



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

# **RAPORT PËRFUNDIMTAR I AUDITIMIT**

**NË**

## **AUTORITETIN RRUGOR SHQIPTAR**

**Auditim përputhshmërie për Projektin “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”**

**SHTATOR 2019**



## KONTROLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Nr.	Përmbajtja	Faqe
<b>I.</b>	<b>PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE</b>	<b>3-4</b>
<b>II.</b>	<b>HYRJA</b>	
	a. Objektivat dhe qëllimi.....	5
	b. Identifikimi i çështjes.....	5
	c. Përgjegjësitë e strukturave drejtuese.....	5
	d. Përgjegjësitë e audituesve.....	5
	e. Kriteret e vlerësimit.....	5
	f. Standardet e auditimit.....	6
	g. Përmbledhje e punës së kryer.....	6
<b>III.</b>	<b>PËRSHRIMI I AUDITIMIT.....</b>	<b>7-7</b>
<b>IV.</b>	<b>GJETJET DHE REKOMANDIMET.....</b>	<b>8</b>
	Pika 1. Kuadri ligjor i miratuar në lidhje me përfitimet e Autoritetit Rrugor Shqiptar në kuadrin e implementimit të fondeve IPA 2013 si dhe ndryshimet e tij gjatë implementimit. Përfitimet e institucionit referuar kontratave të miratuara për përfituesin (listimeve të miratuara).....	8-9
	Pika 2. Komunikimet zyrtare në lidhje me përfitimet konkrete, opinionet e dhëna për draft raportet e paraqitura nga menaxhimi i projektit, apo dakortësitë mbi to. Marrja në dorëzim e përfitimeve konform kuadrit rregullator në fuqi, regjistrimet kontabël në përputhje me standardet e kontabilitetit dhe pasqyrimi në pasqyrat financiare në vitet koherente të përfitimit. Efektiviteti i përfitimeve konkrete, krahasuar me objektivat kryesorë të përcaktuara në kuadër të implementimit të IPA 2013 për përfituesin.....	9-13
	Pika 3. Mbi zbatimin e kontratës “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” komponenti 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza (Black Spot)”, me drejtime si më poshtë:  -Mënyra e përzgjedhjes së 10 pikave të zeza (black spots) për realizimin e projekteve për ndërhyrje. -Zbatimi i standardeve në fushën e sigurisë rrugore. -Hartimi i projektzbatimeve për komponentin pikat e zeza. -Mbi realizimin e pagesave për TVSH, për komponentin 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza (BlackSpotS)”.....	14-16
	Pika 4. Mbi masat e marra nga ARrSH për alokimin e fondeve për zbatimin e ndërhyrjeve sipas projekteve të miratuara për komponentin 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza (Black Spot)” .....	
<b>V.</b>	<b>KONKLUZIONE</b>	<b>22</b>
<b>VI.</b>	<b>ANEKSE</b>	<b>25</b>



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

### OPINIONI I AUDITIMIT

#### **Baza për opinionin mbi përputhshmërinë janë ISSAI 4000<sup>1</sup> dhe 4100<sup>2</sup>, ligji nr. 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e KLSH”.**

Opinionin i kualifikuar mbi përputhshmërinë për implementimin e Projektit “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Nga auditimi i përputhshmërisë, sa i takon shkallës së ndjekjes nga subjekti të rregullave, ligjeve dhe rregulloreve, politikave, termave dhe kushteve, mbi të cilat është rënë dakord (kriteret e auditimit të përputhshmërisë), u konstatuan devijime dhe mungesë e ndërveprimit të strukturave të përcaktuara në Marrëveshjen Financiare për zbatimin dhe monitorimin e të gjitha fazave të projektit, të cilat kanë sjellë si pasojë mos përfundimin e projektit brenda afatit të përcaktuar dhe mos përmbushje të plotë të qëllimit të përcaktuar.

Nga auditimi i përputhshmërisë, i mbështetur në standardet INTOSAI dhe në manualin e auditimit të përputhshmërisë së KLSH, i kryer në subjektin Autoriteti Rrugor Shqiptar për Projektin “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”, rezultuan devijime nga kuadri ligjor dhe rregullator në fuqi (kriteret), që në gjykimin profesional të audituesit të pavarur janë të përhapura dhe ndonjë rast edhe material, efektet e të cilave justifikojnë **dhënien e një opinionin të kualifikuar.**

*1- ISSAI 4000 - Objektivin e auditimit në një auditim të përputhshmërisë është të japë siguri të arsyeshme nëse informacioni i mbledhur sa i takon një çështje të veçantë është në përputhje, në të gjitha aspektet materiale, me kuadrin ligjor dhe rregullator në fuqi, kur auditimi bëhet lidhur me çështje të veçanta.*

*2- ISSAI 4100 – Objektivin e auditimit të përputhshmërisë është të japë siguri të arsyeshme nëse informacioni i mbledhur sa i takon një çështje të veçantë është në përputhje me të gjitha aspektet materiale me kuadrin ligjor e rregullator në fuqi, kur auditimi bëhet lidhur me çështje të veçanta.*

### I. PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Është audituar aktiviteti i zbatimit të Projektit “Përmirësimi i standardeve të sigurisë rrugore”, duke u përqendruar kryesisht në Komponentin 4 të Projektit “Përgatitja e masave gjithë përfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza (Black Spot)”, komponent për të cilin përfitues është Autoriteti Rrugor Shqiptar. Për këtë komponent është audituar mënyra e përzgjedhjes së 10 pikave të zeza (black spots) për realizimin e projekteve për ndërhyrje, zbatimin e standardeve në fushën e sigurisë rrugore, hartimi i projektzbatimeve, si dhe pagesat e TVSH.

Gjithashtu është audituar kuadri ligjor i miratuar në lidhje me përfitimet e Autoritetit Rrugor Shqiptar në kuadrin e implementimit të fondeve IPA 2013 si dhe ndryshimet e tij gjatë implementimit, përfitimet e institucionit referuar kontratave të miratuara për përfituesin si dhe komunikimet zyrtare në lidhje me përfitimet konkrete, opinionet e dhëna për draft raportet e paraqitura nga menaxhimi i projektit, apo dakordësia mbi to. Marrja në dorëzim e përfitimeve konform kuadrin rregullator në fuqi, regjistrimet kontabël në përputhje me standardet e kontabilitetit dhe pasqyrimi në pasqyrat financiare në vitet koherente të përfitimit. Efektiviteti i përfitimeve konkrete, krahasuar me objektivat kryesorë të përcaktuara në kuadër të implementimit të IPA 2013 për përfituesin.

Referenca e mësipërme është bazuar në faktin që projekti menaxhohet nga agjencia kontraktore e cila është marrë me zbatimin e projektit në tërësi e cila është Drejtoria e Përgjithshme për



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).

Disa nga gjetjet më kryesore paraqiten më poshtë:

GJETJA NR.	PËRMBLEDHËSE E GJETJES	REFERENCA NË RAPORTIN PËRFUNDIMTAR	RËNDËSIA	REKOMANDIMI
1.	<i>Projekti është shoqëruar me vonesa</i>	<i>Pika 1</i>	<i>E mesme</i>	<i>Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti Drejtues i projektit që në dokumentin e vlerësimit të projektit, të përfshihen shkaqet, pasojat dhe përgjegjësitë e mos zbatimit konformë termave të referencës të përshtatjes së direktivave të BE, sa i takon standardeve të sigurisë rrugore.</i>
2.	<i>Termet e referencës nuk janë realizuar sipas nevojës për shërbime</i>	<i>Pika 2</i>	<i>E lartë</i>	<i>Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga komiteti Drejtues që në dokumentin e vlerësimit të projektit të përfshihet shqyrtimi i realizimit të kontratës, krahasuar me termet e referencës përkatëse. Të analizohen pagesat e konsulentit sipas rezultateve, duke marrë në konsideratë angazhimin e nevojshëm të ekspertëve përkatës, në kushtet e mos nevojës për përshtatje të disa direktivave të BE, të cilat kanë rezultuar të realizuara. Sa më sipër, t'i kërkohej komitetit drejtues i projektit të analizojë përgjegjësitë dhe masat përkatëse.</i>
3.	<i>Janë propozuar që disa masa të zbatohen nëpërmjet miratimit të VKM, ndërkohë që legjislacioni i BE, parashikon që këto ndryshime të përfshihen në Kodin Rrugor.</i>	<i>Pika 2</i>	<i>E lartë</i>	<i>Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti Drejtues i projektit që në dokumentin e vlerësimit të projektit, të përfshihen shkaqet, pasojat dhe përgjegjësitë e mos zbatimit konformë termave të referencës të ngritjes së një institucioni që duhet të merret më standardet e sigurisë rrugore. Të analizohet angazhimi i ekspertëve përkatës ligjorë të konsulentit, në kushtet e mos realizimit të termave të referencës për ngritjen e institucionit përkatës.</i>



## KONTROLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

4.	<i>Preventivat për ndërhyrje në pikat e zeza janë bazuar në VKM nr. 629, datë 15.07.2015, por për zëra përkatës, referenca është e gabuar.</i>	<i>Pika 3</i>	<i>E Lartë</i>	<i>Rekomandohet që në preventivin përkatës të zbritet vlera 29,251 Euro.</i>
----	--	---------------	----------------	--

### Konkluzione

Projekti është shoqëruar me vonesa, të cilat ndikojnë negativisht në ndërhyrjet në pikat e zeza (rrezik aksidentesh), ndërhyrje të cilat mund të parandalojnë aksidente të mundshme, referuar numrit shumë të lartë të aksidenteve në rrugët në administrimin e ARSH.

Nuk janë respektuar direktivat e BE në lidhje me përshtatjen e legjislacionit, nëpërmjet parashikimit për ndryshime në Kodin Rrugor, por është bazuar në ndryshimet në Vendim të Këshillit të Ministrave. Po ashtu sipas direktivave të BE, për sigurinë rrugore duhet të ngrihet një institucion i veçantë, ndërkohë që sipas projektit, është lënë që siguria rrugore të monitorohet nëpërmjet strukturës “task force”.

Preventivi i hartuar për ndërhyrje në pikat e zeza, ka referenca të gabuara për disa zëra punimesh, pasojë e të cilave, në fazën e prokurimit të punimeve (prokurim i cili do realizohet nga ARrSH me fondet e buxhetit të shtetit), fondi limit do rezultonte më i lartë me vlerë 29,251 Euro.

### II. HYRJA

Mbështetur në Ligjin nr. 154/2014, datë 27.11.2014 “Për organizimin dhe funksionimin e KLSH”, në zbatim të Projektit dhe Programit të Auditimit nr. 210/1, datë 23.04.2019, miratuar nga Zv/Kryetari i KLSH, nga data 23.04.2019 deri me datë 31.05.2019, në subjektin Autoriteti Rrugor Shqiptar, për periudhën nga fillimi i projektit deri me datë 30.04.2019, u krye auditimi “Mbi zbatimin e përputhshmërisë” për Projektin “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” me përbërje:

1. A.T, përgjegjës grupi
2. A.B, audituese

**a. Titulli:** Raport Përfundimtar mbi auditimin e përputhshmërisë në ARrSH, Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

**b. Marrësi:** Autoriteti Rrugor Shqiptar, me Drejtor të Përgjithshëm znj. S.T.

**c. Objektivat dhe qëllimi:** Objektivi kryesor i grupit të auditimit të KLSH është arritja e qëllimit të asistencës teknike, sipas termave të referencës përkatëse. Auditimi ka për qëllim *promovimin e transparencës* duke ofruar raporte të besueshme për fondet nëse janë administruar siç kërkohet në aktet ligjore si dhe nëse shërbimi konsulent ka arritur qëllimin dhe objektivat e përcaktuara në marrëveshjen përkatëse të donacionit. Gjithashtu, projekti i auditimit ka për qëllim *promovimin e përgjegjshmërisë* ndaj devijimeve të raportimit dhe ndaj shkeljeve të kuadrit ligjor, në mënyrë që të mund të merren veprime korrigjuese dhe personat përgjegjës të përgjigjen për veprimet e tyre. Auditimi është realizuar vetëm sa i përket asistencës teknike, por në kuadër të projektit është realizuar edhe furnizimi i një automjeti të kompletuar me pajisje për



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

matjen e shkarkimit të gazrave në mjedis, zbatuar nga Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU) dhe audituar nga KLSH në kuadër të një auditimi tjetër.

*Auditimi i përputhshmërisë i ndërmarrë nga Kontrolli i Lartë i Shtetit ka për qëllim promovimin e qeverisjes së mirë në sektorin publik duke marrë parasysh rrezikun e mashtrimit në lidhje me përputhshmërinë (sipas ISSAI 400, p 18).*

**d. Identifikimi i çështjes:** Autoriteti Rrugor Shqiptar është përfitues i vetëm një komponenti, atë të eliminimit të pikave të zeza, por projekti auditohet në tërësi sa është e mundur, pasi agjencia kontraktore e cila është marrë me zbatimin e projektit në tërësi është Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).

**e. Përgjegjësitë e strukturave drejtuese të subjektit të auditur lidhur me çështjen nën auditim:** Projekti ka si qëllim kryesor përshtatjen e legjislacionit të BE në fushën e sigurisë rrugore, të ndarë në 5 komponentë më përfitues disa institucione.

**f. Përgjegjësitë e audituesve:** Audituesit janë përgjegjës për shprehjen e konkluzioneve dhe dhënien e opinionit për auditimin. Auditimi është bërë në përputhje me Standardet Ndërkombëtare të Auditimit INTOSAI. Janë respektuar kërkesat etike, është planifikuar dhe kryer auditimin sipas të cilit është arritur niveli i sigurisë së kërkuar.

**g. Kriteret e vlerësimit:**

Ligji organik i KLSH-së nr. 154/2014, datë 27.11.2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;

Rregullore e Brendshme “Mbi organizimin dhe funksionimit administrativ të KLSH-së”, miratuar me vendimin e Kryetarit të KLSH-së nr. 85, datë 30.06.2015 e ndryshuar.

Rregullore “Mbi Procedurat e auditimit në KLSH”, miratuar me vendimin nr. 107, datë 08.08.2017 të Kryetarit të KLSH-së, e ndryshuar. Praktika të mira të fushës si: Manuali i Auditimit të Përputhshmërisë të Gjykatës Evropiane të Audituesve; Kërkesat e Udhërrëfyesit të IDI-t, INTOSAI "Për implementimin e Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit, ISSAI mbi “Auditimin e përputhshmërisë”, Manual i Auditimit Përputhshmërisë, të miratuar nga Kontrollit i Lartë i Shtetit.

Ligji nr. 10296, datë 08.07.2010 “Për menaxhimin financiar dhe kontrollin” u ndryshuar,

Ligji “Për ratifikimin e Marrëveshjes së financimit”. Ligjin nr. 8990, datë 23.01.2003 “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”, i ndryshuar, Ligje të fushës së ndërtimit. Termat e referencës për fondet IPA 2013

VKM nr. 116, datë 24.02.1997 “Për kompetencat, procedurat, nënshkrimin, lëvrimin, regjistrimin, zbatimin, shlyerjen dhe raportimin e huave, kredive dhe ndihmave të huaja që i jepen Qeverisë së Republikës së Shqipërisë”.

VKM nr. 452, datë 01.07.1998 "Për disa masa në përmirësimin e punës për financimin e projekteve që financohen nga donatorë të huaj”;

Udhëzim i Ministrisë së Financave nr. 8, datë 17.02.2003 “Për evidentimin, regjistrimin, përdorimin dhe raportimin e financimeve të huaja, në kuadrin e projekteve dhe marrëveshjeve me donatorët e huaj” etj.

**h. Standardet e auditimit:**

- ISSAI 100 – (Parimet themelore të auditimit të sektorit publik)



## KONTROLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

- ISSAI 400 (*Parimet themelore të auditimit të përputhshmërisë*).
- Kodi etik i KLSH.

### **i. Përmbledhje e punës së kryer.**

- Nga auditimi është konstatuar se termat e referencës nuk janë përgatitur në mënyrë të mirë studiuar, pasi disa nga direktivat e BE të caktuara për tu përshtatur me legjislacionin vendor, kanë rezultuar të implementuara.
- Nuk është realizuar e plotë asistencë teknike për ngritjen e një institucioni të posaçëm për sigurinë rrugore, por është mjaftuar me aktivitetin e një task force që vepron në kuadër të disa institucioneve, ngritur me Vendim të Këshillit të Ministrave.
- Preventivat e përgatitura për ndërhyrje në 10 pika të zeza janë bazuar në manualin teknike të çmimeve të ndërtimit, por për zëra të veçante referenca ka qenë e gabuar. Nga përllogaritjet rezulton se vlera e punimeve duhet të jetë me zbritje në vlerë 29,251 Euro.

### **III. PËRSHKRIMI I AUDITIMIT**

Sipas pikës 2.1 të termave të referencës, objektivi i përgjithshëm i këtij projekti është të kontribuojë në krijimin e një sistemi të sigurisë rrugore në Shqipëri në përputhje me standardet e BE-së.

Qëllimi i projektit është, përmbushja e objektivave të Direktivës së BE-së për inspektimin e automjeteve komerciale dhe përgatitja e legjislacionit shqiptar për gatishmërinë për zbatimin e rrugës dhe gatishmërinë e zbatimit, përgatitja e specifikimeve teknike në lidhje me pajisjet që do të furnizohen dhe instalohen, trajnimet për përdorim dhe mirëmbajtje që lidhen me kontrollet në rrugë.

- Krijimi i një sistemi efektiv të menaxhimit të shpejtësisë së trafikut, duke inkorporuar një zbatim efektiv dhe të mbështetur nga masat inxhinierike, skemat e trajtimit të Blackspot dhe fushatat e ndërgjegjësimit.
- Rritja e aftësive teknike për analizën e aksidenteve dhe zhvillimin e zgjidhjeve inxhinierike të sigurisë rrugore dhe dizajnimin dhe ndërtimin sipas standardeve ndërkombëtare. Përfundimi i funksionimit e zhvillimit dhe selektimit të kundërmasave të sigurisë rrugore, për përmirësimin e detajuar të hartimit, vlerësimeve të kostos, llogaritjen e përfitimeve dhe menaxhimin e zbatimit për reduktimin efektiv të aksidenteve.
- Përgatitja për ngritjen e vetëdijes së sigurisë rrugore dhe fushatave të edukimit publik, për reduktimin e aksidentit dhe lëndimit dhe rritjen e sjelljes më të mirë të përdoruesve të rrugës.

Projekti është parashikuar me vlerë 2,000,000 Euro, e cila përfshin prokurimin e një kontrate shërbimi (asistencë teknike), e cila është parashikuar të realizohet në tremujorin e katërt të vitit 2013, si dhe një kontratë furnizimi e cila është parashikuar të realizohet në tre mujorin e dytë të vitit 2015.

Për asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore është parashikuar vlera 1,300,000 Euro dhe për blerjen e një automjeti për pajisje për matjen e shkarkimit të gazrave në ambient, është parashikuar vlera 700,000 Euro. Pas realizimit të tenderimeve përkatëse, është nënshkruar kontrata për asistencë teknike me vlerë 1,003,600 Euro dhe blerje automjeti me vlerë 429,000 Euro. Kontrata e blerjes së automjetit është realizuar, ndërsa afati i kontratës së asistencës teknike është përmbushur me datë 09.04.2019, shërbimet e së cilës janë në proces marrje në dorëzim nga përfituesit.



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Konsulenti në muajin mars 2019, ka përgatitur draft raportin përfundimtar të shërbimeve konsulente.

Autoriteti Rrugor Shqiptar, është përfitues sipas rezulttit 4

Objekti, qëllimi dhe fushëveprimi i auditimit është zbatimi i termave të referencës së kontratës së shërbimeve konsulentë, konkretisht për komponentin 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e Pikave të zeza të identifikuar”, ku përfitues është ARrSH.

Qëllimi i auditimit është hartimi i Raportit Përfundimtar mbi bazën e vlerësimit të gjetjeve, si dhe dhënia e rekomandimeve.

Auditimi është fokusuar kryesisht në Draft Raportin Final të Konsulentit, pasi nuk është miratuar përfundimisht nga strukturat përkatëse.

### IV. GJETJET DHE REKOMANDIMET

#### **III. 1. Kuadri ligjor i miratuar në lidhje me përfitimet e Autoritetit Rrugor Shqiptar në kuadrin e implementimit të fondeve IPA 2013 si dhe ndryshimet e tij gjatë implementimit. Përfitimet e institucionit referuar kontratave të miratuara për përfituesin (listimeve të miratuara).**

##### **1. Realizimi i shërbimeve të asistencës teknike është shoqëruar me vonesa, të cilat fillojnë që në fazën e realizimit të procedurave të prokurimit.**

**Situata:** Në Programin IPA 2013 të zbatuar në mënyrë të decentralizuar, Komisioni ka për qëllim të sigurojë Ministrinë Shqiptare të Transportit dhe Infrastrukturës me ekspertizë teknike për të përmirësuar standardet e sigurisë rrugore, të cilat janë dukshëm të ulëta.

Bazuar në Vendimin e Komisionit të Implementimit datë 11.11.2013, Aneksi, Pika 2.2, Programi Kombëtar për Shqipërinë është në vlerë 82,032,000 Euro, nga të cilat vlera 17,800,000 do të zbatohet në formë të decentralizuar. Programi është ndarë në 6 komponentë. Për sektorin e transportit është parashikuar vlera 2,000,000 Euro, ose në masën e 3 % të ndihmës.

Sipas projektit “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” është parashikuar prokurimi i vlerës 2,000,000 Euro, e cila përfshin prokurimin e një kontrate shërbimi (asistencë teknike), e cila është parashikuar të realizohet në tremujorin e katërt të vitit 2013, si dhe një kontratë furnizimi e cila është parashikuar të realizohet në tre mujorin e dytë të vitit 2015. Pavarësisht sa më sipër, prokurimi dhe realizimi i këtyre kontratave është në fazë përfundimi, pra disa vite me vonesë nga parashikimi.

Për asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore është parashikuar vlera 1,300,000 Euro dhe për blerjen e një automjeti për pajisje për matjen e shkarkimit të gazrave në ambient, është parashikuar vlera 700,000 Euro. Pas realizimit të tenderimeve përkatëse, është nënshkruar kontrata për asistencë teknike me vlerë 1,003,600 Euro dhe blerje automjeti me vlerë 429,000 Euro. Kontrata e blerjes së automjetit është realizuar, ndërsa afati i kontratës së asistencës teknike është përmbushur me datë 09.04.2019, shërbimet e së cilës janë në proces marrje në dorëzim nga përfituesit.



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

**Kriteri:** Ligjin nr. 9840, datë 10.12.2007, "Marrëveshja kuadër është nënshkruar ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe komisionit të Komuniteteve Evropiane për rregullat e bashkëpunimit për asistencën për Shqipërinë, në kuadër të zbatimit të instrumentit të parazgjerimit (IPA)".

**Ndikimi/Efekti:** Shërbimi i asistencës teknike nuk është realizuar sipas parashikimit sa i takon periudhës së implementimit, duke mos i përfituar në kohën e duhur këto shërbime të cilat kanë efekt parandalues sa i takon aksidenteve rrugore.

**Shkaku:** Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU), e cila është ngarkuar me menaxhimin dhe zbatimin e projektit, nuk ka realizuar organizimin e duhur për implementimin e projektit, sipas përcaktimeve në marrëveshje.

**Rëndësia:** E mesme.

**Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti drejtues i Projektit përfshirjen në dokumentin e vlerësimit të projektit arsytet dhe shkaqet e vonës në zbatimin e projektit.

Për projektet në vazhdimësi, njësitë e qeverisjes të ngarkuara me menaxhimin e projekteve, si dhe institucionet përfituese për rastin konkret ARSH, duhet të marrin masat e duhura për mbështetjen institucionale sipas termave të referencës, me synim shmangien e vonësve në realizimin e projekteve.

*Përgjegjësi për vonesat në zbatimin e projektit mban Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).*

### **IV. 2. Komunikimet zyrtare në lidhje me përfitimet konkrete, opinionet e dhëna për draft raportet e paraqitura nga menaxhimi i projektit, apo dakordësitë mbi to. Marrja në dorëzim e përfitimeve konform kuadrin rregullator në fuqi, regjistrimet kontabël në përputhje me standardet e kontabilitetit dhe pasqyrimi në pasqyrat financiare në vitet koherente të përfitimit. Efektiviteti i përfitimeve konkrete, krahasuar me objektivat kryesorë të përcaktuara në kuadër të implementimit të IPA 2013 për përfituesin.**

#### **1. Termat e referencës së kontratës së asistencës teknike, nuk janë përgatitur mbi baza reale, të nevojës për shërbimet përkatëse.**

**Situata:** Në Draft Raportin final Pika 4 "Përmbledhje ekzekutive" sa i takon rezultatit 1 përcaktohet:

Direktivat e mëposhtme të BE-së që përcaktojnë standardet për testimin e aftësisë teknike janë

- Direktiva 2014/45 / BE (Testet periodike të automjeteve dhe rimorkiot e tyre)
- Direktiva 2014/47/BE (Inspektime teknike në rrugë të automjeteve komerciale).

Konsulenti ka rishikuar legjislacionin përkatës shqiptar në lidhje me kontrollet ligjore/teknike të automjeteve dhe proceset e inspektimit, duke identifikuar boshllëqet dhe nevojat për përbushjen e direktivave përkatëse të BE-së dhe praktikave më të mira ndërkombëtare. Vëmendje e veçantë i është kushtuar kontekstit të veçantë shqiptar në aspektin e politikave të transportit, planeve të sigurisë, menaxhimit të sigurisë dhe kuadrin institucional.

Konsulenti konstatoi se Direktiva 2014/45/BE për kontrollet periodike të aftësisë teknike është transpozuar në mënyrë të konsiderueshme në kuadrin ligjor shqiptar nga Urdhri i Ministrit Nr.



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

2/2010 dhe përmes ndryshimeve të Kodit Rrugor nr. 8378/1998 në nenet 79-80 lidhur me kontrollin teknik të automjeteve. Aktualisht, inspektimet teknike periodike të automjeteve janë kontraktuar dhe operohen nga SGS (Societe Generale de Surveillance). **Nga këndvështrimi ligjor, vetëm ndryshime të vogla duhet të bëhen në legjislacionin përkatës shqiptar.**

Nga ana tjetër, inspektimet në rrugë (RSI) të automjeteve komerciale nuk janë aktualisht të kryera sipas Direktivës së BE-së. Prandaj, hartimi i një legjislacioni të rëndësishëm ishte i nevojshëm për të përfshirë në legjislacionin shqiptar të transportit Direktivën 2014/47/BE për kontrollet e automjeteve në rrugë.

**Sa më sipër konstatohet se, termat e referencës nuk janë përgatitur mbi baza të studiuara, të nevojës për arritjen e objektivave të BE në fushën e transportit, si dhe mbi analizën se sa legjislacioni i BE është i përfshirë në legjislacionin shqiptar.**

**Kriteri: Në pikën 4.2.A.ii, të Termave të Referencës në lidhje me rezultatin 1 përcaktohet:**

*"Hartimi i propozimeve për rishikimin e legjislacionit individual në mënyrë që ato të jenë në përputhje me direktivat aktuale të BE-së; 2000/30/EU; 2010/47/EU; 2003/26/EU; dhe 2004/54/BE dhe Direktiva 2009/40, që do të zëvendësohen në vitin 2018 nga Direktiva 2014/45. Konsiderata duhet të përfshijë ligjin dhe politikën e lidhura me transportin shqiptar, planin e sigurisë, strukturat e menaxhimit dhe zinxhirët dhe procedurat e përgjegjësisë. Konsiderata duhet të përfshijë ligjin dhe politikën e lidhura me transportin shqiptar, planin e sigurisë, strukturat e menaxhimit dhe zinxhirët dhe procedurat e përgjegjësisë".*

**Ndikimi/Efekti:** Kontrata e shërbimeve konsulentë nuk është realizuar sipas termave të referencës, për arsye të mos përcaktimit të detajuar të detyrës së konsulentit. Disa nga direktivat e BE të parashikuara për përshtatje me legjislacionin shqiptar, kanë rezultuar të realizuara më parë. Përcaktimi i saktë i termave të referencës, do të shoqërohej me kohë më të reduktuar të angazhimit të ekspertëve përkatës në zbatimin e kontratës.

**Shkaku:** Mos hartimi i detajuar i termave të referencës.

**Rëndësia:** E Lartë.

**Rekomandimi:**

Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga komiteti Drejtues që në dokumentin e vlerësimit të projektit të përfshihet shqyrtimi i realizimit të kontratës, krahasuar me termat e referencës përkatëse.

Të analizohen pagesat e konsulentit sipas rezultateve, duke marrë në konsideratë angazhimin e nevojshëm të ekspertëve përkatës, në kushtet e mos nevojës për përshtatje të disa direktivave të BE, të cilat kanë rezultuar të realizuara.

Sa më sipër, t'i kërkohej komitetit drejtues i projektit të analizojë përgjegjësitë dhe masat përkatëse.

*Përgjegjësi për vonesat në zbatimin e projektit mban Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).*

**2. Ndryshimet ligjore janë propozuar të realizohen nëpërmjet Vendimit të Këshillit të Ministrave dhe jo ndryshimit të Kodit rrugor.**

**Situata:** Bazuar në Draft Raportin Final, Konsulentit ka propozuar zbatimin e Direktivës 2014/47/BE në organin ligjor shqiptar nëpërmjet instrumentit të Vendimit të Këshillit të Ministrave, pa ndryshuar ligjin kryesor (Kodi Rrugor) i cili do të kërkonte kohë të gjata miratimi



## KONTROLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

(duke iu referuar në veçanti nenit 78 të Kodit Rrugor "Kushtet Teknike të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiot e tyre në trafik").

Një Task Forcë e përbërë nga anëtarët e Policisë së Trafikut Shqiptar dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (siç është përcaktuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave të botuar në Fletoren Zyrtare të Republikës së Shqipërisë – VKM nr.465, datë 26.07.2018, "Për të krijuar një Task Forcë për të përmirësuar nivelin e automjeteve të kontrollit dhe rimorkiot e tyre", u identifikuan gjithashtu si strukturë institucionale përgjegjëse për menaxhimin e sistemit RSI.

