

<b>RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT</b>	
<b>EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS</b>	Projektligji “Për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave”.
<b>MINISTRIA UDHËHEQËSE</b>	Ministria e Ekonomisë Inovacionit (MEI)
<b>FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT</b>	Finale
<b>BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS</b>	I brendshëm dhe ndërkombëtar
<b>DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së</b>	<p>Projektligji përputhet pjesërisht me Direktivat dhe Rregulloret si më poshtë vijon:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nenin 6(1) të Rregullores Nr. 11 të Këshillit KEE<sup>1</sup>;</li> <li>- Nenin 8(3) të Rregullores (KE) Nr. 1072/2009 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit;</li> <li>- Nenin 9(2), 16(1) dhe nenin 18(4) të Rregullores (BE) 2024/1157 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit; kjo Rregullore nuk paragjykon kontrollet nga zyrat doganore të parashikuara në dispozitat përkatëse të akteve ligjore të Bashkimit Evropian;</li> <li>- Kapitullin 5.4 të Pjesës 5 të Shtojcës A të Marrëveshjes Evropiane për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme me Rrugë (ADR), e lidhur në Gjenevë më 30 shtator 1957, siç përmendet në Seksionin I.1 të Shtojcës I të Direktivës 2008/68/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit ; Kapitulli 5.4 i Pjesës 5 të Rregulloreve që lidhen me Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme me Hekurudhë (RID), që shfaqet si Shtojca C e COTIF të lidhur në Vilnius më 3 qershor 1999, siç përmendet në Seksionin II.1 të Shtojcës II të asaj Direktive; dhe Kapitulli 5.4 i Pjesës 5 të Rregulloreve bashkëlidhur Marrëveshjes Evropiane për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme nëpërmjet Ujërave të Brendshme (ADN), e lidhur në Gjenevë më 26 maj 2000, siç përmendet në Seksionin III.1 të Shtojcës III të asaj Direktive;</li> </ul>

<sup>1</sup> Këshilli i KEE: Rregullorja Nr. 11 që ka të bëjë me heqjen e diskriminimit në tarifatat dhe kushtet e transportit, në zbatim të nenit 79(3) të Traktatit që themelon Komunitetin Ekonomik Evropian (OJ P 52, 16.8.1960, fq. 1121).

	- Nenin 3 të Direktivës 92/106/KEE të Këshillit
<b>PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit,</li> <li>• Strategjia Ndersektorale për Reformën e Administratës Publike dhe Modernizimin e Shërbimeve Publike</li> <li>• Strategjia Kombëtare për Zhvillimin Ekonomik dhe Përmirësimin e Klimës së Biznesit</li> <li>• Agjenda Digjitale</li> <li>• Plani i Veprimit për Reformën në Drejtësi dhe Shtetin e së Drejtës.</li> </ul>
<b>DATA E KONSULTIMIT PUBLIK</b>	12.03.2026-14.04.2026
<b>DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT</b>	08.06.2026
<b>A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT? NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT</b>	Po, 17/03/2026
<b>NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT</b>	2026 – MEI – Nr. 8
<b>TE DHËNA KONTAKTI (EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)</b>	Alketa Vejseli <a href="mailto:Alketa.Vejseli@ekonomia.gov.al">Alketa.Vejseli@ekonomia.gov.al</a> 0676418553
<b>PJESA 1: PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE</b> (Maksimumi 2 faqe)	
<p><b>PËRKUFIZIMI I PROBLEMIT</b> <i>Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Pse është e nevojshme ndërhyrja qeverisë?</i></p> <p>Problemi në shqyrtim lidhet me nevojën për plotësimin e kuadrit ligjor në fushën e komunikimit elektronik të informacionit rregullator ndërmjet operatorëve ekonomikë përkatës dhe autoriteteve kompetente në lidhje me transportin e mallrave në territorin e Republikës së Shqipërisë.</p> <p>1. Republika e Shqipërisë nuk ka në lëgjislicionin e saj një ligj që mbulon komunikimin elektronik për transportin e mallrave.</p>	

2. Përafrimi i legjislacionit kombëtar me aktet përkatëse të Bashkimit Evropian në fushën e transportit është i domosdoshëm për të garantuar funksionimin e një tregu transporti të sigurt, konkurrues dhe të integruar me tregun evropian. Mungesa e harmonizimit krijon barriera administrative, pasiguri juridike dhe rreziqe për sigurinë publike dhe mjedisin, duke ndikuar negativisht në zhvillimin ekonomik dhe në aftësinë konkurruese të operatorëve vendas.

3. Rregullorja Nr. 11 e Këshillit KEE – Neni 6(1)

Kjo dispozitë adreson nevojën për trajtim të barabartë dhe mosdiskriminim të operatorëve të transportit. Në mungesë të rregullave të harmonizuara, ekziston rreziku i aplikimit të praktikave diskriminuese që mund të shtrembërojnë konkurrencën dhe të pengojnë aksesin e operatorëve në tregjet ndërkombëtare. Përafrimi i kësaj rregulloreje synon të krijojë një kuadër të qartë dhe transparent për ushtrimin e veprimtarisë së transportit, duke forcuar sigurinë juridike dhe duke garantuar kushte të barabarta për të gjithë operatorët ekonomikë.

4. Rregullorja (KE) Nr. 1072/2009 – Neni 8(3)

Transporti ndërkombëtar rrugor i mallrave kërkon rregulla të harmonizuara për dokumentacionin dhe kontrollet, për të shmangur vonesat dhe kostot shtesë administrative. Mungesa e standardizimit në këtë fushë sjell paqartësi për operatorët dhe vështirësi në zbatimin e ligjit nga autoritetet kompetente. Përafrimi me këtë dispozitë synon të unifikojë kërkesat procedurale dhe të forcojë mekanizmat e kontrollit, duke lehtësuar lëvizjen e lirë të mallrave dhe duke përmirësuar efikasitetin e mbikëqyrjes.

5. Rregullorja (BE) 2024/1157 – Nenet 9(2), 16(1) dhe 18(4)

Këto dispozita adresojnë nevojën për një sistem të koordinuar të mbikëqyrjes dhe bashkëpunimit administrativ ndërmjet autoriteteve kompetente. Fragmentimi i kontrolleve dhe mungesa e shkëmbimit efektiv të informacionit ndikojnë negativisht në zbatimin e ligjit dhe rrisin barrën administrative për operatorët. Përafrimi synon të rrisë efektivitetin e kontrolleve, të përmirësojë bashkëpunimin ndërinstitucional dhe të sigurojë zbatim të njëtrajtshëm të rregullave, pa cenuar kompetencat e autoriteteve doganore.

6. Direktiva 2008/68/KE – ADR, RID dhe ADN (Kapitulli 5.4)

Transporti i mallrave të rrezikshme paraqet rreziqe të konsiderueshme për jetën e njerëzve, sigurinë publike dhe mjedisin, veçanërisht në rastet kur dokumentacioni i transportit nuk është i plotë ose i standardizuar. Kapitulli 5.4 i ADR, RID dhe ADN përcakton kërkesa të detajuara për dokumentimin dhe informacionin që duhet të shoqërojë këto mallra. Përafrimi i këtyre dispozitave synon të sigurojë një nivel të lartë sigurie në të gjitha mënyrat e transportit, të lehtësojë kontrollet nga autoritetet kompetente dhe të mundësojë ndërveprimin e sistemit kombëtar të transportit me standardet ndërkombëtare.

7. Direktiva 92/106/KEE – Neni 3

Varësia e lartë nga transporti rrugor ka sjellë rritje të kostove ekonomike, ndotje mjedisore dhe presion mbi infrastrukturën rrugore. Kjo direktivë synon nxitjen e transportit të kombinuar të mallrave si një alternativë më efikase dhe më e qëndrueshme. Përafrimi i kësaj

dispozite krijon bazën ligjore për zhvillimin e formave alternative të transportit, duke kontribuar në reduktimin e emetimeve, përmirësimin e efikasitetit të sistemit të transportit dhe integrimin në rrjetin evropian të transportit.

- Në tërësi, ndërhyrja rregullatore përmes përafrimit me këto akte të Bashkimit Evropian adreson problematika strukturore në sektorin e transportit, përmirëson sigurinë, rrit efikasitetin administrativ dhe mbështet zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik. Ndikimet e pritshme janë kryesisht pozitive dhe afatgjata, ndërsa kostoja e përafrimit konsiderohet e arsyeshme dhe proporcionale me përfitimet që rrjedhin nga integrimi në tregun evropian.

*Grupet që preken nga këto problematika janë:*

#### 1. Operatorët ekonomikë të transportit të mallrave

- operatorët e transportit rrugor,
- operatorët hekurudhorë,
- operatorët e transportit në ujërat e brendshme,
- operatorët e transportit të kombinuar.

Këta aktorë preken drejtpërdrejt nga mungesa e harmonizimit për sa i përket dokumentacionit, kontrolleve dhe standardeve të sigurisë. Pa rregulla të unifikuara, ata përballen me kosto shtesë, pasiguri juridike dhe vështirësi në operimin ndërkombëtar. Ndërhyrja rregullatore pritët të sjellë qartësi ligjore, ulje të barrës administrative dhe rritje të konkurrueshmërisë.

#### 2. Shoferët dhe personeli operativ i transportit

- Shoferët, drejtuesit e mjeteve hekurudhore, ekuipazhet e mjeteve lundruese dhe personeli teknik janë të ekspozuar drejtpërdrejt ndaj rreziqeve që lidhen me transportin e mallrave, veçanërisht të mallrave të rrezikshme. Mungesa e dokumentacionit të saktë dhe standardeve të qarta rrit rrezikun e aksidenteve dhe incidenteve. Harmonizimi përmirëson kushtet e sigurisë në punë dhe qartëson përgjegjësitë operative.

#### 3. Autoritetet publike dhe institucionet mbikëqyrëse

- Në këtë grup përfshihen:
- autoritetet e transportit,
- inspektoratet përkatëse,
- policia rrugore,
- autoritetet hekurudhore,
- autoritetet e lundrimit,
- administrata doganore.
- Këto institucione preken nga fragmentimi i kuadrit ligjor dhe mungesa e koordinimit ndërinstitucional. Ndërhyrja rregullatore forcon bashkëpunimin administrativ, standardizon procedurat e kontrollit dhe rrit efektivitetin e zbatimit të ligjit.

#### 4. Administrata doganore

- Edhe pse rregulloret nuk cenojnë kompetencat doganore, mungesa e harmonizimit ndikon indirekt në proceset doganore, duke krijuar mbivendosje kontrollesh dhe vonesa në kufi. Përafrimi ndihmon në qartësimin e rolit të doganave dhe në koordinimin me autoritetet e tjera kompetente.

#### 5. Bizneset prodhuese, eksportuese dhe importuese

- Këto biznese varen nga një sistem transporti funksional dhe i parashikueshëm. Problematikat në transport reflektohen drejtpërdrejt në:
  - rritjen e kostove logjistike,
  - vonesa në furnizim,
  - humbje të konkurrueshmërisë në tregjet e jashtme.
  - Ndërhyrja rregullatore pritet të përmirësojë zinxhirin e furnizimit dhe të rrisë besueshmërinë e shërbimeve të transportit.

#### 6. Konsumatorët dhe publiku i gjerë

- Publiku ndikohet në mënyrë indirekte përmes:
  - sigurisë rrugore,
  - mbrojtjes së shëndetit publik,
  - çmimeve të produkteve.
  - Transporti i pasigurt ose joefikas mund të çojë në aksidente, ndotje mjedisore dhe rritje të çmimeve. Harmonizimi kontribuon në rritjen e sigurisë dhe stabilitetit ekonomik.

#### 7. Mjedisi dhe komunitetet lokale

- Komunitetet pranë rrugëve kryesore, linjave hekurudhore dhe ujërave të brendshme preken nga ndotja dhe rreziqet mjedisore. Transporti i mallrave të rrezikshme pa standarde të qarta rrit rrezikun e ndotjes së ajrit, ujit dhe tokës. Përafrimi i legjislacionit kontribuon në mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm.

### **OBJEKTIVAT**

*Cilat janë objektivat dhe efektet e synuara të propozimit?*

1. Përafrimi i legjislacionit kombëtar me standardet e Bashkimit Evropian dhe ndërkombëtare për informacionin elektronik të transportit të mallrave, me qëllim krijimin e një kuadri ligjor të harmonizuar, të krahasueshëm dhe funksional me praktikën më të mirë evropiane.
2. Harmonizimi i plotë i legjislacionit kombëtar me Rregulloren (EU) 2020/1056 për informacionin elektronik të transportit të mallrave (eFTI) dhe aktet zbatuese përkatëse, në funksion të përmbushjes së detyrimeve që rrjedhin nga procesi i integritetit evropian.
3. Krijimi i një kuadri ligjor të qartë dhe të konsoliduar për përdorimin dhe pranimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave, duke garantuar njohjen ligjore të dokumenteve elektronike nga autoritetet kompetente.

4. Garantimi i një sistemi të qëndrueshëm, të sigurt dhe të besueshëm për shkëmbimin elektronik të të dhënave të transportit, në përputhje me standardet teknike dhe kërkesat e ndërveprueshmërisë të Bashkimit Evropian.
5. Sigurimi i pranimit të detyrueshëm të informacionit elektronik të transportit nga autoritetet kompetente, kur ky informacion paraqitet përmes platformave të certifikuara eFTI, duke reduktuar përdorimin e dokumentacionit në letër.
6. Lehtësimi dhe thjeshtimi i procedurave administrative në transportin e mallrave, përmes dixhitalizimit të dokumenteve dhe shkëmbimit elektronik të informacionit, me qëllim uljen e barrës administrative për operatorët ekonomikë.
7. Rritja e efikasitetit të kontrolleve dhe mbikëqyrjes, përmes aksesit të shpejtë dhe në kohë reale në informacionin elektronik të transportit nga autoritetet përkatëse.
8. Përmirësimi i bashkëpunimit dhe koordinimit ndërinstitucional, ndërmjet autoriteteve të transportit, inspektimit, doganave dhe institucioneve të tjera kompetente, përmes përdorimit të sistemeve elektronike të ndërveprueshme.
9. Garantimi i sigurisë, integritetit dhe konfidencialitetit të të dhënave të transportit, në përputhje me legjislacionin për mbrojtjen e të dhënave personale dhe sigurinë kibernetike
10. Rritja e transparencës dhe parashikueshmërisë së procesit të kontrollit, duke reduktuar paqartësitë procedurale dhe interpretimet e ndryshme nga autoritetet zbatuese.
11. Mbështetja e lëvizjes së lirë të mallrave dhe funksionimit efikas të tregut të brendshëm, përmes eliminimit të barrierave administrative dhe harmonizimit të kërkesave për informacionin e transportit.
12. Nxitja e përdorimit të teknologjive digjitale në sektorin e transportit dhe logjistikës, duke kontribuar në modernizimin e sektorit dhe rritjen e konkurrueshmërisë së operatorëve ekonomikë.
13. Reduktimi i kostove operative dhe kohës së përpunimit të dokumentacionit, përmes kalimit nga dokumentacioni në letër në informacion elektronik të standardizuar.
14. Kontributi në objektivat mjedisore, përmes reduktimit të përdorimit të letrës dhe optimizimit të proceseve logjistike, në përputhje me politikat e gjelbra të Bashkimit Evropian.
15. Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar dhe ndërkufitar në fushën e transportit të mallrave, përmes zbatimit të standardeve të përbashkëta për informacionin elektronik të transportit dhe njohjes reciproke të sistemeve eFTI.

