|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | |  |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Projektligji ”Për disa shtesa dhe  ndryshime në ligjin nr. 9870, datë  04.02.2008 “Për standardizimin” të ndryshuar. | |
| **MINISTRIA UDHËHEQËSE** | Ministria e Financave dhe Ekonomisë | |
| **FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Zhvillim | |
| **BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | I brendshëm | |
| **DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së** | Direktiva 1535/2015 dhe Rregulloret 764/2008 dhe 305/2011 | |
| **PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA** | Strategjia Kombëtare për Mbrojtjen e Konsumatorit dhe Mbikqyrjen e Tregut 2014-2020 miratuar me VKM nr. 753 datë 16.09.2015 “*Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Mbrojtjen e Konsumatorit dhe Mbikqyrjen e Tregut”* | |
| **DATA E KONSULTIMIT PUBLIK** | Nuk është hedhur ende për konsultim | |
| **DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 11.06.2019 | |
| **A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT?**  **NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT** | Jo | |
| **NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | 2019-MFE-12 | |
| **TE DHËNA KONTAKTI**  **(EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)** | Hava Delibashi 0684381875 [hava.delibashi@financa.gov.al](mailto:hava.delibashi@financa.gov.al)  Kostanca Dedja 04 22 262 55 [Kostanca.Dedja@dps.gov.al](mailto:Kostanca.Dedja@dps.gov.al); | |
|  | | |
| **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?*  Zbatimi i sistemit të Taksimit Rrugor bazohet në reformën e qeverisë për sektorin rrugor dhe krijimin e burimeve financiare për të përballuar nevojat për mirëmbajtjen e rrugëve duke pasur parasysh kufizime buxhetore kundrejt nevojave shumë të mëdha. Mirëmbajtja e rrugës kombëtare Durrës – Morinë ka qënë një barrë e madhe për buxhetin e shtetit duke pasur parasysh edhe specifikën dhe nevojat që kjo rrugë kërkon sidomos në periudhën e dimrit. Me synim zbutjen e efekteve që nevojat financiare për mirëmbajtjen e saj shkaktonin në buxhetin e shtetit Qeveria aprovoi Vendimin nr.870, datë 14 Dhjetor 2016 të Këshillit të Ministrave, publikuar në Fletoren Zyrtare nr.249, datë 27.12.2016, për dhënien me kontratë koncesionarit Shoqërisë “Albanian Highëay Concession” shpk për mirëmbajtjen e aksit Morine – Milot.  Vendimi i qeverisë për aplikimin e taksës në rrugë, evidentoi mungesën e një institucioni/strukture qëndrore, e cila duhet të ketë autoritetin institucional për të rregulluar veprimtarinë e operatorëve ekonomikë që veprojnë në territorin shqiptar, duke ofruar ngritjen dhe përdorimin e sistemit elektronik DIGITALPASS për mbledhjen e taksave të rrugës (Toll Payment).  Kjo mangësi institucionale u evidentua pas marrjes së vendimit nga ana e Qeverisë Shqiptare për të bërë rrugën Milot – Morinë me pagesë dhe pas firmosjes së Kontratës së Koncesionit “Për ndërtimin, Përmirësimin, Shfrytëzimin dhe Mirëmbajtjen e Autostradës Milot-Morinë”, miratuar me Vendimin nr.870, datë 14 Dhjetor 2016 të Këshillit të Ministrave, publikuar në Fletoren Zyrtare nr.249, datë 27.12.2016, ku, koncesionarit Shoqërisë “Albanian Highëay Concession” shpk në zbatim të kësaj kontrate, i duhet të ngrejë dhe përdorë sistemin elektronik DIGITALPASS për mbledhjen e taksave të rrugës.  Për të bërë të mundur këtë metodë operimi, e cila është një metodë e teknologjisë bashkëkohore si dhe referuar standardit me origjinë europiane e ndërkombëtare EN ISO 14816 **“Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005)„**, çdo operatori ekonomik që do të operojë në treg, në këtë fushë, do t’i duhet të ketë Numrin Unik (ID), numër i cili lëshohet nga një autoritet shtetëror vendas i quajtur **Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I).**  Në përputhje mestandardin SSH EN ISO 14816 **Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005), Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I)** normalisht është Organi Kombëtar i Standardizimit.  Gjithashtu, DPS kryen funksionet dhe ka kapacitetet administrative lidhur me dhënien e informacionit dhe notifikimeve (njoftimeve/paralajmërimeve), si Autoritet Notifikues e Pikë Referimi në Organizatën Botërore të Tregtisë për shkëmbimet tregtare sa i përket draft standardeve, rregullave teknike dhe procedurave të vlerësimit të konformitetit me ndikim në tregti, por nuk ka të parashikuar në ligj kryerjen e funksioneve të njejta (notifikime) edhe për CEFTA-n dhe për Bashkimin Europian. | | |
| **OBJEKTIVAT**  *Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?*  Objektivi kryesor i politikës është “Krijimi i një sistemi institucional dhe rregullator i cili do të mundësojë rregullimin e tregut në lidhje me liçensimin dhe operimin e operatoreve ekonomikë në lidhje me sistemet e tarifimit të rrugëve”  Në mënyrë specifike politika e propozuar synon të arrijë rezultatet e mëposhtme:   1. Të krijohet infrastruktura institucionale për rregjistrimin e operatoreve ekonomikë që operojnë në fushën e tarifimit të rrugëve (rrugët me pagesë): 2. Të pajisen me Numrin Unik Kombëtar operatorët ekonomikë që veprojnë në fushën e mirëmbajtjes së rrugëve me pagesë, 3. Të përcaktohet DPS si Autoritet Notifikues e Pikë Referimi për CEFTA-n në çështjet e tregtisë dhe shkëmbimeve tregtare me vendet e Rajonit, nënshkruese të CEFTA-s. 4. Të plotësohen kërkesat e Direktivës 1535/2015 dhe Rregulloret 764/2008 dhe 305/2011 të Bashkimit Europian, pjesë e Kapitullit 1 – Lëvizja e Lirë e Mallrave, për të kryer disa nga funksionet në plotësim të objektivave të qeverisë për të qenë pjesë e Tregut Unik Europian sa i përket transparencës dhe informacionit në shkëmbimet tregtare. | | |
