

RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT

EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	Projektligji “Për prodhimin, transportimin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe lëndëve të tjera të rinovueshme për transport”
MINISTRIA UDHËHEQËSE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE)
FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	Faza finale – projektligji i përgatitur
BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	E jashtme
DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së	Direktiva 2009/28 /KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 7 tetor 2009 "Mbi promovimin e përdorimit të energjisë nga burime të rinovueshme”
PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA	“Strategjia Kombëtare e Energjisë 2018-2030”, miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr. 480, datë 31.7.2018 “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare të Energjisë për periudhën 2018–2030”
DATA E KONSULTIMIT PUBLIK	Nëntor 2015
DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	Shkurt 2018
A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT? NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT	Shkurt 2018; Vlerësimi i Ndikimit është shqyrtuar si pjesë e projektit pilot për aplikimin e VN.
NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	2017-MIE-01 (Pilot)
TE DHËNA KONTAKTI (EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)	Enea Karakaçi, Drejtor i Programimit, Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator enea.karakaci@infrastruktura.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?

Transporti vendas përbën aktualisht një nga sektorët më të mëdhenj të emetimit të gazrave serrë ndërkohë që emetimet nga transporti rrugor vazhdojnë të rriten. Biokarburantet e qëndrueshme dhe lëndët e tjera djegëse të rinovueshme të transportit mund të sjellin reduktime të konsiderueshme të emetimeve të transportit. Megjithatë, pa ndërhyrjen e qeverisë nuk do të ketë një rritje të përdorimit të biokarburanteve dhe të lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme të transportit pasi firmat nuk janë të nxitura që të ndryshojnë sjelljen e tyre.

OBJEKTIVAT

Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?

Qëllimi i politikës është të zvogëlojë emetimet e karbonit nga transporti rrugor duke i detyruar furnizuesit e karburanteve të transportit rrugor që të garantojë se 5% e lëndës djegëse që ata furnizojnë të vijë nga burimet e rinovueshme në vitin 2018 dhe në vitin 2019. Nga viti 2020 e në vijim kjo sasi nuk do të jetë më pak se 10%. Prandaj, qëllimi i politikës është të nxisë prodhimin dhe përdorimin e biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme që plotësojnë kriteret e qëndrueshmërisë.

Objektivat:

- Të garantohet që furnizuesit e karburanteve të transportit rrugor që 5% e lëndës djegëse që ata furnizojnë të vijë nga burimet e rinovueshme për vitin 2018 dhe në 2019.
- Të garantohet që furnizuesit e karburanteve të transportit rrugor që jo më pak se 10% e lëndës djegëse që ata furnizojnë të vijë nga burimet e rinovueshme për vitin 2020.

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.

Për arritjen e objektivave të politikave janë shqyrtuar disa opsione, të cilat parashtrohen në rubrikën përkatëse në pjesën e dytë të këtij dokumenti. Opsioni i preferuar është Opsioni 1: - Përcaktimi i sasisë minimale vjetore të biokarburanteve dhe i lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme që do të hidhen në treg në sektorin e transportit si dhe përcaktimi i kërkesave lidhur me prodhimin, transportin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe të karburanteve të tjera të rinovueshme të transportit.

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 do të përfshijnë kostot e drejtpërdrejta për sektorin publik dhe bizneset. Kostot e drejtpërdrejta për sektorin publik do të shoqërohen me kalimin drejt paraqitjes së kërkesave të reja dhe kostove të vazhdueshme për përmbushjen e përgjegjësisë në funksion të zbatimit të kërkesave të reja. Kostot e drejtpërdrejta për bizneset përfshijnë tarifatat rregullatore, kostot administrative dhe kostot e përmbushjes së kërkesave. Është e arsyeshme të supozohet se disa shoqëri mund të përballen me rritje të kostove për konsumatorët në formën e rritjes së çmimit të karburanteve të transportit. Do të ketë gjithashtu edhe disa lloje ndikimesh jo të drejtpërdrejta ekonomike të mundshme, duke përfshirë një rritje potenciale të çmimeve të karburantit të transportit dhe të ushqimeve si dhe ndikime pozitive mbi inovacionin dhe një rritje të industrisë shqiptare të prodhimit të biokarburanteve. Reduktimi i emetimeve të gazrave serrë do të përbëjë një ndikimin mjedisor të drejtpërdrejtë kryesor. Politika gjithashtu mund të sjellë edhe disa ndikime mjedisore jo të drejtpërdrejta, duke përfshirë sa më poshtë vijon: humbjen e mundshme të biodiversitetit, emetime më të larta krahasuar me kushtet kur përdoren lëndët djegëse fosile në rastet kur pyjet dhe llojet e tjera të tokës që mbajnë karbonin konvertohen në tokë bujqësore për të rritur biokarburantin si dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit. Rritja e sigurisë së karburantit për Shqipërinë, për shkak të reduktimit të furnizimit me karburant transporti nga vendet e tjera, është identifikuar si ndikimi social jo i drejtpërdrejtë.

