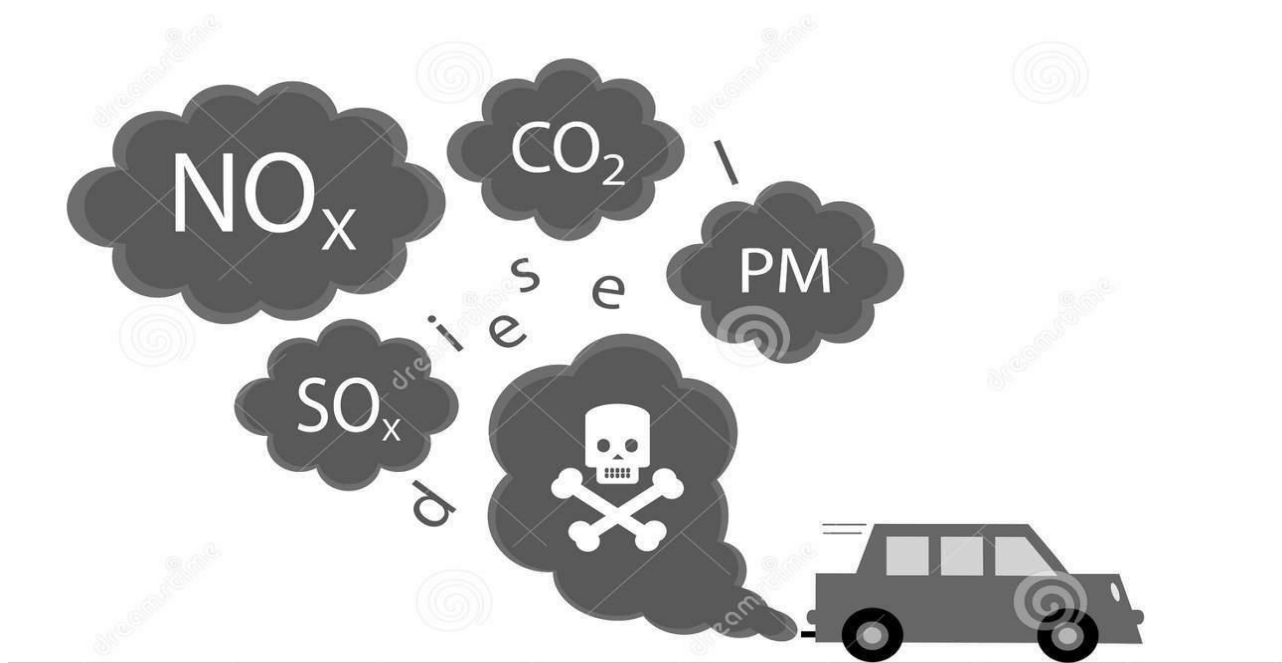




**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS**

RAPORT AUDITIMI PERFORMANCE

**“NDIKIMI I MJETEVE TË TRANSPORTIT
RRUGOR NË CILËSINË E AJRIT”**



TIRANË, 2023

Shënim: Ky auditim dhe metodologjia e përdorur është kryer me mbështetjen e ekspertëve norvegjezë, në kuadër të marrëveshjes së bashkëpunimit midis Kontrollit të Lartë të Shtetit dhe Institucionit Suprem të Auditimit të Norvegjisë.

P Ë R M B A J T J A

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT	5
1.1 Konteksti i problemit social	5
1.2 Rëndësia e auditimit të performancës	6
1.3 Auditime të mëparshme apo aktuale në këtë fushë	6
2. SUBJEKTET NËN AUDITIM.....	6
2.1 Hyrje në subjektet nën auditim.....	6
2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim	8
2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit	9
2.4 Pësja në buxhet	11
2.5 Përkufizimet dhe terminologjia.....	13
2.7 Feedback-u i subjektit në fazën studimore.....	16
3. DETAJET E AUDITIMIT	16
3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit	16
3.2 Objektivi i auditimit	17
3.3 Pyetjet e auditimit	17
3.4 Fushëveprimi i auditimit.....	17
4. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE	18
4.1 CILA ËSHTË GJENDJA E MJETEVE TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE CILËSISË SË AJRIT NË VENDIN TONË?	18
4.1.1 A KANË PËSUAR NDRYSHIM MJETET E TRANSPORTIT RRUGOR ME QËLLIM PËRMIRËSIMIN E CILËSISË SË AJRIT?	19
4.1.1.1 Rreth 70% e totalit të mjeteve rrugore përbëhet nga mjete me naftë	20
4.1.1.2 Moshë mesatare e flotës së mjeteve rrugore për vitin 2022 është 18 vjet	20
4.1.1.3 Mjetet M1 me moshë më të madhe se 10 vjet përbëjnë 88 % të kësaj kategorie	22
4.1.1.4 Raporti i mjeteve M1 elektrike kundrejt totalit të kësaj kategorie është 0.11 %	24
4.1.1.5 Moshë mesatare e autobuzëve për vitin 2022 është 22 vjet.....	25
4.1.1.6 Rreth 60 % e totalit të flotës së mjeteve rrugore përbëhet nga kategoritë mjedisore Euro 0 - Euro 3.....	27
4.1.1.7 Në Shqipëri nuk ka të dhëna të sakta mbi numrin e stacioneve të karikimit të mjeteve elektrike	29
4.1.2 A JANË SIGURUAR TË DHËNA TË BESUESHME DHE MJAFTUESHME PËR VLERËSIMIN E GJENDJES SË CILËSISË SË AJRIT?.....	32
4.1.2.1 Raportet e Gjendjes në Mjedis (2019-2021) nuk përmbajnë të dhëna të plota mbi nivelin e cilësisë së ajrit	34
4.1.2.2 AKM nuk ka siguruar shërbim dhe mirëmbajtje të vazhdueshme të stacioneve të monitorimit të ajrit.....	36
4.1.2.3 AKM nuk ka gjeneruar të dhëna mbi shkarkimet e sektorit të transportit rrugor në Inventarin Kombëtar të shkarkimeve	38
4.2 A KANË PLANIFIKUAR DHE ZBATUAR INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE MASAT E DUHURA LIDHUR ME MJETET E TRANSPORTIT RRUGOR DHE NDIKIMIN E TYRE NË CILËSINË E AJRIT?.....	41
4.2.1 A JANË PLANIFIKUAR POLITIKA, OBJEKTIVA DHE AKTIVITETE TË PËRSHTATSHME NË SEKTORIN E TRANSPORTIT RRUGOR PËR TË PËRMIRËSUAR CILËSINË E AJRIT?	41
4.2.1.1 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës nuk ka transpozuar Direktivat e BE-së për promovimin e mjeteve me emetim të ulët dhe vendosjes së infrastrukturës së karburanteve alternative	41
4.2.1.2 Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit nuk përmban objektiva të qarta, të matshme dhe të arritshme	42
4.2.1.3 Plani i Transportit të Qëndrueshëm nuk është miratuar.....	43
4.2.2 A JANË ZBATUAR POLITIKAT E HARTUARA DHE MIRATUARA NË SEKTORIN E TRANSPORTIT RRUGOR DHE CILËSISË SË AJRIT?.....	45
4.2.2.1 VKM nr. 633, datë 26.10.2018 nuk adreson problematikën e daljes nga qarkullimi të mjeteve rrugore shumë të vjetra	45
4.2.2.2 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit nuk ka hartuar dhe miratuar Programin Kombëtar për pakësimin e shkarkimeve	46
4.2.2.3 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit si dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës nuk kanë përcaktuar “Angazhimet kombëtare për pakësimin e shkarkimeve”	47
4.2.2.4 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Agjencia Kombëtare e Mjedisit nuk kanë monitoruar dhe raportuar mbi zbatimin e Planit Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit	50
4.2.3 A KANË BASHKËPUNUAR INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE PËR MARRJEN E MASAVE SA I PËRKET NDIKIMIT TË TRANSPORTIT RRUGOR NË CILËSINË E AJRIT?	56
4.2.3.1 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk i janë drejtuar Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë për përthithjen e fondeve nga financimet ndërkombëtare.....	56
5. PËRMBLEDHJA	57
6. ANEKSET	62

AKRONIMET

KLSH	Kontrolli i Lartë i Shtetit
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
DPSHTRR	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor
WHO (OBSh)	World Health Organisation (Organizata Botërore e Shëndetësisë)
EEA (AEM)	European Environment Agency (Agjencia Evropiane e Mjedisit)
PKMCA	Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit
SST	Strategjia Sektoriale e Transportit
PKT	Plani Kombëtar i Transportit
PKMM	Programi Kombëtar i Monitorimit të Mjedisit
RGJM	Raporti i Gjendjes në Mjedis
VKM	Vendimi i Këshillit të Ministrave
TVSH	Tatim mbi vlerën e shtuar
NO_x	Oksidet e azotit
SO₂	Dioksidi i Squfurit
CO	Monoksidi i karbonit
PM	Lënda e ngurtë pezull
O₃	Ozoni

Parathënie

Auditimi i performancës është një shqyrtim i pavarur, objektiv dhe i besueshëm i faktit nëse sipërmarrjet, sistemet, operacionet, programet, aktivitetet dhe organizatat qeveritare veprojnë në përputhje me parimet e ekonomicitetit, eficiencës dhe efektivitetit dhe nëse ekziston mundësia për përmirësim të mëtejshëm. Në këtë kontekst zhvillimor institucional, misioni i departamentit në kuadër të punës audituese është: ***“Promovimi i përmirësimeve në performancën e të mirave publike”***.¹

Kontrolli i Lartë i Shtetit ka kryer auditimin e performancës me temë *“Ndikimi i mjeteve të transportit rrugor në cilësinë e ajrit”* me asistencën e Institucionit Suprem të Auditimit të Norvegjisë.

Ne vlerësojmë maksimalisht asistencën e audituesve të Institucionit Suprem të Auditimit të Norvegjisë për kontributin e tyre në hartimin e programit të auditimit, ndërtimin e pyetësorëve mbi të dhëna statistikore të mjeteve të transportit rrugor dhe nivelit të ndotësve të ajrit, mbikëqyrjes gjatë kryerjes së auditimit në fazën e terrenit si dhe komentet e sugjerimet në përfundim të Projekt Raportit të Auditimit.

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

¹ Manuali Departamentit të Auditimit të Performancës fq. 1.

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT

1.1 Konteksti i problemit social

Ndotja e ajrit është një çështje shumë e rëndësishme sociale dhe mjedisore dhe në të njëjtën kohë është një problem kompleks i cili parashtron sfida të shumta në aspektin e menaxhimit dhe reduktimit të substancave ndotëse. Ato mund të emetohen direkt (ndotësit primarë) ose të formohen në atmosferë (ndotës sekondarë). Elementët ndotës kanë ndikim të madh në mjedis, shëndet, klimë etj. Masat efektive për të reduktuar ndikimin e ndotjes së ajrit kërkojnë njohuri mbi burimet e origjinës së tyre, si transportohen dhe transformohen në atmosferë. Një studim i kryer lidhur me kostot sociale shëndetësore të shkaktuara nga ndotja e ajrit në 30 vende evropiane ka evidentuar se cilësia e ajrit ka lidhje të drejtpërdrejtë me kostot sociale shëndetësore.² Kostot sociale janë kostot që ndikojnë në mirëqenien e individëve dhe përfshijnë shpenzimet direkte (shpenzime spitalore) dhe indirekte (sëmundje pulmonare kronike, jetëgjatësi e reduktuar etj.) të kujdesit shëndetësor.

Politikat e transportit kanë një ndikim shumë të rëndësishëm në kostot sociale të ndotjes së ajrit. Nëpërmjet planifikimit, organizimit dhe përcaktimit të mënyrave të ndryshme të transportit, qeveritë mund të influencojnë në përmirësimin e cilësisë së ajrit. Në Raportin e Agjencisë Evropiane të Mjedisit të vitit 2019, theksohet se në Shqipëri (për vitin 2016) vetëm nga ekspozimi ndaj PM_{2.5} janë shkaktuar 5100 vdekje të parakohshme, 70 vdekje të parakohshme nga NO_x dhe 180 vdekje të parakohshme nga O₃.³

Në Shqipëri, sektori i transportit është kontributori më i madh, për sa u përket shkarkimeve të përgjithshme në ajër. Përqendrime të larta të grimcave dhe të oksideve të azotit NO_x janë regjistruar në stacionet monitoruese të vendosura afër rrugëve me trafik të dendur në Tiranë dhe ka një pranim universal që trajtimi i problemit të transportit është çelësi për përmirësimin e cilësisë së ajrit.⁴ Shkarkimet nga tymi i automjeteve, janë të njohura botërisht si të dëmshme për shëndetin e njeriut. Këto shkarkime mund të shkaktojnë vdekje të hershme në mesin e njerëzve që janë më në rrezik, sidomos foshnjat me kapacitet të kufizuar të mushkërive, atyre që tashmë kanë probleme zemre ose frymëmarrjeje dhe të moshuarve dhe të sëmurëve. Ndotja e tillë mund të shkaktojë sëmundje të sistemit të frymëmarrjes të cilat më pas, mund të zhvillohen në sëmundje kronike me përkeqësime të simptomave. Cilësia e dobët e ajrit ndikon në cilësinë e përgjithshme të jetës, nëpërmjet irritimeve të vogla, si kollitjet, ftohjet dhe dhimbjet e fytit. Burimet e shkarkimeve në Shqipëri janë të ndara në burime pikësore dhe të shpërndara, që mund të jenë kryesisht të lokalizuara.

Burimet pikësore të ndotjes janë burime stacionare të shkarkimeve të ajrit, si fabrika, termocentrale, fonderi, rafineri dhe impiante kimike. Shkarkimet e shpërndara në ajër ndodhin nga burime të ndryshme të shpërndara, të tilla si: mjetet e transportit rrugor, aviacioni, ngrohja e banesave, bujqësia dhe biznesi i vogël. Ndotësit e shpërndarë që lëshohen në ajër të cilët janë njëkohësisht edhe ndotësit kryesorë që shkarkohen nga automjetet përfshijnë oksidet e azotit (NO_x), oksidet e squfurit (SO_x), monoksidit të karbonit (CO), amoniakut (NH₃) dhe grimcat (PM₁₀). Shumica e shkarkimeve nga sektori i transportit vijnë nga shkarkimet e automjeteve. Një pjesë tjetër më e vogël i përket avullimit të naftës/benzinës/gazit apo edhe rrjedhjeve të tyre si dhe konsumit të gomave dhe frenave të automjeteve.⁵

Raporti i Komisionit Evropian për Shqipërinë në Kapitullin 27, “Mjedisi dhe Ndryshimet Klimatike”, thekson se: *Shqipëria duhet të bëjë më shumë përpjekje për të përafruar me “acquis” për cilësinë e ajrit, duke përfshirë zgjerimin dhe përmirësimin e sistemit të monitorimit të ajrit. Plani aktual kombëtar për menaxhimin e cilësisë së ajrit i miratuar në qershor 2019 nuk parashikon*

² Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport – October 2020, fq 6.

³ Air quality in Europe - 2019 report, European Environment Agency, Tab 10.1, fq 68.

⁴ Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit (miratuar me VKM nr. 412 datë 19.6.2019), tabela 1, fq 11.

⁵ Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit (miratuar me VKM nr. 412 datë 19.6.2019), tabela 1, fq 11 Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit (miratuar me VKM nr. 412 datë 19.6.2019), fq 31.

një sistem monitorimi funksional dhe fokusohet kryesisht në masat e transportit. Për shkak të mungesës së fondeve, monitorimi i ajrit nuk është në përputhje me standardet e BE-së për cilësinë e ajrit. Në këtë dokument paraqiten detyrat që do të kryhen në periudhën afatshkurtër (2021-2023) dhe afatmesme (2024-2027) dhe burimet njerëzore dhe financiare të nevojshme për të përmbushur detyrat përkatëse. Shqipëria duhet të forcojë kapacitetet e saj administrative për të përcaktuar tavanet kombëtare të emetimeve dhe për t'u përfruar me Direktivën e BE-së të Angazhimeve Kombëtare për reduktimin e shkarkimeve.

1.2 Rëndësia e auditimit të performancës

Auditimet e performancës vlerësojnë nëse synimet e politikave dhe skemat qeverisëse lidhen me problemet reale të shoqërisë dhe shqetësimet e palëve të interesit, duke dhënë një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjithë projekteve dhe programeve në entet publike të audituara. Këto auditime kryhen duke u bazuar tek Standardet Ndërkombëtare ISSAI dhe Udhëzuesi i Auditimit të Performancës (ISSAI 300, 3000, 3100, 3200, 5100 dhe 5200), Manuali i Auditimit të Performancës, Indikatorët e Performancës sipas praktikave më të mira audituese, të cilat shërbejnë si udhërrëfyes për konceptimin, planifikimin, kryerjen, konkludimin dhe ndjekjen e rekomandimeve të auditimit të performancës.

Kontrolli i Lartë i Shtetit, duke synuar realizimin e misionit të tij, si institucion që ofron një ekspertizë të pavarur në ndihmë të një menaxhimi sa më të përgjegjshëm në shërbim të qytetarëve, jep një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjitha projekteve dhe programeve të institucioneve dhe enteve publike të audituara. Nëpërmjet auditimit të performancës synohet të analizohet ekonomiciteti, efienca dhe efektiviteti i programeve të ekzekutivit. KLSH nëpërmjet këtij auditimi synon të paraqesë situatën aktuale në lidhje me gjendjen e flotës së mjeteve rrugore si dhe nivelit të cilësisë së ajrit.

1.3 Auditime të mëparshme apo aktuale në këtë fushë

Lidhur me tematika të ngjashme, KLSH nëpërmjet Departamentit të Auditimit të Performancës ka kryer:

- Auditimin e performancës me temë “Cilësia e ajrit” bazuar në programin e auditimit nr. 682/4, datë 06.10.2017, i cili konkludoi me Vendimin e Kryetarit të KLSH nr.203, datë 29/12/2017. Ky auditim u ushtrua në Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit, Agjencinë Kombëtare të Mjedisit, Inspektoriatin Shtetëror të Mjedisit dhe Pyjeve, Institutin e Shëndetit Publik, si dhe në Agjencinë Rajonale të Mjedisit Berat, Inspektoriatin Shtetëror të Mjedisit dhe Pyjeve Berat, Drejtorinë Rajonale Shëndetësore Berat.
- Auditimin e performancës me temë “Implementimi i Politikave Mjedisore” i kryer në bazë të programit të auditimit të miratuar nga Kryetari i Kontrollit të Lartë të Shtetit nr. 861/1, dt. 08.01.2015. Auditimi u krye në Ministrinë e Mjedisit (MM), Drejtorinë e Përgjithshme të Politikave Mjedisore & Jetësisimit të Prioriteteve, Drejtorinë e Mjedisit, Agjencinë Kombëtare të Mjedisit (AKM); ISHMPU; Drejtoritë Rajonale të Mjedisit (DRM) për Qarqet: Shkodër, Tiranë, Durrës, Elbasan, Fier, Vlorë dhe Korçë, Degën Rajonale të ISHMPU, për Qarqet: Shkodër, Tiranë, Durrës, Elbasan, Fier, Vlorë dhe Korçë.

2. SUBJEKTET NËN AUDITIM

2.1 Hyrje në subjektet nën auditim

Subjektet që do të përfshihen në këtë auditim janë:

1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
2. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor;
3. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit;
4. Agjencia Kombëtare e Mjedisit.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka si mision hartimin dhe zbatimin e politikës së përgjithshme shtetërore, në sektorin e planifikimit dhe zhvillimit urban, në sektorin e infrastrukturës dhe transportit, në sektorin e telekomunikacionit e shërbimit postar, në sektorin e energjisë, shfrytëzimit të burimeve energjetike e minerare dhe në sektorin e industrisë.

Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor

Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR) është krijuar me Vendim të Këshillit të Ministrave nr. 343, dt. 21.07.1999, në zbatim të Ligjit Nr. 8378, dt. 22.07.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, si institucion me vetëfinancim, me kapital tërësisht shtetëror, mbi bazën e pasurisë dhe kapitalit të Ndërmarrjes së Shërbimeve të Transportit Rrugor.

DPSHTRR drejtohet nga një Këshilli Drejtues, që përbëhet nga 5 anëtarë të cilët emërohen nga Ministri përgjegjës për Transportin Rrugor. Me drejtimin dhe administrimin e DPSHTRR-së është i ngarkuar Drejtori i Përgjithshëm i cili emërohet nga Kryeministri me propozim të Ministrit. DPSHTRR ofron shërbim përmes 13 drejtorive rajonale dhe nënzyrave të shërbimeve të transportit rrugor. Objekti i veprimtarisë së kësaj drejtorie është shërbimi ndaj subjekteve fizike dhe juridike, shtetërore dhe private, në veprimtarinë e transportit rrugor për:

- a) Regjistrimin e mjeteve (pajisjen e tyre me targa, leje qarkullimi, regjistrimin e pronarëve të tyre, pajisjen me certifikatën e errësimit të xhamave, licencimin dhe certifikimin e mjeteve etj.), lëshimin e certifikatës së njohjes, pajisjen me targë Retro për koleksion dhe targë Retro për mjet, si dhe lëshimin e autorizimit të lëvizjes për mjetet e hershme dhe me karakter historik (RETRO), kryerjen e procedurave ligjore për ndryshimin e pronësisë së mjeteve, sipas akteve ligjore dhe nënligjore në fuqi;
- b) Monitorimin e kualifikimit të drejtuesve të mjeteve rrugore dhe pajisjen e tyre me leje drejtimi, si dhe përmirësimin e kapacitetit institucional dhe njerëzor në fushën e sigurisë rrugore;
- c) Kontrollin teknik të detyrueshëm të mjeteve rrugore, nëse me ligj nuk është vendosur ndryshe;
- d) Krijimin e regjistrit elektronik kombëtar të mjeteve dhe drejtuesve të tyre, si dhe transmetimin e të dhënave që kërkohen nga organet e përcaktuara me ligj;
- e) Kryerjen e veprimtarisë së agentit tatimor, sipas përcaktimeve ligjore;
- f) Dhënien e lejeve të veprimtarisë së autoshkollave, dëshmitë e taksistit, instruktorëve të praktikës, teorisë etj.;
- g) Trajnimin e specializuar në fushat e transportit rrugor, për pajisjen e aplikantëve me dëshminë e aftësisë profesionale;
- h) Mbikëqyrjen e kualifikuar dhe zhvillimin e zgjidhjeve të integruara për administrimin, si dhe monitorimin e operatorëve të transportit rrugor, gjatë zhvillimit të veprimtarisë së tyre;
- i) Çdo objekt tjetër veprimtarie në shërbimin e transportit rrugor të lejuar nga ligji dhe aktet nënligjore në fuqi;
- j) Kryerjen e veprimtarisë së agentit në sigurime, sipas përcaktimeve ligjore;
- k) Kryerjen e veprimtarisë së agentit për arkëtimin e masave administrative, të vendosura nga njësitë e qeverisjes vendore dhe policisë së shtetit, sipas akt marrëveshjeve të lidhura ndërmjet palëve dhe përcaktimeve ligjore në fuqi;
- l) Zhvillimin dhe pjesëmarrjen në aktivitete dhe panairë sipas objektit të veprimtarisë së DPSHTRR-së.

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, ka për mision hartimin dhe zbatimin e politikave që synojnë mbrojtjen e mjedisit, përdorimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore, mbrojtjen e natyrës dhe të biodiversitetit, zhvillimin dhe menaxhimin e qëndrueshëm të pyjeve dhe kullotave, monitorimin e cilësisë së ujërave, si dhe hartimin dhe zbatimin e politikave për turizmin. Lidhur me objektin tonë të auditimit, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit e ushtron veprimtarinë e saj duke përfshirë politikën,

standardet e trajtimit të mbetjeve dhe të efekteve që sjellin në drejtim të ajrit dhe mjedisit, cilësinë e ajrit, si dhe monitorimin e treguesve të cilësisë së tij.⁶

Agjencia Kombëtare e Mjedisit

Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) u krijua si ristrukturim i Agjencisë së Mjedisit dhe Pyjeve në mbështetje, të ligjit Nr.10431, datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e Mjedisit” dhe Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 568 datë 17.07.2019 “Për krijimin, mënyrën e organizmin dhe funksionimit të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit si dhe “Urdhërit të Kryeministrit Nr. 23, datë 03.02.2020 “Për Miratimin e Strukturës dhe të Organikës së Agjencisë Kombëtare të Mjedisit”. Agjencia Kombëtare e Mjedisit është një institucion qendror publik në varësi të ministrit, që ushtron juridiksionin e vet në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë, përmes zyrës qendrore të AKM-së dhe 4 Agjencive Rajonale të Mjedisit. Agjencia Kombëtare e Mjedisit financohet nga Buxheti i Shtetit dhe burimet e veta si dhe ka pavarësi në vendimmarrjen dhe kryerjen e funksioneve të saj, të parashikuara me Ligj. AKM-ja ka për mision mbrojtjen, ruajtjen dhe përmirësimin e mjedisit si një pasuri jetike për brezat e sotëm dhe të ardhshëm, parandalimin dhe pakësimin e rreziqeve ndaj jetës e shëndetit të njeriut, sigurimin dhe përmirësimin e cilësisë së jetës, përdorimin e matur dhe racional të natyrës e të burimeve të saj në kuadër të zhvillimit të qëndrueshëm të vendit. Funksionet e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit janë:

- a) Sigurimi i performancës mjedisore;
- b) Kërkimi dhe dija mjedisore;
- c) Vlerësimi i impaktit mjedisor dhe licencimi;
- d) Inspektimi dhe kontrolli tematik për respektimin e kërkesave ligjore e të kushteve mjedisore.

2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim

- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë;
- Ligji nr. 154/2014, “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
- Ligji nr. 9590 datë 27.7.2006 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Komuniteteve Europiane e shteteve të tyre anëtare”;
- Ligji nr. 162/2014 “Për mbrojtjen e Cilësisë së Ajrit në Mjedis”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 10431, datë 9.6.2011 “Për Mbrojtjen e Mjedisit”.

Akte nënligjore

- VKM nr. 633, datë 26.10.2018 “Për masat kundër ndotjes së ajrit nga shkarkimet e mjeteve motorike dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër të ndotësve të gaztë dhe të lëndës së ngurtë pezull nga motorët me ndezje pozitive dhe ata me ndezje me kompresion që djegin gaz natyror apo të lëngshëm për përdorim në automjete”;
- VKM nr. 594, datë 10.09.2014, “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Cilësinë e Ajrit të Mjedisit”;
- VKM nr. 412, datë 19.6.2019 “Për Miratimin e Planit Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit”;
- VKM nr. 162, datë 19.2.2020 “Për Rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër”;
- VKM Nr 352, datë 29.04.2015 “Mbi vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat në lidhje me disa ndotës”, i cili përaftron Direktivën 2008/50/EC “Mbi cilësinë e ajrit të mjedisit dhe një ajër më të pastër në Evropë” dhe Direktivën 2004/107/EC në lidhje me arsenikun, merkurin, nikelin dhe hidrokarburet aromatike policiklike në ajrin e ambientit;
- VKM nr. 830, datë 24.12.2021 “Për masat lidhur me sigurimin e informacionit mbi konsumin e lëndës djegëse dhe shkarkimet e CO₂ gjatë marketingut të automjeteve të reja”. Ky vendim i hartuar me mbështetjen financiare të BE (Projekti SANE), transponon pjesërisht Direktivën 1999/94/EC të Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të 13 dhjetorit 1999

⁶ Rregullore e Brendshme “Për Organizimin dhe Funksionimin e Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit”.

në lidhje me disponueshmërinë e informacionit të konsumatorit për konsumin e karburantit dhe shkarkimet e CO₂ në lidhje me tregtimin e automjeteve të reja të pasagjerëve, të ndryshuar;

- VKM-së nr. 1189 datë 18.11.2009 “Për rregullat dhe procedurat për hartimin dhe zbatimin e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit”;
- Udhëzimi i Ministrit të Turizmit dhe Mjedisit, nr.1, datë 24.3.2022, “Për nevojat të mbrojtjes së mjedisit, parandalimin e ndotjes në mjedis dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit, caktimin e ditës pa makina”;⁷
- Udhëzim nr.15267, datë 21.12.2018 “Për përcaktimin e kushteve teknike lidhur me karakteristikat funksionale të sistemeve dhe të pajisjeve dhe gjendjes tekniko-fizike të automjeteve që do të importohen në Republikën e Shqipërisë”;
- Udhëzim nr. 6, datë 12.11.2021 “Mbi Kontrollin Teknik të Mjeteve Rrugore”;
- Udhëzimi i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 15267, datë 21.12.2018 (për kategorizimin mjedisor të mjeteve rrugore në momentin e regjistrimit fillestar në Shqipëri, procedurë e brendshme);
- Urdhëri nr. 40 datë 21.01.2020 “Për miratimin e rishikimit të dytë pesëvjeçar të Planit Kombëtar të Transportit” (PKT3), “Raporti i Përditësimit Vjetor (2020–2021) i Planit Kombëtar të Transportit Shqiptar (PKT3)”.

Acquis Communautaire/Direktiva të BE

- Direktiva 2016/2284 e Parlamentit dhe Këshillit Evropian “Mbi reduktimin e emetimeve kombëtare të ndotësve atmosferikë të caktuar”;
- Direktiva 2009/33 e Parlamentit dhe Këshillit Evropian “Mbi promovimin e mjeteve të transportit rrugor me energji të pastër dhe eficiente”;
- Direktiva 2014/94 e Parlamentit dhe Këshillit Evropian “Mbi vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative”;
- Direktiva 2008/50 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, “Për cilësinë e ajrit në mjedis dhe një ajër më të pastër në Europë”;
- Progres Raportet e BE-së referuar Shqipërisë për vitet 2020, 2021, 2022 në drejtim të cilësisë së ajrit.

Praktika të mira ndërkombëtare

- Norwegian National Audit Office's investigation of the authorities' work to ensure good air quality in urban areas, 2013;
- European Environment Agency, Air quality in Europe - 2019 report;
- European Public Health Alliance, Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport, 2020;
- WHO, Health effects of transport-related air pollution, 2005.