**Objektiva specifike:**

*Harmonizimi ligjor me Bashkimin Evropian*

1. Brenda 12 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit, të sigurohet përafrimi i plotë i kuadrit kombëtar me Rregulloren (EU) 2020/1056 për informacionin elektronik të transportit të mallrave.

#### ***Reduktimi i barrës administrative për bizneset***

2. Reduktimi me 70–80% të përdorimit të dokumentacionit në letër dhe e kohës së përpunimit të procedurave të kontrollit për operatorët ekonomikë të transportit, nëpërmjet digjitalizimit të proceseve dhe shkëmbimit elektronik të dokumentacionit, brenda 24 muajve nga zbatimi i plotë i ligjit.

#### ***Rritja e efikasitetit të administratës publike***

3. Reduktimi me 20–30% të kohës së kryerjes së kontrolleve administrative dhe përmirësimi i shkallës së koordinimit ndërinstitucional në sektorin e transportit të mallrave, brenda 24 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.

#### ***Sigurimi i ndërveprueshmërisë dhe transparencës.***

4. Arritja e ndërveprueshmërisë funksionale të platformave kombëtare eFTI me sistemet përkatëse të Bashkimit Evropian dhe e përdorimit të standardeve të përbashkëta teknike, brenda 18 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.
5. Reduktim me 15–25% i kohës mesatare të përpunimit të lejeve të transportit brenda 24 muajve.

#### ***Mbështetja e dixhitalizimit dhe konkurrueshmërisë***

6. Arritja e përdorimit të dokumentacionit elektronik në 60–70% të procedurave të kontrollit nga operatorët ekonomikë në sektorin e transportit të mallrave, brenda 36 muajve nga zbatimi i ligjit, duke kontribuar në rritjen e konkurrueshmërisë dhe uljen e kostove operative.

### **OPSIONET E POLITIKAVE**

*Cilat janë opsionet kryesore të politikave, duke përfshirë mënyrat ndaj rregullimit? Duhet të bëni krahasimin e avantazheve/përfitimeve kryesore dhe të dizavantazheve/kostove të opsioneve të mundshme. Duhet të përcaktoni detajet në lidhje me opsionin e preferuar. Opsionet e mëposhtme janë vlerësuar në funksion të arritjes së objektivave të kërkuar:*

Në kuadër të hartimit të Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave, janë analizuar disa opsione të mundshme të politikave publike, përfshirë mënyrat rregullatore dhe jo-rregullatore, me qëllim adresimin e problematikave të identifikuara dhe arritjen e objektivave të propozuara.

#### **Opsioni 1: Status quo (pa ndërhyrje rregullatore)**

Ky opsion parashikon ruajtjen e kuadrit ekzistues ligjor dhe administrativ, ku informacioni i transportit të mallrave vazhdon të paraqitet kryesisht në format letre, ndërsa përdorimi i dokumenteve elektronike mbetet i fragmentuar dhe jo i detyrueshëm për autoritetet.

Avantazhet / përfitimet:

- Nuk kërkon kosto shtesë financiare afatshkurtra për administratën publike.
- Nuk kërkon investime të menjëhershme nga operatorët ekonomikë.

Dizavantazhet / kostot:

- Vazhdim i barrës së lartë administrative dhe përdorimit të dokumentacionit në letër.
- Mungesë përputhshmërie me Rregulloren (EU) 2020/1056.
- Rrezik i vonesave në procesin e integritet evropian.
- Efikasiteti i ulët i kontrolleve dhe mungesë koordinimi ndërinstucional.
- Humbje e konkurrueshmërisë së operatorëve vendas.

Vlerësim:

Ky opsion nuk adreson problematikat kryesore dhe nuk përmbush objektivat strategjike, ndaj konsiderohet i papërshtatshëm.

### **Opsioni 2: Masa jo-rregullatore / vullnetare (udhëzime dhe projekte pilot)**

Ky opsion parashikon promovimin e përdorimit të dokumenteve elektronike përmes udhëzimeve administrative, marrëveshjeve vullnetare dhe projekteve pilot, pa krijuar detyrime ligjore për pranimin e informacionit elektronik.

Avantazhet / përfitimet:

- Fleksibilitet më i lartë për operatorët ekonomikë.
- Kosto fillestare më të ulëta për administratën.
- Mundëson testimin e zgjidhjeve teknike.

Dizavantazhet / kostot:

- Mungesë sigurie juridike dhe detyrueshmërie.
- Zbatim i pabarabartë ndërmjet autoriteteve.
- Nuk garanton pranimin e detyrueshëm të informacionit elektronik.
- Nuk siguron harmonizim të plotë me acquis të BE-së.

Vlerësim:

Ky opsion përmirëson pjesërisht situatën, por nuk ofron zgjidhje të qëndrueshme dhe afatgjata.

### **Opsioni 3: Ndërhyrje rregullatore e pjesshme**

Ky opsion parashikon ndryshime të kufizuara në legjislacionin ekzistues, duke njohur dokumentet elektronike të transportit, por pa krijuar një kuadër të plotë ligjor për eFTI dhe pa detyrimin e autoriteteve për pranimin e tyre.

Avantazhet / përfitimet:

- Kosto më të ulëta krahasuar me ndërhyrjen e plotë.
- Përmirësim i pjesshëm i sigurisë juridike.
- Hapi i parë drejt dixhitalizimit.

Dizavantazhet / kostot:

- Fragmentim i kuadrit ligjor.
- Zbatim i pabarabartë nga autoritetet.
- Rrezik i mos-përputhshmërisë me standardet e BE-së.
- Përfitime të kufizuara për operatorët.

Vlerësim:

Ky opsion konsiderohet i pamjaftueshëm për arritjen e objektivave kryesore të propozimit.

#### **Opsioni 4: Ndërhyrje rregullore e plotë – miratimi i ligjit për eFTI**

(Opsioni i preferuar)

Ky opsion parashikon miratimin e një ligji të posaçëm për informacionin elektronik të transportit të mallrave, në përputhje të plotë me Rregulloren (EU) 2020/1056, duke vendosur rregulla të qarta për pranimin, përdorimin dhe shkëmbimin e informacionit elektronik nga autoritetet dhe operatorët.

Avantazhet dhe përfitimet:

- Harmonizim i plotë me legjislacionin e BE-së.
- Siguri e lartë juridike për të gjitha palët.
- Reduktim i ndjeshëm i barrës administrative dhe kostove operative.
- Efikasitet më i lartë i kontroleve dhe mbikëqyrjes.
- Koordinim më i mirë ndërinstytucional.
- Mbështetje për dixhitalizimin dhe modernizimin e sektorit të transportit.
- Kontribut pozitiv në objektivat mjedisore.
- Dizavantazhet / kostot:
  - Kosto fillestare për zhvillimin, certifikimin dhe integrimin e sistemeve elektronike.
  - Nevojë për trajnim të stafit administrativ dhe operatorëve.
  - Periudhë tranzitore për adaptim.

Vlerësim:

Pavarësisht kostove fillestare, përfitimet afatmesme dhe afatgjata e tejkalojnë ndjeshëm këtë kosto. Ky opsion ofron zgjidhjen më të plotë, më të qëndrueshme dhe më të përputhshme me objektivat strategjike dhe detyrimet ndërkombëtare.

*Opsioni i preferuar dhe detajet e zbatimit:*

Opsioni i preferuar është ndërhyrja rregullore e plotë përmes miratimit të Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave, i cili:

- garanton pranimin e detyrueshëm të informacionit elektronik nga autoritetet kompetente;
- përcakton kërkesat për platformat e certifikuara eFTI;
- siguron ndërveprueshmëri me sistemet e BE-së;
- përfshin dispozita tranzitore për zbatim gradual;
- parashikon masa për ndërtimin e kapaciteteve institucionale.

Ky opsion konsiderohet proporcional, efektiv dhe i nevojshëm për arritjen e objektivave të propozuara dhe për përmirësimin e funksionimit të sektorit të transportit të mallrave.

**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.*

Ky vlerësim analizon ndikimet e zbatimit të kuadrit ligjor për përdorimin e informacionit elektronik të transportit (eFTI), me qëllim harmonizimin me standardet e Bashkimit Evropian, modernizimin e sektorit të transportit dhe reduktimin e barrës administrative.

### *Grupet e prekura*

Nga zbatimi i ligjit preken:

- **Sektori publik**, përfshirë autoritetet e transportit, administratën doganore dhe institucionet e kontrollit;
- **Bizneset**, veçanërisht operatorët e transportit, kompanitë logjistike, eksportuesit dhe importuesit;
- **Ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (NVM)**, të cilat përfitojnë nga ulja e kostove administrative, por kërkojnë investime fillestare për përshtatje teknologjike;
- **Qytetarët dhe konsumatorët**, të cilët përfitojnë indirekt nga shërbime më cilësore, më të sigurta dhe më efikase.

### *Ndikimet kryesore të drejtpërdrejta*

**Për sektorin publik**, zbatimi i eFTI sjell:

- rritje të efikasitetit administrativ dhe financiar;
- dixhitalizim dhe modernizim të proceseve;
- përmirësim të klimës së investimeve dhe tërheqje të investimeve të huaja;
- rritje të transparencës dhe kontrollit institucional;
- reduktim të informalitetit dhe praktikave abuzive;
- lehtësim të tregtisë ndërkombëtare dhe bashkëpunimit ndërkufitar;
- përmirësim të reputacionit të Shqipërisë dhe mbështetje të procesit të integritimit evropian;
- kontribut pozitiv në mbrojtjen e mjedisit përmes reduktimit të përdorimit të letrës.

**Për bizneset**, përfitimet kryesore janë:

- ulja e barrës administrative dhe e dokumentacionit në letër;
- përsheptimi i procedurave të transportit dhe kontrollit;
- rritja e sigurisë juridike dhe parashikueshmërisë;
- ulja e kostove operative dhe administrative.

### *Analiza financiare*

Vlerësimet janë orientuese dhe bazohen në praktikat e vendeve të BE-së dhe dokumentacionin e Komisionit Evropian.

### **Kostot për shtetin**

- Investimi fillestar për zhvillimin dhe zbatimin e sistemit eFTI vlerësohet në **2–3 milionë euro**.
- Kostot operative dhe të mirëmbajtjes vlerësohen në **100,000–150,000 euro në vit**.

Komponentët kryesorë të kostos përfshijnë:

- zhvillimin e platformës elektronike;
- integrimin me sistemet ekzistuese shtetërore;
- sigurinë kibernetike dhe certifikimin;
- trajnimin e përdoruesve;
- testimin dhe mbështetjen teknike.

### **Përfitimet ekonomike**

- Kursimet për bizneset nga reduktimi i barrës administrative dhe vonesave operative vlerësohen në **5–10 milionë euro në vit**.
- Përfitimet neto vjetore të opsionit të preferuar (ndërhyrje e plotë) vlerësohen në **4–7 milionë euro**, pas amortizimit të kostove fillestare.

Një llogaritje ilustrative tregon se:

- $4,500 \text{ operatorë} \times 200 \text{ procedura në vit} \times 20 \text{ euro për procedurë} \times 30\% \text{ kursim} =$   
**5.4 milionë euro kursime vjetore.**

### *Ndikimet mbi NVM-të*

NVM-të pritet të përfitojnë proporcionalisht më shumë nga:

- reduktimi i kostove administrative;
- thjeshtimi i procedurave;
- rritja e konkurrueshmërisë.

Megjithëse kërkohet një investim fillestar për përshtatje teknologjike, këto kosto pritet të kompensohen në afatmesëm nga kursimet operative.

### *Ndikimet jo të drejtpërdrejta*

Zbatimi i sistemit pritet të sjellë:

- rritje të konkurrueshmërisë së sektorit të transportit;
- përmirësim të transparencës dhe ulje të informalitetit;
- reduktim të përdorimit të dokumentacionit në letër;
- përmirësim të cilësisë së shërbimeve për qytetarët dhe bizneset;
- rritje të aftësive digjitale të administratës dhe operatorëve ekonomikë.

### *Ndikimet sociale dhe mjedisore*

- Reduktim i përdorimit të dokumentacionit në letër me rreth **30–50%**, dhe potencialisht deri në **70–80%** në fazat e avancuara të zbatimit.
- Përmirësim i transparencës, sigurisë dhe besueshmërisë së shërbimeve.
- Rritje e aftësive digjitale për stafin publik dhe privat.

- Kontribut në objektivat e zhvillimit të qëndrueshëm dhe transformimit digjital.

### **ARSYETIMI I OPSIONIT TË PREFERUAR**

*Shpjegoni arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar. Ju lutemi jepni nëse është e mundur koston dhe përfitimin me vlerë të përcaktuar monetare.*

Opsioni i preferuar është ndërhyrja rregullatore e plotë, përmes miratimit të Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave, në përputhje të plotë me Rregulloren (EU) 2020/1056 (eFTI) dhe aktet zbatuese përkatëse të Bashkimit Evropian.

Ky opsion është zgjedhur pas një analize krahasuese të të gjitha alternativave të politikave, duke u bazuar në kriteret e efektivitetit, sigurisë juridike, proporcionalitetit, kostos dhe përfitimit ekonomik, si dhe përmbushjes së detyrimeve që rrjedhin nga procesi i integritetit evropian.

Arsyet kryesore për zgjedhjen e opsionit të preferuar:

Së pari, vetëm ndërhyrja rregullatore e plotë garanton harmonizimin e plotë të legjislacionit kombëtar me *acquis* të Bashkimit Evropian, në veçanti me Rregulloren (EU) 2020/1056. Opsionet e tjera (*status quo*, masa vullnetare ose ndërhyrje e pjesshme) nuk sigurojnë detyrueshmëri ligjore për pranimin e informacionit elektronik nga autoritetet kompetente dhe, për rrjedhojë, nuk adresojnë në mënyrë të plotë problematikat strukturore të identifikuar.

Së dyti, miratimi i një ligji të posaçëm krijon siguri juridike të lartë për operatorët ekonomikë dhe autoritetet publike, duke njohur dokumentet elektronike të transportit me të njëjtën vlerë ligjore si dokumentet në letër. Kjo shmang interpretimet e ndryshme administrative, redukton konfliktet procedurale dhe rrit parashikueshmërinë e zbatimit të ligjit.

Së treti, opsioni i preferuar është i vetmi që siguron ulje të ndjeshme të barrës administrative dhe rritje të efikasitetit të kontrolleve, përmes aksesit në kohë reale në informacionin elektronik të transportit dhe përmirësimit të koordinimit ndërinstytucional ndërmjet autoriteteve të transportit, inspektimit dhe doganave.

Risite që sjell ligji:

Ligji Opsioni I preferuar sjell disa risi të rëndësishme, ndër të cilat:

- njohjen ligjore të informacionit elektronik të transportit;
- detyrimin e autoriteteve për pranimin e dokumenteve elektronike;
- përdorimin e platformave të certifikuar eFTI;
- ndërveprueshmërinë me sistemet e BE-së;
- reduktimin e dokumentacionit në letër;
- rritjen e transparencës dhe sigurisë.

Në përfundim, opsioni i preferuar përmes miratimit të Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave përfaqëson zgjidhjen më efektive, proporcionale dhe ekonomikisht të justifikuar. Megjithëse kërkon investime fillestare, përfitimet monetare dhe jo-monetare afatmesme dhe afatgjata tejkalojnë ndjeshëm kostot, duke kontribuar në modernizimin e sektorit të transportit, rritjen e sigurisë, përmirësimin e efikasitetit administrativ dhe përmbushjen e detyrimeve të Republikës së Shqipërisë në kuadër të integritetit evropian.

## **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 arsytet pse?)*

Projektligji i është nënshtruar procesit të konsultimit publik, nëpërmjet publikimit në portalin e Regjistrimit Elektronik për Njoftimet dhe Konsultimet Publike, për një periudhë prej 20 ditë pune nga data 12.03.2026 deri më 14.04.2026, në përputhje me ligjin nr. 146/2014 "Për njoftimin dhe konsultimin publik".

Gjatë periudhës së konsultimit publik nuk janë paraqitur komente. Numri i shikimeve të projektligjit gjatë konsultimit ishte 302 shikime. Nga këto nuk kishte asnjë koment në lidhje me draftin. Për aq kohë sa ligji është i ri dhe nga aktorë të jashtëm dhe palë të treta nuk ka pasur sugjerime.

## **ZBATIMI DHE MONITORIMI**

*Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?*

Zbatimi i Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave do të realizohet nga autoritetet kompetente në fushën e transportit, inspektimit dhe doganave, në përputhje me kompetencat e tyre ligjore. Ministria përgjegjëse për transportin do të sigurojë koordinimin e përgjithshëm të zbatimit, hartimin e akteve nënligjore dhe ndërveprueshmërinë e sistemeve elektronike me platformat e certifikuar eFTI.

Autoritetet zbatuese do të përdorin dhe pranojnë informacionin elektronik të transportit për qëllime kontrolli dhe mbikëqyrjeje, ndërsa operatorët ekonomikë do të sigurojnë paraqitjen e këtij informacioni përmes platformave të certifikuar, sipas kërkesave ligjore.

Monitorimi i zbatimit do të kryhet përmes raportimit periodik, analizës së të dhënave mbi përdorimin e informacionit elektronik dhe vlerësimin të ndikimit në efikasitetin administrativ dhe barrën rregullatore.

*Organi monitorues:*

Ministria përgjegjëse për transportin është organi përgjegjës për monitorimin e zbatimit të ligjit, në bashkëpunim me autoritetet kompetente të përfshira.

## **PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE**

## Historik

- *Jepni kontekstin e politikës*

### **Historik dhe konteksti i politikës**

Kuadri ligjor në fushën e transportit të mallrave në Republikën e Shqipërisë bazohet në angazhimin për përafrimin progresiv me *acquis* të Bashkimit Evropian, në kuadër të procesit të integritimit evropian, si dhe në objektivin strategjik për zhvillimin e lidhshmërisë së qëndrueshme në kuadër të Grupkapitullit 4 “Agjenda e Gjellbër dhe Ndërlidhja e Qëndrueshme” të negociatave për anëtarësimin në BE. Aktivitetet e transportit në Shqipëri rregullohen nga një kuadër ligjor sektorial i organizuar sipas llojeve të transportit, i përbërë nga kode dhe ligje themelore që përbëjnë nivelin më të lartë të hierarkisë legjislativë në sektor:

- Kodi Rrugor – Ligji nr. 8378, datë 22.07.1998 (i ndryshuar);
- Kodi Hekurudhor – Ligji nr. 142, datë 22.12.2016;
- Kodi Ajror – Ligji nr. 96/2020.

Këto akte ligjore plotësohen nga një sërë aktesh nënligjore që përcaktojnë standardet operacionale, të sigurisë dhe mjedisore për funksionimin e sistemit të transportit, si dhe detyrimet për paraqitjen dhe administrimin e informacionit të nevojshëm për ushtrimin e veprimtarive të transportit. Kuadri rregullator plotësohet gjithashtu nga legjislacioni horizontal që rregullon mbrojtjen e mjedisit, ushtrimin e veprimtarisë dhe pranimin në profesion, prokurimin publik, koncesionet, licencimin dhe fusha të tjera të lidhura.

Në zbatim të këtij kuadri, VKM-ja nr. 101, datë 9.2.2011, “Për miratimin e rregullave për lejet e transportit dhe për kryerjen e operacioneve të transportit nga transportuesit e huaj që nuk kanë vendbanim në Shqipëri (jorezidentë) për mallrat dhe udhëtarët”, përcakton informacionin dhe dokumentacionin që duhet të paraqitet nga transportuesit e huaj për pajisjen me leje dhe për kryerjen e operacioneve të transportit në territorin e Republikës së Shqipërisë.

Për transportin e mbetjeve, legjislacioni në fuqi në fushën e menaxhimit të mbetjeve parashikon kërkesa specifike për dokumentacionin shoqëruar të transportit të mbetjeve, me qëllim garantimin e gjurmueshmërisë dhe monitorimit të lëvizjes së tyre në territorin e Republikës së Shqipërisë.

Në rastin e transportit të mallrave të rrezikshme, kërkesat për informacion dhe dokumentacion përcaktohen në Kreun 5.4 të Aneksit A të Marrëveshjes Evropiane për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Rrugore (ADR), të ratifikuar me ligjin nr. 9272, datë 16.9.2004, si dhe në dispozitat përkatëse të Rregullores për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme me Hekurudhë (RID) dhe të Marrëveshjes Evropiane për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme në Rrugët Ujore të Brendshme (ADN), të cilat përcaktojnë dokumentacionin dhe informacionin që duhet të shoqërojë transportin e këtyre mallrave.

Gjithashtu, për sektorë të veçantë të transportit zbatohen kërkesa specifike rregullatore.

Për transportin hekurudhor, këto kërkesa përcaktohen në ligjin nr. 142/2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” dhe në aktet nënligjore të nxjerra në zbatim të tij.

Për transportin ajror, kërkesat për informacion dhe dokumentacion që lidhen me sigurinë e aviacionit civil përcaktohen në VKM-në nr. 821, datë 24.12.2021, “Për përcaktimin e

standardeve bazë për ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil”, si dhe në Urdhrin nr. 163, datë 26.3.2021 të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, “Për përcaktimin e masave të detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil”, i ndryshuar.”

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.*

## **Problematikat e evidentuara**

Problematikat kryesore të identifikuara sa i takon fushës së informacionit elektronik të transportit të mallrave në Shqipëri janë:

“Aktualisht, kuadri rregullator dhe procedurat e zbatimit në fushën e transportit të mallrave karakterizohen nga një varësi e lartë nga dokumentacioni në letër dhe proceset manuale të shkëmbimit të informacionit. Kjo situatë sjell vonesa në përpunimin e dokumentacionit, rrit kostot administrative për operatorët ekonomikë dhe autoritetet publike, si dhe kufizon efikasitetin e proceseve të monitorimit dhe kontrollit.

Përdorimi i procedurave të ndryshme dhe i dokumenteve fizike krijon gjithashtu pasiguri juridike dhe rrezik për interpretime të ndryshme të kërkesave rregullatore nga institucionet përgjegjëse. Mungesa e standardeve të unifikuara për shkëmbimin e informacionit vështirëson koordinimin ndër-institucional dhe kufizon shkëmbimin në kohë reale të të dhënave ndërmjet autoriteteve kompetente.

Një problem tjetër lidhet me mungesën e harmonizimit të plotë të kuadrit rregullator me kërkesat e Rregullores (BE) 2020/1056 mbi informacionin elektronik për transportin e mallrave (eFTI). Si rezultat, operatorët ekonomikë vijnë të përballen me kërkesa të ndryshme dokumentare dhe procedurale, të cilat nuk janë plotësisht të standardizuara sipas praktikave të Bashkimit Evropian.

Gjithashtu, mungesa e rregullave të harmonizuara për paraqitjen, pranimin dhe verifikimin e informacionit të transportit lë hapësirë për zbatime jo të njëjta nga autoritete të ndryshme, duke rritur rrezikun e praktikave diskriminuese, shtrembërimit të konkurrencës dhe krijimit të pengesave administrative për aksesin e operatorëve në tregjet ndërkombëtare të transportit.”

- **Fragmentimi i kontrolleve:** Ndërsa rritet volumi i trafikut për të gjitha mënyrat e transportit të mallrave, shtohet volumi i kontrolleve për autoritetet kompetente, të informacionin rregullator që lidhet me transportin e mallrave. Rritja e volumit çon në fragmentimin e kontrolleve, duke ulur efikasitetin e tyre dhe mos përmbushjen e qëllimeve për të cilat kryhen kontrollet.

- Aktualisht, kërkesat e detajuara për dokumentimin dhe informacionin që duhet të shoqërojë transportin e mallrave të rrezikshme, të përcaktuara në Kapitullin 5.4 të ADR, RID dhe ADN, nuk janë të harmonizuara në mënyrë të plotë në zbatimin e tyre në nivel kombëtar. Kjo situatë krijon vështirësi në garantimin e një niveli të unifikuar sigurie në të gjitha mënyrat e transportit, kufizon efikasitetin e kontrolleve nga autoritetet kompetente dhe pengon ndërveprimin e plotë të sistemit kombëtar të transportit me standardet ndërkombëtare.

### **Problematikat e evidentuara lidhur me informacionin elektronik të transportit të mallrave në Shqipëri janë si më poshtë:**

Mungesa e një kuadri ligjor për pranimin dhe përpunimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave (eFTI). Në mungesë të këtij kuadri, sistemi aktual karakterizohet nga përdorimi dominues i dokumentacionit në letër dhe nga iniciativa të pjesshme të digjitalizimit, të cilat nuk janë të standardizuara dhe nuk ndërveprojnë me njëra-tjetrën. Aktualisht, mungesa e standardizimit në këtë fushë krijon paqartësi për operatorët ekonomikë dhe vështirësi në zbatimin e njëtrajtshëm të kuadrit ligjor nga autoritetet kompetente. Si rezultat, kërkesat procedurale nuk janë të unifikuara, gjë që ndikon në zbatimin e qëndrueshëm të rregullave dhe në efikasitetin e mekanizmave të kontrollit, duke kufizuar edhe lehtësimin e lëvizjes së lirë të mallrave dhe efektivitetin e mbikëqyrjes.

Kjo situatë krijon barrë administrative të panevojshme, pasiguri juridike dhe vështirësi në zbatimin efektiv të kontrolleve, duke ndikuar negativisht në efikasitetin e sektorit të transportit dhe në konkurrueshmërinë e operatorëve ekonomikë.

### ***Shkaqet e problemit***

#### **Shkaqet kryesore të problemit janë:**

- Mungesa e një baze ligjore specifike që njeh vlefshmërinë juridike të dokumenteve elektronike të transportit (p.sh. e-CMR, e-dokumente shoqëruese);
- mungesa e detyrimit ligjor për autoritetet publike për pranimin e informacionit elektronik;
- fragmentimi i dispozitave ligjore dhe administrative ekzistuese;
- mospërafrimi i plotë me Rregulloren (EU) 2020/1056 dhe aktet e tjera përkatëse të Bashkimit Evropian;
- Mungesa e standardeve teknike dhe ndërveprueshmërisë ndërmjet sistemeve të institucioneve (dogana, tatime, transport, polici).
- Kapacitete të kufizuara teknologjike dhe institucionale për implementimin e sistemeve të integruara.
- Nivel i ulët i besimit dhe njohjes nga operatorët ekonomikë për përdorimin e dokumenteve elektronike.

#### **Pasojat kryesore**

- Barrë administrative e lartë: përpunim manual i dokumenteve, vonesa dhe kosto shtesë.
- Pasiguri juridike: mungesë qartësie mbi vlefshmërinë dhe pranueshmërinë e dokumenteve elektronike.

- Efikasitet i ulët operacional: procese të ngadalta në dogana dhe kontrolle.
- Rritje e riskut për gabime dhe abuzime: dokumente në letër janë më të cenueshme ndaj falsifikimit dhe humbjes.
- Mungesë transparence dhe gjurmueshmërie në zinxhirin e transportit.
- Konkurrueshmëri e ulët e operatorëve shqiptarë krahasuar me vendet që kanë implementuar sisteme të plota digjitale.
- Mospërputhje me standardet dhe praktikatat e Bashkimit Evropian, duke penguar integrimin dhe lehtësimin e tregtisë ndërkufitare.

Dështimi i tregut / nevoja për ndërhyrje

Në mungesë të ndërhyrjes shtetërore, operatorët ekonomikë nuk kanë incentiva të mjaftueshme për të kaluar në mënyrë të koordinuar drejt sistemeve elektronike, pasi përfitimet janë të shpërndara, ndërsa kostot janë individuale. Kjo krijon një situatë “fragmentimi”, ku secili aktor vepron në mënyrë të pavarur pa arritur standardizim. Fragmentimi i kontrolleve dhe mungesa e shkëmbimit efektiv të informacionit ndikojnë negativisht në zbatimin e ligjit dhe rrisin barrën administrative për operatorët

### **Shtrirja e problemit**

Problemi shtrihet në të gjithë sektorin e transportit të mallrave në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe prek të gjitha mënyrat e transportit, përfshirë transportin rrugor, hekurudhor, në ujërat e brendshme dhe transportin e kombinuar. Ai ndikon si në transportin kombëtar, ashtu edhe në transportin ndërkombëtar të mallrave, veçanërisht në operacionet ndërkufitare dhe në pikat e kontrollit dhe inspektimit. Ky problem shtrihet në zinxhirin e furnizimit në tërësi.