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 rekomanduar/i preferuar është Opsioni 1, pasi në kushtet aktuale të tregut, në qoftë se nuk nxjerrim ligje për të detyruar aktorët e tregut që të marrin masa të caktuara, realizimi i objektivit të politikës është i pamundur. Opsioni 1 është opsioni i vetëm që do të rrisë furnizimin me biokarburant dhe do të reduktojë emetimet e karbonit nga transporti rrugor dhe, bazuar në analizat, ai pritët të përmbushë objektivat e politikave në mënyrë më efikase në krahasim me opsionet e tjera.

Vlera monetare e kostos dhe e përfitimeve nga ndikimet e mundshme nuk ka qenë e mundur të përcaktohej për shkak të të dhënave dhe informacionit të kufizuar. Sidoqoftë, ato janë vlerësuar në aspektin cilësor, aty ku ka qenë e mundur. Përveç kësaj, ndikimi faktik i shumë masave do të ndihet pasi të hartohen dhe të miratohen aktet nënligjore. Është e këshillueshme që analiza e ndikimit të bëhet në bazë të atyre masa nënligjore.

Kostoja e përlogaritur në total e opsionit të preferuar mbi buxhetin e shtetit gjatë periudhës 3-vjeçare menjëherë pas miratimit të ligjit (kostoja në total në lek, çmimet aktuale, në terma nominalë):

Viti 1	Viti 2	Viti 3
Nuk aplikohet	Nuk aplikohet	Nuk aplikohet

KONSULTIMI

Jepni një përmbledhje të çdo konsultimi të kryer (me kë dhe si jeni konsultuar?), çfarë pikëpamjesh janë shprehur, si janë trajtuar ato, domethënë çfarë ndryshimesh janë pranuar dhe çfarë janë refuzuar dhe arsyet pse?)

MIE ka përmbushur detyrimin ligjor për ta konsultuar këtë projektligj përmes konsultimeve të hapura në mjediset e Ministrisë. Ajo është konsultuar me Shoqatën e Shoqërive të Hidrokarbureve dhe aktorët kryesorë të tregut të karburanteve në nëntor të vitit 2015. Procesi nuk ka rezultuar me të dhëna që mund të përdoren për të bërë vlerësime të besueshme të kostove. Megjithatë, pikëpamjet e biznesit na kanë bërë të mundur që të vlerësojmë kostot në aspektin cilësor dhe kjo është përfshirë në këtë Vlerësim Ndikimi.

ZBATIMI DHE MONITORIMI

Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?

Për të mundësuar zbatimin e këtij ligji, do të jetë e nevojshme të hartohet një numër aktesh nënligjore. Këto akte nënligjore do të përcaktojnë detajet lidhur me zbatimin. Mekanizmat institucionalë që kërkohen për zbatimin e këtij ligji përbëhen nga detyrimi për raportimin vjetor të tregtimit, përlogaritja e detyrimeve për vitin vijues dhe kontrolli i zbatimit të detyrimeve që lidhen me sasinë e biokarburanteve të tregtuara çdo vit nga subjektet duke përfshirë, por pa kufizuar përmbushjen e kriterëve të qëndrueshmërisë dhe cilësinë e tyre. Pas hyrjes në fuqi të ligjit, Këshilli i Ministrave dhe Ministri përgjegjës për biokarburantet ngarkohen që të miratojnë aktet nënligjore përkatëse që lidhen me institucionet të cilat do të monitorojnë procedurat përkatëse.

Historik

- *Jepni kontekstin e politikës*

Ky projektligj është përgatitur në përputhshmëri të pjesshme me Direktivën 2009/28/KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 7 tetor 2009 "Mbi promovimin dhe përdorimin e burimeve të rinovueshme të energjisë", për sa i përket biokarburanteve si pjesë e energjisë nga burimet e rinovueshme që përdoren në transport. Direktiva 2009/28/KE ka vendosur objektiva të detyrueshme që do të arrihen deri në vitin 2020 duke përcaktuar se energjia e rinovueshme do të përbëjë 20% të energjisë në total të BE-së dhe 10% të energjisë të sektorit të transportit. Secili shtet anëtar duhet të garantojë për sektorin e transportit që pjesa e energjisë nga burimet e rinovueshme në të gjitha format e transportit të kombinuara të jetë jo më pak se 10% në vitin 2020.

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.*

Duke iu referuar bilancit të energjisë të përgatitur nga Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore, furnizimi me energji në Shqipëri dominohet nga nafta dhe derivatet e saj (rreth 60%), ku sektori i transportit ka një rol të konsiderueshëm.