| **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 politikave:  *Opsioni 0 (status quo):* të vijohet me kuadrin ligjor ekzistues, ligjin nr. 9870, datë 04.02.2008 “Për standardizimin” të ndryshuar.  *Opsioni 1*: Shfuqizimi i ligjit aktual dhe hartimi i një ligji të ri.  *Opsioni nr. 2*: Ndryshimi i ligjit aktual. | | |
| **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 ekonomike** të opsionit të preferuar nuk përfshijnë kosto të drejtpërdrejta. Ngritja dhe funksionimi i sistemit DigitaPass bëhet nga operatori ekonomik dhe nuk kërkon kosto shtesë operimi apo administrative nga buxheti apo nga DPS. E vetmja kosto për buxhetin është tarifa (*fee*) prej 700 Euro, që DPS duhet të paguajë tek Administratori Qëndror i Regjistrimit (CRA), në Hollandë, për të marrë, nga kjo e fundit, Kodin Unik Kombëtar dhe për të vepruar si Administratori Kombëtar, për lëshimin e këtij Kodi çdo operatori ekonomik që do të duhet të veprojë në këtë fushë. Kjo kosto (700 Euro) është plotësisht e përballueshme nga buxheti i miratuar i DPS. Gjithashtu, për ushtrimin e kësaj veprimtarie DPS do ta kryejë me stafin aktual dhe nuk kërkon kosto shtesë as për staf as për trajnimin e tij.  Ndërkohë, gjatë ushtrimit të funksionit si Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I), **DPS do të krijojë të ardhura, të cilat do të derdhen në buxhetin e shtetit** me kosto minimale të drejtpërdrejta për bizneset për pagesën e tarifës (*fee*) sic jepet në vijim.  Përkatësisht këto të ardhura janë: 700 Euro *fee* për pajisjen e operatorit ekonomik me Kodin Unik, dhe 250 euro për çdo vit *fee* për sa kohë operatori ekonomik do të përdorë Kodin Unik.  Përfitimi kryesor i drejtpërdrejtë ekonomik që pritet të vijë si rezultat i kësaj politike do të jetë ai që operatorët ekonomikë do të kenë të gjitha lehtësirat ligjore për të ngritur dhe zbatuar sistemin DIGITALPASS, në përputhje me detyrimet kontraktuale që ato do të kenë me shtetin shqiptar për të mundësuar përdorimin me pagesë të rrugëve të caktuara, si dhe të ardhurat që do të përfitohen nga pajisja e operatorëve ekonomikë me Kdin Unik. Propozimi pritet të sjellë ndikime në organet tatimore: - sepse zbatimi i standardit të përmendur më lart siguron, vec të tjerave, edhe një sistem transparent gjurmimi të mbledhjes së taksave të rrugëve. Propozimi pritet të sjellë ndikime sociale**:** - Përdoruesit e rrugës më pagesë do të përfitojnë shërbim me standarde bashkohore (gjatë kryerjes së pagesës në rrugë), por si rezultat do të shërbehen me cilësi rruge të lartë që do të ketë ndik m edhe në ruajtjen/jetëgjatësinë e mjeteve të tyre gjatë përdorimit të rrugës (ndikimet jo të drejtpërdrejta). Propozimi pritet gjithashtu të sjellë funksionim më të mirë të institucionit, nëpërmjet rregullimit të kuadrit ligjor, pa kosto shtesë, duke shfrytëzuar kapacitetet dhe eksperiencën aktuale të fituar në vite në këtë institucion, si dhe plotësimin e kërkesave të legjislacionit sektorial – kapitulli 1 – Lëvizja e Lirë e mallrave. | | |
| **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:– ndryshimi i ligjit aktual**  Përcaktimi i kuadrit rregullator institucional. Kuadri rregullator do të vendosë rregulla të qarta të operimit për operatorët ekonomikë që veprojnë në mirëmbajtjen e rrugëve dhe po ashtu mundësi për operatorët ekonomikë të zbatojnë detyrimet kontraktuale nëpërmjet këtij kuadri rregullator të mirë-përcaktuar. Mbledhja e taksës së rrugës do të kryhet me sistem modern elektronik – DIGITALPASS, si dhe qytetarëve i ofrohet shërbim bashkëkohor, pa vonesa të panevojshme; mundësi gjurmimi nga ana e organeve tatimore; mundësi për qeverinë për të ofruar shërbim më të mirë qytetarëve dhe përdoruesve të rrugëve me mjete financiare alternative. Një kuadër rregullator i miratuar me ligj pas-sjell shërbim të njejtë për të gjithë dhe barazi për operatorët ekonomikë. Qartësimi i dispozitave dhe rritja e detyrave/funksioneve për të kryer për të njejtën fushë (notifikime dhe pikë referimi në shkëmbimet tregtare në OBT, CEFTA dhe më vonë BE) pa rritje të kostove buxhetore për staf dhe trajnime.  Zbatimi, nga ana e DPS-së, e standardit EN ISO 14816 Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005) për të vepruar siAdministratori Kombëtar të Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I) nuk mund të bëhej pa u siguruar dispozita përkatëse me një akt të miratuar nga Parlamenti, për vetë faktin se kjo kompetencë është për të vepruar në nivel kombëtar dhe si e tillë duhet domosdoshmërisht me ligj.  Duhet të përmendet se në aspektin e kosto dhe përfitimeve momentare vlerat në të dy opsionet janë të njëjta. Kjo pasi edhe nëse kalohet më urdhër administrativ apo me ligj tarifa e licensimit për marrjen e numrit të rregjistrimit do të aplikohet po njësoj. Ndërkohë propozimi nuk parashikon ndonjë efekt në PBA, pasi rolin e agjensisë do ta luajë DPS. Gjithashtu nuk parashikohën kosto administrative për zbatimin e tij, ndaj si rezultat nuk pritet të ketë efekte në buxhet, pra vlera e kërkuar e financimeve në kuadër të PBA do te jetë 85,400 (vlera në lekë e 700 euro fee për marrjen e Numrit Kombëtar nga CRA).   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Viti 2019** | **Viti 2020** | **Viti 2021** | | **0** | **85,400** | **0** | | | |
|  | | |
| **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?)*  Drafti do të hidhet për konsultim publik në Regjistrin për Konsultimin Publik, për këtë arsye ky sesion i draft-Raportit të VN do të plotësohet pasi të kryhet ky proces me palët e interesit. | | |
| **ZBATIMI DHE MONITORIMI**  *Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?*  Opsioni i preferuar parashikon miratimin e vendimeve të caktuara të Këshillit të Ministrave, të cilat do të mundësojnë zbatimin e tij nga DPS, e cila ngarkohet me zbatimin e ligjit. Ministria përgjegjëse për ekonominë do të monitorojë zbatimin e opsionit të preferuar. | | |