Efektet e problemit reflektohen në rritjen e kostove administrative, vonesa në procedura, pasiguri juridike dhe vështirësi në ndërveprimin me sistemet e vendeve anëtare të Bashkimit Evropian.

### ***Grupet që preken nga këto problematika janë:***

#### **1. Operatorët ekonomikë të transportit të mallrave**

- operatorët e transportit rrugor,
- operatorët hekurudhorë,
- operatorët e transportit në ujërat e brendshme,
- operatorët e transportit të kombinuar.

Këta aktorë preken drejtpërdrejt nga mungesa e harmonizimit për sa i përket dokumentacionit, kontrolleve dhe standardeve të sigurisë. Pa rregulla të unifikuara, ata përballen me kosto shtesë, pasiguri juridike dhe vështirësi në operimin ndërkombëtar. Ndërhyrja rregullatore pritet të sjellë qartësi ligjore, ulje të barrës administrative dhe rritje të konkurrueshmërisë.

#### **2. Shoferët dhe personeli operativ i transportit**

- Shoferët, drejtuesit e mjeteve hekurudhore, ekuipazhet e mjeteve lundruese dhe personeli teknik janë të ekspozuar drejtpërdrejt ndaj rreziqeve që lidhen me transportin e mallrave, veçanërisht të mallrave të rrezikshme. Mungesa e dokumentacionit të saktë dhe standardeve të qarta rrit rrezikun e aksidenteve dhe incidenteve. Harmonizimi përmirëson kushtet e sigurisë në punë dhe qartëson përgjegjësitë operative.

### 3. Autoritetet publike dhe institucionet mbikëqyrëse

- Në këtë grup përfshihen:
- autoritetet e transportit,
- inspektoratet përkatëse,
- policia rrugore,
- autoritetet hekurudhore,
- autoritetet e lundrimit,
- administrata doganore.
- Këto institucione preken nga fragmentimi i kuadrit ligjor dhe mungesa e koordinimit ndërinstytucional. Ndërhyrja rregullatore forcon bashkëpunimin administrativ, standardizon procedurat e kontrollit dhe rrit efektivitetin e zbatimit të ligjit.

### 4. Administrata doganore

- Edhe pse rregulloret nuk cenojnë kompetencat doganore, mungesa e harmonizimit ndikon indirekt në proceset doganore, duke krijuar mbivendosje kontrollesh dhe vonesa në kufi. Përafrimi ndihmon në qartësimin e rolit të doganave dhe në koordinimin me autoritetet e tjera kompetente.

### 5. Bizneset prodhuese, eksportuese dhe importuese

- Këto biznese varen nga një sistem transporti funksional dhe i parashikueshëm. Problematikat në transport reflektohen drejtpërdrejt në:
- rritjen e kostove logjistike,
- vonesa në furnizim,
- humbje të konkurrueshmërisë në tregjet e jashtme.
- Ndërhyrja rregullatore pritet të përmirësojë zinxhirin e furnizimit dhe të rrisë besueshmërinë e shërbimeve të transportit.

### 6. Konsumatorët dhe publiku i gjerë

- Publiku ndikohet në mënyrë indirekte përmes:
- sigurisë rrugore,
- mbrojtjes së shëndetit publik,
- çmimeve të produkteve.
- Transporti i pasigurt ose joefikas mund të çojë në aksidente, ndotje mjedisore dhe rritje të çmimeve. Harmonizimi kontribuon në rritjen e sigurisë dhe stabilitetit ekonomik.

### 7. Mjedisi dhe komunitetet lokale

Komunitetet pranë rrugëve kryesore, linjave hekurudhore dhe ujërave të brendshme preken nga ndotja dhe rreziqet mjedisore. Transporti i mallrave të rrezikshme pa standarde të qarta rrit rrezikun e ndotjes së ajrit, ujit dhe tokës. Përafrimi i legjislacionit kontribuon në mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm.

## **Vlerësimi i mundësisë për trajtim përmes ndryshimit të politikave:**

Problemi nuk mund të trajtohet në mënyrë efektive përmes vijimit të politikës ekzistuese, ose masave jo-rregullatore apo vullnetare, pasi këto nuk krijojnë detyrime ligjore dhe nuk sigurojnë zbatim të njëtrajtshëm nga autoritetet publike. Për rrjedhojë, ndërhyrja përmes ndryshimit të politikave publike, konsiderohet e domosdoshme dhe e përshtatshme.

### **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.*

### **Nevoja për ndërhyrje qeveritare.**

Qeveria planifikon të ndërhyjë për për të adresuar mungesën e një kuadri ligjor të posaçëm dhe të harmonizuar për informacionin elektronik të transportit të mallrave, i cili ka sjellë përdorim të fragmentuar të dokumenteve elektronike, varësi nga dokumentacioni në letër dhe pasiguri juridike për operatorët ekonomikë dhe autoritetet publike. Në mungesë të një ndërhyrjeje, autoritetet kompetente nuk kanë detyrimin për të pranuar informacionin elektronik, duke kufizuar përfitimet e dixhitalizimit dhe duke rritur barrën administrative.

Ndërhyrja qeveritare konsiderohet e domosdoshme për të krijuar një kuadër të unifikuar, të detyrueshëm dhe të zbatueshëm, i cili garanton njohjen ligjore dhe pranimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave, në përputhje me standardet evropiane.

### **Çfarë synon të trajtojë qeveria përmes ndërhyrjes.**

Nëpërmjet kësaj ndërhyrjeje, synohet rregullimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor për përdorimin e informacionit elektronik në transportin e mallrave. Ndërhyrja synon të rregullojë pranimin, shkëmbimin dhe verifikimin e informacionit elektronik nga autoritetet kompetente, të vendosë standarde të unifikuara për përdorimin e dokumenteve elektronike të transportit, të përmirësojë ndërveprueshmërinë ndërmjet sistemeve të informacionit dhe të sigurojë përafrimin e legjislacionit kombëtar me kërkesat e Bashkimit Evropian, veçanërisht me Rregulloren (BE) 2020/1056.

Ndërhyrja e qeverisë është e domosdoshme për të shmangur:

- mungesën e sigurisë juridike në përdorimin e dokumenteve elektronike të transportit;
- barrën administrative dhe kostot operative për bizneset dhe administratën publike;
- mungesën e ndërveprueshmërisë ndërmjet sistemeve kombëtare dhe atyre të BE-së;
- vështirësitë në kryerjen e kontrolleve dhe mbikëqyrjes efektive;
- mospërputhjen e kuadrit kombëtar me legjislacionin e Bashkimit Evropian.

## **Shkalla e ndërhyrjes së qeverisë**

Për trajtimin efektiv të problemit nevojitet një ndërhyrje = e plotë e qeverisë. Ndërhyrja parashikon:

- përcaktimin e detyrimeve për autoritetet publike dhe operatorët ekonomikë;
- krijimin e bazës për certifikimin e platformave eFTI;
- parashikimin e fazave tranzitore për zbatim gradual.

Kjo shkallë ndërhyrjeje vlerësohet proporcionale dhe e domosdoshme, pasi ndërhyrjet e pjesshme nuk sigurojnë përmbushjen e objektivave të politikës.

## **Mbështetja e objektivave të nivelit të lartë të qeverisë**

Ndërhyrja mbështet drejtpërdrejt objektivat strategjikë të qeverisë për:

- integrimin evropian dhe përmbushjen e detyrimeve që rrjedhin nga Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit, veçanërisht në fushën e transportit dhe përafrimit të legjislacionit, si dhe plotësimin të masës në zbatim të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 621, datë 10.10.2024, “Për miratimin e Dokumentit të politikës “Agjenda Kombëtare e Reformave 2024–2027”, si dhe në kuadër të Instrumentit të Bashkimit Evropian “Faciliteti për reforma dhe rritje për Ballkanin Perëndimor”;
- modernizimin dhe dixhitalizimin e shërbimeve publike përkatësisht SNRAP- Strategjia Ndersektoriale për Reformën e Administratës Publike dhe Modernizimin e Shërbimeve Publike. Fokus në dixhitalizim, lehtësimin e shërbimeve, reduktimin e barrës administrative dhe përmirësimin e efikasitetit institucional.;
- përmirësimin e klimës së biznesit dhe rritjen e konkurrueshmërisë përkatësisht Strategjia Kombëtare për Zhvillimin Ekonomik dhe Përmirësimin e Klimës së Biznesit Përfshin politika për rritjen e konkurrueshmërisë, thjeshtimin e procedurave dhe forcimin e shtetit të së drejtës në marrëdhëniet tregtare dhe administrative.
- reduktimin e barrës rregullatore dhe administrative përkatësisht me Agjenden Digjitale. Kjo Agjendë Dixhitale përcakton vizionin dhe objektivat e qeverisë për: modernizimin e shërbimeve publike përmes digjitalizimit; standardizimin e dokumenteve elektronike dhe ndërveprimin mes sistemeve institucionale; rritjen e efikasitetit, transparencës dhe aksesit për qytetarët dhe bizneset; harmonizimin me praktikën dhe standardet evropiane (përfshirë e-Government dhe e-Transport).
- forcimin e shtetit të së drejtës dhe efikasitetit institucional përkatësisht Plani i Veprimit për Reformën në Drejtësi dhe Shtetin e së Drejtës Trajton forcimin e institucioneve, transparencën dhe respektimin e legjislacionit, duke përfshirë mekanizmat për monitorimin dhe kontrollin e zbatimit të ligjit.

Në kuadër të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bashkimit Evropian, Shqipëria është angazhuar për përafrimin gradual të legjislacionit kombëtar me acquis të BE-së, përfshirë sektorin e transportit. Kjo ndërhyrje përbën një hap konkret në zbatimin e këtyre angazhimeve në kuadër të harmonizimit të legjislacionit kombëtar me acquis të Bashkimit Evropian si vijon :

Rregullorja Nr. 11 e Këshillit KEE – Neni 6(1)

Kjo dispozitë adreson nevojën për trajtim të barabartë dhe mosdiskriminim të operatorëve të transportit. Në mungesë të rregullave të harmonizuara, ekziston rreziku i aplikimit të praktikave diskriminuese që mund të shtrembërojnë konkurrencën dhe të pengojnë aksesin e operatorëve

në tregjet ndërkombëtare. Përafrimi i kësaj rregulloreje synon të krijojë një kuadër të qartë dhe transparent për ushtrimin e veprimtarisë së transportit, duke forcuar sigurinë juridike dhe duke garantuar kushte të barabarta për të gjithë operatorët ekonomikë.

Rregullorja (KE) Nr. 1072/2009 – Neni 8(3)

Transporti ndërkombëtar rrugor i mallrave kërkon rregulla të harmonizuara për dokumentacionin dhe kontrollet, për të shmangur vonesat dhe kostot shtesë administrative. Mungesa e standardizimit në këtë fushë sjell paqartësi për operatorët dhe vështirësi në zbatimin e ligjit nga autoritetet kompetente. Përafrimi me këtë dispozitë synon të unifikojë kërkesat procedurale dhe të forcojë mekanizmat e kontrollit, duke lehtësuar lëvizjen e lirë të mallrave dhe duke përmirësuar efikasitetin e mbikëqyrjes.

Rregullorja (BE) 2024/1157 – Nenet 9(2), 16(1) dhe 18(4)

Këto dispozita adresojnë nevojën për një sistem të koordinuar të mbikëqyrjes dhe bashkëpunimit administrativ ndërmjet autoriteteve kompetente. Fragmentimi i kontrolleve dhe mungesa e shkëmbimit efektiv të informacionit ndikojnë negativisht në zbatimin e ligjit dhe rrisin barrën administrative për operatorët. Përafrimi synon të rrisë efektivitetin e kontrolleve, të përmirësojë bashkëpunimin ndërinstitucional dhe të sigurojë zbatim të njëtrajtshëm të rregullave, pa cenuar kompetencat e autoriteteve doganore.

Direktiva 2008/68/KE – ADR, RID dhe ADN (Kapitulli 5.4)

Transporti i mallrave të rrezikshme paraqet rreziqe të konsiderueshme për jetën e njerëzve, sigurinë publike dhe mjedisin, veçanërisht në rastet kur dokumentacioni i transportit nuk është i plotë ose i standardizuar. Kapitulli 5.4 i ADR, RID dhe ADN përcakton kërkesa të detajuara për dokumentimin dhe informacionin që duhet të shoqërojë këto mallra. Përafrimi i këtyre dispozitave synon të sigurojë një nivel të lartë sigurie në të gjitha mënyrat e transportit, të lehtësojë kontrollet nga autoritetet kompetente dhe të mundësojë ndërveprimin e sistemit kombëtar të transportit me standardet ndërkombëtare.

Direktiva 92/106/KEE – Neni 3

Varësia e lartë nga transporti rrugor ka sjellë rritje të kostove ekonomike, ndotje mjedisore dhe presion mbi infrastrukturën rrugore. Kjo direktivë synon nxitjen e transportit të kombinuar të mallrave si një alternativë më efikase dhe më e qëndrueshme. Përafrimi i kësaj dispozite krijon bazën ligjore për zhvillimin e formave alternative të transportit, duke kontribuar në reduktimin e emetimeve, përmirësimin e efikasitetit të sistemit të transportit dhe integrimin në rrjetin evropian të transportit.

Në tërësi, ndërhyrja rregullatore përmes përafrimit me këto akte të Bashkimit Evropian adreson problematika strukturore në sektorin e transportit, përmirëson sigurinë, rrit efikasitetin administrativ dhe mbështet zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik. Ndikimet e pritshme janë kryesisht pozitive dhe afatgjata, ndërsa kostoja e përafrimit konsiderohet e arsyeshme dhe proporcionale me përfitimet që rrjedhin nga integrimi në tregun evropian.

**Punë ekzistuese e realizuar dhe elementi historik**

Ky projektligji vjen si rrjedhojë e ndryshimeve teknologjike që po prekin të gjitha fushat e shoqërisë dhe ekonomisë dhe po transformon jetën e qytetarëve dhe bizneseve në Bashkimin e Evropian dhe Shqipëri, ku transporti nuk bën përjashtim nga ky trend. Teknologjitë e reja po ndryshojnë rrënjësisht peizazhin e lëvizshmërisë.

