dokumentave, certifikatave të sigurisë edhe nga vendet fqinje si dhe ndarjen e funksioneve të kontrollit të sigurisë nga funksionet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore.

Ndërhyrja e qeverisë është e nevojshme, për sigurimin, për rritjen dhe kontrollin e kërkesave të sigurisë hekurudhore, garantimin e ndarjes së kontrollit të sigurisë me funksione të tjera të tregut hekurudhor, krijimin e lehtësirave për transportuesit hekurudhorë në transportet kufitare.

# 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.

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 ndaj rregullave të sigurisë dhe ndërveprimit.

Prandaj, është me prioritet të lartë ngritja e Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore.

Grupet e prekura nga ky problem janë:

* Qeveria, e cila duke bërë garantimin e funksionimit në mënyrë të pavarur të këtij autoriteti siguron një klimë të mirë për biznesin hekurudhor.
* Personat juridikë apo fizikë, që po operojnë apo do operojnë në sektorin hekurudhor të cilët do të marrin lehtësira për pasjisje me dokuemntacion të sigurisë hekurudhore, 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 paksëimi i lëvizjes së mjetevë transportuese rrugore, duke ndihmuar në ruajtjen e mjedisit nga shkarkimet në ajër

të dioksiodeve.

Monitorimi dhe kontrolli i sigurisë hekurudhore, për momentin, bëhet nga Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor e cila është nën varësinë dhe kontrollin e drejtpërdrejtë nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Kjo drejtori, me legjislacionin para kësaj direktive, kryen detyrat dhe funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë hekurudhore është gjithashtu dhe përgjegjëse për investigimin e aksidenteve hekurudhore.

Prandaj, zgjidhja e këtij problemi që shtrohet, përsa i përket problemeve të rritjes së sigurisë hekurudhore, 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 dokumentacuion 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 këtij autoriteti, do të jenë tërësisht i pavarur në organizim, strukturën ligjore dhe vendimmarrjen e tij, nga çdo sipëmarrje hekurudhore apo menaxher i infrastrukturës, nga çdo aplikues për dokumenta të sigurisë, 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 ngritjen e këtij autoriteti të ri të sigurisë hekuurhdore, 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 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 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 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:

* Heqja e barrierave administrative dhe teknike, duke vendosur një qasje të përbashkët ndaj rregullave të sigurisë dhe ndërveprimit për të gjitha ndërmarrjet hekurudhore.
* Të garantohet në vazhdimësi, pajtueshmëria me detyrimet ligjore të sipërmarrjeve hekurudhore dhe administruesve të infrastrukturës, përsa i përket marrjes së certifikatave dhe autorizimeve të sigurisë.
* Të zbatohet një sistem i menaxhimit të sigurisë që plotëson kërkesat e Bashkimit Evropian dhe që përmban elementë të përbashkët të sigurisë dhe ndërveprimit.
* Krijimin e lehtësirave për transportet kufitare hekurudhore.

# 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. Kjo nuk është alternativë sepse duhet të zbatohet Kodi Hekurudhor dhe kryesorja, Shqipëria kërkon të anëtarësohet në BE, prandaj mbetet detyrim ligjor plotësimi i disa kushteve të përcaktuara.

“Opsioni 1” – Bërja minimum nëpërmjet ndryshime në legjislacionin ekzistues. Kjo është e pamundur sepse hyrja në fuqi e Kodit të ri Hekurudhor, ka shfuqizuar të gjithë aktet ligjore të mëparshme për shkak të ndryshimeve dhe shfuqizimeve të direktivave dhe rregulloreve referuese të BE-së.

“Opsioni 2” – Hartimi i një ligji të ri, për krijimin e një institucioni të pavarur të sigurisë, i cili do të përmbushë të gjitha detyrimet ligjore dhe kërkesat e tregut hekurudhor.