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

# 

# Historik

* ***Jepni kontekstin e politikës***

Të ardhurat për mirëmbajtjen e rrugëve deri më sot e kane burimin nga taksa e karburantit, buxheti i shtetit, tarifat e shfrytëzimit (taksat vjetore të qarkullimit, taksat per aks, tarifat e regjistrimit të automjeteve) dhe taksat e importit të automjeteve. Investimet per rruget financohen nga shteti apo kredite nga institucionet financiare ndërkombëtare (IFI) dhe donatorët bilateralë. Për këte periudhe, në kontekstin e rritjes se kufizimeve fiskale dhe nje plani relativisht te madh per investimet ne rrugë, Qeveria, në mënyrë aktive është duke marrë parasysh burime të tjera për gjenerimin e të ardhurave per sektorin e rrugëve. Aktualisht, në rrjetin rrugor të Shqipërisë nuk ekzistojnë tarifat rrugore. Rrjeti rrugor ka një gjatësi të përgjithshme prej rreth 15,300 km, përfshirë 3,400 km, te klasifikuara si rrugë kombëtare, për të cilat ekziston një mundesi për aplikimin e tarifave rrugore.

Aplikimi i pagesave për përdorimin e rrugëve nëpërmjet sistemeve me pagese ( *toll roads*) realizohet në më shumë së 60% të rrjetit të përgjithshëm të autostradave të BE-së (rrjeti në total është rreth 55,000 kilometra i gjatë; 33,000 km i nënshtrohen politikave të pagesave). Nevoja për mirëmbajtje të infrastrukturës rrugore, si dhe lehtësimet e trafikut i referohen disa nga çështjet kryesore në fushën e transportit në Bashkimin Evropian. Këto çështje janë të lidhura ngushtë me çështje të tjera të mëdha të shkaktuara nga transportin rrugor, siç janë dëmtimet mjedisore dhe aksidentet, të cilat gjithnjë e më shumë penalizojnë përdoruesit e rrugës dhe ekonominë.

Në një kuadër të tillë, shërbimet elektronike për mbledhjen e taksave të rrugës (*electronic tolling system* - ETS) mund të përfaqësojnë mjete që mundësojnë arritjen e objektivave të shumëfishta nga pikëpamja strategjike dhe operacionale. Nga pikëpamja strategjike, ETS mund të shihet si mjet financiar për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës rrugore. Ndryshe nga këndvështrimi operacional, shërbimet elektronike të tarifimit janë zbatuar për të shpejtuar mbledhjen e taksave, duke rritur kështu kapacitetin e rrugëve, pa ndonjë investim të mëtejshëm në infrastrukturë. Në shumë vende të BE-së janë futur sisteme të ndryshme, të cilat duke pasur parasysh rritjen e trafikut ndërkombëtar dhe promovimin e një tregu të vërtetë unik evropian, po kthehen në sisteme të ndërveprueshme në nivel evropian. “Sistem Elektronik Evropian i Tarifave- EETS” është percaktuar nga Direktiva 2004/52/EC dhe ka per qellim ti mundësoje perdoruesve te rrugëve te paguajnë tarifat nga një kontrakt i vetëm me vetëm një ofrues sherbimesh duke përdorur vetëm.

Strategjia Sektoriale e Transportit 2016 – 2020 ka përcaktuar se Qeveria me mbështetjen e Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) do të hartonte strategjinë e Taksimit Rrugor duke marrë parasysh përcaktimin e strukturës së tarifave që do të vendosen si taksë në rrugët e Shqipërisë bazuar në praktikat më të mira të BE-së. Zbatimi i sistemit të Taksimit Rrugor bazohet në reformën e qeverisë për sektorin rrugor dhe krijimin e burimeve financiare për të përballuar nevojat për mirëmbajtjen e rrugeve duke pasur parasysh kufizime buxhetore kundrejt nevojave shumë të mëdha. Në kushtet e përballjes me kufizime buxhetore, lind nevoja për të konsideruar mundësinë e futjes së sistemit të taksave rrugore (rrugëve me pagesë). Rrjeti rrugor shqiptar ka një gjatësi totale prej, përafërsisht, 18 000 km. duke përfshirë 3 740 km. rrugë të përcaktuara si rrugë kombëtare, në administrimin e Autoritetit Rrugor Shqiptar. Aktualisht, ekziston taksa në rrjetin rrugor shqiptar për rrugën Milot-Morinë, ndërkohë që taksat mund të vendosen të diferencuara, në varësi të llojit dhe tipit të mjeteve rrugore.

Mirembajtja e rrugës kombetare Durrës – Morinë ka qënë një barrë e madhe për buxhetin e shtetit duke pasur parasysh edhe specifikën dhe nevojat që kjo rrugë kërkon sidomos në periudhën e dimrit. Me synim zbutjen e efekteve që nevojat financiare për mirëmbajtjen e saj shkaktonin në buxhetin e shtetit Qeveria aprovoi Vendimin nr.870, datë 14 Dhjetor 2016 të Këshillit të Ministrave, publikuar në Fletoren Zyrtare nr.249, datë 27.12.2016, për dhënien me kontratë koncesionarit Shoqërisë “Albanian Highëay Concession” shpk për mirëmbajtjen e aksit Morine – Milot.

Në zbatim të kësaj kontrate, koncesionari duhet të ngrejë dhe përdorë sistemin elektronik DIGITALPASS për mbledhjen e taksave të rrugës. Shërbimet e Taksimit Elektronik i realizuar nëpërmjet DIGITALPASS i vendosin përdoruesit dhe automjetet e tyre në "qendrën" e sistemit të transportit. Ato janë një mjet i mirë për zvogëlimin e mbingarkesës - me kusht që sistemet e rrjedhjes së lirë të bëhen më të zakonshme ose se një numër i mjaftueshëm i korsive të pajisura janë të disponueshme në stacionet e pagesave në mënyrë që një përqindje e lartë e përdoruesve të rrugës të marrë një abonim dhe rrjedhimisht një numër të madh e automjeteve janë të pajisura me një "njësi në bord" të përshtatshme. Duke eliminuar këto pengesa dhe duke e bërë rrjedhën e trafikut më lehtë, taksat elektronike gjithashtu ndihmojnë në reduktimin e numrit të aksidenteve dhe kështu përmirësojnë sigurinë rrugore. Duke kufizuar transaksionet në para në stacionet e pagesave, ngarkuesit e taksave (koncesionarët rrugorë) mund të reduktojnë edhe rreziqet e sigurisë që lidhen me transportin e parave.

# 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***

Vendimi i qeverisë për aplikimin e taksës në rrugë, evidentoi mungesën e një institucioni/strukture qëndrore, e cila duhet të ketë autoritetin institucional për të rregulluar veprimtarinë e operatorëve ekonomikë që veprojnë në Territorin Shqiptar, duke ofruar ngritjen dhe përdorimin e sistemit elektronik DIGITALPASS për mbledhjen e taksave të rrugës (Toll Payment).

Kjo mangësi institucionale u evidentua pas marrjes së vendimit nga ana e Qeverisë Shqiptare për të bërë rrugën Milot – Morinë me pagesë dhe pas firmosjen së Kontratës së Koncesionit “Për ndërtimin e, Përmirësimin, Shfrytëzimin de Mirëmbajtjen e Autostradës Milot-Morinë”, miratuar me Vendimin nr.870, datë 14 Dhjetor 2016 të Këshillit të Ministrave, publikuar në FletorenZyrtare nr.249, datë 27.12.2016, ku, koncesionarit Shoqërisë “Albanian Highëay Concession” shpk në zbatim të kësaj kontrate, i duhet të ngrejë dhe përdorë sistemin elektronik DIGITALPASS për mbledhjen e taksave të rrugës.