Në vitet e fundit janë ndërmarrë disa iniciativa që përbëjnë bazën për këtë ndërhyrje, përfshirë:

- miratimin e kuadrit të përgjithshëm ligjor për dokumentet dhe nënshkrimin elektronik;
- zhvillimin e sistemeve elektronike në administratën doganore dhe në sektorin e transportit;
- pjesëmarrjen në projekte dhe nisma për dixhitalizimin e procedurave të transportit;
- analiza të brendshme institucionale për përafrimin me Rregulloren (EU) 2020/1056;
- angazhime të përsëritura në dokumentet strategjike dhe raportet e progresit të BE-së për nevojën e harmonizimit në fushën e transportit.

Përafrimi i Rregullores (BE) 2020/1056 është pjesë e Planit Rajonal të Veprimit 2024 – 2027 të Gjeneratës tjetër, në kuadër të Traktatit të Komunitetit të Transportit, i cili përfaqëson një instrument të rëndësishëm strategjik në zbatimin e Traktatit të Komunitetit të Transportit dhe në procesin e përafrimit të legjislacionit të transportit të vendeve të rajonit me *acquis* të BE-së. I ndërtuar përmes një procesi bashkëpunimi ndërinstitutional ndërmjet Sekretariatit të Komunitetit të Transportit, Komisionit Evropian, dhe autoriteve kombëtare të transportit (MIE), ky kuadër ofron një bazë të qartë për orientimin e reformave në sektorët e transportit rrugor, hekurudhor, detar, lumor, multimodal dhe lehtësimit të transportit.

#### **1. Platforma e-Albania dhe integrimi me sistemet e doganave dhe tatimeve**

- Shërbimet elektronike që ofrohen për qytetarët dhe bizneset janë pjesë e punës së mëparshme, duke krijuar bazën për interoperabilitetin dhe dokumentet elektronike.

#### **2. Përfshirja e Shqipërisë në iniciativat e Bashkimit Evropian për transportin elektronik (eFTI / eCMR pilot)**

Shqipëria ka marrë pjesë në takime, pilotime dhe analiza për përafrimin me standardet e BE-së për dokumentet elektronike të transportit.

#### **3. Ligji për Nënshkrimin Elektronik (specifikoni kuadrin rregullator)**

- Ky ligj dhe rregulloret zbatuese krijojnë bazën juridike për përdorimin e dokumenteve elektronike në sektorë të ndryshëm, përfshirë transportin.

#### **4. Projekte pilot dhe aplikime të kufizuara elektronike në sektorin e transportit**

Disa transportues dhe kompani kanë përdorur sisteme elektronike për faturat, CMR elektronik, dhe regjistrimin e mallrave në transport.

#### **5. Raporte të progresit të BE-së dhe dokumente strategjike kombëtare**

Përveç angazhimeve të përmendura, ka pasur analiza, raporte dhe rekomandime konkrete nga ekspertët e BE-së mbi digjitalizimin e zinxhirëve të transportit.

Megjithatë, këto iniciativa kanë qenë të pjesshme dhe të fragmentuara, duke e bërë të domosdoshme ndërhyrjen e tanishme përmes një kuadri ligjor të posaçëm dhe gjithëpërfshirës.

### **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.*

Objektivi i përgjithshëm i politikës është krijimi i një kuadri ligjor të unifikuar dhe të detyrueshëm për përdorimin dhe pranimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave, me qëllim reduktimin e barrës administrative, rritjen e efikasitetit institucional dhe harmonizimin e plotë të legjislacionit kombëtar me standardet e Bashkimit Evropian.

1. Përafrimi i legjislacionit kombëtar me standardet e Bashkimit Evropian dhe ndërkombëtare për informacionin elektronik të transportit të mallrave, me qëllim krijimin e një kuadri ligjor të harmonizuar, të krahasueshëm dhe funksional me praktikatat më të mira evropiane.
2. Harmonizimi i plotë i legjislacionit kombëtar me Rregulloren (EU) 2020/1056 për informacionin elektronik të transportit të mallrave (eFTI) dhe aktet zbatuese përkatëse, në funksion të përmbushjes së detyrimeve që rrjedhin nga procesi i integritetit evropian.
3. Krijimi i një kuadri ligjor të qartë dhe të konsoliduar për përdorimin dhe pranimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave, duke garantuar njohjen ligjore të dokumenteve elektronike nga autoritetet kompetente.
4. Garantimi i një sistemi të qëndrueshëm, të sigurt dhe të besueshëm për shkëmbimin elektronik të të dhënave të transportit, në përputhje me standardet teknike dhe kërkesat e ndërveprueshmërisë të Bashkimit Evropian.
5. Sigurimi i pranimit të detyrueshëm të informacionit elektronik të transportit nga autoritetet kompetente, kur ky informacion paraqitet përmes platformave të certifikuara eFTI, duke reduktuar përdorimin e dokumentacionit në letër.
6. Lehtësimi dhe thjeshtimi i procedurave administrative në transportin e mallrave, përmes dixhitalizimit të dokumenteve dhe shkëmbimit elektronik të informacionit, me qëllim uljen e barrës administrative për operatorët ekonomikë.
7. Rritja e efikasitetit të kontrolleve dhe mbikëqyrjes, përmes aksesit të shpejtë dhe në kohë reale në informacionin elektronik të transportit nga autoritetet përkatëse.
8. Përmirësimi i bashkëpunimit dhe koordinimit ndërinstitucional, ndërmjet autoriteteve të transportit, inspektimit, doganave dhe institucioneve të tjera kompetente, përmes përdorimit të sistemeve elektronike të ndërveprueshme.
9. Garantimi i sigurisë, integritetit dhe konfidencialitetit të të dhënave të transportit, në përputhje me legjislacionin për mbrojtjen e të dhënave personale dhe sigurinë kibernetike
10. Rritja e transparencës dhe parashikueshmërisë së procesit të kontrollit, duke reduktuar paqartësitë procedurale dhe interpretimet e ndryshme nga autoritetet zbatuese.

11. Mbështetja e lëvizjes së lirë të mallrave dhe funksionimit efikas të tregut të brendshëm, përmes eliminimit të barrierave administrative dhe harmonizimit të kërkesave për informacionin e transportit.
12. Nxitja e përdorimit të teknologjive digjitale në sektorin e transportit dhe logjistikës, duke kontribuar në modernizimin e sektorit dhe rritjen e konkurrueshmërisë së operatorëve ekonomikë.
13. Reduktimi i kostove operative dhe kohës së përpunimit të dokumentacionit, përmes kalimit nga dokumentacioni në letër në informacion elektronik të standardizuar.
14. Kontributi në objektivat mjedisore, përmes reduktimit të përdorimit të letrës dhe optimizimit të proceseve logjistike, në përputhje me politikat e gjelbra të Bashkimit Evropian.
15. Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar dhe ndërkufitar në fushën e transportit të mallrave, përmes zbatimit të standardeve të përbashkëta për informacionin elektronik të transportit dhe njohjes reciproke të sistemeve eFTI

### **Objektiva specifike:**

#### ***Harmonizimi ligjor me Bashkimin Evropian***

7. Brenda 12 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit, të sigurohet përafrimi i plotë i kuadrit kombëtar me Rregulloren (EU) 2020/1056 për informacionin elektronik të transportit të mallrave.

#### ***Reduktimi i barrës administrative për bizneset***

8. Reduktimi me 70–80% të përdorimit të dokumentacionit në letër dhe e kohës së përpunimit të procedurave të kontrollit për operatorët ekonomikë të transportit, nëpërmjet digjitalizimit të proceseve dhe shkëmbimit elektronik të dokumentacionit, brenda 24 muajve nga zbatimi i plotë i ligjit.

#### ***Rritja e efikasitetit të administratës publike***

9. Reduktimi me 20–30% të kohës së kryerjes së kontrolleve administrative dhe përmirësimi i shkallës së koordinimit ndërinstitucional në sektorin e transportit të mallrave, brenda 24 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.

#### ***Sigurimi i ndërveprueshmërisë dhe transparencës.***

10. Arritja e ndërveprueshmërisë funksionale të platformave kombëtare eFTI me sistemet përkatëse të Bashkimit Evropian dhe e përdorimit të standardeve të përbashkëta teknike, brenda 18 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.
11. Reduktim me 15–25% i kohës mesatare të përpunimit të lejeve të transportit brenda 24 muajve.

#### ***Mbështetja e dixhitalizimit dhe konkurrueshmërisë***

12. Arritja e përdorimit të dokumentacionit elektronik në 60–70% të procedurave të kontrollit nga operatorët ekonomikë në sektorin e transportit të mallrave, brenda 36 muajve nga zbatimi i ligjit, duke kontribuar në rritjen e konkurrueshmërisë dhe uljen e kostove operative.

### **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.*

### **Përzgjedhja e opsioneve të renditura.**

Opsionet e mësipërme janë zgjedhur bazuar në:

- natyrën dhe shtrirjen e problemit të identifikuar;
- nevojën për harmonizim të plotë me legjislacionin e Bashkimit Evropian;
- praktikatat e ndjekura nga vendet anëtare të BE-së;
- parimin e proporcionalitetit dhe efektivitetit të ndërhyrjes;
- analizën krahasuese të ndikimeve të mundshme ekonomike, administrative dhe institucionale.

### **Opsioni 0: Ruajtja e Status quo-së (pa ndërhyrje rregullatore)**

Ky opsion parashikon ruajtjen e kuadrit ekzistues ligjor dhe administrativ, ku informacioni i transportit të mallrave vazhdon të paraqitet kryesisht në format letre, ndërsa përdorimi i dokumenteve elektronike mbetet i fragmentuar dhe jo i detyrueshëm për autoritetet.

Avantazhet / përfitimet:

- Nuk kërkon kosto shtesë financiare afatshkurtra për administratën publike.
- Nuk kërkon investime të menjëhershme nga operatorët ekonomikë.

Dizavantazhet / kostot:

- Vazhdim i barrës së lartë administrative dhe përdorimit të dokumentacionit në letër.
- Mungesë përputhshmërie me Rregulloren (EU) 2020/1056.
- Rrezik i vonesave në procesin e integritimit evropian.
- Efikasitet i ulët i kontrolleve dhe mungesë koordinimi ndërinstitutional.
- Humbje e konkurrueshmërisë së operatorëve vendas.

Vlerësim:

Ky opsion nuk adreson problematikat kryesore dhe nuk përmbush objektivat strategjike, ndaj konsiderohet i papërshtatshëm.

### **Opsioni 1: Masa jo-rregullatore / vullnetare (udhëzime dhe projekte pilot)**

Ky opsion parashikon promovimin e përdorimit të dokumenteve elektronike përmes udhëzimeve administrative, marrëveshjeve vullnetare dhe projekteve pilot, pa krijuar detyrime ligjore për pranimin e informacionit elektronik.

Avantazhet / përfitimet:

- Fleksibilitet më i lartë për operatorët ekonomikë.
- Kosto fillestare më të ulëta për administratën.
- Mundëson testimin e zgjidhjeve teknike.

Dizavantazhet / kostot:

- Mungesë sigurie juridike dhe detyrueshmërie.
- Zbatim i pabarabartë ndërmjet autoriteteve.
- Nuk garanton pranimin e detyrueshëm të informacionit elektronik.
- Nuk siguron harmonizim të plotë me acquis të BE-së.

Vlerësim:

Ky opsion përmirëson pjesërisht situatën, por nuk ofron zgjidhje të qëndrueshme dhe afatgjata.

### **Opsioni 2: Ndërhyrje rregullatore e pjesshme.**

Ky opsion parashikon ndryshime të kufizuara në legjislacionin ekzistues duke miratuar këtë rregullore me Vendim të Këshillit të Ministrave në zbatim të të nenit 4 të Ligjit Nr.10 325, datë 23.9.2010 “Për bazat e të dhënave shtetërore”, pikës 2 të nenit 5 të Ligjit Nr. 107/2015 “Për identifikimin elektronik dhe shërbimet e besuara”, përmes shtimit të disa dispozitave që lejojnë përdorimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave. Ndërhyrja do të ishte fragmentare dhe e shpërndarë në akte të ndryshme ligjore dhe nënligjore.

Ky opsion nuk adreson nevojën për standardizim të plotë teknik dhe procedural të dokumenteve elektronike dhe nuk krijon interoperabilitet të detyrueshëm midis sistemeve të autoriteteve dhe operatorëve ekonomikë. Ai nuk siguron harmonizim të qartë me standardet e Bashkimit Evropian, duke lënë mundësi për interpretime të ndryshme nga autoritetet zbatuese dhe rritje të pasigurisë juridike. Për më tepër, mungesa e një kuadri të unifikuar dhe të detyrueshëm mund të çojë në fragmentim të procesit të dixhitalizimit, pengesa në kontrollin dhe monitorimin e informacionit, si dhe efekte të kufizuara në efikasitetin, transparencën dhe konkurrueshmërinë në sektorin e transportit. Për më tepër, ky opsion kërkon më shumë kohë për implementim, pasi ndërhyrjet janë të fragmentuara dhe të shpërndara në akte të ndryshme ligjore dhe nënligjore, çka e bën të vështirë koordinimin e zbatimit dhe monitorimin e tij. Fragmentimi rrit rrezikun e vonesave operative, kompleksitetin për autoritetet dhe operatorët ekonomikë, dhe ngadalëson efektivisht procesin e dixhitalizimit dhe harmonizimit me standardet evropiane.

### **Opsioni 3: Ndërhyrje rregullatore e plotë – miratimi i ligjit të posaçëm për eFTI**

(Opsioni i preferuar)

Ky opsion parashikon miratimin e një ligji të posaçëm për informacionin elektronik të transportit të mallrave, në përputhje të plotë me Rregulloren (EU) 2020/1056, duke vendosur rregulla të qarta për pranimin, përdorimin dhe shkëmbimin e informacionit elektronik nga autoritetet dhe operatorët.

Avantazhet dhe përfitimet:

- Harmonizim i plotë me legjislacionin e BE-së.
- Siguri e lartë juridike për të gjitha palët.
- Reduktim i ndjeshëm i barrës administrative dhe kostove operative.
- Efikasitet më i lartë i kontrolleve dhe mbikëqytjes.
- Koordinim më i mirë ndërinstytucional.
- Mbështetje për dixhitalizimin dhe modernizimin e sektorit të transportit.
- Kontribut pozitiv në objektivat mjedisore.
- Dizavantazhet / kostot:
- Kosto fillestare për zhvillimin, certifikimin dhe integrimin e sistemeve elektronike.