2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit

Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit (PKMCA) është mjeti planifikues, me anë të të cilit Qeveria shqiptare synon zbatimin e Direktivës 2008/50/EC mbi vlerësimin dhe menaxhimin e cilësisë së ajrit në ambient, si dhe direktivave bijë përkatëse. Në përputhje me kërkesat e ligjit nr. 162/2014 “Mbi mbrojtjen e cilësisë së ajrit të mjedisit”, ky plan ndjek dy objektiva të cilat janë përmirësimi i cilësisë së ajrit në zonat ku janë tejkalluar limitet e vendosura me ligj, si dhe ruajtjen e nivelit të cilësisë së ajrit në pjesën e ngelur të territorit. Këto objektiva do të arrihen duke implementuar masa, për të mos lejuar dhe për të reduktuar shkarkimet nga trafiku, burimet industriale apo burimet difuze. Këto masa apo aktivitete të parashikuara në këtë plan, veçanërisht sa i përket transportit rrugor (duke qenë fokusi jonë kryesor), do të shërbejnë edhe si kritere

⁷ Shënim: Bazuar në këtë Udhëzim, e diela e parë e çdo muaji në Shqipëri është caktuar si “Dita pa Makina” dhe qarkullimi i të gjitha kategorive të automjeteve private është i kufizuar përkohësisht në zonat e banuara.

auditimi. Informacioni që paraqitet në (PKMCA) e rendit transportin rrugor si kontributorin kryesor të ndotjes së ajrit në Shqipëri. Kjo është arsyeja kryesore që në këtë auditim ne fokusohemi pikërisht në masat e planifikuara nga qeveria lidhur me përmirësimin e transportit rrugor dhe rrjedhimisht cilësisë së ajrit. Kështu, ky dokument parashikon dhe planifikon zëvendësimin e mjeteve rrugore që ndotin shumë me mjete me emetim të ulët në mjedis, rinovimin e flotës së mjeteve rrugore, kufizimin dhe reduktimin e lëvizjes së automjeteve në qendrat urbane, incentiva për shtimin e numrit të mjeteve rrugore ekologjike apo tarifa inkurajuese për përdorimin e tyre etj. Krahas tyre, PKMCA thekson edhe situatën sa i përket procesit të monitorimit të cilësisë së ajrit duke evidentuar disa mangësi të këtij procesi dhe duke sugjeruar masa për përmirësimin e tij në të ardhmen. Vlen për t'u parë sa janë arritur këto masa dhe a ka pasur përmirësim në procesin e monitorimit të cilësisë së ajrit.

Strategjia Sektoriale e Transportit parashtron gjithashtu nisma dhe iniciativa lidhur me taksa për modernizimin e flotës së automjeteve rrugore. Ndërsa, Plan i Kombëtar i Transportit Shqiptar përmban të dhëna dhe rezultate (të 3-5 viteve të fundit) që korrespondojnë me grumbullimin e të dhënave të mjeteve të transportit rrugor, shpërndarjes së tyre në Shqipëri etj. Ky plan përshkruan gjithashtu kuadrin ligjor në fuqi si edhe indikatorë të mundshëm që mund/duhet të jenë pjesë e monitorimeve dhe raportimeve në vazhdimësi.

Një dokument tejet i rëndësishëm është edhe VKM nr. 633, datë 26.10.2018 “Për masat kundër ndotjes së ajrit nga shkarkimet e mjeteve motorike dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër të ndotësve të gaztë dhe të lëndës së ngurtë pezull nga motorët me ndezje pozitive dhe ata me ndezje me kompresion që djegin gaz natyror apo të lëngshëm për përdorim në automjete”, i cili është hartuar nga Ministria e Turizmit të Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

DPSHTRR me anë të Udhëzimit të Ministrit të MIE me nr. 15267, datë 21.12.2018 “Për përcaktimin e kushteve teknike lidhur me karakteristikat funksionale të sistemeve dhe të pajisjeve dhe gjendjes tekniko-fizike të automjeteve që do të importohen në Republikën e Shqipërisë” kryen verifikimin e kategorisë mjedisore sipas përcaktimeve në dokumentin teknik të origjinës, si dhe verifikimin e standardit për normat e publikuara për mjete të prodhuara jo për vendet e Bashkimit Evropian. Pra, të gjitha automjetet rrugore që kanë ardhur në Shqipëri pas kësaj periudhe, para se të regjistrohen, duhet t'i nënshtrohen procedurës së përcaktimit të kategorisë mjedisore⁸.

Agjencia Kombëtare e Mjedisit për periudhën objekt auditimi ka hartuar dhe publikuar Raportet e Gjendjes së Mjedisit për vitet 2019, 2020 dhe 2021 mbi bazën e monitorimeve të kryera në stacionet e monitorimit statik dhe të lëvizshëm. Raportet e Gjendjes në Mjedis janë dokumente që hartohen çdo vit nga AKM (në përputhje me Programin Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit) dhe kanë si qëllim informimin e publikut mbi gjendjen e treguesve mjedisorë, ndikimin në shëndet e mjedis si dhe tendencën e tyre ndër vite. Gjithashtu ai ndihmon politikëbërësit të ndërmarrin veprime për të mbrojtur dhe menaxhuar mjedisin. Pjesë e këtyre raporteve është edhe cilësia e ajrit e cila trajtohet në një kapitull të veçantë duke pasqyruar në mënyrë të detajuar të gjitha të dhënat që rezultojnë nga matja e niveleve të ndotësve në ajër nga stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit.

Me propozimin e Ministrit të MTM, në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 4, të nenit 17, të ligjit nr. 162, datë 4.12.2014, “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”, Këshilli i Ministrave miratoi VKM nr. 162, datë 19.2.2020 “Për rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër”. Qëllimi i këtij vendimi është të përcaktojë rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër. Programi kombëtar për pakësimin e shkarkimeve në ajër është dokumenti kryesor i Republikës së Shqipërisë për të siguruar që

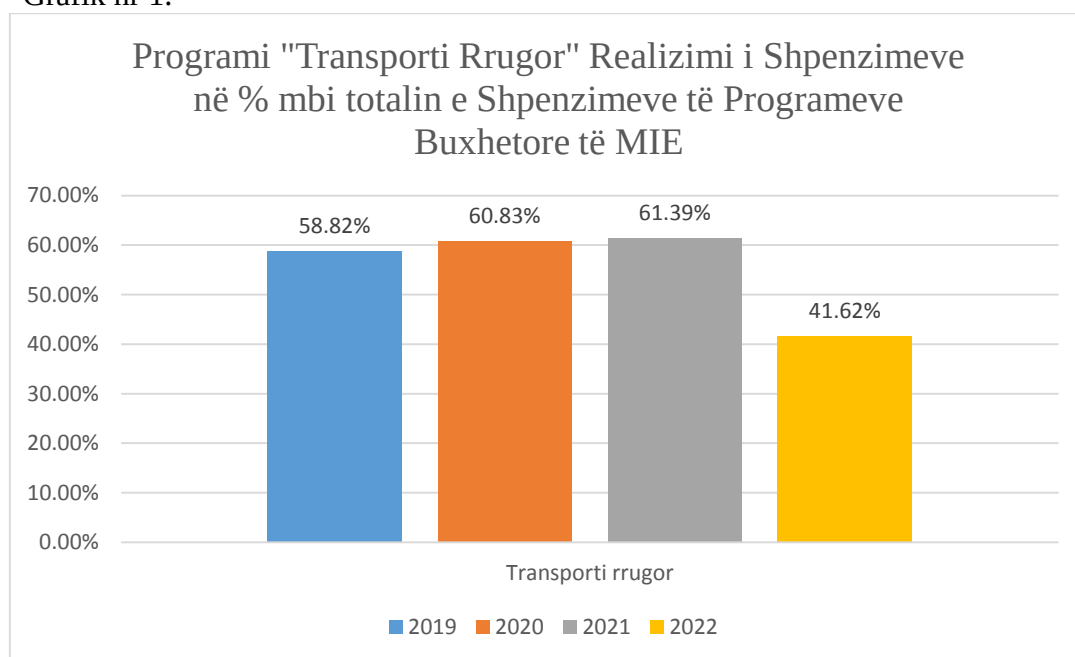
⁸ Me kategori mjedisore nënkuptohet përcaktimi i mjeteve rrugore me “Euro classification” sipas Direktivave të BE-së.

angazhimet për pakësimin e shkarkimeve në ajër, për periudhën 2020-2030, të jenë përmbushur. Objekt i këtij vendimi janë shkarkimet e ndotësve të referuar në *Aneksin I*, që vijnë nga të gjitha burimet e lëvizshme e të palëvizshme që ndodhen në territorin e Republikës së Shqipërisë, pjesë e të cilave janë edhe shkarkimet e ndotësve të mjeteve të transportit rrugor. Krahas përgjegjësisë për hartimin dhe zbatimin e programeve të pakësimeve në ajër, VKM nr. 162, datë 19.2.2020 përcakton edhe detyrimet që i atribuohen AKM lidhur me përpilimin dhe plotësimin e inventarëve të shkarkimeve në ajër sa i përket sektorit të transportit rrugor.

2.4 Pesha në buxhet

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë administron dhe menaxhon fondet buxhetore nëpërmjet 11 programeve buxhetore. “Transporti rrugor” është programi buxhetor i cili zë peshën më të madhe të shpenzimeve krahasuar me programet e tjera buxhetore të MIE. Ky program përbën mesatarisht rreth 55% të shpenzimeve të MIE për periudhën 2019 – 2022, duke arritur vlerën më të lartë në vitin 2021 me 61.39% ndaj totalit dhe vlerën më të ulët në vitin 2022 me 41.62% ndaj totalit.

Grafik nr 1.



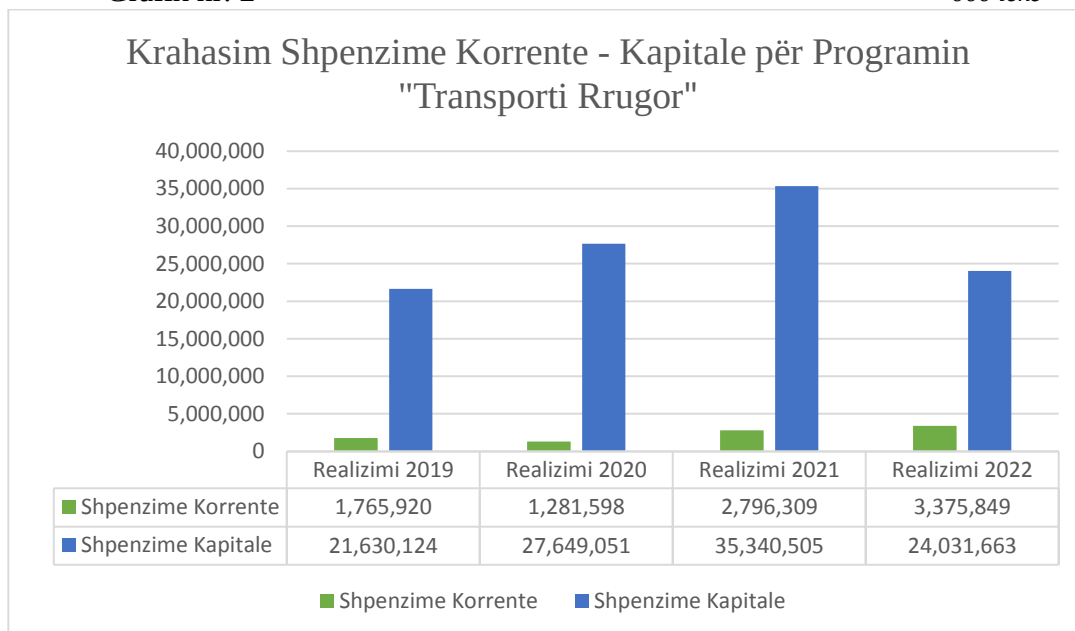
Burimi: MIE

Vetë programi buxhetor “Transporti Rrugor” përbëhet nga shpenzime korrente dhe shpenzime kapitale nga ku këto të fundit zënë vlerën më të madhe sikurse shihet edhe nga grafiku më poshtë. Shpenzimet kapitale të këtij programi janë kryesisht shpenzime për ndërtim rrugësh, sistemime asfaltime, supervizim punimesh, emergjencat, sinjalistike dhe siguri rrugore, studime projektive etj.

Pra, në këtë program buxhetor nuk ka asnjë shpenzim të dedikuar që ka një lidhje konkrete me temën nën auditimit (pra ndikimi i transportit rrugor në cilësinë e ajrit) pavarësisht faktit se ndërtimi i rrugëve të reja me standarde bashkëkohore ka një kontribut në përfitim të cilësisë së ajrit. Megjithatë, ky aspekt nuk lidhet drejtpërdrejtë me drejtimin dhe fokusin e këtij auditimi.

Grafik nr. 2

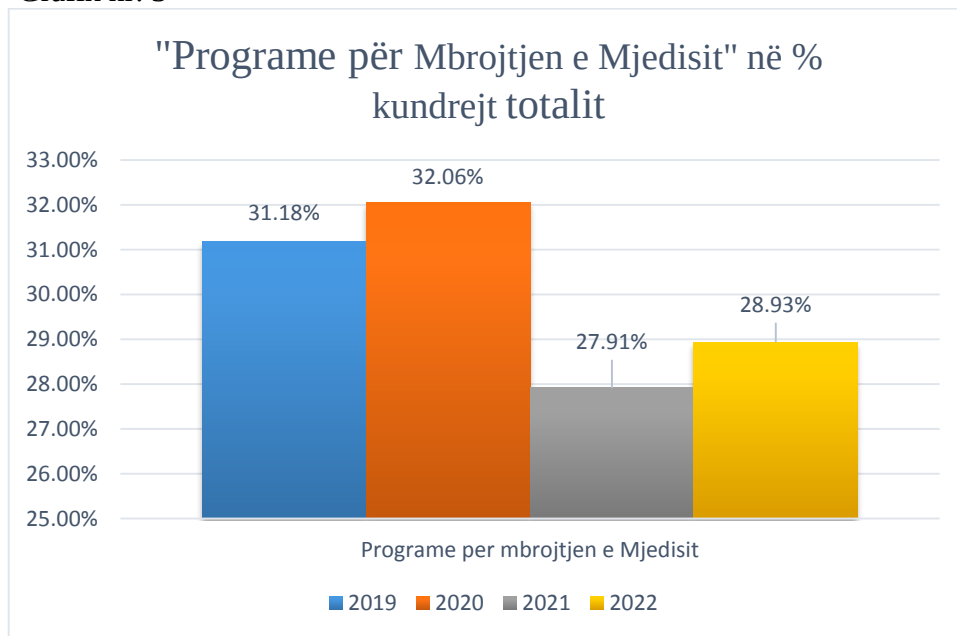
000 lekë



Burimi: MIE

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit administron dhe menaxhon fondet buxhetore nëpërmjet 4 programeve buxhetore. Të gjitha çështjet që kanë të bëjnë me mjedisin janë pjesë e programit buxhetor “Programe për mbrojtjen e mjedisit”. Ky program zë pjesën më të madhe të buxhetit të kësaj Ministrie për periudhën objekt auditimi, e konkretisht mesatarisht 30% të shpenzimeve të faktit ndaj totalit.

Grafik nr. 3



Burimi: MTM

Agjencia Kombëtare e Mjedisit, në cilësinë e institucionit përgjegjës për monitorimin e cilësisë së ajrit, hartimin e programit të monitorimit të gjendjes së mjedisit dhe raportit të gjendjes së mjedisit, si dhe hartimin e inventarëve të shkarkimeve në ajër, ka në dispozicion për çështjet e ajrit buxhetin si më poshtë.

Tabela nr. 1 Buxheti i AKM mbi procesin e monitorimit të cilësisë së ajrit

lekë

Shpenzimet për Ajrin	2019		2020		2021		2022	
	Plan	Fakt	Plan	Fakt	Plan	Fakt	Plan	Fakt
Dieta	528,000	306,000	840,000	7,800	840,000	786,210	576,000	9,750
Shpenzime mirembajtje e stacioneve dhe energji elektrike	14,344,800	500,900	10,542,840	3,911,024	16,787,400	605,714	14,389,200	250,000
Investime			34,023,600	34,023,600				
TOTAL	14,872,800	806,900	45,406,440	37,942,424	17,627,400	1,391,924	14,965,200	259,750

Burimi: AKM

Sikurse evidentohet nga tabela më sipër këto shpenzime kryesisht kanë të bëjnë me shpenzime për mirëmbajtjen dhe riparimin e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit, si dhe dieta të punonjësve. Nga tabela më sipër evidentohet nivel i ulët i realizimit të shpenzimeve për mirëmbajtjen e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit dhe energji elektrike, për vitin 2019 (3.49% krahasuar me planin), 2021 (3.6% krahasuar me planin, 2022 (1.7% krahasuar me planin). Niveli më i lartë i realizimit të këtyre shpenzimeve evidentohet për vitin 2020 në vlerën 37% krahasuar me planin.

2.5 Përkufizimet dhe terminologjia

“Ajër i mjedisit” është ajri i jashtëm në troposferë, që përjashton ajrin në vendet e punës, në mjediset e ndërmarrjes dhe/ose biznesit dhe çdo vend tjetër brenda tyre ku punonjësit hyjnë për shkak të punësimit të tyre e ku zbatohen dispozitat për shëndetin dhe sigurinë në punë e ku publiku nuk hyn rregullisht.

“Ndotës” është çdo substancë e pranishme në ajrin e mjedisit, që ka mundësi të ketë efekte të dëmshme në shëndetin e njeriut dhe/ose mjedisin në tërësi.

“Nivel” është përqendrimi i një ndotësi në ajrin e mjedisit ose depozitimi i tij në sipërfaqe në një kohë të dhënë.

“Vlerësim” është çdo metodë e përdorur për matjen, llogaritjen, parashikimin ose çmuarjen e niveleve.

“Vlerë kufi” është niveli i caktuar që duhet arritur brenda një periudhe të caktuar dhe që kur është arritur nuk duhet kapërcyer, përtej të cilit përcaktohet dëmtues për shëndetin e njeriut dhe mjedisin. Vlera kufi përcaktohet në bazë të dijeve shkencore, me synim shmangien, parandalimin ose pakësimin e efekteve të dëmshme mbi shëndetin e njeriut dhe/ose mbi mjedisin në tërësi.

“Kufiri i tolerancës” është vlera kufi e shprehur në përqindje, e cila mund të kapërcejë një vlerë të caktuar, sipas përcaktimeve në këtë ligj.

“Plani i cilësisë së ajrit” është plani që përcakton masat dhe indikatorët e cilësisë së ajrit, që synojnë arritjen e vlerave kufi ose të vlerave të synuara.

“Vlera e synuar” është një nivel i caktuar që synon shmangien, parandalimin ose pakësimin e efekteve të dëmshme për shëndetin e njeriut dhe/ose mjedisin në tërësi, për t’u arritur për një periudhë të caktuar kudo që është e mundur.

“Burim i palëvizshëm”, objekti që lëshon ndotës nga një pozicion i palëvizshëm.

“Burim i lëvizshëm”, burimi që lëshon ndotje kur është në lëvizje.

“Matje fikse”, matjet e kryera në teritore të caktuara, në vazhdimësi ose nga marrja e mostrave të rastësishme për të përcaktuar nivelet në përputhje me objektivat e cilësisë të të dhënave përkatëse.

“Matjet treguese”, matjet që plotësojnë objektivat e cilësisë të të dhënave që janë më pak të sakta se ato që kërkohen për matjet fikse.

“Nivel kritik”, niveli fiks në bazë të njohurive shkencore, mbi të cilin mund të ndodhin efekte negative të drejtpërdrejta tek disa receptorë, të tillë si pemët, bimë të tjera ose ekosistemet natyrore, por jo te njerëzit. (i)

“Ndotës të gaztë”, janë shkarkimet e gazta të monoksidit të karbonit (CO), oksideve të azotit të shprehura si ekuivalent i dyoksidit të azotit (NO₂) dhe hidrokarbureve në total (THC), përfshirë lëndë të ngurta pezull (PM);

“Okside të azotit”, shuma e raportit të përzier të vëllimit (ppbv) të monoksidit të azotit (oksidi nitrik) dhe dyoksidit të azotit, e shprehur në njësi të përqendrimit të masës së dyoksidit të azotit ($\mu\text{g}/\text{m}^3$);

“Dyoksidi i squfurit (SO_2)”, të gjitha komponimet e squfurit, të shprehura si dyoksid squfuri, përfshirë trioksidin e squfurit (SO_3), acidin sulfurik (H_2SO_4) dhe komponimet e reduktuara të squfurit si sulfur hidrogjeni (H_2S), komponime që përmbajnë sulfur dhe sulfure dimetili;

“ PM_{10} ”, lënda e ngurtë pezull që kalon nëpërmjet një hyrjeje përzgjedhëse sipas madhësisë, siç përcaktohet në metodën referencë për marrjen e mostrave dhe matjen e PM_{10} , S SH EN 12341:2005, me efikasitet me kufi minimal 50% në një diametër aerodinamik 10 μm .

“ $\text{PM}_{2.5}$ ”, lënda e ngurtë pezull që kalon nëpërmjet një hyrjeje përzgjedhëse sipas madhësisë, siç përcaktohet në metodën referencë për marrjen e mostrave dhe matjen e $\text{PM}_{2.5}$, S SH EN 14907:2005, me efikasitet me kufi minimal 50% në një diametër aerodinamik 2,5 μm .

“Burim i identifikueshëm”, një burim i vetëm i shkarkimeve të ndotësit në ajër, i dallueshëm/i veçueshëm nga të tjerët.

“Angazhim kombëtar për pakësimin e shkarkimeve”, detyrimi për pakësimin e shkarkimeve të një substance; ai specifikon pakësimin e shkarkimeve që, si minimum, duhet të çlirohet në vitin kalendarik të caktuar, si përqindje e totalit të shkarkimeve të çliuara gjatë vitit bazë (2005);

“Mjete të kategorisë M”: mjete me motor të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë të paktën katër rrota;

“Mjete të kategorisë M1”: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që nuk kanë më shumë se tetë ndenjësë, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit;

“Mjete të kategorisë M2”: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjësë, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë deri 5 tonë;

“Mjete të kategorisë M3”: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjësë, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 tonë;

“Mjete të kategorisë kategoria N”: mjete me motor të destinuara për transport mallrash dhe që kanë të paktën katër rrota;

“Mjete të kategorisë N1”: mjete të destinuara për transport mallrash dhe që kanë peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 3,5 tonë;

“Mjete të kategorisë N2”: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë, por jo më të madhe se 12 tonë;

“Mjete të kategorisë N3”: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 12 tonë;⁹

“Lëndë djegëse alternative” nënkupton lëndët djegëse ose burimet e energjisë që shërbejnë, të paktën pjesërisht, si zëvendësim për burimet e naftës fosile në furnizimin me energji të transportit dhe që kanë potencialin të kontribuojnë në dekarbonizimin e tij dhe të përmirësojnë performancën mjedisore të sektorit të transportit. Ato përfshijnë elektricitetin, hidrogjenin, biokarburantet; lëndët djegëse sintetike dhe parafinike; gazin natyror, duke përfshirë biometanin, në formë të gaztë (CNG) dhe formë të lëngshme (LNG)); gaz i lëngshëm i naftës (LPG).

“Automjet elektrik” nënkupton një mjet motorik të pajisur me një grup fuqie që përmban të paktën një makinë elektrike joperiferike si energji konvertuese me sistem elektrik të ruajtjes së energjisë të ringarkueshme, i cili mund të rikarikohet nga jashtë.

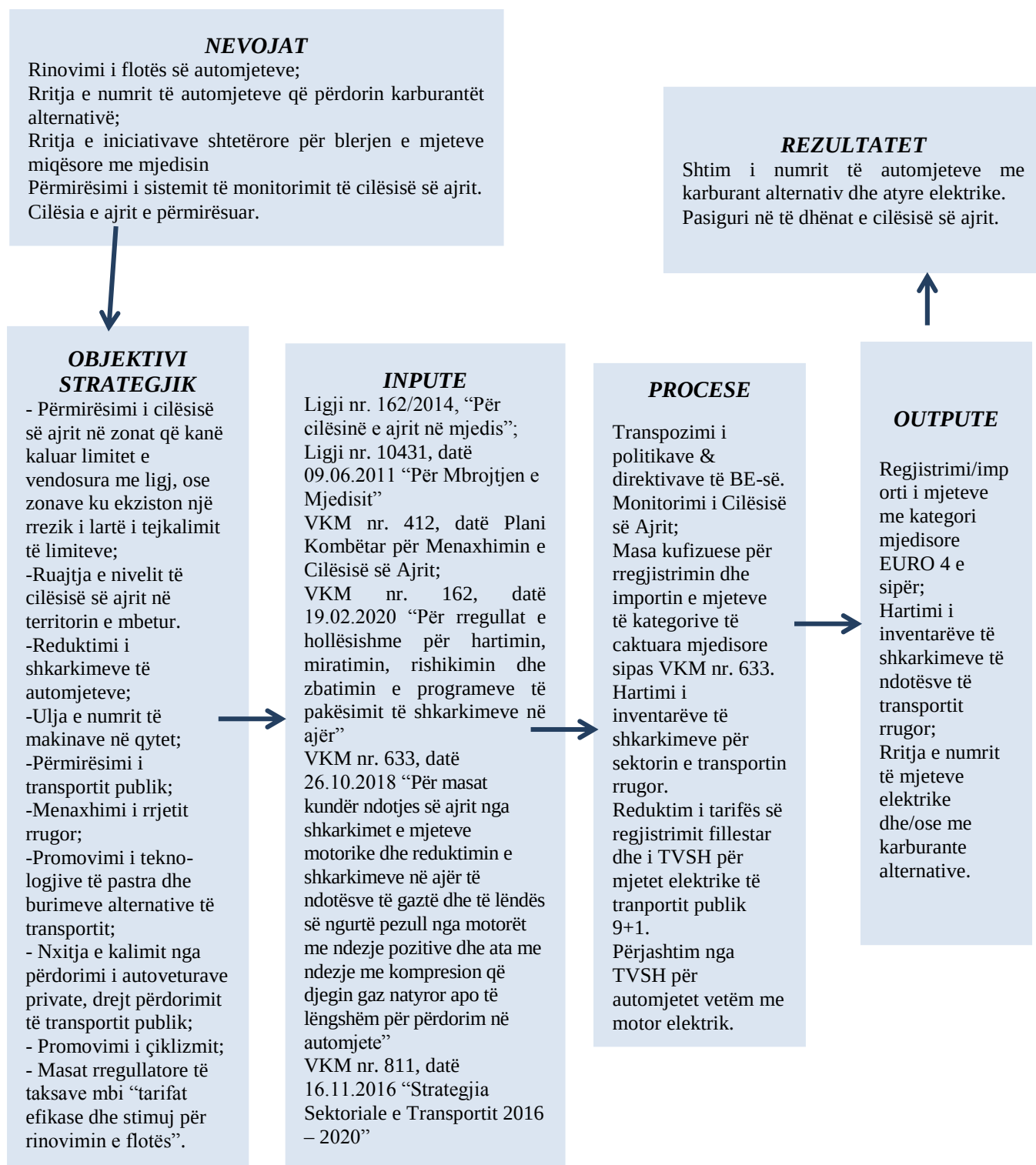
“Pikë rikarikimi” nënkupton një ndërfaqe që është në gjendje të karikojë një automjet elektrik në të njëjtën kohë ose të shkëmbejë një bateri të një automjeti elektrik në të njëjtën kohë.¹⁰

⁹ Përkufizimet e mjeteve të kategorive nga M1 në N3 janë dhënë në përputhje me nenin 47 “Klasifikimi i mjeteve rrugore” të Kodit Rrugor të R.SH.

¹⁰ Përkufizimet për lëndën djegëse alternative, automjetet alternative dhe pikat e rikarikimit janë marrë nga Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit dhe të Këshillit Evropian e datës 22 tetor 2014 “Mbi Vendosjen e Infrastrukturës së Karburanteve Alternative”.

2.6 Skema e analizës së programit auditues

Skema 1:Modeli Input – Output



2.7 Feedback-u i subjektit në fazën studimore

Gjatë auditimit, stafet përgjegjëse të MIE, MTM, AKM dhe DPSHTRR i janë përgjigjur përgjithësisht në kohë pyetësorëve të dërguar nga grupi i auditimit, ndërsa për plotësimin e informacionit dhe dokumentacionit të kërkuar që lidhet me vjeljen e të dhënave plotësuese mbi subjektet, kërkuar më shumë kohë në përgjigjet e tyre kjo edhe për shkak të mungesës në informacion në disa raste të të dhënave historike me qëllim krahasimin me të dhënat aktuale.

3. DETAJET E AUDITIMIT

3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit

Risqet e politikave dhe aktiviteteve të subjekteve të përfshira në këtë auditim, kanë të bëjnë me vështirësitë dhe pengesat që ato hasin në realizimin e detyrave dhe funksioneve të përcaktuara në kuadrin ligjor e rregullator në fuqi. Për të kryer analizën e riskut, jemi mbështetur në analizën SWOT duke marrë në konsideratë risqet e katër fushave në të cilat shtrihet kjo analizë e respektivisht termi SWOT është një akronim për (*Strengths, Weakness, Opportunities and Threats*) Fuqi, Dobësi, Mundësi dhe Kërcënime. Analiza SWOT është një mjet i rëndësishëm që ndihmon në identifikimin e faktorëve që ndikojnë në funksionimin e një institucioni apo procesi të caktuar. Ajo mundëson gjendjen aktuale të subjekteve, për të diagnostikuar me saktësi problemet. Gjatë përdorimit të kësaj analize është e rëndësishme që faktorët që ndikojnë në funksionimin e procesit për të cilën kjo analizë kryhet, jo vetëm të identifikohen por edhe të vlerësohen aty ku është e mundur. Risqet e politikave dhe aktiviteteve të subjekteve të përfshira në këtë auditim, kanë të bëjnë me vështirësitë dhe pengesat që ato hasin në realizimin e detyrave dhe funksioneve të përcaktuara në kuadrin ligjor e rregullator në fuqi.

