



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
MINISTRI

PROJEKT - UDHËZIM

Nr. _____, datë _____ 2023

PËR

SHËRBIMET PUBLIKE TË TRANSPORTIT RRUGOR TË UDHËTARËVE¹

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102 të Kushtetutës; ligjit nr. 9374, datë 21.4.2005, "Për ndihmën shtetërore", të ndryshuar; ligjit nr. 8308, datë 18.3.1998, "Për transportet rrugore", të ndryshuar; ligjit nr. 9121, datë 28.7.2003, "Për mbrojtjen e konkurrencës", të ndryshuar; vendimit nr. 111, datë 2.3.2022, të Këshillit të Ministrave, "Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë"; vendimit nr. 513, datë 4.9.2018, të Këshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullores "Për kushtet dhe procedurat e dhënies dhe autorizimit të disa kategorive të ndihmës shtetërore" dhe udhëzimit të Ministrit të Financave nr. 9, datë 20.03.2018, "Për procedurat standarde të zbatimit të buxhetit", të ndryshuar", ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë

UDHËZON:

Neni 1

Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Ky udhëzim synon që të përcaktojë se si, në përputhje me rregullat e së drejtës të ushtrimit të veprimtarisë, autoritetet përgjegjëse mund të veprojnë në fushën e transportit publik të udhëtarëve për të garantuar ofrimin e shërbimeve me interes të përgjithshëm, të cilat janë ndër të tjera më të shumta, më të sigurt, më cilësi më të mirë ose me kosto më të ulët se sa ato që forcat e tregut të vetme do të kishin lejuar.
2. Për këtë qëllim, udhëzimi përcakton kushtet në të cilat autoritetet përgjegjëse, kur vendosin ose kontraktajnë detyrimet e shërbimit publik, kompensojnë operatorët e shërbimit publik për kostot e pësuar/shpenzimet e kryera dhe/ose japin të drejta ekskluzive në këmbim të kryerjes së detyrimeve të shërbimit publik.

¹ Ky udhëzim është përafshuar, pjesërisht, me Rregullore (KE) Nr. 1370/2007 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, 23 tetor 2007, lidhur me shërbimet publike të transportit hekurudhor dhe rrugor të udhëtarëve, që shfuqizon rregulloret (EEK) Nr. 1191/69 dhe (EEK) Nr. 1107/70 të Këshillit dhe e ndryshuar nga Rregullorja (BE) 2016/2338 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 14 dhjetor 2016.

3. Ky udhëzim zbatohet për operimin kombëtar, (ndërqytetës), përfshirë edhe në territorin përkatës të njësive të vetëqeverisjes vendore, (qytetës, rrethqytetës dhe/ose ndërqytetës në rastet kur është në përgjegjësi të bashkive përkatëse), dhe ndërkombëtar të shërbimeve të transportit rrugor publik të udhëtarëve, me përjashtim të shërbimeve që shfrytëzohen/operohen kryesisht për interesin e tyre historik ose vlerën e tyre turistike.

4. Në varësi të marrëveshjes së autoriteteve përgjegjëse të njësive të vetëqeverisjes vendore, në territorin e të cilëve ofrohen shërbimet, detyrimet e shërbimit publik mund të kenë të bëjnë me shërbimet e transportit rrugor publik, duke përfshirë ato që mbulojnë nevojat e transportit vendor, brenda territorit të një bashkie dhe/ose në nivel qarku, si dhe në nivel ndërkufitar.

5. Ky udhëzim nuk do të zbatohet për koncesionet e punëve publike në kuptimin e legjislacionit për prokurimin nga organet/operatorët, që operojnë në transport dhe prokurimin publik.

Neni 2 Përkufizime

1. Për qëllimet e këtij udhëzimi:

- a) “transport publik i udhëtarëve”, nënkupton shërbimet e transportit rrugor të udhëtarëve kombëtar dhe ndërkombëtar, me interes të përgjithshëm ekonomik, që i ofrohen publikut bazuar në parimin e mos diskriminimit dhe vazhdimësisë;
- b) “autoritet përgjegjës”, nënkupton çdo autoritet publik, grup i autoriteteve publike ose çdo organ i ngarkuar me autoritet të tillë, që ka kompetencën për të ndërhyrë në transportet publike të udhëtarëve;
- c) “autoritetet vendor përgjegjës”, nënkupton çdo autoritet të vetëqeverisjes vendore, që ushtron kompetencën brenda një zone të caktuar gjeografike;
- d) “operator i shërbimit publik”, nënkupton çdo subjekt, ndërmarrje apo grup i ndërmarrjeve publike ose private, që operon në shërbimet publike të transportit të udhëtarëve ose çdo organizëm publik, që ofron shërbimet publike të transportit të udhëtarëve;
- e) “detyrim i shërbimit publik”, nënkupton kërkesën e përkufizuar ose të përcaktuar nga një autoritet përgjegjës me qëllim garantimin e shërbimeve me interes të përgjithshëm për transportin e udhëtarëve, që një operator, në rast se konsideron interesat e veta tregtare, nuk i merr përsipër ose nuk do t’i merrte përsipër në të njëjtën masë ose në të njëjtat kushte pa shpërblim;
- f) “e drejtë ekskluzive”, nënkupton të drejtën që i jepet një operatori të shërbimit publik për të operuar disa shërbime publike të transportit udhëtarëve në një linjë, një rrjet ose në një zonë të caktuar, duke përjashtuar çdo operator tjetër të shërbimit publik;
- g) “kompensim i shërbimit publik”, nënkupton çdo përfitim, financiar ose jo financiar, të dhënë nga fondet publike, në mënyrë direkte ose indirekte nga një autoritet përgjegjës gjatë një periudhe të zbatimit të një detyrimi të shërbimit publik ose në lidhje me atë periudhë;
- h) “dhënie direkte”, nënkupton dhënien e një kontrate të shërbimit publik një operatori të caktuar pa ndonjë procedurë paraprake konkurruese tenderimi;
- i) “kontratë e shërbimit publik”, nënkupton një ose më shumë akte juridike detyruese që konfirmojnë marrëveshjen midis një autoriteti përgjegjës dhe një operatori të shërbimit publik, me qëllim për t’i besuar këtij operatori të shërbimit publik menaxhimin dhe operimin e shërbimeve publike të transportit të udhëtarëve, që i nënshtrohen detyrimeve të shërbimeve publike. Kontrata, gjithashtu, mund të jetë një vendim i marrë nga autoriteti përgjegjës që:

- merr formën e një akti ligjor apo rregullator individual, ose

- përmban kushte, në të cilat vetë autoriteti përgjegjës ofron shërbime ose ia beson ofrimin e shërbimeve të tilla një operatori të brendshëm;

j) "operator i brendshëm", nënkupton një entitet juridikisht të veçantë mbi të cilin një autoritet vendor përgjegjës, ose në rastin e një grupi autoritetesh të paktën një autoritet vendor përgjegjës, ushtron kontroll të ngjashëm me atë të ushtruar mbi departamentet e veta;

k) "vlerë", nënkupton vlerën e një shërbimi të një linje, të një kontrate të shërbimit publik ose të skemës së kompensimit për transportet publike të udhëtarëve, që i korrespondon shpërblimit të përgjithshëm, me përjashtim të TVSH-së, të operatorit ose të operatorëve të shërbimit publik, duke përfshirë kompensimin, të çfarëdo natyre, të paguar nga autoritetet publike dhe të ardhurat nga shitja e biletave të transportit, të cilat nuk i janë ripaguar autoritetit përgjegjës në fjalë;

l) "rregull i përgjithshëm", nënkupton masën që zbatohet pa diskriminim për të gjitha shërbimet publike të transportit të udhëtarëve të të njëjtit lloj, në një zonë gjeografike të caktuar, në të cilën një autoritet përgjegjës është përgjegjës;

m) "shërbim i integruar i transportit publik të udhëtarëve", nënkupton shërbimet e transportit të ndërlidhura brenda një zonë gjeografike të përcaktuar, me një shërbim të vetëm informimi të skemës së biletave dhe të orareve.

Neni 3

Specifikimi i detyrimeve të shërbimit publik

1. Autoriteti përgjegjës do të përcaktojë specifikimet për detyrimet e shërbimit publik në ofrimin e shërbimeve të transportit publik të udhëtarëve dhe fushën e zbatimit të tyre në përputhje me nenin 2(e). Kjo përfshin mundësinë e grupimit të shërbimeve, që mbulojnë koston me shërbime të cilat nuk mbulojnë koston.

2. Gjatë përcaktimit të këtyre specifikimeve dhe fushëveprimit të zbatimit të tyre, autoriteti përgjegjës respekton, siç duhet parimin e proporcionalitetit, në përputhje me të drejtën e ushtrimit të veprimtarisë. Specifikimet duhet të jenë në përputhje me objektivat e politikave të deklaruara në dokumentet e politikave të transportit publik në fuqi. Përmbajtja dhe formati i dokumenteve të politikave të transportit publik dhe procedurat për konsultimin me palët përkatëse të interesuara do të përcaktohen në përputhje me legjislacionin kombëtar.

3. Specifikimet e detyrimeve të shërbimit publik dhe kompensimi përkatës i efektit financiar neto të detyrimeve të shërbimit publik do të:

a) arrijnë objektivat e politikës së transportit publik në një mënyrë me kosto efektive; dhe

b) mbështesin financiarisht ofrimin e transportit publik të udhëtarëve, në përputhje me kërkesat e përcaktuara në politikën afatgjatë të transportit publik.

Neni 4

Kontratat e shërbimit publik dhe rregullat e përgjithshme

1. Kur një autoritet përgjegjës vendos t'i japë operatorit të zgjedhur prej tij një të drejtë ekskluzive dhe/ose një kompensim, të çfarëdo lloji, në këmbim të realizimit të detyrimeve të shërbimit publik, duhet ta bëjë këtë sipas një kontrate shërbimi publik.

2. Pavarësisht përjashtimit nga pika 1, detyrimet e shërbimit publik të cilat kanë për qëllim të vendosin tarifa maksimale për të gjithë udhëtarët ose për disa kategori udhëtarësh mund të bëhen, gjithashtu, objekt i rregullave të përgjithshme. Në përputhje me parimet e vendosura në nenin 5, në nenin 7 dhe në Aneksin 1, autoriteti përgjegjës kompenson operatorët e shërbimeve publike për efektin financiar neto, pozitiv apo negativ, mbi shpenzimet e bëra dhe të ardhurat e gjeneruara në përputhje me detyrimet tarifore të hartuara nëpërmjet rregullave të

përgjithshme, me qëllim që të shmanget çdo mbikompensim, pa marrë parasysh të drejtën e autoriteteve përgjegjëse për të integruar detyrimet e shërbimit publik, që vendosin tarifën maksimale në kontratat e shërbimit publik.

3. Autoriteti/et përgjegjës/e mund të përjashtojnë nga fusha e zbatimit të këtij udhëzimi rregulla të përgjithshme për kompensimin financiar për detyrimet e shërbimit publik, të cilat përcaktojnë tarifa maksimale për nxënësit, studentët, praktikantët dhe personat me aftësi/lëvizshmëri të kufizuar. Këto rregulla të përgjithshme do të njoftohen/bëhen me dije në përputhje me kuadrin ligjor për informimin publik. Çdo njoftim i tillë duhet të përmbajë informacion të plotë mbi masën dhe, në veçanti, detaje mbi metodën e llogaritjes.

Neni 5

Përmbajtja detyruese e kontratave të shërbimit publik dhe rregullat e përgjithshme

1. Kontratat e shërbimit publik dhe rregullat e përgjithshme do të:
 - a) përcaktojnë qartë detyrimet e shërbimit publik, të përcaktuara në këtë udhëzim dhe të specifikuar në përputhje me nenin 3 të tij, me të cilat operatori i shërbimit publik duhet të pajtohet, dhe zonat gjeografike në fjalë;
 - b) vendosin paraprakisht, në mënyrë objektive dhe transparente:
 - i) parametrat mbi bazën e të cilave do të llogaritet pagesa e kompensimit, nëse ka; dhe
 - ii) natyrën dhe shtrirjen e çdo të drejte ekskluzive të dhënë, në një mënyrë që parandalon mbikompensimin.
 - c) përcaktojnë modalitetet e ndarjes së kostove që lidhen me ofrimin e shërbimeve. Këto kosto mund të përfshijnë, veçanërisht, kostot e personelit, të energjisë, të infrastrukturës, të mirëmbajtjes dhe të riparimit të mjeteve të transportit publik, të mjeteve lëvizëse dhe të instalimeve të nevojshme për funksionimin e shërbimeve të transportit të udhëtarëve, kostot fikse dhe një kthim të përshtatshëm të kapitalit.
2. Kontratat e shërbimit publik dhe rregullat e përgjithshme përcaktojnë modalitetet e shpërndarjes së të ardhurave nga shitja e biletave të udhëtimit, të cilat mund të mbahen nga operatori i shërbimit publik, t'i jepen autoritetit përgjegjës apo të ndahen midis tyre.
3. Në rastin e kontratave të shërbimeve publike që nuk jepen sipas nenit 6 pika 1, 3 ose 4b, këto parametra do të përcaktohen në mënyrë të tillë që asnjë pagesë kompensimi të mos kalojë shumën e kërkuar për të mbuluar efektin financiar neto në kostot e bëra dhe të ardhurat e krijuara në përmbushjen e detyrimeve të shërbimit publik, duke marrë parasysh të ardhurat që lidhen me to të mbajtura nga operatori i shërbimit publik dhe një fitim të arsyeshëm;
4. Kohëzgjatja e kontratave të shërbimeve publike është e kufizuar dhe nuk i kalon ditëve vjet për shërbimet e transportit rrugor me autobus.
5. Nëse është e nevojshme, duke marrë në konsideratë amortizimin e aseteve, kohëzgjatja e kontratës të shërbimit publik mund të zgjatet maksimumi me 50% nëse operatori i shërbimit publik ofron asete, të cilat janë të rëndësishme në lidhje me asetet e përgjithshme të nevojshme për kryerjen e shërbimeve të transportit të udhëtarëve të mbuluar nga kontrata e shërbimit publik dhe kryesisht me shërbimet e transportit të udhëtarëve të përfshira në kontratë. Nëse justifikohet nga:
 - a) kostot që rrjedhin nga situata e veçantë gjeografike, kohëzgjatja e kontratave të shërbimit publik e specifikuar në pikën 3, në rajonet/vendet e banuar më të largëta mund të zgjatet për një maksimum prej 50%;

b) amonizimi i kapitalit në mjete lëvizëse lidhur me një infrastrukturë të pazakontë, dhe nëse kontrata e shërbimit publik ka kaluar në procesin e një procedure konkurruese tenderimi të rregullt, një kontratë e shërbimeve publike mund të ketë një kohëzgjatje më të madhe. Për të siguruar transparencë në këtë rast, autoriteti përgjegjës i dërgon Komisionit të Ndihmës Shtetërore, kontratën e shërbimit publik, brenda një viti nga lidhja e saj dhe elementët që justifikojnë kohëzgjatjen e saj.

6. Në zbatimin e kontratave të shërbimit publik, operatorët e shërbimeve publike zbatojnë detyrimet sipas legjislacionit kombëtar apo marrëveshjeve kolektive, në fushën e të drejtës sociale dhe në fushën e të drejtës së punës.

7. Pa cenuar legjislacionin kombëtar dhe atë ndërkombëtar, duke përfshirë marrëveshjet kolektive ndërmjet partnerëve socialë, autoritetet përgjegjëse mund t'i kërkojnë operatorit të përzgjedhur të shërbimit publik që t'i garantojë personelit të punësuar më parë për të ofruar shërbime, të drejtat për të cilat ata do të gëzonin/përfitonin nëse do të kishte pasur një transferim brenda kuadrit ligjor përkatës, në lidhje me mbrojtjen e punonjësve, të drejtat në rastin e transferimeve të ndërmarrjeve, bizneseve ose pjesëve të ndërmarrjeve ose bizneseve.

8. Kur autoritetet përgjegjëse kërkojnë që operatorët e shërbimeve publike të respektojnë disa standarde sociale, dokumentet e tenderit dhe kontratat e shërbimit publik do të listojnë personelin në fjalë dhe specifikojnë në mënyrë transparente të drejtat te tyre kontraktuale dhe kushtet, në të cilat konsiderohet se punonjësit janë të lidhur me shërbimet.

9. Kur autoritetet përgjegjëse, në përputhje me legjislacionin përkatës, kërkojnë që operatorët e shërbimeve publike të respektojnë disa standarde/kritere cilësore dhe sociale, të cilat do të përfshihen në dokumentet e tenderit dhe në kontratat e shërbimit publik. Duke respektuar legjislacionin, në lidhje me mbrojtjen e punonjësve, të drejtat në rastin e transferimeve të ndërmarrjeve, bizneseve ose pjesëve të tyre, dokumentet e tilla të tenderit dhe kontratat e shërbimit publik, aty ku është e zbatueshme, do të përmbajnë, gjithashtu, informacion mbi të drejtat dhe detyrimet në lidhje me transferimin e personelit të marrë nga operatori i mëparshëm.

10. Dokumentet e tenderit dhe kontratat e shërbimit publik tregojnë në mënyrë transparente, nëse dhe nëse po, në çfarë mase, nënkontraktimi mund të konsiderohet. Nëse nënkontraktimi zhvillohet, operatorit të cilit i është besuar administrimi dhe kryerja e shërbimeve të transportit rrugor publik të udhëtarëve, në përputhje me këtë udhëzim, do të kërkohej të kryejë një pjesë të madhe të vetë shërbimeve të transportit të udhëtarëve. Një kontratë e shërbimit publik që mbulon në të njëjtën kohë hartimin, ndërtimin dhe funksionimin e shërbimeve të transportit publik të udhëtarëve mund të lejojë nënkontraktimin e plotë për funksionimin e këtyre shërbimeve. Kontrata e shërbimit publik, përcakton, në përputhje me kuadrin ligjor kombëtar përkatës, kushtet e zbatueshme për nënkontraktimin.

11. Kontratat e shërbimit publik do të kërkojnë që operatori t'i sigurojë autoritetit përgjegjës informacionin thelbësor për dhëmen e kontratave të shërbimit publik, duke siguruar njëkohësisht mbrojtjen legjitime të informacionit konfidencial të biznesit/veprimtarisë.

12. Autoritetet përgjegjëse do të vënë në dispozicion të të gjitha palëve të interesuara informacionin përkatës për përgatitjen e një oferte sipas një procedure tenderimi konkurrues, duke garantuar njëkohësisht mbrojtjen legjitime të informacionit konfidencial të biznesit/veprimtarisë. Kjo do të përfshijë informacion mbi kërkesën e udhëtarëve, tarifën, kostot dhe të ardhurat në lidhje me transportin publik të udhëtarëve të mbuluar nga procedura e tenderit konkurrues dhe detajet e specifikimeve të infrastrukturës përkatëse për funksionimin e mjeteve të kërkuara ose mjeteve lëvizëse për tu mundësuar palëve të interesuara të mirë-informuara të hartojnë planet e biznesit.

Neni 6 Dhënia e kontratave të shërbimit publik

1. Kontratat e shërbimit publik jepen në përputhje me rregullat e përcaktuara në këtë udhëzim. Megjithatë, kontratat e shërbimit ose kontratat e shërbimit publik, siç janë përcaktuar në kuadrin ligjor për prokurimin publik për shërbimet publike të transportit të udhëtarëve me autobus, do të jepen në përputhje me këtë kuadër ligjor, kur këto kontrata nuk e marrin formën e kontratave të koncesionit për shërbime të tilla, siç përcaktohen në kuadrin ligjor për prokurimin publik. Kur kontratat jepen në përputhje me kuadrin ligjor për prokurimin publik, dispozitat e pikave 2 deri në 6 të këtij neni, nuk zbatohen.

2. Përveç rasteve kur ndalohet nga kuadri ligjor përkatës, çdo autoritet vendor përgjegjës, pavarësisht nëse është apo jo një autoritet individual ose një grup autoritësh që ofrojnë shërbime të integruara të transportit publik të udhëtarëve, mund:

- a) të vendosë të ofrojë vetë shërbimet e transportit publik të udhëtarëve, ose
- b) t'i japë kontrata shërbimi publik drejtpërdrejt një entitet ligjor i ndryshëm mbi të cilin autoriteti vendor përgjegjës, ose, në rastin e një grupi autoritësh, të paktën një autoritet vendor përgjegjës, ushtron kontroll të ngjashëm me atë të ushtruar mbi departamentet e veta.

3. Shërbimi i transportit publik të udhëtarëve ose kontrata e shërbimit publik të përmendur në pikën 1 të këtij neni, mund të mbulojë vetëm nevojat e transportit të zonave urbane ose zonave rurale, ose të dyja.

4. Kur një autoritet vendor përgjegjës merr një vendim të tillë, do të zbatohen sa vijon:

a) për të përcaktuar nëse autoriteti vendor përgjegjës ushtron kontroll, merren parasysh faktorë të tillë si niveli i përfundimit në organet administrative, të menaxhimit ose të mbikëqyrjes, saktësime që lidhen me to në statutin e shoqatës, pronësia, si dhe ndikimi dhe kontrolli efektiv mbi vendimet strategjike dhe vendimet individuale të menaxhimit.

b) Në përputhje me të drejtën e ushtrimit të veprimtarisë, mbajtja 100% e kapitalit nga ana e autoriteteve publike përgjegjëse, veçanërisht në rastin e partneritetit publik-privat, nuk është një kusht detyrues për të vendosur kontrollin sipas kuptimit të këtij paragrafi, për aq sa sektori publik ushtron një ndikim mbizotërues dhe që kontrolli mund të krijohet në bazë të kriterëve të tjera;

c) kushti për zbatimin e këtij paragrafi është që operatori i brendshëm dhe çdo entitet mbi të cilin ky operator ushtron, madje edhe një ndikim minimal, kryejnë veprimtarinë e tyre të transportit të udhëtarëve publik brenda territorit të autoritetit vendor përgjegjës, pavarësisht nga ndonjë linjë dalëse ose elemente të tjerë ndihmës të këtij aktiviteti që të hyjë në territorin e autoriteteve përgjegjëse vendore fqinj dhe të mos marrë pjesë në tenderë konkurrues në lidhje me sigurimin e shërbimeve të transportit të udhëtarëve publik të organizuar jashtë territorit të autoritetit vendor përgjegjës;

d) pavarësisht nga shkronja "b", një operator i brendshëm mund të marrë pjesë në konkurrim në tendera të ndershëm/drejtë dy vjet para përfundimit të dhënies së kontratës direkte të shërbimit publik, me kusht që të jetë marrë një vendim përfundimtar që aplikimet për shërbimet e transportit publik të udhëtarëve, objekt i një kontrate të një operatori të brendshëm në një tender konkurrues të ndershëm dhe që operatorit të brendshëm të mos i jetë dhënë ndonjë kontrate direkte tjetër e shërbimit publik;

e) në mungesë të autoritetit vendor përgjegjës, shkronjat "a", "b" dhe "c" do të zbatohen nga një autoritet kombëtar që vepron për të mirën e një zonë gjeografike, që nuk është kombëtare, me kusht që operatori i brendshëm të mos marrë pjesë në konkurrim në

tenderat në lidhje me shërbimet publike të transportit të udhëtarëve të organizuara jashtë zonës për të cilat është dhënë kontrata shërbimit publik;

f) nëse nënkontraktuesi, sipas nenit 5, pika 7 është përcaktuar, atëherë operatori i brendshëm është i detyruar që të sigurojë vetë pjesën më të madhe të shërbimit publik të transportit të udhëtarëve.

5. Çdo autoritet përgjegjës që i drejtohet një pale të tretë, përveç një operatori të brendshëm, do të japë kontrata për shërbime publike në bazë të një procedure tenderimi konkurrues, me përjashtim të rasteve të përcaktuara në pikat 5 dhe 6. Procedura e miratuar për tenderimin konkurrues do të jetë e hapur për të gjithë operatorët, do të jetë e drejtë dhe do të respektojë parimet e transparencës dhe mosdiskriminimit. Pas dorëzimit të ofertave dhe çdo parazgjedhjeje, procedura mund të përfshijë negociata në përputhje me këto parime për të përcaktuar mënyrën më të mirë për të përmbushur kërkesat specifike ose komplekse.

6. Përveç rasteve kur ndalohet nga kuadri ligjor përkatës, autoriteti përgjegjës mund të vendosë të japë kontrata për shërbime publike drejtpërdrejt:

a) kur vlera mesatare vjetore e tyre vlerësohet në më pak se 1000 000 euro; ose

b) kur ato kanë të bëjnë me ofrimin vjetor të më pak se 300 000 kilometrave të shërbimeve të transportit publik të udhëtarëve.

7. Në rastin e një kontrate shërbimi publik që i jepet drejtpërdrejt një ndërmarrje të vogël ose të mesme që operon jo më shumë se 23 mjete rrugore, vlera monetare dhe numri i kilometrave të përmendur me sipër, mund të rriten ose në një vlerë mesatare vjetore të vlerësuar në më pak se 2 000 000 euro ose në një ofrim vjetor me më pak se 600 000 kilometra shërbime të transportit publik të udhëtarëve.

8. Kur autoriteti përgjegjës vendos të japë drejtpërdrejt një kontratë shërbimi publik, ai do të përcaktojë kërkesat e performancës të matshme, transparente dhe të verifikueshme. Kërkesa të tilla do të përfshihen në kontratë. Kontrata do të përfshijë tregues specifikë të performancës që i mundësojnë autoritetit përgjegjës të kryejë vlerësime periodike.

9. Në rast të ndërprerjes së shërbimeve ose rrezikut të menjëhershëm të një situate të tillë, autoriteti përgjegjës mund të marrë masa emergjente, të cilat do të marrin formën e një dhënieje të drejtpërdrejtë ose një marrëveshjeje formale për të zgatur një kontratë shërbimi publik ose një kërkesë për të ofruar disa detyrime të shërbimit publik. Operatori i shërbimeve publike ka të drejtë ankese kundër vendimit për vendosjen e ofrimit të detyrimeve të caktuara të shërbimit publik. Periudha për të cilën një kontratë shërbimi publik jepet, zgjatet ose vendoset me masa emergjente, nuk duhet të kalojë 2 vjet.

Neni 7

Kompensimi i shërbimit publik

1. Gjithë kompensimi i lidhur me një rregull të përgjithshëm ose një kontratë shërbimi publik do të jetë në përputhje me nenin 5, pavarësisht se si është dhënë kontrata.

2. Të gjitha kompensimet e çfarëdo natyre që lidhen me një kontratë shërbimi publik që nuk është dhënë sipas nenit 6 (1), (3) ose (4b) ose që lidhet me një rregull të përgjithshëm do të jetë, gjithashtu, në përputhje me dispozitat e përcaktuara në Aneksin 1 dhe rekomandimet e dhëna në Aneksin 2 (Tabela: Treguesit kryesorë të performancës dhe llojet e kostove).

Neni 8 Publikimi

1. Çdo autoritet përgjegjës bën publik, një herë në vit, një raport të përmbledhur mbi detyrimet e shërbimit publik për të cilat është përgjegjës. Ai raport do të përfshijë datën e fillimit dhe kohëzgjatjen e kontratave të shërbimit publik, operatorët e përzgjedhur të shërbimeve publike dhe pagesat e kompensimit dhe të drejtat ekskluzive që u janë dhënë atyre operatorëve të shërbimeve publike si rimbursim. Raporti mundëson monitorimin dhe vlerësimin e performancës, cilësisë dhe financimit të rrjetit të transportit publik dhe, nëse është e përshtatshme, jep informacion mbi natyrën dhe shtrirjen e çdo të drejte ekskluzive të dhënë. Raporti do të marrë gjithashtu në konsideratë objektivat e politikës, siç deklarohen në dokumentet e politikave të transportit publik, kombëtare ose vendore. Autoritetet përgjegjëse do të lehtësojnë aksesin për këto raporte, nëpërmjet një portali/web të përbashkët.

2. Çdo autoritet përgjegjës merr masat e nevojshme me qëllim që, jo më vonë se një vit përpara lëshimit të ftesës për pjesëmarrje në procedurat e tenderimit, apo një vit para dhënies me procedurë direkte, të publikojë në portal/web, të paktën informacionet e mëposhtme:

- a) emrin dhe adresën e autoritetit përgjegjës;
- b) tipi i kontratës që parashikohet të jepet;
- c) shërbimet dhe zonat që potencialisht mbulohen nga dhënia e kontratës;
- d) datën e parashikuar të fillimit dhe kohëzgjatjen e kontratës së shërbimit publik.

3. Autoritetet përgjegjëse mund të vendosin që të mos publikojnë këto informacione kur një kontratë e shërbimit publik mbulon dhënien e jo më pak se 50 000 km të shërbimeve publike në transportin e udhëtarëve.

4. Nëse këto të dhëna ndryshojnë pas botimit të saj, autoriteti përgjegjës duhet të publikojë një korrigjim sa më shpejt që të jetë e mundur. Ky korrigjim bëhet pa cenuar datën e lëshimit të dhënies direkte apo ftesën për tender. Ky paragraf nuk zbatohet për nenin 6, pika 7.

5. Me kërkesën e çdo pale të interesuar, autoriteti përgjegjës i komunikon arsyet e vendimit të tij që lidhet me dhënien direkte të një kontrate të shërbimit publik.

Neni 9 Periudha transitore/kalimtare

1. Kontratat e shërbimit publik jepen në përputhje me rregullat e përcaktuara në këtë udhëzim. Megjithatë, kontratat e shërbimit ose kontratat e shërbimit publik, siç janë përcaktuar në kontratat e mëparshme për shërbimet publike të transportit rrugor të udhëtarëve me autobus jepen në përputhje me procedurat e përcaktuara nga kuadri ligjor për prokurimin, tenderimin dhe /ose konkurrimin, kur këto kontrata nuk e marrin formën e kontratave të koncesionit për shërbime të tilla të përcaktuara në aktet ligjore dhe nënligjore përkatëse.

2. Ky përjashtim nuk zbatohet ndaj operatorëve të shërbimit publik, që sigurojnë shërbime të cilat janë objekt tenderimi.

3. Kur autoritetet përgjegjëse përdorin opsionin referuar në pikën 1, e zbatojnë pa diskriminim, duke përjashtuar të gjithë operatorët potencialë të shërbimit publik që përmbushin këtë kriter dhe informojnë operatorët potencialë për vendimin e tyre në fillim të procedurës së dhënies së kontratave të shërbimit publik.

4. Ku udhëzim nuk i shtrin efektet mbi licencat e lëshuara nga institucionet përkatëse, qendrore dhe të njëjësive të vetëqeverisjes vendore për shërbimet në transportin publik rrugor të udhëtarëve.

Neni 10
Përputhshmëria me kuadrin ligjor

1. Kompensimi i shërbimit publik për operimin e shërbimeve publike të transportit të udhëtarëve ose për respektimin e detyrimeve tarifore të hartuara nëpërmjet rregullave të përgjithshme, të paguara në përputhje me këtë udhëzim është në harmoni me tregun e përbashkët.

2. Pa çenuar kuadrin ligjor përkatës, autoriteti përgjegjës mund të vazhdojë të japë ndihma për sektorin e transportit, në pajtim me rregullat me të cilat i plotësojnë nevojat e koordinimit të transporteve ose që i korrespondojnë rimbursimit të disa detyrimeve të qenësishme në konceptin e shërbimit publik, përveç atyre që mbulohen nga ky udhëzim dhe sidomos:

a) deri në momentin e hyrjes në fuqi të rregullave të përbashkëta mbi ndarjen e kostove të infrastrukturës, kur ndihma i jepet operatorëve që duhet të përballojnë shpenzime në lidhje me infrastrukturën që ata përdorin, ndërsa operatorë të tjerë nuk i nënshtrohen një detyrimi të ngjashëm. Për të përcaktuar sasinë e ndihmës të dhënë në këtë mënyrë, është e detyrueshme që të merren parasysh kostot e infrastrukturës që llojet konkurruese të transportit nuk duhet t'i përballojnë;

b) kur qëllimi i ndihmës është të promovojë kërkimin shkencor, ose zhvillimin e sistemeve të transportit dhe teknologjive që janë më ekonomike për komunitetin në përgjithësi.

3. Një ndihmë e tillë do të jetë e kufizuar në fazën e kërkimit dhe të zhvillimit dhe nuk mund të mbulojë shfrytëzimin tregtar të sistemeve dhe të teknologjive të transportit në fjalë.

Neni 11
Raportet

Pas përfundimit të periudhës transitorë të parashikuar në nenin 9, pika 2, pranë Komisionit të Ndihmës Shtetërore paraqitet një raport, për gatitur nga ministria përgjegjëse për transportin, si dhe nga autoritetet vendore/njësitë e vetëqeverisjes vendore, mbi zbatimin e këtij udhëzimi dhe mbi zhvillimet në ofrimin e shërbimeve publike të transportit të udhëtarëve në linjat dhe zonat përkatëse. Komisioni vlerëson, veçanërisht, zhvillimin e cilësisë së shërbimeve publike të transportit të udhëtarëve dhe efektet e dhënieve direkte të këtyre shërbimeve, duke e shoqëruar, në rast se duhet, me propozime për ndryshimin e këtij udhëzimi.

Neni 12
Institucionet përgjegjëse për zbatimin e udhëzimit

Ky udhëzim i drejtohet dhe i shërben institucioneve qendrore dhe njësite të vetëqeverisjes vendore përgjegjëse, të cilat kur vendosin ose kontraktojnë detyrimet e shërbimit publik, kompensojnë operatorët e shërbimit publik për kostot e pësuar/shpenzimet e kryera dhe/ose japin të drejta ekskluzive në këmbim të kryerjes së detyrimeve të shërbimit publik, bazohen në përcaktimet e këtij udhëzimi.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR

DHE

MINISTËR

BELINDA BALLUKU

Aneksi 1

Rregullat e zbatueshme të kompensimit në rastet që i referohen nenit 7, pika 1

1. Kompensimi lidhur me kontratat e shërbimit publik jepet drejtpërdrejt në përputhje me nenin 6, pikat 2, 4, 5 ose 6, ose i lidhur me një rregull të përgjithshëm duhet të llogaritet në bazë të rregullave të përcaktuara në këtë Aneks.
2. Kompensimi nuk mund të tejkalojë një shumë që i korrespondon ndikimit financiar neto, ekuivalent me shumën e efekteve, pozitive ose negative, për shkak të respektimit të detyrimit të shërbimit publik në shpenzimet dhe të ardhurat e operatorit të shërbimit publik. Ndikimet vlerësohen duke krahasuar situatën kur plotësohet detyrimi i shërbimit publik me situatën, e cila do të kishte ekzistuar në qoftë se nuk do të ishte plotësuar detyrimi i shërbimit publik. Për të llogaritur ndikimin financiar neto, autoriteti përgjegjës bazohet në formulën/skemën e mëposhtme:
 - kostot e shkaktuara nga një detyrim i shërbimit publik ose një tërësi të detyrimeve të shërbimit publik të imponuara nga autoriteti apo nga autoritetet përgjegjëse dhe që figurojnë në një kontratë të shërbimeve publike dhe/ose në një rregull të përgjithshëm,
 - minus çdo ndikim pozitiv financiar i gjeneruar brenda rrejtës të shfrytëzuar nën detyrimin ose detyrimet e shërbimit publik në fjalë,
 - minus të ardhurat tarifore ose çdo e ardhur tjetër e gjeneruar gjatë zbatimit të detyrimit ose detyrimeve të shërbimit publik në fjalë,
 - plus një fitim të arsyeshëm,
 - e barabartë me një ndikimin financiar neto.
3. Respektimi i detyrimit të shërbimit publik mund të ketë një ndikim në aktivitetet/veprimtaritë e mundshme të transportit, potencialin të një operatori përtej detyrimit ose detyrimeve të shërbimit publik në fjalë. Në mënyrë që të shmangët çdo kompensim i tepërt ose çdo mungese kompensimi, llogaritja e ndikimit financiar neto merr parasysh ndikimet financiare në rrejtet/veprimtaritë e operatorit në fjalë.
4. Kostot dhe të ardhurave duhet të llogariten në përputhje me rregullat kontabël/financiare dhe fiskale në fuqi.
5. Me qëllim rritjen e transparencës dhe shmangien e subvencioneve të kryqëzuara, ku një operator i shërbimit publik nuk shfrytëzon i vetëm detyrime të kompensuara, që i nënshtrohen detyrimeve të shërbimit të transportit publik, por ushtron gjithashtu edhe aktivitete të tjera, atëherë llogaritë e sipërpërmendura të shërbimeve publike duhet të ndahen në mënyrë që të përmbushin të paktën kërkesat e mëposhtme:
 - llogaritë e shfrytëzimit, që i korrespondojnë secilës nga këto aktivitete duhet të jenë të ndara dhe pjesa e aktiveve korresponduese dhe kostot fikse duhet të caktohet në pajtim me rregullat e kontabël dhe rregullat fiskale në fuqi,
 - të gjitha kostot variabël, një kontribut të përshtatshme për kostot fikse dhe një fitim të arsyeshëm në lidhje me çdo aktivitet tjetër të operatorit të shërbimit publik nuk mundet, në asnjë rast, t'i ngarkohet shërbimit në fjalë,
 - kostot e shërbimit publik duhet të jenë të balancuara me të ardhurat e operimit dhe pagesat e autoriteteve publike, pa qenë e mundur transferimi i të ardhurave tek një sektor tjetër i operatorit të shërbimit publik.
6. Me termin "fitim të arsyeshëm" kuptohet një normë e kthimit të kapitalit, që është normale për këtë sektor në bashkinë/njësinë e pushtetit vendor përkatëse dhe që merr parasysh rrezikun ose mungesën e rrezikut të operatorit të shërbimit publik për shkak të ndërhyrjes së autoriteteve publike.
7. Metoda e kompensimit duhet të nxisë mbajtjen ose zhvillimin e administrimit efikas nga ana e operatorit të shërbimit publik, e cila të mund të vlerësohet objektivisht, si dhe ofrimi i shërbimeve të transportit të udhëtarëve të një standardi mjaftueshëm të lartë.