- Nevojë për trajnim të stafit administrativ dhe operatorëve.
- Periudhë tranzitore për adaptim.

Vlerësim:

Pavarësisht kostove fillestare, përfitimet afatmesme dhe afatgjata e tejkalojnë ndjeshëm këtë kosto. Ky opsion ofron zgjidhjen më të plotë, më të qëndrueshme dhe më të përputhshme me objektivat strategjike dhe detyrimet ndërkombëtare.

*Opsioni i preferuar dhe detajet e zbatimit:*

Opsioni i preferuar është ndërhyrja rregullatore e plotë përmes miratimit të Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave, i cili:

- garanton pranimin e detyrueshëm të informacionit elektronik nga autoritetet kompetente;
- përcakton kërkesat për platformat e certifikuar eFTI;
- siguron ndërveprueshmëri me sistemet e BE-së;
- përfshin dispozita tranzitore për zbatim gradual;
- parashikon masa për ndërtimin e kapaciteteve institucionale.

Ky opsion konsiderohet proporcional, efektiv dhe i nevojshëm për arritjen e objektivave të propozuara dhe për përmirësimin e funksionimit të sektorit të transportit të mallrave.

Vlerësimi tregoi se vetëm ndërhyrja rregullatore e plotë siguron përmbushjen e objektivave të politikës dhe trajtimin efektiv të shkaqeve të problemit.

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 rreziqet, 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 opsion (shih aneksin 1/b për tabelën që mund të përdorni).*

## **Vlerësimi i opsioneve / Analizimi i ndikimeve.**

### **1. Grupet e prekura**

Nga opsionet e shqyrtuara preken grupet e mëposhtme:

- **Qeveria / sektori publik**  
Autoritetet e transportit, administrata doganore, inspektoratet dhe institucionet e kontrollit.
- **Bizneset / ndërmarrjet**  
Operatorët e transportit të mallrave, ndërmarrjet logjistike, eksportuesit dhe importuesit, me fokus të veçantë të ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (NVM).
- **Qytetarët dhe konsumatorët**  
Të prekur në mënyrë indirekte përmes çmimeve, cilësisë së shërbimeve dhe sigurisë.

### **2. Ndikimet e drejtpërdrejta**

#### **Qeveria/sektori publik:**

- **Rritja ekonomike dhe nxitja e inovacionit:**  
Ky opsion mbështet rritjen ekonomike përmes modernizimit dhe dixhitalizimit të sektorit të transportit dhe logjistikës, duke inkurajuar përdorimin e teknologjive digjitale, rritjen e efikasitetit operacional dhe krijimin e një mjedisi më konkurrues për operatorët ekonomikë.
- **Përmirësimi i klimës së investimeve dhe tërheqja e investimeve të huaja:**  
Miratimi i ligjit sinjalizon përkushtimin e vendit ndaj standardeve të Bashkimit Evropian dhe reformave strukturore, duke rritur besimin e investitorëve të huaj dhe duke e bërë Shqipërinë më tërheqëse për investime në sektorin e transportit, logjistikës dhe zinxhirëve të furnizimit.
- **Rritja e efikasitetit dhe krijimi i mundësive për punësim:**  
Dixhitalizimi i proceseve administrative dhe përmirësimi i rrjedhës së informacionit krijon kushte për zgjerimin e aktivitetit të operatorëve ekonomikë, çka mund të çojë në zhvillimin e sektorit dhe krijimin e vendeve të reja të punës, veçanërisht në shërbimet logjistike dhe teknologjike.
- **Rritja e besimit të përdoruesve dhe operatorëve ekonomikë:**  
Pranimi ligjor i informacionit elektronik të transportit garanton transparencë, parashikueshmëri dhe siguri juridike, duke rritur besimin e operatorëve në marrëdhëniet me autoritetet publike dhe duke reduktuar rreziqet e keqinterpretimit apo penalizimeve administrative.
- **Ulja e kostove administrative dhe rritja e efikasitetit financiar:**  
Kalimi nga dokumentacioni në letër në informacion elektronik redukton kostot e përpunimit, arkivimit dhe kontrollit, si për bizneset ashtu edhe për administratën publike, duke kontribuar në një përdorim më efikas të burimeve financiare.

- **Përmirësimi i reputacionit të vendit dhe integrimi evropian:**  
Ky ligj forcon imazhin e Shqipërisë si një vend që zbaton standarde moderne dhe të harmonizuara me BE-në, duke mbështetur procesin e integritit evropian dhe reputacionin ndërkombëtar në fushën e transportit dhe tregtisë.
- **Lehtësimi i tregtisë dhe marrëdhënieve tregtare ndërkombëtare:**  
Harmonizimi me sistemin eFTI të BE-së lehtëson transportin ndërkufitar të mallrave, redukton barrierat administrative dhe përmirëson bashkëpunimin me autoritetet dhe operatorët e vendeve të tjera.
- **Parandalimi i praktikave joefikase dhe informalitetit:**  
Standardizimi i informacionit të transportit dhe aksesueshmëria elektronike e tij për autoritetet ndihmon në parandalimin e praktikave abuzive, shmangien e dokumentacionit të pasaktë dhe rritjen e kontrollit efektiv.
- **Kontributi mjedisor dhe zhvillimi i qëndrueshëm:**  
Reduktimi i përdorimit të dokumentacionit në letër dhe optimizimi i proceseve logjistike kontribuon në mbrojtjen e mjedisit dhe në përmbushjen e objektivave të gjelbra të Bashkimit Evropian.
- **Përmirësimi i kuadrit ligjor dhe administrativ:** Ligji krijon një kuadër të qartë dhe të qëndrueshëm për përdorimin e informacionit elektronik të transportit, duke reduktuar paqartësitë ligjore dhe duke lehtësuar zgjidhjen e çështjeve administrative.

#### **Për bizneset:**

- ulje e barrës administrative dhe e dokumentacionit në letër;
- rritje e sigurisë juridike dhe parashikueshmërisë;
- përmirësim i shpejtësisë së operacioneve të transportit.

#### **Për NVM-të:**

- përfitime të ndjeshme nga ulja e kostove administrative;
- nevojë fillestare për përshtatje teknologjike.

## **2.2 Analizë sasiore e ndikimeve të drejtpërdrejta financiare**

### **2.4 Metodologjia e vlerësimit të kostove dhe përfitimeve**

Vlerësimet sasiore dhe monetare të paraqitura në këtë analizë janë orientuese dhe janë ndërtuar mbi bazën e praktikave të vendeve të Bashkimit Evropian që po zbatojnë kuadrin e EFTI, dokumenteve shpjeguese të Komisionit Evropian, si dhe vlerësimeve paraprake të nevojave institucionale për zbatimin e sistemit në Shqipëri.

#### **a) Metodologjia e llogaritjes së kostove për buxhetin e shtetit**

Vlerësimi i kostove është bazuar në metodën e krahasimit (benchmarking) me projekte të ngjashme të dixhitalizimit të proceseve administrative dhe sistemeve të shkëmbimit elektronik të të dhënave në sektorin e transportit dhe administratës publike.

Kostot për buxhetin e shtetit janë ndarë në këta komponentë:

- **Zhvillimi dhe përshtatja e platformës elektronike eFTI** – përfshin projektimin, zhvillimin, testimin dhe certifikimin e sistemit sipas kërkesave të legjislacionit të BE-së;
- **Integrimi me sistemet ekzistuese shtetërore** – përfshin ndërlidhjen me sistemet e institucioneve përgjegjëse për transportin, doganat dhe autoritetet e kontrollit;
- **Siguria kibernetike dhe mbrojtja e të dhënave** – përfshin masat teknike për autentikimin, gjurmueshmërinë e aksesit dhe mbrojtjen e informacionit, sipasi legjislacionit në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale,
- **Trajnimi i përdoruesve institucionalë** – përfshin hartimin e materialeve trajnuese dhe zhvillimin e sesioneve të trajnimit për administratën dhe strukturat e kontrollit;
- **Mirëmbajtja dhe operimi i sistemit** – përfshin mbështetjen teknike, përditësimet dhe monitorimin e vazhdueshëm të sistemit.

Në bazë të këtyre komponentëve është vlerësuar se investimi fillestar mund të variojë nga **2 deri në 3 milion euro**, ndërsa kostot vjetore të operimit dhe mirëmbajtjes vlerësohen në **100,000–150,000 euro në vit**.

#### **b) Supozimet bazë të përdorura në vlerësim**

Vlerësimi është mbështetur në supozimet e mëposhtme:

- përfshirjen graduale të institucioneve publike përgjegjëse për transportin, doganat dhe kontrollin rrugor;
- përdorimin e sistemit nga operatorët ekonomikë që kryejnë transport kombëtar dhe ndërkombëtar të mallrave;
- kalimin progresiv nga dokumentacioni fizik në dokumentacion elektronik;
- një volum të konsiderueshëm dokumentesh transporti të përpunuara çdo vit, për të cilat aktualisht kryhen procedura manuale.

*Këto supozime shërbejnë vetëm për qëllime të vlerësimit paraprak dhe do të duhet të përditësohen gjatë fazës së projektimit teknik dhe hartimit të specifikimeve të detajuara të sistemit.*

#### **c) Metodologjia e vlerësimit të përfitimeve**

Përfitimet janë vlerësuar duke u bazuar në rezultatet e raportuara nga projektet e dixhitalizimit të dokumentacionit të transportit në vendet e BE-së dhe në analizat e Komisionit Evropian mbi zbatimin e Rregullores (BE) 2020/1056.

Në këtë bazë janë vlerësuar kursime potenciale për operatorët ekonomikë në intervalin **500–1,500 euro në vit për kompani** nga reduktimi i kostove administrative, si dhe **1,000–2,500 euro në vit për kompani** nga reduktimi i vonesave operative dhe përmirësimi i proceseve të kontrollit.

#### **d) Ndarja ndërmjet investimit fillestar dhe kostove operative**

Për qartësi, kostot ndahen në:

- **Investim fillestar (njëherësh):** zhvillimi i sistemit, integrimi, certifikimi, masat e sigurisë dhe trajnimet fillestare;
- **Kosto operative vjetore:** mirëmbajtja e platformës, mbështetja teknike, përditësimet e sigurisë, hostimi dhe trajnimet periodike.

Kjo qasje reflekton praktikën standarde të projekteve të transformimit dixhital dhe mundëson vlerësimin më të saktë të ndikimit financiar në afatshkurtër dhe afatgjatë.

## **2.4 Ndikimi mbi ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (NVM)**

NVM-të përfitojnë proporcionalisht më shumë nga reduktimi i barrës administrative dhe thjeshtimi i procedurave. Megjithëse përballen me kosto fillestare për adaptim teknologjik, këto kosto kompensohen në afatmesëm nga kursimet operative dhe rritja e konkurrueshmërisë.

## **3. Ndikimet jo të drejtpërdrejta**

### **3.1 Ndikime cilësore jo të drejtpërdrejta**

- përmirësim i konkurrueshmërisë së sektorit të transportit;
- rritje e transparencës dhe reduktim i informalitetit;
- ndikim pozitiv në mjedis përmes reduktimit të përdorimit të letrës;
- përmirësim i cilësisë së shërbimeve për konsumatorët.

### **3.2 Ndikimi mbi konkurrencën**

Ndërhyrja krijon kushte të barabarta konkurruese për të gjithë operatorët, duke reduktuar avantazhet joformale dhe duke rritur transparencën. Harmonizimi me standardet e BE-së përmirëson aksesin e operatorëve shqiptarë në tregjet ndërkombëtare.

## **4. Kufizimet e analizës**

### **Supozimet dhe rreziqet**

Analiza bazohet në supozimin se:

- platformat eFTI do të zhvillohen dhe certifikohen në kohë;
- autoritetet publike do të kenë kapacitetet e nevojshme teknike;
- bizneset do të adoptojnë gradualisht zgjidhjet elektronike.

Rreziqet kryesore përfshijnë:

- vonesa në aktet nënligjore;
- mungesë trajnimi dhe kapacitetesh;
- rezistencë fillestare ndaj ndryshimit.

### **Forca e provave**

Supozimet mbështeten në:

- përvojën e vendeve anëtare të BE-së;
- rekomandimet e Komisionit Evropian;
- praktikat ekzistuese kombëtare të dixhitalizimit.

Megjithatë, mungesa e të dhënave të detajuara statistikore kufizon saktësinë absolute të vlerësimeve monetare.

## 5. Përmbledhje e vlerësimit të opsioneve

Opsioni	Ndikimi ekonomik	Ndikimi administrativ	Harmonizimi me BE	Ndikimi neto
Status quo	Negativ	I ulët	Jo	Negativ
Masa jo-rregullatore	I kufizuar	Mesatar	Pjesërisht	I kufizuar
Ndërhyrje e pjesshme	Mesatar	Mesatar	I pjesshëm	Mesatar
Ndërhyrje e plotë	Pozitiv i lartë	I lartë	I plotë	Pozitiv neto

### Vlerësimi neto monetar (orientues)

- Opsioni i preferuar (ndërhyrje e plotë): Përfitime neto vjetore të vlerësuara në 4–7 milionë euro, pas amortizimit të kostove fillestare.

Opsioni i preferuar rezulton me ndikimin neto më të lartë ekonomik, administrativ dhe strategjik krahasuar me opsionet e tjera të analizuar.

### Ndikimet sociale dhe mjedisore (sasiore dhe cilësore)

- Kursim i materialeve (letrës): ulje 70–80% e përdorimit të dokumentacionit në letër, duke reduktuar ndikimin negativ në mjedis.
- Rritje e aftësive digjitale për stafin e administratës dhe bizneset, duke përmirësuar punësimin dhe inovacionin në sektorin e transportit.
- Përmirësim i sigurisë dhe transparencës për qytetarët, i matur përmes kohës së përpunimit dhe sasisë së gabimeve administrative.

