

MBI AUDITIMIN E USHTRUAR NË “AUTORITETIN RRUGOR SHQIPTAR”.

Raporti Përfundimtar i Auditimit i ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar me objekt “*Mbi zbatimin e përputhshmërisë dhe rregullshmërisë financiare*” për periudhën 01.01.2014 deri më 30.09.2015 si dhe masat për përmirësimin e gjendjes, janë miratuar me Vendim të Kryetarit të KLSH nr. 13, dt. 20.02.2016. Bazuar në nenet 15, 25, 30 dhe 32 të ligjit nr. 154/2014, datë 27.11.2014 “*Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit*”, për përmirësimin e gjendjes, me shkresën Nr. 787/14, datë 22.02.2016, Raporti Përfundimtar i Auditimit dhe rekomandimet përkatëse i janë dërguar z. D Xh, Drejtor i Përgjithshëm i Autoritetit Rrugor Shqiptar, ku janë rekomanduar dhe kërkuar zbatimi i masave të mëposhtme:

A. PROPOZIME PËR NDRYSHIME APO PERMIRËSIME NË LEGJISLACIONIN NË FUQI.

Nga auditimi mbi programimin dhe realizimin e investimeve në infrastrukturën rrugore konstatohet një politikë jo e kujdesshme në lidhje me realizimin e projekteve në këtë sektor, ashtu siç është evidente që ka mbivendosje të projekteve dhe jo harmonizim të politikave të zhvillimit në këtë sektor. Kështu kemi konstatuar që programimi i investimeve pëson ndryshime të vazhdueshme gjatë vitit dhe nuk ka konsistencë të programimit në nivel afatmesëm duke sjellë që projektet të mbivendosen dhe të financohen në disa drejtime, kjo shkakton kosto buxhetore të panevojshme. Ajo që vihet re është se në një vit buxhetor ka financime për rreth 10 “*konsulence, studime dhe projekte*”, projekte investimi ndërkohë që dihet që fondet për realizimin e këtyre projekteve mungojnë. Vetëm për vitin 2014, konstatuam se janë programuar 13 objekte të reja nga të cilat 6 objekte të reja janë “*konsulence, studime dhe projekte*”, ndërsa për vitin 2015 konstatohet se janë programuar 29 objekte të reja nga të cilat 12 “*konsulence, studime dhe projekte*”, gjithashtu programimi ka shtesë për 13 objekte nga të cilat 6 janë shtesa kontratash të objekteve në zbatim. Një praktikë e tillë sjell shkëputje në kohë ndërmjet projektimit dhe zbatimit të projekteve duke justifikuar gjithmonë kostot shtesë për kontratat e lidhura në zbatimin e tyre.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Nisur nga këto problematika të procesit të programimit të investimeve në infrastrukturën rrugore e gjykojmë të nevojshme të hartimit të një **strategjia afatmesme dhe afatgjatë të zhvillimit të infrastrukturës (rrjetit) rrugor**, duke u fokusuar në përmbylljen e të gjithë projekteve të cilat janë të papërfunduara dhe më pas duke kaluar në hapjen e projekteve të reja. Investimet në fushën rrugore duhet të jenë të harmonizuara dhe në çdo rast në përputhje me strategjinë kombëtare dhe projektbuxhetet afatmesme të miratuara, vetëm kështu do të mund të arrihet forcimi i kontrollit buxhetor aq i rëndësishëm për financat publike.

Brenda 6 mujorit të parë të vitit 2016

B. MASA ORGANIZATIVE

1. Nga auditimi i ***procedurave të prokurimit publik për vitin 2014 dhe 9 mujorin 2015***, u konstatuan mangësi dhe shkelje procedurale në drejtim të hartimit të termave të referencës, hartimit të dokumenteve standarde të tenderit, vlerësimit të ofertave, lidhjes dhe zbatimit të kontratave. Kështu konstatuam se:

1.1 Në hartimin e termave të referencës për studim projekte.

a. Nga auditimi u konstatua se, ARRSH nuk ka përcaktuar një preventiv tip pa çmime, për orientimin e operatorëve ekonomikë konkurrues, për të dhënë ofertën sipas zërave të përcaktuar në termat e referencës nga autoriteti kontraktor. Kjo mungesë ka sjellë si pasojë që operatorët

ekonomikë të shtojnë në ofertë edhe zëra shpenzimesh të paargumentuara si punime ambientale, qira zyre, energji elektrike, licenca, punime shpronësimi, etj. Konstatohet gjithashtu se mbi vlerën e qirasë së objektit është llogaritur dhe shtuar edhe TVSH në masën 20% në kundërshtim me Ligjin nr. 7928, datë 27.04.1995 “Për tatimin mbi vlerën e shtuar”, dhe UMF nr. 17, datë 13.05.2008 “Për tatimin mbi vlerën e shtuar i ndryshuar. Mangësitë e mësipërme kanë sjellë si pasojë që vetëm në 3 kontrata me objekt “Studim-projektimi” kosto është rritur artificialisht në vlerën **9,800 mijë lekë**.

b. Në tenderët me objekt: “*Studim, projektim masa inxhinierike në aksin Vlorë-Sarandë dhe Fier-Ballsh-Tepelenë, “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë-Durrës”* u konstatua se në kundërshtim me VKM nr. 444, datë 5.9.1994, nuk është hartuar preventivi i strukturuar sipas zërave. Janë pranuar “a priori” nga ofertuesit, edhe zëra që nuk kanë çmim në manual. Mungesa e një preventivi të strukturuar në zëra si pjesë e termave të referencës, ka çuar në hartimin nga Njësia e Prokurimit të shtojcës 3, të DST “Struktura e propozimit ekonomik”, dokument i pa qartë dhe jo të plotë, duke lënë shteg për rritje fiktive të ofertës.

Në hartimin e termave të referencës, jepet përshkrimi me toponime dhe nuk jepet studimi për segmente të veçanta rrugore (gjatësi e aksit në km), veprim në kundërshtim me VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu V, pika 2/a.

Nuk është bërë llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt për 1 km rrugë të klasifikuar sipas Ligjit nr. 8378, datë 22.7.1996 “*Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë*” neni 2, miratuar nga Këshilli Teknik. Llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt, është paraqitur në termat e referencës vetëm në vlerë absolute pa llogaritur dhe analizuar veprimet sipas VKM nr. 444, datë 5.9.1994.

1.2 Në përzgjedhjen e procedurës së prokurimit.

Në tenderin me objekt “*Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve*”, u konstatua se përzgjedhja e procedurës së prokurimit me “*negocim pa shpallje*”, bazuar në Urdhrin nr. 61, datë 10.01.2014, të Ministrit të MTI, është në *tejkallim të objektit të këtij urdhri*, në kundërshtim me legjislacionin për prokurimin publik, pasi faktori “emergjencë” i interpretuar si element determinues për përcaktimin e kësaj procedure prokurimi, nuk ekziston.

1.3 Në hartimin e dokumenteve standarde të tenderit.

a. Konstatuam se vendosja e kriterit “licencë NP-12/B” është në kundërshtim me Ligjin nr. 9463, datë 20.11.2006 me ndryshimet, neni 46, VKM nr. 914, datë 29.12.2014 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik” kreu III, Seksioni II, neni 26/5 si dhe VKM nr. 42, datë 16.1.2008 “Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e dhënies së licencave profesionale të zbatimit” lidhja 3, pasi kjo kategori jepet për punime të inxhinierisë mjedisore (sipas përcaktimit në këtë rregullore) bazuar në vlerën e punimeve të kryera nga 21-50 milionë lekë, po kështu edhe vendosja e kriterit “licencë NP-7/A dhe NS-18/A”. Konstatimet lidhen me tenderët me objekt: “*Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti I*”, “*Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti II*”, “*Riveshje sistemim, asfaltim rruga Elbasan-Banjë, Loti 3-të*”, “*Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve*”, “*Përmirësimi i sigurisë dhe i sinjalistikës rrugore në superstradën Tiranë-Durrës dhe segmenti rrugor Kashar-Rinas, loti 1*”, “*Rikonstruktion i rrugës Shkodër (mbikalimi i trenit) - Mes*”.

b. Në tenderin me objekt “*Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve*” në termat e referencës, në pikën 2 “testimi” është kërkuar nga operatori ekonomik fitues përdorimi i pajisjes **FwD (falling weight deflectometer)**. Konstatohet se pajisja disponohet nga ARrSH (gjendje në magazinë), me vlerë **26,040,278 lekë**, pra ekzistonin të gjitha kushtet dhe mjetet që ky supervizim të realizohej nga vetë institucioni, duke i kursyer shtetit vlerën e këtij shërbimi në masën **36 milionë lekë**.

1.4 Në shqyrtimin dhe vlerësimin e ofertave.

Konstatuam se KVO, ka kualifikuar operator ekonomik duke pranuar vërtetimin e OSHEE dhe pse në të shprehet qartë se operatori ka detyrime ndaj OSHEE, në kundërshtim me DST, formulari 2. Në rastin e bashkimit të operatorëve ekonomikë, kualifikimi i OE nuk bëhet në raport me % e punimeve të secilit sipas kontratës së bashkëpunimit, në kundërshtim me DST, formulari 2. Vlerësohen si të vlefshme kontrata për punë të ngjashme për një objekt të vetëm realizuar gjatë 3 viteve të fundit edhe kur nuk përmbushet vlera e kontratës e realizuar nga ky operator, në kundërshtim me shtojcën 8 të DST, formulari 2.

Në një rast, kontrata e qirasë së pajisjeve e lidhur mes OE fitues për të njëjtin objekt tenderimi por me lote të ndryshëm, është marrë në konsideratë ndërkohë “de jure” e zotëron njëri OE dhe “de facto” zotërohet nga tjetri duke rrezikuar realizimin e kontratës për të dy lotet.

Në rastin e procedurës “negocim pa shpallje”, kur kërkohet sjellja e pajisjeve për testim në Shqipëri, nuk kërkohet nga ofertuesi fitues të paraqesë “Deklaratën doganore për regjimin e përkohshëm të pajisjeve” sipas nenit 157 të Ligjit nr. 8449, datë 27.1.1999 “Kodi Doganor i RSH”, për të vërtetuar sjelljen e kësaj pajisje, bazuar në termat e referencës, konstatime në tenderët me objekt: “**Rikonstruktion i rrugës Shkodër (mbikalimi i trenit)-Mes**”, “**Studim, projektim masa inxhinierike në aksin Vlorë-Sarandë dhe Fier-Ballsh-Tepelenë**”, **Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti I, III**” dhe “**Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve**”, trajtuar më hollësisht në faqet 42-84, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

1.5 Në lidhjen e kontratave dhe mendimet.

Në tenderin me objekt: “**Studim, projektim masa inxhinierike në aksin Vlorë-Sarandë dhe Fier-Ballsh-Tepelenë**”, konstatohet se:

Amendimi i kontratës nr. 4093/1, datë 3.8.2015, është bërë në kundërshtim me kushtet e përgjithshme të kontratës nr. 4418/6, datë 6.10.2014, neni 21.1 dhe VKM nr. 704, datë 29.10.2014, Kreu V, Neni 45. Ndodhur në këto kushte, vlera prej 36,000,000 lekë likuiduar, subjektit “.....”, është shpenzim i pa bazuar dhe i pa justifikuar ligjërisht, në kundërshtim me VKM nr. 704, datë 29.10.2014, Kreu V, Neni 45 dhe pikës 21.1 të nenit 21 të KPK nr. 4418/6, datë 6.10.2014, trajtuar më hollësisht në faqet 42-84, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

-Të merren masa nga ARrSH, që në hartimin e dokumenteve standarde të tenderit për procedurën “shërbim konsulence”, preventivi i vlerës së studim-projektimit, pjesë përbërëse e termave të referencës, të hartohet i strukturuar në zëra për çdo studim sipas kategorive të punimeve, në mënyrë që të jetë i qartë dhe referues për konsulentin në plotësimin nga ana e tij të Shtojcës 3 “Struktura e propozimit ekonomik” të DST. Në rastet, kur çmimet nuk janë parashikuar në manual, të bëhen llogaritje duke ju referuar eksperiencave të mëparshme dhe të miratohet në Këshill Teknik.

-Të merren masa nga ARrSH, që në hartimin e termave të referencës, “*llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt për 1 km rrugë*” sipas klasifikimit në Ligjin nr. 8378, datë 22.7.1996 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” neni 2, të miratohet në Këshillin Teknik, jo vetëm si vlerë absolute por e analizuar në zëra sipas VKM nr. 704, datë 29.10.2014. Në rastet ku nuk ka çmime sipas manualeve, AK t’u referohet eksperiencave të mëparshme, në mënyrë që çmimi i kostos ndërtimore të përafërt për **1 km rrugë**, të jetë orientues për objekte të tjera të së njëjtës natyrë. Kjo do të shërbejë si çmim reference me të drejtë indeksimi.

-Në hartimin e dokumenteve standarde të tenderëve të ketë kritere të cilat janë në funksion të rritjes së cilësisë së punimeve në infrastrukturë dhe garantimin e përfundimit të projekteve në afatet e përcaktuara, kritere të cilat të mund të lexohen qartë dhe që nuk adresojnë operatorët fitues në garë.

2. Nga auditimi u konstatua se me urdhër shpenzimin nr. 402, datë 13.06.2014 është likuiduar shoqëria “.....” në shumën prej 18,832,940 lekë (135,000 euro) sipas vendimit gjyqësor (Vendimi ka marrë formë të prerë nga gjykata e Apelit Durrës) me objekt; “*Shpërblimin e dëmit të shkaktuar, si rrjedhojë e rrëzimit të vinçit nga rimorkiatori në aksin rrugor nga Leskovik-Kavajë*”. Në vendim arsyetohet që vinçi është rrëzuar për shkak të një gabimi teknik prej 0.5 m lartësi, në gabarin e tabelës paralajmëruese të sinjalistikës vertikale të nënkalimit hekurudhor Mirakë. Gjykata e Apelit arsyeton se gabimi në lartësinë vertikale prej 0.5 m, solli rrëzimin e vinçit.

Grupi i auditimit të KLSH-së shprehet se ky gjykim është i pabazuar në fakte. Vetëm nga një analizë e thjeshtë rezulton se: Transporti i vinçit në të njëjtin aks rrugor me destinacionin fillestar nga Kavaja në Leskovik ndonëse ka kaluar në të njëjtin nënkalim hekurudhor ka kaluar pa pengesë, pra nuk është rrëzuar. Në këto kushte shkaku i rrëzimit për shkak të gabimit në lartësinë e nënkalimit e cila nuk ka ndryshuar gjatë rrugës së kthimit, është i gabuar. Konstatohet se përfaqësuesit e ARrSH-së, F.T, R.R dhe E.M dhe Avokati i Shtetit në seancat gjyqësore nuk kanë paraqitur një raport të veçantë për saktësinë e lartësisë së nënkalimit hekurudhor Mirakë të vendosur nga shoqëria sipërmarrëse sipas kontratës së lidhur me objekt “*Vendosje e sinjalistikës vertikale dhe horizontale në këtë aks*”, si dhe matjen faktike të lartësisë së nënkalimi. Kjo ka lejuar që gjykata të shprehet në favor të shoqërisë private dhe në dëm të interesave të shtetit të pambrojtura nga punonjësit e tij. Këtë mosveprim e plotëson edhe mungesa e rekursit ndaj këtij vendimi në Gjykatën e Lartë, për nxjerrjen e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar nga shoqëria transportuese. Minimalisht ARrSH, duhej të saktësonte gabarin e nënkalimit për të marrë masa dhe për të paditur në gjykatë shoqërinë që ka vendosur sinjalistikën vertikale në këtë aks rrugor, duke kërkuar shpërblimin e dëmit në vlerën prej **18,832,940 lekë**, për pasaktësi në tabelën vertikale që tregon lartësinë e nënkalimit, trajtuar më hollësisht në faqen 35, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

-Të analizohen nga Bordi i Manaxhimit të ARrSH dhe Drejtori i Përgjithshëm, të gjitha rastet e padive sipas të cilave shtetit mund ti shkaktohen kosto të panevojshme dhe të përcaktohen detyrime të qarta ndaj personave të cilët ngarkohen të ndjekin mbrojtjen në gjykatë të interesave të shtetit. Mos veprimi nga padija apo neglizhenca me efekte financiare për buxhetin e shtetit duhet të konsiderohet si shkelje e rëndë e disiplinës në punë dhe në çdo rast të ketë masa administrative deri dhe penale për shkak të dëmit që i vjen financave publike nga mos mbrojtja e interesave të institucionit në gjykatë.

-Në të gjitha rastet kur veprimet e gjykatës kanë sjellë me pa të drejtë dëmtim të interesave të shtetit edhe pasi konstatohet një mbrojtje e mirë nga personat e ngarkuar, nga institucioni të adresohet problematika deri në Këshillin e Lartë të Drejtësisë, për të ndëshkuar rastet korruptive që çënojnë proceset e drejta dhe për më tepër që çënojnë interesat e shtetit.

Menjëherë dhe në vijimësi

3. Nga auditimi i shpenzimeve për mirëmbajtjen e tuneleve konstatohet problematika e viteve të kaluara, lidhur me trajtimin kontabël të tyre. Kështu për periudhën objekt auditimi janë zhvilluar dy tenderë për mirëmbajtjen e tuneleve respektivisht Tuneli i Kalimashit me vlerë 197 milionë lekë dhe Tuneli i Kërrabës me vlerë 117 milionë lekë.

Programimi i këtyre shpenzimeve në buxhet është parashikuar dhe realizuar nën artikullin 231 “Investime”. Në kundërshtim me parimet kontabël të trajtimit të shpenzimeve për mirëmbajtje infrastrukture këto shpenzime janë kontabilizuar në llogarinë “Investime” dhe jo në llogarinë 602 (shpenzime operative). Një trajtim i tillë sjell një deformim të kostos së investimeve në zërin “rrugë”, por dhe deformon informacionin për kostot e mirëmbajtjeve të këtyre tuneleve të cilat nuk shfaqen si të tilla në pasqyrat financiare. Rritja artificiale të investimeve për këto tunele arrin

në vlerën 990,000 mijë lekë (nga viti 1998 deri në datën 30.09.2015) trajtuar më hollësisht në faqen 28, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Sistemimin e llogarisë 231, në bilancin kontabël të mbylljes së aktivitetit ushtrimor të vitit 2015, duke kredituar llogarinë 231 në debi të llogarisë “Fonde të veta” për shumën 990,000 mijë lekë. Nga ana e drejtorisë së buxhetit të merren masa për të programuar dhe realizuar shpenzimet e mirëmbajtjes nën kategorinë e shpenzimeve korente dhe jo trajtimin e tyre si investime. Në këtë kontekst do të duhej të kishte një rregullim më të plotë për klasifikimin e shpenzimeve të mirëmbajtjes bazuar në vlerën e shtuar që i sjellin investimit nëse konstatohet një vlerë e tillë.

