

RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	
EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	Projektligj “Për regjistrimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese turistike dhe të kënaqësisë me motorr me fuqi mbi 30 kë ose 40.8 kf, me tonazh nën 150 gt”
MINISTRIA UDHËHEQËSE	Ministria e Energjisë dhe Infrastrukturës
FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	Konsultim
BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS	I brendshëm
DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së	Jo e zbatueshme
PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA	<ul style="list-style-type: none"> Strategjia Kombëtare “Për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019 – 2023”;
DATA E KONSULTIMIT PUBLIK	Data/Asnjë konsultim publik
DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	<u>23/06/2020</u>
A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT? NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT	Po, <u>25/06/2020</u>
NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT	2020 – MIE – Nr. 15
TE DHËNA KONTAKTI (EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)	Elson Thana elson.thana@infrastruktura.gov.al

PJESA 1: PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE (maksimumi 2 faqe)

Përpara viteve 1990, turizmi detar kufizohej në organizimin e vozitjes me barka me rrema dhe vela, mjeteve lundruese pedaluere në plazhet e vendit, organizimin e garave sportive me barka në qytetet bregdetare, organizimin e shëtitjeve të plazhistëve me anijet pasagjere të prodhuara në Kantierin Detar të Durrësit, në kushtet kur inventari i mjeteve i përkiste tërësisht shtetit shqiptar dhe kur autoritetet e rojes bregdetare kontrollonin me rreptësi çdo lloj lëvizje në kufijtë e përcaktuar të lëvizjes së këtyre mjeteve.

Mbas vitit 1990, modeli i funksionimit të këtij nënsektori ndryshon plotësisht, me ndryshimin e pronësisë së mjeteve të lundrimit dhe në tërësi të mënyrës së regjistrimit dhe kontrollit të lëvizjes së tyre. Në kushtet kur strukturat kontrolluese të hapësirës detare u dobësuan dhe kur e gjithë infrastruktura e vëzhgimit u amortizua, në kushtet kur kriminaliteti kishte nisur të vendoste urat e bashkëpunimit me strukturat kimenale homologe në vendet fqinje, në kushtet kur figura krimi si trafikimi i lëndëve narkotike, trafikimi i qënieve njerëzore, trafikimi i armëve të zjarrit apo mallrave kontrabandë ishin bërë fitimprurëse, u gjallërua jashtëzakonisht aktiviteti ilegal me mjetet që përgjithësisht kishin hyrë ose ishin përdorur si mjete lundruese turistike për argëtim.

Kombinimi i këtij fenomeni me tronditjet e forta të rendit publik në fund të vitit 1996 dhe përgjatë gjithë vitit 1997, dhe me zgjerimin e kultivimit të lëndëve narkotike, u bënë shqetësuese për institucionet shtetërore shqiptare, për vendet fqinje dhe për proceset integruere të ndërmarrja nga Shqipëria qysh në nisje të ndryshimeve politike të fillim viteve 90.

Në koherencë me këtë situatë, pas angazhimeve publike të përfaqësuesve më të lartë të institucioneve shtetërore, qeveria shqiptare ndërmorri iniciativën për ti paraqitur parlamentit për miratim një ligj të veçantë që përcaktonte mënyrën e regjistrimit, klasifikimit, mënyrën e përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt. Ky ligj vendoste një kontroll të fortë të strukturave të Ministrisë së Brendshme në të gjithë hallkat e zinxhirit të procedurave që nga mbwritja e një mjeti në kufijtë e territorit shqiptar, në qëndrimin, përdorimin, regjistrimin në regjistrat shqiptar apo daljen nga kufijtë, kur në disa raste dublonte punën e ngarkuar Drejtorisë së Përgjithëshme Detare dhe në raste të tjera vendoste një kontroll sfilites mbi lëvizjen e mjeteve brenda territorit të Republikës, duke kërkuar njoftimin me shkrim, paraprakisht për çdo lëvizje.

Ky projektakt u miratua nga Parlamenti Shqiptar me ligjin nr.8663 , datë 18.9.2000, "Për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt".

PËRKUFIZIMI I PROBLEMIT

Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Jepni arsyet e nevojës së ndërhyrjes së qeverisë.

Problemi në shqyrtim lidhet me prapambetjen e theksuar sa i përket zhvillimit të turizmit detar, e cila lidhet me eksperiencën e shkurtër të këtij sektori në Shqipëri si një industri e re dhe që, e lidhur me shijet e kërkesat e konsumatorëve jorezidentë, ky sektor nisi të zhvillohet në këto 30 vitet e fundit.

Zhvillimi i ngadaltë i këtij sektori ka ndikuar në shtimin e kriminalitetit dhe ekzistencën e strukturave të dobëta administrative. Legjislacioni i miratuar nga Parlamenti Shqiptar në fillim

të vitit 2000 nuk është gjithëpërfshirës dhe shterues sa i përket procedurave të regjistrimit, klasifikimit, mënyrës së përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt.

Ky legjislacion siguroi për periudhën e ndërmjetme rritjen e kontrollit të autoriteteve në drejtim të aktiviteteve të paligjshme në hapësirën detare dhe parandalimin e tyre, por në kushtet e forcimit të institucioneve dhe përdorimit të teknologjive, konstatohet mungesa e praktikave të unifikuara sa i përket regjistrimit, klasifikimit, mënyrës së përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor për qëllime argëtimi, e cila ka shkaktuar rritjen e krimit dhe trafikut në këtë fushë.

Ndërhyrja e qeverisë është e nevojshme me qëllim rishikimin e legjislacionit dhe parashikimin e procedurave të reja në kuadër të mirërregullimit të fushës së turizmit detar.

OBJEKTIVAT

Cilat janë objektivat dhe rezultatet e synuara të propozimit?