Në zbatim të Kodit të ri Hekurudhor, ligjit nr. 142, datë 22.12.2016, në detyrim të transpozimit të acquis të BE-së, duhet ngritur Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, që do të funksionojë i pavarur, në organizim, strukturën ligjore dhe vendimmarrjen e tij, nga çdo sipëmarrje hekurudhore apo menaxher i infrastrukturës, nga çdo aplikues për dokumenta të sigurisë, subjekt kontraktual ose që ofrojnë kontratat e shërbimit publik.

Opsionet janë zgjedhur në përpjekje dhe me qëllimin për zbatimin e politikës së qeverisë në fushën e transportit hekurudhor, e cila është në koherencë me politikën europiane.

Duke vepruar dhe synuar zbatimin e akteve ligjore të miratuara, për krijimin e një sistemi hekurudhor funksional, kërkohet me emergjencë ngritja e autoritetit të sigurisë hekurudhore, i cili monitoron, rregullon dhe garanton rritje të masave të sigurisë, një qasje të drejtë dhe jodiskriminuese ndaj rregullave të sigurisë dhe ndërveprimit.

# 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 ruajtjen, përmirësimin dhe shtimin e masave të sigurisë për operatorët e infrastrukturës hekurudhore.
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. Marrja e dokumentacionit të sigurisë hekurudhore, autorizim, licencë, dëshmi aftësie për drejtues treni etj. në një kohë të shpejtë pa shtuar koston.
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 trasnportet 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.
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 ruajtjen, përmirësimin dhe shtimin e masave të sigurisë për operatorët e infrastrukturës hekurudhore. | Marrja e dokumentacionit të sigurisë hekurudhore, autorizim, licencë, dëshmi aftësie për drejtues treni etj. në një kohë të shpejtë pa shtuar koston. | 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 2, për ngritjen e “Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore” janë:

* Plotësimi i kërkesës të tregut të ri hekurudhor, për krijimin e mundësive të barabarta për pajisje me dokumentacion të sigurisë në mënyrë të drejtë dhe jodiskriminuese, duke lehtësuar veprimatrinë e subjekteve hekurudhore.
* Zbatimi i Kodit Hekurudhor dhe i detyrimit ligjor të BE-së, për ngritjen e një autoriteti të

pavarur për sigurinë hekurudhore, për arritjen e objektivave të caktuara në fushën e sigurisë dhe ndërveprimt hekurudhor.

* Me zgjedhjen e këtij opsioni sigurohet ndarje e plotë dhe pavarësi e veprimtarisë së autoritetit të sigurisë hekurudhore nga veprimatria e autoritetit të investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore, në zbatim të Kodit Hekurudhor dhe ligjshmërisë përkatëse.
* Nëpërmjet lehtësimit të proçedurave për pajisje me autorizime dhe certifikata teknike të sigurisë, shkurtimit të kohës për marrjen e këtyre dokumentave deri në 20 ditë nga pa kufi që është derimë tani, sjell lehtësimin e biznesit në fushën hekurudhore për rrjedhojë shtimin e transportit 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.*

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

Pengesat e mundshme për zbatimin e këtij opsioni mund të jetë koha e nevojshme për ngritjen organizative të autoritetit të ri, shkrirjen e drejtorisë dha kalimin në këtë autoritet, 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 kuadër të zbatimit të objektivit të politikës janë:

* Realizimi në kohë i procedurave për përzgjedhjen e stafit të autoritetit dhe trajnimin në kohën sa më të shpejtë të mundur të këtij stafi.
* Miratimet e ndryshimeve në aktet nënligjore që preken nga ky projektligj.

**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 autorizimeve, licencave, dëshmive të aftësive të reja të lëshuara nga ky autoritet;
* numri i operatorëve ekonomikë, fizik ose juridik që do regjistrohen në veprimtarinë e shërbimeve hekurudhore.
* numri i aksidenteve hekurudhore.

**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 |  |  |  |