Për të bërë të mundur këtë metodë operimi, e cila është një metodë e teknologjisë bashkohore dhe referuar edhe standardit me origjinë europiane e ndërkombëtare EN ISO 14816 ”**Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005)“**, çdo operatori ekonomik që do të operojë në treg, në këtë fushë, do t’i duhet të ketë Numrin Unik (ID), numër i cili lëshohet nga një autoritet shtetëror vendas i quajtur **Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I).**

Nëse do mbajmë në konsideratë që përveç segmentit të Autostradës Milot-Morinë, Qeveria parashikon ngritjen e sistemeve të pagesës në rrugë edhe për 8 akse të tjera kombëtare si Tiranë – Durrës, Tiranë-Elbasan, rruga e Arbërit (kur të përfundojë), Levan-Vlorë, Durrës –Fier, Levan-Tepelenë, Elbasan-Kapshticë, Tirane-Hani i Hotit, atëherë mund të themi së shtrirja dhe efektet e një strukture institucionale për të rregulluar veprimtarinë e operatorëve ekonomikë që veprojnë në territorin shqiptar do të jetë e gjerë dhe do të ndikojë në ngritjen e këtyre sistemeve përgjatë rrjetit rrugor kombëtar në gjithë territorin e vendit.

“Strategjia Shqiptare e Tarifave Rrugore” e përgatitur në vitin 2015, me kërkesë të qeverisë shqiptare dhe me mbështetjen e Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), rekomandon vendosjen e tarifave përmes një procesi gradual me 4 faza.

Tabela 1: Lista paraprake e rrugeve që do përfshihen në sistemin me pagesë sipas fazave

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Akset Rrugore** | **Trafiku Mesatar Ditor gjatë një Viti** | **Gjatësia në km** |
| **Faza e menjëhershme** | | |
| Tiranë – Durrës ( autostrada) | 25,100 | 34 |
| Milot – Morine ( A1) | 5,000 – 10,000 | 114 |
| Tiranë – Elbasan ( A3) | 5281 | 27 |
| Rruga e Arbrit ( pas ndertimit) | 2587 | 75 |
| **Faza e Parë** | | |
| Levan – Vlore ( A2) | 12,000 | 24.2 |
| Durres – Fier ( aks i ri) | 10,000-30,000 | 68.2 |
| **Faza e Dytë** | | |
| Levan – Tepelene | 10,000-20,000 | 47.1 |
| **Faza e Tretë** | | |
| Elbasan – Kapshtice | 4,000 – 5,000 | 41.6 |
| Tiranë – Hani I Hotit | 8,000 – 15,000 | 45 |

Sipas dokumentit të strategjisë, në fazën e parë propozohet të bëhen me tarifë-kalimi 4 rrugët kryesore të vendit. Ato janë autostrada Tiranë-Durrës, ajo Tiranë-Elbasan, rruga Milot-Morinë dhe rruga e Arbrit, pasi të jetë përfunduar. Këto 4 akse rekomandohen të bëhën me pagesë menjëherë.

Pas instalimit të pagesës në 4 segmentet e para, në një fazë të dytë propozohet të vendosen në sistem tarifimi dy rrugë të tjera; autostrada Levan-Vlorë dhe rruga Durrës-Fier, edhe këto dy akse të ndërtuara rishtazi.

Në fazën e tretë rekomandohet bërja me pagesë e rrugës Levan-Tepelenë, ndërsa në fund akset Elbasan-Kapshticë dhe Tiranë-Hani i Hotit.

Sipas dokumentit, tarifa e propozuar që duhet të paguajnë qytetarët varion nga 0.5 deri në 3.5 cent të euros, pra me një mesatare totale 2.5 cent të euros për çdo kilometër. Kjo do të thotë se në një rrugë me gjatësi 100 kilometra, pagesa për automjetet sipas konsulentit duhet te jetë mesatarisht 2.5 euro.

Pas rrugës Milot-Morinë, tarifa e kalimit do të vendoset edhe në akse të tjera, por ende nuk janë specifikuar se cilat do të jenë ato.

**Vendosja e një sistemi të tillë prek shumë struktura: (i) struktura qeveritare si, Autoritetin Rrugor Shqiptar, institucionet fiskale, operatoret ekonomikë që kanë filluar e që do të ushtrojnë këtë aktivitet në të ardhmen. Gjithashtu ngritja e një sistemi të tillë do të ketë efekte tek qytetarët: (i) efekte pozitive sepse si konsumatorë të rruges do të përfitojnë një cilësi më të mirë të rrugës (ii) por nga ana tjetër përdoruesit e rruges (qofshin individë apo biznese) do të duhet të paguajnë edhe tarifat përkatëse duke pasur dhe efekte financiare direkte nga aplikimi i tarifave për pagesat në rrugë.**

Në kushtet kur mungesa e një kuadri institucional dhe rregullator që do të rregullonte veprimtarinë e operatorëve që do të operonin në këtë fushë, do ta bënin të vështirë licensimin dhe kontrollin e aktivitetit të këtyre operatoreve në treg. Ndaj në kushtet aktuale, ndryshimi i kuadrit institucional dhe rregullator eshte i domosdoshem. Si rregullat dhe standartet e operimit do të duhet të caktohet nga shteti duke siguruar dhe një mirëadministrim të këtij sistemi dhe kontroll të tregut.

# 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*

Masat e marra nga Qeveria duhe të synojnë krijimin e një kuadri ligjor i cili të përcaktojë qartë Administratorin Kombëtar të Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I) dhe Autoritetin Kombëtar Notifikues e Pikë Referimi për CEFTA-n në çështjet e tregtisë dhe shkëmbimeve tregtare me vendet e Rajonit, nënshkruese të CEFTA-s. Drejtoria e Përgjithshme e Standardizimit (DPS) do ta luante më së miri këtë rol për shkak të eksperiencës së gjatë që ka në këtë fushë si Autoritet Kombëtar Notifikues e Pikë Referimi për Organizatën Botërore të Tregtisë (OBT).

Është e domosdoshme të përcaktohet kuadri institucional dhe ligjor me qëllim domosdoshmërinë e plotësimit të kërkesave të operatorëve ekonomik, për të zbatuar detyrimet ligjore e kontraktuale, gjatë zhvillimit të aktiviteteve të tyre ekonomike në vend. Marrja e përgjegjësisë nga ana e DPS, në zbatim të standardit SSH EN ISO 14816 **“Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005),** si Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I), do të bëjë të mundur që, DPS të pajiset me Kodin dhe Numrin Unik Kombëtar (ID) nga Administratori Qëndror i Regjistrimit (CRA), i cili, **sipas standardit të mësipërm**, është Organizmi Kombëtar i Standardizimit të Hollandës (NEN).

Ky Kod dhe Numër Unik Kombëtar (ID), lëshohet vetëm nga NRA/I dhe i shërben kompanive të kontraktuara, për të ngritur dhe menaxhuar sistemet DIGITALPASS në fushën e mbledhjes së taksave të rrugëve me pagesë. Përcaktimi i rregullave të qarta ligjore do t’i shërbejë pajisjes së lëshuesve (*kompanive private, që do të menaxhojnë sistemet digitale për pagesën e taksës së rrugëve të caktuara me pagesë*) me Kodin dhe Numrin Unik Kombëtar (ID) për sistemet DIGITALPASS.

