|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | |  |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Projektligj për krijimin e “Autoritetit Rregullator Hekurudhor”. | |
| **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** | Direktiva 2012/34/BE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 21 nëntor 2012, “Mbi krijimin e një zonë të vetme evropiane hekurudhore(E ripunuar), Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, Seria L 343, datë 14.12.2012. | |
| **PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA** | -“Strategjia Sektoriale e Transportit dhe plani i veprimit 2016–2020”, VKM Nr.811, datë 16.11.2016;  -“Planit Kombëtar për Integrimin Evropian 2019-2021”, VKM Nr. 201, datë 10.4.2019 | |
| **DATA E KONSULTIMIT PUBLIK** |  | |
| **DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 24.07.2019 | |
| **A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT?**  **NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT** | 29.07.2019 | |
| **NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 2019 – MIE Nr. VN 5 | |
| **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?*  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.  Në zbatim të këtyre kërkesave, në zbatim të politikave sektoriale të transportit, 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.  Nga ana tjetër, sipas kërkesave të BE-së dhe të miratuar nga Qeveria, kërkohet dhe do bëhet ndarja e plotë e funksioneve të menaxherit të infrastrukturës hekurudhore me sipërmarrësin hekurudhor duke krijuar në këtë mënyrë disa operatorë të shërbimeve hekurudhore. Në këto kushte na nevojitet në mënyrë të shpejtë monitorimi i tregut hekurudhor për ruajtjen e tarifave të njëjta, të barabarta për çdo operator që shfrytëzon infrastrukturën dhe ambjentet e shërbimit hekurudhor.  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.  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 referuar “Kodi Hekurudhor”.  Tregu i ri hekurudhor dikton, realizimin e ndryshimeve derregullatore të nevojshme, me anë të cilave do të ndahen menaxheri i infrastrukturës nga sipërmarrësit hekurudhorë, do të rirregullohet veprimtaria e sigurisë hekurudhore, veprimtaria e licencimit, e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore si dhe e rregullimit të tregut hekurudhor me ngritjen e autoriteteve përkatëse. Për këtë qëllim është miratuar në Kodin Hekurudhor, hartimi i këtyre ligjeve të kërkuara.  Problemi që po shqyrtojmë në këtë vlerësim ndikimi, është mundësimi i realizimit të tiparit kryesor të sektorit të ri hekurudhor shqiptar, që është "Parimi i lirisë së ofrimit të shërbimeve hekurudhore dhe rregullimi i tregut të shërbimeve hekurudhore duke siguruar një performancë transparente, të hapur, të barabartë dhe të paanshme".  Ndryshimet e reja hekurudhore, në zbatim të kërkesave të BE-së dhe të Kodit Hekurudhor, kërkojnë monitorim të tregut hekurudhor, për të siguruar sjelljen e aktorëve të tregut në mënyrë jodiskriminuese, të barabartë dhe transparente, pa dëmtuar konfidencialitetin tregtar të pjesëmarrësve.  Ndërhyrja e qeverisë është e nevojshme për garantimin e një tregu të lirë hekurudhor, transparent, të barabartë dhe të paanshëm për operatorët hekurudhorë. | | |
| **OBJEKTIVAT**  *Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?*  Objektivat kryesore që synohen të arrihen nëpërmjet kësaj politike janë:   * Të garantohet hyrje e lirë e operatorëve ekonomikë në shërbimin hekurudhor, transparente, dhe trajtim të barabartë dhe të paanshëm i tyre. * Të evitohet rreziku i ekuilibrit ekonomik të kontratës së shërbimit publik, nëpërmjet korrektësisë të praktikës së vlerësimit. * Të garantohet, nëpërmjet kontrollit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme, përdorimi i tarifave të drejta të infrastrukturës, jo diskriminuese, të njëjta për të gjithë sipërmarrësit hekurudhorë që përdorin infrastrukturën hekurudhore. * Të sigurohet konkurrenca në tregun e shërbimit hekurudhor për ta bërë këtë shërbim me interes dhe në rritje. | | |
| **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” –Shqyrtimi i zgjidhjes së kërkesave dhe ankimeve të operatorëve, deri tani i kryen MIE por që bie në kundërshtim me ligjin e ri dhe me direktivat europiane si dhe me politikën e qeverisë për këtë sektor transporti. Në këtë moment nuk kemi të ngritur Autoritet Rregullator Hekurudhor në kuptimin e zbatimit të Kodit të ri Hekurudhor dhe legjislacionit europian, institucion ky shumë i rëndësishme për tregun hekurudhor.  “Opsioni 1” – Të ndërhyet me disa ndryshime në legjislacionin ekzistues për zgjidhjen e problemit të monitorimit të tregut hekurudhor. 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 rregullator, “Autoritetit Rregullator Hekurudhor”, nga ana organizative, funksionale, hierarkike dhe vendimmarrës i cili do të përmbushë të gjitha detyrimet ligjore dhe kërkesat e tregut hekurudhor për një monitorim të paanshëm, të drejtë dhe jodiskriminues të rregullave hekurudhore duke respektuar parimet e drejtësisë, transparencës, mosdiskriminimit dhe proporcionalitetit. | | |
| **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, gjashtë persona, shtesa do të jetë:  -për paga, sigurime shëndetësore dhe shoqërore parashikohen:[(5x85)+1.100x12]=18.300mije lekë/vit.  -për shpenzime operative: 12x50=600 mijë lekë/vit.  Total: 18.900 mijë lekë/vit.     1. Bizneset.   Për bizneset që do operojnë ose kërkojnë të operojnë për herë të parë në sektorin hekurudhor, nuk do ketë kosto shtesë ekonomike.  Ndikimi parashikohet të jetë pozitiv, pasi do të operohet në një kohë të shpejtë për zgjidhjen e problemeve të ndryshme që mund të dalin gjatë punës së ndërmarrjeve dhe sipërmarrësve hekurudhorë.  Do të ketë rritje të interesimit për futjen e operatorëve të rinj në sektorin hekurudhor, që do të shoqërohet me rritje të transportit hekurudhor, fillimisht për mallra, por në një të ardhme të shpejtë edhe për pasagjerë.   1. Sektorin publik   Përmirësimi dhe rritja e shërbimeve në sektorin hekurudhor, sigurimi i një konkurrence 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 dhe shtim të vendeve të punës për kategori specialistësh te lartë në mënyrë të drejtpërdrejtë dhe në mënyrë të tërthortë, rritje të të ardhurave duke konsideruar afrimin edhe të operatorëve të huaj si në rikonstruksionet e linjave hekurudhore, ndërtimet e reja ashtu dhe në shërbimet hekurudhore.  Duke qenë se është një sektor i veçantë nga natyra e tij, rritja e vendeve të punës do të shoqërohet edhe me rritje të sigurisë në punë duke sjellë uljen e numrit të aksidenteve në punë dhe rritjen e kujdesit shëndetësor.   * *Ndikimet mjedisore*   Krijimi i kushteve për rritjen e transportit hekurudhor 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. | | |
| **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, për ngritjen e “Autoritetit Rregullator Hekurudhor”, për arsye se tregu i ri hekurudhor, që është krijuar nga futja e operatorëve të rinj privatë, krahas atyre shtetërorë, kërkon me emergjencë garantimin e trajtimit të barabartë të operatorëve vendas dhe të huaj, duke krijuar mundësi të barabarta për zbatim tarifash të njëjta shërbimesh hekurudhore.  Nëpërmjet lehtësimit të proçedurave, shkurtimit të kohës për shqyrtimin e ankesave apo denoncimeve të shkeljeve të barazisë, mbajtja e tarifave të njëjta për shërbime hekurudhore për cilindo operator ekonomik hekurudhor sjell lehtësimin e biznesit në fushën hekurudhore për rrjedhojë shtimin e transportit hekurudhor.   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Kosto vjetore e Autoritetit Rregullator Hekurudhor** | | | | | **Kategorizimi** | **Kosto për buxhetin**  **mije/lekë** | **Afati** | **Përshkrimi** | | Shpenzime për paga, sigurime shëndetësore dhe shoqërore | 18.300 | Vazhdim | Pagat e punonjësve | | Shpenzime operative | 600 | Vazhdim | Kancelari, dieta, udhëtime etj. | | **Shuma** | **18.900** |  |  | | **Përfitime nga ngritja e Autoritetit Rregullator Hekurudhor** | | | | | Shqyrtimi i ankesave | Nuk mund të përcaktohen. | Vazhdim | Nuk janë vendosur akoma tarifa për shërbimet që do të ofrojë ky autoritet apo gjobat. Do miratohen me akte të tjera ligjore pas ngritjes së autoritetit. | | Gjobat | Vazhdim |   **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** | | **18.900** | **18.900** | **18.900** | | | |
|  | | |
| **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, 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 si derimë tani 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. Nga ana tjetër, sipas kërkesave të BE-së dhe të miratuar nga Qeveria, kërkohet dhe do bëhet ndarja e plotë e funksioneve të menaxherit të infrastrukturës hekurudhore me sipërmarrësin hekurudhor duke krijuar në këtë mënyrë disa operatorë të shërbimeve hekurudhore. Në këto kushte na nevojitet monitorimi i tregut hekurudhor nga një institucion i pavarur në organizimin e tij, vendimet e financimit, strukturën ligjore dhe vendimmarrjen nga cilido administrator i infrastrukturës, sipërmarje hekurudhore ose aplikanti.

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.

# 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. Prandaj, është me prioritet të lartë ngritja e autoritetit rregullator hekurudhor që të sigurojë që tarifat e vendosura nga menaxheri i infrastrukturës të janë në përputhje me normat ligjore të miratuara dhe nuk janë diskriminuese.

Grupet e prekura nga ky problem janë:

* Qeveria, pasi do të sigurojë fonde shtesë për ngritjen dhe funksionimin e këtij institucioni të pavarur hekurudhor, trajnimin e stafit dhe garantimin e funksionimit në mënyrë të pavarur të tij.
* Personat juridikë apo fizikë, që po operojnë apo do operojnë në sektorin hekurudhor të cilët do të marrin lehtësira për ankesa, kërkesa apo shërbime të tjera hekurudhore, në mënyrë të barabartë dhe jodiskriminuese.
* Shoqëria civile dhe qytetarët, do të përfitojë nga ulja e tarifave të transportit hekurudhor, 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 duhet ngritur institucion i pavarura i ri 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 lehtësimin e veprimtarisë së operatorëve të tregut hekurudhor dhe mundësi të barabarta, të drejta dhe jodiskriminuese për operim në sistemin hekurudhor.

Ngritja e këtij autoriteti të pavarur nga ministria që mbulon transportin dhe nga çdo organ hekurudhor,

që do bëjë funksionin rregullator të tregut do të garantojë dhe zbatimin e politikës europiane për një treg të lirë, transparent dhe jodiskriminues.

Kjo ndërhyrje e qeverisë 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 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 garantohet hyrje e lirë e operatorëve ekonomikë në shërbimin hekurudhor, transparente, dhe trajtim të barabartë dhe të paanshëm i tyre.
* Të evitohet rreziku i ekuilibrit ekonomik të kontratës së shërbimit publik, nëpërmjet korrektësisë të praktikës së vlerësimit.
* Të garantohet, nëpërmjet kontrollit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme, përdorimi i tarifave të drejta të infrastrukturës, jo diskriminuese, të njëjta për të gjithë sipërmarrësit hekurudhorë që përdorin infrastrukturën hekurudhore.
* Të sigurohet konkurrenca në tregun e shërbimit hekurudhor për ta bërë këtë shërbim me interes dhe në rritje.

# 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” –Shqyrtimi i zgjidhjes së kërkesave dhe ankimeve të operatorëve, deri tani i kryen MIE por që bie në kundërshtim me ligjin e ri dhe me direktivat europiane si dhe me politikën e qeverisë për këtë sektor transporti. Në këtë moment nuk kemi të ngritur Autoritet Rregullator Hekurudhor në kuptimin e zbatimit të Kodit të ri Hekurudhor dhe legjislacionit europian, institucion ky shumë i rëndësishme për tregun hekurudhor.

“Opsioni 1” – Të ndërhyet me disa ndryshime në legjislacionin ekzistues për zgjidhjen e problemit të monitorimit të tregut hekurudhor. 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 rregullator, “Autoritetit Rregullator Hekurudhor”, nga ana organizative, funksionale, hierarkike dhe vendimmarrës i cili do të përmbushë të gjitha detyrimet ligjore dhe kërkesat e tregut hekurudhor për një monitorim të paanshëm, të drejtë dhe jodiskriminues të rregullave hekurudhore duke respektuar parimet e drejtësisë, transparencës, mosdiskriminimit dhe proporcionalitetit.

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 Rregullator Hekurudhor që do funksionojë në mënyrë të pavarur. Në këtë mënyrë autoriteti rregullator do të shqyrtojë çdo ankesë dhe, sipas rastit, do të kërkojë informacionin përkatës dhe do të iniciojë konsultimet me të gjitha palët relevante, brenda një muaji nga marrja e ankesës.

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 rregullator hekurudhor, të pavarur, i cili monitoron, rregullon dhe garanton një treg të hapur, të drejtë dhe jodiskriminues.