Tabela nr.2 Analiza SWOT

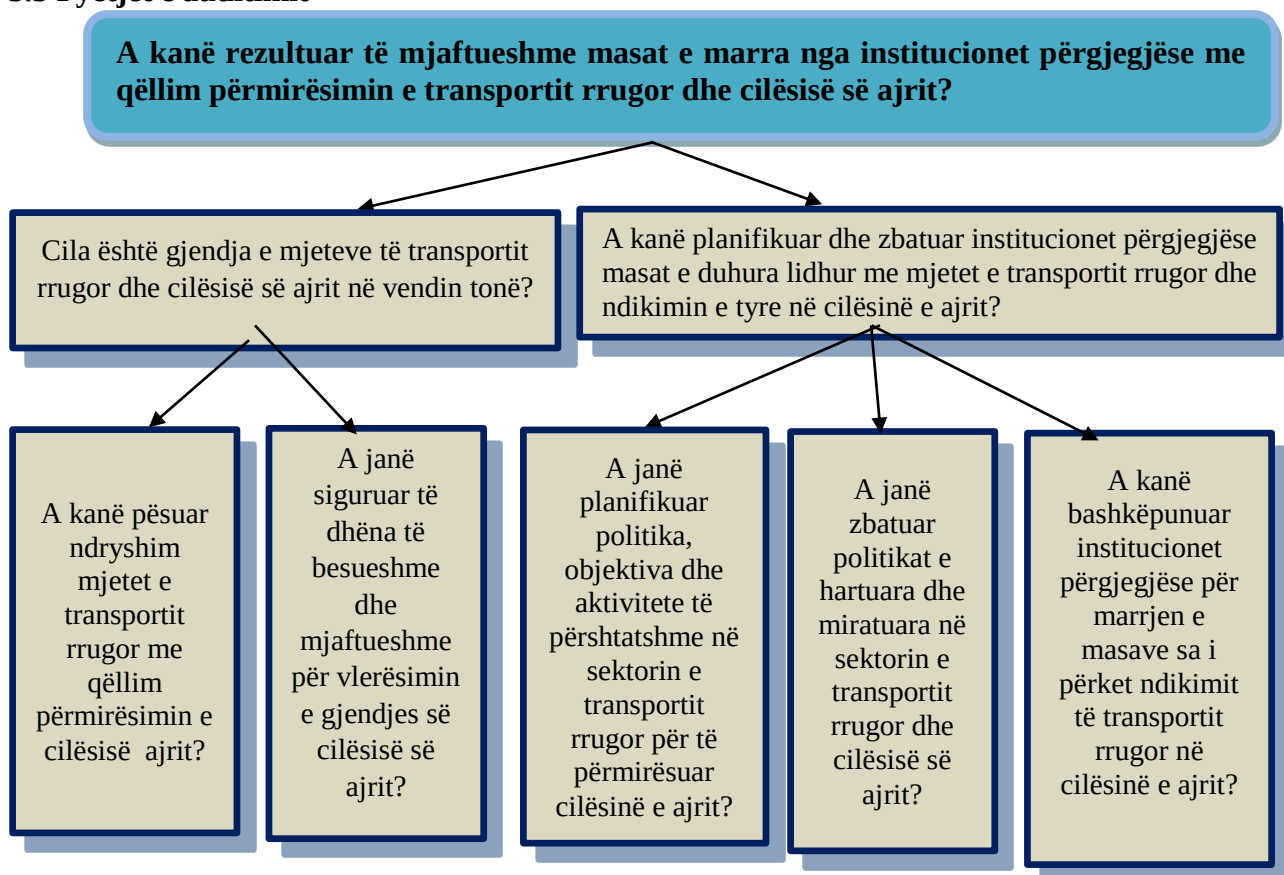
	Fuqitë	Dobësitë
Faktorë të brendshëm	- Miratimi i PKMCA në 2019; - Miratimi i Strategjisë Sektoriale për Transportin; - Ndalimi i importit/regjistrimit të mjeteve rrugore me kategori mjedisore të ulët (Euro 0 – Euro 3) ”; - Përcaktimi me kategori mjedisore në momentin e regjistrimit të mjeteve të transportit rrugor; - Hartimi dhe plotësimi periodik i inventarëve të shkarkimeve të ndotësve të mjeteve të transportit rrugor; - Metodologji e përcaktuar për monitorimin e cilësisë së ajrit.	-Të dhëna jo përfaqësuese lidhur me monitorimin e cilësisë së ajrit; -Mungesa e koordinimit ndërmjet institucioneve përgjegjëse; -Të dhëna të pamjaftueshme; -Mungesë e stimuljeve financiarë për rinovimin e flotës së mjeteve rrugore dhe blerjen e automjeteve me karburant alternativ; -Plani i Transportit të Qëndrueshëm i pa miratuar; -Mungesë e të dhënave të detajuara referuar çështjeve të adresuara në këtë auditim; -Mungesë e mekanizmave për heqjen graduale nga qarkullimi të makinave shumë të vjetra. -Numër i pa mjaftueshëm i stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit; -Mungesë e mirëmbajtjes dhe kalibrimin të vazhdueshëm të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit; -Mos hartimi i Programeve Kombëtare të Reduktimit të Shkarkimeve në Ajër; -Mos përcaktimi i angazhimeve (tavaneve) të pakësimeve të shkarkimeve në ajër.
	Mundësitë	Kërcënimet

Faktorë të jashtëm	-Kudri ligjor/rregullator ekzistues mbi promovimin e masave dhe aktiviteteve sa i përket përmirësimit të mjeteve të transportit rrugor dhe cilësisë së ajrit. -Reduktimi i tarifës së regjistrimit (prej 6.500 lekë) për mjetet elektrike dhe reduktimi i TVSH në 6 % për mjetet elektrike të transportit publik (9+1) dhe zero TVSH për mjetet elektrike. -Zbatimi i skemave/programeve për të stimuluar blerjen e automjeteve ekologjike. -Prezenca e institucioneve të dedikuara për zbatimin e politikave që kanë për qëllim përmirësimin e flotës së mjeteve të transportit rrugor dhe cilësinë e ajrit. -Rritja e numrit të automjeteve me karburant alternativ; -Ndërgjegjësimi dhe edukimi i publikut lidhur me rëndësinë e transportit rrugor në cilësinë e ajrit dhe shëndetin e popullatës; -Përmirësimi i transportit publik me qëllim reduktimin e përdorimit të automjeteve private. -Përafrimi i Direktivave të BE-së me politikat kombëtare ekzistuese.	-Pa mjaftueshmëria e fondeve lidhur me rinovimin e flotës së automjeteve dhe përmirësimin e sistemit të monitorimit të cilësisë së ajrit. -Mungesë e infrastrukturës për karikimin e automjeteve me karburant alternativ; -Mos përafrimi i politikave kombëtare me Direktivat e BE-së, në kohën e duhur. -Politika të pamjaftueshme për të nxitur dhe promovuar përdorimin e transportit publik.
--------------------	--	---

3.2 Objektivi i auditimit

Auditimi me temë “Ndikimi i mjeteve të transportit rrugor në cilësinë e ajrit” ka pasur si objektiv kryesor vlerësimin dhe analizimin e masave të marra nga institucionet përgjegjëse me qëllim përmirësimin e flotës së mjeteve të transportit rrugor dhe impaktin e tyre në cilësinë e ajrit. Në këtë mënyrë është synuar të sigurohet një vlerësim i paanshëm dhe objektivi mbi nismat dhe iniciativat të cilat institucionet përgjegjëse kanë marrë për të përmirësuar gjendjen e flotës së mjeteve të transportit rrugor dhe rrjedhimisht cilësisë së ajrit për periudhën 2019-2022.

3.3 Pyetjet e auditimit



3.4 Fushëveprimi i auditimit

Ky auditim ka pasur si fushëveprimi vlerësimin dhe analizimin e ecurisë së flotës së mjeteve rrugore dhe sistemit të monitorimit të cilësisë së ajrit. Në këtë auditim nuk jemi fokusuar në cilësinë e

karburantit, menaxhimin e trafikut, infrastrukturën rrugore dhe transportin urban publik, për arsye se disa prej tyre janë parë në auditime të mëparshme të kryera nga KLSH por edhe për faktin kryesor që secila nga këto çështje kërkon një auditim tjetër më vete. Gjithashtu nuk jemi fokusuar në masat e marra nga qeverisja lokale lidhur me reduktimin e trafikut dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit duke qenë se asnjë Bashki nuk ka qenë subjekt i këtij auditimi. Sa i përket mjeteve të transportit rrugor jemi fokusuar në:

- Flotën totale të mjeteve rrugore;
- Moshën e mjeteve të transportit rrugor dhe ecurinë e tyre ndër vite;
- Llojin e karburantit të mjeteve të transportit rrugor, shpërndarjen në përqindje si dhe ecurinë e tyre ndër vite;
- Tarifa dhe iniciativa nxitëse mbi përdorimin e mjeteve ekologjike të transportit rrugor;
- Shembuj dhe praktika të mira ndërkombëtare nga shtetet e rajonit;
- Përdorimin e transportit publik kundrejt atij privat.

Një tjetër çështje me mjaft rëndësi që kemi adresuar në këtë auditim është edhe monitorimi i cilësisë së ajrit si dhe inventari i shkarkimeve në ajër në të cilin duhet të pasqyrohen të dhëna të detajuara sa i përket ndotësve kryesorë që gjenerohen nga mjetet e transportit rrugor dhe që ndikojnë në cilësinë e ajrit. Për këtë arsye gjatë fazës studimore por edhe gjatë fazës së terrenit janë zhvilluar vizita në qytetet ku gjenden stacionet e monitorimit (Tiranë, Elbasan, Korçë, Durrës, Fier, Vlorë dhe Shkodër) për të parë nga afër procesin e monitorimit të cilësisë së ajrit. Periudha objekt auditimi ka qenë 2019-2022, megjithatë të dhëna historike jashtë kësaj periudhe sa i përket flotës së mjeteve rrugore apo edhe cilësisë së ajrit, janë mbajtur në konsideratë dhe janë pasqyruar për të pasur një tablo sa më të qartë të ecurisë së këtyre treguesve.

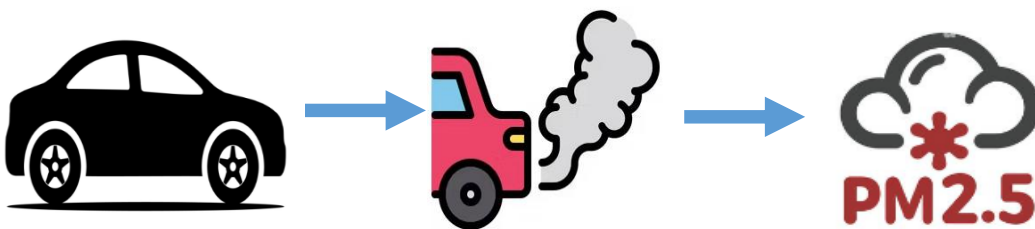
4. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE

Pyetja kryesore: A kanë rezultuar të mjaftueshme masat e marra nga institucionet përgjegjëse me qëllim përmirësimin e transportit rrugor dhe cilësisë së ajrit?

Mesazhi i auditimit

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës së bashku me Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit të nxisin rinovimin e flotës së mjeteve rrugore, vënien në zbatim të stimuljeve financiare për të shtuar numrin e mjeteve rrugore me emetim të ulët, plotësimin e legjislacionit në përputhje me praktikatat më të mira ndërkombëtare si dhe forcimin e mëtejshëm të sistemit të monitorimit të cilësisë së ajrit.

4.1 CILA ËSHTË GJENDJA E MJETEVE TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE CILËSISË SË AJRIT NË VENDIN TONË?



Transporti luan një rol të rëndësishëm në jetën e shoqërive dhe individëve. Mënyra se si njerëzit ndërveprojnë, punojnë, organizojnë prodhimin, zhvillojnë qytetet dhe marrin akses në shërbime, komoditete dhe mallra është e lidhur me lëvizshmërinë. Në shoqëritë që mbështeten gjithnjë e më shumë në transportin privat të motorizuar, automjetet pritet të përdoren më shumë, të bëhen më të sigurt, më luksoze dhe më të fuqishme. Megjithatë, këto pritshmëri shpesh nuk marrin në konsideratë pasojat, si për shembull rritja e konsumit të karburantit, emetime më të mëdha të

ndotësve të ajrit dhe ekspozim më i lartë ndaj tyre duke krijuar problem në shëndet. Kjo krijon një sfidë të madhe për qeveritë, organizatat e shëndetit publik dhe autoritetet mjedisore, për planifikuesit e transportit dhe për të gjithë qytetarët. Vlerësimet fillestare tregojnë se (në Evropë) dhjetëra mijëra vdekje në vit i atribuohen ndotjes së ajrit të lidhur me transportin, të ngjashme me numrin e vdekjeve nga aksidentet e trafikut. Ndotja e ajrit nga transporti duhet të reduktohet në mënyrë që të parandalohen efektet e saj në shëndet dhe kjo kërkon:

- zhvillimin e teknologjive më të pastra të transportit dhe zbatimin e politikave efektive për menaxhimin e kërkesës për transport;
- zgjedhjen e mënyrave të transportit që janë më të sigurt për shëndetin dhe mjedisin.¹¹

Mjetet e transportit rrugor përfaqësojnë një nga burimet më të mëdha të ndotjes së mjedisit. Emetimet nga automjetet shprehen si gram të ndotësve të emetuar për kilometër të përshkuar. Djegia e karburantit të lëngshëm fosil çliron një sërë ndotësish parësorë, përzierja e të cilëve përcaktohet nga lloji i karburantit, sistemi i menaxhimit të motorit, ngarkesa që kërkohet të aplikojë një motor dhe teknologjia e kontrollit të ndotjes të instaluar në automjet. Ndotësit parësorë përfshijnë dioksidin e squfurit (SO₂), oksidet e azotit (NO) dhe dioksidin e azotit (NO₂), përbërjet organike të paqëndrueshme (VOCs) dhe monoksidin e karbonit (CO). Ndotësit dytësorë si dioksidi i azotit, ozoni dhe komponimet e tjera organike formohen si rezultat i reaksioneve kimike ndërmjet ndotësve parësorë dhe kimikateve të tjera të pranishme në atmosferë. Megjithatë, ekzistojnë zgjidhje të ndryshme teknologjike që mund të aplikohen për të reduktuar emetimet e automjeteve. Një ndër këto janë edhe përdorimi i automjeteve elektrike të cilat përveç se nuk ndotin, janë edhe shumë të qeta dhe nuk emetojnë zhurma.¹²

Kutia e fakteve¹³

Në Shqipëri, numri total i automjeteve është rritur nga viti në vit që nga viti 1991. Ato janë kryesisht makina private. Mjetet e rënda, të tilla si autobusë dhe kamionë, janë pothuajse të gjitha modele të vjetra. Ky fakt është duke e rritur sasinë e grimcave të pluhurit dhe ndotësve të tjerë të ajrit në qytet. Planifikimi i dobët urban ka përkeqësuar problemet e trafikut, ndërsa ulja e zonave të gjelbra në qytete, ka reduktuar kapacitetet absorbuese të CO₂. Shkarkimet nga automjetet (PM₁₀) së bashku me burimet e ndotjes industriale kontribuojnë fuqishëm në ndotjen e ajrit, duke shkaktuar probleme të frymëmarrjes, në veçanti të fëmijët e vegjël dhe të moshuarit. Me zvogëlimin e industrive të mëdha prodhuese dhe aktiviteteve përpunuese që nga viti 1990 dhe gjenerimin e një përqindjeje të lartë të energjisë kombëtare nga hidrocentralet (krahësuar me vendet e BE-së), sektori i transportit është i njohur si sektori që ka ndikimin kryesor në cilësinë e ajrit në zonat urbane në Shqipëri, dhe është pranuar tashmë, që trajtimi i problemit të transportit është çelësi për përmirësimin e cilësisë së ajrit në qytete.¹⁴

4.1.1 A KANË PËSUAR NDRYSHIM MJETET E TRANSPORTIT RRUGOR ME QËLLIM PËRMIRËSIMIN E CILËSISË SË AJRIT?

Për të trajtuar këtë pyetje auditimi lidhur me ndryshimet e flotës së automjeteve në vendin tonë dhe ndikimin e tyre në cilësinë e ajrit janë përdorur të dhëna përtej periudhës objekt auditimi me qëllim pasqyrimin e ecurisë ndër vite. Grupi i auditimit ka identifikuar disa tregues (si për shembull moshën mesatare të mjeteve rrugore, lloji i karburantit që ato përdorin, kategorizimi mjedisor i automjeteve etj), ecuria e të cilëve ndikon drejtpërsëdrejti në cilësinë e ajrit.

¹¹ WHO, Health effects of transport-related air pollution, 2005, fq 13-14.

¹² J.W.S. Longhurst, D. Rayfield, D.E. Conlan, The impacts of road transport on urban air quality - a case study of the Greater Manchester region, 2005, fq. 3&5

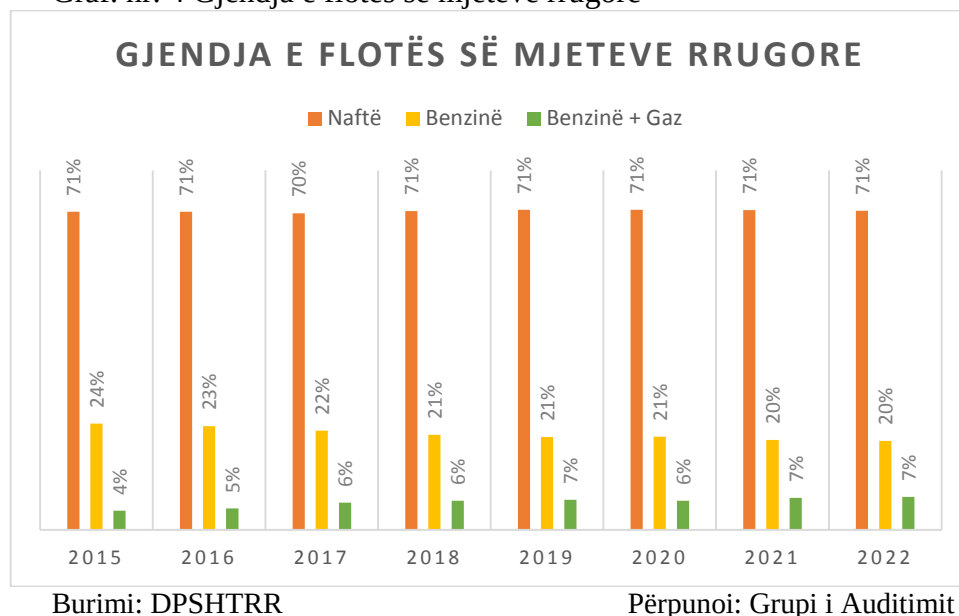
¹³ Shënime në rubrikën fakte, sqarojmë në formë të kondensuar disa nga faktet më të rëndësishme.

¹⁴ VKM nr. 412, datë 19.6.2019 “Për Miratimin e Planit Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit”, fq 50 & 56.

4.1.1.1 Rreth 70% e totalit të mjeteve rrugore përbëhet nga mjete me naftë

Bazuar në tabelën e Aneksit nr. 2, nëse shikojmë me kujdes ecurinë përgjatë periudhës 2015-2022, vërejmë se ka pasur një shtim të konsiderueshëm të numrit të mjeteve rrugore që përdorin naftën, e cila ndot më shumë ajrin krahasuar me lëndët e tjera djegëse. Në grafikun e mëposhtëm paraqitet përbërja në përqindje e tre llojeve kryesore të karburantit (naftë, benzinë, benzinë + gaz) të flotës së mjeteve rrugore. Përgjatë gjithë periudhës 2015-2022, mjetet rrugore të cilat përdorin këto tre lloje karburanti përbëjnë rreth 99 % të totalit të flotës. Pra, mjetet rrugore që përdorin naftën si lëndë djegëse nuk kanë ndryshuar në raportin e tyre ndaj totalit.

Graf. nr. 4 Gjendja e flotës së mjeteve rrugore



Numri total i mjeteve rrugore është rritur me rreth 220,000 mjete nga 2015 në 2022 ose me 30%. Në këtë rritje, kanë kontribuar më shumë mjetet rrugore me naftë të cilat janë shtuar me rreth 158,000 nga viti 2015 në 2022. Pjesa tjetër e shtimit i përket mjeteve rrugore me benzinë dhe gaz (rritur me rreth 30,000 nga 2015 në 2022) dhe atyre me benzinë të cilat janë shtuar me rreth 25,000 për të njëjtën periudhë.¹⁵

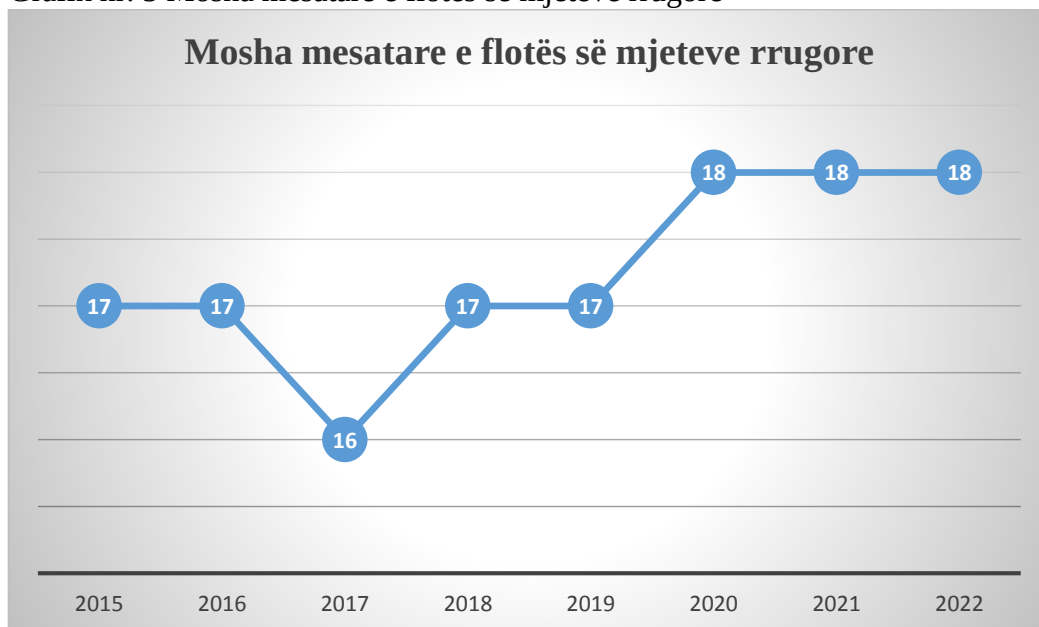
Pavarësisht situatës së paraqitur më sipër e cila na dëshmon gjendjen ndër vite mbi numrin total të mjeteve rrugore sipas llojit të karburantit që ato përdorin, grupi i auditimit siç theksuam edhe më sipër, është fokusuar edhe në disa tregues të tjerë të cilët do të mundësojnë në arritjen e një opinioni sa më të përafërt me realitetin mbi ndikimin e mjeteve të transportit rrugor në cilësinë e ajrit.

4.1.1.2 Mosha mesatare e flotës së mjeteve rrugore për vitin 2022 është 18 vjet

Nga të dhënat e grumbulluara të paraqitura në grafikun e mëposhtëm, evidentohet se mosha mesatare e flotës së mjeteve rrugore për 8 vitet e fundit (2015-2022) është 17.25 vjet. Pra, nëse për vitin 2015 për të gjithë flotën e mjeteve rrugore, mosha mesatare ishte 17 vjet, për vitin 2022 mosha mesatare ishte 18 vjet. Për 3 vitet e fundit (2020-2022) vërejmë rritje të moshës mesatare me të paktën 1 vit krahasuar me vitet e mëparshme.

¹⁵ Aneksi nr 2

Grafik nr. 5 Moshë mesatare e flotës së mjeteve rrugore



Burimi: DPSHTRR, Përpunoi: Grupi i auditimit

Në rritjen e moshës mesatare të automjeteve ka ndikuar edhe rritja e numrit të automjeteve me moshë mesatare më të madhe se 20 vjet. Konkretisht kemi një rritje me rreth 100,000 automjete me moshë mesatare më të madhe se 20 vjet nga të cilat 85 mijë automjete janë me naftë dhe rreth 17 mijë me benzinë. Rritja e flotës së mjeteve rrugore me 100,000 automjete me moshë mesatare më të madhe se 20 vjet rrit gjithashtu numrin e mjeteve rrugore me kategori mjedisore “Euro 0”, “Euro 1”, “Euro 2” dhe “Euro 3” (trajtuar më hollësisht në pyetjen audituese 4.2.2). Një tjetër tregues që ndikon në uljen e moshës mesatare të automjeteve janë edhe ndryshimet në grupmoshat 0-2 vite, 3-5 vite dhe 6-10 vite. Siç shikohet edhe në tabelën e mëposhtme, gjatë vitit 2022, numri i mjeteve rrugore me naftë është rritur me 28,000 krahasuar me vitin 2021 dhe 85,000 krahasuar me vitin 2020. Gjithashtu, po në vitin 2022, numri i makinave me naftë më të vjetra se 20 vjet është rritur me rreth 93,000 krahasuar me vitin 2020.

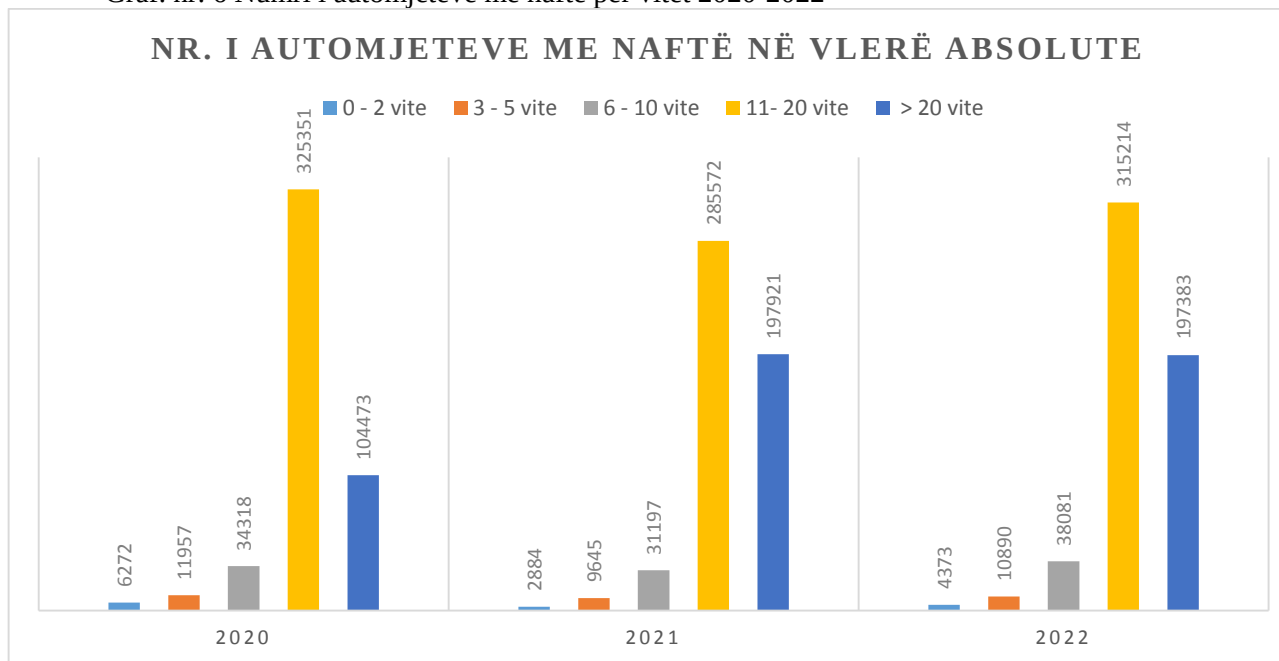
Tab. nr. 3 Numri i mjeteve rrugore (naftë/benzinë) sipas grupmoshave

Vitet	0 - 2 Vite		3 - 5 Vite		6 - 10 Vite		11 - 20 Vite		> 20 Vite		Total Naftë	Total Benzinë
	Naftë	Benzinë	Naftë	Benzinë	Naftë	Benzinë	Naftë	Benzinë	Naftë	Benzinë		
2020	6,272	6,620	11,957	7,077	34,318	16,274	325,351	75,096	104,473	34,911	470,414	139,978
2021	5,388	7,830	12,239	8,329	36,979	16,322	310,645	62,160	161,895	53,541	527,146	148,182
2022	4,373	9,051	10,890	8,960	38,081	16,544	315,214	61,406	197,383	61,717	555,051	157,678

Burimi: DPSHTRR,

Përpunoi: Grupi i auditimit

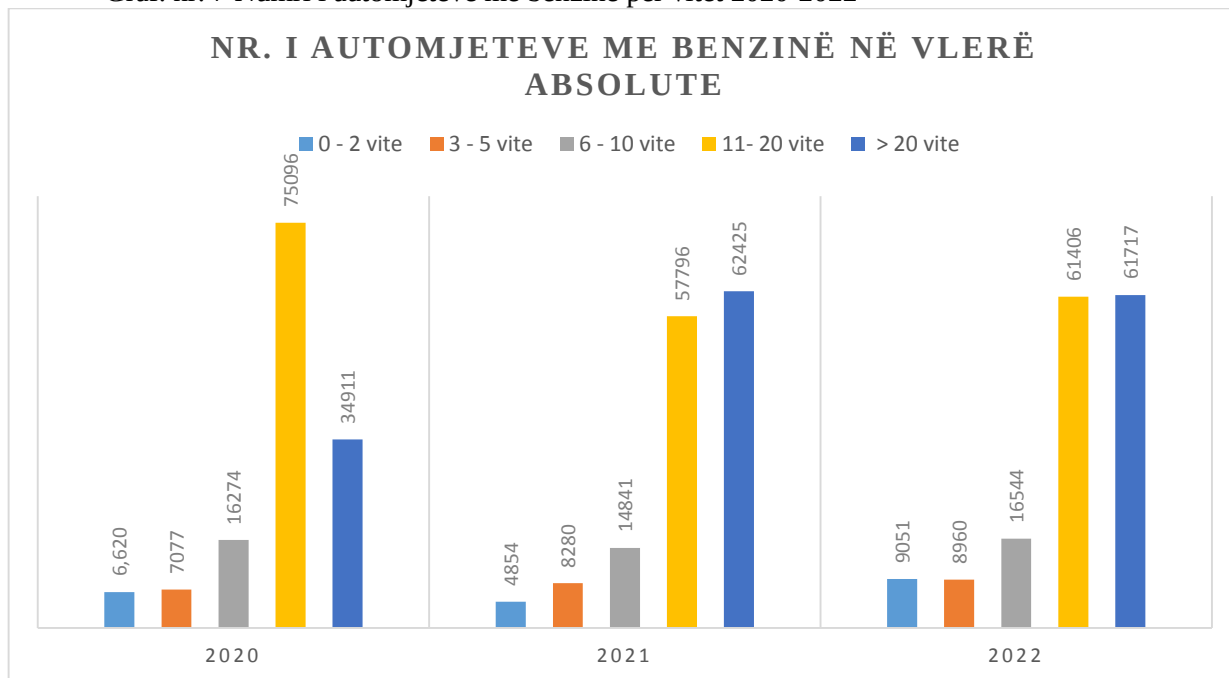
Graf. nr. 6 Numri i automjeteve me naftë për vitet 2020-2022



Burimi: DPSHTRR,

Përpunoi: Grupi i auditimit

Graf. nr. 7 Numri i automjeteve me benzinë për vitet 2020-2022



Burimi: DPSHTRR,

Përpunoi: Grupi i auditimit

4.1.1.3 Mjetet M1 me moshë më të madhe se 10 vjet përbëjnë 88 % të kësaj kategorie

Në tabelën nr. 5 paraqiten të dhënat mbi përbërjen e flotës së mjeteve rrugore sipas kategorive ndërkombëtare nga ku vërehet se rreth 80 % e totalit të mjeteve rrugore në vendin tonë përbëhet nga autoveturat të tipit M1. Për këtë arsye, trajtimi në vijim është fokusuar më shumë në zbërthimin e kësaj kategorie. Gjithashtu do të trajtohet shkurtimisht edhe kategoria M2 (autobuzat) duke qenë se për këtë kategori në dokumente të ndryshme politike janë parashikuar objektiva për përmirësimin e saj.