Transporti është kontribuuesi më i madh i dioksidit të karbonit (CO₂) në Shqipëri dhe, si rezultat, ai ndikon në ndryshimet klimatike. Në këtë aspekt, ligji do të nxisë kontributin për përmbushjen e angazhimeve në mbështetje të uljes së emetimeve të gazrave që çlirohen nga konsumi i hidrokarbureve fosile në këtë sektor.

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.*

Shqipëria, si anëtare e Traktatit të Komunitetit të Energjisë dhe në kuadrin e Acquis, ka detyrimin për të plotësuar Objektivat Kombëtare të Energjisë së Rinovueshme, ku burimet e rinovueshme në nivel kombëtar duhet të jenë në nivelin e 38% të energjisë në vitin 2020. 10% e biokarburanteve që përdoren në sektorin e transportit duhet të jenë pikërisht nga këto burime të rinovueshme. Zvogëlimi i emetimit të gazrave serrë përmes përdorimit të biokarburanteve dhe biolëngjeve duhet të jetë jo më pak se 35%.

Ligji i biokarburanteve që ka hyrë në fuqi në vitin 2008 përmban dispozita që synojnë mbështetjen e përdorimit të burimeve të rinovueshme të energjisë në transport. Megjithatë, ky ligj nuk është zbatuar në praktikë, sepse aktet nënligjore që duhej të miratoheshin për zbatimin e këtij ligji nuk janë miratuar dhe, për pasojë, objektivat e përcaktuara nuk kanë qenë të arritshme. Prandaj, për ta trajtuar këtë çështje është i nevojshëm një ligj i ri.

Emetimet e gazrave serrë nga transporti janë të rëndësishme dhe shkaktajnë kosto ndaj të tjerëve nëpërmjet ndikimit të tyre në ndryshimet klimatike. Biokarburantet e qëndrueshme mund të sjellin reduktime të konsiderueshme të emetimeve nga transporti.

Në këtë aspekt, është e nevojshme që deri në fund të vitit 2020 biokarburantet dhe lëndët djegëse të rinovueshme të zënë 10% të vëllimit të përgjithshëm të konsumimit të karburantit në sektorin e transportit në territorin e Shqipërisë.

Sasia e lëndës djegëse të rinovueshme që do të përdoret në sektorin e transportit nuk do t'i nënshtrohet akcizës deri në vitin 2018, ndërkohë që makineritë dhe pajisjet që do të përdoren për ndërtimin e impianteve prodhuese të biokarburanteve do të jenë subjekt i përjashtimeve nga detyrimet doganore.

Ndërhyrja e qeverisë justifikohet nga dështimet e tregut si më më poshtë:

Efektet e jashtme negative

Rritja e përqendrimeve të gazrave serrë në atmosferë shkakton kosto për shoqërinë. Megjithatë, kostoja e plotë e këtyre emetimeve nuk mbulohet nga emetuesi, që do të thotë se firmat nuk japin llogari për koston e emetimeve kur bëjnë zgjedhjet e tyre të prodhimit (efektet e jashtme negative).

Nëse nuk ndërhyr qeveria, firmat nuk kanë ndonjë nxitje ekonomike për të ndryshuar sjelljen e tyre dhe nuk ka gjasa që emetimet e gazrave serrë të reduktohen në nivele të qëndrueshme duke çuar në shmangien e pasojave serioze të ndryshimeve klimatike.

Klima si një e mirë publike globale

Klima është një e mirë publike globale - ata që nuk paguajnë për të nuk mund të përjashtohen nga përfitimet e saj ndërkohë që edhe përfitimet e një personi nga klima nuk ulin mundësinë e të tjerëve për të përfituar nga klima.

Këto karakteristika që kanë të bëjnë me mungesën e rivalitetit dhe të mos-përjashtimit nënkuptojnë që, pa ndërhyrjen e qeverisë, tregu nuk ka gjasa të garantojë mbrojtje të mjaftueshme për klimën. Firmat nuk nxiten që të reduktojnë emetimet e tyre kur përfitimet do të ndjehen jo vetëm nga ato vetë, por edhe nga të gjithë të tjerët.

Nga ana tjetër, firmat priren të "përfitojnë pa asnjë mundim e kontribut" nga përpjekjet e të tjerëve për të zbutuar efektet, pasi ato nuk mund të përjashtohen nga përfitimet. Në këtë rast, tregjet e

mallrave dhe shërbimeve që kanë ndikim mbi klimën (përfshirë transportin) nuk pasqyrojnë pasojat e zgjedhjeve të ndryshme lidhur me konsumin dhe investimet për klimën.

Objektivi i politikës

- *Vendosni objektiva që korrespondojnë me problemin dhe shkaqet e tij.*
- *Sigurohuni që objektivat janë specifike, të matshme, të arritshme, realë dhe në kohë.*

Qëllimi kryesor i kësaj politike është:

Promovimi i prodhimit dhe përdorimit të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme në sektorin e transportit në Shqipëri.