Menjëherë dhe në vijimësi

4. Nga auditimi i zbatimit të dispozitave ligjore për hartimin e fondit limit dhe të kriterëve të vlerësimit të shpenzimeve për mirëmbajtjen e tuneleve Kalimash dhe Kërrabë, në hartimin e termave të referencës dhe të kriterëve të vlerësimit konstatuam se janë vendosur kriterë që kufizojnë ose përcaktojnë operatorët ekonomik, fitues në tender. Konstatohet se si kapacitet teknik është përcaktuar që operatorët ekonomik të kenë realizuar më parë kontrata të ngjashme me vlerë jo më të vogël se 65,000,000 lekë, kusht i përcaktuar me vendosjen e shprehjes që: *“Do të konsiderohen të ngjashme me objektin që prokurohet kontratat që kanë si objekt “Kryerjen e shërbimit të operimit dhe të mirëmbajtjes së tuneleve”.* Në rast bashkëpunimi me shoqëri të huaja, është vendosur kusht që të ketë më shumë se një vit eksperiencë të ngjashme në Shqipëri.

Konstatuam se në dokumentet e tenderit është kërkuar licencë e kryerjes së punimeve në kategorinë NP-11/D, ndërtime nënstacione, kabina elektrike, NP-12 B, (punime të inxhinierisë së mjedisit) kërkesa të cilat nuk kanë të bëjnë me mirëmbajtjen e pajisjeve të tunelit, apo licenca NS-5, 12, 13, 14 për impiante teknologjike, linja telefonike, radiotelefonike, etj.

Konstatohet se është kërkuar pajisja me licencë nga QKL për dhënien e asistencës teknike dhe të trajnimit të punonjësve për masat PMNZH, ndërkohë që sipas pikës 4 të termave të referencës Autoriteti Kontraktor për këtë shërbim është përcaktuar që *“Operatori ekonomik të koordinojë aktivitetet e tij me shërbimin zjarrfikës lokal dhe të shërbimeve të policisë së tunelit, në mënyrë që këto dy shërbime të tjera, të veprojnë së bashku me operatorin ekonomik të tunelit si një njësi e bashkuar me qëllim kontrollin e sigurt të fluksit të trafikut dhe të përgatitur ndaj çdo situatë emergjente”.*

Në kriteret e kualifikimit janë vendosur që operatorin ekonomik të ketë certifikata ISO 9001:2008, 27001:2005, 14001:2004; OHSAS 18001:2007, certifikata të cilat nuk kanë asnjë lidhje me natyrën e shërbimit dhe aq më tepër të jenë kriterë skualifikuese. Në të njëjtin kontekst janë dhe Kërkesat skualifikuese vendosur për numrin e inxhinierëve elektronikë, jo më pak se 7 punonjës dhe të jenë të punësuar të paktën në 6 muajt e fundit.

Kriteret e mësipërme i japin prioritet një OE, duke sjellë si pasojë kufizimin e pjesëmarrjes së operatorëve ekonomik për të marrë pjesë në tenderin me objekt “Shërbimi i mirëmbajtjes së tuneleve”, apo favorizim i operatorëve aktualë të ofrimit të këtij shërbimi trajtuar më hollësisht në faqet 90-106, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Në procedurat e kryerjes së shërbimit të mirëmbajtjes së tuneleve për vitin 2016, kriteret e vlerësimit të hartohen duke marrë në konsideratë realizimin sa më të mirë të këtij shërbimi por edhe duke nxitur pjesëmarrjen e një numri më të madh të operatorëve ekonomikë në procedurat e prokurimit, konform kërkesave të nenit 1, germa “c” të ligjit nr. 9643, datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik”. Konkurrenca do të shërbejë jo vetëm cilësisë së shërbimit por edhe uljen e kostos së realizimit të këtyre shërbimeve

Menjëherë

5. Nga auditimi konstatohet se ARrSH nuk harton Pasqyra Financiare të konsoliduara, por treguesit e vitit ushtrimor raportohen në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, të ndarë veç për Drejtoritë Rajonale dhe në mënyrë të veçantë për Drejtorinë e Përgjithshme. Si rrjedhojë e

mos konsolidimit të treguesve financiarë, nuk janë evidentuar në kontabilitet “Rrugët dhe rrjetet rrugore” sipas karakteristikave të përcaktuara në Ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, neni 2, pika 2, ku përcaktohet se “Sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale” rrugët klasifikohen si vijon:

- A. Autostradë
- B. Rrugë interurbane kryesore
- C. Rrugë interurbane dytësore
- D. Rrugë urbane kryesore
- E. Rrugë urbane dytësore
- F. Rrugë lokale.

Pra nuk ka një vlerë të saktë dhe të drejtë të zërave të mësipërm duke vënë në diskutim edhe vlerën e konsoliduar në pasqyrat financiare të shtetit.

Drejtoria e Standardeve, me shkresën nr. 5756/3, datë 11.02.2014 ka dërguar në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, inventarin e rrugëve në dy variante, respektivisht:

- a. Inventari kilometrik sipas vendimeve të Këshillit të Ministrave për shtimin dhe pakësimin e akseve rrugore në ngarkim të ARrSH-së.
- b. Inventari kilometrik sipas numrave (ekzistues) të akseve rrugore.

Gjatësia e përgjithshme e rrugëve në pronësi të ARrSH-së është **3,794.35 km**, i ndarë sipas rretheve dhe të emëtuara me numra të veçantë dhe klasifikimit të përcaktuar në Kodin Rrugor. Konstatohet se deri në datën 30.09.2015 nuk janë miratuar nga MTI sipas kategorizimit akset rrugore në pronësi të ARrSH-së, duke sjellë si pasojë pamundësi për të reflektuar në kontabilitet të gjatësisë së akseve rrugore dhe vlerën për çdo kategori, veprim i cili është në kundërshtim me Kodin Rrugor dhe parimet e kontabilitetit, trajtuar më hollësisht në faqen 40, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Marrjen e masave për të pasqyruar në kontabilitet dhe në bilancin kontabël përmbledhës të vitit 2015 gjatësinë e akseve rrugore konform përcaktimeve të “Kodit Rrugor” në një *data base* të hollësishëm gjatësinë dhe vlerën respektive të çdo aksi rrugor, me qëllim që ARrSH të disponojë të dhëna për koston e 1 km rrugë sipas kategorive të mësipërme. Këto të dhëna duhet të konsiderohen jo vetëm si tregues i rëndësishëm për programimi e shpenzimeve të institucionit, por lidhen edhe me për përmbushjen e objektivit të ligjit nr. 10296, datë 08.07.2010 “Për Menaxhimin Financiar dhe Kontrollin”, përgjegjësitë menaxheriale dhe të strukturave administrative për planifikimin, zbatimin, kontrollin e shpenzimeve të fondeve publike për hartimin e projektit, preventivit dhe të fondit limit për projekte, ndërtime apo sistemim të akseve rrugore.

Menjëherë

6. Sipas të dhënave kontabile Aktivet e Qëndrueshme të Drejtorisë së Përgjithshme të Autoritetit Rrugor Shqiptar, paraqiten në dy llogari, respektivisht:

Në llogarinë 213	“Rrugë dhe rrjete rrugore”	23,986,730 mijë lekë
Në llogarinë 231	“Shpenzime në proces për AQT”	206,024,420 mijë lekë

Aktivitet e Qëndrueshme të Drejtorive Rajonale të Autoritetit Rrugor Shqiptar paraqiten:

Në llogarinë 202	“Studime dhe projekte”	697,368 mijë lekë
Në llogarinë 213	“Rrugë dhe rrjete rrugore”	13,908,118 mijë lekë
Në llogarinë 231	“Shpenzime në proces për AQT”	92,724 mijë lekë

Nga auditimi konstatohet se, për periudhën objekt auditimi, nuk janë kryer veprimet kontabile për mbylljen e llogarisë 202 dhe 231 në vlerën prej **206,814,512 mijë lekë** në debi të llogarisë

213 me qëllim pasqyrimin e vlerës totale të aktiveve dhe koston e 1 km rrugë sipas kategorive të përcaktuara në “Kodin Rrugor”, trajtuar më hollësisht në faqet 37-38, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Marrjen e masave për miratimin e inventarit të akteve rrugore nga MTI, me qëllim mbylljen e llogarive 202 dhe 231 në shumën prej 206,814,512 mijë lekë dhe debitimin e AQT-ve të përfunduara dhe të kolauduara në llogarinë 213, “*Rrugë dhe rrjete rrugore*”.

Menjëherë

7. Nga verifikimi i kryer në dokumentacionin që administrohet në dosjet e tenderëve u konstatua se në disa raste OE fitues për realizimin e punimeve kanë lidhur kontrata për marrje me qira pajisje dhe makineri të ndryshme, me qëllim realizimin e punimeve. Kështu, përmendim tenderin e zhvilluar në muajin qershor 2015 me objekt “***Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti I***”, në të cilin është shpallur fituese shoqëria “RS.A” srl, me seli në Itali. Kjo shoqëri për realizimin e punimeve ka nënshkruar një kontratë me shoqërinë “B...” për marrje me qira të 26 makineri-pajisjeve për kryerjen e punimeve sipas kushteve të përcaktuara në dokumentet e tenderit. Sipas kësaj kontrate, shoqëria qiradhënëse “B.....”, do të përfitojë të ardhura në vlerën prej **50,310,000 lekë**. Në zbatim të ligjit nr. 8438, datë 28.12.1998 “*Për Tatimin mbi të Ardhurat*”, i ndryshuar neni 4 “*Të ardhurat nga një burim në Republikën e Shqipërisë*”, Udhëzimit të Ministrisë së Financave nr. 5 “*Për tatimin mbi të ardhurat*”, këto transaksione nuk dihet nëse janë deklaruar pranë organeve tatimore, dhe kanë qenë subjekt i tatimit trajtuar më hollësisht në faqe 83, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

ARrSH, në hartimin e DST, në formularin “*kushtet e veçanta të kontratës*” të vendosë si kriter për operatorët ekonomikë të cilat shpallen fitues, para nënshkrimit të kontratës me AK, të deklarojnë në organet tatimore për rastet kur, operatori ekonomik ka lidhur kontratë qiraje për makineri e pajisje, me të tretët, për realizimin e punëve objekt tenderi, konform kërkesave të Ligjit nr. 8438, datë 28.12.1998 “*Për Tatimin mbi të Ardhurat*”, i ndryshuar si dhe të monitorojë realizimin e këtij shërbimi, përmes kontrollit të faturave mujore në zbatim të kushteve të rëna dakord.

Në vijimësi

8. Nga auditimi konstatohet se, në të gjitha rastet që janë bërë ndryshime në projekt dhe në preventiv nuk është marrë miratimi i projektuesit dhe preventivuesit, në kundërshtim me ligjin 8402, datë 10.09.1998 i ndryshuar “*Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit*” neni 12 dhe Udhëzimi nr. 2, datë 15.02.2001, “*Për mbikëqyrjen dhe kolaudimin e punimeve të ndërtimit*”. Kjo mangësi ka sjellë si pasojë që shoqëritë e studim projekteve të kontraktuara të mos mbajnë përgjegjësi për cilësinë e dobët të projekteve që detyrojnë Autoritetin Kontraktor të ndryshojë projektin gjatë zbatimit. Konstatohet se ndryshimet e projekteve dhe preventivave, në shumë raste janë shoqëruar edhe me vendosjen e zërave të tjerë që nuk kanë analiza apo çmime të miratuara, duke sjellë shpesh herë mungesë të negociatave midis AK dhe operatorëve ekonomikë fitues, në kundërshtim me Kreun II pika 8.1 dhe 8.3 të Udhëzimit të KM nr. 2, datë 13.5.2005 “*Për zbatimin e punimeve të ndërtimit*”, neni 39, të kontratës me objekt “*Për ndryshimin e porosisë*” dhe Kreu IV, pika 5, të VKM nr. 1, datë 10.01.2007 “*Për miratimin e rregullave të prokurimit publik*”, trajtuar më hollësisht në faqet 84-90, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Autoriteti Kontraktor për çdo rast që lind si domosdoshmëri ndryshimi i projekt zbatimit dhe preventivit të punimeve për zërat që hiqen apo shtohen detyrimisht të kërkojë mendimin e projektuesit dhe preventivuesit, në mënyrë që çdo ndryshim i mundshëm të bëhet objekt diskutimi në Këshillin Teknik me qëllim argumentimin tekniko-ekonomik të çdo ndryshimi. Në çdo rast, ndryshimi të shoqërohet edhe me nxjerrjen e përgjegjësisë për fondet shtesë që kërkojnë

ndërhyrjet mbi projekte. Vetëm duke patur kërkesa të forta dhe nxjerrje përgjegjësie personale dhe institucionale do të mund të prihet rruga e ndërhyrjeve të shumta dhe praktikave të deritanishme të shoqëruara me dëme për buxhetin e shtetit.

Menjëherë

9. Nga auditimi i kryer në dokumentacionin për ndërtimet e objekteve “Ndërtim rruga by pass Plepa-Kavajë-Rrogozhinë, loti i 4-5-6-7-8-9-10-11”, më lidhje me zbatimin e punimeve për zërin "F.v parmacë anësorë mbrojtës (guardrail) tip H3", u konstatua se:

Me propozim të shoqërive kontraktore, mbikëqyrësve të punimeve datë 21.05.2014, Drejtoria e ZhPBHSH në ARSSH ka paraqitur në Këshillin Teknik të ARSSH-së kërkesë për ndryshim të tipit të guardrail-it, me arsyetimin se: *"Ky tip guardraili nuk mund të aplikohet në hapësirën ekzistuese ndërmjet dy karrexhatave për shkak se, Vendimi i Këshillit Teknik datë 17.03.2009, me të cilin është bërë ndryshimi i profilit tërthor të rrugës, hapësira në mes të karrexhatës u ngushtua nga 2.6 m në 1.4 m, por gjatë këtij ndryshimi nuk u mor parasysh problematika që sjell ngushtimi i kësaj hapësire në barrierën mbrojtëse. Me ndërtimin e 3 loteve të para në këtë aks rrugor, është vërejtur se dëmtimi i barrierës mbrojtëse (guardrail) në njërin anë nga goditjet, sjell dëmtimin dhe të krahut tjetër. Kjo, për faktin që "niveli i përmbajtjes W" të barrierës duhet të jetë tepër i lartë me këtë ngushtim hapësire. Tipi që paraqitet në projekt zbatim është H3W8 dhe për hapësirën e mbetur në mes prej 1.4 m, W duhet të jetë jo më e lartë se W3, që për tipin H3 nuk është e mundur. Për këtë arsye paraqitet tipi i nevojshëm shqyrtimi i zëvendësimit të këtij modeli ekzistues".*

Sipas këtij arsyetimi është pranuar nga Këshilli Teknik, në datën 27.05.2014, që tipi më i përshtatshëm nga ana teknike është varianti i guardrail H2 me nivel të lartë përmbajtje W po me një këmbë në secilën anë, që në këtë rast është W3. Ky tip guardrail do të zbatohet në të gjitha lotet e këtij by pass-i.

Nga verifikimet e kryera në terren, u konstatua se, tipi i guardrail H2W3 është i ndryshëm nga guardrail H3W8 i vendosur në 3 lotet e para. Guardraili H2W3 ka lartësi nga toka h=94 cm ndërsa guardrail H3W8 ka lartësi nga toka h=105 cm dhe në përbërjen e tij ka disa elementë të tjerë metalike më tepër se guardrail H2W3 i vendosur në lotet e tjera. Nga specifikimet teknike të verifikuara në manualët e firmave prodhuese të guardrailëve, guardrail i tipit H2 ka peshë më të vogël dhe disa elementë më pak se guardrail i tipit H3, fakt i cili tregon se janë dy tipe të ndryshëm guardrail dhe me nivel sigurie të ndryshëm nga njëri - tjetri.

Guardrail H2W3 është një zë i ri në preventivat e punimeve dhe si i tillë, çmimi i tij duhej të negociohej midis Autoritetit Rrugor Shqiptar dhe shoqërive kontraktore, përpara se të vendosej në preventivin e ripunuar të loteve 4-5-6-7-8-9-10-11. Nga auditimi u konstatua se, çmimet në të gjithë preventivat e ripunuar kanë mbetur të njëjtë me çmimet e ofertuar nga shoqëritë kontraktore, ndonëse është pakësuar numri i elementëve përbërës, krahasuar me kontratën fillestare. Autoriteti Kontraktor nuk ka kërkuar nga operatorët ekonomikë analizë çmimi për guardrailin tip H2W3, për të krahasuar dy tipet e guardrailave.

Konstatuam se Titullari i ARSSH-së nuk ka kërkuar zbatimin e këtij urdhri në lidhje me kryerjen e negociimit me shoqëritë sipërmarrëse për uljen e çmimit të barrierave mbrojtëse, pasi në rastin konkret jo vetëm, është ulur numri i elementëve përbërës të barrierave, por ky ndryshim ka sjellë edhe ndryshimin e nivelit të sigurisë së barrierave mbrojtëse, trajtuar më hollësisht në faqet 109-111, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Autoriteti Kontraktor, të marrë masa për verifikimin e cilësisë, nivelit të shtangësisë dhe sigurisë të barrierave mbrojtëse anësore dhe qendrore, si dhe në vartësi të ndryshimit të elementëve përbërës, të kërkojë analiza çmimi nga shoqëritë sipërmarrëse me qëllim përcaktimin e çmimit real dhe rivlerësimin e kontratave në kushtet e ndryshimit të tipit të guardrailit, me objekt *"arkëtimin e diferencave të çmimeve sipas kontratave të lidhura për çdo lot të këtij segmenti rrugor"*.

Menjëherë

10. Nga auditimi i dokumentacionit teknik të zbatimit të objekteve, u konstatua se, në të gjithë objektet është shtyrë afati i realizimit të punimeve me më shumë se dyfishin e afatit të parashikuar, nëpërmjet lidhjeve të disa kontratave shtesë të cilat në shumicën e rasteve kanë shkaqe të paargumentuara, duke sjellë si pasojë zgjatjen e paargumentuar të afatit të punimeve, dëmtimin e objekteve dhe efektet sociale të pamatshme

Për sa më sipër rekomandojmë:

Autoriteti Kontraktor, të rivlerësojë të gjitha afatet kohore të realizimit të objekteve, duke kryer analiza të bazuara jo vetëm në tipologjinë dhe vlerën e objektit, por edhe pozitën gjeografike, vendndodhjen e sheshit të ndërtimit, ekspozimin ndaj risqeve, kushtet klimatike dhe mundësitë e financimit.

Menjëherë

11. Nga auditimi i dokumentacionit teknik të zbatimit të objekteve dhe verifikimeve në terren u konstatua se, nuk ekziston asnjë plan i detajuar për devijimit të trafikut, duke sjellë si pasojë kaos në trafikun e mjeteve në segmentet që ndërtohen.

Gjithashtu në dokumentacionin teknik të zbatimit të punimeve u konstatua se në asnjë prej objekteve që ndërtohet nuk është kryer një analizë risku, në mënyrë që të evitohet ndryshimet thelbësore në projekt dhe preventivat e punimeve sapo objekti fillon realizimin e tij. Kjo mungesë ka sjell në të gjithë objektet efekte negative në afate kohore, kosto, siguri dhe mjedis.

Për sa më sipër rekomandojmë:

-Autoriteti Kontraktor, të kërkojë nga firmat projektuese përveç projekteve teknike të zbatimit edhe planin e devijimit të trafikut në të gjitha pikat ku ndërtimi i objektit bëhet pengesë për lëvizjen e mjeteve. Gjithashtu ky plan të azhurnohet vazhdimisht me avancimin e punimeve të ndërtimit, në mënyrë që realizimi i punimeve mos të bëhet shkak i ndodhjes së aksidenteve dhe pengesë për lëvizjen e mjeteve.