**Në pikën 7.3 Par. 2 të DRP përcaktohet: "Rishikimi i Legjislacionit.** *Në transpozimin e direktivave objekt të këtij studimi në legjislacionin shqiptar, Konsulenti ka verifikuar që është e mundur të ndiqet linja e treguar nga Përfituesi i cili nuk ka rekomanduar ndryshimin e ligjit kryesor (Kodi Rrugor) për shkak të procedurave të gjata të miratimit. Nga ana tjetër, nga një këndvështrim i përgjithshëm, Konsulenti beson se Kodi Rrugor duhet të rishikohet në të ardhmen e ardhshme, pasi standardet e BE-së ndërkohë kanë evoluar (p.sh. ekzistojnë rregulla të reja të miratimit të tipit të BE-së për sigurim dhe makina më të pastra)".*

Ky propozim është në kundërshtim me hierarkinë ligjore në Republikën e Shqipërisë. Kodi Rrugor përfshihet tek ato ligje të cilat duhet të miratohen me 3/5 e votave të parlamentit dhe referuar kësaj nuk mund të ndryshohet me VKM, për më tepër kur ligji kërkon një shumicë të cilësuar. Në kuptim të Kushtetutës, Këshilli i Ministrave nxjerr vendime (kur vete ligji e kërkon) në bazë dhe për zbatim të ligjit, jo për ta ndryshuar atë.

Konsulenti duhet të përgatiste ndryshimet konkrete për Kodin Rrugor referuar direktivave të BE, duke u fokusuar në mundësitë e vendit tonë. Qëllimi i përgjithshëm i projektit është të siguroj një përmirësim dhe sistem efikas të sigurisë rrugore, të vazhdojë procesin e harmonizimit të legjislacionit në fushën e transportit rrugor, me atë të Bashkimit Evropian, duke harmonizuar rregullat për sigurinë, mbrojtjen e mjedisit dhe shërbimet e transportit.

**Kriteri: "Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë".**

**Standardet e BE.**

**Ndikimi/Efekti:** Implementimi i direktivave të BE nëpërmjet instrumentit të Vendimit të Këshillit të Ministrave nuk mund të japë efekte afatëgjata, në këtë mënyrë në një periudhë të afërt do të kërkohej që këto ndryshime të implementohen në kodin rrugor të republikës së Shqipërisë. Qëllimi kryesor i projektit është përshtatja e direktivave të BE me legjislacionin shqiptar, ndërkohë që nga strukturat e përfshira në menaxhimin e projektit pranohet që këto direktiva të mos implementohen totalisht.

**Rëndësia:** E lartë.

**Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti Drejtues i projektit që në dokumentin e vlerësimit të projektit, të përfshihen shkaqet, pasojat dhe përgjegjësitë e mos zbatimit konformë termave të referencës të përshtatjes së direktivave të BE, sa i takon standardeve të sigurisë rrugore.

*Përgjegjësi për vonesat në zbatimin e projektit mban Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).*



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

### **3. Nuk janë hartuar termat e referencës për ngritjen e një institucioni të veçantë për menaxhimin e sigurisë rrugore.**

**Situata:** Sa i përket zbatimit të legjislacionit për inspektimet në rrugë, duke filluar nga një pasqyrë ende për t'u definuar, Konsulenti ka propozuar dy opsione për zbatimin e procesit që do të përfundohej me përkufizimin e legjislacionit në lidhje me kontrollin në rrugë:

-Alternativa 1, ku funksionet e autoritetit kompetent do të ruheshin brenda institucioneve aktuale të Qeverisë;

-Alternativa 2, ku do të futet një organ i ri institucional, si një Inspektorati Kombëtar për Kontrollin e Trafikut Rrugor.

MIE ka shprehur qartë dëshirën për të ndjekur opsionin e parë, pasi krijimi i një inspektorati të pavarur nuk do të ishte në përputhje me strukturën e re institucionale të krijuar pas reformave të fundit.

**Edhe në këtë pikë projekti nuk ka arritur efikasitetin që duhet të arrijë pasi shteti shqiptar i ka të krijuara dhe funksionale strukturat dhe ka konkluduar që nuk ka nevojë për lindjen e një institucioni të ri.**

Në raportin e paraqitur vetëm për komponentin e parë janë propozuar dy alternativa për përshtatjen dhe përmirësimin e legjislacionit ekzistues, konkretisht;

Opsioni A: 1. Përmirësimi i legjislacionit ekzistues shqiptar dhe marrëveshjet ekzistuese institucionale sipas kontrolleve vjetore dhe periodike të aftësisë për punë të automjeteve

2. Funksionet e autoritetit kompetent do të mbahen brenda Drejtorisë së Përgjithshme të Drejtorisë së Transportit Rrugor dhe zbatimi i tij do të mbikëqyret nga Drejtoria e Trafikut dhe Sigurisë së Trafikut.

3. Prioriteti kryesor: Ndryshimi i legjislacionit primar. Ky opsion do të kërkojë ndryshime në Aktin Shqiptar Nr. 8378/1998 (Kodi Rrugor) për të përfshirë inspektimet teknike në rrugë në automjete komerciale.

4. Prioriteti i nivelit të dytë: Propozimi i një projektligji të ri; kjo do të rregullojë inspektimet dhe kontrollin mbi transportin rrugor, aktivitetet e lidhura me të, veprimtarinë e qendrave të trajnimit dhe përmirësimin e personelit të specializuar në fushën e transportit rrugor.

5. Afati kohor për zbatim: brenda 2 viteve

**Opsioni B:** 1. Krijimi i një organi të ri institucional, një Inspektorati Kombëtar për Kontrollin e Trafikut Rrugor (Inspektorati). Inspektorati do të jetë një organ i përhershëm teknik i specializuar nën varësinë e Ministrisë së Infrastrukturës; një institucion publik i financuar tërësisht nga të ardhurat e veta. Inspektorati do të caktohet për të siguruar inspektimin dhe kontrollin në nivel kombëtar të pajtueshmërisë me rregulloret vendore dhe ndërkombëtare në fushën e transportit rrugor në përputhje me atributet e përcaktuara me legjislacionin në fuqi.

2. Prioriteti kryesor: Ndryshimi i legjislacionit primar. Ky opsion do të kërkojë ndryshime të Aktit Shqiptar Nr. 8378/1998 (Kodi Rrugor) për të përfshirë inspektimet teknike në rrugë në automjete komerciale;

3. Prioriteti i dy niveleve: Do të kërkohet një draft i mëtejshëm i akteve normative të kërkuara që do të krijojnë inspektoratin e ri, rregulloret e brendshme, marrëdhëniet me institucionet e tjera etj. Së bashku me projekt-amendamentet e legjislacionit ekzistues që do të ndikohen nga fuqia e Inspektorati;

4. Prioriteti i grupit të tretë: Propozimi i projektligjit të ri pasues i cili do të rregullojë mënyrën e inspektimit dhe kontrollit mbi transportin rrugor, aktivitetet e lidhura, aktivitetin e trajnimit



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

**Vendimi përfundimtar ishte krijimi i një Task Force të përbashkët**, ndërmjet Policisë së Trafikut Shqiptar dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (GDTRS), ku Policia Rrugore do të ishte përgjegjëse për zbatimin e kontroleve, ndërsa GDTRS do të merrej me operative dhe pjesë teknike, duke siguruar staf të trajnuar për të kryer kontrollet në përputhje me kërkesat e legjislacionit të ri. Kjo zgjidhje do të shmangte ndryshimet e mëdha institucionale, duke bërë të mundur që të përfitojnë nga aftësitë dhe përvojën e konsoliduar të këtyre institucioneve.

- Të krijohet një vendim të ri të Këshillit të Ministrave në përputhje me Direktivën 2014/47/BE, në përputhje të plotë me Kodin Rrugor dhe në bazë të marrëveshjeve ndërmjet të gjitha palëve të interesuara.

Përfituesi i siguroi Konsulentit Vendimin e Këshillit të Ministrave, nr. 465, datë 26.07.2018, "Për të krijuar një Task Forcë për të përmirësuar nivelin e automjeteve të kontrollit dhe rimorkiot e tyre", e cila përcakton strukturën institucionale që do të merret me organizimin e inspektimeve rrugore të automjeteve komerciale.

Konsulenti e pranoi idenë e VKM për futjen e Task Forcës të caktuar për menaxhimin e inspektimeve rrugore, duke theksuar megjithatë se Direktiva e BE-së i referohet aktiviteteve të kryera nën patronazhin e një autoriteti të përhershëm, **ndërsa vendimi i këshillit të ministrave aplikohet me afat të caktuar**. Përfituesi konfirmoi se Task Forca mund të identifikohet si organi i vetëm institucional që vepron në sistemin RSI, pa qenë nevoja e krijimit të ndonjë institucioni tjetër të përhershëm të qeverisë, duke siguruar mundësinë e rinovimit të mandatit të Task Forcës për një periudhë të pacaktuar, siç tashmë ndodhi për forca të ngjashme të punës të emëruar nga qeveria shqiptare.

Vendimi i Ministrit për themelimin e Task Forcës siguron një kompetencë të përbashkët të MIE dhe Ministrisë së Brendshme në vetë Task Forcën, duke siguruar autoritetin e nevojshëm dhe kapacitetin e vendimmarrjes brenda organit të ri institucional.

Mbi këtë bazë, Konsulenti filloi të punojë në aspektin teknik ligjor për transpozimin e Direktivës 2014/47/BE në legjislacionin kombëtar dhe në përcaktimin e mëtejshëm të mekanizmit që vepron në kontrollet e automjeteve anësore.

**Kriteri:** Direktiva 2014/47/BE

**Ndikimi/Efekt:** Problematika e sigurisë rrugore do të vazhdojë të jetë problematike në mungesë të strukturave menaxhuese që duhet të ngrihen posaçërisht. Menaxhimi nëpërmjet task forcë, nuk mund të jetë efektet e duhura në terma afatgjatë. Kemi të bëjmë me mos reflektim të direktivës së BE, i cili paraqitet nga Konsulenti sipas alternativës së dytë, duke dalë në këtë mënyrë në kundërshtim me qëllimin kryesor të termave të referencës dhe qëllimit kryesor sipas rezultatit 1.

**Rëndësia:** E lartë.

**Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti Drejtues i projektit që në dokumentin e vlerësimit të projektit, të përfshihen shkaqet, pasojat dhe përgjegjësitë e mos zbatimit konformë termave të referencës të ngritjes së një institucioni që duhet të merret më standardet e sigurisë rrugore. Të analizohet angazhimi i ekspertëve përkatës ligjorë të konsulentit, në kushtet e mos realizimit të termave të referencës për ngritjen e institucionit përkatës.

