

RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	
EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	Projektligj “Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë”
MINISTRIA UDHËHEQËSE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	Finale
BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	Përafrim i <i>acquis</i> të BE-së
DIREKTIVË/ RREGULLORE E BE-së	- Rregullorja (BE) 2018/1139 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 4 korrik 2018 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e EUASA-s, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 2111/ 2005, (KE) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, e cila shfuqizon Rregulloret (KE) Nr. 552/2004, dhe (KE) Nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe Rregulloren e Këshillit (KKE); - Rregullorja (KE) Nr. 1008/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 24 shtator 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian”; - Rregullorja (KE) Nr. 1070/2009 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr.549/2004, (KE) Nr.550/2004, (KE) Nr.551/2004 dhe (KE) Nr.552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian; - Rregullorja (EU) Nr. 996/2010 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 20 tetor 2010 “Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE”; - Rregullorja (KE) Nr. 300/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 mars 2008, “Për rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE).
PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA	Strategjia Sektoriale e Transportit dhe planit të veprimit 2016–2020, miratuar me VKM nr. 811, dt. 16.11.2016. Ligji 9658, date 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë,

	Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”.
DATA E KONSULTIMIT PUBLIK	10.07.2019
DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	09.07.2019
A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT? NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT	Po, 13.11.2019
NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	2019 – MIE – Nr. 4
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 <i>Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Pse është e nevojshme ndërhyrja qeverisë?</i>	
Problemi që merret në shqyrtim në kuadër të kësaj politike konsiston në rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushë aviacionit civil, si dhe në përmbushjen e detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil, Aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian (rregulloret dhe direktivat evropiane të aviacionit civil), i cili përditësohet rregullisht për secilin shtet anëtar të kësaj marrëveshje. Si e tillë, lind nevoja e ndërhyrjes së Qeverisë për miratimin e një politike që synon saktësimin dhe standardizimin e të gjithë termave në fushën e aviacionit civil, për ta harmonizuar atë me legjislacionin evropian.	
OBJEKTIVAT <i>Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?</i>	
Objektivat e synuara të propozimit janë si më poshtë: - të rregullojë veprimtarinë e avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë; të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos; dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë; - të rregullojë veprimtarinë e aeroporteve civilë në territorin e Republikës së Shqipërisë; - të bëjë rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare; - të rregullojë veprimtarinë e të gjitha entiteteve (personave fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve.	
OPSIONET E POLITIKAVE <i>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.</i>	
Për arritjen e objektivave të politikës së propozuar janë shqyrtuar tre opsione: “Opsioni 0” – Ruajtja e “status quo-së” (ligji ekzistues nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar. “Opsioni 1” – Ndryshimi i ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.	

“Opsioni 2” – Miratimi i një ligji të ri.

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 (opsioni 2) janë si vijon:

- **Ndikimi mbi publikun dhe biznesin** – Sipas opsionit të preferuar, industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim, si dhe ato që lidhen me garantimin e sigurisë në aviacion me qellim parandalimin e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme.
- **Ndikim mjedisor** – Në opsionin e preferuar parashikohet që operatorët ajrorë kanë detyrimin të ushtrojnë veprimtarinë në përputhje me standardet e vlefshmërisë ajrore dhe normat e mbrojtjes së mjedisit, me qëllim minimizimin e ndikimit të aviacionit civil mbi mjedisin, si rrjedhojë e zhurmës së krijuar nga avionët civilë, emetimet e motorëve të tyre, substancat dhe karburantet e përdorura në veprimtaritë aeronautike, si dhe mbetjet e krijuara nga këto veprimtari.
- **Ndikim social** – Miratimi i këtij opsioni do të sigurojë ofrimin e lehtësirave nga ana e operatorit të aerodromit civil për rastet e emergjencave shëndetësore të njerëzve. Në këto raste, si dhe në kushtet e këqija të motit, aktivitetet humanitare, aktivitetet për mbrojtjen nga zjarri të njerëzve dhe vlerave materiale ose në rastet e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, parashikohet që Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror mund të lëshojë një leje për hyrjen apo daljen përtej kufijve të miratuar dhe mund të pranojë ndryshime të rrugës së fluturimit të një avioni.

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 2 – Miratimi i një ligji të ri.