-Autoriteti Kontraktor, përpara se çdo objekt të prokurohet, në bashkëpunim me projektuesit të kryejë një vlerësim të risqeve, ndaj të cilëve mund të ekspozohet realizimi i punimeve të objektit. Rezultatet nga kjo analizë të pasqyrohen në projekt dhe në preventivin e objektit. Në këtë mënyrë do të evitoheshin ndryshimet thelbësore gjatë realizimit të objekteve.

Menjëherë

12. Nga verifikimi u konstatua se, megjithëse është bërë vlerësimi dhe transferimi i mjeteve të BEHASE (në formë skrapit), pranë DPRMSH, kanë mbetur pa u shitur dy asfaltoshtruese, 10 copë depozita karburanti, 2 vinça cjan për të cilat ndonëse janë bërë 6 procedura ankandi nuk është bërë e mundur shitja e tyre. Po kështu ARrSH, në këtë zonë ka në inventar edhe një objekt me emërtimin “fabrikë prodhim asfalti” me vlerë inventariale prej 69.8 milionë lekë e cila nuk rezulton të jetë në gjendje punë, për të cilat kryhen pagesa për ruajtjen e tyre nga një shoqëri private.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Marrjen e masave ligjore për privatizimin apo shitjen e tyre, sipas kuadrit ligjor në fuqi, pasi me kalimin e kohës jo vetëm vazhdon dëmtimi nga faktorët atmosferike, por edhe rritjen artificiale të shpenzimeve për ruajtjen e tyre. Pavarësisht vështirësive në realizimin e procedurave të ankandit, është e pajustificueshme ekzistenca e kostove shtesë buxhetore për zëra të tillë shpenzimesh.

Menjëherë

13. Nga auditimi u konstatua se për periudhën objekt auditimi ARrSH nuk është hartuar akoma Rregullorja e Brendshme në përputhje me kërkesat e ligjit nr. 10164, datë 15.10.2009. Në lidhje me këtë konstatim, KLSH shkresën nr. 246/12, datë 01.08.2014, ka rekomanduar, “*Marrjen e masave për hartimin dhe miratimin e Rregullores së Brendshme.*” Mungesa e rregullores së brendshme sjell si pasojë kufizimin e përgjegjësinë në lidhje me ushtrimin e kompetencave të punonjësve para organit që i ka emëruar, sipas nenit 4, pika 9 e ligjit nr. 10296, datë 08.07.2010

ku është përcaktuar se “.....në kryerjen e veprimtarive, të respektojnë parimet e menaxhimit të shëndoshë financiar, të ligjshmërisë e të transparencës në administrim, si dhe të përgjigjen për veprimet e tyre dhe rezultatet që burojnë prej tyre përpara organit që i ka emëruar ata ose të cilëve u ka deleguar përgjegjësinë.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Marrjen e masave për hartimin dhe miratimin e rregullores së brendshme të institucionit si detyrim ligjor që rrjedh nga zbatimi i ligjit nr. 10164, datë 15.10.2009 “Për Autoritetin Rrugor Shqiptar”.

Menjëherë

14. Nga auditimi për miratimin e kërkesave për shpronësim për ndërtimin e akseve rrugore, konstatohet se dëmshpërblimi i personave të shpronësuar nuk ka ndjekur radhën kronologjike kohore sipas regjistrimit fillestar. Likuidimet e bëra për shpronësime nuk janë kryer sipas renditjes dhe numrit të protokollit, pasi në shumë raste kryhen likuidime për persona të veçantë, detyrimi i të cilëve është shumë më i vonë se detyrimi ndaj të tjerëve që janë më të hershëm. Kështu për vitin 2014, nga 19 kërkesa për shpronësim të bëra ndër vite, janë miratuar nga Këshilli i Ministrave vetëm 8 kërkesa, ndër të cilat ka edhe kërkesa shpronësimi të bëra në vitin 2010.

Gjithashtu konstatohen raste që në të njëjtën zonë të vendosen dhe aplikohen tarifa të ndryshme shpronësimi, për të cilat konfliktet midis palëve zgjidhen nëpërmjet gjykatës. Zgjidhja e konfliktit nëpërmjet gjykatës ka sjellë si pasojë jo vetëm vonesën e fillimit të ndërtimit të akseve rrugore ose ndërprerjen e punimeve, por edhe pagimin e detyrimeve apo kamatëvonesave që rrjedhin nga sekuestro të vlerave të konsiderueshme nëpërmjet përmbauesve privatë.

Mangësitë e mësipërme kanë sjellë kosto shtesë si shpenzime gjyqësore apo tarifat e përmbaimit, duke rritur artificialisht kostot e ndërtimit të rrugëve, trajtuar më hollësisht në faqet 137-140, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të ketë një praktikë të kujdesshme në ndjekjen dhe likuidimin e shpenzimeve të shpronësimit, të zbatohet parimi FIFO në pagimin e tyre dhe të monitorohen proceset gjyqësore duke nxjerrë gjithmonë përgjegjësi individuale për sa është lejuar kalimi i çështjeve në gjykatë, fakt që krijon kosto shtesë të panevojshme. Rastet e vendimmarrjeve të gabuara të gjykatës të ndiqen deri në Këshillin e Lartë të Drejtësisë, duke qenë ruajtës të financave publike deri në fund.

Menjëherë dhe në vijimësi

C. MASA PËR SHPËRBLIM DËMI

1. Auditimi mbi zbatimin e kontratës me objekt “***Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve***”, dhe kontraktor shoqërinë “E...” u realizua në përputhje me ISSAI 1620 “Përdorimi i punës së një eksperti auditimi”. Grupi i auditimit duke vlerësuar punën e bërë nga eksperti i kontraktuar por dhe bazuar në gjykimin e pavarur dhe vlerësimin e materialit dhe të observacioneve të mbërritura në fazën finale të raportit të auditimit, konkludoi se **marrja në dorëzim e raporteve finale** të hartuara nga shoqëria “E...” me objekt “***Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve***” është bërë në kundërshtim me termat e referencës si në afatet e realizimit të kontratës ashtu edhe në sondazhet e realizuara në rrugë. Konstatuam mosveprim (mbi 1.5 vjet) nga institucioni, lidhur me nxjerrjen e përgjegjësave ndaj subjekteve që kanë kryer punime me cilësi të dobët apo punime të pakryera në mosrespektim të kushteve kontraktore, apo të gjithë mbikëqyrësve dhe kolaudatorëve të cilët kanë mbikëqyrur dhe marrë në dorëzim këto punime, pavarësisht defekteve të vërejtura. Ky fakt theksohet edhe me mospërkthimin në vlerë të zërave të porealizuar të pretenduar nga ekspertiza e paguar. Për zërat konglomerat, binder dhe shtresat asfaltike **përfitimi i padrejtë i përlogaritur nga grupi i auditimit**, bazuar në punën e ekspertit

të kontraktuar nga vetë institucioni¹, por edhe nga observacionet e shqyrtuara dhe të marra në konsideratë nga grupi i auditimit, është në vlerën prej **495,500,480 lekë** pa tvsh, trajtuar më hollësisht në faqet 47-56, të Raportit Përfundimtar të Auditimit

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit të konstatuar nga auditimi i kryer pas prokurimit me objekt “*Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve*”, nga shoqëritë sipërmarrëse, për vlerën e plotë të detyrimeve të rezultuara, **kolauduar dhe marrë në dorëzim në kundërshtim me Ligjin nr.8402, date 05.09.1994, i ndryshuar “Për kolaudimin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit”**. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “*Kodi i Procedurës administrative*” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. **Detyrimi në vlerën 495,500,480 lekë, sipas tabelës 1 bashkëngjitur këtij vendimi², të mbahet nga detyrimet që mund të ketë ARrSH ndaj operatorëve të cilët kanë përfituar nga vëllimi i punimeve të raportuara.**

Menjëherë

2. Nga auditimi i kryer në tenderin e zhvilluar me objekt “*Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë-Durrës*”, u konstatua se, mënyra e përzgjedhur për caktimin e fondit limit është e gabuar pasi vlera e përzgjedhur për zgjerimin dhe projektimin e kësaj superstrate është llogaritur me çmimin 476 milionë lekë/km që përfaqëson koston për 1 km të rrugës “*Fushë Krujë-Milot*”. Bazuar në dokumentet e tenderit të auditimit në dosje, shtesa e superstradës Tiranë-Durrës, do jetë 2 korsi (një në anën e majtë dhe 1 në anën e djathtë të superstradës), për ndërtimin e shtesës së këtij aksi duhej të përdorej si referencë 1/2 e koston së këtij segmenti, pasi segmenti (Tiranë-Durrës) do të zgjerohet me nga një korsi në të dy anët, që nënkupton gjysmën e koston së rrugës Fushë Krujë-Milot. Referenca e përdorur në llogaritjen e vlerës së këtij studim-projektimi është e pasaktë, si për sa i takon llojit të rrugës së përzgjedhur ashtu edhe për koston mbi të cilën janë bërë parashikimet. ARrSH, disponon terma reference edhe objekte të tjera të ndërtimit të rrugëve gjatë viteve të fundit të cilat konsiderohen si punime cilësore dhe me standarde. Nëse do të merrnim si bazë krahasimi punimet në segmentin e aksit Rrugor “*Levan-Vlorë*”, me 4 korsi, kosto për 1 km përlllogaritet në vlerën 2,453,486 euro pa tvsh e konvertuar në vlerën prej **341,525,342 lekë. Kjo është kostoja më e lartë për km e konstatuar në disa nga projektet me karakteristika të ngjashme me projektin “*Tiranë-Durrës*”.**

Nisur nga konstatimet tona, si rrjedhojë e veprimeve të gabuara në llogaritjen e fondit limit dhe hartimin e termave të referencës nga Autoriteti Kontraktor, gjykojmë se është rritur artificialisht fondi limit minimalisht në vlerën prej **100,001,686 lekë**, trajtuar më hollësisht në faqen 68-71, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën **100,001,686 lekë** nga grupi për hartimin e termave të referencës dhe të fondit limit respektivisht; T.X, N.M, A.A, D.S dhe D.G, për llogaritjen e fondit limit më tepër, në objektin “*Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë-Durrës*” duke sjellë si pasojë rritjen artificiale të tij. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “*Kodi i Procedurës administrative*” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

3. Për periudhën objekt auditimi ARrSH, ka likuiduar shpenzime për studime dhe projekte të akseve rrugore sipas kontratave të lidhura me shoqëri projektuese me objekt “*Studim Projektim të akseve rrugore*” në vlerën totale prej 859,873 lekë (së bashku me borxhin e mbartur prej vitit 2009 e në vazhdim). Për fillimin e procedurave prokuruese Autoriteti Kontraktor (ARrSH) ka përcaktuar fondin limit duke parashikuar zërat e shpenzimeve sipas manualit të çmimeve të

¹ Ne perputhje me ISSAI 1620 “*Përdorimi i punës së një eksperti auditimi*”

² Tabela 1, bashkëngjitur këtij Vendimi

miratuara me vendimet përkatëse të Këshillit të Ministrave. Për disa zëra të tjerë shpenzimesh nuk ka tarifa të përcaktuara, ndër të cilat përmendim; shpenzime shpronësimi, shpenzime mjedisore, studime topografike. Mungesa e një formati tip, për këto raste kanë sjellë si pasojë që operatorët ekonomikë të shtojnë zëra të tjerë shpenzimesh të paargumentuara si punime shpronësimi, punime ambientale, qira zyre, energji elektrike, licenca etj, duke sjellë si pasojë që oferta jo vetëm të mos përputhet me termat e referencës por të rrisë në mënyrë artificiale vlerën e ofertës dhe koston e shërbimit për studime projektive të cilat llogariten në rreth **60 milionë lekë** në termat e referencës.

Në ofertat e paraqitura nga 3 operatorë ekonomikë, me objekt “Studime projektive” është shtuar edhe zëri “qira objekti”, në mënyrë të paargumentuar në shumën totale prej **7,159,032 lekë**, duke sjellë si pasojë rritjen artificiale të koston së objektit. Gjithashtu duhet theksuar se mbi vlerën e qirasë së objektit është llogaritur dhe shtuar edhe TVSH në masën 20 % në kundërshtim me ligjin nr. 7928, datë 27.04.1995 “Për tatimin mbi vlerën e shtuar”, dhe UMF nr. 17, datë 13.05.2008 “Për tatimin mbi vlerën e shtuar i ndryshuar” Neni 8 “Furnizimet e tatueshme dhe ato të përjashtuara”, Pika 8.1 “Toka dhe ndërtesat” - Furnizimi i tokës dhe truallit dhe dhënia me qira e tyre është furnizim i përjashtuar, duke rritur në mënyrë artificiale vlerën e ofertës për **1,431 mijë lekë**, trajtuar më hollësisht në faqen 67,75, dhe 76, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën prej **7,159,032 lekë**, për sa përfituar padrejtësisht nga shoqëritë sipërmarrëse të mëposhtme:

- a. Shoqëria “I.....” në vlerën prej 720,000 lekë;
- b. Shoqëria “G.....G” në vlerën prej 5,939,032 lekë;
- c. Shoqëria “G.....K” në vlerën prej 500,000 lekë.

Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqen në vijimësi.

Menjëherë

4. Nga auditimi i kryer në tenderin e zhvilluar me objekt **“Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve”, u konstatua se, veprimet për llogaritjen e fondit limit nuk janë kryer konform termave të referencës ku është përcaktuar se zbatimi i kontratës do kryhet brenda një afati dy mujor, ndërsa disa zëra të tjerë shpenzimi janë parashikuar me afat më të gjatë deri në 3 muaj, si qira objekti, shpenzime udhëtim e dieta dhe zëra të tjerë shpenzimi duke sjellë si pasojë rritje artificiale në vlerës së fondit limit me 60% të kostove direkte**, trajtuar më hollësisht në faqen 45, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën e paargumentuar nga grupi për hartimin e termave të referencës E.....N, E....H dhe S....P, për llogaritjen e fondit limit më tepër, pasi në preventiv janë parashikuar zëra që tejkalojnë afatin ligjor të kryerjes së shërbimit të vendosur në DST (termat e referencës) për tenderin me objekt “Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve”, duke sjellë si pasojë rritjen artificiale të tij. Nga llogaritjet e grupit të auditimit vlera minimale e shtuar arrin në **1,120,000 lekë**. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

5. Nga auditimi dhe shqyrtimi i dokumentacionit të hartuar nga ana e Autoritetit Rrugor Shqiptar për procedurën e llogaritjes së fondit limit të objektit **“Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas” Loti 1**, u konstatuan së, në 4 zëra punimi janë aplikuar çmime më të larta se tarifatat e përcaktuara sipas analizës së Manualit nr. 3, të miratuar sipas VKM nr. 568, datë 27.06.2013, duke sjellë si pasojë

rritjen artificiale të fondit limit më tepër në vlerën prej **2,728,166 lekë**, trajtuar më hollësisht në faqen 111-115, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën **2,728,166 lekë**, nga hartuesit e fondit limit respektivisht; z. S.P, znj. D.S, z. A.Z. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

6. Nga auditimi u konstatua se ARrSH për ruajtjen dhe administrimin e mjeteve të konfiskuara nga shoqëria “B.....” ka marrë në përdorim tokë bujqësore nga disa persona private ndaj të cilëve ka paguar qira trualli, në vlerën prej 50,670,000 lekë, pa ndalur tatimin në burim, në kundërshtim me ligjin nr. 8438, datë 28.12.1998, “Për Tatimin mbi të Ardhurat”, i ndryshuar me ligjin nr. 9716 datë 16.04.2007, neni 4, Udhëzimin e Ministrisë së Financave nr. 5, datë 30.01.2006 “Për tatimin mbi të ardhurat i ndryshuar, pika 2.3.6 Të ardhurat nga enfiteoza, huaja dhe qiratë (germa d), ku cilësohet se, “Të ardhura nga qiraja do të konsiderohen të gjitha të ardhurat e përfituara nga dhënia me qira e tokës, ndërtesave e objekteve të tjera që shërbejnë për banim, aktivitet industrial, tregtar, shërbimi etj, të cilat i nënshtrohen tatimit në burim në masën 10 % (detyrime të vitit 2014). Moskryerja ndalesës së tatimit në burim ka sjellë si pasojë të ardhura të munguara dhe dëm ekonomik për buxhetin e shtetit në vlerën prej **5,067,000 lekë** trajtuar më hollësisht në faqen 33-34, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën **5,067,000 lekë**, respektivisht nga:

1. Z.K vlera prej 4,050,000 lekë.

2. Nga 21 persona vlera prej 1,017,000 lekë sipas listës bashkëlidhur urdhër shpenzimit nr. 703, datë 13.05.2015.

Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi, duke xhiruar vlerën e mësipërme për llogari të Degës Tatim Taksave.

Menjëherë

7. Nga auditimi i situacioneve mujore të paraqitura nga operatori ekonomik “.....” me objekt “*Mirëmbajtjen e tuneleve*”, konstatohet se marrja në dorëzim e shërbimeve periodike mujore, është bërë në kundërshtim me kërkesat e ligjit nr. 9643, datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” i ndryshuar, neni 62, pika 2, si dhe kreu VIII “Ekzekutimi i Kontratës pika 2 “Mbikëqyrja e Kontratës” germa b, ku është përcaktuar: “... *autoriteti kontraktor duhet të monitorojë zbatimin e kontratës ose lëvrimet, dhe, në rast të shkeljes së kushteve të kërkuara, zbaton penaltitetet, e parashikuara në kontratë, apo detyrimet, në mbështetje të nenit 62, të LPP-së. Autoriteti kontraktor, gjatë kryerjes së kontrolleve, mban procesverbal, me shkrim. Në përfundim të kontratës, autoriteti kontraktor nuk ka përgatitur raport përmbledhës për korrektësinë dhe cilësinë e zbatimit të kontratës*”, detyrim i cili lidhet me funksionet e çdo punonjësi në hartimin dhe nënshkrimin e dokumentave financiare, konform ligjit nr. 10296, datë 08.07.2010 “Për menaxhimin financiar dhe kontrollin” neni 4, “Përkufizime”, ku është përcaktuar:

"Kontrolli i brendshëm financiar publik (KBFP)" është tërësia e sistemit të kontrollit të brendshëm që ushtrohet nga njësitë publike, për të garantuar se menaxhimi financiar dhe kontrolli i njërive të sektorit publik është në përputhje me legjislacionin përkatës, kërkesat e buxhetit, si dhe me parimet e menaxhimit financiar me transparencë, efektivitet, efizienz dhe ekonomi. Kontrolli i brendshëm financiar publik përfshin të gjitha veprimtaritë, me qëllim kontrollin e të ardhurave, shpenzimeve, aktiveve dhe detyrimeve të njërive publike".