Nëpërmjet politikës së propozuar, qeveria shqiptare synon arritjen e rezultateve të mëposhtme:

- a) Rritjen e numrit të prekjeve dhe rritjen e numrit të netëve të konsumuara në strukturat e specializuara (porte, marina, bankina, mole);
- b) Rritjen e investimeve në fushën e ndërtimit të marinave;
- c) Rritjen e numrit të inventarit të mjeteve lundruese turistike me të pakten 2000 mjete lundruese brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;
- d) Rritjen e treguesve të punësimit dhe edukimit në këtë nënsektor me të paktën 400 vende të reja pune brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;

OPSIONET E POLITIKAVE

Cilat janë opsionet kryesore të politikave? Duhet të bëni krahasimin e avantazheve/përfitimeve kryesore dhe të dizavantazheve/kostove të opsioneve të mundshme.

Për arritjen e objektivave të politikës janë marrë në konsideratë opsionet e mëposhtme:

Opsioni 0-(status quo)

Ky opsion nënkupton mosndërmarrjen e asnjë politike, duke vijuar me funksionimin e nënsektorit sipas legjislacionit aktual, në zbatim të ligjit nr. nr.8663 , datë 18.9.2000, për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt.

Opsioni 1

Përgatitja e një ligji të ri. Qasja e re për përgatitjen e ligjit do të krijojë mundësinë për të prezantuar përkufizime të reja, kriteret dhe procedura të reja, që do lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar dhe që janë në përputhje me përcaktimet e legjislacionit evropian sa i përket kategorizimit të mjeteve lundruese për argëtim dhe përafrojnë procedurat e hyrjes në kufijtë e tyre, hyrje-daljet për udhëtime në detin e territorial etj.

Opsioni 2

Ndryshime të ligjit nr.8663 , datë 18.9.2000, ”Për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt”.

ANALIZA E NDIKIMEVE

Cilat janë ndikimet e opsionit të preferuar? Kjo duhet të përshkruajë ndikimet në mënyrë sasiore (monetare) dhe cilësore (narrative) mbi buxhetin dhe grupet e tjera të prekura.

Opsioni i preferuar është konsideruar përgatitja e një ligji të ri (Opsioni 1). Ky opsion do të sigurojë lehtësimin e procedurave nëpërmjet aplikimeve online, si dhe përjashtimin e aplikimeve të dyfishta, duke ju kursyer kategorive të ndryshme kohë, kosto financiare etj. Në të njëjtën kohë ky ligj do t’ju sigurojë përdoruesve të mjeteve lundruese turistike, hyrje-dalje nga portet ose vendbazimet nëpërmjet njoftimeve paraprake në sistemin elektronik, duke shmangur çdo procedurë që bie ndesh me prioritetin për lehtësimin e këtij nënsektori.

Ndikimet ekonomike.

Si pasojë e miratimit të këtij ligji parashikohet të ketë një efekt pozitiv sa i përket rritjes së investimeve, e si rrjedhojë e punësimit dhe e të ardhurave buxhetore. Gjithashtu sektorë të tjerë të lidhur me lundrimin turistik do të njohin rritje, kryesisht furnizuesit e karburanteve, importuesit e pjesëve të këmbimit, kurset profesionale për një sërë pozicionesh pune. Impaktet ekonomike të kësaj ndërhyrjeje priten të afektojnë veçanërisht autoritetet publike dhe individët dhe bizneset e interesuara, të vogla dhe të mesme. Kontributi direkt për ndërmarrjet e vogla dhe të mesme mund të jetë në mbështetje të inovacioneve dhe të përmirësimit të shërbimeve të ofruara aktualisht. Përfitimet për këta operatorë pritet të jenë rreth 280 milion lekë për vitin e parë, duke u rritur në vitet pasardhës. Përfitimet e ulëta të biznesit gjatë vitit të parë, janë si rezultat i përshtatjes së këtyre operatorëve me ligjin e ri. Buxheti i shtetit do të ketë rritje prej 50 milion lekë në vitin e parë, duke u rritur në vitet pasardhëse. Të ardhurat e rritura në buxhetin e shtetit do të vijnë si pasojë e rritjes së numrit të licencimeve të operatorëve dhe të rritjes së kontributit të këtyre operatorëve në buxhetin e shtetit.

Impakti Social.

Impaktet sociale priten të jenë në rritjen e nivelit të punësimit dhe të krijimit të vendeve të reja të punës, duke ndikuar në mënyrë indirekte në mbështetjen e aksesit dhe përfshirjes si dhe të menaxhimit të fluksit të turistëve dhe të kapaciteteve akomoduese të desinacioneve. Në vitin e parë pritet të hapen rreth 400 vende të reja pune sezonale duke u rritur në vitet pasardhëse me rreth 2,500 vende pune.

Impakti mjedisor.

Krahasuar me impaktin ekonomik, impaktet mjedisore në tërësi vlerësohen të jenë të vogla për shkak të faktit se masat që ndërmerren në kuadër të këtij ligji kanë impakt indirekt. Ndërhyrjet e reja ligjore synojnë rritjen e trafikut të mjeteve lundruese turistike por është e vështirë matja sasiore e impaktit mjedisor, që vjen si rezultat i ndryshimeve që sjell ky ligj.