Sistemet DIGITALPASS janë sisteme të teknologjisë bashkohore, që ngrihen dhe menaxhohen në përputhje me standardet Europiane e ndërkombëtare në fuqi, të cilat janë adoptuar nga DPS si Standarde Shqiptare në dispozicion të operatorëve ekonomikë, dhe sigurojnë veç të tjerave edhe një sistem transparent gjurmimi të mbledhjes së taksave të rrugëve.

Praktika Europiane e deritanishme tregon se kjo përgjegjësi i është ngarkuar organeve të standardizimit, si p.sh., Organet Kombëtare të Standardizimit të Sllovenisë, Italisë, Gjermanisë, etj, janë Administratorë Kombëtar të Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I) dhe **veprojnë në përputhje me standardin EN ISO 14816 Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005)**.

Nëpërmjet kësaj ndërhyrjeje synohet të krijohet kuadri ligjor për caktimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Standardizimit (DPS) si Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I), si dhe Autoritet Kombëtar Notifikues e Pikë Referimi për CEFTA-n në çështjet e tregtisë dhe shkëmbimeve tregtare me vendet e Rajonit, nënshkruese të CEFTA-s.

Kjo ndërhyrje lidhet gjithashtu me domosdoshmërinë e plotësimit të kërkesave të operatorëve ekonomik, për të zbatuar detyrimet ligjore e kontraktuale, gjatë zhvillimit të aktiviteteve të tyre ekonomike në vend dhe në shkëmbimet tregtare.

Gjithashtu, synohet të qartësohen, funksionet e DPS në lidhje me notifikimet edhe në BE (kur vendi të jetë anëtar i BE) dhe dhënien e informacionit për bizneset mbi rregullat e vendosjes në treg për produktet, në përputhje me Direktiven 1535/2015 dheRregulloret 764/2008 dhe 305/2011 të Bashkimit Europian, pjesë e Kapitullit 1 – Lëvizja e Lirë e Mallrave, për transpozimin e *acquis communitaire.*

Strategjia Sektoriale e Transportit 2016 – 2020 thekson se “Rrjeti rrugor është ende i kufizuar si në shtrirje edhe në cilësi dhe vuan nga mungesa e mirëmbajtjes”[[1]](#footnote-2) dhe parashikon përdorimin e metodave alternative për financimin e mirëmbajtjes së rrugëve. Ngritja dhe vënia në funksion e sistemit të tarifimit të rrugëve nëpërmjet instalimit të shërbimit me pagesë shikohet si një nga alternativat e mundshme për të siguruar të ardhurat e nevojshmë në mënyrë të vecantë lidhur me sigurimin e mirëmbajtjes së autostradave të vendit.

Ndërhyrja që Qeveria synon të ndërmarrë ndërlidhet me disa nga objektivat specifike të përcaktuara në Strategjinë Sektoriale të Transportit 2016 – 2020 përcakton qartë prioritetet e Qeverisë të cilat në objektivat e saj specifike (SP1) dhe (SP3) se:

SP1: ***Rritja e qeverisjes në sektorin e transportit*** për të ofruar shërbime më të mira transporti si qytetarëve edhe bizneseve;

SP3: ***Sigurimi i harmonizimit me kuadrin rregullator të BE-se*** për krijimin e kushteve të tregut të përbashkët dhe standarteve të sigurise në nivelin rajonal dhe brenda rajonit fqinj;

SP8: Rritja e ***përdorimit të sistemeve inteligjente*** të transportit;

# 

# 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.*

Objektivi kryesor i politikës është **“**Krijimi i një sistemi institucional dhe rregullativ i cili do të mundësojë rregullimin e tregut në lidhje me liçensimin dhe operimin e operatorëve ekonomikë në lidhje me sistemet e taksimit të rrugëve”.

Në mënyrë specifike politika e propozuar synon të arrijë rezultatet e mëposhtme:

1. Të krijohet infrastruktura institucionale për regjistrimin e operatoreve ekonomikë që operojnë në fushën e tarifimit të rrugëve (rrugët me pagesë):
2. Të pajisen me Numrin Unik Kombëtar operatorët ekonomikë që veprojnë në fushën e mirëmbajtjes së rrugëve me pagesë,
3. Të përcaktohet DPS si Autoritet Notifikues e Pikë Referimi për CEFTA-n në çështjet e tregtisë dhe shkëmbimeve tregtare me vendet e Rajonit, nënshkruese të CEFTA-s.
4. Të plotësohen kërkesat e Direktivës 1535/2015 dhe Rregulloret 764/2008 dhe 305/2011 të Bashkimit Europian, pjesë e Kapitullit 1 – Lëvizja e Lirë e Mallrave, për të kryer disa nga funksionet në plotësim të objektivave të qeverisë për të qenë pjesë e Tregut Unik Europian sa i përket transparencës dhe informacionit në shkëmbimet tregtare. *Tregut Unik Europian.*

# 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 politikave:

Opsioni 0: – status quo-ja, ligji nr. 9870, datë 04.02.2008 “Për standardizimin” i ndryshuar.

Opsioni 1: Hartimi i një i një ligji të ri.

Opsioni 2: ndryshimi i kuadrit ligjor ekzistues.

Duke qenë se tregu i operimit të operatorëve ekonomikë në fushën e përdorimit të rrugëve me pagesë kërkon si domosdoshmëri ngritjen e regjistrit të operatorëve dhe marrjen e Numrit Unik *Kombëtar* opsioni i *status quo-së* nuk mund të vazhdojë të merret në konsideratë.

Prandaj u shqyrtuan dy opsione të tjera të mundshme për zbatimin e sistemit të taksimit të rrugës:

**Opsioni 1: Hartimi i një ligji të ri**: Ligji 9870/2008 “Për Standardizimin”, i ndryshuar është një ligj i cili është vlerësuar nga Komisioni i BE-së dhe nga Organizmat Europiane e Ndërkombëtare të Standardizimit si një ligj që plotëson kuadrin ligjor për veprimtarinë e standardizimit në vend dhe është në përputhje me parimet dhe rekomandimet e BE-së në këtë fushë. Gjithashtu, ndryshimet e kërkuara nuk plotësojnë kushtin e teknikës legjislative, pasi nuk prekin 50% të ligjit ekzistues nga njëra anë dhe nuk prekin funksionet bazë të DPS.

**Opsioni 2: (i preferuar) – Përcaktimi i kuadrit rregullator instituciona**l. Gjatë konsultimit me Drejtorinë Ligjore në MFE u konsiderua si opsioni më i përshtatshëm përcaktimi me ligj i kuadrit rregullator nëpërmjet ndryshimeve që mund t’i bëhen ligjit.