Mos ushtrimi i kompetencave nga punonjësit e ngarkuar me këtë detyrë ka sjellë si pasojë përfitim të padrejtë nga shoqëria sipërmarrëse të vlerës prej **127,048 lekë**, trajtuar më hollësisht në faqen 94-103, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën prej **127,048 lekë**, nga shoqëria “.....” përfituar më tepër në shërbimin për mirëmbajtjen e tuneleve Kalimash dhe Kërrabe. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

8. Nga auditimi i kryer “Mbi zbatimin e kontratës për mbikëqyrjen e punimeve të ndërtimit në objektin **“Sistemim, Asfaltim Unaza Ersekë”**, rezultoi, se punimet në objektin “Sistemim, Asfaltim Unaza Erseke” janë kryer në zbatim të kontratës së lidhur për punë midis Autoritetit Kontraktor dhe Operatorit Ekonomik “V....Ç. Nga matjet e kryera në fakt për zbatimin e projektit dhe situacioneve të punimeve të ndërtimit në u konstatuan punime të pakryera duke sjellë si pasojë që, sipërmarrësi “V. Ç” të përfitojë më tepër vlerën prej **2,332,658 lekë**, pa tvsh, trajtuar më hollësisht në faqen 85, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën prej **2,332,658 lekë**, nga shoqëria “V....C, përfituar më tepër punime të pakryera në tenderin me objekt “Sistemim, Asfaltim Unaza Ersekë”. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

9. Nga auditimi i kryer në dokumentacionin teknik të zbatimit dhe të mbikëqyrjes të punimeve të ndërtimit në objektin **“Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas” Loti 1** të zhvilluar në vitin 2014-2015, sipas kontratës për punë publike Nr. 6162/4, datë 20.10.2014 midis Autoritetit Kontraktor Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Bashkimit të Operatorëve Ekonomik “J....I”, u konstatuan veprime të gabuara në aplikimin e çmimeve për njësi në kundërshtim me VKM Nr. 568, datë 27.06.2013, dhe nenin 7, paragrafi i tretë, të ligjit nr. 8402, datë 10.09.1998 “Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit” duke sjellë si pasojë përfitim të padrejtë nga shoqëria kontraktuese në vlerën prej **11,221,290 lekë**, trajtuar më hollësisht në faqen 118-122, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën prej **11,221,290 lekë**, nga shoqëria “J....I”, përfituar më tepër nga rritja artificiale e çmimeve në kundërshtim me V.K.M Nr. 568, datë 27.06.2013, dhe nenin 7, paragrafi i tretë, të ligjit nr. 8402, datë 10.09.1998. Të ndiqen të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

10. Nga auditimi i kryer në dokumentacionin teknik të zbatimit dhe mbikëqyrjes të punimeve të ndërtimit në objektin **“Plotësim - Rifreskim i sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim i sigurisë rrugore”**, sipas kontratës për punë publike Nr. 3297/4, datë 11.07.2014 me sipërmarrësin shoqërinë “R....M” sh.p.k, u konstatua se në kundërshtim me ligjin 8402, Neni 12, datë 10.09.1998 “Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit”, shoqëria sipërmarrëse shoqëria sipërmarrëse nuk ka kryer punimet sipas projektit dhe preventivit dhe kushteve të kontratës duke përfituar padrejtësisht vlerën prej **8,381,626 lekë**, trajtuar më hollësisht në faqen 129-130, të Raportit Përfundimtar të Auditimit.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të kërkohet shpërblimi i dëmit në vlerën prej **8,381,626 lekë**, nga shoqëria “R....M,” përfituar më tepër për punime të pakryera sipas projektit, preventivit dhe kushteve të kontratës. Të ndiqen

të gjithë hapat ligjorë, administrativë, bazuar në ligjin nr. 8485, datë 12.05.1999 “Kodi i Procedurës administrative” pjesa V, Kreu IV, nenet 105-109 dhe Kodin Civil, neni 640. Të paraqitet ky detyrim në kontabilitet dhe të ndiqet në vijimësi.

Menjëherë

D. MASA DISIPLINORE

I. Mbështetur në nenin 12 pika 2 të ligjit nr. 10164, dt. 15.10.2009 “Për Autoritetin rrugor Shqiptar” i rekomandojmë Kryetarit të Këshillit të Ministrave, të fillojë procedurat për dhënien e masës disiplinore “**Shkarkim nga detyra**” për **Z. D.X,**

Pasi nga auditimi i procedurës së prokurimit me objekt “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” (viti 2014 - 9 mujori 2015), u konstatua që për përcaktimin e fondit limit të këtij studim - projektimi, njësia e hartimit të fondit limit kishte marrë për bazë koston e mesatare për kilometër të autostradës “Fushë Krujë – Milot” me vlerë 476 milionë Lekë/km (zbatuar në vitet 2007-2009).

Nga auditimi rezultoi që referimi i njësisë së hartimit të fondit limit pikërisht në koston për kilometër të autostradës “Fushë Krujë – Milot” si dhe përlllogaritja e bërë në bazë të këtij referimi janë kryer me qëllimin e rritjes artificiale të fondit limit të procedurës së prokurimit. Në koston mesatare të marrë si referencë, nuk u gjenden të dhëna nëse në të ishin përfshirë ose jo edhe element të tjerë të kësaj rruge si ura, mbikalime/nënkalime, kryqëzime, sinjalistika, apo element të tjerë përbërës të këtij aksi rrugor, të domosdoshëm në përcaktimin e saktë të fondit limit të procedurës së prokurimit.

Në llogaritjen e fondit limit, njësia e hartimit të fondit limit është bazuar në vlerën e ndërtimit të objektit, sipas tabelës së mëposhtme:

Nr	Emërtimi	Njësia e matjes	Sasia	Çmimi për njësi	Vlera në Lekë
1	Gjatësia e aksit	Km	30	475,000,000	14,250,000,000
2	Kryqëzime	numër	5	565,000,000	2,825,000,000
3	Mbikalime/nënkalime	numër	4	43,750,000	175,000,000
4	Rrugë dytësore Vorë-Durrës	km	15	50,000,000	750,000,000
	Totali				18,000,000,000

Referuar përlllogaritjeve të bëra në “Termat e Referencës së studim - projektimit për zgjerimin e superstradës Tiranë – Durrës”, miratuar me Vendimin e Këshillit Teknik të ARRSH nr. 27, datë 02.07.2014, fondit limit ka rezultuar në vlerën totale prej **252,052,500 Lekë pa tvsh** ose 302,463,000 Lekë me tvsh. Referuar observacioneve të sjella në KLSH, nga grupi i hartimit të termave të referencës, me shkresën nr. 10076, datë 08.12.2015, në të sqarohet mënyra e përlllogaritjes së koston për km.

Bazuar në këtë përlllogaritje, ky grup kishte hartuar “Termat e Referencës” të miratuara më pas nga Këshillit Teknik i ARRSH me Vendimin nr. 27, datë 02.07.2014.

Në analizë të këtyre përlllogaritjeve, evidentohen një sërë pasaktësish dhe shifrash të paargumentuara (koeficientët) në bazë të të cilave krijohet bindja për një përlllogaritje të pasaktë dhe të qëllimshme të fondit limit me qëllimin e rritjes së tij në favor të subjektit fitues të procedurës së prokurimit dhe në dëm të interesave ekonomiko – financiare të Shtetit.

Më konkretisht në përlllogaritjet e paraqitura në observacion, evidentohen dy koeficientë (1.306 dhe 1.237) për të cilët grupi i hartimit të termave të referencës nuk jep asnjë shpjegim në lidhje me kuptimin e tyre dhe arsyen se përse këta koeficientë janë përdorur në përlllogaritjen e koston së rrugës për km.

Gjithashtu duke krahasuar përlllogaritjet e paraqitura në observacion me ato të paraqitura në “Termat e Referencës” të miratuara nga Këshillit Teknik i ARRSH me Vendimin nr. 27, datë 02.07.2014, evidentohen një sërë mospërputhjesh në shifra si p.sh:

- Vlera prej 485,915,705 Lekë/km, e cila në “Termat e Referencës” rezulton 476,000,000 Lekë/km,
- Vlera prej 1,117,552,141 Lekë/kryqëzim, e cila në “Termat e Referencës” rezulton 565,000,000 Lekë/kryqëzim,
- Vlera prej 82,867,749 Lekë/km rrugë dytësore, e cila në “Termat e Referencës” rezulton 50,000,000 Lekë/km rrugë dytësore, dhe
- Kostoja ndërtimore e të gjithë segmentit, e cila në observacione përlllogaritet në 22,126,305,214 Lekë ndërsa në “Termat e Referencës” është përlllogaritur në 18,000,000,000 Lekë. Pra me një diferencë të paargumentuar prej 4,126,305,214 Lekë.

Paraqitja nga i njëjti grup teknik i ARRSH-së, i përlllogaritjeve të ndryshme dhe të paargumentuara të kostos për km, të kostos ndërtimore për të gjithë segmentin dhe më pas të fondit limit të procedurës së prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” përbën një shkelje tepër të rëndë dhe të qëllimshme të detyrës së tyre funksionale dhe dispozitave përkatëse ligjore të përcaktuara në VKM nr. 444, datë 5.9.1994 “Për tarifën e studimit, projektimit, drejtimit dhe kolaudimit të veprave të ndërtimit”.

Nga ana tjetër, aksi rrugor “**Tiranë – Durrës**” (bazuar në termat e referencës) do të zgjerohej në secilën karrexhatë me një korsi të re, me gjerësi 3.75 m secila, dhe një korsi emergjence, me gjerësi 2.5 m secila. Gjithashtu, korsitë ekzistuese do të zgjeroheshin nga 3.5 m në 3.75 m dhe pjesa ndarëse e rrugës do të zgjerohej nga 1.1 m në 2.6 m gjerësi. Pra në total, rruga do të zgjerohej me **15 m**. Ndërkohë, segmenti “**Fushë Krujë - Milot**” i marrë si referencë nga njësia e hartimit të fondit limit, është një segment më i gjerë rrugor, me 4 korsi, me gjerësi totale prej **25 m**, në të cilin ka një sërë mbikalimesh, nënkalmesh, kryqëzimesh, ura dhe elementë të tjerë, të cilët ndikojnë në përlllogaritjen e kostos për km.

Për rrjedhojë, në referimin që grupi i hartimit të termave të referencës i ka bërë objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”, grupi duhet të merrte në konsideratë diferencën ndërmjet gjerësisë së kësaj rruge prej 25 m dhe gjerësisë së zgjerimit që do të bëhej segmentit “Tiranë – Durrës” prej 15 m, ku kjo e fundit është sa 60% e objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”.

Pra në përlllogaritjen e fondit limit, grupi i hartimit të termave të referencës, duhet ti ishte referuar koston prej 285,600,000 Lekë/km (60% e koston për km të objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”) dhe jo koston prej 476,000,000 Lekë/km (e cila përfaqëson 100% koston për km të objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”).

Në rast se grupi i hartimit të termave të referencës do të ishte bazuar në koston prej 285,600,000 Lekë/km, kostoja totale ndërtimore e segmentit “Tiranë – Durrës” nuk do të ishte 18,000,000,000 Lekë por 12,450,600,000 Lekë.

Për rrjedhojë, edhe fondi limit i prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” nuk do të ishte 252,052,500 Lekë por 177,799,920 Lekë, ose 74,252,580 Lekë më pak. Diferenca prej 74,252,580 Lekë përbën dëm ekonomik për buxhetin e Shtetit.

Në fakt, grupi i hartimit të termave të referencës dhe përlllogaritjes së fondit limit, nuk kishte përse të merrte si referencë në përcaktimin e koston për km një objekt të realizuar në vitet 2007-2009, siç ishte segmenti “Fushë Krujë - Milot”, por mund të kishte marrë si referencë një objekt tjetër rrugor të realizuar gjatë viteve të fundit dhe me një ngjashmëri më të madhe me aksin rrugor “Tiranë – Durrës”, siç është p.sh., aksi rrugor “Levan - Vlorë” për të cilin ARRSH disponon terma reference më aktual.

Aksi rrugor “Levan - Vlorë”, me gjatësi 24.2 km dhe me 4 korsi me gjerësi 23 m (së bashku me urat mbi lumin Vjosë, mbikalimet, nënkalmimet, kryqëzimet, barrierat mbrojtëse të zhurmave dhe barrierat anësore) ka vlerën 59,374,377 Euro pa t.v.sh. ose rreth 8,264,913,278 Lekë pa t.v.sh. **Kostoja për km** e këtij aksi rrugor rezulton të jetë 2,453,486 euro pa t.v.sh. ose rreth **341,525,342 Lekë pa t.v.sh.** (çmim në të cilin janë përfshirë të gjitha nyjet e rrugës, ura, kryqëzime, mbikalime/nënkalime, barrierat mbrojtëse nga zhurmat dhe guardrail-et anësore).

Në rast se grupi i hartimit të termave të referencës do ti ishte referuar koston për km të këtij aksi rrugor, kostoja totale ndërtimore e segmentit “Tiranë – Durrës” nuk do të ishte 18,000,000,000 Lekë por 10,499,910,213 Lekë.

Për rrjedhojë, edhe fondi limit i prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” nuk do të ishte 252,052,500 Lekë por 152,050,814 Lekë, ose 100,001,686 Lekë më pak. Pra, në rast se do ti referoheshim përlllogaritjeve të bazuara në koston për km të këtij aksi, dëmi ekonomik në buxhetin e shtetit do të ishte 100,001,686 Lekë dhe jo 74,252,580 Lekë siç rezulton nga përlllogaritjet e bazuara në segmentin rrugor “Fushë Krujë - Milot”.

Gjithashtu, nga auditimi rezulton që përgjatë periudhës së përgatitjes së dokumentave të tenderit dhe zhvillimit të procedurës së prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës”, janë bërë disa investime nga institucione të tjera me fonde të buxhetit të shtetit, investime të cilat me zbatimin e projektit të zgjerimit të superstradës “Tiranë – Durrës” do të prishen plotësisht.

Kështu, nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit, është zhvilluar më 30.06.2014 procedura e prokurimit me objekt: “Rehabilitimi i segmentit Rrethrotullimi i Doganës – Kashar”, për të cilin është lidhur më pas në datë 11.09.2014 edhe kontrata me vlerë 275,270,827 Lekë.

Nga ARRSH, me shkresën nr. 6000/1, datë 05.09.2014, është bërë parashikimi i procedurave të prokurimit publik për përmirësimin e sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë – Durrës”, në vlerën 250,000,000 Lekë, të ndarë në dy lote.

Gjithashtu nga Ministria e Mjedisit është zhvilluar më datë 13.06.2014 procedurën e prokurimit “Gjelbërimi dhe sistemimi anësor i aksit rrugor, mbikalimi i Kamëz – Qafa e Kasharit – Rinas (Aeroport)”, me vlerë 68,396,651.10 Lekë pa tvsh.

Për rrjedhojë të gjitha vlera totale e këtyre investimeve prej rreth 593 milion Lekë, do të zerohet me zbatimin e punimeve të zgjerimit të superstradës “Tiranë – Durrës” duke vendosur buxhetin e Shtetit në një dilemë absurde të zerimit të investimeve të sapo kryera prej 593 milion Lekë apo investimit në një projekt prej 252 milion Lekë me objekt: “Prishjen e këtyre investimeve”.

Mbajnë përgjegjësi: Z. D.....X, në cilësinë e Kryetarit të Këshillit Teknik dhe Drejtorit të Përgjithshëm të ARRSH.

Nga auditimi mbi zbatimin e kontratave të punimeve të ndërtimit **“Ndërtim i rrugës by pass Plepa-Kavajë-Rrogozhinë, lotet i 4-5-6-7-8-9-10-11”**, rezultoi se ndërtimi i objekteve të mësipërme ka filluar prej vitit 2009, sipas kontratave të nënshkruara nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve (sot Autoriteti Rrugor Shqiptar) dhe operatorëve të ndryshëm ekonomikë (shoqërive kontraktore) të shpallur fitues për lotet e mësipërme.

Sipas projektit fillestar për këto objekte ishte parashikuar të vendoseshin “F.v parrmakë anësorë mbrojtës (guardrail) tip H3”.

Me propozim të shoqërive kontraktore dhe më pas të mbikëqyrësve të punimeve, Drejtoria e ZHPBHSH në ARRSH me shkresën nr. 1513/1, datë 21.05.2014, i ka paraqitur Këshillit Teknik të ARRSH-së, propozim për ndryshim të tipit të “guardrail” dhe Këshilli Teknik me Vendimin nr. 22, datë 04.06.2014 ka miratuar ndryshimin e tipit të “guardrail”-it, nga “guardrail - H3W8” në “guardrail - H2W3”, për të gjitha lotet. Në këtë vendim, Këshilli Teknik ka arsyetuar: “Ky tip guardrail nuk mund të aplikohet në hapësirën ekzistuese ndërmjet dy karexhatave për arsye se, Vendimi i Këshillit Teknik datë 17.03.2009, ku është bërë ndryshimi i profilit tërthor të rrugës, hapësira në mes të karrexhatës u ngushtua nga 2.6 m në 1.4 m, por gjatë këtij ndryshimi nuk u mor parasysh problematika që sjell ngushtimi i kësaj hapësire në barrierën mbrojtëse. Me ndërtimin e 3 loteve të para në këtë aks rrugor, është vërejtur se dëmtimi i barrierës mbrojtëse (guardrail) në njërin anë nga goditjet, sjell dëmtimin dhe të krahut tjetër. Kjo, për faktin që "niveli i përmbajtjes W" të barrierës duhet të jetë tepër i lartë me këtë ngushtim hapësire. Tipi që paraqitet në projekt zbatim është H3W8 dhe për hapësirën e mbetur në mes prej 1.4 m, Ë duhet

të jetë jo më e lartë se W3, që për tipin H3 nuk është e mundur. Për këtë arsye paraqitet i nevojshëm shqyrtimi i zëvendësimit të këtij modeli ekzistues".

Nga verifikimet e kryera në terren, u konstatua se, tipi i "guardrail - H2W3" është i ndryshëm nga tipi "guardrail - H3W8", i vendosur në 3 lotet e para, pasi "guardraili - H2W3" ka një lartësi nga toka h=94 cm ndërsa "guardrail - H3W8" ka një lartësi nga toka h=105 cm dhe në përbërjen e tij ka më tepër elementë metalike sigurie se "guardrail - H2W3".

Gjithashtu, referuar specifikimeve teknike në manualët e firmave prodhuese të "guardrailëve", "guardrail - H2" ka peshë më të vogël dhe disa elementë metalike sigurie më pak se "guardrail - H3", fakt i cili hedh poshtë arsyetimin e mësipërm të Këshillit Teknik i cili barazvlerëson sigurinë rrugore për të dyja tipet e "guardrail"-eve.

Në fakt, arsyeja e bërjes nga shoqëritë kontraktore të një propozimi për ndryshimin e tipit të "guardrail"-eve nuk është përmirësimi i sigurisë rrugore apo pamundësia e implementimit të këtyre "guardrail"-eve sipas projektit por fakti që çmimi i këtyre "guardrail"-eve në momentin e zbatimit të punimeve rezultonte të ishte rreth 100 Euro/ml dhe jo 3,000 – 4,000 Lekë/ml të ofertuar prej shoqërive kontraktore në fazën e prokurimit.

Për rrjedhojë edhe qëllimi i miratimit të këtij propozimi nga Këshilli Teknik me Vendimin nr. 22, datë 04.06.2014, nuk ka qenë zgjidhja e një problemi teknik që kishte rezultuar si pasojë e ngushtimit të hapësirës në mes të karrexhatës por shmangia e kostove të konsiderueshme që shoqëritë kontraktore do të duhej të përballonin në rastin e zbatimit me korrektësi të projektit dhe kontratës për ndërtimin e rrugëve. Theksojmë që implementimi i "guardrail - H3W8" sipas projektit, në tre lotet e para të këtij aksi rrugor, nuk ka patur asnjë problem teknik.