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 1, përgatitja e një ligji të ri, është konsideruar si Opsioni i Preferuar. Përgatitja e një ligji të ri do të krijojë mundësinë për të prezantuar përkufizime të reja, kritere dhe procedura të reja, që do lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar dhe që janë në përputhje me përcaktimet e legjislacionit evropian sa i përket kategorizimit të mjeteve lundruese për argëtim dhe përafrojnë procedurat e hyrjes në kufijtë e tyre, hyrje-daljet për udhëtime në detin e territorial etj. Nëpërmjet kësaj ndërhyrje rregullatore krijohet një ligj i ri, i cili do të synojë lehtësimin e procedurave nëpërmjet aplikimeve online, si dhe përjashtimin e aplikimeve të dyfishta, duke ju kursyer kategorive të ndryshme kohë, kosto financiare etj. Krahasuar me opsionet e tjera, ky ligj ndërhyr në mënyrë të drejtpërdrejtë në sektorin e turizmit, duke e bërë ndërhyrjen më efikase dhe e përshpejton atë duke marrë në konsideratë rëndësinë strategjike që ka sektori i turizmit në prioritetet e vendit.

Nga pikpamja e analizës kosto-përfitim, ky është opsioni më fitimprurës në krahasim me opsionet e tjera. Vlera prezente neto aktuale që synohet të arrihet nëpërmjet këtij opsioni është 6 miliard lekë për 10 vjet.

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):

Viti <u>2020</u>	Viti <u>2021</u>	Viti <u>2022</u>
35.000.000	0	0

KONSULTIMI

Jepni një përmbledhje të çdo konsultimi të kryer

Ministria e Brendshme në bashkëpunim me ekspertë kombëtarë nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Komanda e Përgjithshme Detare, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit, Drejtoria e Përgjithshme Detare, ka kryer disa takime teknike konsultative, mbi format për adresimin e problemit të identifikuar dhe përgatitjen e një drafti përfundimtar.

Projektligji, së bashku me Raportin e Vlerësimit të Ndikimit dhe Relacionin Shpjegues do të hidhet për konsultim në regjistrin elektronik të konsultimeve publike, si dhe në faqen zyrtare të Ministrisë së Brendshme.

ZBATIMI DHE MONITORIMI

Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?

Zbatimi i ligjit do të bëhet nga MIE e cila do të kryejë regjistrimin elektronik të të gjitha mjeteve lundruese. Ky regjistër do të jetë edhe shtylla kryesore e përqendrimit të regjistrimit të mjeteve lundruese, në të cilën do të kenë akses institucionet ligjzbatuese. Gjithashtu do të lehtësohet monitorimi i lundrimit të mjeteve lundruese duke hequr marrjen e lejes se lundrimit tek policia e shtetit dhe duke vendosur raportimin elektrink me email ose telefon pranë kapitenerisë së portit.

MB do ta ketë më të lehtë monitorimin e shkeljeve të bëra nga mjetet lundruese si edhe ndaj shkelësve të ligjit do të zbatojë një sistem sanksionesh

Ministria e Mbrojtjes do të kryejë më mirë zbatimin e detyrimeve në hapësirën detare në zbatim të nenit 9 të Kodit Detar.

Zbatimi do të fillojë menjëherë pas miratimit të projektligjit dhe për një periudhë rreth 6-muaj do të jetë i nevojshëm përgatitja dhe miratimi i akteve nënligjore të parashikuara në projektligj për tu përgatitur.

Monitorimi do të marrë në konsideratë ndryshimin e të gjithë treguesve të deritanishëm, që lidhen me fluksin vjetor të prekjeve në infrastrukturën portuale dhe rritjen mesatare vjetore të këtij fluksi, totalin vjetor të netëqëndrimeve dhe mesataren për çdo mjet, numrin e të punësuarve për çdo vit, numrin e personave të trajnuar dhe licencuar/certifikuar etj.

PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE

Historik

Jepni kontekstin e politikës.

Turizmi detar përfaqëson një nënsegment të rëndësishëm të industrisë së turizmit. Sipas një studimi të realizuar për llogari të Komisionit Evropian në vendet e Bashkimit Evropian, ky sektor siguron:

- 234 000 vende pune;
- 28 miliard EURO ;
- Rreth 48 million qytetarë të EU angazhohen në sportet ujore, nga të cilët 36 million vetëm në udhëtimet lundruese;
- Mbi 4,500 marina në bregdet dhe në brendësi të territorit duke krijuar rreth 70,000 vende pune dhe gjeneruar të ardhura vjetore në rreth € 4 miliard;
- Rreth 6 million mjete lundruese të parkuara në ujërat Evropiane dhe 60,000 mjete organizojnë udhëtime çarter, duke gjeneruar një të ardhur vjetore prej rreth € 6 miliard;

Përtej kontributit ekonomik, zhvillimi i turizmit detar siguron përfitime sociale për shoqëritë, që lidhen me shplodhjen, ushtrimin në natyrë, eksplorimin e saj dhe edukimin etj. Shqipëria gjendet në rajonin e Mesdheut i cili gjeneron rreth 50% të vlerës së këtij sektori dhe pozicioni i saj në mes të korridorit Adriatiko Jonian e fuqizon më shumë potencialin që ka ky sektor për zhvillim.

Turizmi detar, si një nënsektor i turizmit vendas, është në stadin fillestar të zhvillimit. Si nga infrastruktura portuale, numri i mjeteve lundruese në pronësi të qytetarëve shqiptarë, procedurat që ndiqen për regjistrimin dhe lëvizjen e mjeteve, frekuentimi i bregdetit shqiptar e porteve, është shume larg nivelit të vendeve fqinje të rajonit të Adriatik-ut dhe Jon-it.

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.*

Edhe pas 30 vitesh të hapjes së vendit përkundrejt tregjeve të huaja, infrastruktura, shërbimet, burimet njerëzore, institucionet publike, sipërmarrjet private në funksion të turizmit detar mbeten në rastin më të mirë shumë të dobëta. Procedura të gjata për hyrjen dhe daljen në portet e hapura për trafik ndërkombëtar dhe përsëritja lodhëse e procedurave të shumta në praktikën e udhëtimit të brendshëm, demoralizojnë çdo interes të rezidentëve apo jorezidentëve për të ndërmarrë lundrime turistike në vijën bregdetare shqiptare.

Dobësia e institucioneve, kufizimet në reagim si pasojë e një sektori të fragmentizuar dhe të pakoordinuar, mungesa strukturore e aftësive e cila kufizon inovacionin dhe aksesin ndaj burimeve, mungesa e sigurisë së shërbimit dhe e kapaciteteve njerëzore të formuara nga ana profesionale, e shoqëruar me mungesën e një legjislacioni sektorial, janë bërë pengesa e krijimit të një perspektive të re për zhvillimin e këtij nënsektori, duke reflektuar në mungesë investimesh në infrastrukturë (marina) dhe mjete lundrimi, vende pune të munguara, të ardhura të munguara për ekonominë, pozicion më inferior të ofertës turistike.

Ndërkohë që infrastruktura e ndërtuar në këto 30 vite është vetëm Porti i Orikut me një kapacitet rreth 600 mjete lundruese, dhe disa projekte të tjera për marinën janë miratuar, Shqipëria mbetet ende mbrapa Malit të Zi, i cili ka aktualisht rreth 2300 vend bazime për mjetet lundruese turistike. Duket se kufizimet që janë identifikuar në treg, kanë frenuar investitorët të avancojnë projektet e tyre.

Regjimi i lëvizjes hyrje-dalje në ujërat territoriale i nënshtrohet një legjislacioni të vjetër që në kohën e miratimit të tij nuk ka marrë në konsideratë përdorimin e mjeteve lundruese për argëtim e aq më tepër të adoptonte masa nxitëse e lehtësuese për rritjen e aktivitetit të tyre.

Për shkak të gjithë këtyre rrethanave inventari i mjeteve lundruese argëtuese në përdorim të rezidentëve mbetet i vogël dhe nuk i kalon rreth 650-700 mjete. Ndërkohë që të dhënat nga Drejtoria e Përgjithshme e Doganave tregojnë se importimi i mjeteve sportive lundruese gjatë periudhës 2014-2016 ka qenë 2,265 në total, kohë që përkon me heqjen e moratoriumit të ndalimit të mjeteve lundruese, dhe që flet për kërkesën e lartë për ushtrimin e aktiviteteve të turizmit detar.

Shërbimet e lidhura me këtë nënsektor janë të pazhvilluara dhe të kufizuara, duke përfshirë shërbimet e pastrimit, furnizimit me ujë, furnizimit me karburant, furnizimit me ushqime, ruajtjes, drejtimit të mjetit lundrues, të sigurimit ndaj paleve te treta, shërbimet e akomodimit, duke mosshfrytëzuar potencialin etj.

Nga pikëpamja e procedurave, nënsektori është bazuar në legjislacionin e përgjithshëm të lundrimit, që është i ngurtë, konservator dhe hera herës demotivues, për shkak se ka patur si prioritet të parandalojë trafikun me mjete lundruese të qenieve njerëzore dhe narkotikëve.

Nga kjo prapambetje janë afektuar kategori të ndryshme:

- a) Qeveria - me mungesën e një sërë investimesh të mundshme, të ardhurash buxhetore dhe rritjeje ekonomike;
- b) Njësitë e vetëqeverisjes vendore - si rrjedhojë e kufizimit të aktivitetit ekonomik me përfitime për popullsinë lokale dhe mungesës së taksave dhe tarifave lokale;
- c) Biznesi - me mjedisin e vështirë të biznesit dhe pengimin e perspektivës së aktiviteteve komplementare (zinxhiri i vlerës së turizmit detar);
- d) Qytetarët/Turistët- nga kufizimi i ushtrimit të aktiviteteve rekreative gjithëvjete;

Arsyeja e ndërhyrjes

- *Shpjegoni pse qeveria e sheh të nevojshme të ndërhyjë.*
- *Shpjegoni se çfarë shpreson të trajtojë qeveria nëpërmjet kësaj ndërhyrjeje.*
- *Shpjegoni se si i mbështet kjo ndërhyrje objektivat e nivelit të lartë të qeverisë.*
- *Rendisni punën ekzistuese që është realizuar tashmë.*

Nevoja për ndërhyrjen e Qeverisë lind duke iu referuar dokumentit strategjik të miratuar me VKM nr.413, datë 19.06.2019 “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019–2023 dhe të planit të veprimit”, i cili përcakton si objektiva strategjike, ndër të tjera, krijimin e poleve dhe industrive të reja të zhvillimit duke konsoliduar ofertën turistike, rritjen e vlerës së shtuar dhe e impaktit të sektorit në ekonomi dhe punësim, zhvillimin e produkteve dhe shërbimeve të reja në turizëm dhe përmirësimin e cilësisë së tyre etj.

Marrja në analizë e një sërë faktorëve ndërmjet të cilëve edhe kuadri ligjor rregullues i regjistrimit, klasifikimit, mënyrës së përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor, ka rezultuar në faktin që ky kuadër është bërë pengesa e krijimit të një perspektive të re për zhvillimin e këtij nënsektori, duke reflektuar në mungesë investimesh në infrastrukturë (marina) dhe mjete lundrimi, vende pune të munguara, të ardhura për ekonominë të munguara, pozicion më inferior të ofertës turistike.

Nga sa më sipër, është parë e nevojshme ndërmarrja e një politike të re në fushën e aktivitetit të lundrimit turistik, e cila konsiston në miratimin e një legjislacioni të ri sa i përket regjistrimit, mënyrës së përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese turistike dhe të kënaqësisë me motorr me fuqi mbi 30 kë ose 40.8 kf, me tonazh nën 150 gt, e cila bazuar në procedurat dhe një infrastrukturë njerëzore dhe teknologjike të dedikuar, do të lehtësojë përdorimin në ujrat e brendshme dhe lëvizjes hyrje-dalje në ujërat territoriale të mjeteve lundruese turistike, duke krijuar një efekt zinxhir ekonomik që lidhet me importin e mjeteve lundruese, ndërtimin e marinave, pontileve e deri në rritjen e një sërë shërbimesh të lidhura me lundrimin turistik dhe rritjen e kërkesës për një sërë produktesh të rëndësishëm të dorës së parë (karburant, vajra, pjesë ndërrimi).