### Vlerësim monetar dhe sasiore i ndikimeve

- **Bizneset:** Kursime operative 5–10 milionë euro në vit; kursime më të mëdha për NVM-të për shkak të reduktimit të barrës administrative.
- **Sektori publik:** efikasiteti i shtuar i kontrollit dhe koordinimit ndër-institucional.
- **Kosto fillestare:** Investime 2–3 milionë euro një herë për sisteme elektronike dhe trajnime.
- **Ndikime mjedisore:** Kursime monetare indirekte nga ulja e përdorimit të letrës dhe materialeve administrative.
- **Ndikime sociale:** Vlerësime orientuese për përmirësimin e cilësisë së shërbimeve dhe rritjen e besueshmërisë; mund të matet përmes indikatorëve të shërbimit ndaj qytetarëve.
- **Kursim i materialeve (letrës): 30–50%**
  - **Bazimi:** Ky vlerësim është nxjerrë duke marrë parasysh praktikën e vendeve të BE-së që kanë implementuar sistemin eFTI (European Freight Transport Information system), ku dokumentacioni elektronik ka zëvendësuar pjesërisht ose plotësisht dokumentacionin në letër. Raportet e Komisionit Evropian tregojnë se vendet pilot kanë arritur reduktime nga 30% deri 50% në përdorimin e letrës në transportin ndërkufitar të mallrave.

- **Supozimi:** Për Shqipërinë, supozohet adoptimi gradual i dokumenteve elektronike nga të gjithë operatorët dhe autoritetet kompetente, duke përfshirë administratën doganore dhe inspektoratet e transportit.
- **Rritje e aftësive digjitale për stafin dhe bizneset**
  - **Bazimi:** Analiza cilësore bazuar në dokumentet strategjike të Agjendës Dixhitale, raportet e progresit të BE-së dhe përvojën e vendeve anëtare që kanë digitalizuar proceset administrative. Rritja e aftësive matet nga trajnime të kryera, numri i stafit të trajnuar dhe adaptimi i sistemeve elektronike.
  - **Supozimi:** Zbatimi i ligjit do të kërkojë trajnime për përdoruesit e platformave eFTI, duke rritur njohuritë digjitale dhe efikasitetin operativ.
- **Përmirësim i sigurisë dhe transparencës për qytetarët**
  - **Bazimi:** Metodatat e matjes cilësore janë bazuar në indikatorë si koha e përpunimit të dokumentacionit, numri i gabimeve administrative dhe ankesa të qytetarëve. Raportet e vendeve që kanë zbatuar eFTI tregojnë reduktime të konsiderueshme të gabimeve dhe vonesave.
  - **Supozimi:** Reduktimi i dokumentacionit manual dhe standardizimi i informacionit elektronik përmirëson transparencën dhe besueshmërinë e shërbimeve.

### Vlerësim monetar dhe sasior i ndikimeve

Për shkak të mungesës së të dhënave të plota kombëtare mbi volumin e dokumenteve të transportit që do të përfshihen në sistemin eFTI, vlerësimet e mëposhtme janë orientuese dhe bazohen në metodën e kostos së shmangur (avoided cost method), duke përdorur të dhëna statistikore kombëtare, praktika të vendeve të Bashkimit Evropian dhe supozime konservatore.

Mund të llogaritet një formulë e thjeshtë dhe praktike nga të dhënat e viteve të fundit:

- rreth 4,000–5,000 operatorë ekonomikë të angazhuar në transportin e mallrave;
- mesatarisht 150–250 procedura dokumentare në vit për operator;
- kosto administrative mesatare për procedurë (plotësim, printim, ruajtje, verifikim dhe komunikim me autoritetet): 15–25 euro;
- reduktim i barrës administrative pas zbatimit të eFTI: 30%.

Shembull ilustrues:

$4,500 \text{ operatorë} \times 200 \text{ procedura/vit} \times 20 \text{ euro/procedurë} \times 30\% \text{ kursim} = 5.4 \text{ milionë euro}$   
kursime vjetore

Në varësi të skenarit minimal dhe maksimal, kursimet e pritshme për bizneset vlerësohen në intervalin 5–10 milionë euro në vit.

Vlerësimi i kostos prej 2–3 milionë euro është ndërtuar mbi komponentët e mëposhtëm:

<b>Komponenti</b>	<b>Vlera e analizuar dhe përshtatur në të dhëna jo definitive</b>
<b>Zhvillimi i platformës eFTI</b>	<b>1.0–1.5 milionë euro</b>
<b>Integrimi me sistemet ekzistuese</b>	<b>0.4–0.7 milionë euro</b>
<b>Siguria kibernetike dhe certifikimi</b>	<b>0.2–0.4 milionë euro</b>
<b>Trajnimi i përdoruesve</b>	<b>0.1–0.2 milionë euro</b>

## Testimi dhe mbështetja fillestare 0.3–0.5 milionë euro

Kostot operative përfshijnë:

- mirëmbajtjen e platformës;
- hostimin dhe ruajtjen e të dhënave;
- përditësimet e sigurisë;
- mbështetjen teknike;
- trajnimet periodike.

Këto vlerësohen në rreth 100,000–150,000 euro në vit, ose afërsisht 5–7% të investimit fillestar.

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

Opsioni i preferuar për zgjidhjen e problematikave është Opsioni 3, **nëpërmjet një ndërhyrje rregullatore të plotë – miratimi i ligjit të posaçem për eFTI.**

Ky opsion synon krijimin e një baze të re ligjore për pranimin dhe përpunimin e informacionit elektronik të transportit të mallrave (eFTI), nëpërmjet:

- përcaktimit të rregullave dhe procedurave për vënien në dispozicion dhe pranimin e informacionit rregullator të transportit të mallrave në formë elektronike, nëpërmjet platformave dhe shërbimeve eFTI të cilat sigurojnë ndërveprueshmërinë me infrastrukturën kombëtare të sistemeve të teknologjisë së informacionit dhe komunikimit, në përputhje me standardet kombëtare në fuqi;
- garantimit të mekanizmave të sigurt për aksesin dhe përdorimin e informacionit elektronik nga operatorët ekonomikë dhe autoritetet kompetente, në përputhje me kërkesat e legjislacionit kombëtar dhe atij të Bashkimit Evropian;
- sigurimit të përputhshmërisë së funksionaliteteve të platformës me kuadrin ligjor shqiptar dhe kërkesat ndërkombëtare për digjitalizimin e dokumentacionit të transportit.

1. Përparësitë e opsionit të preferuar:

- a) **Digjitalizimi i proceseve:** Projektakti synon të modernizojë dhe digjitalizojë proceset e transportit të mallrave, duke eliminuar përdorimin e dokumentacionit fizik dhe duke rritur efikasitetin.
- b) **Rritja e transparencës dhe besueshmërisë:** Me përdorimin e platformës eFTI dhe certifikatave të përputhshmërisë, informacioni do të jetë më i saktë, i verifikueshëm dhe i sigurt kundrejt manipulimeve apo gabimeve.
- c) **Përputhshmëria me standardet ndërkombëtare:** Projektakti siguron harmonizim të legjislacionit shqiptar me kërkesat e Bashkimit Evropian dhe marrëveshjeve ndërkombëtare, duke përmirësuar bashkëpunimin rajonal dhe ndërkombëtar.

- d) **Forcimi i kontrollit dhe monitorimit:** Autoritetet kompetente do të kenë akses më të lehtë dhe më të shpejtë në informacionin e nevojshëm, duke përmirësuar zbatimin e ligjit dhe mbrojtjen e interesave publike.
- e) **Lehtësim i procedurave për operatorët ekonomikë:** Reduktim i kohës dhe kostove administrative për bizneset, si dhe shmangien e pengesave burokratike.

## 2. Problematikat që adreson projektakti:

- a) **Papërputhshmëria e informacionit:** Aktualisht, dokumentacioni i transportit është shpesh jo i plotë dhe jo i standardizuar, duke shkaktuar vështirësi në shkëmbimin dhe verifikimin e të dhënave.
- b) **Mungesa e digjitalizimit:** Shumë procese kryhen ende manualisht, duke çuar në gabime, vonesa dhe rritje të kostove operacionale.
- c) **Pabarazitë në trajtimin e informacionit nga autoritetet dhe operatorët:** Mungesa e një platforme të centralizuar pengon transparencën dhe kontrollin efikas.
- d) **Rreziku i mos-përputhshmërisë me legjislacionin evropian:** Pa harmonizim, operatorët shqiptarë mund të përballen me vështirësi në tregun ndërkombëtar dhe me sanksione ligjore.

## 3. Efektet e pritshme:

- a) **Përmirësim i efikasitetit në sektorin e transportit:** Automatizimi i proceseve do të kursejë kohë dhe do të rrisë produktivitetin.
- b) **Rritje e sigurisë së informacionit dhe reduktim i mashtrimeve:** Platforma eFTI do të lehtësojë identifikimin dhe parandalimin e manipulimeve të dokumenteve.
- c) **Rritje e investimeve në sektorin e digjitalizimit:** Përputhshmëria me standardet evropiane do të tërheqë më shumë partnerë dhe do të përmirësojë imazhin e sektorit shqiptar të transportit.
- d) **Përmirësim i mbrojtjes së mjedisit dhe sigurisë:** Informacioni i saktë mbi mallrat, veçanërisht ata të rrezikshëm, do të ndihmojë në menaxhimin më të mirë dhe minimizimin e rreziqeve.

Procesi i përzgjedhjes së opsionit të preferuar, opsionit 2, që synon hartimin dhe miratimin e një ligji të ri për eFTI, është bazuar në një analizë të detajuar me shumë kriteret: të tilla si konteksti i politikës sektoriale, analizimi i problematikave kryesore të identifikuara sa i takon fushës së informacionit elektronik të transportit të mallrave në Shqipëri; shkaqet që kanë çuar në lindjen e problemeve dhe pasojat që këto probleme kanë shkatuar, shtrirja e problemit. Një vend të rëndësishëm kanë zënë analizimi i grupeve që janë prekur nga këto problematika.

Analiza krahasuese të të gjitha alternativave të politikave dhe 4 opsioneve, duke u bazuar në kriteret e efektivitetit, sigurisë juridike, proporcionalitetit, kostos dhe përfitimit ekonomik, si dhe përmbushjes së detyrimeve që rrjedhin nga procesi i integritit evropian, rezultuan si mëposhtë:

### **Opsioni 1 – Status quo (pa ndërhyrje rregullatore)**

Ky opsion ruan situatën aktuale, ku dokumentacioni i transportit të mallrave vazhdon të përdoret kryesisht në letër dhe dokumentet elektronike nuk pranohen në mënyrë të detyrueshme nga autoritetet. Edhe pse nuk krijon kosto të reja afatshkurtra, ai nuk adreson problemet ekzistuese, ruan barrën administrative dhe rrezikon përputhshmërinë me kërkesat e BE-së. Për këtë arsye konsiderohet i papërshtatshëm.

### **Opsioni 2 – Masa jo-rregullatore / vullnetare**

Ky opsion promovon përdorimin e dokumenteve elektronike përmes udhëzimeve administrative dhe projekteve pilot, pa vendosur detyrime ligjore. Ai ofron fleksibilitet dhe kosto më të ulëta fillestare, si dhe mundësi për testimin e zgjidhjeve teknike. Megjithatë, mungesa e detyrueshmërisë ligjore dhe zbatimi i pabarabartë kufizojnë efektivitetin e tij dhe nuk sigurojnë harmonizim të plotë me legjislacionin e BE-së.

### **Opsioni 3 – Ndërhyrje rregullatore e pjesshme**

Ky opsion parashikon njohjen e dokumenteve elektronike përmes ndryshimeve të kufizuara ligjore, por pa krijuar një kuadër të plotë për eFTI dhe pa detyruar autoritetet t'i pranojnë ato. Ai përmirëson pjesërisht sigurinë juridike dhe përfaqëson një hap drejt dixhitalizimit, por mbetet i fragmentuar, me përfitime të kufizuara dhe rrezik të mos-përputhshmërisë me standardet e BE-së.

### **Opsioni 4 – Ndërhyrje rregullatore e plotë: miratimi i ligjit për eFTI (opsioni i preferuar)**

Ky opsion parashikon krijimin e një kuadri të plotë ligjor për informacionin elektronik të transportit të mallrave, në përputhje me kërkesat e BE-së. Ai siguron siguri juridike, ul barrën administrative, rrit efikasitetin e kontroleve dhe mbështet dixhitalizimin e sektorit të transportit. Edhe pse kërkon investime fillestare, trajnim dhe një periudhë tranzitore, përfitimet afatmesme dhe afatgjata janë dukshëm më të mëdha, duke e bërë këtë alternativën më të përshtatshme dhe më të qëndrueshme.

Janë përcaktuar kriteret për vlerësimin e opsioneve dhe pesha e secilit prej tyre, sipas rëndësisë relative:

- 1. Përafrimi me acquis të BE-së dhe zbatimi i Rregullores (BE) 2020/1056 për informacionin elektronik të transportit të mallrave (eFTI)– Peshë: 5**  
Ky kriter mat sa mirë opsioni garanton përputhshmërinë e kuadrit ligjor kombëtar me Rregulloren (EU) 2020/1056 dhe aktet e saj zbatuese, duke siguruar standarde të unifikuara dhe qartësi për operatorët ekonomikë dhe autoritetet.
- 2. Siguria juridike dhe qartësia e procedurave për përdorimin dhe pranimin e informacionit elektronik nga autoritetet kompetente – Peshë: 4**  
Ky kriter mat nivelin e sigurisë ligjore që ofron ligji për dokumentacionin elektronik, interpretimin e dispozitave dhe përgjegjësitë e autoriteteve, duke reduktuar pasigurinë dhe rrezikun e interpretimeve të ndryshme.
- 3. Efektiviteti i bashkëpunimit ndërinstucional dhe shkëmbimit elektronik të të dhënave – Peshë: 4**  
Ky kriter mat se sa opsioni përmirëson koordinimin mes autoriteteve publike (doganat, inspektoratet, transporti rrugor, hekurudhor dhe ujërat e brendshme), duke rritur efektivitetin e kontroleve dhe zbatimin e ligjit.
- 4. Efikasiteti i proceseve administrative dhe uljen e barrës administrative për operatorët ekonomikë – Peshë: 4**  
Ky kriter mat ndikimin e ligjit në mbrojtjen e konsumatorëve dhe sigurinë publike, përfshirë reduktimin e rreziqeve nga transporti i mallrave të rrezikshme dhe vonesat në zinxhirin logjistik.

5. Kosto-efektiviteti – Peshë: 5

Ky kriter mat raportin midis investimeve fillestare për platforma elektronike, trajnimin e stafit dhe mirëmbajtjen e sistemit, krahasuar me kursimet afatmesme nga rritja e efikasitetit, reduktimi i vonesave dhe përmirësimi i funksionimit të sektorit të transportit.

Në bazë të analizës me këto kritere, opsioni i preferuar – ndërhyrja rregullatore e plotë përmes miratimit të Ligjit për eFTI – merr vlerësim të lartë sepse:

- Siguron harmonizim të plotë ligjor me BE-në (4/4)
- Garanton siguri juridike dhe qartësi procedurale (4/4)
- Rrit efektivitetin e bashkëpunimit ndërinstytucional (3/3)
- Përmirëson sigurinë dhe mbrojtjen e konsumatorëve (4/4)
- Lehtëson procedurat dhe ul barrën administrative për operatorët (3/3)
- Ofron kosto-efektivitet të lartë për buxhetin dhe bizneset (5/5)

Kriteret	Pesha	Opsioni 0: Status quo	Opsioni 1: Masa jo- rregullatore / vullnetare	Opsioni 2: Ndërhyrje rregullatore e pjeshme	Opsioni 3: Ndërhyrje rregullatore e plotë (Opsioni i preferuar)
Përafrimi me acquis të BE-së dhe zbatimi i Rregullores (BE) 2020/1056 për informacionin elektronik të transportit të mallrave (eFTI)	5	1 (5)	2 (10)	4 (20)	5 (25)
Siguria juridike dhe qartësia e procedurave për përdorimin dhe pranimin e informacionit elektronik nga autoritetet kompetente	4	1 (4)	1 (4)	3 (12)	4 (16)
Efektiviteti i bashkëpunimit ndërinstytucional dhe shkëmbimit elektronik të të dhënave	4	1 (4)	2 (8)	3 (12)	4 (16)
Efikasiteti i proceseve administrative dhe uljen e barrës administrative për operatorët ekonomikë	4	1 (4)	2 (8)	3 (12)	4 (16)
Kosto- Efektiviteti	4	1 (4)	2 (8)	3 (12)	4 (16)

Pikët		21	38	68	89
-------	--	----	----	----	----

**Konkluzion:** Opsioni i preferuar ofron performancën më të lartë në të gjitha kriteret kyçe, duke e bërë zbatimin e ligjit të eFTI një masë të qëndrueshme, efikase dhe strategjiksht të rëndësishme për sektorin e transportit dhe ekonominë e vendit.

Çështje të zbatimit

- *Shpjegoni se cila njësi do të jetë përgjegjëse për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
- *Shpjegoni pengesat e mundshme për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
- *Përshkruani masat që do të ndërmerren gjatë zbatimit për të arritur qëllimet e politikës.*
- *Specifikoni të gjitha kërkesat e përputhshmërisë dhe të zbatimit.*

### 1. Njësia përgjegjëse për zbatimin:

Zbatimi i Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave (eFTI) do të kryhet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si institucioni koordinator në bashkëpunim me autoritetet kompetente të përcaktuar në projektligj si vijon

“Autoriteti kompetent” janë evidentuar autoritetet publike të cilat trajtojnë informacionin rregullator si:

- autoritetet përgjegjëse për transportin rrugor, hekurudhor, dhe ajror;
- autoritetet doganore;
- autoritetet tatimore;
- autoritetet përgjegjëse për kontrollin rrugor dhe zbatimin në terren;
- autoritetet përgjegjëse për sigurinë ushqimore, kontrollin veterinar dhe fitosanitar;
- autoritetet përgjegjëse për mbrojtjen e mjedisit, përfshirë transportin e mbetjeve;
- autoritetet përgjegjëse për transportin dhe kontrollin e mallrave të rrezikshme;
- autoritetet përgjegjëse për sigurinë publike dhe zbatimin e ligjit;
- autoritetet përgjegjëse për shëndetin publik dhe kontrollin sanitar;
- çdo autoritet tjetër publik që ka kompetencë përkatëse sipas legjislacionit në fuqi

Ministria e Ekonomisë dhe Inovacionit është përgjegjëse për procesin e certifikimit dhe organet e vlerësimit të konformitetit që certifikojnë platformat eFTI dhe ofruesit e shërbimeve përkatëse. Rregullat e detajuara për certifikimin, rinovimin, pezullimin dhe tërheqjen e

certifikimit të platformave eFTI dhe ofruesve të shërbimeve eFTI do të miratohen me akte nënligjore të Këshillit të Ministrave me propozim të ministrit përgjegës për ekonominë.

Përsa i përket rolit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, ai është autoritet koordinues, hartues dhe miratues aktesh nënligjore në përputhje me fushën e tij të përgjegjësisë, zbatues dhe raportues në Komisionin Evropian. MIE si institucion që ka në varësi autoritetet kompetente përgjegjëse për transportin rrugor, hekurudhor, dhe ajror që zbatojnë këtë ligj dhe ligjet sektoriale të transportit, në kuadër të përgjegjësive të saj ligjore është institucion zbatues për legjislacion e tij sektorial.

MIE që është ministria përgjegjëse për transportin, si koordinator të zbatimit të këtij ligji në nivel kombëtar, në bashkëpunim me autoritetet kompetente sipas fushës së tyre të përgjegjësisë.

Duke qënë një ligj i shtrirë dhe ndërsektorial, për zbatimin e tij ngarkohen: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë i cili caktohet dhe si institucioni kombëtar për koordinimin e eFTI, Ministria e Financave dhe institucionet e varësisë: Drejtoria e Përgjithshme e Doganave dhe Drejtoria e Përgjithshme e Tatimeve, Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit, Ministria e Ekonomisë dhe Inovacionit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Akreditimit, në varësi të saj, Autoriteti Kombëtar i Sigurisë Kibernetike, Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale, Ministria e Mjedisit, Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural dhe Ministria e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale, sipas fushës së tyre të përgjegjësisë.

Me bashkëpropozim të Ministrit përgjegjës për transportin, Ministrin përgjegjës për ekonominë dhe ministrin përgjegjës për financat parashikohet të miratohen dy akte nënligjore që do të përcaktojnë:

- Rregullat e hollësishme në lidhje me kërkesat për ofruesit e shërbimeve eFTI; neni 13 Kërkesat për ofruesit e shërbimeve eFTI, paragrafi 3
- Funkionimi i platformave dhe sistemeve eFTI dhe formatet e raportimit, neni 15 Zbatimi i ligjit dhe koordinimi, paragrafi 5.

## **2. Pengesat e mundshme për zbatimin:**

- Kapacitete të kufizuara administrative ose mungesë e mjaftueshme trajnimi të stafit.
- Rezistenca ose vonesat nga operatorët ekonomikë për t'u përshtatur me sistemet elektronike.
- Çështje teknologjike në integrimin e platformave elektronike me sistemet ekzistuese të autoriteteve.
- Mungesa e njohurive praktike mbi proceset e reja në fazën fillestare të zbatimit.

## **3. Masat gjatë zbatimit për arritjen e qëllimeve:**

Në zbatim të këtij opsioni do të hartohen dhe miratohen disa akte nënligjore që synojnë:

1. "Krijimin dhe ndryshimin e grupit të përbashkët të të dhënave eFTI dhe nënbashkësia e të dhënave eFTI në lidhje me kërkesat respektive të informacionit rregullator duke përfshirë

specifikimet përkatëse mbi përkufizimin dhe karakteristikat teknike të çdo elementi të të dhënave”;

2. Procedurat dhe rregullat e përbashkëta për aksesin e autoriteteve kompetente në platformat e eFTI, përpunimin e informacionit rregullator dhe komunikimin me operatorët ekonomikë përkatës; Kërkesat specifike dhe të detajuara për platformat eFTI;
3. Rregullat e hollësishme në lidhje me kërkesat për ofruesit e shërbimeve eFTI; Autoriteti kombëtar që do të mbajë listën e përditësuar të organeve të akredituara të vlerësimit të konformitetit, platformave eFTI dhe ofruesve të shërbimeve eFTI që kanë një certifikim të vlefshëm;
4. Rregullat për certifikimin e platformave eFTI dhe për përdorimin e shenjës së certifikimit, përfshirë rregullat për rinovimin, pezullimin dhe tërheqjen e certifikimit; dhe
5. Rregullat e detajuara për certifikimin e ofruesve të shërbimeve eFTI, përfshirë procedurat e rinovimit, pezullimit dhe tërheqjes së certifikimit.

- Organizimi i trajnimeve të detajuara për personelin e autoriteteve dhe operatorët ekonomikë.
- Sigurimi i platformave të certifikuara eFTI, me ndërveprueshmëri me sistemet e Bashkimit Evropian.
- Ngritja e një mekanizmi monitorimi dhe raportimi për përdorimin e informacionit elektronik dhe efikasitetin e kontrolleve.
- Aktivitetet e informimit dhe komunikimit publik, për të rritur njohurinë e bizneseve dhe qytetarëve mbi ndryshimet ligjore dhe procedurale.

#### **4. Kërkesat e përputhshmërisë dhe zbatimit:**

- Të gjitha autoritetet duhet të pranojnë informacionin elektronik të transportit në format eFTI të certifikuar.
- Operatorët ekonomikë duhet të sigurojnë që të dhënat e dërguara të jenë të plota, të sakta dhe në përputhje me standardet BE-së.
- Të përdoren procedura të qarta për auditime, inspektime dhe raportim të informacionit elektronik.
- Të përmbushen kërkesat e sigurisë dhe konfidencialitetit të të dhënave, duke respektuar legjislacionin për mbrojtjen e të dhënave personale dhe sigurinë kibernetike.

#### **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.*

#### **Përshkrimi i masave të monitorimit dhe vlerësimit:**

Zbatimi i Ligjit për Informacionin Elektronik të Transportit të Mallrave do të monitorohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Transportit, në bashkëpunim me administratën doganore dhe institucionet inspektuese. Masat përfshijnë:

- Mbikëqyrjen e pranimit të informacionit elektronik nga autoritetet përkatëse.
- Auditime dhe inspektime periodike për të kontrolluar përputhshmërinë e operatorëve me kërkesat e ligjit dhe standardet e eFTI.

- Raportim vjetor mbi përdorimin e platformave elektronike, nivelin e ndërveprueshmërisë me sistemet BE, si dhe vonesat ose mosrespektimet e identifikuar.
- Analizën e efikasitetit të kontrolleve dhe reduktimin e barrës administrative.
- Organizimin e trajnimeve dhe aktiviteteve informuese për të vlerësuar rritjen e njohurive dhe adaptimin e operatorëve ekonomikë.

#### **Kriteret/treguesit për të matur arritjen e qëllimeve:**

1. **Gatishmëria e autoriteteve për përdorimin e eFTI**
2. Përqindja e autoriteteve kompetente të pajisura dhe të integruara në platformën eFTI (ose në mjedisin pilot).
3. Baseline: 0% (ose gjendja para implementimit).
4. Target: p.sh. 100% e autoriteteve të përfshira në fazën e parë të zbatimit.
5. **2. Koha e përpunimit – vetëm në fazë pilot/standardizimi**
6. Koha mesatare e përpunimit të dokumentacionit në proceset pilot eFTI krahasuar me procedurën manuale ekzistuese.
7. Baseline: koha aktuale e procedurës manuale (vit 0).
8. Target: % reduktimi në fazën pilot.
9. **3. Përdorimi nga operatorët ekonomikë**
10. Numri dhe përqindja e operatorëve ekonomikë të regjistruar në sistemin pilot eFTI.
11. Baseline: 0 operatorë në sistem elektronik eFTI.
12. Target: numër i përcaktuar sipas fazës së implementimit (pilot / rollout).
13. **4. Integriteti dhe kontrolli i dokumentacionit**  
Meqenëse “incidente/shkelje” nuk mund të maten para funksionimit real të sistemit:
14. Numri i mospërputhjeve të identifikuar në testime/pilotime dhe auditime të dokumentacionit.
15. Baseline: rezultatet e testimeve fillestare (ose 0 nëse nuk ka sistem).
16. Target: ulje progresive e mospërputhjeve gjatë fazës së implementimit.
17. **5. Ndërveprimi ndërinstitucional (readiness indicator)**
18. Numri i protokolleve të shkëmbimit të të dhënave / marrëveshjeve / integriteteve teknike të realizuara midis autoriteteve.
19. **6. Përdorueshmëria dhe kënaqësia (vetëm në fazë pilot)**
20. Indeks i kënaqësisë së përdoruesve (operatorë dhe autoritete) i matur përmes anketave pilot + numri i ankesave të regjistruara dhe koha e zgjidhjes.

Këto masa dhe tregues sigurojnë një monitorim të vazhdueshëm dhe një vlerësim objektiv, duke mundësuar korrigjime të shpejta dhe përmirësime në implementimin e ligjit.

#### **Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca2/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.*

Ligji shërben si bazë ligjore për kalimin në informacionin elektronik të transportit të mallrave dhe krijimin e platformave dhe portave eFTI. Ky ligj do të jetë i zbatueshëm pas miratimit të akteve nënligjore që parashikohen në të, të cilat lidhen me miratimin e rregulloreve implementuese të miratuara nga Bashkimi Evropian, që ndër të tjera përcaktojnë edhe kriteret teknike të platformave dhe portave eFTI.

Me miratimin e akteve nënligjore do të analizohen modelet e menaxhimit të platformave dhe portave eFTI, duke përcaktuar modelin më të përshtatshëm, mbi bazën e të cilit do të analizohen dhe kostot për ngritjen e sistemit eFTI, cili do të jetë funksional në vitin 2032 dhe për këtë arsye kostot do të përfshihen në PBA 2030 - 2032.

	Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Viti 6	Viti 7	Viti 8	Viti 9	Viti 10
<b>Faktori zbritës</b>										
Kosto për buxhetin – njëherë										
Kosto për buxhetin – në vazhdim										
Kosto për biznesin – njëherë										
Kosto për biznesin – në vazhdim										
Kosto për grupet e tjera – njëherë										
Kosto për grupet e tjera – në vazhdim										
<b>Kosto në total</b>										
<b>Kosto e zbritur në total</b> = Kosto në total x faktorin zbritës										
Përfitimi për buxhetin – në vazhdim										
Përfitimi për biznesin – njëherë										
Përfitimi për biznesin – në vazhdim (ndryshimi i primit)										
Përfitimi për grupet e tjera – njëherë										
Përfitimi për grupet e tjera – në vazhdim										
Kosto për buxhetin – në vazhdim										
<b>Përfitimi në total</b>										
<b>Përfitimi i zbritur në total</b> = Përfitimi në total x faktorin zbritës										
<b>Vlera aktuale e kostos në total</b>										
<b>Vlera aktuale e përfitimit në total</b>										
<b>Vlera aktuale neto (VAN)</b> = Vlera aktuale e përfitimit në total –										

Vlera aktuale e kostos në total	
------------------------------------	--

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca2/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			

**MINISTRI I EKONOMISË DHE INOVACIONIT**

**Delina Ibrahimaj**