II. Mbështetur në nenin 58 të ligjit nr. 152/2013 "Për nëpunësin civil", titullari i Autoritetit Rrugor Shqiptar, të fillojë procedurat për dhënien e masës disiplinore "**Largim nga shërbimi civil**" për personat si më poshtë:

1. Z. **T.....X,**
2. Z. **N.....M,**
3. Znj. **A...A,**
4. Znj. **D.....S.,**
5. Znj. **D.....G.**

Pasi nga auditimi i procedurës së prokurimit me objekt "Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës" (viti 2014 - 9 mujori 2015), u konstatua që për përcaktimin e fondit limit të këtij studim - projektimi, njësia e hartimit të fondit limit kishte marrë për bazë koston e mesatare për kilometër të autostradës "*Fushë Krujë – Milot*" me vlerë 476 milionë Lekë/km (zbatuar në vitet 2007-2009).

Nga auditimi rezultoi që referimi i njësisë së hartimit të fondit limit pikërisht në koston për kilometër të autostradës "*Fushë Krujë – Milot*" si dhe përlllogaritja e bërë në bazë të këtij referimi janë kryer me qëllimin e rritjes artificiale të fondit limit të procedurës së prokurimit. Në koston mesatare të marrë si referencë, nuk u gjenden të dhëna nëse në të ishin përfshirë ose jo edhe element të tjerë të kësaj rruge si ura, mbikalime/nënkalime, kryqëzime, sinjalistika, apo element të tjerë përbërës të këtij aksi rrugor, të domosdoshëm në përcaktimin e saktë të fondit limit të procedurës së prokurimit.

Në llogaritjen e fondit limit, njësia e hartimit të fondit limit është bazuar në vlerën e ndërtimit të objektit, sipas tabelës së mëposhtme:

Nr	Emërtimi	Njësia e matjes	Sasia	Çmimi për njësi	Vlera në Lekë
1	Gjatësia e aksit	Km	30	475,000,000	14,250,000,000
2	Kryqëzime	numër	5	565,000,000	2,825,000,000
3	Mbikalime/nënkalime	numër	4	43,750,000	175,000,000
4	Rrugë dytësore Vorë-Durrës	km	15	50,000,000	750,000,000
	Totali				18,000,000,000

Referuar përlllogaritjeve të bëra në “*Termtat e Referencës së studim - projektimit për zgjerimin e superstradës Tiranë – Durrës*”, miratuar me Vendimin e Këshillit Teknik të ARRSH nr. 27, datë 02.07.2014, fondit limit ka rezultuar në vlerën totale prej **252,052,500 Lekë pa tvsh** ose 302,463,000 Lekë me tvsh. Referuar observacioneve të sjella në KLSH, nga grupi i hartimit të termave të referencës, me shkresën nr. 10076, datë 08.12.2015, në të sqarohet mënyra e përlllogaritjes së kostos për km.

Bazuar në këtë përlllogaritje, ky grup kishte hartuar “*Termtat e Referencës*” të miratuara më pas nga Këshillit Teknik i ARRSH me Vendimin nr. 27, datë 02.07.2014.

Në analizë të këtyre përlllogaritjeve, evidentohen një sërë pasaktësish dhe shifrash të paargumentuara (koeficientët) në bazë të të cilave krijohet bindja për një përlllogaritje të pasaktë dhe të qëllimshme të fondit limit me qëllimin e rritjes së tij në favor të subjektit fitues të procedurës së prokurimit dhe në dëm të interesave ekonomiko – financiare të Shtetit.

Më konkretisht në përlllogaritjet e paraqitura në observacion, evidentohen dy koeficientë (1.306 dhe 1.237) për të cilët grupi i hartimit të termave të referencës nuk jep asnjë shpjegim në lidhje me kuptimin e tyre dhe arsyen se përse këta koeficientë janë përdorur në përlllogaritjen e kostos së rrugës për km.

Gjithashtu duke krahasuar përlllogaritjet e paraqitura në observacion me ato të paraqitura në “*Termtat e Referencës*” të miratuara nga Këshillit Teknik i ARRSH me Vendimin nr. 27, datë 02.07.2014, evidentohen një sërë mospërputhjes në shifra si psh:

- Vlera prej 485,915,705 Lekë/km, e cila në “*Termtat e Referencës*” rezulton 476,000,000 Lekë/km,
- Vlera prej 1,117,552,141 Lekë/kryqëzim, e cila në “*Termtat e Referencës*” rezulton 565,000,000 Lekë/kryqëzim,
- Vlera prej 82,867,749 Lekë/km rrugë dytësore, e cila në “*Termtat e Referencës*” rezulton 50,000,000 Lekë/km rrugë dytësore, dhe
- Kostoja ndërtimore e të gjithë segmentit, e cila në observacione përlllogaritet në 22, 126,305,214 Lekë ndërsa në “*Termtat e Referencës*” është përlllogaritur në 18,000,000,000 Lekë. Pra me një diferencë të paargumentuar prej 4,126,305,214 Lekë.

Paraqitja nga i njëjti grup teknik i ARRSH-së, i përlllogaritjeve të ndryshme dhe të paargumentuara të kostos për km, të kostos ndërtimore për të gjithë segmentin dhe më pas të fondit limit të procedurës së prokurimit “*Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës*” përbën një shkelje tepër të rëndë dhe të qëllimshme të detyrës së tyre funksionale dhe dispozitave përkatëse ligjore të përcaktuara në VKM nr. 444, datë 5.9.1994 “*Për tarifatat e studimit, projektimit, drejtimit dhe kolaudimit të veprave të ndërtimit*”.

Nga ana tjetër, aksi rrugor “**Tiranë – Durrës**” (bazuar në termtat e referencës) do të zgjerohej në secilën karrexhatë me një korsi të re, me gjerësi 3.75 m secila, dhe një korsi emergjence, me gjerësi 2.5 m secila. Gjithashtu, korsitë ekzistuese do të zgjeroheshin nga 3.5 m në 3.75 m dhe pjesa ndarëse e rrugës do të zgjerohej nga 1.1 m në 2.6 m gjerësi. Pra në total, rruga do të zgjerohej me **15 m**. Ndërkohë, segmenti “**Fushë Krujë - Milot**” i marrë si referencë nga njësia e hartimit të fondit limit, është një segment më i gjerë rrugor, me 4 korsi, me gjerësi totale prej **25 m**, në të cilin ka një sërë mbikalimesh, nënkalimesh, kryqëzimesh, ura dhe elementë të tjerë, të cilët ndikojnë në përlllogaritjen e kostos për km.

Për rrjedhojë, në referimin që grupi i hartimit të termave të referencës i ka bërë objektit “*Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot*”, grupi duhet të merrte në konsideratë diferencën ndërmjet gjerësisë së kësaj rruge prej 25 m dhe gjerësisë së zgjerimit që do të bëhej segmentit “*Tiranë – Durrës*” prej 15 m, ku kjo e fundit është sa 60% e objektit “*Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot*”.

Pra në përlllogaritjen e fondit limit, grupi i hartimit të termave të referencës, duhet ti ishte referuar kostos prej 285,600,000 Lekë/km (60% e kostos për km të objektit “*Dublimi i rrugës*”

Fushë Krujë-Milot”) dhe jo koston prej 476,000,000 Lekë/km (e cila përfaqëson 100% koston për km të objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”).

Në rast se grupi i hartimit të termave të referencës do të ishte bazuar në koston prej 285,600,000 Lekë/km, kostoja totale ndërtimore e segmentit “Tiranë – Durrës” nuk do të ishte 18,000,000,000 Lekë por 12,450,600,000 Lekë.

Për rrjedhojë, edhe fondi limit i prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” nuk do të ishte 252,052,500 Lekë por 177,799,920 Lekë, ose 74,252,580 Lekë më pak. Diferenca prej 74,252,580 Lekë përbën dëm ekonomik për buxhetin e Shtetit.

Në fakt, grupi i hartimit të termave të referencës dhe përlllogaritjes së fondit limit, nuk kishte përse të merrte si referencë në përcaktimin e koston për km një objekt të realizuar në vitet 2007-2009, sic ishte segmenti “Fushë Krujë - Milot”, por mund të kishte marrë si referencë një objekt tjetër rrugor të realizuar gjatë viteve të fundit dhe me një ngjashmëri më të madhe me aksin rrugor “Tiranë – Durrës”, siç është psh., aksi rrugor “Levan - Vlorë” për të cilin ARRSH disponon terma reference më aktual.

Aksi rrugor “Levan - Vlorë”, me gjatësi 24.2 km dhe me 4 korsi me gjerësi 23 m (së bashku me urat mbi lumin Vjosë, mbikalimet, nënkallimet, kryqëzimet, barrierat mbrojtëse të zhurmave dhe barrierat anësore) ka vlerën 59,374,377 Euro pa tvsh ose rreth 8,264,913,278 Lekë pa tvsh.

Kostoja për km e këtij aksi rrugor rezulton të jetë 2,453,486 euro pa tvsh ose rreth **341,525,342 Lekë pa tvsh** (çmim në të cilin janë përfshirë të gjitha nyjet e rrugës, ura, kryqëzime, mbikalime/nënkallime, barriera mbrojtëse nga zhurmat dhe guardrail-et anësore).

Në rast se grupi i hartimit të termave të referencës do të ishte referuar koston për km të këtij aksi rrugor, kostoja totale ndërtimore e segmentit “Tiranë – Durrës” nuk do të ishte 18,000,000,000 Lekë por 10,499,910,213 Lekë.

Për rrjedhojë, edhe fondi limit i prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” nuk do të ishte 252,052,500 Lekë por 152,050,814 Lekë, ose 100,001,686 Lekë më pak. Pra, në rast se do të referoheshim përlllogaritjeve të bazuara në koston për km të këtij aksi, dëmi ekonomik në buxhetin e shtetit do të ishte 100,001,686 Lekë dhe jo 74,252,580 Lekë siç rezulton nga përlllogaritjet e bazuara në segmentin rrugor “Fushë Krujë - Milot”.

6. Z. S.....P...., me cilësinë e anëtarit të Njësisë së Prokurimit për përdorim jo efektiv të fondeve publike, gjatë llogaritjes së fondit limit dhe preventivit të objektit “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas”, në kundërshtim me Udhëzimin e Këshillit të Ministrave nr. 2, datë 8.5.2003 “Për Klasifikimin dhe Strukturën e Koston së Punimeve të Ndërtimit”, Udhëzimit Nr. 1, Datë 16.6.2011 dhe Vendimit Nr. 514, Datë 15.8.2007 të Këshillit të Ministrave “Për Informatizimin e Llogaritjes së Koston dhe Hartimin e Manualeve Teknike të Çmimeve të Punimeve të Ndërtimit” dhe në cilësinë e mbikëqyrësit të punimeve të ndërtimit në objektin “në objektin “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas” Loti 1, pasi janë konstatuar diferenca në punimet e kryera faktikisht me punimet e situacionuara, trajtuar më hollësisht në Raportin Përfundimtar të Auditimit.

7. Z. A.....Z, me cilësinë e anëtarit të Njësisë së Prokurimit, anëtarit të njësisë për hartimin e fondit limit dhe përgjegjës i Sektorit të Sinjalistikës, për përdorim jo efektiv të fondeve publike gjatë llogaritjes së fondit limit dhe preventivit të objektit “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas”, në kundërshtim me Udhëzimin e Këshillit të Ministrave nr. 2, datë 8.5.2003 “Për Klasifikimin dhe Strukturën e Koston së Punimeve të Ndërtimit”, Udhëzimit Nr. 1, Datë 16.6.2011 dhe Vendimit Nr. 514, Datë 15.8.2007 të Këshillit të Ministrave “Për Informatizimin e Llogaritjes së Koston dhe Hartimin e Manualeve Teknike të Çmimeve të Punimeve të Ndërtimit”; ka negociuar zërat e rinj të objektit “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas”, në kundërshtim me Udhëzimin e Këshillit të Ministrave nr. 2, datë 8.5.2003 “Për klasifikimin dhe strukturën e koston së punimeve të ndërtimit”, udhëzimit nr. 1,

datë 16.6.2011 dhe vendimit nr. 514, datë 15.8.2007 të Këshillit të Ministrave “për informatizimin e llogaritjes së kostos dhe hartimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit; ka lejuar dhe sigluar që në situacionet e objekteve “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas” Loti 1 dhe “Plotësim - Rifreskim i sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim i sigurisë rrugore”, të merret një raport jo i drejtë në lidhje me vijëzimet me bojë të ndërprerë.

8. Znj. D.....L me cilësinë e anëtarit të njësisë për hartimin e fondit limit, pasi ka negociuar zërat e rinj të objektit “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas”, në kundërshtim me Udhëzimin e Këshillit të Ministrave nr. 2, datë 8.5.2003 “Për klasifikimin dhe strukturën e kostos së punimeve të ndërtimit”, udhëzimit nr. 1, datë 16.6.2011 dhe vendimit nr. 514, datë 15.8.2007 të Këshillit të Ministrave “për informatizimin e llogaritjes së kostos dhe hartimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit.

9. Znj. J.....G, me cilësinë e anëtarit të njësisë për hartimin e fondit limit, pasi ka negociuar zërat e rinj të objektit “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas”, në kundërshtim me Udhëzimin e Këshillit të Ministrave nr. 2, datë 8.5.2003 “Për klasifikimin dhe strukturën e kostos së punimeve të ndërtimit”, udhëzimit nr. 1, datë 16.6.2011 dhe vendimit nr. 514, datë 15.8.2007 të Këshillit të Ministrave “për informatizimin e llogaritjes së kostos dhe hartimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit.

III. Mbështetur në nenin 58 të ligjit nr. 152/2013 “Për nëpunësin civil”, titullari i Autoritetit Rrugor Shqiptar, të fillojë procedurat për dhënien e masës disiplinore “**Mbajtja deri në 1/3 e pagës së plotë për një periudhë deri në gjashtë muaj**” për;

10. Z. L.....T, në cilësinë e Drejtorit të Drejtorisë të Kontrollit të Cilësisë, pasi ka propozuar në grupet e kolaudimit, në kundërshtim me nenin 12 të ligjit nr. 8402, datë 10.09.1998 “Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit”, znj. M.....K e cila nuk posedon licencën përkatëse për kolaudimin e punimeve të ndërtimit.

E. MASA ADMINISTRATIVE

I. Mbështetur në ligjin nr. 9643, datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” i ndryshuar, neni 72/1germa “gj” e “i” dhe VKM nr. 914, datë 29.12.2014 “Për miratimin e rregullave të Prokurimit Publik”, neni 79/1, germa “gj” e “i”, **i rekomandojmë Agjencisë së Prokurimit Publik**, të fillojë procedurat për dhënien e masës administrative “gjobë” në masën lekë 500,000 lekë, për anëtarët e Komisionit të Vlerësimit të Ofertave:

1. D....F në 9 procedura,
2. E.....H në 8 procedura,
3. L.....M në 6 procedura,
4. N.....M në 6 procedura,
5. A.....A në 3 procedura

pasi u konstatuan shkelje në procedurat me objekt:

1. “Masa inxhinierike në segmentin rrugor Buzuq-Çorovodë”, KVO kanë kualifikuar OE “A.....C”, ndonëse ky operator nuk ka përmbushur detyrimin ligjor të përcaktuar në VKM nr. 1, datë 10.01.2007 e ndryshuar, kreu V, pika 4/b,2, sipas të cilit ofertuesi duhet të paraqesë vërtetim nga ARrSH “nëse ka kontrata/kontratë të lidhur sipas LPP për një investim.... si kontraktor...., bashkim operatorësh në çastin e hapjes së ofertave ka përfunduar punimet fizike, në masën jo më pak se 70% të vëllimeve të përgjithshme të punës Përcaktimi i mësipërm vlen edhe për rastin e bashkimit të operatorëve, ku secili prej tyre, për t'u kualifikuar për punë publike, duhet të ketë

përfunduar punimet fizike, në masën 70 për qind të vëllimeve të përgjithshme të punës, që ai ka marrë përsipër të realizojë, në përputhje me kontratën e bashkëpunimit”. Referuar regjistrin të realizimit të prokurimeve publike dërguar MTI me shkresën nr. 569, datë 21.01.2015, rezulton se është kryer procedura e prokurimit ”Ndërtim i rrugës Lushnjë-Berat, loti 3 (shitesë kontrate) duke u lidhur kontrata nr. 1623/5, datë 7.4.2014 me vlerë 197,244,889 (me TVSH) me afat 6 muaj nga dita e nënshkrimit të kontratës me OE “A...”. Në lidhje me këtë kontratë nga ana e OE “A...” nuk është paraqitur asnjë vërtetim për vlerën e punimeve të kryera deri në ditën e hapjes së ofertave, sipas detyrimit ligjor të mësipërm. Për pasojë realizimi i vëllimeve të përgjithshme të punës i shprehur në % për dy kontratat që ka lidhur OE “A...C” me ARrSH nuk është tashmë 71.8% por është 55%, e vëllimeve të përgjithshme të punës për dy kontratat e lidhura me këtë Autoritet Kontraktor.

OE “A..... C” shpk nuk ka përmbushur kriteret e veçanta të kualifikimit dhe konkretisht kriterin *“Kontratat për punë të ngjashme, vlera totale monetare e të cilave e marrë së bashku gjatë 3 viteve të fundit të jetë jo më e vogël se 1,000,000,000 lekë pa TVSH”,* pasi vlera totale e kontratave të paraqitura nga ai, pas llogaritjeve të bëra nga grupi i auditimit rezulton të jetë **815,744** mijë lekë pa TVSH. Gjithashtu për kontratën “Rikonstruksioni i Ujësjellësit Daullas” dhe për shitesën e kontratës “Sistemim asfaltim Lagja Kastriotëve” nuk janë paraqitur formularët e Vlerësimit nga AK, duke mos përmbushur kriterin që kontrata të jetë e shoqëruar me formularin e vlerësimit (shtojca 7) sipas pikës 2.3, parag. I fundit i DST. Pavarësisht kësaj, megjithëse është llogaritur vlera dhe për këto dy kontrata të pa shoqëruara me formular vlerësimi, përsëri nuk përmbushet kriteri i vlerës prej 1,000,000,000 lekë për kontrata të realizuara gjatë 3 viteve të fundit, duke u bërë kështu kusht skualifikues për këtë OE. *Për këtë veprim mban përgjegjësi KVO në bazë të VKM nr. 1, datë 10.1.2007 me ndryshime.*

-Grafiku i punimeve i paraqitur nga OE “A...” shpk nuk është i plotë pasi nuk ka të plotësuar të dhënat mbi ditët e pushimeve dhe festave zyrtare, mbi sasinë e punëve ndarë sipas ditëve kalendarike, të dhëna këto të cilat duhet të plotësohen nga OE, (shtojca 11 e DST), duke u bërë kështu kusht skualifikues për ofertën sipas DST, *për të cilin mban përgjegjësi KVO në bazë të VKM nr. 1, datë 10.1.2007 me ndryshime.*

-OE “B...S” i cili angazhohet në këtë bashkim Operatorësh me 10% të volumit të përgjithshëm të punimeve, nuk ka paraqitur vërtetimin nga Autoriteti Rrugor Shqiptar nëse ka kontrata të lidhura apo në proces me këtë autoritet sipas kërkesave të VKM nr. 1 datë 10.01.2007 e ndryshuar, kreu V, pika 4/b,2. Mosparaqitja e një dokumenti të tillë është kusht skualifikues sipas DST, *veprim për të cilin mban përgjegjësi KVO në bazë të VKM nr. 1 datë 10.1.2007 me ndryshime.*

-OE “B..... S” nuk ka të përkthyer dhe të noterizuar certifikatat e cilësisë së punimeve, kushtet e sigurisë së punonjësit etj.(ISO) por ka vetëm noterizimin e dokumentit në anglisht, mungesa e të cilit është kusht skualifikues sipas DST dhe ngarkon me *përgjegjësi KVO.*

-Kriteret e veçanta të kualifikimit dhe konkretisht kriteri *“Kontratat për punë të ngjashme, vlera totale monetare e të cilave e marrë së bashku gjatë 3 viteve të fundit të jetë jo më e vogël se 1,00,000,000 lekë pa TVSH”,* nga OE “B.....S” shpk nuk është përmbushur, pasi vlera totale e kontratave të paraqitura nga ky operator është **65,730** mijë lekë pa TVSH, duke u bërë kështu kusht skualifikues. *Për këtë veprim mban përgjegjësi KVO në bazë të VKM nr. 1, datë 10.1.2007 me ndryshime.*

Për të gjitha mangësitë e konstatuara më sipër në përmbushjen e kriterëve të veçanta të kualifikimit nga operatorët ekonomikë pjesëmarrës në BOE “A.....B”, bashkimi i operatorëve duhet të ishte skualifikuar dhe për pasojë tenderi duhet të ishte anuluar sipas VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu VII, pika 1/a.