Tab. nr. 4 Përbërja e flotës së mjeteve rrugore sipas kategorive ndërkombëtare të mjeteve, viti 2022

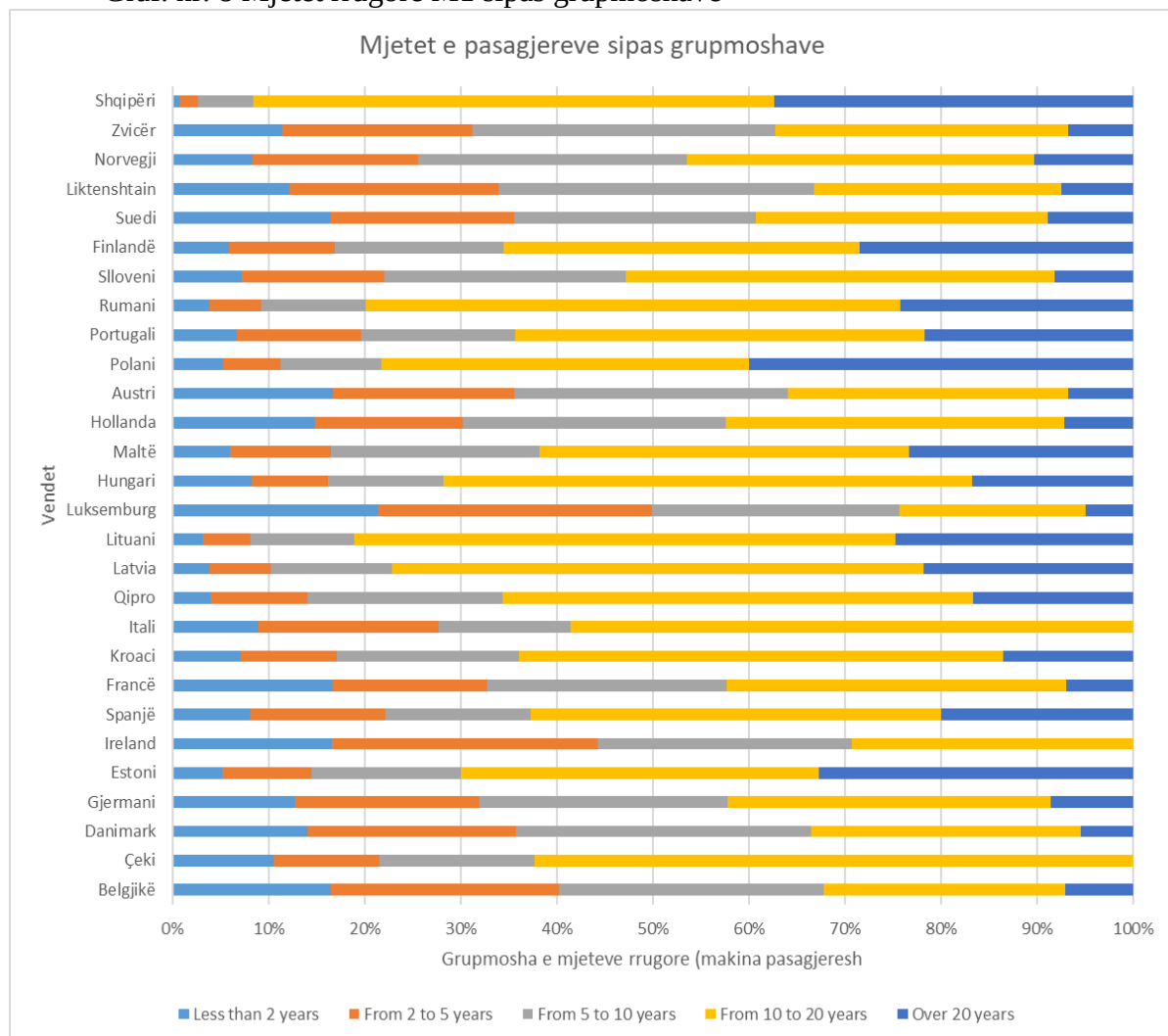
Nr.	Lloji i Mjetit	Gjendja 2022	%/Totalit
1	Autoveturë (M1)	639,387	80.28%
2	Automjet për transport të përzier (N1)	51,673	6.49%
3	Motor (L1, L3)	42,732	5.37%
4	Kamion (N1, N2, N3)	14,958	1.88%
5	Autobuz (M2)	8,211	1.03%
6	Të tjera	39,484	4.96%
	Totali i Mjeteve Rrugore	796,445	100.00%

Burimi: DPSHTRR,

Përpunoi: Grupi i auditimit

Në grafikun nr. 8 paraqitet gjendja e mjeteve rrugore M1 sipas grupmoshave “0-2 vite”, “3-5 vite”, “5-10 vite”, “10-20 vite” dhe “> 20 vite” për të gjitha vendet e BE-së si dhe Shqipërinë. Nga ky grafik vërehet se, në vendin tonë mjetet rrugore M1 të grupmoshave “0-2 vite”, “3-5 vite”, “5-10 vite”, zënë përqindjen më të ulët kundrejt totalit të mjeteve rrugore M1. Këto vlera janë njëkohësisht edhe vlerat më të ulëta krahasuar me vendet e BE-së. Një tjetër fenomen i cili evidentohet është edhe raporti i mjeteve rrugore M1 të grupmoshës “> 20 vite” i cili në Shqipëri rezulton të jetë rreth 38 %, i dyti në BE pas Polonisë me 40 %. Përmirësimi dhe shtimi i numrit të mjeteve rrugore të grupmoshave “0-2 vite”, “3-5 vite”, “5-10 vite”, dhe reduktimi i numrit të mjeteve rrugore të grupmoshës “> 20 vite” ndikojnë drejtpërsëdrejti në rinovimin e flotës së mjeteve rrugore.

Graf. nr. 8 Mjetet rrugore M1 sipas grupmoshave



4.1.1.4 Raporti i mjeteve M1 elektrike kundrejt totalit të kësaj kategorie është 0.11 %

Në tabelën e mëposhtme janë pasqyruar të dhëna lidhur me numrin total të mjeteve rrugore M1 si dhe mjeteve rrugore elektrike M1. Si fillim duhet theksuar që të dhënat e pasqyruara në faqen zyrtare të EUROSTAT¹⁶ për Shqipërinë janë të njëjta me ato që DPSHTRR i ka vënë në dispozicion grupit të auditimit. Grupi i auditimit ka pasqyruar në këtë tabelë Shqipërinë dhe disa shtete evropiane me karakteristika të ndryshme sa i përket zhvillimit ekonomik, por edhe social e mjedisor. Sigurisht, për qëllime krahasimi sa më objektiv do të mbahen në konsideratë shifrat e vendeve të rajonit të Ballkanit. Megjithatë, pasqyrimi i të dhënave edhe për shtete më të zhvilluara do ta bëjë lexuesin edhe më të qartë sa i përket situatës në këto shtete mbi këtë aspekt. Krahasimi është bërë për të njëjtën tipologji automjetesh, pra vetëm për kategorinë M1 ose ndryshe automjetet e destinuara për transport njerëzish dhe që nuk kanë më shumë se tetë ndenjësë, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit. Nga sa pasqyrohet në tabelën nr. 6 vërehet se në vendin tonë mjetet rrugore elektrike (M1) përbëjnë vetëm 0.11 % të numrit të përgjithshëm të mjeteve rrugore të kësaj tipologjie.¹⁷ Vërehet se shtetet më të zhvilluara dhe që njihen për rëndësinë që i kushtojnë në tërësi çështjeve mjedisore, kanë një përqindje më të madhe të mjeteve rrugore elektrike M1 kundrejt totalit. Një rol të rëndësishëm në këtë aspekt luajnë edhe politikat dhe instrumentet e ndryshme ekonomike/financiare (subvencione/rimbursime) që këto shtete aplikojnë dhe që do të trajtohen në vazhdimësi të këtij raporti.

Tab. nr. 5 Mjetet rrugore M1 & mjetet rrugore elektrike M1 për vitin 2021¹⁸

Shteti	Nr i mjeteve rrugore (M1) elektrike	Nr total i mjeteve rrugore M1	Raporti i mjeteve rrugore elektrike (M1) kundrejt totalit
Shqipëria	624	593,280	0.11 %
Bullgaria	3,369	2,830,464	0.12 %
Rumania	12,433	7,611,039	0.16 %
Kroacia	2,977	1,795,465	0.17 %
Sllovenia	5,413	1,189,457	0.46 %
Italia	118,034	39,822,723	0.3 %
Austria	7,539	5,133,836	1.49 %
Zvicra	70,240	4,772,200	1.47 %
Franca	402,669	38,738,590	1 %
Gjermania	618,460	48,540,878	1.27 %
Hollanda	245,091	8,827,709	2.77 %
Suedia	110,177	4,985,979	2.2 %
Norvegjia	465,410	3,003,005	15.49 %

Burimi: EUROSTAT¹⁹,

Përpunoi: Grupi i Auditimit

Kutia e fakteve

Mjetet rrugore elektrike shpesh herë kushtojnë më shumë në fillim se mjetet rrugore që furnizohen nga nafta apo benzina. Shumica e makinave elektrike fillojnë të paguajnë veten e tyre shumë përpara se të arrijnë fundin e jetëgjatësisë së tyre, falë kursimeve nga karburanti, shpenzimeve më të pakta në mirëmbajtje dhe subvencioneve qeveritare. Një makinë elektrike shpenzon afro 11-herë

Shënim: Metoda e krahasimit ose “benchmarking” siç njihet ndryshe, na ndihmon për të vlerësuar diçka duke e krahasuar me një standard ose pikë reference (që në këtë rast janë shifrat e vendeve evropiane). Kjo metodë përdoret zakonisht në mungesë të kriterëve të qarta, me qëllim mbështetjen e gjetjeve dhe konkluzioneve të grupit të auditimit.

¹⁶ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_EQS_CARPDA__custom_5123793/default/table?lang=en

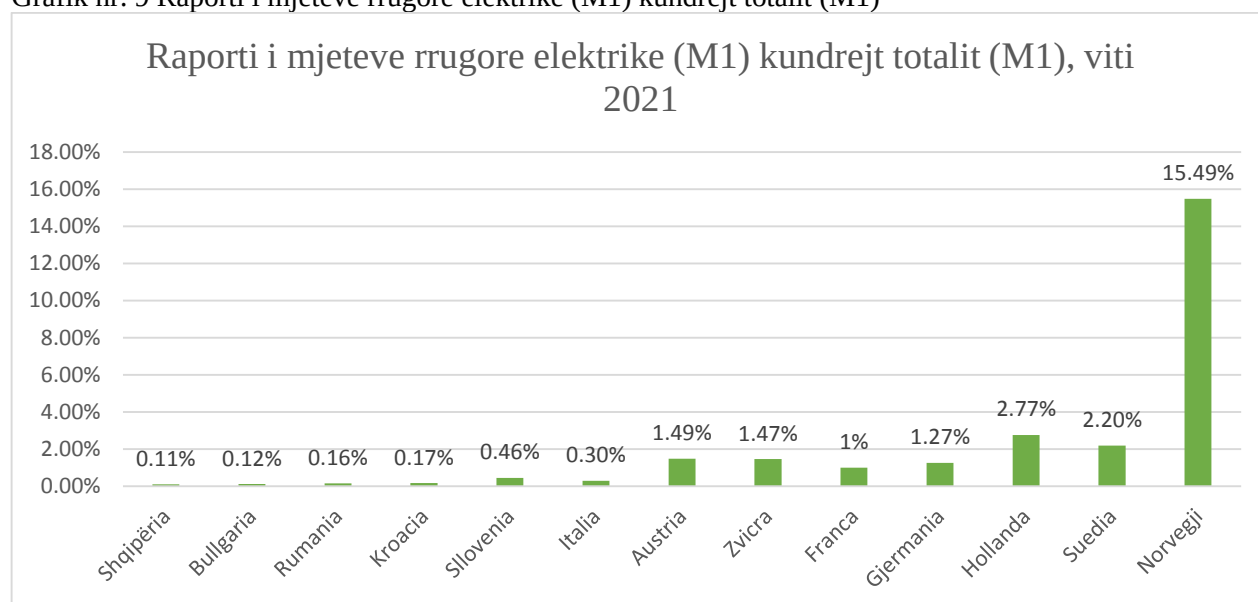
¹⁷ Shënim: Krahasimi është bërë për vitin 2021 duke qenë se ky është viti më i fundit për të cilin EUROSTAT ka publikuar të dhëna.

¹⁸ Shënim: Janë pasqyruar vlerat vitit 2021 sepse në faqen zyrtare të EUROSTAT gjatë hartimit të këtij Projekt Raporti ende nuk janë publikuar të dhëna për vitin 2022

¹⁹ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_EQS_CARPDA__custom_5888815/default/table?lang=en

më pak Lekë për kilometër distancë krahasuar me një makinë me motor benzine dhe afro 9 herë më pak me se një makinë me motor naftë.²⁰

Grafik nr. 9 Raporti i mjeteve rrugore elektrike (M1) kundrejt totalit (M1)

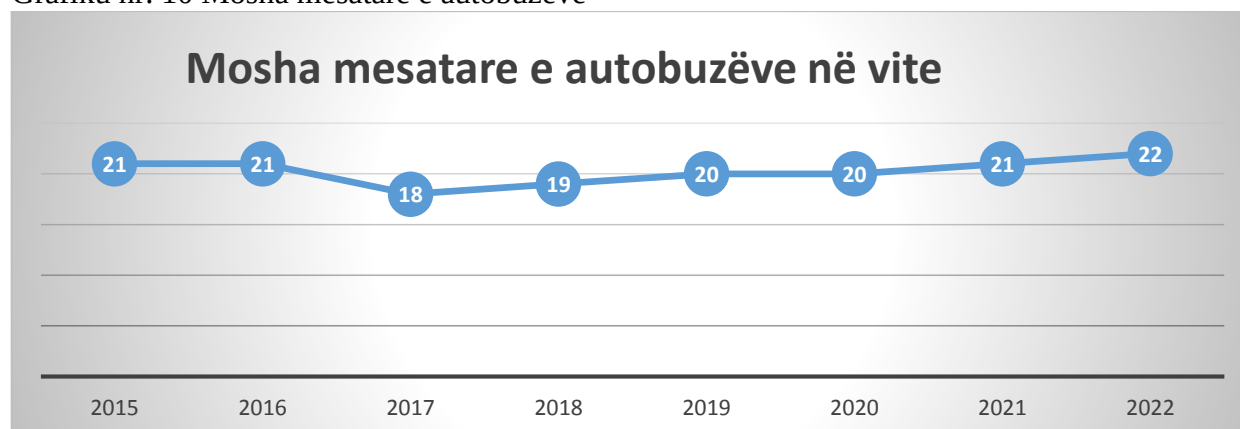


Burimi: EUROSTAT

Përpunoi: Grupi i Auditimit

4.1.1.5 Mosha mesatare e autobuzëve për vitin 2022 është 22 vjet

Grafiku nr. 10 Mosha mesatare e autobuzëve



Burimi: DPSHTRR

Përpunoi: Grupi i Auditimit

Autobuzët (mjetet rrugore M2/M3) përbëjnë rreth 1% të flotës totale të mjeteve rrugore në vendin tonë. Mosha mesatare në vite e autobuzëve për periudhën 2015 – 2022 ka qenë përafërsisht rreth 21 – 22 vite. Vetëm në vitin 2017 dhe 2018 ka pasur një përmirësim me ulje të moshës mesatare respektivisht me 3 vite krahasuar me 2017 (18 vite moshë mesatare) dhe me 2 vite krahasuar po me të njëjtin vit (19 vite moshë mesatare). Nga viti 2019 e në vijim trendi ka qenë rritës me një moshë mesatare 22 vite për vitin 2022.

Në tabelën nr. 6 më poshtë vërehet se për të gjithë periudhën 2015 – 2022 mbi 99% e flotës së autobuzëve përbëhet nga autobuza me lëndë djegëse naftën. Viti 2021 është viti i parë në të cilin shikojmë se për herë të parë janë futur në qarkullim autobuza që përdorin si burim energjie naftën dhe energjinë elektrike.

²⁰ https://www.ere.gov.al/images/files/2022/08/26/Vleresim_mbi_Makinat_Elektrike.pdf fq 24

Tab. nr. 6 Llojet e karburantit të autobuzëve ndër vite

Llojet e karburantit	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Benzinë	8	8	7	6	6	7	7	7
Benzinë + Gaz		1	1	3	10	10	16	18
Gaz		2	4	11	11	11	11	11
Naftë	6,426	6,961	6,581	7,112	7,487	7,636	7,860	8,144
Naftë + Elektrik							21	29
Naftë + Elektrik + Hibrid							1	2
Nuk Ka	3	3						
Total	6,437	6,975	6,593	7,132	7,514	7,664	7,916	8,211

Burimi: DPSHTRR

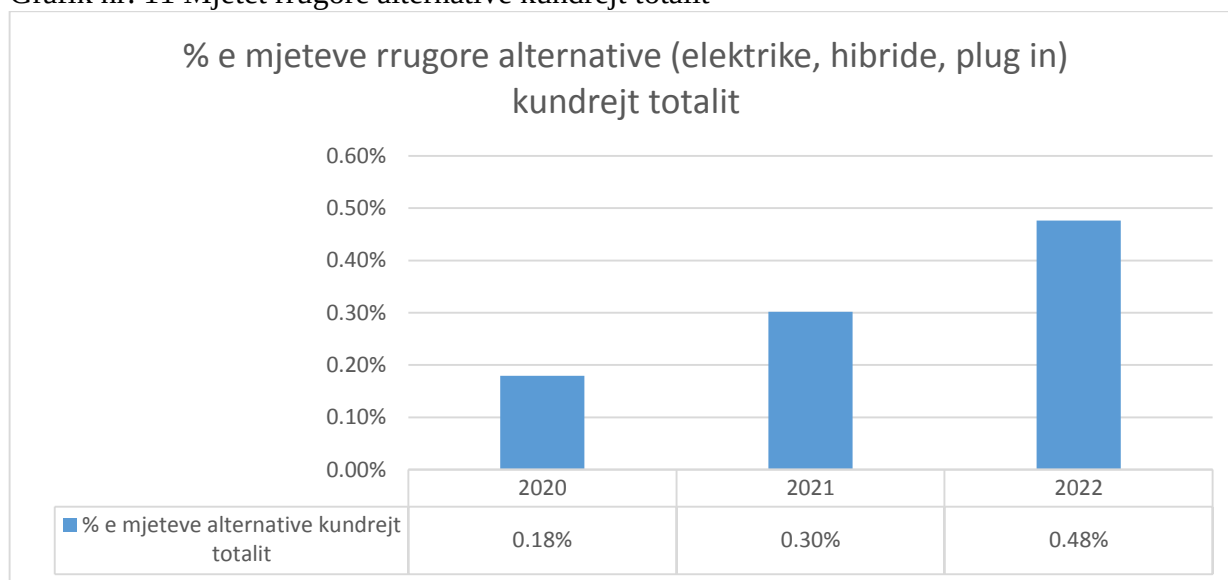
Përpunoi: Grupi i Auditimit

Mjetet rrugore alternative (në total)

Automjetet elektrike të karikueshme përfshijnë automjete elektrike me bateri të plota dhe hibride *plug-in*, ku të dyja kërkojnë infrastrukturë karikimi, e cila i lidh me rrjetin elektrik. Automjetet elektrike me bateri fuqizohen plotësisht nga një motor elektrik, duke përdorur energjinë elektrike të ruajtur në një bateri në bord, e cila ngarkohet duke u futur në prizë në rrjetin elektrik. Automjetet elektrike hibride *plug-in* kanë një motor me djegie të brendshme (që punon me benzinë ose naftë) dhe një motor elektrik me bateri. Bateria karikohet duke u lidhur me rrjetin elektrik. Në varësi të nivelit të baterisë, automjeti mund të funksionojë me motor elektrik dhe/ose motorin me djegie të brendshme.²¹

Në grafikun nr.11 për periudhën 2020-2022 paraqitet raporti në përqindje i mjeteve rrugore alternative me totalin e mjeteve rrugore. Në tipologjinë e mjeteve rrugore alternative në këtë grafik kemi përfshirë mjetet rrugore me lëndë djegëse: 1. Benzinë + Elektrik; 2. Benzinë + Elektrik + Hibrid; 3. Benzinë + Elektrik + Hibrid *plug-in*; 4. Benzinë + Gaz + Elektrik; 5. Benzinë + Gaz + Elektrik + Hibrid; 6. Elektrik; 7. Naftë + Elektrik; 8. Naftë + Elektrik + Hibrid; 9. Naftë + Elektrik + Hibrid *plug-in*. Nga sa vërehet, kemi një rritje të përqindjes së mjeteve rrugore alternative kundrejt totalit nga 0.18 % në vitin 2020 në 0.48 % në vitin 2022. Në rritjen me 0.3% ka kontribuar më së shumti trefishimi i mjeteve rrugore elektrike nga viti 2020 në vitin 2022, përkatësisht nga 493 në vitin 2020 në 1535 në vitin 2022.

Grafik nr. 11 Mjetet rrugore alternative kundrejt totalit



Burimi: DPSHTRR,

Përpunoi: Grupi i auditimit

²¹ https://www.ere.gov.al/images/files/2022/08/26/Vleresim_mbi_Makinat_Elektrike.pdf fq 6

Pavarësisht rritjes së mjeteve rrugore elektrike, evidentohet se 80% e këtyre mjeteve rrugore janë në përdorim të subjekteve private dhe publike, ndërkohë që vetëm 20% janë mjete në përdorim nga individë. Këto të dhëna tregojnë që këto mjete, për shkak të kostos relativisht të lartë krahasuar me mjetet me lloje të tjera karburanti, mund të blihen kryesisht nga kompani private dhe institucione publike. Sigurisht një rol të rëndësishëm në rritjen e numrit të këtyre mjeteve luajnë edhe instrumentet financiarë në dispozicion të blerësve, çështje që do të trajtohet në vijim të këtij raporti.

4.1.1.6 Rreth 60 % e totalit të flotës së mjeteve rrugore përbëhet nga kategoritë mjedisore Euro 0 - Euro 3

Me kategori mjedisore nënkuptohet përcaktimi i mjeteve rrugore me “Euro Classification” sipas Direktivave të BE-së. Që nga viti 1992, Bashkimi Evropian ka miratuar direktiva për makinat e reja, me qëllim përmirësimin e cilësisë së ajrit, çka do të thotë se një makinë duhet të plotësojë një standard të caktuar të emetimeve Euro në momentin e prodhimit. Sa më e lartë kategoria mjedisore Euro e mjeteve të prodhuara, aq më i ulët është edhe niveli i emetimeve të kërkuara në momentin e prodhimit të tyre.²²

Tab. nr. 7 Kategorizimi mjedisor “Euro 1- Euro 6”

Kategoria Euro	Data e hyrjes në fuqi
Euro 1	01.01.1993
Euro 2	01.01.1997
Euro 3	01.01.2001
Euro 4	01.01.2006
Euro 5	01.09.2009 për miratim
	01.01.2011 për regjistrim
Euro 6	E detyrueshme për regjistrim nga 01.09.2015

Burimi: DPSHTRR & Direktivat e BE-së

Që nga fillimi i viteve 1990, modeleve të reja të makinave u është dashur të plotësojnë kufijtë gjithnjë e më të rreptë të ndotjes së shkarkimit, të njohur si standardet e emetimeve Euro, përpara se të mund të dalin në shitje. Kufijtë (limitet e emetimeve të ndotësve të karburanteve), për të përmirësuar cilësinë e ajrit dhe shëndetin, paraqiten si me poshtë:

Tab. nr. 8 Standardet e shkarkimeve të mjeteve rrugore sipas kategorive mjedisore²³

Kategoria mjedisore	Euro 1		Euro 2		Euro 3		Euro 4		Euro 5		Euro 6	
Lloji i karburantit	benzi në	naftë	benzi në	naftë	benzi në	naftë	benzi në	naftë	benzi në	naftë	benzinë	naftë
Limiti i CO	2.72 g/km (benzinë dhe naftë)		2.2 g/km	1.0 g/km	2.3 g/km	0.64 g/km	1.0 g/km	0.50 g/km	1.0 g/km	0.50 g/km	1.0 g/km	0.50 g/km
Limiti i HC	HC+ NOx – 0.97 g/km (benzinë dhe naftë)		HC+ NOx 0.5 g/km	HC+ NOx 0.7 g/km	0.20 g/km	HC+ NOx 0.56 g/km	0.10 g/km	HC+ NOx 0.30 g/km	0.10 g/km	HC+ NOx 0.23 g/km	0.10 g/km	HC+ NOx – 0.17 g/km
Limiti NOx	-	-	-	-	0.15 g/km	0.50 g/km	0.08 g/km	0.25 g/km	0.06 g/km	0.18 g/km	0.06 g/km	0.08 g/km
Limiti i PM		0.14 g/km	Pa limit	0.08 g/km	Pa limit	0.05 g/km	Pa limit	0.025 g/km	0.005 g/km	PM – 0.005 g/km	PM – 0.005 g/km	PM – 0.005 g/km

²² <https://www.theaa.com/driving-advice/fuels-environment/euro-emissions-standards>

²³ <https://www.theaa.com/driving-advice/fuels-environment/euro-emissions-standards>

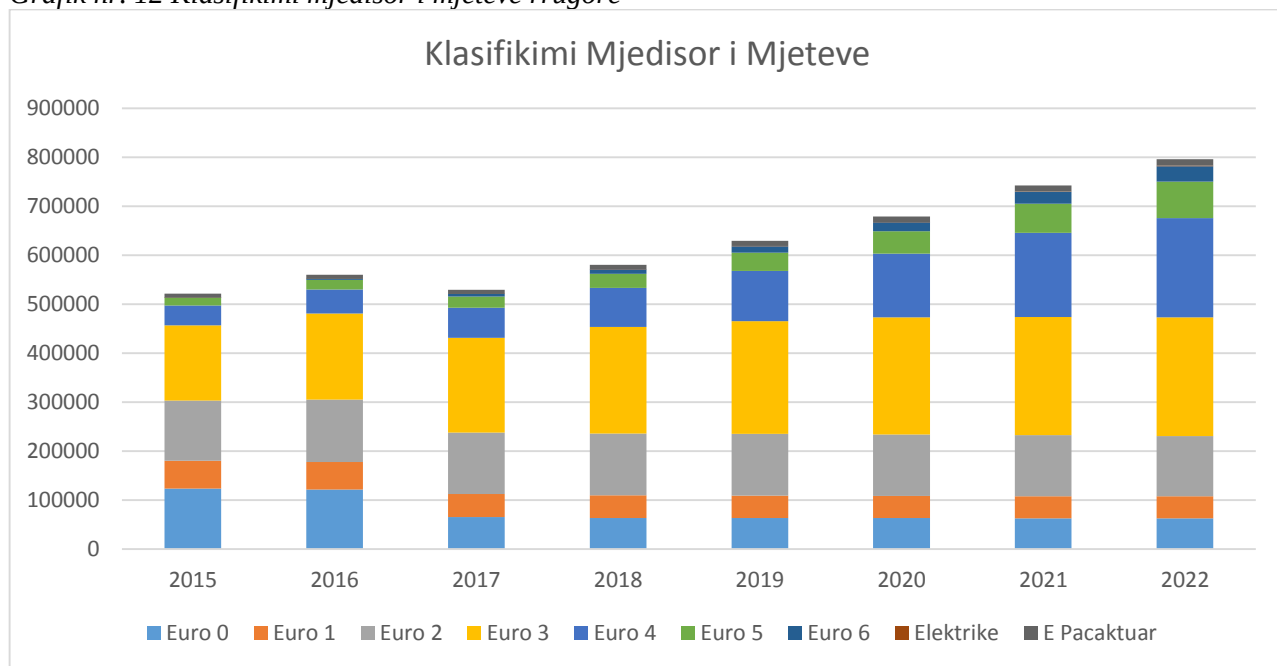
Në tabelën nr. 9 dhe në grafikun nr. 12 më poshtë pasqyrohet klasifikimi mjedisor i flotës së mjeteve rrugore. Klasifikimi mjedisor i mjeteve në vendin tone është bërë i detyrueshëm duke filluar nga viti 2018 (me hyrjen në fuqi të VKM nr. 633) për mjetet që regjistrohen për here të pare në R. Sh. Për qëllimet e këtij auditimi DPSHTR, ka përpunuar dhe ka klasifikuar me kategori mjedisore edhe mjetet e regjistruara përpara vitit 2018. Nga të dhënat më poshtë mund të vërehet se mjetet rrugore të kategorisë mjedisore Euro 0, pavarësisht se janë përgjysmuar në vitin 2017 krahasuar me vitin 2016, për periudhën 2017 – 2022 numri i tyre ka qëndruar pothuajse i pandryshuar në rreth 60,000 mjete rrugore. Kujtojmë se mjetet rrugore të kësaj kategorie mjedisore i përketin periudhës së prodhimit para vitit 1992. Mjetet rrugore të kategorisë Euro 1, Euro 2 dhe Euro 3 përgjatë periudhës 2015 – 2022 kanë qenë përgjithësisht konstante sa i përket numrit të tyre. Për mjetet rrugore të kategorisë mjedisore Euro 4 ka pasur një rritje të qëndrueshme për periudhën 2015 – 2022, rreth 5 herë më shumë në numër në vitin 2022 krahasuar me vitin 2015. Gjithashtu edhe për kategoritë Euro 5 dhe Euro 6 vërehet një rritje me disa herë e numrit të mjeteve rrugore për të njëjtën periudhë si më sipër.