Ndërmarrja e kësaj politike ka ardhur edhe si rezultat i analizës së këtij sektori dhe perspektivës së zhvillimit të tij, realizuar nga Grupi Ndërinstitucional sipas Urdhrit nr.106, datë 27.07.2015, të Kryeministrit “Për ngritjen e grupit ndërinstitucional të punës për hartimin e kuadrit rregullues për përmirësimin dhe lehtësimin e procedurave të lundrimit të anijeve turistike/jahteve, përgjatë sezonit turistik në ujërat territoriale shqiptare, si dhe për përcaktimin e moleve turistike përgjatë vijës bregdetare shqiptare, e të procedurave lehtësuese për jahtet turistike në portet tona”.

Objektivi i politikës

- *Vendosni objektiva që korrespondojnë me problemin dhe shkaqet e tij.*
- *Sigurohuni që objektivat e vendosur të korrespondojnë me ato të dhëna në përmbledhjen ekzekutive, por më të detajuara.*

- *Sigurohuni që objektivat janë specifike, të matshëm, të arritshëm, realë dhe në kohë.*

Objektivi i politikës lidhet drejtpërdrejt me përcaktimin dhe zbatimin e disa procedurave të cilat lehtësojnë në mënyrë thelbësore lëvizjen e mjeteve lundruese turistike në ujrat e brendshme dhe hyrje-daljen në ujërat territoriale, duke nxitur:

- 1) Rritjen e investimeve në fushën e ndërtimit të marinave;
- 2) Rritjen e numrit të inventarit të mjeteve lundruese turistike me të paktën 1000 mjete lundruese brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;
- 3) Rritjen e treguesve të punësimit dhe edukimit në këtë nënsektor me të paktën 400 vende të reja pune sezonale brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;
- 4) Rritjen e treguesve të punësimit dhe edukimit në këtë nënsektor me të paktën 400 vende të reja pune brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;

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 identifikuar opsionet e politikës.*

Opsioni 0-(status quo) Ky opsion nënkupton mosndërmarrjen e asnjë politike, duke vijuar me funksionimin e nënsektorit sipas legjislacionit aktual, në zbatim të ligjit nr. nr.8663, datë 18.9.2000, për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt. Ky ligj dhe aktet e tjera që rrjedhin prej tij, nuk krijojnë kushtet për zhvillimin e shpejtë të këtij sektori që bazohet në dëshirën e çdo individit për të eksploruar dhe përjetuar eksperiencë në hapësirën detare, pa hasur barriera administrative apo veprime të dyfishta.

Opsioni 1

Përgatitja e një ligji të ri. Qasja e re për përgatitjen e ligjit do të krijojë mundësinë për të prezantuar përkufizime të reja, kritere dhe procedura të reja, që do lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar dhe që janë në përputhje me përcaktimet e legjislacionit evropian sa i përket kategorizimit të mjeteve lundruese për argëtim dhe përafrojnë procedurat e hyrjes në kufijtë e tyre, hyrje-daljet për udhëtime në detin e territorial etj. Nëpërmjet kësaj ndërhyrje rregullatore krijohet një ligj i ri, i cili do të synojë lehtësimin e procedurave nëpërmjet aplikimeve online si dhe përjashtimin e aplikimeve të dyfishta, duke ju kursyer kategorive të ndryshme kohë, kosto financiare etj. Kostot e kësaj ndërhyrje do të ndikojnë në buxhetin e shtetit, kosto që lidhen kryesisht me përgatitjen dhe mirëmbajtjen e sistemeve elektronike dhe me shpenzimet për burime njerëzore shtesë për Drejtorinë e Përgjithshme Detare, por që mund të kompensohen me shkurtime shpenzimesh për personelin për llogari të Drejtorisë së Përgjithëshme të Policisë së Shtetit. Ndërkohë efekte indirekte pozitive do të regjistrohen në të ardhurat buxhetore, që do të vijnë si rezultat i rritjes së numrit të mjeteve lundruese, rritjes së trafikut e si rrjedhojë e shpenzimeve për lëndë të para dhe shërbime ankorimi, katering, shërbime të tjera portuale, rritjes së investimeve etj.

Opsioni 2

Ndryshime të ligjit nr.8663 , datë 18.9.2000, ”Për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese me motor, me tonazh nën 20 nt”. Ndryshimet në aktin ekzistues do të jenë të përmasave të mëdha pasi konteksti kur u përgatit ky ligj dhe prioritetet e tij janë tejkaluar, duke ardhur në ditët tona ku objektivi është lehtësimi i procedurave dhe krijimi i një kuadri miqësor përkundrejt atyre që kanë në pronësi apo administrim mjete lundruese turistike, Kjo masë ndryshimesh sipas teknikës legjislative do të kërkonte përgatitjen e një akti të ri.

Vlerësimi i opsioneve/analizimi i ndikimeve

- *Identifikoni grupet e prekura.*
- *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 (përdor tabelën në Aneksin 2/a të këtij dokumenti).*
 - *Analizoni ndikimin mbi ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (nëse ka).*
- *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 nënshtohen.*
 - *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 (përdor tabelën në Aneksin 2/b të këtij dokumenti).*

Miratimi dhe zbatimi i këtij akti ligjor, do të afektojë disa kategori përfshirë bizneset, qeverinë, njësitë e vetëqeverisjes vendore, qytetarët etj.

Qeveria: krijimi i mundësive të reja për investime të mundshme në fushën e turizmit detar. Kjo gjë pritet të sjellë të ardhura shtesë në buxhetin e shtetit dhe përmirësim të rritjes ekonomike të vendit. Të ardhurat shtesë në buxhetin e shtetit priten të jenë kryesisht nga formalizimi i ofertës turistike, që lidhet me turizmin detar, sidomos nga biznesi i vogël dhe i mesëm. Të ardhurat shtesë në buxhet pritet të jenë 1.85 miliard lekë në 10 vjet. Përveç përmirësimeve të të ardhurave buxhetore, ndërhyrja rregullatore ka efekt pozitiv në krijimin e vendeve të reja të punës, që llogariten të rriten me 400 vende të reja pune sezonale në vitin e parë, duke vijuar me 2,500 vende të reja pune sezonale në vitet në vazhdim.

- **Njësitë e vetëqeverisjes vendore:** krijimi i mundësive të rritjes së të ardhurave në buxhetet e qeverisjes vendore, si rrjedhojë e zgjerimit të aktivitetit ekonomik që vjen nga turizmi detar. Nuk mund të parashikohet se sa do të jetë një rritje e tillë, pasi kjo do të jetë në varësi të reagimeve të tregut si pasojë e ndryshimeve ligjore.

-**Biznesi** në përgjithësi: ndërhyrjet e reja ligjore do të çojnë në lehtësimin e procedurave të hyrjes në kufij dhe në hyrje-dalje në detin e brendshëm, në uljen e kostove dhe kohës për kryerjen e këtyre procedurave dhe në ndalimin e praktikave korruptive për favorizim. Operatorët turistikë do të jenë grupi kryesor i afektuar, duke rritur përfitimet vjetore të tyre me mbi 1 miliard lekë. Kosto të drejtpërdrejta që burojnë nga zbatimi i këtij projektligji, biznesit nuk do t'i duhet të përballojë, por në mënyrë indirekte për shkak të standardeve të reja të vendosura do të duhet të paguhet më shumë për pajisjet dhe teknologjinë që do të importohen. Rritja e aktivitetit dhe fluksit të përdorimit të mjeteve lundruese do të ndikojë edhe në rritjen e aktivitetit të kompanive të karburanteve, të pjesëve të këmbimit, strukturave akomoduese dhe qendrat e formimit profesional. Efekti zinxhir i përfitimeve të këtyre kategorive është vështirë të evidentohet nga ana sasiore.

-**Qytetarët/Turistët**- marrin shërbimin e kërkuar, në kohë me cilësi dhe siguri më të lartë. Supozimet në të cilat janë bazuar parashikimet dhe risqet lidhen me:

- 1) Zbatimin i një kuadri ligjor sektorial në lidhje me lundrimin turistik;
- 2) Sigurimin e lehtësimit të procedurave të ushtrimit të aktivitetit;

Sa më sipër bazohet në konkluzionet e analizës së faktorëve që kanë frenuar zhvillimin e sektorit dhe në eksperiencën e disa vendeve rreth Shqipërisë, që zbatojnë prej vitesh një legjislacion lehtësues dhe janë pozicionuar mjaft mirë në tregun e Mesdheut.

Risqet e mundshme për të penguar përmbushjen e pritshmërive pas miratimit të ligjit të ri “Për regjistrimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese turistike dhe të kënaqësisë me motorr me fuqi mbi 30 kë ose 40.8 kf, me tonazh nën 150 gt”, janë si vijojnë:

- 1) Destabiliteti politik, luftërat, konfliktet civile apo fatkeqësitë natyrore të rënda;
- 2) Mospërgatitja dhe mosmiratimi i akteve nënligjore në përputhje me përcaktimet e ligjit, që lidhen kryesisht me mungesën e eksperiencës. Për këtë do të jetë i nevojshëm sigurimi i ekspertizës së ekspertëve vendas dhe të huaj në përgatitjen e tyre.

Në përfundim, nisur nga analiza e mësipërme, u arrit në konkluzionin që opsioni 1, është opsioni më i preferuar, i cili konsiston në paraqitjen e projektaktit në formën e projektligjit të ri. Ky opsion ka avantazh nga dy opsionet e tjera, pasi përveç argumenteve të mësipërme, nga analiza kosto-përfitim, ky opsion rezulton me efektiv.

Arsyetimi i opsionit të preferuar

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

Opsioni 1, përgatitja e një ligji të ri, është konsideruar si Opsioni i Preferuar. Qasja e re për përgatitjen e ligjit do të krijojë mundësinë për të prezantuar përkufizime të reja, kritere dhe procedura të reja, që do lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar dhe që janë në përputhje me përcaktimet e legjislacionit evropian sa i përket kategorizimit të mjeteve lundruese për argëtim dhe përafrojnë procedurat e hyrjes në kufijtë e tyre, hyrje-daljet për udhëtime në detin e territorial etj. Nëpërmjet kësaj ndërhyrje rregullatore krijohet një ligj i ri, i cili do të synojë lehtësimin e procedurave nëpërmjet aplikimeve online si dhe përjashtimin e aplikimeve të dyfishta, duke ju kursyer kategorive të ndryshme kohë, kosto financiare etj.

Kostot e kësaj ndërhyrje do të ndikojnë në buxhetin e shtetit, kosto që lidhen kryesisht me përgatitjen dhe mirëmbajtjen e sistemeve elektronike dhe me shpenzimet për burime njerëzore shtesë për Drejtorinë e Përgjithshme Detare, por që mund të kompensohen me shkurtime shpenzimesh për personelin për llogari të Drejtorisë së Përgjithëshme të Policisë së Shtetit. Ndërkohë efekte indirekte pozitive do të regjistrohen në të ardhurat buxhetore, që do të vijnë si rezultat i rritjes së numrit të mjeve lundruese, rritjes së trafikut e si rrjedhojë e shpenzimeve për lëndë të para dhe shërbime ankorimi, katering, shërbime të tjera portuale, rritjes së investimeve etj.

Zbatimi i këtij opsioni do të sigurojë:

1. Përcaktimin e dokumentacionit të detyrueshëm në bord;
2. Përcaktimin e pikave të njoftimit për operimin e mjetit lundrues;
3. Regjistrin Elektronik të Mjeteve Lundruese dhe strukturat me të drejta aksesit;
4. Regjistrin e detyrueshëm të fabrikave dhe kantierëve detare;
5. Të drejtën për të qëndruar në territorin e Republikës së Shqipërisë pa u regjistruar dhe afatin;
6. Kundërvajtjen dhe sanksionet
7. Deklarimi mbi ndryshimin e kushteve dhe pronësisë
8. Mënyrën e hyrjes dhe daljes në ujërat territoriale të mjeteve lundruese turistike dhe lëvizjen e tyre në ujërat e brendshme;
9. Procedurat të cilave i nënshtrohen, qëndrimi në porte dhe pontile turistike, stacione sezonale të bregëzimit;
10. Rritjen e investimeve në infrastrukturën portuale;
11. Rritjen e punësimit;
12. Rritjen e të ardhurave buxhetore;
13. Zgjerimin e sektorëve të tjerë të lidhur me lundrimin turistik, si furnizuesit e karburanteve, importuesit e pjesëve të këmbimit, kurset profesionale për një sërë pozicionesh pune;

Kriteret që tregojnë arritjen e objektivit për ndryshimet ligjore nëpërmjet ligjit “Për regjistrimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese turistike dhe të kënaqësisë me motorr me fuqi mbi 30 kë ose 40.8 kf, me tonazh nën 150 gt” janë:

- a) Efektivitet në përmirësimin e procedurave për aktivitetet e lundrimit turistik;
- b) Përmirësimi i cilësisë dhe sigurisë së ofertës turistike;
- c) Rritja e të ardhurave buxhetore;
- d) Efektiviteti në zbatimin e procesit të kontrollit dhe forcimit të kundërvajtjeve administrative dhe sanksioneve;

Matrica e performancës

Kriteret	Pesha	Opsioni 0 (nuk do të ketë ndryshim /politike të re)	Opsioni 1 (Hartimi i aktit të ri ligjor për regjistrimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese turistike dhe të kënaqësisë me motorr me fuqi mbi 30 kë ose 40.8 kf, me tonazh nën 150 gt)	Opsioni 2 Hartimi i aktit ligjor për ndryshimin e ligjit ekzistues

Efektivitet në përmirësimin e procedurave për aktivitetet e lundrimit turistik;	5	1 (5)	4 (20)	3 (15)
Përmirësimi i cilësisë dhe sigurisë së ofertës turistike;	4	1 (4)	3 (12)	3 (12)
Aftësia për të rritur të ardhurat buxhetore;	3	0 (0)	4 (12)	3 (9)
Efektivitet në zbatimin e procesit të kontrollit dhe forcimit të kundërvajtjeve administrative dhe sanksioneve	3	0 (0)	2 (6)	2 (6)
Efektivitet -Kosto	3	2 (6)	5 (15)	3(9)
Piket		15	65	51

Opsioni i preferuar është opsioni 1, hartimi i një ligji të ri për regjistrimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese turistike dhe të kënaqësisë me motorr me fuqi mbi 30 kë ose 40.8 kf, me tonazh nën 150 gt, për shkak të lehtësisë të procedurave të lëvizjes e për pasojë forcimit të diversifikimit të ofertës turistike, përmirësimin të cilësisë dhe sigurisë së saj. Krahasuar me opsionet e tjera, ky ligj siguron avantazhe në mënyrë të drejtpërdrejtë për sektorin e turizmit. Ai forcon elementet e kontrollit dhe monitorimit të subjekteve që kanë pronësi mjetet, duke e bërë ndërhyrjen më efikase në drejtim të rritjes së sigurisë dhe parandalimit të trafiqeve. Nga pikpamja e analizës kosto-përfitim, ky është opsioni më fitimprurës në krahasim me opsionet e tjera. Vlera prezente neto aktuale që synohet të arrihet nëpërmjet këtij opsioni është 6 miliard lekë për 10 vjet.

Çështje të zbatimit

- *Shpjegoni se cila strukturë 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.*

Për zbatimin e opsionit të zgjedhur sipas projektaktit ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme, Ministria e Mbrojtjes dhe nuk parashikohen pengesa për zbatimin e tij. Përgatitja e akteve nënligjore që burojnë nga projektligji është momenti dytë i rëndësishëm të cilat mund të sigurojnë zbatimin e shpejtë ose ngadalësimin e zbatimit të këtij ligji. Por nëpërmjet koordinimit institucional dhe zbatimit të kodit procedurave administrative do të sigurohet bashkërendimi institucional për të bërë të mundur miratimin e akteve si më poshtë:

1. Brenda një viti nga hyrja në fuqi e këtij ligji ministria përgjegjëse për transportin dhe ministria përgjegjëse për Policinë e Shtetit do të nxjerrin një udhëzim të përbashkët për funksionimin e regjistrimit elektronik të mjeteve lundruese dhe modalitetet e shkëmbimit të informacionit me institucionet e tjera ligjore.
2. Brenda gjashtëdhjetë ditëve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, ministria përgjegjëse për Policinë e Shtetit do të miratojë udhëzimin për rregullat dhe mënyrën e zbatimit të sanksioneve administrative.
3. Brenda gjashtë muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji ministrinë që ngarkohen për zbatimin e këtij ligji do të nxjerrin çdo akt tjetër nënligjor të nevojshëm për zbatimin e këtij ligji.

dhe nëpërmjet procesit të planifikimit financiar të parashikojë fondet e nevojshme për ngritjen e sistemeve elektronike.