2. “Rikonstruksion i rrugës Shkodër (mbikalimi i trenit)-Mes”, viti 2014-2015, KVO kanë kualifikuar OE “A.....T” në kundërshtim me DST, formulari 2, ku është përcaktuar qartë se

“mosshlyerja e detyrimeve të energjisë elektrike përbën shkak për skualifikimin e operatorit ekonomik...”. Vërtetimi nr. 3201, datë 16.12.2014 i OSHEE nxjerr këtë operator me detyrime në vlerën 6,324,883.79 lekë deri me datë 16.12.2014. Nga vërtetimi i OSHEE del qartë dhe fakti që ky operator ka hapur proces gjyqësor ndaj organeve tatimore për anulim të faturave tatimore shitje energjie elektrike për muajin gusht-tetor 2014 dhe jo ndaj OSSHE për detyrimet e saj.

-certifikatat ISO dhe OHSAS janë të papërkthyer dhe pa noterizuar përkthimi,

-OE “A.....T..” ka deklaruar në ofertën e tij se për realizimin e disa punimeve do të marrë nënkontraktor “T..... D”, por nuk ka paraqitur në ofertë dokumentacionin e nënkontraktorit si dhe kontratën e lidhur me të për punimet konkrete që do japë në sipërmarrje, duke mos marrë aprovimin paraprak me shkrim nga AK brenda 5 ditëve, nëse e aprovon atë apo jo, sipas DST-KPK, neni 42, ligjit nr. 9643, datë 20.11.2006 me ndryshime, neni 61, veprim i cili ngarkon me përgjegjësi KVO,

-Me OE fitues është lidhur kontrata nr. 8337, datë 01.4.2015 pa u miratuar nënkontraktori i deklaruar nga OE, në kundërshtim me kërkesat e nenit 61 të Ligjit nr. 9643, datë 20.11.2006 me ndryshime. *Për sa sipër ky OE duhet të ishte skualifikuar pasi nuk plotëson kriteret e vendosura nga AK në DST dhe tenderi duhet të ishte anuluar, bazuar në VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VIII, neni 73 pika 1, duke ngarkuar me përgjegjësi KVO.*

3. “Studim, projektim masa inxhinierike në aksin Vlorë-Sarandë dhe Fier-Ballsh-Tepelenë”, KVO kanë kualifikuar OE “...L...” në kundërshtim me kërkesat e formularit 2, “kriteret e veçanta të kualifikimit” të DST, në raport me përqindjen e punimeve (51% sipas kontratës së bashkëpunimit) të marra përsipër në këtë bashkim operatorësh. Në referim të kësaj kërkesë, numri mesatar i punonjësve të siguruar nga ky OE duhet të ishte 12.7 vetë dhe jo 8. Operatori ka paraqitur vërtetimin për kontributin e sigurimeve shoqërore, formulari E-SIG 02/a nr. 45816/2, datë 10.7.2014, për një numër kontribuesish mesatarisht 8 vetë. *Për këtë veprim mban përgjegjësi KVO sipas VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu VII, pika 3/ç.*

-Oferta ekonomike e propozuar nga BOE “I...G”, është pranuar nga KVO, pa patur analizën e çmimit për zëra të pa preventivuar (paparashikuara) në termat e referencës dhe konkretisht zëri “punime ambientale “punime shpronësimesh, etj në shumën totale prej 20,000,000 lekë. Për pasojë, KVO ka pranuar një ofertë me zëra të paargumentuar (pa analizë çmimi) duke rritur në mënyrë artificiale fondin limit, në kundërshtim me kërkesat DST, *veprim për të cilin mban përgjegjësi KVO sipas VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu VII.*

Për sa sipër, për mos përmbushjen e kriterëve të veçanta të kualifikimit të parashikuara në DST, BOE “I...G”, duhet të ishte skualifikuar. Për një veprim të tillë ngarkohet me përgjegjësi KVO bazuar në VKM nr.1, datë 10.1.2007 me ndryshime, Kreu V.

4. “Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti I”, KVO ka kualifikuar Operatori Ekonomik “V.....H” sh.p.k anëtar i bashkimit të operatorëve ekonomikë “V....H..V”, i cili ka paraqitur kontratë qiraje nr. 869, rep dhe nr. 523 kol, datë 28.5.2015, si dëshmi për “Impiant për prodhimin e asfaltit rubber sipas standardit ASTM 6114”, kontratë e lidhur me qiradhënës shoqërinë “R....A”. Pasi nga auditimi i procedurës së prokurimit për Loti 3, (i njëjti objekt) konstatohet se, shoqëria “R.....A” është shpallur fituese në të njëjtën datë 02.6.2015, që është shpallur fitues dhe operatori “V.....H” sh.p.k., duke përmbushur të njëjtin kriter të vendosur në DST si në lotin I-rë, pra kriterin për zotërimin e pajisjes teknike “Impiant për prodhimin e asfaltit rubber sipas standardit ASTM 6114”, si dhe duke patur këto dy operatorë njëkohësisht një kontratë qiraje mes tyre. Për pasojë kualifikimi i operatorit “R.....A”, fitues i lotit të 3, nuk mund të garantojë realizimin me sukses të kontratës, pasi këtë mjet (impiantin) nuk e zotëron “de jure”, për faktin se, i është dhënë me qira Operatorit “V....H” të shpallur fitues për lotin I-rë. Ky veprim i bie në kundërshtim dhe me DST, formulari 2, ku në mënyrë eksplicite thuhet se: *”Administratori i shoqërisë ofertuese duhet të paraqesë deklaratë që makineritë e mësipërme nuk*

*do të jenë të angazhuara në kontrata të tjera por vetëm për këtë objekt si dhe nuk janë deklaruar në procedurë tjetër tenderimi në të cilën nuk është shpallur ende fituesi”. Nga ana tjetër KVO kualifikon Operatori Ekonomik ”V.....Hysa” sh.p.k megjithëse “de jure” e zotëron impiantin sipas kontratës së qirasë por “de facto” ai zotërohet nga operatori “R....A”, duke vënë në dyshim përmbushjen me sukses të kontratës, për shkak të mos zotërimit të mjetit i cili rezulton të jetë në administrim njëkohësisht nga dy operatorë të ndryshëm, për realizimin e të njëjtit objekt në të njëjtën periudhë kohe. Në kushte të tilla operatori “R.....A”, duhej të ishte skualifikuar për mospërmbushje të kriteve të veçanta të kualifikimit. Theksojmë se, përbërja e KVO është e njëjtë në dy lotet e zhvilluara në të njëjtën ditë, për këtë qëllim ajo duhet të ishte e përgjegjshme për kualifikimin e operatorëve. Ky veprim bie në kundërshtim me DST dhe VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VII, neni 58, 66/3, dhe ngarkon me përgjegjësi KVO. Sqarojmë se: *Sipas faturës datë 18.5.2015 të lëshuar nga shoqëria “R.....” për shoqërinë “R.... A” në të cilën thuhet te rubrika “lloji i operacionit” që “transferimi i pajisjes sonë nga selia jonë italiane për filialin tonë në Shqipëri” dhe te rubrika “përshkrimi” është vendosur “impiant prodhimi bitumi asphalt rubber....” dhe “impiant përzierës lëndësh minerale dhe bitumi” pra e gjithë kjo është në sasinë një (1) me vlerë totale 10,000 euro. Siç shihet nga fatura, ky impiant përbëhet nga dy pjesë, por është një pajisje e vetme e cila është zhdoganuar sipas pjesëve dhe nuk janë dy makineri të njëjta siç pretendohet nga AK. Në kushte të tilla, kemi një makineri më dy pjesë që nuk mund të konsiderohen si dy makineri por si një pajisje e vetme, që dhe shoqëria që lejon transferimin e saj e ka përshkruar si një të vetme duke e cilësuar në sasinë 1 dhe që ka një vlerë në total dhe jo vlerë për çdo pjesë.**

-Vërtetimi i OSHEE lëshuar për Operatorin Ekonomik fitues i tenderit “V...H” sh.p.k me nr. 2326, datë 26.5.2015 për shlyerjen e detyrimeve të energjisë elektrike deri me datë 26.5.2015, është marrë në konsideratë nga KVO, në një kohë që për Operatorin Ekonomik “A..... sh.p.k me vlerë oferte më të ulët, nuk është marrë në konsideratë me pretendimin se nuk ka shlyer detyrimet e energjisë të muajit prill 2015, pretendim i cili është në kundërshtim me Vendimin e ERE nr. 109, datë 21.10.2011, neni 9/1. Qëndrimi i KVO bie në kundërshtim me DST, pasi për paraqitjen e të njëjtit dokument, për operatorë të ndryshëm ekonomikë, mbahet qëndrim jo i njëjtë, duke u kualifikuar njëri dhe skualifikuar tjetri.

-Kontrata për punë të ngjashme për një objekt të vetëm realizuar gjatë 3 viteve të fundit nga Operatori Ekonomik “V.....”, nuk përmbushet, pasi vlera e kontratës e realizuar nga ky operator për objektin “Sistemim asfaltim rruga e Gjinarit” është 49,959 mijë lekë, pra më e vogël se vlera 300,000 mijë lekë që kërkohet në DST. Konstatohet se si dëshmi për përvojën e mëparshme Operatori ka paraqitur vetëm formularin e vlerësimit me situacionin përkatës pa shoqëruar dhe me akt kolaudimin, sipas kriteve të kërkuara në shtojcën 8 të DST, veprim ky në kundërshtim me DST, formulari 2.

-Gjithashtu edhe për Operatorin Ekonomik “V.....E” vërtetimi i OSHEE nr. 1516, datë 25.5.2015 për shlyerjen e detyrimeve të energjisë elektrike deri me datë 22.05.2015, është marrë në konsideratë nga KVO, në një kohë që për Operatorin Ekonomik “A.....sh.p.k me oferte më të ulët, nuk është marrë në konsideratë me pretendimin se nuk ka shlyer detyrimet e energjisë të muajit prill 2015, pretendim i cili është në kundërshtim me Vendimin e ERE nr. 109, datë 21.10.2011, neni 9/1, duke trajtuar në mënyrë të ndryshme operatorë të ndryshëm.

Për sa sipër, mosplotësimi i kriteve për përvojën e mëparshme nga operatori “V.....H” pjesëmarrës në BOE “V.....H” përbën kusht skualifikues sipas pikës f, të formularit 2 të DST, për pasojë tenderi duhet të ishte anuluar sipas VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VIII, neni 73 pika 1.

Për një veprim të tillë ngarkohet me përgjegjësi KVO bazuar në VKM nr.914, datë 29.12.2014, kreu VIII, neni 58.

5. “Riveshje sistemim, asfaltim rruga Elbasan-Banjë, Loti 3-të ”, KVO ka kualifikuar BOE ka kualifikuar operatorin “R.....” i cili ka paraqitur si dëshmi për zotërimin e pajisjes teknike “Impiant për prodhimin e asfaltit rubber sipas standardit ASTM 6114”, sipas kërkesave të DST, “Deklaratën Doganore me nr. manifesti 35108, datë 25.5.2015”. Por plotësimi i kësaj kërkesë sipas DST, është i pamundur nga ky operator, për faktin se operatori ”V.....H” sh.p.k fitues i lotit I-rë, për të njëjtin objekt tenderimi “Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë”, zhvilluar në të njëjtën 02.6.2015 dhe shqyrtuar nga i njëjti Komision, ka lidhur kontratë qiraje me shoqërinë “R.....” nr. 869 rep dhe nr. 523 kol, datë 28.05.2015 për mjetin e sipërcituar. Ndodhur para një fakti të tillë, kur kjo pajisje (impiant) “de jure” është në administrim të operatorit “V.....H” sipas kontratës së qirasë, shoqëria “R....” pjesëmarrëse në bashkimin e operatorëve “R....” duhej të ishte skualifikuar, pasi nuk plotëson kriteret e veçanta dhe konkretisht impiantin për prodhimin e asfaltit rubber, kërkuar në DST. Ky veprim i bie në kundërshtim dhe me DST, formulari 2, ku në mënyrë eksplicite thuhet se” **Administratori i shoqërisë ofertuese duhet të paraqesë deklaratë që makineritë e mësipërme nuk do të jenë të angazhuara në kontrata të tjera por vetëm për këtë objekt si dhe nuk janë deklaruar në procedurë tjetër tenderimi në të cilën nuk është shpallur ende fituesi**”. Ndodhur në këto kushte vihet në dyshim përmbushja me sukses e kontratës, për shkak të mos zotërimit të mjetit nga Operatori “R.....”. Në kushte të tilla operatori duhej të ishte skualifikuar, pasi veprimi bie në kundërshtim me DST dhe VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VII, neni 58, 66/3 dhe përbën kusht skualifikues sipas pikës “f”, të formularit 2 të DST, për pasojë tenderi duhet të ishte anuluar sipas VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VIII, neni 73 pika 1. **Për një veprim të tillë ngarkohet me përgjegjësi KVO bazuar në VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VIII, neni 58.**

6. Në tenderin me objekt “**Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve**”, viti 2014, KVO në shqyrtimin dhe vlerësimin e ofertave të paraqitura si dhe në fazën e negocimit nuk ka kërkuar nga ofertuesi fitues të vërtetojë që për pajisjet që do të sjellë në Shqipëri për testim, bazuar në termat e referencës të paraqesë “Deklaratën doganore për regjimin e përkohshëm të pajisjeve” sipas nenit 157 të Ligjit nr. 8449, datë 27.1.1999 “Kodi Doganor i RSH” në të cilin citohet se “*Regjimi i lejimit të përkohshëm bën të mundur përdorimin në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë, me përjashtim të plote ose të pjesshëm nga detyrimet e importit dhe pa iu nënshtruar masave të politikave tregtare, të mallrave jo shqiptare të destinuara për t’u rieksportuar, pa pësuar ndryshime, përveç zhvleftësimit normal për shkak të përdorimit të tyre*”, duke ngarkuar me përgjegjësi KVO.

II. Mbështetur në ligjin nr. 9643, datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” i ndryshuar, neni 72/1, germa “ç” e “dh” dhe VKM nr. 914, datë 29.12.2014 “Për miratimin e rregullave të Prokurimit Publik”, neni 79/1, germa “ç” e “dh”, i rekomandojmë **Agjencisë së Prokurimit Publik**, të fillojë procedurat për dhënien e masës administrative “**gjobë**” në masën lekë **100,000** lekë, **për anëtarët e Njësisë së Prokurimit dhe Hartuesit e Specifikimeve Teknike dhe llogaritjes së fondit limit:**

1. M.....S, në 4 procedura
2. E.....S, në 5 procedura
3. S.....P. në 2 procedura
4. A.....H, në 7 procedura
5. T.....X, në 2 procedura
6. D.....S në 2 procedura
7. D... .G. në 2 procedura
8. A.....K në 4 procedura

pasi u konstatuan shkelje në procedurat me objekt:

1. “Përmirësimi i sigurisë dhe i sinjalistikës rrugore në superstradën Tiranë-Durrës dhe segmenti rrugor Kashar-Rinas, loti 1”, në DST, AK nuk ka vendosur si kriter detyrues paraqitjen e vërtetimit sipas kërkesave të VKM nr. 1, datë 10.01.2007 e ndryshuar, kreu V, pika 4,b/2. Sipas VKM nr. 1, datë 10.01.2007 e ndryshuar, asnjë kriter që nuk është vendosur në DST nuk mund të kërkohej nga KVO. Vihet re se në procedura të ndryshme mbahen qëndrime të ndryshme në lidhje me këtë kriter duke e vendosur ose jo sipas rastit, në një kohë që është obligim ligjor sipas VKM nr. 1, datë 10.01.2007 e ndryshuar, kreu V, pika 4,b/2 dhe duhet të vendoset në DST.

2. “Rikonstrukcion i rrugës Shkodër (mbikalimi i trenit)-Mes”, në DST, AK ka vendosur si “kriteret e veçanta për kualifikim”, paraqitjen e licencës profesionale të shoqërisë “N... (ujësjellës, gazsjellës, vajsjellës, vepra kullimi e vaditje)” si dhe NS-18/A (punime topogjeodezike), në kundërshtim me DST, termat e referencës dhe preventivin pasi: Referuar preventivit të miratuar nga AK, nuk parashikohet asnjë punim ndërtimi, mirëmbajtjeje ose rikonstrukcionit me ndërhyrje në rrjet që janë të nevojshme për realizimin e ”shërbimit hidrik kompleks” ose për transportin në vendet e përdorimit të gazrave, etj. që i përgjigjet klasifikimi të licencës NP-7/A sipas VKM nr. 42, datë 16.1.2008 “Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e dhënies së licencave profesionale të zbatimit”, lidhja 2. Gjithashtu dhe licenca për kategorinë NS-18/A që jepet kur ka punime topogjeodezike nuk i përgjigjet asnjë zëri të parashikuar në preventivin e miratuar nga AK. Vendosja e këtyre kriterëve është diskriminuese dhe mundëson trajtim të pabarabartë të ofertuesve, duke shërbyer si pengesë për konkurrencën e hapur në prokurim, *veprim i cili bie në kundërshtim me nenin 23 të ligjit nr. 9643, datë 20.11.2006 me ndryshime dhe ngarkon me përgjegjësi Njësinë e Prokurimit.*

-Në DST apo në njoftimin e kontratës, nuk është specifikuar që ofertuesit në ofertat e tyre nëse do të kenë ose jo nënkontraktim, të paraqesin përqindjen e kontratës që ata mendojnë të nënkontraktojnë, përqindjen e vlerës si dhe dokumentacionin e kërkuar për të vërtetuar aftësinë e nënkontraktuesit për realizimin e kontratës dhe nëse AK do ti bëjë pagesa të drejtpërdrejta nënkontraktorit, sipas Ligjit nr. 9643, datë 20.11.2006 me ndryshime, neni 61 dhe VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu VIII, pika 2, *veprim i cili ngarkon me përgjegjësi Njësinë e Prokurimit.*

3. “Studim, projektim masa inxhinierike në aksin Vlorë-Sarandë dhe Fier-Ballsh-Tepelenë”, AK në termat e referencës “*kërkesat për konsulentin*” ka parashikuar studime sipas kategorisë së punimeve të tilla si: studimi topografik, gjeologjik, hidrologjik, etj, pa hartuar ***një preventiv të strukturuar në zëra***, me argumentin se në VKM nr. 444, datë 5.9.1994 “Për tarifat e studimit, drejtimit, mbikëqyrjes dhe kolaudimit të veprave të ndërtimit” ***nuk parashikohen çmime për këto zëra. Gjithashtu nuk është hartuar një preventiv i hollësishëm dhe kostot***, sipas kërkesave të VKM nr. 1, datë 10.1.2007 “Për Rregullat e Prokurimit Publik” i ndryshuar, kreu III, pika 1/c,i dhe kreu VI, pika 3/ç.