Tab. nr. 9 Numri i mjeteve rrugore sipas kategorive mjedisore

Klasifikimi Mjedisor	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Euro 0	123,921	121,796	65,539	63,611	63,471	63,262	62,960	62,705
Euro 1	56,357	55,739	47,132	45,990	45,692	45,453	45,263	45,040
Euro 2	123,094	128,028	125,397	126,403	126,302	125,617	124,575	122,990
Euro 3	153,643	175,852	193,607	217,627	230,044	239,204	241,349	242,804
Euro 4	40,488	48,442	60,897	79,586	102,536	129,630	171,966	202,456
Euro 5	16,263	19,576	23,261	28,648	37,052	46,158	59,274	74,559
Euro 6	68	2,036	5,369	9,211	13,463	17,800	24,147	30,929
Elektrike	9	22	70	143	176	493	861	1535
E Pacaktuar	7,927	8,786	8,487	9,367	10,432	11,509	12,393	13,427

Burimi: DPSHTRR Përpunoi: Grupi i auditimit

Grafik nr. 12 Klasifikimi mjedisor i mjeteve rrugore



Burimi: DPSHTRR Përpunoi: Grupi i auditimit

4.1.1.7 Në Shqipëri nuk ka të dhëna të sakta mbi numrin e stacioneve të karikimit të mjeteve elektrike

Automjetet elektrike të karikueshme kërkojnë infrastrukturë të përshtatshme karikimi. Makinat elektrike me bateri, të cilat fuqizohen plotësisht nga një motor elektrik, duhet të futen në rrjetin elektrik për të ngarkuar baterinë e tyre në bord. Makinat elektrike hibride plug-in, të cilat kanë një motor elektrik që plotësohet nga një djegie motori, gjithashtu duhet të karikojë baterinë duke u lidhur me rrjetin. Stacionet e karikimit janë “fast-charge” (me një kapacitet > 22 kW), dhe stacionet “normale” (me kapacitet ≤ 22 kW).

Lidhur me procedurën e instalimit të stacioneve të karikimit, në prezencë edhe të një vakumi ligjor (i cili do të trajtohet në vazhdim të këtij raporti), nga përgjigjet, është vërejtur se MIE nuk ka informacion të qartë mbi to. Pas konsultimit me përfaqësues të Agjencisë së Eficiencës së Energjisë, grupit të auditimit ju bë me dije si më poshtë:

- Nëse stacionet e karikimit vendosen në rrugë nacionale, për marrjen e lejes së instalimit dhe vendin e montimit komunikohet me institucionet përkatëse;
- Nëse ato vendosen në territorin e bashkive komunikimi bëhet me bashkitë si për përcaktimin e vendit ashtu edhe për marrjen e lejes së instalimit. Gjithashtu, një kërkesë bëhet pranë OSHEE për instalimin e sahatis matës si dhe për furnizimin me energjinë elektrike të kërkuar (këtu perfsihet edhe pagesa për realizimin e këtij procesi);
- Pas instalimit investimi i kalon bashkive përkatëse për menaxhim.

Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur për disa shtete numri i mjeteve elektrike (M1) dhe numri i stacioneve të karikimit. Sipas direktivës mbi vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative²⁴ duhet që për çdo 10 makina elektrike të ketë të paktën një stacion karikimi. Në vendin tonë nuk ka të dhëna të sakta mbi numrin e stacioneve të karikimit të përditësuara të paktën deri në vitin 2022. Mungesa e këtyre të dhënave nuk na lejon që të bëjmë një krahasim për këtë vit me disa vende të tjera të rajonit. Megjithatë, në një studim të kryer nga Enti Rregullator i Energjisë rezulton se për vitin 2020 numri i stacioneve të karikimit të mjeteve elektrike ka qenë 41.²⁵

Tab.nr. 10 Numri i mjeteve elektrike (M1) dhe stacioneve të karikimit, viti 2022²⁶

Shtetet	Nr. Mjete elektrike (M1)	Nr. Stacioneve të Karikimit
Kroaci	3,851	1,117
Bullgari	3,011	1,037
Rumani	23,474	1,476
Greqi	6,306	985
Slloveni	7,674	1,562
Shqipëri	1,245	

Burimi: Komisioni Evropian²⁷ dhe DPSHTRR për Shqipërinë Përpunoi: Grupi i Auditimit

Gjetje

1. Nga auditimi mbi gjendjen e flotës së mjeteve rrugore është evidentuar se ka pasur një rritje të numrit të mjeteve rrugore me naftë me rreth 158,000 mjete nga viti 2015 në vitin 2022. Gjithashtu, për të njëjtën periudhë, vërehet se nuk është përmirësuar raporti i mjeteve rrugore me naftë kundrejt totalit, raport i cili thuhet se ka qëndruar i pa ndryshuar në nivelin

²⁴ Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 22 Tetor 2014 “Mbi vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative”.

²⁵ https://www.ere.gov.al/images/files/2022/08/26/Vleresim_mbi_Makinat_Elektrike.pdf fq 20

²⁶ Shënim: Të dhënat për shtetet Kroacia, Greqi, Bullgari, Rumani, Slloveni janë marrë nga grupi i auditimit në faqen e Komisionit Evropian më datë 12.05.2023

²⁷ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road>

- rreth 71 %. Kjo situatë nuk ndikon në reduktimin e shkarkimeve që vijnë nga mjetet e transportit rrugor.
2. Mosha mesatare e mjeteve rrugore në vendin tonë, për periudhën 2015-2018 ka qenë në nivele 16-18 vjet duke shënuar nivelin maksimal të moshës mesatare (18 vjet) në 3 vjeçarin e fundit (2020-2022). Në këtë fenomen ka ndikuar rritja e numrit të mjeteve me moshë më të madhe se 20 vjet si dhe mos rritja e mjaftueshme e grupmoshave të tjera (0-2 vjet, 3-5 vjet, 5-10 vjet) që ndikojnë në uljen e moshës mesatare të mjeteve rrugore.
 3. Kategoria e mjeteve rrugore që ndikon më së shumti në përkeqësimin e cilësisë së ajrit është ajo e mjeteve rrugore me naftë më të vjetra se 20 vjet. Për periudhën 2020-2022 ka pasur një rritje të kësaj kategorie me afërsisht 93,000 mjete, përkatësisht nga 104,473 mjete rrugore në vitin 2020 në 197,383 mjete rrugore në vitin 2022, ç'ka do të thotë se kemi pasur një rritje të raportit të këtyre mjeteve kundrejt totalit me 9.3 % në vitin 2022 krahasuar me vitin 2020. Pra, raporti i mjeteve rrugore me naftë më të vjetra se 20 vjet kundrejt totalit, nga 15.4 % në vitin 2020 ka shkuar në 24.7% në vitin 2022.
 4. Nga krahasimi i mjeteve rrugore M1 sipas grupmoshave midis Shqipërisë dhe vendeve të BE-së, rezulton se vendi ynë (38%) është i dyti pas Polonisë (40%) me përqindjen më të lartë të mjeteve rrugore M1 më të vjetra se 20 vjet. Ndërsa, sa i përket mjeteve rrugore të grupmoshave “0-2 vite”, “3-5 vite”, “5-10 vite”, krahasuar me vendet e tjera, vendi ynë zë përqindjen më të ulët kundrejt totalit të mjeteve rrugore M1.
 5. Nga krahasimi i situatës në vendin tonë me disa prej vendeve të tjera të rajonit dhe të BE-së rezulton se, për vitin 2021, Shqipëria ka raportin më të ulët të mjeteve rrugore elektrike (M1) kundrejt totalit me 0.11 %.
 6. Mosha mesatare e autobusëve për periudhën 2015-2022 është luhatur në kufijtë 18 deri në 22 vjet. Niveli më i ulët i moshës mesatare të autobusëve regjistrohet në vitin 2017 (me 18 vjet), ndërsa niveli më i lartë është ai i vitit 2022 (me 22 vjet). Pavarësisht faktit se ka pasur një shtim të lehtë të autobusëve me lloje të tjera karburanti (benzinë+gaz, naftë +elektrik etj), ende sot mbi 99% e tyre operojnë me naftë.
 7. Në vendin tonë nuk ka të dhëna të sakta e të përditësuara ndër vite mbi numrin e stacioneve të karikimit të mjeteve rrugore elektrike. Kjo situatë nuk lejon vlerësimin e gjendjes aktuale në vendin tonë mbi nevojat për instalimin e këtyre stacioneve.

Për sa është trajtuar në këtë pjesë të Raportit Përfundimtar të Auditimit, nga DPSHTRR është paraqitur observacioni me anë të email-it më datë 27.06.2023 ora 16.37 “Mbi Projektraportin e Auditimit” nga Z. E.S, me pozicion Përgjegjës i Sektorit të Analizës dhe Statistikave në DPSHTRR, ku janë shprehur objeksionet si më poshtë.

Pretendimi i subjektit: Lidhur me gjetjen nr. 2, DPSHTRR thekson se “Duke u referuar periudhës 2015-2022 (jo 2015-2018) mosha mesatare e flotës së mjeteve (pasi mjete me moshë mesatare me të madhe dhe ndikuese në mesatare janë: rimorkio, karrela kamion etj) varion nga 17 në 2015 në 18 në 2022, pra në harkun kohor të 7 viteve dhe me rritjen eksponenciale të flotës mosha mesatare e saj rritet me 1 vit. Në këtë hark kohor duhet theksuar viti 2017 ku sipas ligjit nr. 33/2017, datë 30.03.2017 neni 12 janë çregjistruar përgjithmonë mjete të cilat nuk kishin kryer asnjë veprim pas datës 31.12.2011. Ndërhyrje kjo e cila solli për vitin 2017 nxjerrje nga qarkullimi të 83,746 mjeteve (16 herë më shumë se një vit normal) me moshë mesatare 27 vjeçare në atë vit, e cila solli për rrjedhojë dhe uljen e mesatares në 16 vjet ose 1 vit më pak se viti para ardhës 2016. Gjatë 3 viteve të fundit (2020-2022) janë çregjistruar përgjithmonë 14,104 mjete me moshë mesatare 20 vjeçare, dhe shohim që grupi i mjeteve me moshë 11-20 vjeçare vjen duke u ulur në këto 3 vite çka shpjegon fenomenin natyral të vjetërsimit të flotës së mjeteve me kalimin e viteve”.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Së pari theksojmë se gjetja nr. 2 i referohet grafikut nr. 5 i cili është ndërtuar me të dhëna që janë vënë në dispozicion nga vetë DPSHTRR. DPSHTRR në pretendimin e saj nuk kundërshton të dhënat mbi moshën mesatare mbi të cilat është ndërtuar

grafiku dhe rrjedhimisht gjetja nr 2, por përshkruan aspekte të tjera që kanë ndodhur vitet e fundit si për shembull c'regjistrimi i mjeteve rrugore etj., të cilat nuk ndryshojnë as situatën mbi moshën mesatare të mjeteve rrugore ndër vite dhe rrjedhimisht as gjetjen.

Pretendimi i subjektit: Lidhur me gjetjen nr. 3, DPSHTRR thekson se “duke u referuar periudhës 2020-2022 duhet të kihet parasysh edhe njëherë se janë cregjistruar përgjithmonë 14,104 mjete me moshë mesatare 20 vjecare dhe shohim qe grupi i mjeteve me moshë 11-20 vjecare vjen duke u ulur (nga 325,351 në 2020 në 285,572 në 2021) përkatësisht në -12.2% dhe -3% në këto 3 vite cka shpjegon fenomenin natyral të vjetërsimit të flotës së mjeteve me kalimin e viteve, pasi kanë kaluar në grupin mbi 20 vjet me kalimin e viteve”.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Së pari sqarojmë se gjetja nr. 3 i referohet tabelës nr. 3. Në këtë gjetje grupi i auditimit i referohet vetëm kategorisë së automjeteve me naftë me moshë mbi 20 vjet duke qenë se kjo kategori ka ndikimin më të madh sa i përket ndotjes së ajrit krahasuar me kategoritë e tjera. Ajo që themi në gjetjen është pikërisht rritja e numrit (me rreth 93,000) të mjeteve rrugore me naftë mbi 20 vjet nga viti 2020 në vitin 2022. Subjekti (DPSHTRR) nuk kundërshton faktin e rritjes së numrit të mjeteve rrugore me naftë mbi 20 vjet, por përsëri përmend aspekte të tjera si c'regjistrimin apo uljen e numrit të mjeteve me naftë të grupmoshës 10-20 vjet, aspekte që kurrësesi nuk ndryshojnë as situatën dhe rrjedhimisht as gjetjen nr. 3.

Pretendimi i subjektit: Lidhur me gjetjen nr. 4, DPSHTRR thekson se “Në Grafikon 8 baza e referencës për Shqipërinë viti 2022 ndryshe nga vendet e tjera që kanë 2021. Nëse të dhënat përditësohen me vitin 2021 edhe për Shqipërinë rezultatet kundrejt vendeve të tjera janë më pozitive.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Komenti i DSHPTRR u pranua dhe grafiku nr. 8 si edhe gjetja nr. 4 u përditësua në Raportin Përfundimtar me të dhëna për Shqipërinë për vitin 2021. Megjithatë, siç mund të shikohet në grafikun e përditësuar (nr. 8) si dhe në gjetjen nr. 4, të dhënat për Shqipërinë për vitin 2021 janë edhe më negative se për vitin 2022.

Konkluzione

1. Flota e mjeteve të transportit rrugor nuk ka pësuar ndryshime pozitive në drejtim të uljes së moshës mesatare të mjeteve rrugore si dhe të përdorimit të karburanteve me ndikim të ulët në cilësinë e ajrit.

Për sa është trajtuar në këtë pjesë të Raportit Përfundimtar të Auditimit, nga DPSHTRR është paraqitur observacioni me anë të email-it më datë 27.06.2023 ora 16.37 “Mbi Projektraportin e Auditimit” nga Z. E.S, me pozicion Përgjegjës i Sektorit të Analizës dhe Statistikave në DPSHTRR, ku janë shprehur objeksionet si më poshtë.

Pretendimi i subjektit: Lidhur me konkluzionin nr. 1, DPSHTRR thekson se “Në material citohen 3 fishimi i mjeteve elektrike dhe hybrid si dhe futja e mjeteve elektruke edhe ne transportin urban e cila sjell rritjen e përdorimit të karburanteve me ndikim të ulët në cilësinë e ajrit. Gjatë periudhës 2015-2022 vjetërsia e moshës mesatare të flotës është rritur me vetëm 1 vit duke theksuar se ndërhyrja e ligjit nr 33/2017 i vitit 2017 bëri rinovimin e flotës me 1 vit në kohë shumë të shkurtër.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Si fillim duhet përmendur se konkluzionet janë deduksione mbi gjetjet dhe pikëpamjet e audituesve bazuar në këto gjetje. Duke qenë se asnjë prej gjetjeve nuk ndryshoi edhe pas komenteve të DPSHTRR, rrjedhimisht edhe konkluzioni nuk ka se si të ndryshojë. Pavarësisht se në material përmenden edhe aspekte pozitive si rritja e numrit të mjeteve ekologjike, nga krahasimi që grupi i auditimit ka bërë me vendet e tjera ngelet ende shumë për tu bërë në këtë aspekt. Ndaj dhe grupi i auditimit ngelet i palëkundur në opinionin e tij se mbetet ende

për t'u bërë në drejtim të uljes së moshës mesatare të mjeteve rrugore dhe përdorimit të mjeteve me karburant të pastër.

Rekomandime

1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në bashkëpunim me institucionet e tjera përgjegjëse për sektorin e transportit rrugor të analizojë gjendjen e flotës së mjeteve rrugore dhe të paraqes propozime konkrete për rinovimin dhe përmirësimin e saj.

Mars 2024

2. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të marrë masa për të bashkëpunuar më të gjitha institucionet e përfshira në procesin e instalimit të stacioneve të karikimit të mjeteve elektrike për të garantuar publikimin e të dhënave të sakta e të përditësuara mbi këto stacione.

Dhjetor 2023

4.1.2 A JANË SIGURUAR TË DHËNA TË BESUESHME DHE MJAFTUESHME PËR VLERËSIMIN E GJENDJES SË CILËSISË SË AJRIT?

Agjencia Kombëtare e Mjedisit është autoriteti kompetent për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe sigurimin e saktësisë së matjeve.²⁸ Krahas Ligjit nr. 162/2014 “Për mbrojtjen e Cilësisë së Ajrit në Mjedis”, përgjegjësia e AKM-së për monitorimin e cilësisë së ajrit urban buron edhe nga VKM nr. 1189 datë 18.11.2009 “Për rregullat dhe procedurat për hartimin dhe zbatimin e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit” (PKMM). Sot, AKM kryen monitorimin e cilësisë së ajrit urban në 6 qytete kryesore të vendit tonë me anë të 7 stacioneve automatike (ku 1 nga stacionet është stacion automatik “Mobile”). Në bazë të burimit të ndotjes ne kemi këto stacione si më poshtë:

- Tirana Mobile – Background;
- Tirana Instituti i Higjenës – Urban trafik;
- Stacioni i Korçës - Urban rezidencial;
- Stacioni i Durrësit - Urban trafik;
- Stacioni i Elbasanit - Urban trafik;
- Stacioni i Shkodrës - Urban background;
- Stacioni i Fierit - Urban trafik.

Tab. nr. 11 Treguesit e matur nga stacionet e monitorimit të ajrit

Nr	Stacionet	Vendndodhja	Treguesit	Koordinatat
1	a Tirana Mobile	Momentalisht Sauk	PM10, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	41°32'20.00"N 19° 82'66.80"E
	b Tiranë Instituti Higjenes	Oborri i Instituti Higjenes	PM10, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	
2	Durrës	Oborri i Shkollës “Jusuf Puka”	PM10/PM2.5, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	41°18'50.26"N 19° 26'57.44"E
3	Shkodër	Oborri pranë Spitalit Rajonal Shkodër	PM10/PM2.5, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	42°04'25.13"N 19°31'24.62"E
4	Elbasan	Oborri i godinës së Prefektures Elbasan	PM10, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	41°06'39.53"N 20°04'53.96"E
5	Fier	Oborri i shkolles “Janaq Kilica”,	PM10/PM2.5, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	40°27'48.28"N 19°29'12.94"E
6	Korçë	Oborri i Shkollës “Raqi Qirinxhi”.	PM10/PM2.5, SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX	40°37'33.39"N 20° 46'48.76"E

Burimi: AKM

²⁸ Ligji nr. 162/2014 “Për mbrojtjen e Cilësisë së Ajrit në Mjedis”, neni 4 pika 2.

Veç këtyre, AKM kryen edhe matje të cilësisë së ajrit me stacionin e saj mobile në qytete të ndryshme të Shqipërisë. Të dhënat mbi këto matje janë paraqitur për periudha të ndryshme në Raportet e Gjendjes së Mjedisit të publikuara në faqen zyrtare të AKM-së. “Matjet treguese”, janë matjet që plotësojnë objektivat e cilësisë të të dhënave që janë më pak të sakta se ato që kërkohen për matjet fikse. Ndërsa 6 stacionet e tjera bëjnë “matje fikse”, të cilat janë matjet e kryera në territore të caktuara, në vazhdimësi ose nga marrja e mostrave të rastësishme për të përcaktuar nivelet në përputhje me objektivat e cilësisë të të dhënave përkatëse.²⁹ Pra matjet treguese që bëhen nga stacioni automatik mobile kanë si qëllim të plotësojnë dhe të shtojnë të dhënat lidhur me monitorimin e cilësisë së ajrit, kjo edhe në mungesë të stacioneve të tjera të monitorimit të cilësisë së ajrit për të cilin do të flasim në vazhdimësi të këtij raporti. Metodologjia që duhet përdorur për monitorimin e cilësisë së ajrit është shprehur qartë në PKMM (në kapitullin e ajrit) dhe mbi bazë të tij kryhet procesi i monitorimit të cilësisë së ajrit dhe hartohet Raporti i Gjendjes në Mjedis. Në RGJM publikohen vlerat nga monitorimi i cilësisë së ajrit.

Qeveritë duhet të krijojnë një rrjet të mirëpërcaktuar monitorimi për të siguruar mbulimin dhe përfaqësimin e duhur hapësinor. Kjo përfshin përcaktimin e numrit dhe vendndodhjes së stacioneve të monitorimit bazuar në faktorë të tillë si dendësia e popullsisë, aktivitetet industriale, modelet e trafikut dhe topografia. Stacionet duhet të vendosen në mënyrë strategjike për të kapur ndryshimet në cilësinë e ajrit në zona të ndryshme brenda rajonit ose qytetit.

Duke lexuar me kujdes RGJM e të njëjtit vit, jemi në gjendje të kuptojmë deri në çfarë mase është zbatuar PKMM. Monitorimi i cilësisë së ajrit është një proces mjaft delikat i cili kërkon vëmendje të vazhduar me qëllim përfundimtar të të dhënave të sakta e të besueshme. Për këtë qëllim, stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit duhet t'i nënshtrohen mirëmbajtjes së vazhdueshme me qëllim kalibrimin e aparaturave, ndrimin e filtrave në mënyrë periodike etj. Mirëmbajtja e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit realizohet nëpërmjet kontraktimit të këtij shërbimi nga operatorë ekonomikë privatë. Një ndër kriteret kryesorë që ndikon drejtpërsëdrejti në saktësinë dhe besueshmërinë e të dhënave të cilësisë së ajrit është edhe mbulimi kohor, i cili sipas PKMM duhet të jetë 90%. Pra, stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit që të garantojnë të dhëna të sakta e të besueshme duhet të punojnë (dhe të mbulohen me shërbimin e mirëmbajtjes, kalibrimin, ndrimin të filtrave etj) minimalisht 90 % të vitit. Grupi i auditimit ka shqyrtuar me kujdes të dhënat e cilësisë së ajrit të publikuara në RGJM (përgatitur nga AKM) të viteve 2019, 2020 dhe 2021. Ndotësit kryesorë që kontribuojnë në cilësinë e ajrit të cilët maten e monitorohen nga AKM dhe që gjenerohen kryesisht nga transporti rrugor janë si më poshtë:

- Lëndët grimcore (PM, PM₁₀ dhe PM_{2.5});
- Oksidet e azotit (NO_x);
- SO₂ (Dioksid Sulfuri);
- CO (monoksidi i karbonit).

Lëndët grimcore (PM-PM₁₀ dhe PM_{2.5});

Lënda grimcore (*particulate matter – PM*) përfshijnë grimca primare të emetuara direkt në atmosferë nga burimet e djegies dhe grimca dytësore të formuara nga reaksione kimike në ajër. Në Shqipëri burimi më i madh njerëzor është transporti. Transporti rrugor krijon grimcat primare nga shkarkimet që vijnë nga motori i automjeteve, konsumi i rrotave dhe frenave, si dhe shkarkime të tjera. PM mund të shkaktojë dhe përkeqësojë sëmundjet e zemrës dhe mushkërive, goditje në zemër dhe aritmi sistemin nervor qendror, sistemin prodhues dhe mund të shkaktojë kancer.

Oksidet e azotit (NO_x)

Të gjitha proceset e djegies në ajër prodhojnë okside azoti (NO_x). Dyoksidi i azotit (NO₂) dhe monoksidi i azotit (NO) janë të dy okside azoti dhe të dy së bashku referohen si (NO_x). Transporti rrugor është burimi kryesor, i ndjekur nga sektori i industrisë. NO₂ është i lidhur me efekte të padëshiruara në shëndet duke dëmtuar mëllçinë, mushkëritë, shpretkën.

²⁹ VKM nr. 352, datë 29.4.2015 “Për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat për disa ndotës në lidhje me të”, Kreu 2, pika f & g.

SO₂ (Dioksid Squfuri)

Ka për origjinë djegien e karburanteve që përmbajnë sqfur, si qymyri dhe vajra të rëndë nga rafineritë. SO₂ është një ndotës që shkakton probleme serioze në shëndetin e popullatës si përkeqësimin e astmës si dhe redukton funksionin e mushkërive dhe irriton aparatën respirator.

CO (monoksidi i karbonit)

Formohet nga djegia jo e plotë e karburanteve që përmbajnë karbon. Burimi më i madh është transporti rrugor, të cilat së bashku me djegien nga sektori shtëpiak dhe industrial konsiderohen si kontribues kryesorë. Monoksidi i karbonit (CO) është një ndotës që në nivele të larta mund të shkaktojë probleme në zemër dhe të dëmtojë sistemin nervor.³⁰

4.1.2.1 Raportet e Gjendjes në Mjedis (2019-2021) nuk përmbajnë të dhëna të plota mbi nivelin e cilësisë së ajrit

Në mënyrë të përmbledhur, bazuar në RGJM (2019, 2020, 2021) paraqiten të dhënat e cilësisë së ajrit për ndotësit e sipërpërmendur. Në tabelën numër 13 citohen normat e BE-së dhe standardet e OBSH për disa prej ndotësve kryesorë të ajrit. Përqendrimi i një ndotësi ajri shprehet në mikrogramë (një e milionta e një grami) për metër kub ajër ose µg/m³.³¹

Tab. nr. 12 Normat e ndotësve kryesorë të ajrit

Ndotësit	Norma e BE	Standardet e OBSH
PM ₁₀	50 µg/m ³	
PM _{2.5}	25 µg/m ³	10 µg/m ³
NO ₂	40 µg/m ³	
SO ₂	125 µg/m ³	
CO	10 mg/m ³	

Burimi: RGJM 2019, 2020, 2021

Viti 2019

Tab. nr. 13 Të dhënat mesatare për vitin 2019

Qytetet	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	SO ₂	CO (mg/m ³)
Durrës	24.03	12.33	15.64	9.72	0.87
Elbasan			28.00	16.71	0.82
Korcë			16.02		1.76
Shkodër			9.65	11.73	1.51
Vlorë	18.97	7.59	7.32		0.29
Tiranë			37.85	25.68	0.48

Burimi: RGJM 2019

Nga ajo që shikojmë në tabelën nr. 13 më sipër kuptohet që asnjë prej ndotësve të monitoruar për vitin 2019 nuk është sipër normave. Megjithatë, duke analizuar me kujdes procesin e monitorimit të kryer nga AKM vërejmë disa mangësi si për shembull në mbulimin kohor, mungesën e të dhënave për disa ndotës në qytete të caktuara, apo edhe saktësinë e të dhënave si rezultat i mos mirëmbajtjes dhe mos kalibrimit të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit. Siç u theksua dhe më sipër, procesi i monitorimit duhet të kryhet duke u bazuar në Programin Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit në të cilin përcaktohen qartë metodologjia e matjes së nivelit të cilësisë së ajrit, llojet e stacioneve, lokacioni i tyre, mbulimi kohor etj. Nëse do të shikojmë me kujdes Programet Kombëtare të Monitorimit të Mjedisit për vitet 2019, 2020 dhe 2021, rrjeti i propozuar për monitorimin e cilësisë së ajrit parashikon matjen e cilësisë së ajrit në 121 pika në secilin PKMM me anë të stacioneve automatike ose semi-automatike dhe/ose tuba pasive. Ajo që vërejmë në RGJM e 2019 për shembull është se monitorimi i cilësisë së ajrit është bërë vetëm në stacionet automatike dhe vetëm për periudha shumë më të vogla se sa parashikohet në PKMM.

³⁰ AKM, Raporti i Gjendjes në Mjedis 2019, fq 124-125.

³¹ <https://www.eea.europa.eu/themes/air/air-quality/resources/glossary/g-m3>

Viti 2020

Për vitin 2020, në qytetet Berat, Kukës dhe Gjirokastrë janë kryer matje të PM_{2.5} me aparatet Tecora. Vlerat mesatare të PM_{2.5} për këto qytete për 2020 jepen në tabelën e mëposhtme.

Tab.nr. 14 Vlerat mesatare për PM_{2.5}

Qytetet	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Vlera mesatare 6 mujore
Berat	24.93	27.5	22.28	31.76	25.20	24.71	26.06
Kukës	15.4	15.27	23.26	26.47	30.89	27.21	23.08
Gjirokastrë	19.7	20.14	16.17	22.36	18.16	20.33	19.48

Burimi: RGJM 2020

Vlera mesatare në qytetin e Beratit është mbi normën e lejuar nga BE (25ug/m³). Qytetet e tjera nuk e tejkalojnë normën e BE-së, ndërsa standardin e OBSH-së (10 ug/m³) e tejkalojnë të tre qytetet e monitoruar. Krahas qyteteve të mësipërme, me anë të stacioneve automatike të vendosura në qytetet Tiranë, Durrës, Shkodër, Elbasan dhe Korçë është kryer monitorimi i cilësisë së ajrit për periudhën 15.09.2020-31.12.2020. Nga të dhënat e publikuar në RGJM evidentohet se ka tejkalim të normës të përcaktuar për PM₁₀ në qytetet e Elbasanit dhe të Durrësit. Për qytetet e tjera në të cilat janë kryer matje me stacione automatike në RGJM nuk ka të dhëna mbi vlerat e PM₁₀. Gjithashtu, evidentohet se mungojnë të dhëna për rezultatet e matjeve në këto stacione për PM_{2.5}. Rezultatet e monitorimit lidhur me NO_x janë paraqitur në RGJM për qytetet Durrës, Elbasan, Tiranë dhe Shkodër. Të dhënat nga monitorimi janë përfituar nga matjet në stacionet automatike fikse të monitorimit në Durrës, Elbasan dhe Shkodër. Në Tiranë janë paraqitur vetëm të dhënat nga monitorimi me stacionin automatik mobile e jo të stacionit fiks automatik. Të dhënat nuk paraqesin tejkalime të normave të lejuara për periudhën e monitorimit. Në ngjashmëri me NO_x, edhe për SO₂ nuk janë evidentuar tejkalim të normave të lejuara ditore dhe normës orare të BE-së. SO₂ është një element që matet nga të gjitha stacionet fikse/mobile automatike të monitorimit të cilësisë së ajrit, por në RGJM janë paraqitur vetëm të dhënat për Durrësin dhe Elbasanin e jo për qytetet e tjera. Raportimi në RGJM për CO (monoksidin e karbonit) është kryer për vlerat e regjistruara në qytetet e Korçës, Durrësit, Shkodrës me stacione fiks automatike të monitorimit dhe në Tiranë me stacioni mobile automatik të monitorimit. Vlera më e lartë 8 orarëshe për këtë element është regjistruar vetëm në qytetin e Korçës në muajin dhjetor. Në qytetet e tjera vlerat e regjistruara rezultojnë brenda normave të lejuara.

Viti 2021

Monitorimi e cilësisë së ajrit urban, për vitin 2021, është kryer në qytetet kryesore të vendit: Durrës, Shkodër, Korçë, Fier, Berat, Lezhë dhe Vlorë, për treguesit kryesorë të ndotjes së ajrit (PM₁₀, NO₂, SO₂, CO).