Pas miratimit të paketës së akteve nënligjore dhe funksionimit të sistemeve, është plotësisht i mundur zbatimi i ligjit dhe arritja e objektivave të përcaktuar.

Faza e monitorimit dhe vlerësimit

- *Jepni një përshkrim të përmbledhur të masave të monitorimit dhe të vlerësimit.*
- *Identifikoni kriteret/treguesit për të matur arritjen e objektivave ose progresin drejt tyre.*

Monitorimi do të udhëhiqet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme për të siguruar zbatueshmërinë dhe efikasitetin e zbatimit të këtij ligji. Më tej akoma, në analizë të gjetjeve përgjatë procesit të monitorimit, do të ndërmerren iniciativa ligjore për përmirësimin në vazhdimësi.

Procesi i monitorimit do të mbështetet në tregues të matshëm dhe që sigurojnë një vlerësim sa më realist mbi efektet e zbatimit të opsionit të zgjedhur, më konkretisht:

1. Numri i aplikimeve në sistem mbi hyrje-daljen nga kufiri i Republikës së Shqipërisë;
2. Numri i aplikimeve në sistem mbi hyrje-daljen nga portet për lundrim në ujërat e brendshëm;
3. Numri i rasteve me shkelje të zbuluara;
4. Numri i masave për kundravajtjet penale dhe administrative;

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.

OPSIONI 1

	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Viti 6	Viti 7	Viti 8	Viti 9	Viti 10
Faktori zbritës	1.00	0.95	0.91	0.87	0.82	0.79	0.75	0.71	0.68	0.65
Kosto për buxhetin - një herë	35,000,000									
Kosto për buxhetin - në vazhdimësi										
Kosto për bizneset - një herë	-									
Kosto për bizneset - në vazhdimësi	341,750,625	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000
Kosto për grupet e tjera - një herë										
Kosto për grupet e tjera - në vazhdimësi										
Kosto në total	376,750,625	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000
Kosto e zbritur= Kosto në total x Faktori zbritës	376,750,625	1,491,424,488	1,421,080,979	1,354,055,245	1,290,190,800	1,229,338,542	1,171,356,400	1,116,109,005	1,063,467,370	1,013,308,595
Përfitimet për buxhetin – në vazhdimësi	50,062,500	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000
Përfitimet për grupet e tjera – një herë										
Përfitimet për grupet e tjera – në vazhdimësi										
Përfitimet për biznesin – një herë										
Përfitimet për biznesin – në vazhdimësi	675,000,000	2,572,653,645	2,451,313,620	2,335,696,637	2,225,532,765	2,120,564,807	2,020,547,696	1,925,247,924	1,834,442,996	1,747,920,911
Përfitimet totale	725,062,500	2,772,903,645	2,651,563,620	2,535,946,637	2,425,782,765	2,320,814,807	2,220,797,696	2,125,497,924	2,034,692,996	1,948,170,911
Përfitimi i zbritur= Përfitimi në total x faktori zbritës	725,062,500	2,642,118,766	2,407,338,525	2,193,778,530	1,999,503,342	1,822,754,890	1,661,936,173	1,515,596,469	1,382,417,894	1,261,203,212
Vlera prezente aktuale e përfitimit në total	17,611,710,301									
Vlera prezente aktuale e kostos në total	11,527,082,049									
Vlera Prezente Neto Aktuale (VAN) = Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total	6,084,628,252									

OPSIONI 2

	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Viti 6	Viti 7	Viti 8	Viti 9	Viti 10
Faktori zbritës	1.00	0.95	0.91	0.87	0.82	0.79	0.75	0.71	0.68	0.65
Kosto për buxhetin - një herë	35,000,000									
Kosto për buxhetin - në vazhdimësi										
Kosto për bizneset - një herë	-									
Kosto për bizneset - në vazhdimësi		391,312,500	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000
Kosto për grupet e tjera - një herë										
Kosto për grupet e tjera - në										
Kosto në total	35,000,000	391,312,500	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000	1,565,250,000
Kosto e zbritur= Kosto në total x	35,000,000	372,856,122	1,421,080,979	1,354,055,245	1,290,190,800	1,229,338,542	1,171,356,400	1,116,109,005	1,063,467,370	1,013,308,595
Përfitimet për buxhetin – në vazhdimësi		50,062,500	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000	200,250,000
Përfitimet për grupet e tjera – një herë										
Përfitimet për grupet e tjera – në vazhdimësi										
Përfitimet për biznesin – një herë										
Përfitimet për biznesin – në vazhdimësi		675,000,000	2,572,653,645	2,451,313,620	2,335,696,637	2,225,532,765	2,120,564,807	2,020,547,696	1,925,247,924	1,834,442,996
Përfitimet totale	-	725,062,500	2,772,903,645	2,651,563,620	2,535,946,637	2,425,782,765	2,320,814,807	2,220,797,696	2,125,497,924	2,034,692,996
Përfitimi i zbritur= Përfitimi në total x faktori zbritës	-	690,864,697	2,517,502,397	2,293,795,641	2,090,308,271	1,905,196,134	1,736,784,078	1,583,550,427	1,444,112,881	1,317,215,716
Vlera prezente aktuale e përfitimit në total	15,579,330,242									
Vlera prezente aktuale e kostos në total	10,066,763,058									
Vlera Prezente Neto Aktuale (VAN) = Vlera aktuale e përfitimit	5,512,567,184									

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	11,527	17,612	6,084
Opsioni 2	10.066	15,579	5,512

MINISTËR

BELINDA BALLUKU