Sipas VKM nr. 444, datë 5.9.1994, AK duhet të hartonte preventivin e strukturuar sipas zërave dhe për ato raste ku manuali nuk parashikon çmime, duhet të bënte analizë çmimi duke ju referuar eksperiencave të mëparshme, në mënyrë që të nxjerrë një vlerë të përafërt kostoje, e cila do të jetë orientuese në preventiv. Në këto kushte AK pranon “a priori”, çmimin e vendosur për këto zëra nga ofertuesit. Mungesa e një preventivi të strukturuar në zëra, si pjesë e termave të referencës, ka çuar në hartimin nga Njësia e Prokurimit si të pa qartë dhe të pa plotë të shtojcës 3 të DST “Struktura e propozimit ekonomik”, ku nuk janë dhënë të plotat kategoritë e punimeve që kërkohej, zërat që përfshihen tek “pagesat ditore”, “kostot e drejtpërdrejta” etj. Për pasojë shtojca 3 e DST, duke mos qenë orientuese për ofertuesit, lë shteg për rritjen fiktime të ofertës.

-Gjithashtu nuk është bashkangjitur si pjesë e termave të referencës dhe llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt për 1/km rrugë të klasifikuar sipas Ligjit nr. 8378, datë 22.7.1996 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” neni 2, vlerë e cila të jetë miratuar nga Këshilli Teknik, për të

qenë orientuese për objektet e tjera të së njëjtës natyrë, duke u bërë kështu çmim reference me të drejtë indeksimi për çdo vit. Llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt, është paraqitur në termat e referencës në vlerë absolute pa u analizuar llogaritjet sipas VKM nr. 444, datë 5.9.1994 dhe pa u miratuar më parë nga Këshilli Teknik.

Për sa sipër mban përgjegjësi grupi për hartimin e termave të referencës sipas VKM nr. 1, datë 10.1.2007 "Për Rregullat e Prokurimit Publik" i ndryshuar, kreu III, pika 1/c,i dhe kreu VI, pika 3/ç si dhe VKM-444, datë 5.9.1994.

4. "Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë-Durrës", në termat e referencës konstatohet se te pjesa "Të përgjithshme" e cila është publikuar me DST, nuk jepet studimi për këtë segment rrugor i shprehur në km, por jepet përshkrimi me toponime, duke lënë shteg për pa qartësi në termat e referencës për ofertuesit (konsulentët), veprim në kundërshtim me **VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu V, pika 2/a, për të cilën mban përgjegjësi grupi për hartimin e këtyre termave.**

-Në "kërkesat për konsulentin" janë parashikuar studime sipas kategorisë së punimeve të tilla si: studimi topografik, gjeologjik, hidrologjik, por nuk është hartuar **një preventiv i strukturuar në zëra**, me argumentin se në VKM nr. 444, datë 5.9.1994 "Për tarifatat e studimit, drejtimit, mbikëqyrjes dhe kolaudimit të veprave të ndërtimit" **nuk parashikohen çmime për këto zëra** si dhe nuk është hartuar **një preventiv i hollësishëm dhe kostot**, sipas kërkesave të VKM nr. 1, datë 10.1.2007 "Për Rregullat e Prokurimit Publik" i ndryshuar, kreu III, pika 1/c,i dhe kreu VI, pika 3/ç.

Nëse i referohemi VKM-444, AK duhet të hartonte preventivin e strukturuar sipas zërave dhe për ato raste ku manuali nuk parashikon çmime, duhet të bënte analizë çmimi duke ju referuar eksperiencave të mëparshme, në mënyrë që të nxjerrë një vlerë të përafërt kostoje, e cila do të jetë orientuese në preventiv. Në këto kushte, AK pranon "a priori", çmimin e vendosur për këto zëra nga ofertuesit në ofertat e tyre. Mungesa **e një preventivi të strukturuar në zëra** si pjesë e termave të referencës, ka çuar në hartimin nga Njësia e Prokurimit si të pa qartë dhe të pa plotë të shtojcës 3 të DST "Struktura e propozimit ekonomik", ku nuk janë dhënë të plota kategoritë e punimeve që kërkohen, zërat që përfshihen tek "pagesat ditore", "kostot e drejtpërdrejta" etj. Për pasojë shtojca 3 e DST, duke mos qenë orientuese për ofertuesit, lë shteg për rritjen fiktive të ofertës.

-Gjithashtu nuk është bashkangjitur si pjesë e termave të referencës dhe llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt për 1/km rrugë të klasifikuar sipas Ligjit nr. 8378, datë 22.7.1996 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë" neni 2, vlerë e cila të jetë miratuar më parë nga Këshilli Teknik, e tillë që të jetë orientuese për objektet e tjera të së njëjtës natyrë, duke u bërë kështu çmim reference me të drejtë indeksimi për çdo vit. Llogaritja e kostos ndërtimore të përafërt, është paraqitur në termat e referencës në vlerë absolute pa u analizuar llogaritjet sipas VKM nr. 444, datë 5.9.1994, dhe pa u miratuar nga Këshilli Teknik (*më gjerësisht është trajtuar më sipër në llogaritjen e fondit limit*).

Për sa sipër mban përgjegjësi grupi për hartimin e termave të referencës sipas VKM nr. 1, datë 10.1.2007 "Për Rregullat e Prokurimit Publik" i ndryshuar, kreu III, pika 1/c,i dhe kreu VI, pika 3/ç si dhe VKM-444, datë 5.9.1994.

5. "Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti I", AK ka vendosur si "kritere të veçanta për kualifikim", paraqitjen e licencës profesionale të shoqërisë "N.....", në kundërshtim me Ligjin nr. 9463, datë 20.11.2006 me ndryshime, neni 46, VKM nr. 914, datë 29.12.2014 "Për miratimin e rregullave të prokurimit publik" kreu III, Seks. II, neni 26/5 si dhe VKM nr. 42, datë 16.1.2008 "Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e dhënies së licencave profesionale të zbatimit" lidhja 3, pasi në bazë të kësaj VKM-je, lidhja 4, kategoria NP. 12/B jepet për punime të inxhinierisë mjedisore (sipas përcaktimit në këtë rregullore) sipas vlerave në

lekë të punimeve të kryera për këtë kategori nga 21-50 milionë. Në këtë kontekst, referuar preventivit të hartuar nga Sektori i Projekteve të Brendshme dhe të Huaja Teknike, rezulton se punimet për zërin “prerje bime të vogla me Ø 10 cm” në vlerën 296,400 lekë dhe punimet për zërin “prerje e sistemim pemësh me Ø 21+40 cm” në vlerën 256,500 lekë, gjithsej **552,900** lekë, të cilat janë parashikuar në preventivin e hartuar nga AK në kategorinë “punime të inxhinierisë mjedisore”, për nga vlera në lekë e punimeve të kryera, klasifikohet tek niveli A, pra kategoria NP-12/A e cila përfshin punime në vlerë nga 0-20 milionë dhe jo në kategorinë NP-12/B, siç është vendosur në DST, e cila përfshin punime në vlerë nga 21-50 milionë. *Për sa sipër mban përgjegjësi NJP, sipas VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VII, neni 57/2.*

6. “Riveshje dhe sistemim asfaltim rruga Elbasan-Banjë, loti II”, AK ka vendosur si “kriteret të veçanta për kualifikim”, paraqitjen e licencës profesionale të shoqërisë “N.....”. Vendosja e një kriteri të tillë, bie në kundërshtim me Ligjin nr. 9463, datë 20.11.2006 me ndryshime, neni 46, VKM nr. 914, datë 29.12.2014 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik” kreu III, Seks. II, neni 26/5 si dhe VKM nr. 42, datë 16.1.2008 “Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e dhënies së licencave profesionale të zbatimit” lidhja 3, pasi: Në bazë të VKM nr. 42, datë 16.1.2008, lidhja 4, kategoria NP-12/B jepet për punime të inxhinierisë mjedisore (sipas përcaktimit në këtë rregullore) sipas vlerave në lekë të punimeve të kryera për këtë kategori nga 21-50 milionë. Në këtë kontekst, referuar preventivit të hartuar nga Sektori i Projekteve të Brendshme dhe të Huaja Teknike, rezulton se punimet për zërin “prerje bime të vogla me Ø 10 cm” në vlerën 84,500 lekë dhe punimet për zërin “prerje e sistemim pemësh me Ø 21+40 cm” në vlerën 54,340 lekë, gjithsej **138,840** lekë, të cilat bëjnë pjesë në “punime të inxhinierisë mjedisore” për nga vlera në lekë e punimeve të kryera, klasifikohen tek niveli A, pra kategoria NP 12/A e cila përfshin punime në vlerë nga 0-20 milionë dhe jo në kategorinë NP-12/B, siç është vendosur në DST, e cila përfshin punime në vlerë nga 21-50 milionë. *Për sa sipër mban përgjegjësi NJP, sipas VKM nr. 914, datë 29.12.2014, kreu VII, neni 57/2.*

7. “Riveshje sistemim, asfaltim rruga Elbasan-Banjë, Loti 3-të”, në formularin 2, “kriteret të veçanta për kualifikim”, AK ka kërkuar licencën profesionale për kategorinë NP-12/B “punime të inxhinierisë së mjedisit”. Nëse i referohemi preventivit të hartuar dhe miratuar nga AK, konstatohet se nuk ka punime të kësaj natyre. Vendosja e tij është në kundërshtim me VKM nr. 42, date 16.01.2008 “Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e dhënies së licencave profesionale të zbatimit, klasifikimit dhe disiplinimit të subjekteve juridike, që ushtrojnë veprimtari ndërtimi”.

8. “Supervizim dhe auditim për verifikimin e cilësisë së punimeve të objekteve të rrugëve”, në DST nuk është vendosur informacioni për fazën e kualifikimit të procedurës, për marrjen e kërkesës për shprehje interesi dhe fazën e dytë për vlerësimin e propozimit. Për pasojë, ftesa për negociim i është drejtuar 3 OE të huaj “E.....”, “E....”-Francë dhe “E...”-Greqi, në një kohë që në Shqipëri përveç Institutit të Ndërtimit ka dhe subjekte private të licencuara që kryejnë një shërbim të tillë, duke shmangur në këtë mënyrë konkurrencën dhe vepruar në kundërshtim me VKM nr. 1, datë 10.01.2007 me ndryshime, kreu III, pika 2/a, *për të cilën mban përgjegjësi NJP.*

-Në DST, në formularin “Njoftimi i kontratës” në pikën II. 2, kërkohet që “*ofertuesi të japi shërbime konsulence...*” në një kohë që në Seksionin II, lloji i kontratës, referenca e procedurës është klasifikuar si “*shërbime të tjera*” dhe jo si “shërbim konsulence” dhe për këtë arsye mbizotëron referenca e procedurës dhe jo klasifikimi i dhënë sipas njoftimit të kontratës. Ky shërbim nuk mund të trajtohet si “shërbim konsulence”, për faktin se, nuk ndodhemi në kushtet kur nevojiten shërbime të natyrës intelektuale dhe këshilluese ku nuk ka aspekte fizike të veprimtarisë, sipas kërkesave të nenit 3/3 të ligjit nr. 9463, datë 20.11.2006 me ndryshime, por jemi para kushteve ku ekzistojnë aspekte të veprimtarisë fizike pasi në formularin 2 ”kriteret e

veçanta për kualifikim” të DST, kërkohet disponimi i pajisjeve laboratorike për realizimin e kontratës dhe lloji i kontratës duhet të jetë shërbim, veprim i cili **ngarkon me përgjegjësi NJP**.

-Në termat e referencës, është përcaktuar se *“konsulenti duhet të marrë paraprakisht me shkrim aprovimin e Autoritetit Kontraktor në rast angazhimi nga ana e tij e një laboratorit lokal i cili nuk ka konflikt interesi (Konsulenti duhet të instruktojë/trajnojë stafin e laboratorit lokal për testet që do të kryhen në premisat e këtij të fundit)”*. Vendosja e këtij kriteri, përforcon idenë e interpretuar më sipër nga KLSH, se në Shqipëri ekzistojnë laboratorë për testimin e cilësisë së materialeve të ndërtimit me të cilat lejohet bashkëpunimi sipas kriterit të sipërm. Në kushte të tilla tenderi duhet të bëhet me procedurë të hapur për të shmangur pabarazinë e pjesëmarrjes në tendera, *për të cilin ngarkohet me përgjegjësi grupi për hartimin e termave të referencës*.

-Në DST (termat e referencës) “kushtet e sigurisë” është përcaktuar numri në km/javë për testimin në rrugë, por nuk është përcaktuar emri i objektit, si do përzgjidhet që do testohet dhe nga kush.

-Në termat e referencës, pika 2 “testimi” është kërkuar që operatori ekonomik fitues të disponojë dhe përdorë pajisjen FWD (falling weight deflectometer). Nga verifikimi i kryer në aktivet e qëndrueshme u konstatua se kjo pajisje disponohet nga ARrSH dhe është gjendje në magazinë si aktiv i qëndrueshëm i pasqyruar në “fletën e inventarit” me nr. rendor 76 inventari, me kod 1015, me vlerë 26,040,278 lekë. Gjendja në magazinë e kësaj pajisje tregon për mundësinë që ka ARrSH për garantimin e testimit që kërkohet të kryhet, duke vënë në dilemë (dyshim) dhe konkluzionin e Drejtorisë Juridike për konstatimin e bërë në memon datë 22.1.2014, ku citohet se *“kjo gjë është e pamundur të bëhet nga laboratorit që disponon ARrSH.....dhe se kjo nuk mund të ofrohet nga laboratorët/subjektet shqiptare....”*, veprim që ngarkon me përgjegjësi grupin e hartimit të termave të referencës.

Shënim:

1. Për anëtarët e KVO-së që kanë qenë në pjesën më të madhe të procedurave të prokurimit publik në cilësinë e anëtarit të Njësisë së Prokurimit apo dhe në cilësinë e Grupit për hartimin e termave të referencës dhe llogaritjen e fondit limit, për shkeljet e konstatuara në hartimin e DST i është propozuar APP-së dhënie e masës administrative “gjobë” sipas pikës së mësipërme II dhe për këtë arsye nuk është propozuar ndaj tyre masë administrative në cilësinë e anëtarit të KVO-së.

2. Duke qenë se procedurat e prokurimit për tenderët e zhvilluar në vitin 2014, janë bazuar në VKM nr. 1, datë 10.01.2007 e ndryshuar e cila është shfuqizuar, por që nga përmbajtja nuk kanë ndryshuar me hyrjen në fuqi të VKM nr. 914, datë 29.12.2014, rekomandimi për APP-në, në lidhje me dhënien e masës administrative, është bazuar në VKM nr. 914 datë 29.12.2014 “Për rregullat e prokurimit publik”.

III. 1. Mbështetur në ligjin nr. 8402, datë 10.09.1998 “Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit” me ndryshime për shkelje të nenit 7 si dhe të UKM nr. 3, datë 15.02.2001 “Për mbikëqyrjen dhe kolaudimin e punimeve”, t’i propozohet Inspektoratit Vendor të Mbrojtjes së Territorit, Bashkia Rrogozhinë, të vendosë gjobë për subjektin e mëposhtëm:

- Znj. K.....K, në masën **50,000 lekë**, në cilësinë e mbikëqyrësit të punimeve të ndërtimit në objektin “në objektin “Plotësim - Rifreskim i sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim i sigurisë rrugore”, pasi janë konstatuar diferenca në punimet e kryera faktikisht me punimet e situacionuara, trajtuar më hollësisht në Raportin Përfundimtar të Auditimit.

2. Mbështetur në ligjin nr. 8402, datë 10.09.1998 “Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit” me ndryshime për shkelje të nenit 7 si dhe të UKM nr. 3, datë 15.02.2001 “Për mbikëqyrjen dhe kolaudimin e punimeve”, t’i propozohet Inspektoratit Vendor të Mbrojtjes së Territorit, Bashkia Ersekë, të vendosë gjobë për subjektin e mëposhtëm:

Z. B.....D, gjobë në masën **100,000 lekë**, në cilësinë e mbikëqyrësit të punimeve të ndërtimit në objektin “Sistemim, Asfaltim Unaza Ersekë”, pasi janë konstatuar diferenca në punimet e kryera faktikisht me punimet e situacionuara, trajtuar më hollësisht në Raportin Përfundimtar të Auditimit.

3. Mbështetur në ligjin nr. 8402, datë 10.09.1998 “Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit” me ndryshime për shkelje të nenit 5, VKM nr. 568, datë 27.06.2013, Udhëzimin Nr. 3, Datë 15.2.2001 të Këshillit të Ministrave “Për Mbikëqyrjen Dhe Kolaudimin e Punimeve të Ndërtimit”, të ndryshuar, Udhëzimit të Këshillit të Ministrave nr. 2, datë 8.5.2003 “Për Klasifikimin dhe Strukturën e Kostos së Punimeve të Ndërtimit”, Udhëzimit Nr. 1, Datë 16.6.2011 dhe Vendimit Nr. 514, Datë 15.8.2007 të Këshillit të Ministrave “Për Informatizimin e Llogaritjes së Kostos dhe Hartimin e Manualeve Teknike të Çmimeve të Punimeve të Ndërtimit”:

T’i propozohet Inspektoratit Vendor të Mbrojtjes së Territorit, Bashkia Tiranë, të vendosë gjobë për subjektin “**G.....G**” sh.p.k. në masën **1,000.000 lekë**, e cila ka paraqitur analizat e çmimeve për hartimin e preventivit të objektit “Përmirësimi i sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë-Durrës dhe segmentin rrugor Kashar-Rinas” Loti 1” jo sipas legjislacionit, vendimeve dhe udhëzimeve (të përmendura më sipër) të cilat rregullojnë veprimtarinë e projektimit të objekteve me fondet e Buxhetit të Shtetit.

F. KALLËZIM PENAL.

Nga auditimi i procedurës së prokurimit me objekt “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” (viti 2014 - 9 muhori 2015), u konstatua që për përcaktimin e fondit limit të këtij studim - projektimi, njësia e hartimit të fondit limit kishte marrë për bazë koston e mesatare për kilometër të autostradës “Fushë Krujë – Milot” me vlerë 476 milionë Lekë/km (zbatuar në vitet 2007-2009).