Tab. nr. 15 Stacionet e monitorimit për vitin 2021

Nr.	Stacioni	Vendndodhja	Treguesit
1	Durrës	Oborri i shkollës "Jusuf Puka"	NO ₂ , O ₃ , CO
2	Shkodër	Oborri i qëndrës Shëndetësore të Reabilitimit të handikapateve mendorë.	CO
3	Korçë	Oborri i shkollës "Raqi Qirinxhi".	O ₃
4	Fier	Oborri i shkollës "Janaq Kilica".	SO ₂ , O ₃
5	Vlorë	Bashkia Vlorë	PM ₁₀
6	Berat	Bashkia Berat	PM ₁₀
7	Lezhë	Bashkia Lezhë	PM ₁₀

Burimi: RGJM 2021

Në RGJM e këtij viti nuk janë paraqitur të dhëna për monitorimin e cilësisë së ajrit në qytetin e Tiranës, si dhe nuk është kryer monitorim për PM_{2.5}. Nga tabela më sipër shihet qartë se për qytetet ku janë të instaluar stacione fikse automatike të monitorimit nuk janë matur të gjithë elementët që ato kanë kapacitetin të masin. Më konkretisht, stacionet fikse automatike në Durrës, Shkodër, Korçë

dhe Fier gjenerojnë të dhëna për PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, SO₂, O₃, CO si dhe benzenin. Monitorimi i vlerave të PM₁₀ është kryer me aparaturën TECORA për tre qytete (Vlorë, Berat dhe Lezhë) të instaluar pranë bashkive të këtyre qyteteve për periudhën prill – dhjetor 2021. Rezultatet e këtij monitorimi evidentojnë se ka tejkalim të normës mesatare mujore vetëm për stacionin pranë bashkisë Lezhë në muajin qeshor 2021, ndërsa për qytetet e tjera nuk ka tejkalime të tilla. Për sa i përket tejkalimit të normës ditore të PM₁₀ (50 µg/m³), numri i ditëve që tejkalojnë këtë normë është: 21 ditë në stacionin e Vlorës (nga 35 ditë në vit që është norma e BE); 5 ditë në stacionin e Lezhës; 4 ditë në stacionin e Beratit. Monitorimi i NO₂ për vitin 2021 është realizuar për muajin Korrik vetëm në stacionin e Durrësit. Nga të dhënat e monitoruara rezulton se nuk kemi tejkalim të vlerës limite vjetore në këtë stacion. Monitorimi i SO₂ për periudhën Korrik - Dhjetor 2021 është realizuar në stacionin e Fierit, nga ku rezulton se nuk ka tejkalim të vlerës limite ditore dhe as të vlerës limite orare të BE. Monitorimi i CO është kryer në qytetin e Durrësit për periudhën Korrik - Dhjetor dhe në Shkodër vetëm për muajin Korrik. Rezultatet tregojnë se nuk ka tejkalim të normës 8 orare të CO në stacionin e Durrësit për periudhën Korrik - Dhjetor 2021. Gjithashtu nuk ka tejkalim të normës 8 orare të CO në stacionin e Shkodrës për muajin Korrik 2021.

4.1.2.2 AKM nuk ka siguruar shërbim dhe mirëmbajtje të vazhdueshme të stacioneve të monitorimit të ajrit

Për sa cituar më sipër, për të pasur të dhëna të sakta dhe përfaqësuese stacionet e monitorimit kanë nevojë për mirëmbajtje të vazhdueshme dhe periodike.

-Në Projektbuxhetin e AKM-së drejtuar Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit për periudhën 2019-2021, në relacionet shpjeguese është programuar dhe kërkuar që në zbatim të Programit Kombëtar të Mjedisit përkatësisht për stacionet ekzistuese të monitorimit të cilësisë së ajrit të instaluar në vitet 2006-2011, është bërë e domosdoshme kryerja e një shërbimi kapital duke zëvendësuar një pjesë të aparaturave dhe pajisjeve të tyre bazë, për të cilën *janë kërkuar një fond prej 10 milionë lekë të reja*. Gjithashtu për të zgjeruar rrjetin e monitorimit të cilësisë së ajrit urban është parashtruar nevoja dhe kërkesa e rritjes së numrit të stacioneve automatike të vlerësimit të cilësisë së ajrit në disa qytete kryesore të vendit dhe është propozuar blerja dhe instalimi i 6 stacioneve të reja monitorimi (2 në qytetin e Tiranës, 2 në qytetin e Fierit, 1 në qytetin e Lezhës dhe 1 në qytetin e Beratit. Ky investim është vlerësuar rreth *90 milionë lekë të reja*.

-Në Projektbuxhetin e AKM-së drejtuar Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit për periudhën 2020-2022, në relacionet shpjeguese është programuar dhe kërkuar që në zbatim të programit kombëtar të mjedisit për vitin 2020, AKM ka synuar shtimin e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit urban dhe për shërbimin e pajisjeve të tyre një fond prej 10 milionë lekë të reja. Në relacionin e përgatitur nga AKM për PBA 2020-2022 vihet re se në rubrikën "shpenzime operative" fondi financiar i nevojshëm për shpenzime operative i kërkuar është *46,570,000 lekë* dhe një peshë relativisht të madhe e zë shërbimi në pajisjet e monitorimit të instaluar në stacionet e monitorimit të mjedisit me një fond të vlerësuar prej *10 milion lekë të reja*.

U konstatua se në relacionet e PBA-ve të periudhës 2019-2022, nuk ka detajim me një preventiv të studiuar me kosto dhe skedulim shpenzimesh dhe investimesh, sa i përket gjendjes teknike dhe fizike të stacioneve të monitorimit të ajrit dhe nevojës imediate për shërbimet e mirëmbajtjes periodike të tyre, por këto relacione shpjegojnë në vija të përgjithshme kërkesat për alokim fondesh.

Kontratat e Mirëmbajtjes së Stacioneve të Monitorimit të realizuara nga AKM

AKM për periudhën objekt auditimi e ka realizuar pjesërisht mirëmbajtjen e stacioneve të monitorimit në rang vendi dhe problematikat që janë konstatuar shfaqen kryesisht në mangësi të gjendjes fizike dhe teknike të stacioneve të monitorimit të ajrit, në planifikim dhe realizim të procedurave të kontraktimit të shërbimeve të mirëmbajtjes së këtyre stacioneve sepse këto shërbime nuk mbulojnë periudha 12 mujore por janë kryer në një rast për një periudhë 3 mujore dhe në rastin tjetër për një periudhë 6 mujore. Pavarësisht kërkesave që AKM i ka drejtuar MTM për alokim fondesh me qëllim mirëmbajtjen e stacioneve të monitorimit të ajrit për periudhën 2019-2020, ky

shërbim është realizuar pjesërisht për dy vite dhe për dy vite të tjera nuk është realizuar. Kjo ka sjellë dhe degradimin e pajisjeve të ajrit urban.

Periudha kohore e mbulimit me shërbim mirëmbajtje të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit, përgjatë 2019-2022 nga AKM;

- **Për vitin 2019** nga shqyrtimi i dokumenteve dhe përgjigjet zyrtare të AKM-së, grupi i auditimit ka konstatuar se mirëmbajtja e stacioneve nuk është realizuar. Në regjistrat e prokurimeve të AKM-së, nuk ka as parashikim dhe as realizim për këtë zë, pavarësisht se në PBA-në e vitit 2019 të AKM-së, është parashikuar dhe kërkuar një fond prej 10 milion lekë të reja për investim dhe shtim të stacioneve të monitorimit të ajrit.
- **Për vitin 2020**, nga shqyrtimi i dokumenteve të vëna në dispozicion grupit të auditimit, përkatësisht shkresa nr. 1071, datë 05.03.2020 “Informacion mbi gjendjen e pajisjeve të monitorimit të cilësisë së ajrit”, AKM i është drejtuar MTM duke e vënë në dijeni për gjendjen e pajisjeve të monitorimit të cilësisë së ajrit. Duke bërë një kronologji të shkresave informuese që nga viti 2019 disa pajisje dhe aparatura të stacioneve të Durrësit, Vlorës, Elbasanit, Korçës, Shkodrës, Tiranës nuk kanë qenë në gjendje pune. Për vitin 2020 mirëmbajtja e stacioneve është realizuar për periudhën 14.09.2020-31.12.2020, pra për 109 ditë kalendarike me kontratën nr.4701, datë 14.09.2020 “Shërbimi i mirëmbajtjes së stacioneve të monitorimit” me vlerë 3,231,077 lekë me TVSH. Sipas AKM, arsyet për mirëmbajtje të pjesshme dhe me vonesë të stacioneve të monitorimit ka qenë COVID-19. Kompania fituese e procedurës “Shërbimi i mirëmbajtjes së stacioneve të monitorimit” me procesverbalin nr.4536, datë 08.09.2020 ka dokumentuar inspektimin paraprak të gjendjes fizike dhe teknike të stacioneve të monitorimit dhe e ka vënë në dijeni AKM-në se disa nga pajisjet që duhen mirëmbajtur kanë gabime (errore) të cilat lidhen me defekte të rënda dhe pas riparimit të tyre defektet mund të shfaqin edhe probleme të tjera që lidhen me saktësinë e matjeve të cilat nuk është e mundur të konstatohen në këtë fazë. Për riparimin e pajisjeve me gabime të rënda nevojitet servis i specializuar dhe mund të jetë e nevojshme të dërgohen jashtë vendit pranë kompanive prodhuese/serviseve të autorizuar jashtë vendit. Operatori ekonomik fitues ka marrë përsipër të kryejë diagnostifikimin e problemeve dhe preventivin e shpenzimeve për riparimin e këtyre pajisjeve me shpenzimet e operatorit pa kosto për AKM, pasi të miratohet nga vetë Autoriteti Kontraktor. Megjithatë operatori ekonomik fitues sqaron se, për këto pajisje nuk është e mundur përfshirja në kontratë mirëmbajtje sepse më parë duhej kryer riparimi, i cili nuk është parashikuar në DST.
Grupi i auditimit konstaton se AKM ka kryer procedurën e shërbimit të mirëmbajtjes së stacioneve të monitorimit për vitin 2020, pa kryer më parë një inspektim të gjendjes fizike të tyre duke mos parashikuar mangësitë dhe difektet teknike që kishin aktualisht këto pajisje të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit në rang vendi dhe më pas të kryente riparimin e tyre, për vazhdimin e kryerjes periodike të shërbimit të mirëmbajtjes pa kosto shtesë.
- **Për vitin 2021** mirëmbajtja e stacioneve është realizuar për periudhën 01.06.2021-31.12.2021 pra për 214 ditë kalendarike, që nuk mbulon 12 muaj shërbim mirëmbajtje. Ky shërbim është kryer me kontratën nr. 2456, datë 01.06.2021 me vlerë 7,525,812 lekë pa TVSH. Nga shqyrtimi i dokumentacionit të vënë në dispozicion grupi i auditimit konstaton se procedura ka nisur që në fund të vitit 2020 por ngritja e urdhrave të prokurimit ka vijuar në Mars 2021 dhe shpallja e fituesit është bërë në Maj 2021. AKM në takimet me grupin e auditimit dhe përgjigjet zyrtare shpjegon se këto vonesa në kryerjen e procedurave për shërbimin e mirëmbajtjes së stacioneve të monitorimit të ajrit, kanë të bëjnë me vonesën në alokimin e fondeve nga MTM.
- **Për vitin 2022** nga përgjigjet zyrtare të AKM-së dhe nga shqyrtimi i dokumenteve nga grupi i auditimit është konstatuar se mirëmbajtja e stacioneve nuk është realizuar. Stacionet kanë pasur problem dhe për këtë arsye AKM ka kërkuar që të realizohet një inspektim për të marrë një pasqyrë të plotë të gjendjes së stacioneve dhe e ka realizuar këtë me procedurë blerje të vogël. Raporti i Inspektimit dhe vlerësimit të gjendjes fizike dhe teknike të

stacioneve të monitorimit të ajrit realizuar nga operatori “E” dhe është protokolluar në AKM më datë 26.04.2022 me Nr. Prot 3277.

Nga sa më sipër vërehet se të dy institucionet (AKM dhe MTM) kanë reaguar me vonesë për rregullimin e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit. Më konkretisht, AKM ka zhvilluar procedurën për vlerësimin e gjendjes fizike të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit në prill të vitit 2022, për arsye vonesë në alokimin e fondeve nga Ministria e linjës. AKM duhej të vepronte shumë më herët që stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit të ishin në gjendje pune të pandërprerë. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit ka zhvilluar tenderin për rregullimin dhe vendosjen në gjendje pune të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit në fund të vitit 2022, (rreth 250 ditë kalendarike pas realizimit të inspektimit të gjendjes fizike nga AKM). E gjithë kjo situatë ka bërë që për vitin 2022 mos të jenë kryer matje të cilësisë së ajrit dhe për rrjedhojë mos të ketë të dhëna të cilësisë së ajrit.

4.1.2.3 AKM nuk ka gjeneruar të dhëna mbi shkarkimet e sektorit të transportit rrugor në Inventarin Kombëtar të shkarkimeve

Krahas monitorimit të cilësisë së ajrit, AKM është përgjegjëse për përgatitjen mbi baza vjetore të inventarëve kombëtarë të shkarkimeve të ndotësve në ajër nga sektori i transportit rrugor.³² Për hartimin e këtyre inventarëve AKM bashkëpunon ngushtë me ministritë e linjës, NJVQV dhe institucionet monitoruese, që ofrojnë të dhëna dhe informacione, institute, laboratorë të akredituar, qendra kërkimore dhe shkencore, universitete publike. Në këtë pyetje auditimi grupi i auditimit do të fokusohet vetëm në cilësinë e të dhënave që përmbajnë inventarët kombëtarë të shkarkimeve të ndotësve në ajër duke pasqyruar metodologjinë e përdorur nga AKM me qëllim përpilimin e të dhënave sa më të sakta të ndotësve që shkarkohen në ajër nga mjetet e transportit rrugor. Inventari i emetimeve të ajrit në vendin tonë është përgatitur sipas Udhëzuesit të përbashkët të inventarit të emetimeve të ndotësve të ajrit EMEP/EEA (European Monitoring and Evaluation Programme/European Environment Agency).³³ Ai ofron udhëzime koncize se si të përpilohet një inventar i emetimeve të ndotësve të ajrit. Udhëzuesi është përgatitur nga Task Forca e Konventës për Inventarët e Emetimeve dhe Projeksionet (TFEIP-Task Force on Emission Inventories and Projections), me punë të detajuar të lehtësuara nga panelet e ekspertëve të Task Forcës dhe Agjencia Evropiane e Mjedisit (EEA). Udhëzuesi është botuar nga EEA dhe botimi i vitit 2019 zëvendëson të gjithë versionet e mëparshme. Ky version i përditësuar i Udhëzuesit është i pajtueshëm dhe plotësues me përsosjen e vitit 2019 të Udhëzimeve të Panelit Ndërqeveritar për Ndryshimet Klimatike (IPCC) të vitit 2006 për Inventarët Kombëtarë të Gazeve Serrë. Nga të dhënat e inventarëve të hartuar nga AKM janë marrë vetëm të dhënat kombëtare për ndotësit NO_x, SO_x, PM_{2.5}, PM₁₀ dhe CO për një periudhë 10 vjeçare (2010 – 2021). Krahas transportit rrugor, inventarët e shkarkimeve përmbajnë të dhëna edhe për sektorë të tjerë si: energjia, industria, bujqësia dhe blegtoaria, mbetjet, përdorimi i tokës dhe pyjet etj. Sektori i transportit rrugor përbëhet nga shtatë kategori si më poshtë:

- Makinat e pasagjerëve (M1);
- Automjete të lehta (Light duty vehicles);
- Automjete të rënda dhe autobuzat;
- Motoçikleta dhe Motorra;
- Avullimi i benzinës;
- Konsumimi i gomave dhe frenave të mjeteve
- Fërkimi i asfaltit nga automjetet.

³² VKM nr. 162, datë 19.2.2020 “Për Rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër”, Kreu II pika 2 a.

³³ EMEP is the Cooperative programme for monitoring and evaluation of the long-range transmission of air pollutants in Europe - a scientific body established under the Convention on Long-range Transboundary Air Pollution. EMEP is also referred to as the European Monitoring and Evaluation Programme.

Në inventarët e hartuar deri më sot nuk është e specifikuar vlera e shkarkimeve për sektorin e transportit dhe as kategorive që përbëjnë atë. Aty jepen vetëm vlerat totale kombëtare të shkarkimeve në ajër. Në tabelën dhe grafikun më poshtë janë paraqitur këto vlera për ndotësit objekt auditimi. Në mungesë të vlerave të sektorit të transportit rrugor është e pamundur analizimi dhe vlerësimi i kontributit të këtij sektori në totalin e shkarkimeve. Ndryshe nga sa përmendet në Raportin e Agjencisë Evropiane të Mjedisit³⁴, ku theksohet se sektori i transportit rrugor kontribuon në 39 % të shkarkimeve totale të NOx në 28 vendet e BE-së, në rastin e Shqipërisë nuk mund të nxirret një përqindje e tillë për secilin ndotës. Gjithashtu është evidentuar edhe një anomali mbi vlerat e paraqitura për vitet 2019, 2020 dhe 2021, të cilat siç shihet edhe nga tabela më poshtë janë të pa ndryshuara për të pestë elementët. Fakti që për pesë elementë për tre vite rresht vlerat nuk ndryshojnë hedh dyshime të forta mbi vërtësinë, besueshmërinë dhe saktësinë e këtyre vlerave.

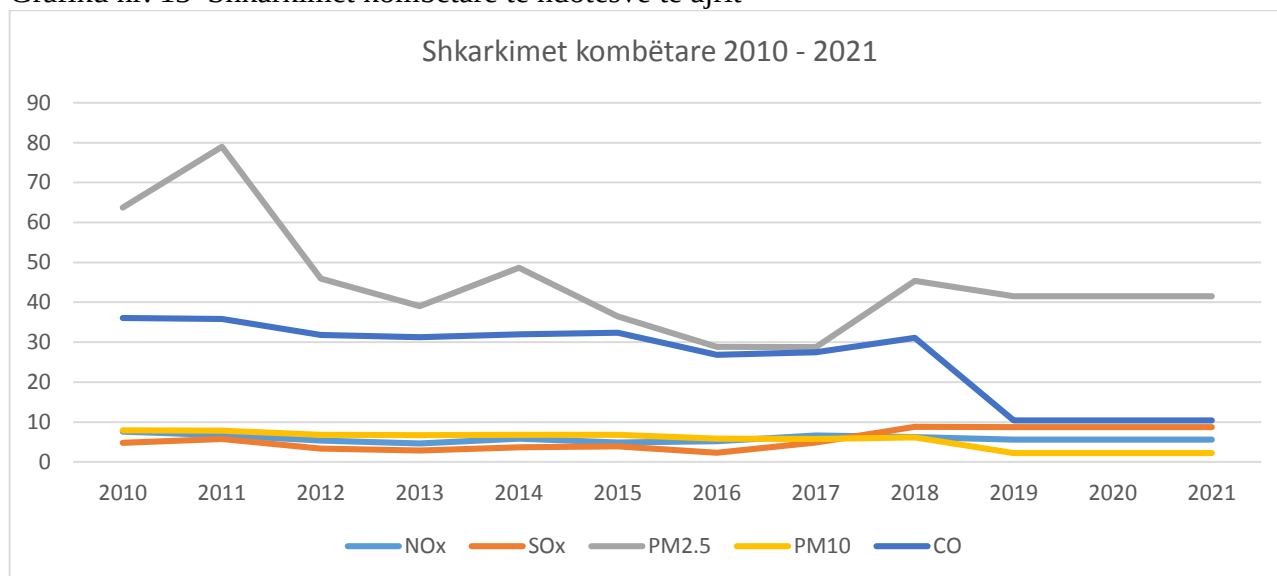
Tab. nr. 16 Shkarkimet kombëtare sipas inventarëve në kt³⁵

Viti	NOx	SOx	PM2.5	PM10	CO
2010	7.63	4.77	63.75	7.89	36.1
2011	6.73	5.73	78.97	7.83	35.79
2012	5.33	3.31	45.95	6.81	31.82
2013	4.64	2.87	39.04	6.69	31.24
2014	5.86	3.65	48.67	6.8	31.97
2015	4.9	3.93	36.48	6.82	32.4
2016	5.17	2.3	28.84	5.84	26.83
2017	6.67	4.85	28.76	5.79	27.51
2018	6.22	8.78	45.35	6.16	31.06
2019	5.57	8.72	41.52	2.22	10.39
2020	5.57	8.72	41.52	2.22	10.39
2021	5.57	8.72	41.52	2.22	10.39

Burimi: AKM

Përpunoi: Grupi i Auditimit

Grafiku nr. 13 Shkarkimet kombëtare të ndotësve të ajrit



Burimi: AKM

Përpunoi: Grupi i Auditimit

Gjetje

³⁴ European Environment Agency, Air quality in Europe - 2019 report; fq 41

³⁵ 1 kiloton = 1000 ton.

8. Agjencia Kombëtare e Mjedisit nuk ka siguruar mbulimin kohor të mjaftueshëm për monitorimin e cilësisë së ajrit. Të dhënat e publikuara në Raportet e Gjendjes në Mjedis për vitet 2019-2021 konfirmojnë këtë mangësi. Në Programin Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit kërkohet që monitorimi i cilësisë së ajrit të kryhet për 90 % të vitit.
9. Aktualisht Agjencia Kombëtare e Mjedisit ka në administrim 7 stacione automatike të monitorimit të cilësisë së ajrit (njëri prej tyre mobile). Ky numër stacionesh nuk është i mjaftueshëm nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit për të siguruar të dhëna përfaqësuese për cilësinë e ajrit në vendin tonë. Megjithatë, AKM ka kërkuar blerjen e 6 stacioneve automatike të reja për të zgjeruar rrjetin e monitorimit të cilësisë së ajrit. Nga Ministria e Turizmit dhe Mjedisit ende nuk është vlerësuar marrja e masave për blerjen e këtyre 6 stacioneve të reja.
10. Agjencia Kombëtare e Mjedisit për periudhën objekt auditimi nuk ka realizuar plotësisht shërbimin e mirëmbajtjes dhe kalibrit të stacioneve të monitorimit në rang vendi. Kjo situatë ka ardhur si rrjedhojë e mangësive në planifikimin dhe realizimin e procedurave të kontraktimit të shërbimit të mirëmbajtjes së këtyre stacioneve. Konkretisht, për vitin 2019 dhe 2022 shërbimi i mirëmbajtjes së stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit nuk është realizuar, ndërsa për vitin 2020 shërbimi i mirëmbajtjes është realizuar për 109 ditë kalendarike dhe për vitin 2021 për 214 ditë kalendarike. Mungesa e shërbimit të mirëmbajtjes ka ndikuar në gjendjen e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit dhe mungesën e të dhënave për qytete të caktuara në periudha të ndryshme.
11. Duke analizuar me kujdes Raportet e Gjendjes në Mjedis për vitet 2019, 2020 dhe 2021 vërehet se nuk ka një uniformitet në përmbajtjen e tyre sa i përket procesit të monitorimit të cilësisë së ajrit. Ajo që bie në sy është se monitorimi i cilësisë së ajrit zhvillohet çdo vit në qytete të ndryshme, për elementë të ndryshëm dhe për periudha të ndryshme. Rasti më konkret është edhe mungesa e monitorimit të cilësisë së ajrit për vitin 2021 në qytetin e Tiranës. Kjo situatë nuk lejon zhvillimin e analizave më të detajuara të ecurisë së nivelit të cilësisë së ajrit në këto qytete.
12. Në inventarët kombëtarë të shkarkimeve të ndotësve në ajër të hartuara nga AKM nuk ka të dhëna mbi shkarkimet që vijnë nga sektori i transportit rrugor. Mungesa e të dhënave mbi shkarkimet e sektorit të transportit rrugor nuk lejon vlerësimin e kontributit të shkarkimeve të transportit rrugor në totalin e shkarkimeve për vendin tonë.

Për sa është trajtuar në këtë pjesë të Raportit Përfundimtar të Auditimit, AKM ka paraqitur observacione me shkresë nr. 1181/7 prot. datë 13.07.2023 “Mbi Projektraportin e Auditimit” nga Znj. A.D (Drejtor i Përgjithshëm i AKM), ku janë shprehur objeksionet si më poshtë.

Pretendimi i subjektit: Lidhur me gjetjen nr. 28 dhe rekomandimin nr. 28.1, Në faqen 38 të raportit jeni shprehur që monitorimi i cilësisë së ajrit të kryhet 90% të vitit. Në Direktivën CAFE 2008/50/EC (Clean Air For Europe) të BE për një ajër të pastër dhe kërkesave të EEA (Agjencisë Europiane të Mjedisit) për raportimet thuhet që duhet të monitorohet monimalisht 85% duke përfshirë mirëmbajtjen dhe kalibrimin ose ≥ 309 ditë. Në direktivë thuhet gjithashtu që sado të monitorohet është shumë më mire sesa mos të monitorohet fare. Agjencia Kombëtare e Mjedisit ka realizuar monitorimin e cilësisë së ajrit në mënyre të saktë duke kryer mirëmbajtje dhe kalibrim të stacioneve jo gjatë gjithë vitit por aq sa ka pasur fondin për të realizuar monitorimin.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, në gjetjen nr 8, është shprehur për kriterin që është përcaktuar në Programin Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit dhe që konkretisht për mbulimin kohor me monitorim të cilësisë së ajrit është 90 %. Megjithatë, edhe sikur të përdornim kriterin e Direktivës CAFE 2008/50/EC (Clean Air For Europe) të BE për një ajër të pastër, përsëri gjetja nr.8 nuk ndryshon pasi monitorimi i cilësisë së ajrit për periudhën objekt auditimi (2019-2022) është bërë për periudha shumë herë më të vogla nga sa përcakton kriteri jonë kombëtar por dhe ai i Direktivës Evropiane.

Konkluzione

2. MTM dhe AKM nuk kanë garantuar të dhëna të besueshme dhe të mjaftueshme për vlerësimin e gjendjes reale të cilësisë së ajrit.

Rekomandime

3. Agjencia Kombëtare e Mjedisit të marrë masa të kryejë pa ndërprerje shërbimin e mirëmbajtjes dhe kalibrimit të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit.

Dhjetor 2023

4. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit t'i sigurojë Agjencisë Kombëtare të Mjedisit fondet e nevojshme për shtimin e numrit të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit.

Brenda vitit 2024

5. Agjencia Kombëtare e Mjedisit të marrë masa të sigurojë të dhëna të përditësuara të cilësisë së ajrit në qytetet ku janë të instaluar stacionet e monitorimit të ajrit si dhe të përditësojë inventarët e shkarkimeve me të dhëna nga sektori i transportit rrugor.

Menjëherë dhe në vazhdimësi

4.2 A KANË PLANIFIKUAR DHE ZBATUAR INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE MASAT E DUHURA LIDHUR ME MJETET E TRANSPORTIT RRUGOR DHE NDIKIMIN E TYRE NË CILËSINË E AJRIT?

4.2.1 A JANË PLANIFIKUAR POLITIKA, OBJEKTIVA DHE AKTIVITETE TË PËRSHTATSHME NË SEKTORIN E TRANSPORTIT RRUGOR PËR TË PËRMIRËSUAR CILËSINË E AJRIT?

Në këtë pyetje audituese, grupi i auditimit krahas evidentimin të politikave dhe objektivave që mungojnë e që mund të përmirësojnë transportin rrugor dhe cilësinë e ajrit, ka trajtuar edhe politikat, objektivat dhe aktivitetet e hartuara nga qeveria shqiptare me qëllim përmirësimin, plotësimin dhe inkurajimin për forcimin e mëtejshëm të tyre.

4.2.1.1 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës nuk ka transpozuar Direktivat e BE-së për promovimin e mjeteve me emetim të ulët dhe vendosjes së infrastrukturës së karburanteve alternative

Shqipëria është duke bërë përpjekje për përafrimin e kuadrit ligjor me *acquis* e Komunitetit Evropian. Për këtë arsye përafrimi duhet të përqendrohet në elementët thelbësorë të *acquis* ku ndër të tjera përfshihet edhe transporti tokësor duke i kushtuar vëmendje të veçantë standardeve mjedisore e sociale.³⁶ MIE nëpërmjet Drejtorisë së Politikave dhe Strategjive të Zhvillimit të Transportit dhe Infrastrukturës krahas detyrave të tjera duhet të përafrojë legjislacionin shqiptar me Direktivat e BE-së në fushën e transportit. Ajo siguron ndër të tjera stimulimin e transportit ekologjik duke përgatitur infrastrukturën përkatëse për këtë qëllim.³⁷ Grupi i auditimit në trajtimin e kësaj pyetjeje audituese ka marrë në konsideratë edhe disa Direktiva të BE-së si më poshtë:

- **Direktiva 2009/33/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 23 prill 2009 “Mbi promovimin e mjeteve të transportit rrugor të pastër dhe me energji eficiente”** e cila synon të stimulojë tregun për përdorimin e mjeteve të pastra të transportit rrugor. Duke qenë se kjo do të kishte një ndikim të rëndësishëm në mjedis, ajo synon të ndikojë në tregun e automjeteve të prodhuara (si makina pasagjerësh, autobusë dhe kamionë) duke siguruar një nivel kërkesë për

³⁶ Ligji nr.9590 datë 27.7.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Komuniteteve Europiane e shteteve të tyre anëtare”, neni 70, pika 1 & 3.

³⁷ Urdhri i Ministrit të MIE nr 469 datë 30.12.2021 “Për miratimin e rregullores Për Organizimin dhe Funksionimin e Brendshëm të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”, fq 13-14.

mjete transporti rrugor të pastra, me qëllim nxitjen e prodhuesve që të investojnë dhe të zhvillojnë më tej automjete që shkarkojnë më pak CO₂ dhe ndotës të dëmshëm.³⁸

- **Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 22 Tetor 2014 “Mbi vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative”.** Kjo direktivë përcakton një kuadër të përbashkët masash për vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative, me qëllim minimizimin e varësisë nga nafta dhe zbutjen e ndikimit mjedisor të transportit. Ajo përcakton kërkesat minimale për ndërtimin e infrastrukturës së karburanteve alternative, duke përfshirë pikat e rimbushjes (karikimit) për automjetet elektrike, specifikimet teknike të përbashkëta për pika të tilla rimbushjeje dhe karburanti si dhe kërkesa të informacionit ndaj përdoruesve. Për të promovuar karburantet alternative dhe për të zhvilluar infrastrukturën përkatëse, duhet të zhvillohen plane, strategji apo dokumente të tjera me qëllim vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative. Referuar kësaj direktive duhet të sigurohet që pikat e rimbushjes të jenë aksesueshme për publikun dhe të ndërtohen me mbulim të përshtatshëm në mënyrë që të mundësojnë qarkullimin e automjeteve elektrike të paktën në zonat me popullsi të dendur. Numri i pikave të tilla rimbushjeje duhet të përcaktohet duke marrë parasysh numrin e automjeteve elektrike. Si tregues, numri mesatar i duhur i pikave të rimbushjes duhet të jetë i barabartë me të paktën një pikë rimbushjeje për 10 makina, duke marrë gjithashtu parasysh llojin e makinave, teknologjinë e karikimit dhe pikat private të disponueshme të rimbushjes. Duhet të instalohet një numër i përshtatshëm pikash rimbushjeje të aksesueshme për publikun, veçanërisht në stacionet e transportit publik, si терминаlet e pasagjerëve në porte, aeroporte ose stacione hekurudhore. Pronarët privatë të automjeteve elektrike varen në një masë të madhe nga aksesimi në pikat e rimbushjes, si p.sh. në blloqe apartamentesh dhe vendndodhje biznesi. Autoritetet publike duhet të marrin masa për të ndihmuar përdoruesit e automjeteve të tilla duke siguruar që të ofrohet infrastruktura e përshtatshme me pika të mjaftueshme rimbushjeje të automjeteve elektrike. Në këtë Direktivë jepen edhe shembuj të mundshëm që mund të merren në konsideratë nga shtete të ndryshme lidhur me operimin dhe funksionimin e stacioneve të rimbushjes së makinave elektrike, tarifat e përdorimit të këtyre stacioneve etj.