Zgjedhja e këtij opsioni erdhi për shkak të teknikës legislative, ku pas shqyrtimit se ndryshimet e propozuara preknin mbi gjysmën e neneve të Kodit Ajror ekzistues, si dhe konsideruar faktin se politika ka fushë të gjerë përdorimi nga një sërë entitetesh në fushën dhe industrinë e aviacionit civil, u ndërmor nisma e hartimit të një Kodi Ajror të ri.

Sa i përket llogaritjes së kostove, politika e propozuar nuk shoqërohet me efekte financiare në buxhetin e shtetit, pasi strukturat janë të krijuara me legjislacionin aktual dhe si rrjedhim janë të parashikuara në buxhetin e shtetit.

Kostoja e përlllogaritur 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):

2019	2020	2021
Jo e zbatueshme	Jo e zbatueshme	Jo e zbatueshme

KONSULTIMI

Jepni një përmblendhje 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 projektligjit ka filluar në vitin 2015 në ministrinë përgjegjëse për transportin, në konsultim me të gjithë autoritetet kompetente të ngarkuar me detyrime në këtë projektligj (me urdhër ministri është ngritur një grup pune ndër-institucional), dhe me entitete që kryejnë funksione

në zbatim të tij. Në një sërë takimesh të zhvilluara nga Ministria dhe Autoriteti i Aviacionit Civil, kanë marrë pjesë aktive përfaqësues nga Organi i Investigimit, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror, përfaqësues nga operatori i aeroportit të Tiranës, etj.

Komentet dhe sugjerimet e gjithsecilit, diskutoheshin në mbledhje, dhe dakortësoheshin në këto takime. Të gjitha sugjerimet kanë qenë të rregullimit në aspektin teknik, si rrjedhim nuk ka pasur mosdakortësi për t'u përmendur për ndonjë çështje të caktuar. Ndërkohë Raporti i Vlerësimit të Ndikimit së bashku me projektligjin dhe relacionin shpjegues janë hedhur për konsultim publik në Regjistrin Elektronik të Konsultimit Publik.

ZBATIMI DHE MONITORIMI

Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?

Për zbatimin e kësaj politike ngarkohet Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Kjo politike do të monitorohet nga Ministria e Infrastruktures dhe Energjisë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil.

Pas hyrjes në fuqi të ligjit, Këshilli i Ministrave dhe ministri përgjegjës për transportin ajror ngarkohen që të nxjerrin aktet nënligjore përkatëse për zbatimin e Kodit Ajror.

PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE

Historik

- *Jepni kontekstin e politikës*

Dokumenti kryesor i politikave në sektorin e transportit është Strategjia e Sektorit të Transportit dhe Plani i saj i Veprimit 2016—2020, i miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16.11.2016 “Për miratimin e Strategjisë së Sektorit të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016—2020”. Objektivi i përgjithshëm i Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016—2020 është (i) të zhvillojë më tej sistemin kombëtar të transportit të Shqipërisë, dhe (ii) të përmirësojë ndjeshëm ndërlidhjen, ndërveprimin dhe integrimin e tij me sistemin e transportit ndërkombëtar evropian dhe rajonin.

Republika e Shqipërisë është palë në “Marrëveshjen Shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe Shteteve Anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjë- Hercegovinës (etj.), për Krijimin e një Zone të Përbashkët të Aviacionit Evropian - ECAA”, ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, si dhe në “Marrëveshjen ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Komunitetit Evropian për disa aspekte të caktuara të shërbimeve ajrore”, ratifikuar me ligjin nr. 9586, datë 20.7.2006.

Ndër konventat ndërkombëtare që Republika e Shqipërisë ka aderuar përmendim aderimin në konventën për aviacionin civil ndërkombëtar (ICAO) (Konventa Çikagos e vitit 1944).

Legjislacioni shqiptar në transportin ajror është kryesisht në përputhje me *Acquis* të BE-së. Shqipëria është angazhuar në plotësimin e kushteve në lidhje me përfundimin e fazës së parë të Marrëveshjes Shumëpalëshe ECAA, duke përfshirë në legjislacionin kombëtar, kuadrin ligjor të BE-së, i përcaktuar në Shtojcën I të — ECAA. Ky proces është në vazhdimësi për shkak të dinamikës së ndryshimeve në legjislacionin përkatës evropian.

Përafrimi i legjislacionit do të mundësojë përfshirjen e shpejtë të Shqipërisë me të drejta të plota në Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit, si dhe në iniciativën evropiane “Qielli i Vetëm Evropian”.

Rregullat në lidhje me aksesin në treg, menaxhimin e trafikut ajror, sigurinë e aviacionit, aspektet sociale dhe mbrojtjen e konsumatorit, përcaktohen me ligjin nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar dhe një sërë aktesh nënligjore në zbatim të tij.

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.*

Nisur nga dinamika e ndryshimeve të legjislacionit evropian të transportit ajror, si dhe rekomandimeve të organizmave ndërkombëtare të aviacionit civil (Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil-ICAO dhe të Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore-EASA), për përfshirjen e tyre në legjislacionin primar kombëtar, ka lindur nevoja e përditësimit të legjislacionit në këtë fushë, duke përbushur në të njëjtën kohë detyrimet për Shqipërinë në kuadër të integritetit në Bashkimin Evropian.

Shkaqet e problemit lidhen me :

- nevojën e përcaktimit në akt ligjor të krijimit të Programit Shtetëror të Sigurisë së Operimit (State Safety Programe), e cila do përcaktojë përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe Ofruesve të Shërbimeve në transportin ajror mbi sigurinë e operimit (safety), një dokument shumë i rëndësishëm për të garantuar nivelin e pranueshëm të sigurisë në fluturim, i cili buron si detyrim dhe rekomandohet nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO), Aneksi 19 i tij, si dhe Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore (EASA),
- futjen e dispozitave ligjore të cilat nuk kanë qenë të parashikuara në ligjin aktual mbi koordinimin e veprimeve midis autoriteteve shtetërore dhe private lidhur me lehtësirat në aviacionin civil, nëpërmjet krijimit të Komitetit Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil, si dhe futja e dispozitave për koordinimin e përbashkët të hapësirës ajrore;
- mungesën e parashikimeve ligjore lidhur me operimet në fluturimet sportive, fluturimet për qëllime private, punët ajror;
- mospërputhjen e dispozitave të ligjit aktual me standardet e përgjithshme për mbrojtjen e aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme, të përcaktuara në Aneksin e Rregullores 300/2008, si dhe të përfshirjes së termave dhe koncepteve sipas Rregullores (KE) nr. 1070/2009, në kuadër të Qiellit të Vetëm Evropian, lidhur me shërbimet e lundrimit ajror,
- mosparashikimin në ligjin aktual të sanksioneve për disa raste të munguara të shkeljeve dhe të evidentuara në mënyrë të vazhdueshme nga auditimet ndërkombëtare.

Ky problem gjën shtrirje në autoritetet përgjegjëse në fushën e transportit ajror , si dhe entet që ofrojnë shërbime në fushën e aviacionit civil si Operatori (operatorët) i aeroportit, Operatori (operatorët) ajror; Ofruesi (ofruesit) i shërbimeve të lundrimit ajror;

Grupet e prekura janë autoritetet përgjegjëse në fushën e transportit ajror, si dhe entet që ofrojnë shërbime në këtë fushë.

Problemi mund të trajtohet përmes kësaj politike pasi aktualisht:

- nuk është krijuar dokumenti i Programit Shtetëror të Sigurisë së Operimit (State Safety Programe), si detyrim për përbushjen e standardeve të ICAO-s;
- nuk ka procedura standarde për lehtësirat gjatë operimeve në aviacionin civil, si standard i ri në aviacionin civil ndërkombëtar për organizimin e hapësirës ajrore kombëtare dhe rregullimin e përdorimit të saj (krijimi i Komitetit Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil);
- nuk ka përcaktime në legjislacionin primar për koordinimin e përbashkët të hapësirës ajrore ndërmjet përdoruesve të saj (krijimi i Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore shqiptare.

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.

Ndërhyrja është e nevojshme me qëllim përmirësimin e kuadrit rregullativ ligjor primar të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Nëpërmjet kësaj ndërhyrje do të përmbushen detyrimet e vendit tonë në kuadër të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil me qëllim përmirësimin e legjislacionit sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian, si dhe përafrimit të akteve EU të përcaktuara në Aneksit I të përditësuar të kësaj marrëveshje (ratifikuar me ligjin nr. 9658, date 18.12.2006);

Kjo ndërhyrje mbështetet te objektivat e qeverisë në kuadër të plotësimit të detyrimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, si dhe detyrimet që ka Shqipëria si shtet anëtar i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil ICAO-s dhe aspirant për t'u asociuar në Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore (EASA)

Puna ekzistuese që është realizuar deri tani:

Drafti i projektligjit i marsit 2018, është miratuar me VKM nr. 311, datë 31.5.2018 “Për propozimin e projektligjit Kodi Ajror i RSh”. Gjatë shqyrtimit në komisionet parlamentare në periudhën Shtator–Tetor 2018, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese, për shkak të daljes së një Rregulloreje të re Evropiane 2018/1139 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, e cila shfuqizon Rregulloren EU nr. 216/2008, dhe është Rregullorja Bazë në fushën e aviacionit civil, projektligji u tërhoq, me qëllim reflektimin e kësaj rregulloreje evropiane. Si e tillë, paraqitet kjo politikë e ripunuar.

Objektivi i politikës

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

Objektivat e politikës së propozuar janë si më poshtë:

- të bëjë rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror;
- të përafrojë legjislacionin evropian në aviacionin civil.
- të rregullojë veprimtarinë e avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë; të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos; dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë;
- të rregullojë veprimtarinë e të gjitha entiteteve (personave fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve.

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.

Për arritjen e objektivave të politikës së propozuar janë shqyrtuar tre opsione:

“Opsioni 0” – Ruajtja e “status quo-së”, konkretisht të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

“Opsioni 1” – Ndryshimi i ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

Ndërhyrja do të ishte në një pjesë të madhe të ligjit, gjë që nuk sjell zgjidhjen e problemit.

“Opsioni 2” – Miratimi i një ligji të ri.

Opsioni i *status quo-së*. Aktualisht veprimtaria e transportit ajror rregullohet me ligjin nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar me ligjin nr. 10484, datë 24.11.2011. Këtij ligji mund ti bëhen ndryshime me qëllim përmirësimin sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian dhe përafrimit të akteve EU të përcaktuara në Marrëveshjen Shumëpalëshe. Gjithashtu mund të kryhen një sërë ndryshimesh të marrëdhënieve të entiteteve që janë përgjegjëse në fushën e aviacionit civil. Ndryshime të mundshme në vlerat maksimale të gjobës në rastin e shkeljeve dhe rregullave të dispozitave ligjore, kur përbëjnë kundërvajtje administrative si dhe rritjen e gamës së kundërvajtjeve, të cilat mund të shoqërohen edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, certifikatës apo dëshmisë përkatëse.

Opsioni 1 – ndryshimi i ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar. Ndërhyrja do të ishte në një pjesë të madhe të ligjit, gjë që nuk sjell zgjidhjen e problemit, të trajtuar në opsionin bazë.

Përfitimet: ndryshimet e mundshme përmirësojnë situatën për kompanitë që kryejnë operime ajrore, përmirësohen marrëdhëniet me institucionet përkatëse kombëtare dhe organizmat ndërkombëtare të fushës së aviacionit

Për bizneset, përfitimet mund të arrihen me anë të zgjerimit të pjesës së tyre të tregut, lidhur me futjen e parashikimeve për veprimtari të reja të parregulluara nga pikëpamja ligjore. Masa e gjobës maksimale rritet me 100 %, shtuar edhe me masa administrative.

“Opsioni 2 – miratimi i një ligji të ri” Hartimi i një projektligji të ri, përveç ndryshimeve të dispozitave ekzistuese, futjes së dispozitave të reja, do të bëjë një saktësim nga ana gjuhësore dhe standardizim të gjithë termave në fushën e aviacionit civil, e pamundur për t’u kryer me opsionin 1-ndryshime të ligjit në fuqi.

Përparësia bazë e politikës së propozuar konsiston në rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Nëpërmjet miratimit të kësaj politike do të realizohet përmbushja e një pjese të detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është Aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian që prek transportin ajror dhe që përditësohet çdo vit, në varësi të ndryshimeve të këtij legjislacioni. Për rrjedhojë, në mënyrë të vazhdueshme lind nevoja e përditësimit të legjislacionit kombëtar, pjesë e së cilit janë edhe dispozitat e Kodit Ajror në fuqi.

Gjithashtu nëpërmjet kësaj politike do të mundësohet plotësimi i mangësive të karakterit ligjor, të evidentuara nga auditimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) apo vizitat standardizuese të EASA-s. Shqipëria, si shtet anëtar i ICAO-s dhe si aspirante për t’u asociuar në EASA, ka detyrimin e korrigjimit të mangësive të rezultuara nga këto vizita vlerësuese.

Për më tepër, Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni mbikëqyrës për aviacionin civil në Shqipëri, do të ketë mundësinë të realizojë funksionet e tij, nga ana ligjore të mirë rregulluara, me miratimin e kësaj politike.

Industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim.

Njëkohësisht arrihet të formalizohet bashkëpunimi mes institucioneve të ndryshme brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), me qëllim menaxhimin e hapësirës ajrore në mënyrë të sigurtë dhe eficientë.

Përfitimet: ndryshimet e mundshme përmirësojnë funksionet e autoritetit mbikëqyrës në fushën e aviacionit civil me miratimin e kësaj politike, përmirëson zbatueshmërinë e kësaj politike nëpërmjet

te unifikimit të gjithë termave dhe përkufizimeve, përmirësohen marrëdhëniet me institucionet përkatëse kombëtare dhe organizmat ndërkombëtare të fushës së aviacionit

Për bizneset, përfitimet mund të arrihen me anë të zgjerimit të pjesës së tyre të tregut, lidhur me futjen e parashikimeve për veprimtari të reja të parregulluara nga pikëpamja ligjore. Masa e gjobës maksimale rritet me 100 %, shtuar edhe me masa administrative.

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 përlogaritjet më të mira të përgjithshme neto të ndikimit me vlerë monetare të përcaktuar për çdo opion (shih aneksin 1/b për tabelën që mund të përdorni).*

Grupet e prekura janë autoritetet përgjegjëse në fushën e transportit ajror, si dhe entet që ofrojnë shërbime në këtë fushë.

Autoritetet përgjegjëse në fushën e transportit ajror janë: Ministri; Autoriteti i Aviacionit Civil; Autoriteti i Investigimit; dhe Strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit.

Entet që ofrojnë shërbime, në përputhje me politikën e propozuar, janë: Operatori (operatorët) i aeroportit; Operatori (operatorët) ajror; Ofruesi (ofruesit) i shërbimeve të lundrimit ajror; dhe të gjitha entitetet e tjera shërbim ofruese në fushën e aviacionit civil.

Ndikimet e drejtpërdrejta me miratimin e kësaj politike të propozuar lidhen me kryerjen më mirë të funksioneve të autoritetit mbikëqyrës në fushën e aviacionit civil (AAC), kryerjen më mirë të detyrave të Autoritetit të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve ajrore, me synim parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve të ardhshme; rritja e vlerës maksimale të gjobës në rastin e shkeljeve për subjekte në masën 100 %, ndikon mbi kompanitë ajrore dhe operatorët e tjerë në aviacionin civil me synim rritjen e elementeve të sigurisë në operim dhe të sigurisë në aviacion.

Metoda për vlerësimin e kostove dhe përfitimeve, për këtë politikë është përdorur analiza me shumë kritere.

Politika hipotetike e përmirësimit të legjislacionit në aviacionin civil.

Opsionet që merren në konsideratë janë:

- Opsioni 1 - Të kryhet rregullim ligjor tërësor që i detyron autoritetet përgjegjëse në aviacionin civil të plotësojnë standardet ndërkombëtare.
- Opsioni 2 – Të ndërmerren ndryshime në legjislacionin primar për të implementuar standardet e sigurisë në aviacionin civil.
- Opsioni 3 – Të ndërmerren ndryshime në legjislacionin sekondar për të implementuar standardet ndërkombëtar në aviacionin civil.