Kontributi për përmbushjen e detyrimeve të përcaktuara në Kontributin e Synuar Kombëtar për reduktimin e gazeve serrë ku pjesa e biokarburanteve përbën 10% të këtij objektivi në raport me konsumin e burimeve të rinovueshme në nivel kombëtar duke arritur në 38% në vitin 2020, krahasuar me vitin kur ka hyrë në fuqi detyrimi.

Objektivat e saj kryesore janë:

Rritja e përdorimit të burimeve të rinovueshme të energjisë nëpërmjet promovimit dhe kultivimit të kulturave energjetike për të mbrojtur mjedisin nëpërmjet respektimit të kriterëve të qëndrueshmërisë për biokarburantet dhe biolëngjet, si dhe përmbushja e kërkesave të cilësisë së karburanteve të transportit. Gjatë ushtrimit të aktiviteteve për prodhimin dhe përdorimin e biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme, synohet që të arrihen objektivat e mëposhtme:

- Sasia minimale vjetore e biokarburanteve dhe e lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme të transportit në treg nuk duhet të jetë më pak se 5% e sasisë së konsumuar në sektorin e transportit në vitin 2018 dhe në vitin 2019. Nga viti 2020 e në vazhdim, kjo sasi nuk duhet të jetë më pak se 10%. Promovimi i prodhimit dhe përdorimit të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme që plotësojnë kriteret e qëndrueshmërisë në sektorin kombëtar të transportit me anë të vendosjes së synimeve orientuese kombëtare të shprehura në përqindje për praninë e këtyre produkteve në treg. Sigurimi i efikasitetit optimal të performancës së motorit, duke respektuar normat teknike dhe cilësore të prodhimit dhe përdorimit të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme. Ministria që është përgjegjëse për transportin rrugor publikon nëpërmjet tregtarëve të ligjshëm të mjeteve dhe Klubit të Automobilave në Republikën e Shqipërisë të dhëna për efikasitetin e motorëve ekzistues në përputhje me cilësinë e karburantit të përdorur. Kontributi në mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit. Zhvillimi i qëndrueshëm i sektorëve bujqësorë dhe pyjor si një stimul për zhvillimin rural dhe nxitjen e punësimit, duke respektuar kriterin e qëndrueshmërisë. dhe Reduktimi i sasisë së emetimeve të ndotësve në ajër dhe emetimeve të gazeve serrë të çliruara në mjedis nga aktivitetet e sektorit të transportit.

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-ja: Nëse nuk bëjmë asgjë, atëherë kjo do të thotë se nuk ka asnjë detyrim për të tregtuar sasinë minimale të biokarburanteve dhe, kështu, ne nuk i detyrojmë shoqëritë e tregtimit me shumicë që të shesin biokarburantet sipas përqindjes së përcaktuar.

Meqenëse çmimi aktual i biokarburanteve është më i lartë se çmimi i nënprodukteve të naftës bruto (referuar çmimit të naftës bruto në tregjet ndërkombëtare) dhe parashikohet të jetë më i lartë për një periudhë afatmesme, sipas parashikimeve të shumicës së studiuesve, shoqëritë nuk do të jenë të nxitura për të blerë biokarburantet. Përveç kësaj, motorët me djegie të brendshme janë më efikas kur përdorin lëndët djegëse fosile sesa kur përdorin biokarburantet, prandaj shoqëritë përsëri nuk do të jenë të nxitura të përdorin biokarburantet.

Gjithashtu, realizimi i objektivit kërkon edhe plotësimin e kriterëve të qëndrueshmërisë së prodhimit të biokarburanteve, të cilat shoqërohen me kosto shtesë për shoqëritë dhe pa ndërhyrjen qeveritare, shoqëritë do të priren shumë që të shmangin kërkesat e qëndrueshmërisë për të shmangur kostot shtesë.

Në këto kushte, nëse nuk nxjerrim ligje për të detyruar aktorët e tregut që të marrin masa të caktuara, realizimi i objektivit të politikës është i pamundur.

Opsioni 1 (i preferuar) – Caktimi i sasisë minimale vjetore të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme që do të hidhen në treg në sektorin e transportit dhe kërkesat lidhur me prodhimin, transportimin dhe tregtimin e biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme të transportit.

Ky opsion parashikon që ministri përgjegjës për hidrokarburet do të specifikojë në bazë të objektivave vjetorë kombëtarë sasinë minimale vjetore të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme që do të përdoren gjatë vitit të ardhshëm në sektorin e transportit, si dhe sasinë vjetore minimale të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme që do të hidhen në treg në sektorin e transportit nga çdo shoqëri tregtimi me shumicë gjatë vitit të ardhshëm.