4.2.1.2 Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit nuk përmban objektiva të qarta, të matshme dhe të arritshme

Siç është theksuar edhe më sipër, një ndër dokumentat kryesorë të hartuar dhe miratuar nga qeveria shqiptare është edhe PKMCA. PKMCA është një dokument pa afat dhe përfshin masa që do të zbatohen në periudhën deri në vitin 2022 dhe 2022–2026. Ai është konceptuar si një mjet planifikimi i cili duhet të ketë objektiva, masa dhe aktivitete për t’u zbatuar nga institucione dhe struktura përkatëse. Në të janë parashikuar disa masa të mundshme të cilat do të ndihmojnë në përmirësimin e standardeve të cilësisë së ajrit urban. Këto masa janë:

- Reduktimi i shkarkimeve të automjeteve;
- Ulja e numrit të makinave në qytet;
- Përmirësimi i transportit publik;
- Menaxhimi i rrjetit rrugor;
- Promovimi i teknologjive të pastra dhe burimeve alternative të transportit;
- Nxitja e kalimit nga përdorimi i autoveturave private, drejt përdorimit të transportit publik;
- Promovimi i çiklizmit;
- Masat rregullatore të taksave mbi “tarifat efikase dhe stimuj për rinovimin e flotës”.³⁹

Në gjykimin tonë si grup auditimi, masat e parashikuara në PKMCA dhe në dokumentet e tjera strategjike janë shumë të përgjithshme, jo të qarta dhe jo lehtësisht të matshme e të arritshme. Për shembull, pavarësisht se promovohet përdorimi i mjeteve rrugore ekologjike, nuk ka asnjë objektiv

³⁸ Direktiva 2009/33/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 23 prill 2009 “Mbi promovimin e mjeteve të transportit rrugor të pastër dhe me energji eficiente”, paragrafi 11

³⁹ Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit, fq 56.

konkret se sa do të jetë numri ose përqindja që këto lloj mjeteve do të futen në qarkullim për një periudhë të caktuar kohore.

Kutia e fakteve

PKMCA ngre gjithashtu hipotezën dhe thekson se “nëse numri i automjeteve do të rritet si në vitet e fundit, trafiku në pjesën qendrore të bashkive të mëdha, do të shkaktojë një numër të madh të bllokimeve të trafikut, shumë më keq se sot, dhe koha e transportit do të rritet në mënyrë të konsiderueshme. Transporti publik dhe potenciali për ciklizëm të sigurt duhet të përmirësohet, për të kompensuar rritjen e numrit të automjeteve. Është e rëndësishme të theksohet se kufizimet për përdorimin e automjeteve private do të shkaktojë rezistencë, pasi individët nuk do të jenë gati të heqin dorë nga përdorimi i automjeteve të tyre personale, pa një alternativë e cila punon në mënyrë efikase, dhe që ka në të njëjtën kohë, ndikim minimal në ndotjen e ajrit. Një reformë në transportin publik është e nevojshme dhe duhet të përfshijë zëvendësimin e të gjithë autobusëve nën euro III, dhe të sigurohet një freskim i vazhdueshëm i flotës me standardet minimale të zbatueshme në Direktivat Evropiane dhe rregulloret. Masat rregullatore të taksave mbi “tarifat efikase dhe stimuj për rinovimin e flotës”, të parashikuara në Planin e Transportit të Qëndrueshëm (STP), janë të përshtatshme, për të inkurajuar alternativat zëvendësimit të automjeteve të vjetra”.

Përdorimi i transportit publik/privat

Në tabelën nr. 18 janë paraqitur disa të dhëna lidhur me volumin mesatar të udhëtimeve të pasagjerëve në ditë për periudhën 2018-2021. Me anë të këtyre të dhënave jemi në gjendje të kuptojmë mbi volumin e udhëtimit të pasagjerëve në ditë si dhe llojin e transportit që ata përdorin. Për këta tregues, në Planin Kombëtar të Transportit gjithashtu është bërë një parashikim i përafërt mbi ecurinë e tyre pas 15 vjetësh. Në vitin 2021 volumi mesatar i udhëtimeve të pasagjerëve në 1 ditë është 291,998. Pra, çdo ditë përgjatë vitit 2021 kanë udhëtuar 291,998 pasagjerë. Nga kjo shifër 110,763 ose 37.93 % kanë përdorur transportin publik për të udhëtuar dhe pjesa tjetër transportin privat. Pavarësisht se volumi i pasagjerëve në ditë ka qenë më i lartë (307,342) për vitin 2018, përqindja e udhëtarëve që lëvizin me transport publik ka qenë po e njëjtë. Për vitin 2038 parashikohet thajse një dyfishim i volumit të pasagjerëve në ditë me 658,914 udhëtime, ndërsa përdorimi i transportit publik kundrejt atij privat parashikohet të jetë i njëjtë me 37.93 %. Ky parashikim nuk shkon në të njëjtën linjë me synimet e qeverisë lidhur me nxitjen e përdorimit të transportit publik dhe reduktimin e lëvizjes me anë të transportit privat.

Tab. nr. 17 Numri i udhëtimeve pasagjerë/ditë

Indikatorët	Vitet bazë		Zhvillimi 2019-2021		Parashikimi
	2018	2019	Viti pandemik 2020	Viti 2021	Parashikim Viti 2038
	Udhëtime	Udhëtime	Udhëtime	Udhëtime	Udhëtime
Volumi pasagjer në ditë	307,342	319,416	202,032	291,998	658,914
Volumi Pasagjer në ditë_Autovetura	190,759	198,252	132,829	181,235	399,520
Volumi Pasagjer në ditë_Transport publik	116,583	121,163	69,203	110,763	259,394
Volumi Pasagjer në ditë_Minibuz(TP)	49,329	51,267	30,760	46,866	100,628
Volumi Pasagjer në ditë_Autobuz(TP)	67,254	69,896	38,443	63,897	158,766

Burimi: Plani Kombëtar i Transportit, fq 56

4.2.1.3 Plani i Transportit të Qëndrueshëm nuk është miratuar

Bazuar në Ligjin nr. 18/2015 “Për ratifikimin e Marrëveshjes së Grantit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave (sot MFE) dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim, si administratore e fondeve grant, të siguruar nga

qeveri të vendeve të ndryshme, nën fondin e veçantë të aksionarëve të BERZH-IT, është hartuar Plani i Transportit të Qëndrueshëm për Shqipërinë⁴⁰. Ky Plan është përgatitur nga subjekti P. me bashkëpunimin e ish Ministrisë së Transportit dhe Infrastruktura (sot MIE) dhe BERZH përgjatë periudhës 2015-2016. Plani i Transportit të Qëndrueshëm i përbërë nga 4 kapituj kryesorë, paraqet (në Kapitullin 2) rezultatet e analizës fillestare bazë (“as-is” – pra gjendjen siç është) në sektorin e transportit në lidhje me nivelin e ndotjes së ajrit si edhe konsumit të energjisë, duke përfshirë dhe parashikimin deri më 2020 si edhe krahasimin me vende të tjera. Ai përshkruan (në Kapitullin 3) objektivat e zhvillimit të Planit të Transportit të Qëndrueshëm ashtu siç përkufizohet edhe nga burime ndërkombëtare. Mbi këtë bazë, janë vlerësuar praktikatat më të mira ndërkombëtare në mënyrë që të përzgjidhen ato të cilat përshtaten më së miri me realitetin shqiptar. Megjithatë fokusi është përmirësimi i qëndrueshmërisë së sektorit të transporti rrugor në drejtim të ndotjes së mjedisit dhe masave që mund të ndërmerren për reduktimin e kësaj ndotjeje. Kapitulli 4, pasi përshkruan metodologjinë e përdorur sipas qasjes “Shmang – Përmirëso – Ndrysho”, jep një përshkrim të detajuar të masave të përfshira në Planin e Veprimtari në kuadër të objektivave, kostove, si dhe përfitimet e pritshme nga pikëpamja e qëndrueshmërisë. Një paragraf final përmbledh impaktin final dhe koston e tij, ashtu si edhe strukturën finale në terma të financimit, afateve përfitimit dhe monitorimit. Vlen të theksohet që afati kohor për zbatimin e Planit të Transportit të Qëndrueshëm është përcaktuar periudha 2016-2020.⁴¹

Gjetje

13. Nga auditimi rezultoi se në vendin tonë nuk janë transpozuar Direktiva 2009/33/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 23 prill 2009 “Mbi promovimin e mjeteve të transportit rrugor të pastër dhe me energji eficiente” dhe Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 22 Tetor 2014 “Mbi vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative”. Transpozimi i këtyre direktivave do të nxiste dhe do të kontribuonte më tej në rinovimin e flotës së mjeteve rrugore që përdorin karburant të pastër.
14. Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit si dhe dokumentet e tjerë strategjikë në sektorin e transportit rrugor parashikojnë në parim disa masa lidhur me përmirësimin e flotës së mjeteve rrugore dhe cilësisë së ajrit. Megjithatë, në këto dokumente këto masa nuk shoqërohen me objektiva, aktivitete dhe targete të matshme e të arritshme. Pra, pavarësisht se në këto dokumente citohen disa masa si për shembull “Reduktimi i shkarkimeve të automjeteve” ose “shtimi i mjeteve rrugore me karburant alternativ”, nuk specifikohet konkretisht se sa duhet të reduktohet niveli i shkarkimeve nga automjetet dhe sa duhet të shtohen mjetet rrugore me karburant alternativ. Mungesa e këtyre përcaktimeve nuk lejon vlerësimin nëse këto masa janë të mjaftueshme për të ndikuar në përmirësimin e cilësisë së ajrit.
15. Plani i Transportit të Qëndrueshëm, i hartuar bazuar në praktikatat më të mira ndërkombëtare të përshtatura me realitetin shqiptar, nuk është miratuar zyrtarisht. Gjithashtu masat dhe zgjidhjet konkrete për të përmirësuar sektorin e transportit rrugor me qëllim përmirësimin e cilësisë së ajrit nuk janë integruar plotësisht në dokumentet e tjera strategjikë të qeverisë. Kjo situatë nuk krijon kushtet për ndryshim lidhur me rinovimin e flotës së mjeteve rrugore dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Konkluzione

3. Qeveria shqiptare, krahas mos transpozimit të disa direktivave të rëndësishme për nxitjen dhe përdorimin e mjeteve me karburant alternativ, nuk ka specifikuar objektiva, aktivitete dhe targete të matshme e të arritshme në dokumentet e saj strategjike.

⁴⁰

https://turizmi.gov.al/wp-content/uploads/2021/10/Plani-i-Transportit-t%C3%AB-Q%C3%ABndruesh%C3%ABm_Shqip%C3%ABri.pdf

⁴¹ https://turizmi.gov.al/wp-content/uploads/2021/10/Plani-i-Transportit-t%C3%AB-Q%C3%ABndruesh%C3%ABm_Shqip%C3%ABri.pdf, fq 13.

Rekomandime

6. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të hartojë dhe propozojë për miratim pranë organeve kompetente akte ligjore/nënligjore për të transpozuar Direktivën 2009/33/KE e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 23 prill 2009 “Mbi promovimin e mjeteve të transportit rrugor të pastër dhe me energji eficiente” dhe Direktivës 2014/94/BE e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e datës 22 Tetor 2014 “Mbi vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative”.

Qershor 2024

7. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të përditësojnë dokumentet e tyre strategjike duke përcaktuar objektiva, masa dhe aktivitete konkrete, të matshme e të arritshme veçanërisht sa i përket reduktimit të shkarkimeve nga automjetet, shtimin e numrit të mjeteve rrugore me karburant alternativ etj.

Qershor 2024

4.2.2 A JANË ZBATUAR POLITIKAT E HARTUARA DHE MIRATUARA NË SEKTORIN E TRANSPORTIT RRUGOR DHE CILËSISË SË AJRIT?

4.2.2.1 VKM nr. 633, datë 26.10.2018 nuk adreson problematikën e daljes nga qarkullimi të mjeteve rrugore shumë të vjetra

Pavarësisht se VKM nr. 633 ndalon futjen në qarkullim të mjeteve rrugore shumë të vjetra⁴², ajo nuk adreson problematikën e nxjerrjes nga qarkullimi të mjeteve rrugore shumë të vjetra. VKM nr 633 zbatohet vetëm për mjetet motorike të kategorisë M (M1, M2) për transport njerëzish dhe N (N1) për transport mallrash. Qëllimi i këtij vendimi është mbrojtja e shëndetit të njeriut dhe mjedisit nga shkarkimet e ndotësve të gaztë prej mjeteve motorike. Me hyrjen në fuqi të këtij vendimi, në Shqipëri lejohet importi dhe regjistrimi i:

- Autoveturave të reja me zero km dhe që nuk janë regjistruar më parë për qarkullim në asnjë shtet tjetër, të cilat përmbushin normën Euro 5, të Bashkimit Evropian;
- Mjeteve motorike të tjera të reja si motorë, autobusë, kamionë të kategorive M2 dhe N1, me zero km dhe që nuk janë regjistruar më parë për qarkullim në asnjë shtet tjetër, të cilat përmbushin normën Euro 5, të Bashkimit Evropian;
- Autoveturave të përdorura, të gjitha ato që nuk janë me zero km dhe që janë regjistruar më parë për qarkullim në rrugë në një shtet tjetër, të cilat përmbushin normën Euro 4.

Mjetet motorike të tjera të përdorura si motorë, autobusë, kamionë, të kategorive M2 dhe N1, (të gjitha ato që nuk janë me zero km dhe që janë regjistruar më parë për qarkullim në rrugë në një shtet tjetër, të cilat përmbushin normën Euro 3) duhet të jenë prodhuar jo më shumë se 15 vjet para datës së regjistrimit të parë në Shqipëri. Pavarësisht se VKM nr. 633, datë 26.10.2018 është një instrument i cili mund të ketë pasur ndikim në rinovimin e flotës së mjeteve rrugore nuk dihet saktësisht sa ka ndikuar kjo VKM në rinovimin e flotës. Së pari duhet përmendur se kategorizimi mjedisor i mjeteve rrugore ka filluar pas hyrjes në fuqi të VKM nr. 633, datë 26.10.2018 vetëm për mjetet që regjistrohen për herë të parë në Republikën e Shqipërisë. Si rrjedhojë, të dhënat për klasifikimin mjedisor të mjeteve rrugore (Euro 0 – Euro 6) janë në dispozicion vetëm për regjistrimet e bëra pas tetorit 2018 dhe jo për të gjithë flotën e mjeteve. Megjithatë, për qëllim të këtij auditimi, DPSHTRR ka përllogaritur numrin e mjeteve rrugore (bazuar në llojin e tyre) sipas kategorive mjedisore. Nisur nga fakti se mjetet rrugore M1 përbëjnë pjesën dërrmuese të flotës në vendin tonë, në tabelën më poshtë paraqitet ecuria e numrit të tyre (për çdo kategori mjedisore) nga viti 2015 në vitin 2021.

⁴² Me automjete shumë të vjetra në këtë paragraph nënkuptojmë mjetet rrugore M1 të kategorisë mjedisore Euro 0, Euro 1, Euro 2 dhe Euro 3 të cilat janë mbi 20 vjet në moshë.

Duke pasur në konsideratë që referuar VKM nr 633 datë 26.10.2018 nuk lejohet importi dhe regjistrimi i mjeteve rrugore M1 me kategori më të ulët se Euro 4, pritet që nga viti 2019 e në vijim të kemi një ulje të numrit të mjeteve rrugore M1 për kategoritë nga Euro 0 deri në Euro 3 dhe një rritje të kategorive të tjera. Nga tabela më poshtë vërejmë se ka një rritje të numrit të mjeteve M1 për kategoritë mjedisore Euro 4, Euro 5, Euro 6 dhe ato elektrike sikurse ka edhe ulje të mjeteve M1 për kategoritë mjedisore Euro 0, Euro 1 dhe Euro 2. Ndërkohë, evidentohet një anomali në ecurinë e numrit të mjeteve rrugore M1 për kategorinë mjedisore Euro 3, veçanërisht për periudhën 2019-2022.

Në 2 vitet e para të zbatimit të VKM nr 633 shikojmë një rritje të numrit të mjeteve rrugore M1 respektivisht me 8,661 në 2019 dhe 14,291 në 2020 krahasuar me vitin 2018. Për vitet 2021 dhe 2022 pavarësisht se numri i mjeteve rrugore M1 me Euro 3 është ulur krahasuar me 2 vjeçarin paraardhës, ai përsëri ngelet më i lartë se niveli i vitit 2018. Nëse të dhënat për mjetet rrugore M1 me kategori mjedisore Euro 3 do të ishin të sakta, atëherë në zbatim të VKM nr. 633, për vitet 2020, 2021 dhe 2022, numri i këtyre mjeteve me kategori mjedisore Euro 3 do të duhej të ishte më i ulët se ai i vitit 2018. Ndaj, edhe trajtimi i këtij aspekti në gjetjen nr. 16 dhe rekomandimin nr. 8 adreson pikërisht saktësimin në përlllogaritje me klasifikim mjedisor Euro 3 të mjeteve rrugore M1.

Tab. nr. 18 Klasifikimi mjedisor i autoveturave M1, 2015-2022

Klasifikimi Mjedisor M1	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Euro 0	87,749	85,611	42,828	41,045	40,637	40,383	40,100	39,763
Euro 1	42,722	41,845	34,901	33,598	33,129	32,800	32,372	31,819
Euro 2	104,507	108,768	107,939	108,462	107,990	107,131	105,774	103,936
Euro 3	120,572	139,098	157,527	177,700	186,361	191,991	190,620	188,709
Euro 4	32,721	39,271	50,065	66,627	87,167	111,999	152,074	180,342
Euro 5	13,695	16,623	20,027	25,090	33,018	41,551	53,072	66,782
Euro 6	64	1,765	4,458	7,788	11,539	15,233	20,829	26,791
Elektrike		13	49	102	124	362	624	1,245

Burimi: DPSHTRR,

Përpunoi: Grupi i auditimit

4.2.2.2 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit nuk ka hartuar dhe miratuar Programin Kombëtar për pakësimin e shkarkimeve

MTM nuk ka hartuar dhe miratuar Programin Kombëtar për pakësimin e vazhdueshëm të shkarkimeve të përgjithshme vjetore nga burimet e lëvizshme dhe të palëvizshme. Programi i pakësimit të shkarkimeve duhet të sigurojë respektimin e tavaneve kombëtare të shkarkimeve ose përqindjet e pakësimit të ndotësve të caktuar. Ai mund të rishikohet në përputhje me kushtet e reja të krijuara. Rishikimi mund të përfshijë rishikimin e tavaneve të shkarkimeve ose të datave të vendosura për respektimin e këtyre tavaneve.

Këshilli i Ministrave, me propozimin e ministrit, miraton rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër.⁴³ Programi i parë kombëtar për pakësimin e shkarkimeve në ajër duhej të përgatitej deri më 1 prill 2022. Qëllimi i këtyre programeve është kufizimi i shkarkimeve antropogjenike vjetore të dyoksidit të squfurit, oksideve të azotit, amoniakut e lëndës së ngurtë pezull. Këto programe përcaktojnë afatet kohore dhe masat që zbatohen për pakësimin e shkarkimeve. MTM është përgjegjëse gjithashtu edhe për raportimin pranë Këshillit të Ministrave, mbi zbatimin e programit kombëtar për pakësimin e shkarkimeve në ajër, brenda datës 31 mars të vitit paraardhës.⁴⁴

⁴³ Ligji nr. 162/2014, “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”, neni 17

⁴⁴ VKM nr. 162 datë 19.2.2020, Kreu II, pika 1 “dh”

4.2.2.3 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit si dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës nuk kanë përcaktuar “Angazhimet kombëtare për pakësimin e shkarkimeve”

Një tjetër çështje me rëndësi e trajtuar në këtë raport janë edhe angazhimet kombëtare për pakësimin e shkarkimeve. VKM nr. 162, datë 19.2.2020 “Për rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër është përafëruar pjesërisht me Direktivën e BE-së 2016/2284 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 14.12.2016 “Mbi pakësimin e shkarkimeve kombëtare të disa ndotësve atmosferikë”. Objektivi i këtij vendimi është mbrojtja dhe arritja e niveleve të cilësisë së ajrit duke përcaktuar angazhime për pakësimin e shkarkimeve antropogjenike atmosferike të dyoksidit të squfurit (SO₂), oksideve të azotit (NO_x), dhe lëndës së ngurtë pezull (PM_{2.5}).

Në Kreun III pika 2 të VKM nr. 162, datë 19.2.2020 theksohet se “Angazhimet kombëtare të pakësimit të shkarkimeve, në aneksin II të këtij vendimi, propozohen nga ministri përgjegjës për mjedisin, ministri përgjegjës për energjinë dhe transportin brenda datës 30 dhjetor 2020. Këto angazhime ndërmerren në përputhje me rezultatet e inventarit të shkarkimeve në ajër për vitin bazë (2005) dhe projeksioneve të shkarkimeve në ajër për periudhën 2020-2030”. Pra, sipas këtij përcaktimi, ministrat e MTM dhe MIE brenda 2020 do të duhej të përcaktonin këto angazhime, gjë e cila nuk ka ndodhur. Për ta bërë sa më të qartë situatën, grupi i auditimit në dy tabelat më poshtë ka paraqitur Aneksin II të VKM nr. 162 si dhe Aneksin II të Direktivës BE-së 2016/2284 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 14.12.2016, ku dallohet qartë që në Aneksin II të VKM nr. 162 nuk janë përcaktuar angazhimet kombëtare për pakësimin e shkarkimeve ndryshe nga Aneksi II i Direktivës së BE-së.

Tab. nr. 19 Aneksi II i VKM nr 162

ANEKSI II
ANGAZHIMET KOMBËTARE PËR PAKËSIMIN E SHKARKIMEVE

Tabela A

Angazhimet për pakësimin e shkarkimeve të dyoksidit të squfurit (SO₂), oksidet e azotit (NO_x) dhe komponimet organike të paqëndrueshme (NMVOC). Angazhimet e pakësimit të shkarkimeve kanë si vit bazë vitin 2005 dhe për transportin rrugor, aplikohen për shkarkimet e llogaritura në bazë të karburanteve të shitura (* 1).

Pakësimi i SO ₂ krahasuar me 2005		Pakësimi i NO _x krahasuar me 2005		Pakësimi i NMVOC krahasuar me 2005	
Për çdo vit nga 2020 deri në 2029	Për çdo vit nga 2030	Për çdo vit nga 2020 deri në 2029	Për çdo vit nga 2030	Për çdo vit nga 2020 deri në 2029	Për çdo vit nga 2030
⁽¹⁾ Totali i shkarkimeve kombëtare të llogaritura mbi bazën e karburanteve të përdorura si bazë për përputhshmëri sipas konventës LRTAP-së mund të mbahet si mundësi për të siguruar koherencë midis ligjit ndërkombëtar dhe atij kombëtar.					

Tabela B

Angazhimet për pakësimin e shkarkimeve të amoniakut (NH₃) dhe lëndës së ngurtë pezull (PM_{2,5}). Angazhimet e pakësimit të shkarkimeve si vit bazë kanë vitin 2005, dhe për transportin rrugor, aplikohen për shkarkimet e llogaritura në bazë të karburanteve të shitura (* 2).

Pakësimi i NH ₃ krahasuar me 2005		Pakësimi i PM _{2,5} krahasuar me 2005	
Për çdo vit nga 2020 deri në 2029	Për çdo vit nga 2030	Për çdo vit nga 2020 deri në 2029	Për çdo vit nga 2030
⁽²⁾ Totali i shkarkimeve kombëtare të llogaritura mbi bazën e karburanteve të përdorura si bazë për përputhshmëri sipas konventës LRTAP-së mund të mbahet si mundësi për të siguruar koherencë midis ligjit ndërkombëtar dhe atij kombëtar.			

Burimi: VKM nr. 162, datë 19.2.2020, Aneksi II

ANNEX II

NATIONAL EMISSION REDUCTION COMMITMENTS

Table A

Emission reduction commitments for sulphur dioxide (SO₂), nitrogen oxides (NO_x) and non-methane volatile organic compounds (NMVOC). The reduction commitments have the year 2005 as base year, and for road transport, apply to emissions calculated on the basis of fuels sold (*).

Member State	SO ₂ reduction compared with 2005			NO _x reduction compared with 2005			NMVOC reduction compared with 2005		
	For any year from 2020 to 2029		For any year from 2030	For any year from 2020 to 2029		For any year from 2030	For any year from 2020 to 2029		For any year from 2030
Belgium	43 %		66 %	41 %		59 %	21 %		35 %
Bulgaria	78 %		88 %	41 %		58 %	21 %		42 %
Czech Republic	45 %		66 %	35 %		64 %	18 %		50 %
Denmark	35 %		59 %	56 %		68 %	35 %		37 %
Germany	21 %		58 %	39 %		65 %	13 %		28 %
Estonia	32 %		68 %	18 %		30 %	10 %		28 %
Greece	74 %		88 %	31 %		55 %	54 %		62 %
Spain	67 %		88 %	41 %		62 %	22 %		39 %
France	55 %		77 %	50 %		69 %	43 %		52 %
Croatia	55 %		83 %	31 %		57 %	34 %		48 %
Ireland	65 %		85 %	49 %		69 %	25 %		32 %
Italy	35 %		71 %	40 %		65 %	35 %		46 %
Cyprus	83 %		93 %	44 %		55 %	45 %		50 %
Latvia	8 %		46 %	32 %		34 %	27 %		38 %
Lithuania	55 %		60 %	48 %		51 %	32 %		47 %
Luxembourg	34 %		50 %	43 %		83 %	29 %		42 %
Hungary	46 %		73 %	34 %		66 %	30 %		58 %
Malta	77 %		95 %	42 %		79 %	23 %		27 %
Netherlands	28 %		53 %	45 %		61 %	8 %		15 %
Austria	26 %		41 %	37 %		69 %	21 %		36 %
Poland	59 %		70 %	30 %		39 %	25 %		26 %

Burimi: Direktiva e BE-së 2016/2284, Aneksi II

Raportimi mbi zbatimin e Ligjit nr. 162/2014, “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”

Bazuar në nenin 17 të Ligjit nr. 162/2014, “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”, MTM, çdo tre vjet, duhet të përgatisë raportin për zbatimin e këtij ligji. Raporti përfshin informacion mbi planet e cilësisë së ajrit dhe mbi progresin e arritur nga zbatimi i tyre. AKM-ja, Inspektorati i Mjedisit dhe institucione të tjera i sigurojnë MTM-së informacionin e nevojshëm për përgatitjen e raportit. Raporti i përmendur në pikën 1, të këtij neni, miratohet me urdhër të ministrit, publikohet në faqen zyrtare të ministrisë dhe bëhet i disponueshëm për publikun. Ministri përcakton me urdhër formatin për përgatitjen e raportit, së bashku me informacionin që duhet të përmbajë ky raport⁴⁵.

⁴⁵ Ligji nr. 162/2014 “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit”, neni 19, pika 4;

4.2.2.4 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Agjencia Kombëtare e Mjedisit nuk kanë monitoruar dhe raportuar mbi zbatimin e Planit Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit Pavarësisht se procesi i monitorimit të PKMCA është disi kontradiktor sa i përket përcaktimit të institucioneve përgjegjëse, ku nga njëra anë në fq 14 të tij përcaktohet AKM si institucioni kryesor që do të kryejë monitorimin e tij ndërsa në fq 78 përcaktohet MTM si institucioni që do të bëjë raportimin e monitorimit edhe me mbështetjen e AKM. Megjithatë ky raportim nuk është bërë nga asnjë prej tyre.

Për verifikimin dhe monitorimin e planit, duhet të përgatiten raporte të veçanta nga AKM-ja, për të vlerësuar statusin e implementimit të masave, veçanërisht efektivitetin e tyre, për sa i përket uljes së përqendrimeve të ndotësve në atmosferë⁴⁶. Gjithashtu, MTM duhej të kishte krijuar Komitetin Drejtues, me pjesëmarrjen e të gjitha institucioneve përkatëse të linjës dhe qeverisjen lokale, me përgjegjësi për zbatimin e planit. Komiteti Drejtues mund të ketë nevojë për të krijuar grupe të punës dhe t'u caktojë atyre detyrën e hartimit të planeve specifike të punës. Për këtë qëllim, MTM, në bashkëpunim me pushtetin vendor dhe me mbështetjen e AKM-së, duhet të përgatisë cdo vit një raport vjetor të monitorimit, që përmban informacion për çdo veprim/ masë të Planit mbi:

- Shkallën e statusit të zbatimit;
- Çdo pengesë administrative, financiare apo teknike;
- Veprime korrigjuese të marra ose që do të merren;
- Vendosja e indikatorëve të referencës.⁴⁷

Vetë Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit thekson *“rëndësinë e forcimit të strukturave përkatëse në AKM-ë, për të krijuar një qendër reference kombëtare të cilësisë së ajrit në gjendje për të trajtuar, përveç rrjetit të monitorimit edhe sistemin e integruar të modelimit për vlerësimin e cilësisë së ajrit. Ky plan vuan nga:*

- *mungesa e informacionit të detajuar në lidhje me monitorimin e cilësisë së ajrit;*
- *njohuri të reduktuara të statusit të shkarkimeve në ajër.*

Masat e propozuara dhe subvencionimet

Masat e propozuara përfshijnë masa afatshkurtra (2020-2022) dhe afatmesme (2023-2026). Masat afatshkurtra duhet të zbatohen menjëherë mbas miratimit. Pritet që zbatimi i masave afatshkurtra të fillojë brenda një viti nga miratimi i këtij plani.⁴⁸ Në Tabelën 18 “Shpenzimet në lidhje me përmirësimin e cilësisë së ajrit” të PKMCA, për të reduktuar shkarkimet në ajër të automjeteve një nga masat e synuara është rregullimi dhe kufizimi i shkarkimeve nga të gjitha mjetet motorike. Qeveria mund të subvencionojë programe për të rritur blerjen e automjeteve me nivel të ulët të shkarkimeve. Numri i përfituesve mund të jetë deri në 15 mijë njerëz në varësi të skemës dhe kosto e vlerësuar për vënien në zbatim të kësaj mase është 15,000,000 Euro.