# 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.
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. Shqyrtimi i ankesave të operatorëve hekuruhdorë në një kohë të shpejtë.
2. Zgjidhja e mosmarrëveshjeve me aktorët e tjerë hekurudhorë, ndërmarrjet hekurudhore, oficinat e riparimit të mjeteve hekurudhore etj. në një kohë të shpejtë, nga një institucion i specializuar duke mënjanuar në njëfarë mënyre, organet gjyqësore, që shpeshherë kanë kohëzgjatje të madhe që sjell pasoja negative në biznes.
3. Garanton investimin për secilin biznes që dëshiron të marrë pjesë në këtë lloj shërbimi hekurudhor, duke e ruajtur atë dhe duke ndihmuar të shtohet duke ulur kostot dhe kohën për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve.

* 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 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 transporti.

* 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. 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 hekurudhorë.

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 parashikuar, përsa i përket ngritjes së autoritetit, caktimit të godinës ku do të vendoset autoriteti si dhe caktimi i titullarit kryesor.
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 investime të huaja dhe vendase, për përmirësimin dhe shtimin e infrastrukturës hekurudhore. | Shqyrtimi i ankesave të operatorëve hekuruhdorë në një kohë të shpejtë. | 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 rrtijen 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. | Zgjidhja e mosmarrëveshjeve me aktorët e tjerë hekurudhorë, ndërmarrjet hekurudhore, oficinat e riparimit të mjeteve hekurudhore etj. në një kohë të shpejtë, nga një institucion i specializuar duke mënjanuar në njëfarë mënyre, organet gjygjësore, që shpeshherë kanë kohëzgjatje të madhe që sjell pasoja negative në biznes. | 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. | Garanton investimin për secilin biznes që dëshiron të marrë pjesë në këtë lloj shërbimi hekurudhor, duke e ruajtur atë dhe duke ndihmuar të shtohet duke ulur kostot dhe kohën për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve. | 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 me të mira, rritje të transportit të mallrave dhe pasagjerëve duke përfitur 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 konkurence të drejtë i jep mundësi dhe shanse të barabarta për tu futur në këtë fushë transporti. | 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 prej mesatarisht

110.000 ton në vit. Kjo sasi 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. Ky ligj është ndikues dhe pjesë e reformës tërësore të sistemit hekurudhor.

Në mënyrë tabelare:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Opsionet** | **Kostot**  **(mije leke/vit)** | **Përfitimet**  **(ton/vit)** | **Raporti** | **Rezultatet** |
| Opsioni 1 | 2x18.900=  37.800 | 110.000 | 0.343 | 343 leke do shpenzohen për rritjen e transportit me 1ton/vit. |
| Opsioni 2 | 18.900 | 110.000 | 0.171 | 171 leke do shpenzohen për rritjen e transportit me 1ton/vit. |
| Opsioni 3 | 18.900 | 110.000 | 0.171 | 171 leke do shpenzohen për rritjen e transportit me 1ton/vit. |
| Opsioni 4 | 18.900 | 110.000 | 0.171 | 171 leke do shpenzohen për rritjen e transportit me 1ton/vit. |

Rekomandimet bazuar në analizë:

Analiza e kosto-efektivitetit tregon se kemi tre opsione që kanë raportin më të ulët por opsioni i rekomanduar për zbatim është opsioni 4 sepse dy opsionet e tjera 2 dhe 3, nuk mund të rekomandohen për shkak të kushtëzimeve ligjore. Opsioni 2, licencimi nuk mund të vazhdojë sipas VKM që është tani dhe ne opsinin 3, nuk mund të futet Autoriteti rregullator brenda autoritetit të konkurences për rrjedhim nuk mund të zgjidhen si opsione të rekomanduar.

# Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Opsioni i preferuar është Opsioni 2, për ngritjen e “Autoritetit Rregullator Hekurudhor”, për arsye se tregu i ri hekurudhor, që është krijuar nga futja e operatorëve të rinj privatë, krahas atyre shtetërorë, kërkon me emergjencë garantimin e trajtimit të barabartë të operatorëve vendas dhe të huaj, duke krijuar mundësi të barabarta për zbatim tarifash të njëjta shërbimesh hekurudhore.

Nëpërmjet lehtësimit të proçedurave, shkurtimit të kohës për shqyrtimin e ankesave apo denoncimeve të shkeljeve të barazisë, mbajtja e tarifave të njëjta për shërbime hekurudhore për cilindo operator ekonomik hekurudhor 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 Ministria e Financave dhe Ekonomisë.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për momentin është njësia përgjegjëse për shqyrtimin e ankesave të ndryshme që mund të dalin nga operimi në tregun hekurudhor të subjekteve të ndryshme.

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 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 licencave të reja të lëshuara nga ky autoritet;
* numri i operatorëve ekonomikë, fizik ose juridik që do regjistrohen në veprimtarinë e shërbimeve hekurudhore.
* numri i ankesave të shqyrtuara dhe koha për realizim.

**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 |  |  |  |