Kuadri rregullator do të vendosë rregulla të qarta të operimit për operatorët ekonomikë që veprojnë në mirëmbjajtjen e rrugëve dhe po ashtu mundësi për operatorët ekonomikë të zbatojnë detyrimet kontraktuale nëpërmjet këtij kuadri rregullator të mirë-përcaktuar. Mbledhja e taksës së rrugës do të kryhet me sistem modern elektronik – DIGITALPASS, si dhe qytetarëve i ofrohet shërbim bashkohor, pa vonesa të panevojshme; mundësi gjurmimi nga ana e organeve tatimore; mundësi për qeverinë për të ofruar shërbim më të mirë qytetarëve dhe përdoruesve të rrugëve me mjete financiare alternative. Një kuadër rregullator i miratuar me ligj pas-sjell shërbim të njejtë për të gjithë dhe barazi për operatorët ekonomikë. Qartësimi i dispozitave dhe rritja e detyrave/funksioneve për të kryer për të njejtën fushë (notifikime dhe pikë referimi në shkëmbimet tregtare në OBT, thjesht shtohet CEFTA dhe më vonë BE) pa rritje të kostove buxhetore për staf dhe trajnime.

Zbatimi, nga ana e DPS-së, e **standardit EN ISO 14816 „Telematika e transportit rrugor dhe e qarkullimit - Identifikimi automatik i automjeteve dhe pajisjeve - Kodifikimi dhe struktura e të dhënave (ISO 14816:2005)“ për të vepruar si** Administratori Kombëtar të Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I) nuk mund të bëhej pa u siguruar dispozita përkatëse me një akt të miratuar nga Parlamenti, për vetë faktin se kjo kompetencë është për të vepruar në nivel kombëtar dhe si e tillë duhet domosdoshmërisht me ligj.

# 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).*

Propozimi i politikës do të sjellë kosto të drejtpërdrejta në zbatimin e kontratave që qeveria do të lidhë me operatorët ekonomikë për mirëmbajtjen dhe menaxhimin e rrugëve me pagesë, si dhe në ngritjen dhe funksionimin e sistemit elektronik DIGITALPASS nga ana e operatorëve ekonomikë në mbledhjen e taksave të rrugës për përdoruesit e tyre. Përfitimi kryesor i drejtpërdrejtë ekonomik që pritet të vijë si rezultat i kësaj politike do të jetë ai që operatorët ekonomikë do të kenë të gjitha lehtësirat ligjore për të ngritur dhe zbatuar sistemin DIGITALPASS, në përputhje me detyrimet kontraktuale që ato do të kenë me shtetin shqiptar për të mundësuar përdorimin me pagesë të rrugëve të caktuara.

Ne presim që kostot e njëhershme të familjarizimit të jenë të ulëta për operatorët ekonomike që do të operojnë në këtë sektor. Dokumentat e rregjistrimit dhe udhëzimet që do të hartohen më tej do të jenë të vetmet dokumenta me të cilat operatorët do të duhet të familjarizohen.

Përfitimi kryesor i drejtpërdrejtë ekonomik që pritet të vijë si rezultat i këtyre ndryshimeve do të jetë mbledhja e të ardhurave nga tarifat e përdorimit të rrugës. Parashikohet që vlera e përafërt për vitin e parë kur operatori ekonomik do të aplikojë **për marrjen e Numrit Unik Kombëtar të jetë rreth 85.400 Lekë (700 Euro),** ndërsa për vitet në vazhdim vlera e pritur që do të hyjë në buxhet do të jetë rreth 30.500 Leke (250 Euro), e cila është një tarifë vjetore për sa kohë kompania do të përdorë Kodin Unik Kombëtar. Kjo është vetëm llogaritje për operatorin ekonomik të rrugë Milot – Morinë. Për rrugët e tjera që do jepen me pagesë do të aplikohen të njejtat tarifa dhe bilanci për koston do të jetë vetëm pozitiv, pra do të kemi vetëm derdhje në buxhetin e shtetit pa kosto shtesë për DPS.

Përfituesit kryesorë të opsionit të preferuar janë të gjithë operatorët ekonomikë që do të operojnë në sistemin e rrugëve me pagesë. Numri i mundshëm i këtyre operatorëve nuk dihet por duke gjykuar nga politikat e qeverisë lidhur me aplikimin e sistemit të pagesës në rrugë, mendohet që në të ardhmen ky numër të mos jetë me shumë se 3-4 operatorë ekonomikë në total.

Vlerat monetare të përfitimeve nga aplikimi i DIGITALPASS në total ende nuk dihen pasi duhet bërë një vlerësim i fluksit të kalimit të automjeteve, si dhe duhet të përcaktohen llojet e tarifave që do të duhet të aplikohen në të ardhmen në përputhje edhe me kategoritë e rrugeve kombëtare dhe kategorine e automjeteve. Por për momentin me supozimin se për një periudhë 10 vjecare mund të jepet e drejta operatorëve ekonomikë që të ngrejnë sistemet e kalimit të rrugëve me pagesë, mund të llogaritet tarifa që duhet të paguhen nga këta operatorë për marrjen e licensës dhe rinovimin vjetor, vlerat si më sipër parashikuar.

Propozimi do të sjellë përfitime ekonomike të drejtpërdrejta për operatorët ekonomikë që do të veprojnë në këtë sektor, pasi do të mund të gjenerojnë të ardhura nga aplikimi i tarifave si dhe nga vetë ngritja dhe funksionimi i sistemit DIGITALPASS.

Propozimi do të sjellë përfitime të drejtpërdrejta ekonomike për sektorin publik, shoqërinë dhe ekonominë e gjerë. Aktivitetet e operatorëve ekonomikë do të mund të rregullohen e monitorohen më mirë, duke siguruar edhe një sistem kontrolli mbi aplikimin e tarifave për përdorimin e rrugëvë. Kjo do të ndihmojë në rritjen e mundësive financiare për financimin e mirëmbajtjes së rrugëve kombëtare si dhe do të ndikojë automatikisht në rritjen e cilësisë së mirembajtjes së tyre.

Një kuadër rregullator i miratuar me ligj pas-sjell shërbim të njejtë për të gjithë dhe barazi për operatorët ekonomikë, duke rregulluar dhe konkurencën në treg. Rregullimi i kuadrit ligjor ekzistues, nga ana e qeverisë, në përmbushje të detyrimeve të vendit sa i përket marrëveshjeve me OBT, CEFTA dhe BE, duke përdorur të njejtat burime për kryerjen e funksioneve të notifikimeve dhe pikës së referimit për shëmbimet tregtare edhe në BE (kur vendi të jetë anëtar i BE) dhe dhënien e informacionit për bizneset mbi rregullat e vendosjes në treg për produktet, në përputhje me Direktiven 1535/2015, me Rregulloret 764/2008 dhe 305/2011 të Bashkimit Europian, pjesë e Kapitullit 1 – Lëvizja e Lirë e Mallrave, për transpozimin e acquis communitaire.

### 

### Ndikimet ekonomike

Propozimi parashikon një efekt minimal në PBA (85,400 lek),. Gjithashtu nuk parashikohën kosto administrative për zbatimin e tij, ndaj si rezultat nuk pritet të ketë efekte në buxhet.

*Në milion lekë*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Programi | 2018 | 2019 | 2020 |
|  | 0 | 0 | 85,400 |

* Propozimi i politikës do të sjellë kosto të drejtpërdrejta në zbatimin e kontratave që qeveria do të lidhë me operatorët ekonomikë për mirëmbajtjen dhe menaxhimin e rrugëve me pagesë, si dhe në ngritjen dhe funksionimin e sistemit elektronik DIGITALPASS në mbledhjen e taksave të rrugës për përdoruesit e tyre. Përfitimi kryesor i drejtpërdrejtë ekonomik që pritet të vijë si rezultat i kësaj politike do të jetë ai që operatorët ekonomikë do të kenë të gjitha lehtësirat ligjore për të ngritur dhe zbatuar sistemin DIGITALPASS, në përputhje me detyrimet kontraktuale që ato do të kenë me shtetin shqiptar për të mundësuar përdorimin me pagesë të rrugëve të caktuara.
* Përfitimi kryesor i drejtpërdrejtë ekonomik që pritet të vijë si rezultat i këtyre ndryshimeve do të jetë mbledhja e të ardhurave nga taksa e rrugës.
* Propozimi pritet të sjellë ndikime sociale**:** - Përdoruesit e rrugës me pagesë do të përfitojnë shërbim me standarde bashkëkohore (gjatë kryerjes së pagesës në rrugë), por si rezultat do të shërbehen me cilësi rruge të lartë që do të ketë ndikim edhe në ruajtjen/jetëgjatësinë e mjeteve të tyre gjatë përdorimit të rrugës (ndikimet jo të drejtpërdrejta).
* Propozimi pritet gjithashtu të sjellë funksionim më të mirë të institucionit, nëpërmjet rregullimit të kuadrit ligjor, pa kosto shtesë, duke shfrytëzuar kapacitetet dhe eksperiencën aktuale të fituar në vite në këtë institucion, si dhe plotësimin e kërkesave të legjislacionit sektorial – kapitulli 1 – Lëvizja e Lirë e mallrave – transparenca në shkëmbimet tregtare.

*Përmbledhje e ndikimeve*

* Përmbledhja e ndikimeve jepet në tabelën më poshtë.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ndikimet | | | Grupet e prekura | Përshkrimi i ndikimit |
| Ndikimet ekonomike | Të drejtpërdrejta | Kostot | Sektori publik (buxheti i shtetit) | Nuk ka kosto direkte pasi funksioni i ofrimit të shërbimeve dhe kryerja e funksioneve administrative nga DPS si Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit do të jetë pjesë e funksioneve administrative të saj |
| Bizneset | Shpenzimet e familjarizimit |
| Kostoja e marrjes se Kodit Unik (licensa) |
| Përfitimet | Individët | Cilesi me e mire e rrugeve kombetare si pasoje e permiresimit te mirembajtes |
| Bizneset | Qartesia ne rregullimin e ardhshëm të tregut të operatoreve te operimit dhe mirembajtjess e rrugeve ...krijimi i kushteve qe sektori privat te mos pengohen ne zbatimin e kontratavae me sektorin publik |
| Sektori publik, shoqëria dhe ekonomia e gjerë | Siguron kushte qe sektori privat te ofroje sherbime me cilesore per perdoruesit e rrugeve |
| Përmircaktimi i rregullave të qarta të licensimit të operatoreve të pagesave rrugore |
| Jo të drejtpërdrejta | Përfitimet | Ekonomia e gjerë | Një sistem me eficent transporti rrugor i cili siguron burimet e nevojshme financiarë për mirëfunksionimin e rrjetit rrugor kombetare  Rritja fondeve per mirembajten e rrugeve nepermjet sherbimeve alternative te tregut |
| Ndikimet sociale | Të drejtpërdrejta | Përfitimet | Shoqëria dhe ekonomia e gjerë | Përdoruesit e rrugës më pagesë do të përfitojnë shërbim me standarde bashkohore (gjatë kryerjes së pagesës në rrugë), por si rezultat do të shërbehen me cilësi rruge të lartë që do të ketë ndikim edhe në ruajtjen/jetëgjatësinë e mjeteve të tyre gjatë përdorimit të rrugës (ndikimet jo të drejtpërdrejta). |
| Jo të drejtpërdrejta | Përfitimet | Individët (përdoruesit e rrugës) | Secili nga përdoruesit e rrugeve do të mund të pajisine me DIGITALPASS duke mundësuar shkurtimin e kohës për pagesën e taksës së rrugës |
| Shoqëria | Rrjeti rrugor kombetar do të ofrojë shërbime më të mira të transportit rrugor per gjithe shoqerine. |

# Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Opsioni i rekomanduar/i preferuar është **Opsioni 2**. Opsioni do të sigurojë bazën ligjore për një model të ri të shërbimeve në fushën e transportit dhe është opsioni i vetëm që do të mundësojë realizimin e ligjshëm të objektivave të politikave. Përcaktimi i kuadrit rregullator institucional, i cili do të vendosë rregulla të qarta të operimit për operatorët ekonomikë që veprojnë në mirëmbjajtjen e rrugëve dhe po ashtu mundësi për operatorët ekonomikë të zbatojnë detyrimet kontraktuale nëpërmjet këtij kuadri rregullator të mirë-përcaktuar.

Mbledhja e taksës së rrugës do të kryhet me sistem modern elektronik – DIGITALPASS, si dhe qytetarëve i ofrohet shërbim bashkëkohor, pa vonesa të panevojshme; mundësi gjurmimi nga ana e organeve tatimore; mundësi për qeverinë për të ofruar shërbim më të mirë qytetarëve dhe përdoruesve të rrugëve me mjete financiare alternative.

Një kuadër rregullator i miratuar me ligj pas-sjell shërbim të njejtë për të gjithë dhe barazi për operatorët ekonomikë. Qartësimi i dispozitave dhe rritja e detyrave/funksioneve për të kryer për të njejtën fushë (notifikime dhe pikë referimi në shkëmbimet tregtare në OBT... thjesht shtohet CEFTA dhe më vonë BE) pa rritje të kostove buxhetore për staf dhe trajnime.

# 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.*

Institucioni përgjegjës për zbatimin e Opsionit 2 do të jetë Drejtoria e Përgjithshme e Standardizimit nën mbikqyrjen e ministrisë përgjegjëse për ekonominë.

Projektligji do të parashikojë nxjerrjen e akteve nënligjore të cilat do të bëjnë të mundur zbatimin e tij.

Për zbatimin e opsionit të preferuar nuk parashikohet të ketë pengesa të mundshme.

Tarifa e detyrueshme për operatorët ekonomikë lidhur me marrjen e Numrit Unik Kombëtar do të monitorohet nga auditi i brendshëm i MFE.

**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.*

Operatori ekonomik, që ka të drejtën e mbledhjes së taksës së rrugës (*Toll Payment*) duhet të kërkojë me shkrim nga Administratori Kombëtar i NRA/I për të marrë një numër identifikues unik të CS1-ID për mbledhjen e pagesave elektronike. Përgjegjësitë e një NRA/I-je do të jenë:

1. të sigurojë që aplikimi të jetë plotësisht në përputhje me procedurat e aplikimit të përcaktuara në standardin SSH EN ISO 14816;
2. të verifikojë nëse përdorimi dhe kodet e shërbimit/strukturat e numrit unik përputhen me qëllimin e standardit SSH EN ISO 14816;
3. të përpunojë dhe komunikojë me shkrim me aplikantin brenda 60 ditëve nga marrja e aplikimit, lidhur me dokumentacionin dhe saktësinë e aplikimit;
4. të firmosë një numër unik identifikues (ID) për secilin lëshues të miratuar;
5. të mbaje një regjistër që siguron detaje për të gjithë lëshuesit e regjistruar, së bashku me ID-të e tyre dhe përmbledhjen e strukturave të tyre;
6. të mbajë një kopje të çdo aplikimi;

(g) të sigurojë një raport vjetor të veprimtarisë së saj në CRA, i cili duhet të përfshije një kopje të përditësuar të regjistrit të lëshuesve dhe numrin e aplikimeve për lëshues, së bashku me numrin e dhënë gjatë kësaj periudhe dhe t’u përgjigjet pyetjeve të përgjithshme në lidhje me standardin SSH EN ISO 14816.

Duke mbajtur në konsideratë këto përgjegjësi, institucionet të cilat do të ngarkohen me monitorimin e zbatimit të këtij projekti, do te kenë mundësinë të evidentojnë një zbatim korrekt të detyrave të mësipërme.

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca 2/a**

Tabela e mëposhtme paraqet kostot dhe përfitimet monetare nga zbatimi i kësaj politike të re. Duhet të përmendet se në aspektin e kostove dhe përfitimeve monetare vlerat në të dy opsionet janë të njëjta. Kjo pasi edhe nëse kalohet me urdhër administrativ apo me ligj tarifa e licensimit për marrjen e numrit të regjistrimit do të aplikohet po njësoj.

***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*.**

Përllogaritja e kostove dhe përfitimeve në tabelën e mëposhtme është bërë sipas hapave që vijojnë:

**Kosto për buxhetin njëherë** është tarifa (*fee*) prej 750 Euro, që DPS duhet të paguajë tek Administratori Qëndror i Regjistrimit (CRA), në Hollandë, për të marrë, nga kjo e fundit, Kodin Unik Kombëtar dhe për të vepruar si Administratori Kombëtar, për lëshimin e këtij Kodi çdo operatori ekonomik që do të duhet të veprojë në këtë fushë.

Kursi i këmbimit i përdorur për konvertimin e kësaj tarife është supozuar 1 Euro = 124 lekë.

Numri i operatorëve që do të pajisen me Kodin Unik 5.

Kosto për biznesin në vazhdim pagesa e tarifës vjetore për DPS për përdorimin e Kodit Unik prej 250 Euro.

Ndërkohë, përfitimet gjatë ushtrimit të funksionit si Administratori Kombëtar i Regjistrimit për Lëshuesit (NRA/I), **DPS do të krijojë të ardhura, të cilat do të derdhen në buxhetin e shtetit** me kosto minimale të drejtpërdrejta për bizneset për pagesën e tarifës (*fee*) sic jepet në vijim.

Përkatësisht këto të ardhura janë: 750 Euro *fee* për pajisjen e operatorit ekonomik me Kodin Unik, dhe 250 euro për çdo vit *fee* për sa kohë operatori ekonomik do të përdorë Kodin Unik.

Në përfundim, në aspektin e kosto përfitimeve monetare, zbatimi i ligjit të rishikuar nuk do të ketë efekte financiare pasi tarifa që paguhet për marrje e numrit unik kompensohet nga tarifat që planifikohet të paguajë biznesit. Kurse përfitimet monetare nga zbatimi i sistemit të rrugëve me pagesë pritet të jenë shumë të mëdha pasi do të aplikohen kryesisht në rrugët kombëtare ku fluksi i automjeteve është i lartë. Përllogaritje e këtyre përfitimeve duhet të bëhet hap pas hapi në përputhje me akset rrugore që do t’i nënshtrohen këtij sistemi. Vlera monetare e përfitimeve do të bazohet në vëzhgimet mbi fluksit e automjeteve.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Viti 1 | Viti 2 | Viti 3 | Viti 4 | Viti 5 | Viti 6 | Viti 7 | Viti 8 | Viti 9 | Viti 10 |
| **Faktori zbritës** | 1 | 0.952835 | 0.907894 | 0.86573 | 0.824271 | 0.785394 | 0.748351 | 0.713055 | 0.649423 | 0.647378 |
| Kosto për buxhetin – një herë | 465,000.00 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për buxhetin – në vazhdim |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për biznesin – një herë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për biznesin – në vazhdim |  | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 |
| Kosto për grupet e tjera – një herë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për grupet e tjera – në vazhdim |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Kosto në total** | **465,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** |
| **Kosto e zbritur në total** = Kosto në total x faktorin zbritës | **465,000.00** | **147,689.38** | **140,723.56** | **134,086.29** | **127,762.07** | **121,736.13** | **115,994.40** | **110,523.49** | **105,310.62** | **100,343.61** |
| Përfitimi për buxhetin – në vazhdim |  | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 | 155,000.00 |
| Përfitimi për biznesin – një herë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimi për biznesin – në vazhdim |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimi për grupet e tjera – njëherë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimi për grupet e tjera – në vazhdim |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimi për buxhetin – një herë | 465,000.00 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Përfitimi në total** | **465,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** | **155,000.00** |
| **Përfitimi i zbritur në total** = Përfitimi në total x faktorin zbritës | **465,000.00** | **147,689.38** | **140,723.56** | **134,086.29** | **127,762.07** | **121,736.13** | **115,994.40** | **110,523.49** | **105,310.62** | **100,343.61** |
| **Vlera aktuale e kostos në total** | **1,569,169.54** |
| **Vlera aktuale e përfitimit në total** | **1,569,169.54** |
| **Vlera aktuale neto (VAN) =** Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total | **0** |

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca 2/b**

***Tabelë: Vlera aktuale neto në total e çdo opsioni***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Opsioni** | **Vlera aktuale në lekë** | | **Vlera aktuale neto në milionë lekë** |
| **Kosto** | **Përfitimi** |
| Opsioni 1 | **1,569,169.54** | **1,569,169.54** | 0 |
| Opsioni 2 | **1,569,169.54** | **1,569,169.54** | 0 |
|  |  |  |  |

Preferohet te zgjidhet opsioni 2 per shkak të teknikës legjislative si dhe faktit që nuk ndryshojnë funksionet kryesore të DPS dhe nuk nevojitet ribërja e një ligji të ri.

1. [↑](#footnote-ref-2)