Opsioni gjithashtu përfshin promovimin e lëndëve të para për prodhimin e biokarburanteve duke zbatuar kriteret e qëndrueshmërisë. Kjo njeh si lëndë të para energjetike, së pari, mbetjet bimore dhe urbane; së dyti, përdorimin e tokës, sipas kriterëve përkatëse, për prodhimin e produkteve si burimi i parë i energjisë sipas kufijve të përcaktuar në këtë ligj; dhe së treti, transferimin e tyre në vende të tjera me certifikatën e gjelbër.

Ky opsion do të paraqesë gjithashtu edhe kërkesat lidhur me sa më poshtë vijon:

- Prodhimin dhe përzierjen e biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme të transportit. Sipas bilancit të përgatitur nga Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore, sasia totale e gazit të importuar për transportin rrugor është 835 ton, ku 92 tonë janë biodiezel.
 - Përgatitjen e biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme për tregti;
 - Organizimin e tregut të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme; dhe
- Kërkesat lidhur me verifikimin e kriterëve të qëndrueshmërisë së biokarburanteve.

Opsioni 2 – opsioni jo-rregullator: Ne kemi shqyrtuar një opsion jo-rregullator ku furnizuesit inkurajohen (por nuk detyrohen) të shesin biokarburantet sipas përqindjes së përcaktuar. Ne mendojmë se është e pamundur që ky opsion të arrijë objektivat kombëtare të përdorimit të 10% të biokarburanteve në sektorin e transportit, pasi, për arsyt e përmendura në përshkrimin e opsionit të status quo-së, furnizuesit nuk do të jenë të prirur për të respektuar marrëveshjen vullnetare. Prandaj, ne e kemi përjashtuar këtë opsion.

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.*
- *Përmbledhni 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 përlllogaritjet 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).*

Për efekt të këtij Vlerësimi të Ndikimit dhe në mungesë të politikës, ne supozojmë se nuk do të ketë rritje të përdorimit të biokarburanteve dhe lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme të transportit. Kjo është në kundërshtim me faktet e përdorura në këtë vlerësim.

Ndikimet ekonomike

Politika do të sjellë kosto të drejtpërdrejta për sektorin publik dhe bizneset. Kostot për sektorin publik do të përfshijnë:

- Kostot e njehershme të lidhura me kalimin drejt paraqitjes së kërkesave të reja, p.sh., ndryshime në sistemet e TI-së për të menaxhuar lejen dhe regjimet standarde dhe për të mbledhur dhe përpunuar të dhënat nga bizneset.
- Kostot e vazhdueshme që lidhen me:
 - o Lëshimin e certifikatave dhe lejeve të kërkuara.
 - o Mbledhjen dhe përpunimin e të dhënave të paraqitura nga bizneset.
 - o Kryerjen e inspektimeve nga Inspektorati Shtetëror përgjegjës.
 - o Verifikimin e pajtueshmërisë me kriteret e qëndrueshmërisë.
 - o Raportimin për objektivat kombëtare.

Pritet që kostot për sektorin publik të jenë minimale.

Miratimi i të gjitha lejeve të parashikuara në këtë ligj është pjesë e detyrave të organeve që lëshojnë leje të disa llojeve, si tregtimi, rafinimi, etj. Prandaj, nuk mund të ketë kosto shtesë si rezultat i kësaj politike, me përjashtim të angazhimit të burimeve njerëzore. Megjithatë, kjo mund të jetë pjesë e planeve të ristrukturimit të institucioneve që mund të ndryshojnë numrin e punonjësve për këtë qëllim. Në këtë pikë nuk presim ndonjë numër të konsiderueshëm subjektsh që mund të jenë të interesuara në ndërtimin e këtyre impianteve për shkak të faktit se në Shqipëri nuk ka sipërfaqe të tilla toke që mund të mbillen me bimësi të përshtatshme për prodhimin e biokarburanteve dhe që mund të përmbushin kriteret e qëndrueshmërisë. Prandaj, kostot për organet publike në këtë rast pritet të jenë minimale.

Kostot operacionale të inspektimeve për të përmbushur detyrimet që rrjedhin nga ky ligj nuk mund të përcaktohen tani, sepse çështjet që lidhen me inspektimet do të përcaktohen në aktet nënligjore që do të miratohen për zbatimin e këtij ligji.

Propozimi i politikës do të vendosë pagesa rregullatore për bizneset. Kjo do të jetë në formën e tarifave për certifikatat dhe lejet. Kostot mund të jenë të njehershme nëse certifikatat dhe lejet kanë një vlefshmëri të pacaktuar ose përsëriten nëse ka një afat kohor. Kjo do të specifikohet në fazën e mëvonshme. Leja e tregtimit me shumicë të biokarburanteve është përgjithësisht pjesë e lejes së tregtimit të naftës bruto dhe të nënprodukteve të saj regjistruar në Qendrën Kombëtare të Biznesit. Kostot e dhënies së lejes për përzierjen do të specifikohen në vendimin e Këshillit të Ministrave, i cili do të jetë në përputhje me ligjin, por paraprakisht është diskutuar se këto leje, si në rastin e prodhimit ashtu edhe në rastin e përzierjes, do të jepen nga Ministria përgjegjëse për hidrokarburet.

Propozimi i politikës do të sjellë edhe kosto administrative për shoqëritë që do t'u kërkohet të respektojnë rregulloren. Kostot do të përfshijnë barrët administrative që kanë të bëjnë me familjarizimin me kërkesat administrative, mbajtjen e të dhënave dhe raportimin, procedurat e

inspektimit dhe verifikimit. Këto kosto do të përfshijnë kostot e njëhershme të familjarizimit me kërkesat e reja dhe kostot e vazhdueshme të sa më poshtë vijon:

- Kohës së shpenzuar për të aplikuar për certifikatat dhe lejet e nevojshme; kostot mund të jenë të njëhershme nëse certifikatat dhe lejet kanë një vlefshmëri të pacaktuar, ose përsëriten, nëse kanë afat kohor. Kjo do të specifikohet në fazën e mëvonshme.

- Mbledhjes së të dhënave të kërkuara dhe dorëzimit të tyre tek autoritetet përkatëse.
- Përgatitjes dhe shpalljes së njoftimit të veçantë.
- Inspektimeve duke përfshirë mbledhjen e informacionit të kërkuar, si dhe kohën e shpenzuar me inspektorët.

- Kërkesave të tjera të raportimit p.sh., kërkesa për të raportuar mbi analizën e çmimit të prodhimit.

- Procedurave të verifikimit të përmbushjes së kriterëve të qëndrueshmërisë. Inspektorati Shtetëror përgjegjës do të organizojë dhe kontrollojë personat juridikë në lidhje me respektimin e dispozitave ligjore të këtij ligji në funksion të kontrollit të treguesve të qëndrueshmërisë cilësore si dhe të akteve të tjera ligjore dhe nënligjore për parandalimin e abuzimeve dhe falsifikimeve që nga koha e hyrjes të mallrave në pikat doganore deri në procesin përfundimtar të shitjes.

Kërkesa që shoqëritë të përmbushin kriteret e qëndrueshmërisë dhe standardet e kërkuara, si dhe kushtet dhe parametrat e sigurisë do të sjellë për shoqëritë kosto, të cilat lidhen me respektimin e rregullave që shoqërohen me përshtatjen e proceseve të tyre në mënyrë që ato të përmbushin kriteret dhe standardet (kostot e përputhshmërisë). Kjo do të përfshijë:

- Koston e plotësimit të kriterëve të qëndrueshmërisë - mund të jetë kosto e njëhershme (kosto e blerjes së pajisjeve të reja dhe futja e proceseve të reja operative) dhe/ose kosto e vazhdueshme (kostoja e operimit/funksionimit të pajisjeve/procese të reja).

- Kostoja e plotësimit të standardeve të kërkuara, kushteve dhe parametrave të sigurisë p.sh. blerja/ndërtimi i objekteve të reja të magazinimit - mund të jetë e njëhershme (kostoja e blerjes së pajisjeve të reja dhe futja e proceseve të reja) dhe/ose e vazhdueshme (kostoja e operimit/funksionimit të pajisjeve/procese të reja).

Të dhënat operationale tregojnë se aktualisht ekzistojnë dy operatorë në tregun e biokarburanteve. Vlerësimi i numrit të bizneseve të ardhshme në sferën e kësaj politike nuk është i mundur. Ne mendojmë se numri i ardhshëm do të varet nga çmimi bruto i lëndës djegëse, siç përshkruhet në pjesët e tjera të këtij raporti, dhe meqë ky çmim ndryshon, atëherë do të ndryshojë edhe numri i shoqërive që i përkasin sferës së kësaj politike.

Ne kemi organizuar procesin e konsultimit me bizneset për të marrë pikëpamjet e biznesit për kostot dhe përfitimet e propozimit. Procesi nuk ka rezultuar në prova që mund të përdoren për të bërë vlerësime të besueshme të kostove. Megjithatë, pikëpamjet e biznesit na kanë bërë të mundur që të vlerësojmë kostot në mënyrë cilësore.

- Gjatë konsultimeve me bizneset kostoja e ndërtimit dhe e funksionimit të impianteve të prodhimit dhe përzierjes është parë si një nga kostot kryesore që do të ndikojnë në sektorin e biokarburanteve si rezultat i kësaj politike.