Aneksi 2

Tabela: Treguesit kryesorë të performancës (TKP)

Nr.	TKP	Indikatorët/Treguesit
1	Udhëtarë-kilometra për mjet-kilometër	Treguesi i ngarkesës mesatare në çdo mjet/autobus
2	Mjet/autobus-kilometër për anëtarët e stafit	Treguesi i mjetit/autobusit për çdo person direkt të punësuar nga operatori dhe jo nga nënkontraktori
3	Të ardhurat nga tarifat për mjet/autobus-kilometër (Euro)	Treguesi i të ardhurave mesatare për çdo mjet/autobus kilometër
4	Kosto e operimit për mjet/autobus-kilometër (Euro)	Treguesi i disa elementëve të kostove ose sigurimin/dhënien e çdo mjet/autobus kilometër
5	Përqindja/pjesa e kostos operative të mbuluar nga tarifat	Treguesi i përqindjes/pjesës të kostove raportuar si "kosto operuese" të mbuluar nga tarifat paguar direkt nga udhëtarët
6	Përqindja/pjesa e kostos operative të mbuluar nga subvencioni	Treguesi i përqindjes/pjesës të kostove raportuar si "kosto operuese" të mbuluar nga subvencionet ofruar/dhëne nga ose nëpërmjet një autoriteti përgjegjës
7	Shpejtësia e operimit (kilometra/orë)	Treguesi i shpejtësisë mesatare të shërbimeve publike të udhëtarëve

Lidhur me llogaritjen e pagesave të kompensimit, që përdoren/të parashikuara në kontratat përkatëse (*Gross Cost Contract dhe Net Cost Contract*) të transportit publik të udhëtarëve, rekomandohen të vlerësohen dy lloje kryesore të kostove:

1- Kosto bruto

a) Operatori paguhet për prodhimin e shërbimeve nga autoriteti përgjegjës, bazuar në një strukturë çmimi të rënë dakord. Vëllimi dhe natyra e shërbimeve është e përcaktuar nga autoriteti përgjegjës. Në kontratat e kosto bruto, udhëtari mund të shihet si klient i autoritetit përgjegjës dhe operatori është nënkontraktor ose agjent. Të gjitha të drejtat ndaj klientëve/udhëtarëve, të ardhurat dhe informacioni shoqëruar në përgjithësi i përkasin autoriteteve.

b) Kosto bruto është mekanizmi më i thjeshtë i kompensimit, ku autoriteti përgjegjës paguan operatorin e shërbimit publik me të gjitha kostot financiare, plus një fitim të arsyeshëm, por ku autoriteti mbledh të ardhurat për funksionimin e shërbimit.

c) Kontratat e kosto bruto përdoren gjerësisht nga autoritetet e transportit në zonat e mëdha urbane, ku biletat, zakonisht të vlefshme për çdo udhëtim brenda një periudhe të caktuar vlefshmërie, nuk janë specifike për një rrugë të veçantë, kontratë shërbimi publik apo edhe një modalitet.

d) Në vend që të shpërndahen të ardhurat në mënyra ose kontrata individuale të shërbimit publik, autoritetet përgjegjëse në vend të kësaj mund të prokurorjnë shërbimet e transportit, mbi bazën e kosto bruto dhe tarifat e caktuara, të shesin dhe inspektojnë/kontrollojnë biletat dhe mbajnë vetë të ardhurat.

Disavantazhi i kësaj tip kontrate është se, nuk ka nxitje për operatorin e transportit për të zgjeruar shërbimet, të risë bazën e klientëve për shërbimet dhe për të ofruar shërbime më të mira. Cilido qoftë niveli i performancës, shuma fikse e paracaktuar duhet të paguhet.

2- Kosto neto

- a) Operatori i shërbimit publik mban të ardhurat nga shitja e biletave. Në kontratën e kosto neto, operatorit të shërbimit publik i paguhet një shumë e rënë dakord mbi bazën e pritshme, diferenca midis të ardhurave dhe kostove totale operative;
- b) Të gjitha të hyrat/të ardhurat, informacioni dhe marrëdhënia me klientët/udhëtarët i përkasin operatorit të shërbimit publik. Autoriteti i përgjegjës i transportit përfshihet në një rol shoqëror, si sigurimi i cilësisë së shërbimit ose ofrimi i fondeve të shërbimit për të modifikuar vëllimin, llojin ose çmimin e shërbimeve që ofrohet, që do të kishte qenë ndryshe komercialisht;
- c) Një sistem kompensimi i kosto neto mund të ndodhë me një operator të brendshëm, që mbledh dhe mban të gjitha të ardhurat e biletave, ose përmes tenderimit konkurrues në të cilin secili ofertues duhet të parashikojë të ardhurat e biletave, si pjesë e procesit të tyre të ofertimit. Prandaj, operatori i shërbimit publik mbart si rrezikun e prodhimit, ashtu edhe rrezikun e të ardhurave;
- d) Në rastin e tenderit konkurrues, supozohet se procesi konkurrues nënkupton kompensimin e kërkuar, i cili do të rezultojë në vetëm një "fitim të arsyeshëm", duke pasur parasysh përfshirjen e një rreziku tregtar, megjithëse autoriteti ruan detyrimin e tij për të siguruar që nuk ekziston asnjë mbikompensim.
- e) Në praktikë, shumë kontrata me kosto neto kanë variante të ngjashme me ato për kontratat e kosto bruto. Çdo rritje e konsiderueshme e të ardhurave mbi objektivin, do të jetë subjekt i një marrëveshje për ndarjen e të ardhurave, në mënyrë që operatorit të shërbimit publik të mos marrë përfitime të tepërta të papritura. Disa masa mbrojtje, do të ofrohen nga autoriteti përgjegjës i transportit kundër kosto së lartë, shkaktuar kryesisht nga inflacioni, ose ndërprejet e shërbimit/operimit.

Disavantazhi i kësaj tip kontrate, është se, autoriteti i lë kompetencë operatorit të transportit të gjitha vendimet që lidhen me shërbimin dhe çmimet, por operatorit mund të ketë objektiv të ndryshme nga autoriteti vendor.

***Shënim:** Llogaritja e kosto neto, marzhit të fitimit dhe kontrolli i mbikompensimit kryhet sipas parashikimeve të bëra në kreun III, të VKM nr. 650, datë 14.9.2016, "Për përcaktimin e kritereve, intensitetit dhe të procedurës për dhënie dhe autorizimin e ndihmës shtetërore në formën e kompensimit të shërbimeve me interes të përgjithshëm ekonomik dhe publik".*