Kriteret që tregojnë arritjen e objektivave për të përmirësuar veprimtarinë në aviacionin civil:

- Efektiviteti në përmirësimin në tërësi të veprimtarisë në aviacionin civil;
- Aftësia për të adresuar probleme të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare;
- Aftësia për të rregulluar veprimtarinë e të gjitha entiteteve (personave fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve;
- Aftësia për të përmirësuar veprimtarinë e aeroporteve civilë në territorin e Republikës së Shqipërisë;
- Kostot

Pesha e kriterëve sipas rëndësisë relative:

- Efektiviteti në përmirësimin në tërësi të veprimtarisë në aviacionin civil: 4
- Aftësia për të adresuar probleme të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare: 2
- Aftësia për të rregulluar veprimtarinë e të gjitha entiteteve (personave fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve: 2
- Aftësia për të përmirësuar veprimtarinë e aeroporteve civilë në territorin e Republikës së Shqipërisë: 2
- Kostot: 4

Matrica e performancës

Kriteret	Pesha	Opsioni 1	Opsioni 2	Opsioni 3
Efektiviteti në përmirësimin në tërësi të veprimtarisë në aviacionin civil	4	5 (20)	3 (12)	1 (4)
Aftësia për të adresuar probleme të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare	2	3 (6)	3 (6)	2 (4)
Aftësia për të rregulluar veprimtarinë e të gjitha entiteteve (personave fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve	2	5 (10)	2 (4)	0 (0)
Aftësia për të përmirësuar veprimtarinë e aeroporteve civilë në territorin e Republikës së Shqipërisë	2	5 (10)	5 (10)	3 (6)
Kostot	4	6 (24)	4 (16)	2 (8)
Pikët		70	48	22

Analiza me shumë kritere tregon se opsioni 1 (rregullim ligjor tërësor) është vlerësuar me më shumë pikë dhe ne e kemi zgjedhur atë si opsionin tonë të preferuar.

Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Janë vlerësuar 3 opsione gjatë hartimit të Raportit të Vlerësimit të Ndikimit:

Opsioni 0 – niveli bazë (status quo), ligji aktual Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë, i ndryshuar

Opsioni 1 – Ndryshimi i ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar., duke ndryshuar, shtuar dispozita te reja ne një pjesë të madhe të ligjit.

Opsioni 2 (i preferuar) - Miratimi i një ligji të ri.

Në përcaktimin e këtij opsioni janë marre parasysh avantazhet dhe disavantazhet e të dy opsioneve të shqyrtuara (opsionit 1 dhe 2). Ky opsion mundëson rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror duke garantuar një nivel të pranueshëm i sigurisë në fluturim në tërësi të legjislacionit. Hartimi i një projektligji të ri, i cili përfshin ndryshime te dispozitave ekzistuese dhe vendosjen e dispozitave të reja, bën një standardizim tërësor të gjithë termave në fushën e aviacionit civil.

Ndër efektet e pritshme është edhe formalizimi i bashkëpunimit mes institucioneve të ndryshme, brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), që do të sjellë menaxhimin e hapësirës ajrore në mënyrë të sigurtë dhe eficientë.

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.*

Njësia përgjegjëse për zbatimin e opsionit të preferuar do të jetë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Institucionet subjekt i zbatimit të saj janë: Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit dhe Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të realizojë mbikëqyrjen për aviacionin civil në Shqipëri, pasi do të ketë mundësinë të realizojë funksionet e tij, nga ana ligjore të mirë rregulluara, me miratimin e kësaj politike.

Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit do të kryejë investigimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda në Aviacionin civil.

Masat që do të ndërmerren gjatë zbatimit lidhen me kryerjen e inspektimeve nga ana e AAC ne operatorët e aeroporteve, ne kryerjen e inspektimit lidhur me sigurinë ne aviacion, ne inspektimet gjatë procesit te certifikimit te operateve ajrore.

Kërkesat e zbatimit te politikës se propozuar janë përmbushja e standardeve te sigurisë ne operim (*safety*) dhe te sigurisë se aviacionit (*security*), përmbushja e kërkesave te operimit për kompanitë ajrore.

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.*

Për arritjen e qëllimeve të politikës që propozohet, parashikohet monitorimi dhe krahasimi periodik i performancës së shërbimeve të lundrimit ajror, nëpërmjet hartimit të një skeme të performancës për këto shërbime, e cila do të miratohet nga ministri përgjegjës për transportin ajror.

Gjithashtu parashikohet miratimi i akteve nënligjore përkatëse që lidhen me institucionet të cilat do të zbatojnë dhe monitorojnë procedurat përkatëse, si dhe zbatimi i parashikimeve lidhur me kundërvajtjet administrative dhe sanksionet, të cilat vendosen në rastet e shkeljeve të rregullave të parashikuara në politikën e propozuar.

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			