Nga auditimi rezultoi që referimi i njësisë së hartimit të fondit limit pikërisht në koston për kilometër të autostradës “Fushë Krujë – Milot” si dhe përlllogaritja e bërë në bazë të këtij referimi janë kryer me qëllimin e rritjes artificiale të fondit limit të procedurës së prokurimit. Në koston mesatare të marrë si referencë, nuk u gjenden të dhëna nëse në të ishin përfshirë ose jo edhe element të tjerë të kësaj rruge si ura, mbikalime/nënkalime, kryqëzime, sinjalistika, apo element të tjerë përbërës të këtij aksi rrugor, të domosdoshëm në përcaktimin e saktë të fondit limit të procedurës së prokurimit.

Në llogaritjen e fondit limit, njësia e hartimit të fondit limit është bazuar në vlerën e ndërtimit të objektit, sipas tabelës së mëposhtme:

Nr	Emërtimi	Njësia e matjes	Sasia	Çmimi për njësi	Vlera në Lekë
1	Gjatësia e aksit	Km	30	475,000,000	14,250,000,000
2	Kryqëzime	numër	5	565,000,000	2,825,000,000
3	Mbikalime/nënkalime	numër	4	43,750,000	175,000,000
4	Rrugë dytësore Vorë-Durrës	km	15	50,000,000	750,000,000
	Totali				18,000,000,000

Referuar përlllogaritjeve të bëra në “Termet e Referencës së studim - projektimit për zgjerimin e superstradës Tiranë – Durrës”, miratuar me Vendimin e Këshillit Teknik të ARRSH nr. 27, datë 02.07.2014, fondit limit ka rezultuar në vlerën totale prej **252,052,500 Lekë pa tvsh** ose 302,463,000 Lekë me tvsh.

Referuar observacioneve të sjella në KLSH, nga grupi i hartimit të termave të referencës, me shkresën nr. 10076, datë 08.12.2015, në të sqarohet mënyra e përlllogaritjes së koston për km.

Bazuar në këtë përlllogaritje, ky grup kishte hartuar “Termet e Referencës” të miratuara më pas nga Këshillit Teknik i ARRSH me Vendimin nr. 27, datë 02.07.2014.

Në analizë të këtyre përlllogaritjeve, evidentohen një sërë pasaktësish dhe shifrash të paargumentuara (koeficientët) në bazë të të cilave krijohet bindja për një përlllogaritje të pasaktë dhe të qëllimshme të fondit limit me qëllimin e rritjes së tij në favor të subjektit fitues të procedurës së prokurimit dhe në dëm të interesave ekonomiko – financiare të Shtetit.

Më konkretisht në përlllogaritjet e paraqitura në observacion, evidentohen dy koeficientë (1.306 dhe 1.237) për të cilët grupi i hartimit të termave të referencës nuk jep asnjë shpjegim në lidhje me kuptimin e tyre dhe arsyen se përse këta koeficientë janë përdorur në përlllogaritjen e kostos së rrugës për km.

Gjithashtu duke krahasuar përlllogaritjet e paraqitura në observacion me ato të paraqitura në “Termat e Referencës” të miratuara nga Këshillit Teknik i ARRSH me Vendimin nr. 27, datë 02.07.2014, evidentohen një sërë mospërputhesh në shifra si psh:

- Vlera prej 485,915,705 Lekë/km, e cila në “Termat e Referencës” rezulton 476,000,000 Lekë/km,
- Vlera prej 1,117,552,141 Lekë/kryqëzim, e cila në “Termat e Referencës” rezulton 565,000,000 Lekë/kryqëzim,
- Vlera prej 82,867,749 Lekë/km rrugë dytësore, e cila në “Termat e Referencës” rezulton 50,000,000 Lekë/km rrugë dytësore, dhe
- Kostoja ndërtimore e të gjithë segmentit, e cila në observacione përlllogaritjet në 22, 126,305,214 Lekë ndërsa në “Termat e Referencës” është përlllogaritur në 18,000,000,000 Lekë. Pra me një diferencë të paargumentuar prej 4,126,305,214 Lekë.

Paraqitja nga i njëjti grup teknik i ARRSH-së, i përlllogaritjeve të ndryshme dhe të paargumentuara të kostos për km, të kostos ndërtimore për të gjithë segmentin dhe më pas të fondit limit të procedurës së prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” përbën një shkelje tepër të rëndë dhe të qëllimshme të detyrës së tyre funksionale dhe dispozitive përkatëse ligjore të përcaktuara në VKM nr. 444, datë 5.9.1994 “Për tarifatat e studimit, projektimit, drejtimit dhe kolaudimit të veprave të ndërtimit”.

Nga ana tjetër, aksi rrugor “**Tiranë – Durrës**” (bazuar në termat e referencës) do të zgjerohej në secilën karrexhatë me një korsi të re, me gjerësi 3.75 m secila, dhe një korsi emergjence, me gjerësi 2.5 m secila. Gjithashtu, korsitë ekzistuese do të zgjeroheshin nga 3.5 m në 3.75 m dhe pjesa ndarëse e rrugës do të zgjerohej nga 1.1 m në 2.6 m gjerësi. Pra në total, rruga do të zgjerohej me **15 m**. Ndërkohë, segmenti “**Fushë Krujë - Milot**” i marrë si referencë nga njësia e hartimit të fondit limit, është një segment më i gjerë rrugor, me 4 korsi, me gjerësi totale prej **25 m**, në të cilin ka një sërë mbikalimesh, nënkalimesh, kryqëzimesh, ura dhe elementë të tjerë, të cilët ndikojnë në përlllogaritjen e kostos për km.

Për rrjedhojë, në referimin që grupi i hartimit të termave të referencës i ka bërë objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”, grupi duhet të merrte në konsideratë diferencën ndërmjet gjerësisë së kësaj rruge prej 25 m dhe gjerësisë së zgjerimit që do të bëhej segmentit “Tiranë – Durrës” prej 15 m, ku kjo e fundit është sa 60% e objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”.

Pra në përlllogaritjen e fondit limit, grupi i hartimit të termave të referencës, duhet ti ishte referuar koston prej 285,600,000 Lekë/km (60% e koston për km të objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”) dhe jo koston prej 476,000,000 Lekë/km (e cila përfaqëson 100% koston për km të objektit “Dublimi i rrugës Fushë Krujë-Milot”).

Në rast se grupi i hartimit të termave të referencës do të ishte bazuar në koston prej 285,600,000 Lekë/km, kostoja totale ndërtimore e segmentit “Tiranë – Durrës” nuk do të ishte 18,000,000,000 Lekë por 12,450,600,000 Lekë.

Për rrjedhojë, edhe fondi limit i prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” nuk do të ishte 252,052,500 Lekë por 177,799,920 Lekë, ose 74,252,580 Lekë më pak. Diferenca prej 74,252,580 Lekë përbën dëm ekonomik për buxhetin e Shtetit.

Në fakt, grupi i hartimit të termave të referencës dhe përlllogaritjes së fondit limit, nuk kishte përse të merrte si referencë në përcaktimin e koston për km një objekt të realizuar në vitet 2007-2009, sic ishte segmenti “Fushë Krujë - Milot”, por mund të kishte marrë si referencë një objekt tjetër rrugor të realizuar gjatë viteve të fundit dhe me një ngjashmëri më të madhe me aksin rrugor “Tiranë – Durrës”, siç është psh., aksi rrugor “Levan - Vlorë” për të cilin ARRSH disponon terma reference më aktual.

Aksi rrugor “Levan - Vlorë”, me gjatësi 24.2 km dhe me 4 korsi me gjerësi 23 m (së bashku me urat mbi lumin Vjosë, mbikalimet, nënkalmimet, kryqëzimet, barrierat mbrojtëse të zhurmave dhe barrierat anësore) ka vlerën 59,374,377 Euro pa tvsh ose rreth 8,264,913,278 Lekë pa tvsh. **Kostoja për km** e këtij aksi rrugor rezulton të jetë 2,453,486 euro pa tvsh ose rreth **341,525,342 Lekë pa tvsh** (çmim në të cilin janë përfshirë të gjitha nyjet e rrugës, ura, kryqëzime, mbikalime/nënkalime, barriera mbrojtëse nga zhurmat dhe guardrail-et anësore).

Në rast se grupi i hartimit të termave të referencës do ti ishte referuar koston për km të këtij aksi rrugor, kostoja totale ndërtimore e segmentit “Tiranë – Durrës” nuk do të ishte 18,000,000,000 Lekë por 10,499,910,213 Lekë.

Për rrjedhojë, edhe fondi limit i prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës” nuk do të ishte 252,052,500 Lekë por 152,050,814 Lekë, ose 100,001,686 Lekë më pak. Pra, në rast se do ti referoheshim përlllogaritjeve të bazuara në koston për km të këtij aksi, dëmi ekonomik në buxhetin e shtetit do të ishte 100,001,686 Lekë dhe jo 74,252,580 Lekë siç rezulton nga përlllogaritjet e bazuara në segmentin rrugor “Fushë Krujë - Milot”.

Gjithashtu, nga auditimi rezulton që përgjatë periudhës së përgatitjes së dokumentave të tenderit dhe zhvillimit të procedurës së prokurimit “Studim, projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë - Durrës”, janë bërë disa investime nga institucione të tjera me fonde të buxhetit të shtetit, investime të cilat me zbatimin e projektit të zgjerimit të superstradës “Tiranë – Durrës” do të prishen plotësisht.

Kështu, nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit, është zhvilluar më 30.06.2014 procedura e prokurimit me objekt: “Rehabilitimi i segmentit Rrethrotullimi i Doganës – Kashar”, për të cilin është lidhur më pas në datë 11.09.2014 edhe kontrata me vlerë 275,270,827 Lekë.

Nga ARRSH, me shkresën nr. 6000/1, datë 05.09.2014, është bërë parashikimi i procedurave të prokurimit publik për përmirësimin e sigurisë dhe sinjalistikës rrugore në superstradën “Tiranë – Durrës”, në vlerën 250,000,000 Lekë, të ndarë në dy lote.

Gjithashtu nga Ministria e Mjedisit është zhvilluar më datë 13.06.2014 procedurën e prokurimit “Gjelbërimi dhe sistemimi anësor i aksit rrugor, mbikalimi i Kamëz – Qafa e Kasharit – Rinas (Aeroport)”, me vlerë 68,396,651.10 Lekë pa tvsh.

Për rrjedhojë të gjitha vlera totale e këtyre investimeve prej rreth 593 milion Lekë, do të zerohet me zbatimin e punimeve të zgjerimit të superstradës “Tiranë – Durrës” duke vendosur buxhetin e Shtetit në një dilemë absurde të zerimit të investimeve të sapo kryera prej 593 milion Lekë apo investimit në një projekt prej 252 milion Lekë me objekt: “Prishjen e këtyre investimeve”. Mbajnë përgjegjësi: Z. D.X, në cilësinë e Kryetarit të Këshillit Teknik dhe Drejtorit të Përgjithshëm të ARRSH, si dhe Z. T...X, Z. N.....M, Znj. A.....A, Znj. D. S dhe Znj. D. G., në cilësinë e anëtarëve të grupit të hartimit të termave të referencës dhe përlllogaritjes së fondit limit.

2. Nga auditimi mbi zbatimin e kontratave të punimeve të ndërtimit “**Ndërtim i rrugës by pass Plepa-Kavajë-Rrogozhinë, lotet i 4-5-6-7-8-9-10-11**”, rezultoi si më poshtë:

Ndërtimi i objekteve të mësipërme ka filluar prej vitit 2009, sipas kontratave të nënshkruara nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve (sot Autoriteti Rrugor Shqiptar) dhe operatorëve të ndryshëm ekonomikë (shoqërive kontraktore) të shpallur fitues për lotet e mësipërme.

Sipas projektit fillestar për këto objekte ishte parashikuar të vendoseshin “F.v parrmakë anësorë mbrojtës (guardrail) tip H3”.

Me propozim të shoqërive kontraktore dhe më pas të mbikëqyrësve të punimeve, Drejtoria e ZHPBHSH në ARRSH me shkresën nr. 1513/1, datë 21.05.2014, i ka paraqitur Këshillit Teknik të ARRSH-së, propozim për ndryshim të tipit të “guardrail” dhe Këshilli Teknik me Vendimin nr. 22, datë 04.06.2014 ka miratuar ndryshimin e tipit të “guardrail”-it, nga “guardrail - H3W8” në “guardrail - H2W3”, për të gjitha lotet.

Në këtë vendim Këshilli Teknik ka arsyetuar: *“Ky tip guardrail nuk mund të aplikohet në hapësirën ekzistuese ndërmjet dy karexhatave për arsye se, Vendimi i Këshillit Teknik datë 17.03.2009, ku është bërë ndryshimi i profilit tërthor të rrugës, hapësira në mes të karrexhatës u ngushtua nga 2.6 m në 1.4 m, por gjatë këtij ndryshimi nuk u mor parasysh problematika që sjell ngushtimi i kësaj hapësire në barrierën mbrojtëse. Me ndërtimin e 3 loteve të para në këtë aks rrugor, është vërejtur se dëmtimi i barrierës mbrojtëse (guardrail) në njërin anë nga goditjet, sjell dëmtimin dhe të krahut tjetër. Kjo, për faktin që "niveli i përmbajtjes W" të barrierës duhet të jetë tepër i lartë me këtë ngushtim hapësire. Tipi që paraqitet në projekt zbatim është H3W8 dhe për hapësirën e mbetur në mes prej 1.4 m, W duhet të jetë jo më e lartë se W3, që për tipin H3 nuk është e mundur. Për këtë arsye paraqitet i nevojshëm shqyrtimi i zëvendësimit të këtij modeli ekzistues”.*

Nga verifikimet e kryera në terren, u konstatua se, tipi i “guardrail - H2W3” është i ndryshëm nga tipi “guardrail - H3W8”, i vendosur në 3 lotet e para, pasi “guardraili - H2W3” ka një lartësi nga toka h=94 cm ndërsa “guardrail - H3W8” ka një lartësi nga toka h=105 cm dhe në përbërjen e tij ka më tepër elementë metalike sigurie se “guardrail - H2W3”.

Gjithashtu, referuar specifikimeve teknike në manualët e firmave prodhuese të “guardrailëve”, “guardrail - H2” ka peshë më të vogël dhe disa elementë metalike sigurie më pak se “guardrail - H3”, fakt i cili hedh poshtë arsyetimin e mësipërm të Këshillit Teknik i cili barazvlerëson sigurinë rrugore për të dyja tipet e “guardrail”-eve.

Në fakt, arsyeja e bërjes nga shoqëritë kontraktore të një propozimi për ndryshimin e tipit të “guardrail”-eve nuk është përmirësimi i sigurisë rrugore apo pamundësia e implementimit të këtyre “guardrail”-eve sipas projektit por fakti që çmimi i këtyre “guardrail”-eve në momentin e zbatimit të punimeve rezultonte të ishte rreth 100 Euro/ml dhe jo 3,000 – 4,000 Lekë/ml të ofertuar prej shoqërive kontraktore në fazën e prokurimit. Për rrjedhojë edhe qëllimi i miratimit të këtij propozimi nga Këshilli Teknik me Vendimin nr. 22, datë 04.06.2014, nuk ka qenë zgjidhja e një problemi teknik që kishte rezultuar si pasojë e ngushtimit të hapësirës në mes të karrexhatës por shmangia e kostove të konsiderueshme që shoqëritë kontraktore do të duhej të përballonin në rastin e zbatimit me korrektësi të projektit dhe kontratës për ndërtimin e rrugëve. Theksojmë që implementimi i “guardrail - H3W8” sipas projektit, në tre lotet e para të këtij aksi rrugor, nuk ka patur asnjë problem teknik. ***Sa më sipër, Z. D...X, në cilësinë e Kryetarit të Këshillit Teknik dhe Drejtorit të Përgjithshëm të ARRSH, nëpërmjet miratimit që i ka bërë ndryshimit të tipit të “guardrail”-eve, nga “guardrail - H3W8” në “guardrail - H2W3”, ka favorizuar haptazi shoqëritë kontraktore duke shmangur prej tyre koston e vendosjes së “guardrail - H3W8” në dëm të interesave të ligjshme të shtetit i cili kishte kontraktuar me këto shoqëri vendosjen e “guardrail”-eve të një cilësie dhe sigurie më të lartë rrugore.***

Si përfundim, duke i konsideruar veprimet e kryera nga Z. D...X, si veprime që përmbajnë elementët e figurës së veprës penale të “Shpërdorimit të detyrës”, parashikuar nga neni 248 i Kodit Penal, dhe kanë dëmtuar rëndë interesat ekonomike – financiare të Shtetit, bazuar në nenin 281 të Kodit të Procedurës Penale si dhe nenit 15 germa “gj” të Ligjit nr. 154/2014 datë 27.11.2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”, rekomandoj

kallëzim penal, si dhe për Z. T...X, Z. N.....Mi, Znj. A.....A, Znj. D.....S dhe Znj. D.....G.

G. PËR AUTORITETIN E KONKURENCËS

Nga auditimi i ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar, konstatohet se në procedurat e prokurimit publik për vitin 2014-2015, për objektet e sinjalistikës rrugore konstatohet se konkurruesit ndjekin parimin e “rotacionit” në të qenit fitues, element ky i ekzistencës së një marrëveshjeje të ndaluar. Konstatohet se të njëjtët operatorë ekonomikë të cilët kanë konkurruar për një objekt rezultojnë të dalin fitues mbi bazë rotacioni në objektet e tjera, duke konkurruar për të njëjtat kritere të vendosura në DST për secilin lot, ku dhe diferenca në vlerë nga oferta në ofertë dhe në fondin limit është e papërfillshme. Kjo mënyrë konkurrimi sjell si pasojë, që një grup i vogël operatorësh ekonomikë të kontrollojnë një pjesë të gjerë të tregut të zbatimit të punimeve të sinjalistikës, duke hyrë në marrëveshje të fshehtë mes tyre dhe monopolizuar tregun.

Për sa më sipër rekomandojmë:

Të njoftohet Autoriteti i Konkurrencës, në referim të Ligjit nr. 9121, datë 28.7.2003 “*Për mbrojtjen e konkurrencës*” neni 4, si dhe në bazë të detyrimit që rrjedh nga marrëveshja e bashkëpunimit me KLSH-në, të hetojë për rrezikun e ekzistencës së një marrëveshjeje të ndaluar në oferta për prokurimet publike (*kontratat e punëve civile-sinjalistikë*) zhvilluar nga Autoriteti Rrugor Shqiptar për vitin 2014-2015.

H. TË TJERA

Nisur nga rëndësia që kanë investimet në infrastrukturën rrugore dhe impakti i tyre në zhvillimin ekonomik të vendit, nga problematikat e hasura dhe me qëllim që të përmirësohet sa të jetë e mundur administrimi i këtij sektori me rëndësi jetike, ky Raport Auditimi dhe Vendimi i lidhur me të do të përcillen edhe Kryeministrit të Shqipërisë. Çdo inkurajim për një vendimmarrje të kujdesshme në gjykimin tonë do të ndikonte në performancën e projekteve të infrastrukturës rrugore.

Shënim: Auditimi u krye nga audituesit: Andrea Kristo, përgjegjës grupi, Ildir Dervishi, Miranda Haxhia, Benard Haka, Bujar Bundo më tej materiali u shqyrtua nga kryeaudituesi, drejtori i departamentit juridik dhe zbatimit të standardeve dhe drejtori i departamentit.

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT