



**KONTROLLI I LARTË I SHTETIT**  
**DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS**

Adresa: Bulevardi "Dëshmorët e Kombit", nr. 3, Tiranë; Tel-Fax: 0693067738

E-mail: [rmuca@klsh.org.al](mailto:rmuca@klsh.org.al); Web-site: [www.klsh.org.al](http://www.klsh.org.al)

**AUDITIMI I PERFORMANCËS**

**"LIBERALIZIMI I TREGUT NË OFRIMIN E SHËRBIMIT TË KONTROLLIT TEKNIK TË AUTOMJETEVE"**

**HYRJE;** Në zbatim të planit vjetor, Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të përmbushjes së funksionit të tij Kushtetues, zbatimit të Udhëzimeve dhe Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit (INTOSAI, EUROSAI, etj.), sipas programit të auditimit nr. 934/4, datë 08.01.2015 realizoi auditimin e performancës me temë "**Liberalizimi i tregut në ofrimin e shërbimit të kontrollit teknik të automjeteve**". Ky auditim u programua për t'u ushtruar në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimit të Transportit Rrugor dhe Drejtoritë Rajonale të Shërbimit të Transportit Rrugor Berat, Durrës, Dibër, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Laç, Sarandë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë. Pas përfundimit të punës paraprake audituese u përgatit programi auditues. Në përfundim të punës audituese në terren, me shkresën nr. 934/12, datë 30.04.2015 iu dërgua projekt-raporti i auditimit Ministrisë Transportit dhe Infrastrukturës, Drejtorisë Përgjithshme të Shërbimit të Transportit Rrugor me Drejtoritë Rajonale. Raporti i auditimit është hartuar pasi janë shqyrtuar dhe u morën parasysh të dhënat sipas pyetësorëve shpjegimeve të dërguara nga institucionet e përfshira në këtë auditim të cilat janë trajtuar në mënyrë të hollësishme në Raport Auditimin.

**KONKLUDOI;** Siguria rrugore është prioritet në shëndetin publik dhe në zhvillimin e vendit, prandaj humbjet e papranueshme të shëndetit janë të lidhura me ndikimet negative ekonomike dhe sociale të ndodhura në rrjetet rrugore të tyre.

Shqipëria përballet me një sfidë të madhe përse i përket garantimit të sigurisë më të lartë të rrugëve në rajon. Kjo sfidë është veçanërisht e vështirë në një mjedis me zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili do të çojë në rritjen e transportit rrugor. Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore, siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, **kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurtë**, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore.

KLSH ka ndërmarrë këtë auditim dhe dhënien e opinioneve për përmirësimin dhe ofrimin e një shërbimi sa më të mirë të kontrollit teknik të automjeteve nisur:

- ❖ garantimit të objektivave strategjik;
- ❖ nga shqetësimi publik;
- ❖ në krijimin e radhëve për kontrollin teknik të mjeteve;
- ❖ mënyrës së funksionimit të tregut të këtij shërbimit;

- ❖ të drejtës ekskluzive për kontrollin teknik të automjeteve, e cila përbën një kufizim sasior për hyrjen në këtë treg;
- ❖ përshtatjen me direktivën e re të BE-së lidhur me rregullat e reja për koncesionet, e cila kërkon zbatimin e parimit të transparencës dhe përcaktimin e kriterit “tenderi me avantazhin më të mirë ekonomik”.

Siguria rrugore, është problem i gjithë secilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Përveç faktorit njerëzor apo faktorëve të tjerë, **gjendja teknike e mjeteve motorike** është një nga shkaqet e aksidenteve. Duke kontrolluar mjetet motorike përmbushet një detyrim ligjor, informohemi në çdo rast se mjeti motorik ka nevojë për riparime të cilat ndihmojnë të shmangen aksidentet, etj. **Qëllimi kryesor i të gjitha ligjeve dhe rregulloreve në fuqi në lidhje me kontrollin teknik të mjeteve motorike është rritja e sigurisë rrugore për të gjithë përdoruesit e rrugës.**

**Mesazhi kryesor:** *“Qeveria shqiptare të nxisë një plani veprimi në fushën e shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve, përmirësimin e funksionimit të tregut të brendshëm duke promovuar shërbime të sigurt, me synim përfitim të re në shërbim të qytetarit” .*

Në mënyrë të detajuar të gjitha mangësitë janë trajtuar hollësisht në këtë Raport Auditimi rast pas rasti, si gjetje konkrete me konkluzionet përkatëse.