- Kostot e tjera që janë theksuar nga bizneset përfshijnë koston që lidhet me kërkesat e tjera të menaxhimit, si dhe kostot e mbledhjes së provave dhe të raportimit shtesë tek autoritetet lidhur me sigurimin e materialeve të biokarburanteve.

- Është përmendur gjithashtu edhe kostoja e lejes së prodhimit ose përzierjes. Megjithatë, është e vështirë të vlerësohet dimensionin sepse lidhet me planin e biznesit të shoqërive. Kjo ndodh për shkak se kostot për njësi varen nga kapaciteti i prodhimit ose përzierjes së biokarburanteve në impiante, gjë e cila lidhet me planin e biznesit të këtyre shoqërive/njësive prodhuese.

Vetëm çmimi i biokarburanteve dhe jo ndonjë kosto tjetër është parë në përgjithësi si një shqetësim i madh gjatë konsultimeve me bizneset. Meqenëse çmimet e biokarburanteve varen nga çmimet e produkteve të naftës bruto (çmimet e naftës bruto në tregjet ndërkombëtare), ndikimi do të ndryshojë në varësi të çmimit të naftës bruto dhe të nënprodukteve të naftës bruto.

Kjo ndodh për shkak se çmimet e naftës bruto ndikojnë në kostot e mjeteve bujqësore dhe, për rrjedhojë, ndikojnë në çmimet e mallrave bujqësore. Meqenëse kostot e mallrave bujqësore përfaqësojnë një pjesë të madhe të kostove në total të prodhimit të biokarburanteve, çmimet e naftës bruto do të ndikojnë në çmimet e biokarburanteve. Kjo nënkupton se rritja e çmimit të naftës bruto do të sillte zëvendësimin e lëndës djegëse të naftës bruto me biokarburantet dhe anasjelltas. Në kushtet kur ekziston detyrimi për të prodhuar dhe tregtuar sasinë minimale të biokarburanteve, rritja e çmimit të naftës bruto do të thotë se nuk do të ketë kosto shtesë për prodhuesit dhe furnizuesit për prodhimin dhe tregtimin e biokarburanteve në krahasim me atë që do të ndodhte pa ekzistencën e synimit (prodhuesit dhe furnizuesit do të rrisnin prodhimin dhe furnizimin e biokarburanteve, gjithsesi). Megjithatë, në rastin e uljes së çmimit të naftës bruto ku prodhuesit dhe furnizuesit e biokarburanteve do të jenë të detyruar të përmbushin synime të caktuara, ata do të kenë kosto më të larta në krahasim me atë që do të ndodhte pa ekzistencën e synimit (prodhuesit dhe furnizuesit do të ulnin prodhimin dhe furnizimin me biokarburante pa detyrimin për të përmbushur synimin).

Përveç ndikimeve të drejtpërdrejta ekonomike të diskutuara më sipër, janë identifikuar edhe disa lloje ndikimesh të mundshme jo të drejtpërdrejta ekonomike:

- Meqenëse biokarburantet në përgjithësi kushtojnë më shumë se lëndët djegëse fosile, rritja e përdorimit të tyre nga zbatimi i ligjit do të rrisë çmimet e karburantit të transportit. Përveç kësaj, shoqëritë mund të rrisin çmimet e tyre si rezultat i rritjes së kostove që lidhen me përmbushjen e kërkesave që duhet të zbatohen me ligj. Në nuk kemi vlerësuar mundësinë e kalimit të kostove tek konsumatorët për shkak të mungesës së të dhënave. Megjithatë, është e arsyeshme të supozohet se disa shoqëri mund ta kalojnë rritjen e kostove tek konsumatorët në formën e rritjes së çmimit të karburantit të transportit. Shkalla e kalimit të kostos mund të ndryshojë, të paktën në planin afatshkurtër, në varësi të tregjeve të veçanta të lëndëve djegëse që shërbejnë dhe natyrës së kërkesës,

si dhe kushteve të veçanta të tregut siç është shkalla e konkurrencës. Megjithatë kalimi i plotë i kostos pritet të ndodhë në përgjithësi në një plan më afatgjatë nëse tregu është konkurrues.

- Mund të ketë një rritje të çmimeve të ushqimeve me shtimin e rritjes së kulturave që përdoren për prodhimin e biokarburanteve.
- Rritja e përdorimit të biokarburanteve mund të ketë ndikime pozitive në inovacion si mënyra të reja dhe më të lira për prodhimin e biokarburanteve.
- Rritja e ofertës së biokarburanteve shqiptare nëpërmjet zbatimit të kësaj politike mund të çojë në një rritje të industrisë së prodhimit të biokarburanteve në Shqipëri. Zëvendësimi i naftës ose biokarburanteve të importuara me biokarburantet e prodhuara në vend ka të ngjarë të përmirësojë bilancin e tregtisë dhe të prodhimit kombëtar. Prodhimi i shtuar i biokarburanteve shqiptare do të krijojë vende të reja pune në industrinë e biokarburanteve. Rritja e kërkesës për prodhimin e biokarburanteve mund të rrisë prodhimin bujqësor që shoqërohet me punësim dhe rritje ekonomike.

Ndikimet mjedisore

Reduktimi i emetimeve të gazrave serrë do të jetë përfitimi parësor i drejtpërdrejtë i politikës.

Vlera monetare e këtyre përfitimeve nuk është përcaktuar. Mund të ketë një variancë domethënëse të kursimeve të emetimeve që lidhen me lëndët djegëse të rinovueshme në vartësi të materialeve të përdorura dhe nëse kemi të dhëna për ta vlerësuar këtë.

Politika mund të sjellë edhe disa ndikime mjedisore jo të drejtpërdrejta duke përfshirë:

- Emetime më të larta krahasuar me kushtet kur përdoren lëndët djegëse fosile - kjo mund të ndodhë në mënyrë të veçantë kur pyjet dhe llojet e tjera të tokës që mbajnë karbon konvertohen në tokë bujqësore për të rritur biokarburantin.
- Humbja potenciale e biodiversitetit, p.sh., kërkesat për biokarburant mund të çojnë në shpyllëzim dhe mund të kontribuojnë në zhdukjen e specieve të caktuara.
- Cilësia e ajrit e përmirësuar - kostot e rritura të përdorimit të automjeteve që vijnë si rezultat i kalimit të tyre nga bizneset tek konsumatorët, gjë e cila është diskutuar në seksionin e kostos, mund të çojë në uljen e numrit të kilometrave të përdorimit të automjetit, gjë që do të ulë sasinë e ndotësve që emetohen në ajër.

Ndikimet sociale

Rritja e përdorimit të biokarburanteve mund të rezultojë në një zvogëlim të importit të lëndës djegëse për transport nga vendet e tjera, duke rritur sigurinë e furnizimit me lëndë djegëse në Shqipëri.

Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Opsioni i rekomanduar/i preferuar është Opsioni 1, pasi, në kushtet aktuale të tregut, nëse nuk nxjerrim ligje që i detyrojnë aktorët e tregut që të marrin masa të caktuara, realizimi i objektivit të politikës është i pamundur.

Opsioni 1 është opsioni i vetëm që do të rrisë furnizimin me biokarburante dhe që do të reduktojë emetimet e karbonit nga transporti rrugor dhe që, bazuar në analiza, pritet të përmbushë objektivat e politikës në mënyrën më efikase të mundshme krahasuar me opsionet e tjera.

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.*
- *Përkrahuesit masat që do të ndërmerren gjatë zbatimit për të arritur qëllimet e politikës.*
- *Specifikoni të gjitha kërkesat e përputhshmërisë dhe të zbatimit.*

Për të mundësuar zbatimin e këtij ligji, do të jetë e nevojshme të hartohet një numër aktesh nënligjore lidhur me sa më poshtë vijon:

- Procedurat e licencimit për impiantet e prodhimit dhe përzierjes së biokarburanteve;
- Rregulloren e zbatimit të kriterëve të qëndrueshmërisë dhe mënyrës së llogaritjes, raportimit të të dhënave, nxjerrjes së urdhrave përkatës për sasitë e detyrueshme që do të tregtohen çdo vit nga subjektet, etj.

Kërkesat për standardet e biokarburanteve që do të zbatohen në prodhimin dhe tregtimin e biokarburanteve.

Këto akte nënligjore do të përcaktojnë detajet e zbatimit. Mekanizmat institucionalë që kërkohen për zbatimin e këtij ligji përfshijnë detyrimin për raportimin vjetor të tregtimit, për llogaritjen e detyrimeve për vitin vijues dhe kontrollin e zbatimit të detyrimeve që lidhen me sasinë e biokarburanteve të tregtuara çdo vit nga subjektet duke përfshirë, por pa kufizuar përmbushjen e kriterëve të qëndrueshmërisë dhe të cilësisë së tyre.

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.*

Inspektorati Shtetëror përgjegjës monitoron subjektet juridike që i nënshtrohen këtij ligji, në lidhje me respektimin e dispozitave të ligjit, për kontrollin e treguesve të cilësisë, për sa i përket akteve të tjera normative (ligjeve dhe akteve nënligjore) me qëllim parandalimin e abuzimit dhe falsifikimit duke filluar nga hyrja e mallrave në dogana kufitare deri në procesin përfundimtar të shitjes.

Pasi ligji të ketë hyrë në fuqi, për zbatimin e këtij ligji ngarkohen Këshilli i Ministrave dhe Ministri përgjegjës për biokarburantet që të dorëzojnë aktet nënligjore përkatëse për zbatimin e ligjit që lidhen me institucionet të cilat do të monitorojnë procedurat përkatëse.

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			