*Përgjegjësi për vonesat në zbatimin e projektit mban Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).*



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

### **IV. 3. Mbi zbatimin e kontratës “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” komponenti 4 “Përgatitja e masave gjithë përfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza (Black Spot)”, me drejtime si më poshtë:**

- Mënyra e përzgjedhjes së 10 pikave të zeza (black spots) për realizimin e projekteve për ndërhyrje.
- Zbatimi i standardeve në fushën e sigurisë rrugore.
- Hartimi i projektzbatimeve për komponentin pikat e zeza.
- Mbi realizimin e pagesave për TVSH, për komponentin 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza (Black Spot)”.

#### **1. ARrSH ka vonuar miratimin e projektzbatimeve për eliminimin e pikave të zeza, përgatitur nga Konsulenti.**

**Situata:** Kontrata e shërbimeve konsulente nr. EuropeAid/136323/IH/SER/AL “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” është nënshkruar ndërmjet Drejtorit të Drejtorisë së Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU) z. M.S dhe Subjektit “JV SPEA E. T. L.”, D.C, A.S” me datë 07.03.2017, me vlerë 1,003,600 Euro. Shërbimet e konsulencës kanë filluar me datë 10.04.2017, me afat 24 muaj, me datë përfundimi 09.04.2019.

Draft Raporti Përfundimtar është dorëzuar nga konsulenti në mars 2019. Deri në momentin e auditimit, bazuar në informacione dhe deklarime të anëtarëve të Komitetit Drejtues të Projektit nuk është miratuar në formë përfundimtare ky draft raport. Dokumentacioni i projektit administrohet nga Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU), dhe një set i këtij dokumentacioni i dorëzohet përfituesve për marrje në dorëzim, në fazë përfundimtare.

Në pikën 6.3 të Draft Raportit Përfundimtar dorëzuar nga konsulenti në muajin mars 2019, cilësohet se i gjithë dokumentacioni i përgatitur nga Konsulenti është paraqitur Autoritetit Kontraktor (CFCU) dhe përfituesit (MTI) për aprovim.

Bazuar në Termat e Referencës (TeR), Pika 4.3 "Menaxhimi i projektit", organi përgjegjës Njësia Qendrore Financiare dhe Kontraktuese (CFCU) në kuadër të Ministrisë së Financave do të jetë autoriteti kontraktues dhe do të jetë përgjegjës për të gjitha aspektet administrative dhe procedurale të procesit të tenderimit, çështjeve kontraktuese dhe menaxhimit financiar, duke përfshirë pagesën e aktiviteteve të projektit.

CFCU do të jetë përgjegjëse për zbatimin e projektit.

Grupi i Punës i ARSSH ka marrë pjesë aktive në takimet e zhvilluara duke dhënë mendimet për përmirësimin e legjislacionit që lidhet me inspektimet e mjeteve si dhe hartimin e specifikimeve për kontrollin e mjeteve në rrugë, rezultate të cilat kanë përfunduar në fazën e parë të projektit, gjatë vitit 2017 dhe në fillim të 2018.

Konsulenti në muajin mars 2019, ka përgatitur draft raportin përfundimtar të shërbimeve konsulente.

Autoriteti Rrugor Shqiptar, është përfitues sipas rezultatit 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e Pikave të Zeza të identifikuar”.



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

**Sa i përket këtij komponenti, nga auditimi rezultoi që ka vonesa në miratimin e projektbatimit për ndërhyrjen në 10 pika të nxehta, të paraqitura nga konsulentit për miratim nga ARrSH si përfitues.**

Pavarësisht se konsulentit ka paraqitur në ARrSH projektzbatimin për miratim në muajin mars 2019, deri me datë 17.05.2019, nuk është miratuar nga ana e ARSH projektzbatimi për eliminimin e 10 pikave të zeza të cilat janë selektuar nga 64 pika të zeza të identifikuar më parë.

**Kriteri:** Termat e referencës Pika 7.2 "Paraqitja dhe miratime" ku përcaktohet:

*"Drafti i raportit ri-shkruhet me shqyrtimin e komenteve, komenteve dhe ndryshimeve të dhëna nga Menaxheri i Projektit dhe përfituesit.*

*Raporti Përfundimtar do të përfshijë gjithashtu një pasqyrë financiare të plotë për aktivitetet e ndërmarrja, një regjistër të nënshkruar dhe të kompletuar të blerjes dhe dorëzimit të të gjitha pasurive të blera sipas kontratës dhe propozimeve për veprimet e ardhshme. Raporti Përfundimtar duhet të përfshijë të gjitha raportet e aprovuara më parë dhe dokumentet tjera përkatëse në një CD-Rom.*

*Raporti Përfundimtar duhet të shoqërohet me faturën përfundimtare dhe një raport verifikimi të shpenzimeve që konfirmon vlerën përfundimtare të vërtetuar të kontratës. PAGESA përfundimtare do t'i nënshtrohet miratimit të Raportit Përfundimtar dhe pranimit të raportit të verifikimit të shpenzimeve. Miratimi bëhet brenda 1 muaj nga marrja e komenteve mbi draftin e raportit përfundimtar nga Menaxheri i Projektit i identifikuar në kontratë".*

**Ndikimi/Efekti:** - Vonesa në nisjen e procedurave të prokurimit përkatëse për investimin dhe përzgjedhjen e mbikëqyrësit të punimeve.

- Vonesa në nisjen e procesit të ndërhyrjes në këto pika për përmirësimin e standardeve dhe uljen e mundësisë së ndodhjes së aksidenteve rrugore, në këto pika.

- Ndryshime të gjendjes fizike të sinjalistikës horizontale, vertikale apo masa mbrojtëse, në momentin e ndërhyrjes, krahasuar me periudhën e identifikimit, të cilat kërkojnë ndryshime të projektpreventivave dhe kontratës që do nënshkruhet.

**Rëndësia: E mesme.**

**Rekomandimi:** Autoriteti Rrugor Shqiptar, të marrë masa për miratimin në afat të dokumentacionit të paraqitur nga konsulentit për masat për eliminimin e pikave të zeza, por edhe të projekteve të tjera që kërkojnë miratime të ngjashme, në mënyrë që të shmangen vonesat të cilat bëjnë që përfitimet dhe objektivat e parashikuara nga realizimi i projektit të mos jenë në masën e duhur.

## **2. Projektzbatimet për eliminimin e pikave të zeza, janë realizuar me mangësi sa i përket analizës së kostos, për disa zëra punimesh.**

**Situata:** Mbas verifikimit të koordinatave gjeografike në hartën e Shqipërisë në formatin GIS të aksidenteve të ndodhura në rrjetin rrugor shqiptar ka rezultuar se numri i pikave të zeza të rrezikut është gjithsej 240. Në rrjetin rrugor Shtetëror (kombëtar) në të cilin është ent pronar ARSH janë gjithsej 191 Pika Rreziku, nga të cilat, bazuar në buxhetin e parashikuar, janë përzgjedhur 10 për ndërhyrje.

Për përlogaritjen e vlerës së ndërhyrjeve sipas pikave të zeza të miratuara, është aplikuar Manuali i çmimeve të punimeve të ndërtimit i vitit 2015. Rezulton se jo të gjitha zërat e punimeve janë të përfshira në material. Në dokumentacionin e paraqitur pretendohet se për zëra punimesh të pa përfshira në manual, sa i takon bazës materiale është bazuar në çmimet e



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

manualit. Nga shqyrtimi i disa zërave të cilat nuk përfshihen në manual rezultojnë se janë aplikuar çmime relativisht të larta të cilat do të konsiderohen si një fryrje e fondit limit.

Zërat me diferenca paraqiten si më poshtë:

1. Riparim i barrierave metalikë në rrugë ekzistuese (nuk ka përllogaritje kostoje as detajim) me vlerë 4,020 Euro.

2. Panel informativ 300 x 300 cm, AL-CL2 përcaktuar me vlerë 3,054 Euro për copë. Nga verifikimi në manualin e çmimeve rezultojnë se referenca për çmimin mund të merret sipas analizës 3.162 "Tabela të mëdha informative + bazamenti U, H = 5.5 m", sipas të cilës çmimi është referuar 195,051 lekë ose 1,560 Euro.

FR06 është përfshirë "Panel i madh informativ 300 x 225 cm, AL-CL2" me çmim 3,237 euro për copë.

Sasia e tabelave të përfshira në preventivët përkatës është 9 copë (KO 01, 2 copë), (FR06, 1 copë), (TR09, 2 copë), (DU07, 4 copë). Vlera e përfshirë më tepër në preventiv për këtë zë është 13,629 Euro [9 copë x (3,054 Euro-1,560 Euro)] + 183 Euro (FR06). Kjo vlerë përfaqëson rritje të pa argumentuar të fondit limit.

3. Sipas analizës AN 145, çmimi i paraqitur në manual është 1869 lekë (15.1 Euro) për m<sup>2</sup> dhe jo 4,216 lekë (33.9 Euro) për m<sup>2</sup> "Vijëzim termoplastik i bardhë (sprajt)". Sasia e bojatisjes e përfshirë në preventivat paraqitet 831 m<sup>2</sup> (KO01, 9 m<sup>2</sup>), (BR02, 254.9 m<sup>2</sup>), (GJ01, 2 m<sup>2</sup>), (DU09, 29.8 m<sup>2</sup>), (FR02, 15 m<sup>2</sup>), (SH03, 18.6 m<sup>2</sup>), (TR01, 176 m<sup>2</sup>), (DU07, 326 m<sup>2</sup>). Vlera e paraqitur më tepër në preventiv për këtë zë punimi është 15,622 Euro [831 m<sup>2</sup> x (33.9 -15.1) Euro]

4. "Delineator gjysmë rrethor 50 x 40 mm Al për ishuj trafiku" i paraqitur me çmim 687.17 Euro për copë, nuk është paraqitur referencë çmimi.

**Fondi limit do të rezultojë me rritje të pa argumentuar me vlerë 29,251 Euro (13,629 Euro + 15,622 Euro).**

**Kriteri:** VKM Nr. 629, datë 15.7.2015 “Për miratimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit dhe të analizave teknike të tyre”, Pika 1. Ku përcaktohet:

*Pika 1. Miratimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit dhe të analizave teknike të tyre, të rishikuara, që do të përdoren në përcaktimin e fondit limit të objekteve në ndërtim, sipas tabelave që i bashkëlidhen këtij vendimi.*

*Pika 4. Çmimet e zërave të punimeve, të përcaktuara në manualin teknike, janë orientuese dhe referuese për planifikimin e buxhetit vjetor.*

**Ndikimi/Efekti:** Fondi limit për prokurimin e punimeve për eliminimin e pikave të zeza, rezultojnë më i lartë se ai i koston së punimeve të përcaktuara në VKM e aplikuar.

**Rëndësia: E mesme.**

**Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, t'i kërkojnë konsulentit rishikimin e preventivave përkatës, duke vendosur vlerat e punimeve sipas referencës në VKM Nr. 629, datë 15.7.2015 “Për miratimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit dhe të analizave teknike të tyre”.

Ngarkohet me përgjegjësi Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU).

Punonjësit e ARrSH znj. A.H, z. A.Z (deri në korrik 2018) dhe A.A (pas korrikut 2019), sa i përket verifikimit të projektzbatimit për eliminimin e pikave të zeza.



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Shënim: Gjatë procesit të auditimit janë marrë masa për zbritjen e vlerës së preventivit sipas konstatimit të KLSH.

*Për përmirësimin e gjendjes rekomandojmë marrjen e masave si më poshtë:*

### A. MASA ORGANIZATIVE

**1. Gjetje nga auditimi:** Në Programin IPA 2013 të zbatuar në mënyrë të decentralizuar, Komisioni ka për qëllim të sigurojë Ministrinë Shqiptare të Transportit dhe Infrastrukturës me ekspertizë teknike për të përmirësuar standardet e sigurisë rrugore, të cilat janë dukshëm të ulëta. Bazuar në Vendimin e Komisionit të Implementimit datë 11.11.2013, Aneksi, Pika 2.2, Programi Kombëtar për Shqipërinë është në vlerë 82,032,000 Euro, nga të cilat vlera 17,800,000 do të zbatohet në formë të decentralizuar. Programi është ndarë në 6 komponentë. Për sektorin e transportit është parashikuar vlera 2,000,000 Euro, ose në masën e 3 % të ndihmës.

Sipas projektit “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” është parashikuar prokurimi i vlerës 2,000,000 Euro, e cila përfshin prokurimin e një kontrate shërbimi (asistencë teknike), e cila është parashikuar të realizohet në tremujorin e katërt të vitit 2013, si dhe një kontratë furnizimi e cila është parashikuar të realizohet në tre mujorin e dytë të vitit 2015. Pavarësisht sa më sipër, prokurimi dhe realizimi i këtyre kontratave është në fazë përfundimi, pra disa vite me vonesë nga parashikimi.

Për asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore është parashikuar vlera 1,300,000 Euro dhe për blerjen e një automjeti për pajisje për matjen e shkarkimit të gazrave në ambient, është parashikuar vlera 700,000 Euro. Pas realizimit të tenderimeve përkatëse, është nënshkruar kontrata për asistencë teknike me vlerë 1,003,600 Euro dhe blerje automjeti me vlerë 429,000 Euro. Kontrata e blerjes së automjetit është realizuar, ndërsa afati i kontratës së asistencës teknike është përmbushur me datë 09.04.2019, shërbimet e së cilës janë në proces marrje në dorëzim nga përfituesit (*Më hollësisht trajtuar në pikën 1 faqe 8-9 të Raportit Përfundimtar të Auditimit*).

**1.1-Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti drejtues i Projektit përfshirjen në dokumentin e vlerësimit të projektit arsyet dhe shkaqet e vonesës në zbatimin e projektit.

Për projektet në vazhdimësi, njësitë e qeverisjes të ngarkuara me menaxhimin e projekteve, si dhe institucionet përfituese për rastin konkret ARrSH, duhet të marrin masat e duhura për mbështetjen institucionale sipas termave të referencës, me synim shmangien e vonesave në realizimin e projekteve.

*Në vazhdimësi*

**2. Gjetje nga auditimi:** Në Draft Raportin final Pika 4 "Përmbledhje ekzekutive" sa i takon rezultatit 1 përcaktohet:

Direktivat e mëposhtme të BE-së që përcaktojnë standardet për testimin e aftësisë teknike janë:

- Direktiva 2014/45 / BE (Testet periodike të automjeteve dhe rimorkiot e tyre)

- Direktiva 2014/47/BE (Inspektime teknike në rrugë të automjeteve komerciale).

Konsulenti ka rishikuar legjislacionin përkatës shqiptar në lidhje me kontrollet ligjore/teknike të automjeteve dhe proceset e inspektimit, duke identifikuar boshllëqet dhe nevojat për përmbushjen e direktivave përkatëse të BE-së dhe praktikave më të mira ndërkombëtare.



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

Vëmendje e veçantë i është kushtuar kontekstit të veçantë shqiptar në aspektin e politikave të transportit, planeve të sigurisë, menaxhimit të sigurisë dhe kuadrit institucional.

Konsulenti konstatoi se Direktiva 2014/45/BE për kontrollet periodike të aftësisë teknike është transpozuar në mënyrë të konsiderueshme në kuadrin ligjor shqiptar nga Urdhri i Ministrit Nr. 2/2010 dhe përmes ndryshimeve të Kodit Rrugor nr. 8378/1998 në nenet 79-80 lidhur me kontrollin teknik të automjeteve. Aktualisht, inspektimet teknike periodike të automjeteve janë kontraktuar dhe operohen nga SGS (S.G.S). **Nga këndvështrimi ligjor, vetëm ndryshime të vogla duhet të bëhen në legjislacionin përkatës shqiptar.**

Nga ana tjetër, inspektimet në rrugë (RSI) të automjeteve komerciale nuk janë aktualisht të kryera sipas Direktivës së BE-së. Prandaj, hartimi i një legjislacioni të rëndësishëm ishte i nevojshëm për të përfshirë në legjislacionin shqiptar të transportit Direktivën 2014/47/BE për kontrollet e automjeteve në rrugë.

**Sa më sipër konstatohet se, termat e referencës nuk janë përgatitur mbi baza të studiuara, të nevojës për arritjen e objektivave të BE në fushën e transportit, si dhe mbi analizën se sa legjislacioni i BE është i përfshirë në legjislacionin shqiptar** (Më hollësisht trajtuar në pikën 2 faqe 9-13 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

**2.1 Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga komiteti Drejtues që në dokumentin e vlerësimit të projektit të përfshihet shqyrtimi i realizimit të kontratës, krahasuar me termat e referencës përkatëse.

Të analizohen pagesat e konsulentit sipas rezultateve, duke marrë në konsideratë angazhimin e nevojshëm të ekspertëve përkatës, në kushtet e mos nevojës për përshtatje të disa direktivave të BE, të cilat kanë rezultuar të realizuara.

Sa më sipër, t'i kërkohet komitetit drejtues i projektit të analizojë përgjegjësitë dhe masat përkatëse.

*Në vazhdimësi*

**3. Gjetje nga auditimi:** Bazuar në Draft Raportin Final, Konsulenti ka propozuar zbatimin e Direktivës 2014/47/BE në organin ligjor shqiptar nëpërmjet instrumentit të Vendimit të Këshillit të Ministrave, pa ndryshuar ligjin kryesor (Kodi Rrugor) i cili do të kërkonte kohë të gjata miratimi (duke iu referuar në veçanti nenit 78 të Kodit Rrugor "Kushtet Teknike të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiot e tyre në trafik").

Një Task Forcë e përbërë nga anëtarët e Policisë së Trafikut Shqiptar dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (siç është përcaktuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave të botuar në Fletoren Zyrtare të Republikës së Shqipërisë – VKM nr.465, datë 26.07.2018, "Për të krijuar një Task Forcë për të përmirësuar nivelin e automjeteve të kontrollit dhe rimorkiot e tyre", u identifikuan gjithashtu si strukturë institucionale përgjegjëse për menaxhimin e sistemit RSI.

**Në pikën 7.3 Par. 2 të DRP përcaktohet: "Rishikimi i Legjislacionit.** Në transpozimin e direktivave objekt të këtij studimi në legjislacionin shqiptar, Konsulenti ka verifikuar që është e mundur të ndiqet linja e treguar nga Përfutuesi i cili nuk ka rekomanduar ndryshimin e ligjit kryesor (Kodi Rrugor) për shkak të procedurave të gjata të miratimit. Nga ana tjetër, nga një këndvështrim i përgjithshëm, Konsulenti beson se Kodi Rrugor duhet të rishikohet në të ardhmen e ardhshme, pasi standardet e BE-së ndërkohë kanë evoluar (p.sh. ekzistojnë rregulla të reja të miratimit të tipit të BE-së për sigurim dhe makina më të pastra)".



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Ky propozim është në kundërshtim me hierarkinë ligjore në Republikën e Shqipërisë. Kodi Rrugor përfshihet tek ato ligje të cilat duhet të miratohen me 3/5 e votave të parlamentit dhe referuar kësaj nuk mund të ndryshohet me VKM, për më tepër kur ligji kërkon një shumicë të cilësuar. Në kuptim të Kushtetutës, Këshilli i Ministrave nxjerr vendime (kur vete ligji e kërkon) në bazë dhe për zbatim të ligjit, jo për ta ndryshuar atë.

Konsulenti duhet të përgatiste ndryshimet konkrete për Kodin Rrugor referuar direktivave të BE, duke u fokusuar në mundësitë e vendit tonë. Qëllimi i përgjithshëm i projektit është të siguroj një përmirësim dhe sistem efikas të sigurisë rrugore, të vazhdojë procesin e harmonizimit të legjislacionit në fushën e transportit rrugor, me atë të Bashkimit Evropian, duke harmonizuar rregullat për sigurinë, mbrojtjen e mjedisit dhe shërbimet e transportit (*Më hollësisht trajtuar në pikën 2 faqe 9-13 të Raportit Përfundimtar të Auditimit*).

**3.1 Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti Drejtues i projektit që në dokumentin e vlerësimit të projektit, të përfshihen shkaqet, pasojat dhe përgjegjësitë e mos zbatimit konformë termave të referencës të përshtatjes së direktivave të BE, sa i takon standardeve të sigurisë rrugore.

*Në vazhdimësi*

**4. Gjetje nga auditimi:** Sa i përket zbatimit të legjislacionit për inspektimet në rrugë, duke filluar nga një pasqyrë ende për t'u definuar, Konsulenti ka propozuar dy opsione për zbatimin e procesit që do të përfundohej me përkufizimin e legjislacionit në lidhje me kontrollet në rrugë:

-Alternativa 1, ku funksionet e autoritetit kompetent do të ruheshin brenda institucioneve aktuale të Qeverisë;

-Alternativa 2, ku do të futet një organ i ri institucional, si një Inspektorati Kombëtar për Kontrollin e Trafikut Rrugor.

MIE ka shprehur qartë dëshirën për të ndjekur opsionin e parë, pasi krijimi i një inspektorati të pavarur nuk do të ishte në përputhje me strukturën e re institucionale të krijuar pas reformave të fundit.

**Edhe në këtë pikë projekti nuk ka arritur efincencën që duhet të arrinte pasi shteti shqiptar i ka të krijuara dhe funksionale strukturat dhe ka konkluduar që nuk ka nevojë për lindjen e një institucioni të ri.**

Në raportin e paraqitur vetëm për komponentin e parë janë propozuar dy alternativa për përshtatjen dhe përmirësimin e legjislacionit ekzistues, konkretisht;

Opsioni A: 1. Përmirësimi i legjislacionit ekzistues shqiptar dhe marrëveshjet ekzistuese institucionale sipas kontrolleve vjetore dhe periodike të aftësisë për punë të automjeteve

2. Funksionet e autoritetit kompetent do të mbahen brenda Drejtorisë së Përgjithshme të Drejtorisë së Transportit Rrugor dhe zbatimi i tij do të mbikëqyret nga Drejtoria e Trafikut dhe Sigurisë së Trafikut.

3. Prioriteti kryesor: Ndryshimi i legjislacionit primar. Ky opsion do të kërkojë ndryshime në Aktin Shqiptar Nr. 8378/1998 (Kodi Rrugor) për të përfshirë inspektimet teknike në rrugë në automjete komerciale.

4. Prioriteti i nivelit të dytë: Propozimi i një projektligji të ri; kjo do të rregullojë inspektimet dhe kontrollet mbi transportin rrugor, aktivitetet e lidhura me të, veprimtarinë e qendrave të trajnimit dhe përmirësimin të personelit të specializuar në fushën e transportit rrugor.

5. Afati kohor për zbatim: brenda 2 viteve



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

**Opsioni B:** 1. Krijimi i një organi të ri institucional, një Inspektorati Kombëtar për Kontrollin e Trafikut Rrugor (Inspektorati). Inspektorati do të jetë një organ i përhershëm teknik i specializuar nën varësinë e Ministrisë së Infrastrukturës; një institucion publik i financuar tërësisht nga të ardhurat e veta. Inspektorati do të caktohet për të siguruar inspektimin dhe kontrollin në nivel kombëtar të pajtueshmërisë me rregulloret vendore dhe ndërkombëtare në fushën e transportit rrugor në përputhje me atributet e përcaktuara me legjislacionin në fuqi.

2. Prioriteti kryesor: Ndryshimi i legjislacionit primar. Ky opsion do të kërkojë ndryshime të Aktit Shqiptar Nr. 8378/1998 (Kodi Rrugor) për të përfshirë inspektimet teknike në rrugë në automjete komerciale;

3. Prioriteti i dy niveleve: Do të kërkohej një draft i mëtejshëm i akteve normative të kërkuara që do të krijojnë inspektoratin e ri, rregulloret e brendshme, marrëdhëniet me institucionet e tjera etj. Së bashku me projekt-amendamentet e legjislacionit ekzistues që do të ndikohen nga fuqia e Inspektorati;

4. Prioriteti i grupit të tretë: Propozimi i projektligjit të ri pasues i cili do të rregullojë mënyrën e inspektimit dhe kontrollit mbi transportin rrugor, aktivitetet e lidhura, aktivitetin e trajnimit

**Vendimi përfundimtar ishte krijimi i një Task Force të përbashkët**, ndërmjet Policisë së Trafikut Shqiptar dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (GDTRS), ku Policia Rrugore do të ishte përgjegjëse për zbatimin e kontroleve, ndërsa GDTRS do të merrej me operative dhe pjesë teknike, duke siguruar staf të trajnuar për të kryer kontrollet në përputhje me kërkesat e legjislacionit të ri. Kjo zgjidhje do të shmangte ndryshimet e mëdha institucionale, duke bërë të mundur që të përfitojnë nga aftësitë dhe përvojën e konsoliduar të këtyre institucioneve.

- **Të krijojë një vendim të ri të Këshillit të Ministrave në përputhje me Direktivën 2014/47/BE**, në përputhje të plotë me Kodin Rrugor dhe në bazë të marrëveshjeve ndërmjet të gjitha palëve të interesuara.

Përfituesi i siguroi Konsulentit Vendimin e Këshillit të Ministrave, nr. 465, datë 26.07.2018, "Për të krijuar një Task Forcë për të përmirësuar nivelin e automjeteve të kontrollit dhe rimorkiot e tyre", e cila përcakton strukturën institucionale që do të merret me organizimin e inspektimeve rrugore të automjeteve komerciale.

Konsulenti e pranoi idenë e VKM për futjen e Task Forcës të caktuar për menaxhimin e inspektimeve rrugore, duke theksuar megjithatë se Direktiva e BE-së i referohet aktiviteteve të kryera nën patronazhin e një autoriteti të përhershëm, **ndërsa vendimi i këshillit të ministrave aplikohet me afat të caktuar**. Përfituesi konfirmoi se Task Forca mund të identifikohet si organi i vetëm institucional që vepron në sistemin RSI, pa qenë nevoja e krijimit të ndonjë institucioni tjetër të përhershëm të qeverisë, duke siguruar mundësinë e rinovimit të mandatit të Task Forcës për një periudhë të pacaktuar, siç tashmë ndodhi për forca të ngjashme të punës të emëruar nga qeveria shqiptare.

Vendimi i Ministrit për themelimin e Task Forcës siguron një kompetencë të përbashkët të MIE dhe Ministrisë së Brendshme në vetë Task Forcën, duke siguruar autoritetin e nevojshëm dhe kapacitetin e vendimmarrjes brenda organit të ri institucional.

Mbi këtë bazë, Konsulenti filloi të punojë në aspektin teknik ligjor për transpozimin e Direktivës 2014/47/BE në legjislacionin kombëtar dhe në përcaktimin e mëtejshëm të mekanizmit që vepron në kontrollet e automjeteve anësore (*Më hollësisht trajtuar në pikën 2 faqe 9-13 të Raportit Përfundimtar të Auditimit*).



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

**4.1 Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, të kërkojnë nga Komiteti Drejtues i projektit që në dokumentin e vlerësimit të projektit, të përfshihen shkaqet, pasojat dhe përgjegjësitë e mos zbatimit konformë termave të referencës të ngritjes së një institucioni që duhet të merret më standardet e sigurisë rrugore. Të analizohet angazhimi i ekspertëve përkatës ligjorë të konsulentit, në kushtet e mos realizimit të termave të referencës për ngritjen e institucionit përkatës.

*Në vazhdimësi*

**5. Gjetje nga auditimi:** Kontrata e shërbimeve konsulente nr. EuropeAid/136323/IH/SER/AL “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore” është nënshkruar ndërmjet Drejtorit të Drejtorisë së Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU) z. M.S dhe Subjektit “JV SPEA E. TRL L., D.C, A.S” me datë 07.03.2017, me vlerë 1,003,600 Euro. Shërbimet e konsulencës kanë filluar me datë 10.04.2017, me afat 24 muaj, me datë përfundimi 09.04.2019.

Draft Raporti Përfundimtar është dorëzuar nga konsulenti në mars 2019. Deri në momentin e auditimit, bazuar në informacione dhe deklarime të anëtarëve të Komitetit Drejtues të Projektit nuk është miratuar në formë përfundimtare ky draft raport. Dokumentacioni i projektit administrohet nga Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU), dhe një set i këtij dokumentacioni i dorëzohet përfituesve për marrje në dorëzim, në fazë përfundimtare.

Në pikën 6.3 të Draft Raportit Përfundimtar dorëzuar nga konsulenti në muajin mars 2019, cilësohet se i gjithë dokumentacioni i përgatitur nga Konsulenti është paraqitur Autoritetit Kontraktor (CFCU) dhe përfituesit (MTI) për aprovim.

Bazuar në Termat e Referencës (TeR), Pika 4.3 "Menaxhimi i projektit", organi përgjegjës Njësia Qendrore Financiare dhe Kontraktuese (CFCU) në kuadër të Ministrisë së Financave do të jetë autoriteti kontraktues dhe do të jetë përgjegjës për të gjitha aspektet administrative dhe procedurale të procesit të tenderimit, çështjeve kontraktuese dhe menaxhimit financiar, duke përfshirë pagesën e aktiviteteve të projektit.

CFCU do të jetë përgjegjëse për zbatimin e projektit.

Grupi i Punës i ARSSH ka marrë pjesë aktive në takimet e zhvilluara duke dhënë mendimet për përmirësimin e legjislacionit që lidhet me inspektimet e mjeteve si dhe hartimin e specifikimeve për kontrollin e mjeteve në rrugë, rezultate të cilat kanë përfunduar në fazën e parë të projektit, gjatë vitit 2017 dhe në fillim të 2018.

Konsulenti në muajin mars 2019, ka përgatitur draft raportin përfundimtar të shërbimeve konsulente.

Autoriteti Rrugor Shqiptar, është përfitues sipas rezultatit 4 “Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e Pikave të Zeza të identifikuar”.

**Sa i përket këtij komponenti, nga auditimi rezultoi që ka vonesa në miratimin e projektbatimit për ndërhyrjen në 10 pika të nxehta, të paraqitura nga konsulenti për miratim nga ARrSH si përfitues.**

Pavarësisht se konsulenti ka paraqitur në ARrSH projektzbatimin për miratim në muajin mars 2019, deri me datë 17.05.2019, nuk është miratuar nga ana e ARSH projektzbatimi për eliminimin e 10 pikave të zeza të cilat janë selektuar nga 64 pika të zeza të identifikuar më parë (Më hollësisht trajtuar në pikën 3 faqe 14-16 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore".

**5.1 Rekomandimi:** Autoriteti Rrugor Shqiptar, të marrë masa për miratimin në afat të dokumentacionit të paraqitur nga konsulentit për masat për eliminimin e pikave të zeza, por edhe të projekteve të tjera që kërkojnë miratime të ngjashme, në mënyrë që të shmangen vonesat të cilat bëjnë që përfitimet dhe objektivat e parashikuara nga realizimi i projektit të mos jenë në masën e duhur.

*Në vazhdimësi*

**6. Gjetje nga auditimi:** Mbas verifikimit të koordinatave gjeografike në hartën e Shqipërisë në formatin GIS të aksidenteve të ndodhura në rrjetin rrugor shqiptar ka rezultuar se numri i pikave të zeza të rrezikut është gjithsej 240. Në rrjetin rrugor Shtetëror (kombëtar) në të cilin është ent pronar ARSH janë gjithsej 191 Pika Rreziku, nga të cilat, bazuar në buxhetin e parashikuar, janë përzgjedhur 10 për ndërhyrje.

Për përllogaritjen e vlerës së ndërhyrjeve sipas pikave të zeza të miratuara, është aplikuar Manuali i çmimeve të punimeve të ndërtimit i vitit 2015. Rezulton se jo të gjitha zërat e punimeve janë të përfshira në material. Në dokumentacionin e paraqitur pretendohet se për zëra punimesh të pa përfshira në manual, sa i takon bazës materiale është bazuar në çmimet e manualit. Nga shqyrtimi i disa zërave të cilat nuk përfshihen në manual rezulton se janë aplikuar çmime relativisht të larta të cilat do të konsiderohen si një fryrje e fondit limit.

Zërat me diferenca paraqiten si më poshtë:

1. Riparim i barrierave metalikë ne rrugë ekzistuese (nuk ka përllogaritje kostoje as detajim) me vlerë 4,020 Euro.

2. Panel informativ 300 x 300 cm, AL-CL2 përcaktuar me vlerë 3,054 Euro për copë. Nga verifikimi në manualin e çmimeve rezulton se referenca për çmimin mund të merrej sipas analizës 3.162 "Tabela të mëdha informative + bazamenti U, H = 5.5 m", sipas të cilës çmimi është referuar 195,051 lekë ose 1,560 Euro.

FR06 është përfshirë "Panel i madh informativ 300 x 225 cm, AL-CL2" me çmim 3,237 euro për copë.

Sasia e tabelave të përfshira në preventivët përkatës është 9 copë (KO 01, 2 copë), (FR06, 1 copë), (TR09, 2 copë), (DU07, 4 copë). Vlera e përfshirë më tepër në preventiv për këtë zë është 13,629 Euro [9 copë x (3,054 Euro-1,560 Euro)] + 183 Euro (FR06). Kjo vlerë përfaqëson rritje të pa argumentuar të fondit limit.

3. Sipas analizës AN 145, çmimi i paraqitur në manual është 1869 lekë (15.1 Euro) për m<sup>2</sup> dhe jo 4,216 lekë (33.9 Euro) për m<sup>2</sup> "Vijëzim termoplastik i bardhë (sprajt)". Sasia e bojtisjes e përfshirë në preventivat paraqitet 831 m<sup>2</sup> (KO01, 9 m<sup>2</sup>), (BR02, 254.9 m<sup>2</sup>), (GJ01, 2 m<sup>2</sup>), (DU09, 29.8 m<sup>2</sup>), (FR02, 15 m<sup>2</sup>), (SH03, 18.6 m<sup>2</sup>), (TR01, 176 m<sup>2</sup>), (DU07, 326 m<sup>2</sup>). Vlera e paraqitur më tepër në preventiv për këtë zë punimi është 15,622 Euro [831 m<sup>2</sup> x (33.9 -15.1) Euro]

4. "Delineator gjysmë rrethor 50 x 40 mm Al për ishuj trafik" i paraqitur me çmim 687.17 Euro për copë, nuk është paraqitur referencë çmimi.

**Fondi limit do të rezultojë me rritje të pa argumentuar me vlerë 29,251 Euro (13,629 Euro + 15,622 Euro) (Më hollësisht trajtuar në pikën 3 faqe 14-16 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).**

**6.1 Rekomandimi:** Anëtarët e Komitetit Drejtues të Projektit, punonjës të ARSH, t'i kërkojnë konsulentit rishikimin e preventivave përkatës, duke zbritur vlerën 29,251 Euro si dhe duke vendosur vlerat e punimeve sipas referencës në VKM Nr. 629, datë 15.7.2015 "Për miratimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit dhe të analizave teknike të tyre".



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

### *Në fazën e miratimit nga Këshilli Teknik i ARrSH.*

Ngarkohet me përgjegjësi Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave (CFCU). Punonjësit e ARrSH znj. A.H, z. A.Z (deri në korrik 2018), në lidhje me verifikimet në projektet e zbatimit për ndërhyrje në 10 pikat e zeza.

### **V. KONKLUZIONE.**

Projekti është shoqëruar me vonesa, të cilat ndikojnë negativisht në ndërhyrjet në pikat e zeza (rrezik aksidentesh), ndërhyrje të cilat mund të parandalojnë aksidente të mundshme, referuar numrit shumë të lartë të aksidenteve në rrugët në administrimin e ARSH.

Nuk janë respektuar direktivat e BE në lidhje me përshtatjen e legjislacionit, nëpërmjet parashikimit për ndryshime në Kodin Rrugor, por është bazuar në ndryshimet në Vendim të Këshillit të Ministrave. Po ashtu sipas direktivave të BE, për sigurinë rrugore duhet të ngrihet një institucion i veçantë, ndërkohë që sipas projektit, është lënë që siguria rrugore të monitorohet nëpërmjet strukturës “task force”.

Preventivi i hartuar për ndërhyrje në pikat e zeza, ka referenca të gabuara për disa zëra punimesh, pasojë e të cilave, në fazën e prokurimit të punimeve (prokurim i cili do realizohet nga ARrSH me fondet e buxhetit të shtetit), fondi limit do rezultonte më i lartë me vlerë 29,251 Euro.

### **OPINIONI I AUDITIMIT**

**Baza për opinionin mbi përputhshmërinë janë ISSAI 4000<sup>1</sup> dhe 4100<sup>2</sup>, ligji nr. 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e KLSH”.**

Opinionin i kualifikuar mbi përputhshmërinë për implementimin e Projektit “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

Nga auditimi i përputhshmërisë, sa i takon shkallës së ndjekjes nga subjekti të rregullave, ligjeve dhe rregulloreve, politikave, termave dhe kushteve, mbi të cilat është rënë dakord (kriteret e auditimit të përputhshmërisë), u konstatuan devijime dhe mungesë e ndërveprimit të strukturave të përcaktuara në Marrëveshjen Financiare për zbatimin dhe monitorimin e të gjitha fazave të projektit, të cilat kanë sjellë si pasojë mos përfundimin e projektit brenda afatit të përcaktuar dhe mos përmbushje të plotë të qëllimit të përcaktuar.

Nga auditimi i përputhshmërisë, i mbështetur në standardet INTOSAI dhe në manualin e auditimit të përputhshmërisë së KLSH, i kryer në subjektin Autoriteti Rrugor Shqiptar për Projektin “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”, rezultuan devijime nga kuadri ligjor dhe rregullator në fuqi (kriteret), që në gjykimin profesional të audituesit të pavarur janë të përhapura dhe ndonjë rast edhe material, efektet e të cilave justifikojnë **dhënien e një opinionin të kualifikuar.**



## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Raport Përfundimtar për auditimin e ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar Projekti “Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”.

*1- ISSAI 4000 - Objektiv i audituesve në një auditim përputhshmërie është të japë siguri të arsyeshme nëse informacioni i mbledhur sa i takon një çështjeje të veçantë është në përputhje, në të gjitha aspektet materiale, me kuadrin ligjor dhe rregullator në fuqi, kur auditimi bëhet lidhur me çështje të veçanta.*

*2- ISSAI 4100 – Objektiv i auditimit të përputhshmërisë është të japë siguri të arsyeshme nëse informacioni i mbledhur sa i takon një çështjeje të veçantë është në përputhje me të gjitha aspektet materiale me kuadrin ligjor e rregullator në fuqi, kur auditimi bëhet lidhur me çështje të veçanta.*

## V. ANEKSE

### 1. Komente të subjektit të audituar.

Nga ana e punonjësve të ARrSH, anëtarë të Komitetit Drejtues është paraqitur observacion mbi rezultatet e auditimit me shkresë nr. 210/4 prot., datë 09.07.2019.

Pretendohet që në lidhje me termat e referencës dhe çështjet ligjore të trajtuara në auditim, nuk ka qenë përgjegjësi e ARrSH, por e Njesisë Zbatimit të Projektit CFCU.

Në lidhje me vonesat pretendohet se nuk është përgjegjësi e ARrSH por e CFCU.

Në lidhje me vonesat në miratimet e Këshillit Teknik të ARrSH, sqarohet se kanë ardhur për pasojë të rikthimit të projekteve për përmirësime.

Nga ana e grupit të auditimit nuk është ngarkuar me përgjegjësi Komiteti Drejtues (punonjës të ARrSH, anëtarë të tij), por i rekomandohet punonjësve të ARrSH që nëpërmjet Komitetit Drejtues, i cili do të miratojë Dokumentin e Vlerësimit të Projektit, të ngrihen dhe të shqyrtohen problematikat e trajtuara nga auditimi.

### Komente të grupit të Auditimit.

Me anëtarët e Komitetit Drejtues (punonjës të ARrSH) lidhet fakti që edhe pas kthimeve të projektit të ndërhyrjeve në pikat e zeza, dokumentacioni nuk është verifikuar siç duhet në lidhje me referencat e zërave të punimeve sa i përket çmimeve të aplikuar, pasi fondi limit do të rezultonte më i lartë në fazën e prokurimit që do realizojë ARrSH, për këtë qëllim. Gjithsesi, bazuar në dokumentacionin shoqëruar observacioneve, është bërë rishikimi i vlerës së preventivit i cili rezulton me vlerë 313,913 Euro, duke përfshirë 5 % rezervë.

### 2. Shkurtime

<b>KLSH</b>	Kontrolli i Lartë i Shtetit
<b>VKM</b>	Vendim i Këshillit të Ministrave
<b>MFE</b>	Ministria e Financave dhe Ekonomisë
<b>KD</b>	Komiteti Drejtues
<b>Sh.p.k</b>	Shoqëri me përgjegjësi të kufizuar
<b>AQT</b>	Aktivitet e Qëndrueshme të Trupëzuara
<b>BE</b>	Bashkimi Evropian
<b>CFCU</b>	Drejtoria e Përgjithshme për Financime dhe Kontraktime me Fonde të BE, Bankës Botërore dhe Donatorë të tjerë pranë Ministrisë së Financave.
<b>TVSH</b>	Tatimi mbi Vlerën e Shtuar
<b>AK</b>	Autoriteti Kontraktor
<b>ToR</b>	Termet e referencës

## KONTROLLI I LARTË I SHTETIT