#### **Disa nga konkluzionet e këtij auditimi në mënyrë të përmbledhur janë;**

- ✓ Neni 11 i Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë përcakton qartë se “sistemi ekonomik i Republikës së Shqipërisë bazohet në pronën private e publike, në ekonominë e tregut dhe në lirinë e veprimtarisë ekonomike”. Vlerësimi i pasojave konkurruese nuk është vetëm detyrë e vënë nga legjislacioni në fushën e mbrojtjes së konkurrencës, por rrjedh dhe nga parimi i ekonomisë së tregut dhe nga liria ekonomike e garantuar drejtpërdrejtë nga Kushtetuta e Shqipërisë. Liberalizimi i këtij procesi me synimin rritjen e cilësisë së shërbimit sipas eksperiencës të shumë vendeve evropiane si dhe të vendeve të rajonit duhet të ishte në qendër të vëmendjes së hartimit të kontratës koncesionare dhe në përputhje me rregullat e tregut të lirë për këtë lloj shërbimi. Në procedurat e koncesionit duhet të ketë një mekanizëm i cili të llogarisë kapacitet vjetore të testimit dhe që koncesionari i ardhshëm do t’i arrijë si objektiva. Duhet të ishte bërë një vlerësim real në mënyrë që:
  - Të vlerësohej kapaciteti i koncesionarit privat.
  - Të vlerësohej nevoja për forcim të kontrollit ligjor për mjetet që nuk kryejnë kontrollin teknik
  - Të vlerësohej nevoja për shtesë të qendrave të kontrollit si pasojë e rritjes së numrit të mjeteve, ose përqendrimit të tyre.
  - Të llogariteshin objektivat e performancës së subjektit.
- ✓ Rezultojnë mungesa të analizave të qarta dhe të përshtatshme në mbështetje të praktikave më të mira për vlerësimin e koncesioneve, çka rrit rrezikun për favorizim, shkelje të rregullave, sepse kur ekzistojnë dy ose më shumë mënyra për të arritur objektivin, duhen vlerësuar pasojat negative ose pozitive mbi konkurrencën dhe zgjedhur alternativa që nuk kufizon ose kufizon më pak konkurrencën ose që e nxit më shumë atë.

- ✓ Auditimi ka konstatuar mungesën nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës e një plan veprimi për zhvillimin e shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve për të ardhmen me qëllimin final sipas Direktivës së BE 2009/40/EC “Testimi gjatë ciklit të jetës së automjetit duhet të jetë relativisht i thjeshtë i shpejtë dhe i lirë”. Gjithashtu në rritjen e kapaciteteve të shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve si rezultat: i rritjes së numrit të automjeteve; përmirësimit të cilësisë së shërbimit; zvogëlimi të ndotjes në mjedis; rritjes e eficiencës së shërbimit; shkurtimit të kohës së shërbimit dhe uljes së tarifës së shërbimit kjo dhe si një shqetësimi qytetar i cili është reflektuar dhe në median e shkruar dhe vizive, madje dhe shqetësim i qeverisë.
  - Janë konstatuar mangësi në:
    - mos kryerjen e procedurave të plota dhe të rregullta nga ana e NjZP në ndjekjen dhe zbatimin e kushteve dhe përgjegjësive të Autoritetit Kontraktor në ushtrimin dhe mbikëqyrjen e vazhdueshme të zbatimit të kontratës;
    - mos kryerjen e proceseve të nevojshme të koordinimit të veprimtarive nëpërmjet Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit;
    - analizimin e të dhënave, kështu vetëm për **vitin 2014**, rezultojnë se janë rreth 140 000 mjete ose 30 % e totalit, nuk kryejnë procedurat e kontrollit teknik të mjetit, janë jashtë çdo kontrolli teknik, nuk paguajnë taksat me pasojë në buxhetin e shtetit në vlerën prej rreth **2 847 600 000 lekë**
    - mungesën e analizave të kostos çka çon në rritjen e tarifave e cila rëndon në xhepat e taksapaguesve si dhe ul cilësinë e shërbimit, është me pasoja në rezultatin financiar të kompanisë, në të ardhurat e buxhetit të shteti. Gjithashtu nga analiza e të dhënave rezultojnë se i gjithë investimi i ri i bërë si për godinat ekzistuese, ndërtimin e godinës së re, investimet në pajisje janë përballuar nga rritja e tarifës së këtij shërbimi e cila varion nga 10-100 % ose mesatarisht 44 % .
- ✓ Për realizimin e kontrollit të shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve, nuk ka standarde dhe kriteret të miratuara për mënyrën e realizimit të tij, si kryhet ai, ku janë pikat e forta dhe të dobëta, çfarë do të analizojmë ndërmjet këtij kontrolli, çfarë do të arrijmë ndërmjet tij dhe reflektimi i rezultateve pas kontrollit, etj., sepse duke punuar me standarde:
  - ul koston;
  - ka efekte pozitive në komunikimin ndërmjet sektorëve;
  - siguron nivele të ulëta të problematikave e mos marrëveshjeve ;
  - rrit besueshmërinë në sigurinë e shërbimit;
  - përfiton konsumatori;
  - ndikojnë në sistemet e drejtimit;
  - ndikojnë në sistemet e cilësisë;
- ✓ Nga auditimi dhe informacionet e zbatimit të kushteve të kontratës koncesionare të lidhur nga ana e “MPPTT” ose “Autoriteti Kontraktues” dhe “SGS” ose “Koncesionari” rezultojnë se, duhet të ishte punuar më mirë për zbatimin e kontratës koncesionare, sepse mos marrja e sanksioneve ligjore ndaj Koncesionarit ka sjellë:
  - mos kryerjen në mënyrë të vazhdueshme të procedurave të plota dhe të rregullta nga ana e tij në shërbim të qytetarëve dhe subjekteve;
  - krijimin e radhëve të gjata me pasojë në humbjen e kohës së punës për një ose më shumë ditë;
  - lodhjen e qytetarëve dhe krijimin e streseve;
  - vendosjen e gjobave;

- uljen e cilësisë së shërbimit;
- favorizimit të korrupsionit nga hyrja brenda rrethimit në ambientet e kompanisë koncesionare SGS dhe gjatë kryerjes së shërbimit të kontrollit teknik të mjetit; etj.

**Disa nga mangësitë e konstatuara gjatë këtij auditimi në mënyrë të përmbledhur janë në drejtim të;**

- ✘ nuk është kryer analizë e detajuar e rentabilitetit dhe të përshtatshmërisë, për tre kategoritë e mëdha të mjeteve, për të gjykuar nëse duhet të zbatohet një koncesion i mundshëm në shërbimin të kontrollit teknik të mjeteve e cila të bazohet në;
  - parimet e vlerës për para;
  - në përputhshmërinë e koncesioneve të mundshme me objektivat strategjike kombëtare dhe objektivat strategjike të sektorit;
  - në rentabilitetin teknik dhe tregtar të koncesionit të mundshëm;
  - në aftësinë e tij për të tërhequr koncesionarë të mundshëm dhe financime private.
- ✘ nuk është kryer procedurë para kualifikuese në përzgjedhjen e koncesionarëve bazuar në kriteret të përcaktuara nga rëndësia sektoriale e zhvillimit ekonomisë, vlera e investimit, nivelin e punësimit, përparësinë për zhvillimin e zonave të veçanta, çmimi apo tarifa, etj.
- ✘ nuk janë marrë në konsideratë praktikatat dhe përvojat e vendeve të rajonit që tregojnë se; shërbimi i kontrollit teknik të mjeteve në përgjithësi bëhet nga disa kompani të licencuara të cilat kryejnë dhe riparimet e mjeteve e më pas i certifikojnë ato; koha nga kontrolli në kontroll e kryerjes së këtij shërbimi është dy herë më e gjatë se në vendin tonë; si dhe kryhen kontrole të jashtëzakonshme për mjetet që bëjnë aksidente.
- ✘ nuk janë kryer procedurat ligjore në zbatim të ligjit 9121, datë 28.07.2003 “Për mbrojtjen e konkurrencës”,(i ndryshuar) për të kërkuar vlerësimin e Autoritetit të Konkurrencës në dhënien e të drejtës ekskluzive të kontrollit teknik të automjeteve.
- ✘ Nuk janë kryer nga NjZP procedurat e plota në zbatim të Urdhrit të Ministrit “Për ngritjen, funksionimin dhe përgjegjësitë e njësisë së zbatimit të projektit koncesionar, nuk ka asnjë analizë të këtij shërbimi në të mirë të taksapaguesit si dhe dorëzimi i detyrës në përputhje me legjislacionin.
- ✘ Rezulton nuk janë kryer analiza mbi arsyet sepse rreth 30 % e mjeteve të regjistruar nuk e kryejnë procesin e kontrollit teknik.
- ✘ Nuk është kryer dhe kryhet analizë e detajuar e kostos për të gjykuar nëse tarifat e shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve duhet të rriteshin, si dhe a duhet të rriten në të ardhmen.
- ✘ Nuk janë kryer kontrole të vazhdueshme për funksionimin e kontratës koncesionare dhe në zbatim të Urdhrit të Ministrit nr. 207, datë 19.06.2014 “Për ngritjen e grupit të punës për kontroll dhe monitorim të SGS Automotive Albania”, nuk ka standarde dhe kriteret të miratuara për auditimin e shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve.
- ✘ Autoriteti kontraktues nuk ka marrë masat në përputhje me sanksionet që parashikon kjo kontratë për shkeljet e konstatuara në mënyrë të vazhdueshme dhe të evidentuara dhe nga ana e tij.

Nisur nga konkluzionet mësipërme dhe rezultatet e punës audituese, duke synuar përmirësimin e mëtejshëm të këtij shërbimi **Kryetari** i KLSH-së:

**M I R A T O I:**  
**me**  
**V E N D I M**  
**Nr.145, Datë 20/10/2015**

I. Raportin e Auditimit me temë “Liberalizimi i tregut në ofrimin e shërbimit të kontrollit teknik të automjeteve”, të ushtruar në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimit të Transportit Rrugor dhe Drejtoritë Rajonale të Shërbimit të Transportit Rrugor Berat, Durrës, Dibër, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Laç, Sarandë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë.

II. Rekomandimet e përcaktuara dhe të kërkoj marrjen e masave për sa vijon:

1. Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, në bashkëpunim me Qeverinë e institucionet e vartësisë, grupet e interesit të marrin masa për analizimin e të gjithë faktorëve që ndikojnë në dhënien me koncesion të shërbimeve që u ofrohen konsumatorëve.

**Vazhdimisht**

2. Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, në bashkëpunim me institucionet që ka ngarkuar ligji të kërkojë shprehjen e mendimit prej tyre për të gjitha procedurat që ndikojnë në dhënien me koncesion të shërbimeve që u ofrohen konsumatorëve.

**Menjëherë**

3. Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës të ndërmarrë një studim dhe hartojë një alternativë ligjore për ta liberalizuar tregun e kontrollit fizik të automjeteve pas përfundimit të kontratës aktuale me koncesionarin. Konkretisht të shqyrtojë mundësinë e certifikimit apo akreditimit të firmave që ofrojnë servis të kualifikuar automjetesh (rasti i Italisë, Greqisë, Kosovës, etj.), duke ndihmuar qytetarin në reduktimin e kohës dhe kostos për kryerjen e një shërbimi të tillë rutinor.

**Në vijimësi**

4. NjZP, të marrë masa konkrete për funksionimin dhe analizimin konkret të zbatimit të kontratës koncesionare lidhur ndërmjet (“MPPTT” ose “Autoriteti Kontraktues”) dhe (“SGS” ose “Konçesionari”)

**Menjëherë**

5. MTI dhe DPSHTRr të marrë masa konkrete për rregullimin e situatës së rreth 140 mijë mjeteve që nuk kryejnë shërbimin e kontrollit teknik, pra **“nuk qarkullojnë”**, me pasoja në të ardhurat e buxhetit të shtetit e llogaritur vetëm për vitin 2014 në vlerën prej rreth 2.847.600.000 lekë (20.340.000 euro) dhe me pasoja në sigurinë rrugore si dhe të nxjerrë përgjegjësitë konkrete për personat e ngarkuar.

**Menjëherë**

6. MTI dhe DPSHTRr të marrë masa për kryerjen e studimeve të detajuara mbi rritjen e tarifave të shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve të cilat të jenë në shërbim të qytetarit dhe të mos shkojnë në dëm të tij.

**Menjëherë**

7. Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, të marrë masa konkrete për funksionimin me korrektësi të grupit të punës për kontroll dhe monitorim të SGS Automotive Albania, në zbatim të Urdhrit të Ministrit nr. 207, datë 19.06.2014 dhe hartimin standarde e kriteretë për kontrollin e shërbimit të kontrollit teknik të mjeteve.

**Menjëherë**

8. Autoriteti kontraktues të marrë masat në përputhje me sanksionet që parashikon kontrata koncesionare, datë 03.09.2009, **“PËR DHËNIEN ME KONCESION TË SHËRBIMIT TË KONTROLLIT TEKNIK TË DETYRUESHËM TË MJETEVE RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOVE TË TYRE NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË”**, në lidhje me financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e shërbimit të kontrollit teknik të detyrueshëm të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove të tyre në Republikën e Shqipërisë për shkeljet e konstatuara në mënyrë të vazhdueshme deri në zgjidhjen e saj.

**Menjëherë**

**Grupi i Auditimit**

Rinald **Muça**

Alfred **Zylfi**

Elfrida **Agolli**

---

**Drejtori Departamentit Auditimit të Performancës**

Rinald **Muça**

**Bujar LESKAJ**

**K R Y E T A R**