Një tjetër masë lehtësuese e synuar për promovimin dhe dhënien e ndihmës për përdorim të automjeteve me ndikim të ulët, është që Qeveria mund të drejtojë një program pilot, për heqjen e automjeteve më ndotëse, duke inkurajuar blerjen e automjeteve me nivel të ulët të shkarkimeve dhe / ose një tjetër program për të hequr nga përdorimi makinat e prodhuara para vitit 1995. Qeveria duhet të ndajë një fond prej të paktën 20 milionë euro, për të filluar programet për një periudhë prej 3–5 vjet. Numri i përfituesve mund të arrijë deri në 20 mijë. Të dyja këto masa deri më sot nuk janë aplikuar dhe nuk ka pasur asnjë mbështetje financiare për inkurajimin e tyre.

Në lidhje me synimin për fuqizimin e kapaciteteve inspektuese dhe monitoruese masat e parashikuara për t'u ndërmarrë nga Qeveria në PKMC është “Modernizimi dhe përmirësimi i rrjetit të monitorimit”. Kosto e vlerësuar për vënien në zbatim të kësaj mase është 4,500,000 Euro ku

⁴⁶ Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit, fq 14;

⁴⁷ Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit, fq 78.

përfshihen edhe pajisje të tjera, duke përfshirë edhe 10 stacione të reja të monitorimit të cilësisë së ajrit. Kostoja për njësi e një stacioni monitorimit të cilësisë së ajrit është rreth 450,000 Euro.

Disa prej masave që tashmë janë realitet dhe aplikohen në Shqipëri janë si më poshtë:

- Në Ligjin nr. 92/2014 “Për tatimin mbi vlerën e shtuar në Republikën e Shqipërisë” neni 49 pika 7 përcaktohet se “*Shkalla e reduktuar e tatimit mbi vlerën e shtuar, e cila aplikohet për furnizimin e mjeteve të transportit publik të licencuar të udhëtarëve me autobus me nëntë plus një vende ose më shumë, vetëm me motor elektrik, është 6 për qind. Ndërsa në nenin 51 shkronja “p” e po këtij ligji theksohet se përjashtohen nga TVSH furnizimi i automjeteve vetëm me motor elektrik, të reja, me zero km e që nuk janë regjistruar më parë për qarkullim në asnjë shtet tjetër.*
- Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor rimbursion çdo tarifë të regjistrimit për herë të parë për mjetet elektrike & plug-in. Pra, për këto lloje mjeteve rrugore, nga DPSHTRR do të mbulohen tarifat e mëposhtme:
 - Kontrolli Fizik 1,500 lekë;
 - Leje Qarkullimi Kombëtare 2,100 lekë;
 - Targat standard 6,600 lekë.⁴⁹

Për të pasur një panoramë më të qartë sa i përket politikave mbi subvencionimet, rimbursimet dhe instrumenteve financiare mbi këto çështje, grupi i auditimit ka shqyrtuar më poshtë edhe instrumentet financiare të aplikuara në disa shtete të ndryshme të rajonit të Ballkanit me qëllim inspirimin dhe aplikimin e disa prej tyre edhe në Shqipëri.

Greqia⁵⁰

Përfitimet nga taksat e regjistrimit

Mjetet elektrike janë të përjashtuara nga taksa e regjistrimit. Automjetet hibride me konsum deri në 50 g/km kanë një ulje prej 75%, mjetet elektrike hibride plug-in (PH) me konsum më të lartë dhe automjetet elektrike hibride (HEV) kanë një ulje prej 50%.

Përfitimet nga taksat mbi pronësinë

Makinat elektrike dhe hibride për pasagjerë me kapacitet motori deri në 1549cc përjashtohen nga taksa e qarkullimit vjetor. Makinat hibride me kapacitet motorik më të lartë se 1549cc paguajnë 60% të taksës normale të qarkullimit.

Përfitimet tatimore të kompanive private

Kompanitë mund të përdorin normat e mëposhtme të amortizimit tatimor kur blejnë një mjet elektrik:

- Përjashtim nga tatimi për makinat elektrike (*Battery Electric Vehicles*) dhe makinat elektrike hibride Plug-in (Plug – in Hybrid Electric Vehicles) që emetojnë ≤ 50 g/km CO₂ me çmim neto të shitjes me pakicë $\leq 40\,000$ euro;

Subvencione në blerje

Programi i subvencionit e-Mobility i Greqisë i quajtur “*I Move Electrically*” (Unë lëviz elektrikisht) i shpallur në qershor 2020 tani po bëhet konkret: Më 24 gusht 2020 është vënë në zbatim një platformë në internet ku mund të aplikohet për përfitim të subvencioneve. Subvencionet janë të disponueshme për automjetet elektrike (M1 dhe N1), të blera nga 7 gushti 2020 e tutje me deri në 6 000 euro për automjet, por vetëm deri në një çmim prej 50 000 euro. Deri në 6 000 euro do të thotë që: 20 % do të subvencionohet deri në një çmim blerjeje prej 30 000 euro, dhe 15 % për automjetet me çmim deri në 50 000 euro. Kjo shkon në 6 000 euro për vlerën maksimale të blerjes së mjetit, por subvencioni normalisht mund të rezultojë disi më i ulët për një çmim më të ulët. 1 000

⁴⁹ <https://www.dpshttr.al/regjistrimi-i-mjeteve-elektrike>

⁵⁰ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/greece/incentives-legislations>

euro shitesë janë në dispozicion për heqjen nga përdorimi të një makine me një motor të vjetër dhe 500 euro për instalimin e një stacioni karikimi. Personat me nevoja të veçanta dhe familjet e mëdha mund të marrin 1 000 euro shitesë mbi subvencionin e parashikuar.

Taksitë po subvencionohen me 25%, deri në 10 000 euro. Për të dyja kategoritë e mësipërme, është i detyrueshëm çregjistrimi i një automjeti/taksi të vjetër, me datë regjistrimi në Greqi përpara datës 1 janar 2013, për të përfituar një subvencion në 2500 euro. Nisur nga kjo, bonusi total ekologjik mund të arrijë deri në 10 500 euro ose 8 000 euro për ata që zgjedhin një automjet hibrid.

Programi i subvencionimit zgjat deri në fund të vitit 2021 me një buxhet prej 100 milionë euro. Ministri i Zhvillimit i Greqisë vlerësoi se pas përfundimit më 31 dhjetor 2021, programi do të ketë subvencionuar 15 000 makina private dhe taksi, si dhe 12500 motoçikleta dhe biçikleta, duke përfituar kështu rreth 27 500 persona. Qeveria ka bërë tashmë plane për të siguruar fonde shitesë nga fondi i rindërtimit të BE-së “Next Generation EU”, nëse buxheti i parë do të shterohet para kohe.

Përfitimet e TVSH-së

TVSH: 13 % TVSH për blerjet e automjeteve elektrike (në vend të 24 %).

Përfitime të tjera financiare

Automjetet elektrike përjashtohen nga taksa e luksit dhe taksa e jetesës së luksit. Ato gjithashtu përjashtohen nga tarifat e parkimit deri në qershor 2022.

Incentiva lokale

Në shumë qytete, si Athina, kufizimet e vendosura në qendrat e qyteteve për të frenuar ndotjen e ajrit nuk zbatohen për automjetet elektrike.

Stimujt e infrastrukturës së karburanteve alternative

Në përputhje me programin e shpallur të subvencionimit të E-Mobility, duke filluar nga 7 gushti i 2020 deri në fund të vitit 2021, mund të aplikohet për një subvencion prej 500 euro për instalimin e stacionit të karikimit dhe 500 euro për blerjen e një karikuesi smart home. Furnizuesi grek i energjisë elektrike së bashku me kompanitë private do të instalojnë 1 000 stacione karikimi në të gjithë Greqinë në 2-3 vitet e ardhshme dhe në një periudhë afatmesme 10 000 stacione të tjera karikimi.

Italia⁵¹

Përfitimet nga taksat mbi pronësinë

- Mjetet elektrike përjashtohen nga taksa vjetore e pronësisë për një periudhë 5-vjeçare nga data e regjistrimit të tyre të fillestar.
- Pas kësaj periudhe pesëvjeçare, ata përfitojnë një ulje prej 75 % të normës së taksës së aplikuar për automjetet ekuivalente me benzinë në shumë rajone të Italisë.

Përfitimet tatimore të kompanive private

Duke filluar nga viti 2020, makinat që emetojnë deri në 60 g/km CO₂ tatohen me një normë më të ulët (25% mbi parametrat konvencionale që lidhen me një udhëtim mesatar dhe kosto për km) krahasuar me taksimin e mëparshëm (30% aplikuar për të gjitha automjetet në bazën e parametrave të lartpërmendur). Në të njëjtën kohë, legjislacioni i ri parashikon norma të ndryshme bazuar në emetimet e makinave:

- 30 % për makinat që emetojnë nga 61 deri në 160 g/km CO₂;
- 40 % për makinat që emetojnë nga 161 deri në 190 g/km CO₂;
- 50% për makinat që emetojnë nga 191 g/km CO₂ e lart.

Subvencionet

- 3,000 € (5,000 € + dorëzim të makinës së vjetër për skrap) për një makinë elektrike (M1) që emeton ≤ 20 g CO₂/km dhe me çmim shitje ≤ 35,000 € + TVSH.

⁵¹ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/italy/incentives-legislations>

- 2,000 € (4,000 € + dorëzim të makinës së vjetër për skrap) për një makinë elektrike (M1) që emeton 21 - 60 g CO₂/km dhe me çmim shitje ≤ 45,000 € + TVSH.

Përfitime nga TVSH - 4 % ulje e TVSH-së për personat me aftësi të kufizuara që blejnë makina.

Përfitime të tjera financiare

Hyrje falas në zonën e trafikut të kufizuar (LTZ) dhe parkim falas në shumë qendra urbane për makina hibride/elektrike.

Stimujt lokalë

Disa rajone në Itali, veçanërisht në Italinë veriore, kanë futur stimuj për blerjen e makinave me karburant alternativ dhe automjete për qëllime tregtare (me 7 - 12 tonë). Shuma e stimujve zakonisht varet nga lloji i karburantit ose burimi i energjisë (automjetet elektrike marrin stimulin më të lartë). Vetëm Lombardia ka miratuar një skemë nxitëse të bazuar në kombinimin e vlerave të NO_x dhe CO₂ (vlerat e deklaruara të prodhuesit).

Stimujt e infrastrukturës së karburanteve alternative

Ulje nga taksat për të gjithë taksapaguesit që instalojnë infrastrukturën e karikimit të automjeteve elektrike deri në 22 kW. Kjo ulje arrin në 50% të koston së blerjes dhe instalimit me kosto deri në 3000 euro).

Kroacia⁵²

Përfitimet tatimore të regjistrimit: Nuk ka akciza për automjetet elektrike (EV).

Përfitimet e tatimit mbi pronësinë: Përfshirje nga taksa e posaçme mjedisore për automjetet elektrike

Blerja e subvencioneve: Për makinat me bateri elektrike (Battery Electric Vehicles -BEV) dhe makinat me hidrogjen, qeveria bashkëfinancon blerjen deri në 9,240 euro për qytetarët dhe personat juridikë, për automjetet hibride plug-in (me karikim), që emetojnë më pak se 50 g / km CO₂, do të jetë e mundur për të marrë stimuj deri në 5,280 EUR, ndërsa për automjetet elektrike të gjithë terrenit (ATV), motoçikletat dhe motoçikletat mund të aplikohen 2,640 EUR mbështetje, por deri në një maksimum prej 40 % e vlerës së mjetit.

Stimujt e infrastrukturës së FA: Në vitin 2020, 1,320,000 Euro janë siguruar për bashkëfinancimin e stacioneve të karikimit për EV (makine elektrike).

Rumania⁵³

Përfitimet e tatimit mbi pronësinë:

Ulja e taksave – Taksa e bazuar në CO₂. Automjetet elektrike me bateri (BEV) përjashtohen nga pagesa e taksës vjetore të makinës. Hybrid plug-in (PHEV), paguajnë taksën e makinës me të paktën 50 % tarifë të reduktuar, e cila vendoset nga qeveritë vendore.

Blerja e subvencioneve:

Grant prej 4 450 euro për një BEV (100 % elektrike). Grant prej 1,100 EUR për një PHEV (Plug in hybrid electrical vehicle).

Një subvencion prej 10,000 Euro jepet për blerjen e një makine elektrike, së cilës mund t'i shtohet për heqjen e një automjeti më të vjetër se 8 vjet. Financimi është maksimumi 50% e vlerës së makinës së blerë. Bonusi i nxjerrjes për skrap rritet 15%, me 1,500 EUR, i cili jepet për heqjen e një automjeti më të vjetër se 8 vjet dhe një bonus prej 4,500 euro për blerjen e një makine hibride të re PHEV dhe 610 EUR për blerjen e një automjeti të ri hibride (jo me karikim). Makinat me sisteme të gazit natyror të kompresuar (CNG) ose gazit të lëngshëm të naftës (LPG) marrin një eko-bonus të rritur prej 305 EUR.

Përfitime të tjera financiare:

1, 2 milionë Euro në dispozicion për ndërrimin e minibusëve shkollorë, 2500-3000 shkolla do të marrin autobusë elektrike.

Stimujt e infrastrukturës së karburanteve alternative: Një rimbursim prej maksimumi 2,500 euro për stacionet < 22 kW dhe 30,000 euro për stacionet > 22 kW.

⁵² <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/croatia/incentives-legislations>

⁵³ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/romania/incentives-legislations>

Gjetje

16. Nga zbatimi i VKM nr. 633 pritej që numri i mjeteve rrugore M1 me kategori mjedisore Euro 3, të ulej ose të qëndronte i pandryshuar pas vitit 2018. Nga auditimi u konstatua se numri i mjeteve rrugore M1 të kategorisë mjedisore Euro 3 për periudhën 2019-2022 ka ardhur në rritje respektivisht me 8,661 në 2019 më shumë se në vitin 2018 dhe 14,291 në 2020 më shumë se në vitin 2018. Për vitin 2021 dhe 2022 pavarësisht se numri i mjeteve rrugore M1 me kategorinë mjedisore Euro 3 është ulur krahasuar me 2019 dhe 2020, ai përsëri ngelet më i lartë se niveli i vitit 2018. Kjo situatë tregon se të dhënat e vendosura në dispozicion nuk janë plotësisht të sakta dhe si rezultat nuk dihet me saktësi ndikimi që VKM nr. 633 ka pasur në përmirësimin dhe rinovimin e flotës së mjeteve rrugore.
17. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit nuk ka hartuar Programin Kombëtar të pakësimeve të shkarkimeve në ajër. Hartimi i Programit Kombëtar të pakësimeve të shkarkimeve në ajër është një detyrim ligjor që ngarkon Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit për hartimin dhe propozimin e tij për miratim pranë Këshillit të Ministrave. Mungesa e Programit nuk ka lejuar vendosjen e synimeve për pakësimin e shkarkimeve në ajër.
18. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk kanë përcaktuar angazhimet kombëtare të pakësimit të shkarkimeve, në aneksin II, të VKM nr. 162 datë 19.2.2020. Afati për përcaktimin e tyre ka qenë data 30 dhjetor 2020. Mos miratimi i tyre ka ardhur si rezultat i mos kryerjes së një analize të plotë të legjislacioneve të transpozuar dhe miratuara në vend gjatë viteve të fundit të cilat kanë impakt direkt ose indirekt në shkarkimet në ajër, mos rishikimit dhe saktësimit të llogaritjeve të shkarkimeve në ajër për vendin tonë si dhe mungesës së kapaciteteve institucionale.
19. Procesi i monitorimit dhe raportimit të zbatimit të akteve ligjore dhe nën ligjore për cilësinë e ajrit ka pasur mangësi dhe problematika si më poshtë:
 - Ministria e Turizmit dhe Mjedisit nuk ka hartuar raportin mbi zbatimin e ligjit për cilësinë e ajrit të mjedisit;
 - Agjencia Kombëtare e Mjedisit nuk ka hartuar raportin informues të inventarit të shkarkimeve si dhe projeksionet e shkarkimeve në ajër;
 - Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Agjencia Kombëtare e Mjedisit nuk kanë monitoruar dhe nuk kanë raportuar mbi zbatimin e Planit Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit.
20. Në Planin Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit janë propozuar disa programe subvencionimi për të krijuar lehtësira financiare për blerjen e mjeteve me nivel të ulët shkarkimi dhe heqjen nga përdorimi të automjeteve të prodhuara para vitit 1995 me një vlerë totale prej 35 milionë Euro dhe një numër të pritshëm përfituesish rreth 35,000 njerëz. Nga auditimi është konstatuar se nuk ka pasur alokim të fondeve me qëllim vënien në zbatim të këtyre skemave subvencionuese. Aktualisht në vendin tonë aplikohen:
 - përjashtimi nga TVSH i automjeteve të reja vetëm elektrike që regjistrohen për herë të parë në Shqipëri;
 - reduktimi i TVSH në 6 % për mjetet e transportit publik vetëm elektrike (nëntë plus një ose më shumë vende);
 - rimbursimi i tarifës së regjistrimit (6500 lekë) për herë të parë për mjetet elektrike dhe “plug in” nga DPSHTRR.

Për sa është trajtuar në këtë pjesë të Raportit Përfundimtar të Auditimit, nga DPSHTRR është paraqitur observacioni me anë të email-it më datë 27.06.2023 ora 16.37 “Mbi Projektraportin e Auditimit” nga Z. E.S, me pozicion Përgjegjës i Sektorit të Analizës dhe Statistikave në DPSHTRR, ku janë shprehur objeksionet si më poshtë.

Pretendimi i subjektit: Lidhur me gjetjen nr. 16, DPSHTRR thekson se “Edhe pas publikimit të VKM nr.633 në vitin 2018 me urdhër u lejuan deri në datë 31/12/2019 të regjistrohen Mjete M1 Euro 3 të zhdoganuara para datës së hyrjes në fuqi të VKM , pra shumë mjete euro 3 të zhdoganuara

u regjistruan gjatë vitit 2019. Gjithashtu analiza e kryer për këtë gjetje është bazuar në të dhëna të përllogaritura për ti ardhur në suport studimit, dhe nuk janë të dhëna faktike të plotësuara në sistem bazuar në dokumentacionin teknik të mjeteve sipas viteve të referuara. Metodologjia e përdorur në përllogaritje për mjetet të cilëve i mungon në sistem kategorizimi Euro është bazuar vetëm në vitin e prodhimit duke marrë si referencë vitin e hyrjes në fuqi të direktivave europiane cituar edhe në Tab. Nr. 7 *Kategorizimi mjedisor 'Kategorizimi mjedisor 'Euro 1 - Euro 6''*. Kjo metodologji është përdorur për të krijuar një ide mbi flotën dhe mjetet dhe është rindërtuar baza e të dhënave për të krijuar një historik (periudha 2005-2022). Por vihet re që gabim në kategorizim mund të ketë për mjetet me vit prodhimi kufi me hyrjen në fuqi të direktivave të ndryshme. Bazuar edhe në moshën mesatare të lartë në flotë për mjetet me vit prodhimi 2005-2006, mund të rezultojë që mjetet e prodhuara në vitin 2005, nga fabrika mund të jenë prodhuar/omologuar duke ju përshtatur normativave Euro 4. Duke e kategorizuar vitin e prodhimit 2005 si Euro 3, dhe numri i lartë i mjeteve me vit prodhimi 2005 në flotë si dhe regjistrimet e reja në vitet mbas hyrjes në fuqi të VKM nr 633, krijon baza të paqëndrueshme për hipotezat e ngritura. Për tu cituar edhe mjetet me origjinë të ndryshme nga Komuniteti Europian. Gjithashtu kategoria mjedisore filloi të jetë si fushe plotësimi në sistemin e DPSHTRR nga Janari i 2021 për mjetet që regjistroheshin për herë të parë dhe për mjetet e regjistruara kur paraqiteshin për përditësim të dhënash. Megjithatë vleresojmë që për të nxjerrë në pah ndikimin e VKM nr.633 duhet krijuar analizë e bazuar specifikisht mbi mjetet e regjistruara për herë të parë nga 1 Janar 2020.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit është në dijeni të faktit se kategorizimi mjedisor për të gjithë flotën e mjeteve rrugore e cila u bë nga DPSHTRR në një kohë shumë të kufizuar (vetëm për qëllim të këtij auditimi) dhe kjo mund të paraqesë mangësi në përllogaritje me kategori mjedisore të të gjithë flotës. Për këtë arsye është përditësuar gjetja me nr. 16 si edhe paragrafi i fundit në nënkapitullin 4.2.2.1 në Raportin e Auditimit. Megjithatë siç jemi shprehur edhe në rekomandimin nr 8, në vazhdimësi nevojitet saktësim i përllogaritjeve mbi kategorinë mjedisore të të gjithë flotës së mjeteve rrugore nga ana e DPSHTRR për të nxjerrë në pah ndikimin që VKM nr. 633 ka patur në rinovimin e flotës së mjeteve rrugore.

Konkluzione

4. Nisur nga të dhënat kontradiktore të flotës së mjeteve rrugore M1 (kategoria mjedisore Euro 3) për periudhën 2019-2022, nuk mund të arrihet në një vlerësim objektiv mbi zbatimin e VKM nr. 633.
5. Institucionet përgjegjëse krahas mos monitorimit dhe raportimit mbi zbatimin e akteve ligjore/nënligjore, nuk kanë hartuar Programin Kombëtar të Pakësimeve të Shkarkimeve në Ajër si dhe nuk kanë përcaktuar Angazhimet Kombëtare për pakësimin e shkarkimeve.
6. Pavarësisht lehtësirave fiskale që aplikohen në vendin tonë, kanë munguar subvencione të mirëfillta për të nxjerrë shtimin e numrit të mjeteve rrugore ekologjike.

Rekomandime

8. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor të kryejë një analizë të detajuar për të saktësuar të dhënat mbi kategorizimin mjedisor për të gjithë mjetet rrugore në vendin tonë për vlerësimin e ndikimit të VKM nr. 633.

Mars 2024

9. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit të marrë masa për hartimin e Programit Kombëtar të pakësimit të shkarkimeve në ajër dhe t'ja përcjellë për miratim Këshillit të Ministrave.

Dhjetor 2023

10. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë të përcaktojnë angazhimet kombëtare të pakësimit të shkarkimeve, në Aneksin II, të VKM nr. 162 datë 19.2.2020

Dhjetor 2023

11. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit të hartojë periodikisht raportet e zbatimit të ligjit për cilësinë e ajrit të mjedisit dhe Planit Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit.

Në vazhdimësi

12. Agjencia Kombëtare e Mjedisit të hartojë periodikisht raportin mbi zbatimin e Planit Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit, raportin informues të inventarit të shkarkimeve si dhe projeksionet e shkarkimeve në ajër.

Në vazhdimësi

13. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të vlerësojnë fizibilitetin financiar të programeve të subvencionimit të parashikuara në Planin Kombëtar të Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit dhe t'i drejtohen Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë mbi alokimin e fondeve për subvencionimin këtyre programeve.

Mars 2024

4.2.3 A KANË BASHKËPUNUAR INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE PËR MARRJEN E MASAVE SA I PËRKET NDIKIMIT TË TRANSPORTIT RRUGOR NË CILËSINË E AJRIT?

Zbutja e ndikimit që transporti rrugor ka në cilësinë e ajrit është thelbi i çdo veprimtarie të institucioneve përgjegjëse në këtë fushë me impakt të qenësishëm në cilësinë e jetës së të gjithë shoqërisë. Në thelb të çdo ndërhyrjeje të nevojshme për këtë qëllim qëndron bashkëpunimi dhe koordinimi i politikave sektoriale dhe kombëtare të promovuara nga qeveria dhe institucionet përgjegjëse në këtë fushë, si dhe angazhimi i këtyre të fundit në fushat e tyre përkatëse të veprimtarisë.

4.2.3.1 Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk i janë drejtuar Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë për përthithjen e fondeve nga financimet ndërkombëtare

MTM nuk i ka propozuar Kryeministrisë ngritjen e Komisionit Kombëtar për Ajër të Pastër. Ky komision duhet të ketë përfaqësues nga ministria dhe strukturat e saj të varësisë, ministrinë e linjës dhe njësitë e qeverisjes vendore, përfaqësues të industrisë, përfaqësues të shoqërisë civile, përfaqësues të komunitetit shkencor. Nuk janë krijuar kështu kushtet për të lehtësuar bashkëpunimin ndërinstitucional për koordinimin e legjislacionit si dhe hartimin e zbatimit të politikave kombëtare në lidhje me pakësimin e shkarkimeve dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Kuadri ligjor dhe rregullator ka vendosur si parakusht të pashmangshëm angazhimin e përbashkët të institucioneve të përfshira në drejtim të arritjes së të njëjtit objektiv, pra të përmirësimit të cilësisë së ajrit si rezultat i ndikimit që ka në të transporti rrugor. Kështu, institucionet subjekte të këtij auditimi, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë si dhe Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, pa përjashtuar këtu edhe institucionet e varësisë kompetente, duhet të konkretizojnë bashkëpunimin e përbashkët për të lehtësuar ndikimin e transportit rrugor në cilësinë e ajrit.

MTM së bashku me MIE duhet të bashkëpunojnë me Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë (e cila mbulon koordinimin dhe sigurimin e ndihmës së huaj) për të siguruar financimin e masave të identifikuar me qëllim përfitimin nga fondet ndërkombëtare për promovimin e shkarkimeve zero nga mjetet rrugore, shkarkime të ulëta, automjete me karburant të pastër, alternativ, etj.⁵⁴

Për të mundësuar bashkëpunimin ndërinstitucional që siguron zbatimin e koordinuar të legjislacionit si dhe hartimin e zbatimit të politikave/programeve kombëtare në lidhje me pakësimin e shkarkimeve dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit, me urdhër të Kryeministrit dhe me propozimin e ministrit të MTM, ngrihet dhe funksionon Komisioni Kombëtar për Ajër të Pastër (KKAP). Ky komision ka përfaqësues nga MTM dhe strukturat e saj të varësisë, ministrinë e linjës dhe njësitë e

⁵⁴ VKM nr. 162, datë 19.02.2020 “Për rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër”, Kreu VI, pika 2, germa ç.

qeverisjes vendore, përfaqësues të industrisë, përfaqësues të shoqërisë civile, përfaqësues të komunitetit shkencor.⁵⁵

Gjetje

21. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë duhet të bashkëpunojnë me Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë për të garantuar financim nga fondet ndërkombëtare në mbështetje të promovimit të mjeteve rrugore ekologjike. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk kanë bashkëpunuar me njëra tjetrën dhe nuk i janë drejtuar Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë me qëllim përthithjen e fondeve nga financimet ndërkombëtare për të nxitur përdorimin e mjeteve rrugore ekologjike. Mungesa e iniciativave të përbashkëta midis Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë ka sjellë mos përthithjen e fondeve të tilla dhe për rrjedhojë mos mbështetjen financiare të objektivave dhe masave të parashikuara në dokumentet politike respektive.
22. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit duhet të propozojë pranë Kryeministrisë ngritjen e Komisionit Kombëtar për Ajër të Pastër, i cili duhet të ketë përfaqësues nga ministria dhe strukturat e saj të varësisë, ministritë e linjës dhe njësitë e qeverisjes vendore, përfaqësues të industrisë, përfaqësues të shoqërisë civile, përfaqësues të komunitetit shkencor. Komisioni Kombëtar për Ajër të Pastër nuk është ngritur sepse nuk është propozuar për miratim në Kryeministri nga Ministria e Turizmit dhe Mjedisit. Mos ngritja dhe mos funksionimi i këtij komisioni nuk ka lehtësuar bashkëpunimin ndërinstitucional për koordinimin e legjislacionit si dhe hartimin e zbatimit e politikave kombëtare në lidhje me pakësimin e shkarkimeve dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Konkluzione

7. Ka munguar bashkëpunimi ndërinstitucional për promovimin dhe mbështetjen financiare të masave me qëllim pakësimin e shkarkimeve dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Rekomandime

14. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit së bashku me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë të bashkëpunojnë me njëra tjetrën dhe t'i drejtohen Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë për të siguruar financimin nga fondet ndërkombëtare për promovimin e shkarkimeve zero nga mjetet rrugore, shkarkime të ulëta, automjete me karburant të pastër, alternativ, etj.

Në vazhdimësi

15. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit të propozojë pranë Kryeministrisë ngritjen e Komisionit Kombëtar për Ajër të Pastër.

Menjëherë

5. PËRMBLEDHJA

Auditimi me temë “Ndikimi i mjeteve të transportit rrugor në cilësinë e ajrit” ka pasur si objektiv kryesor vlerësimin dhe analizimin e masave të marra nga institucionet përgjegjëse me qëllim përmirësimin e flotës së mjeteve të transportit rrugor dhe impaktin e tyre në cilësinë e ajrit. Në këtë mënyrë është synuar të sigurohet një vlerësim i paanshëm dhe objektiv mbi nismat dhe iniciativat të cilat institucionet përgjegjëse kanë marrë për të përmirësuar gjendjen e flotës së mjeteve të transportit rrugor dhe rrjedhimisht cilësisë së ajrit. Periudha objekt auditimi ka qenë 2019-2022. Institucionet subjekt i këtij auditimi kanë qenë Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Agjencia Kombëtare e Mjedisit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor. Nga auditimi ka rezultuar se masat e marra nga institucionet përgjegjëse nuk kanë qenë plotësisht të mjaftueshme për të përmirësuar sektorin e transportit rrugor dhe për rrjedhojë cilësinë e ajrit. Angazhimet e institucioneve përgjegjëse duhet të orientohen drejt rinovimit të flotës së mjeteve rrugore, vënies në zbatim të stimuljeve financiare me qëllim shtimin e

⁵⁵ VKM nr. 162, datë 19.02.2020 “Për rregullat e hollësishme për hartimin, miratimin, rishikimin dhe zbatimin e programeve të pakësimit të shkarkimeve në ajër”, Kreu II, pika 5

numrit të mjeteve rrugor ekologjike, plotësimit të kuadrit ligjor e rregullator në përputhje me praktikat më të mira ndërkombëtare si dhe forcimin e mëtejshëm të sistemit të monitorimit të cilësisë së ajrit. Më konkretisht ka rezultuar se flota e mjeteve të transportit rrugor nuk ka pësuar ndryshime pozitive në drejtim të uljes së moshës mesatare të mjeteve rrugore si dhe të përdorimit të karburanteve me ndikim të ulët në cilësinë e ajrit.

Qeveria shqiptare, nuk ka transpozuar një sërë direktivash të BE-së të rëndësishme për nxitjen dhe përdorimin e mjeteve me karburant alternativ. Gjithashtu në dokumentet e saj strategjike të miratuara, ajo nuk ka specifikuar objektiva, aktivitete dhe targete të matshme e të arritshme. Ndaj dhe vlerësimi për arritjen apo jo të masave ajo ka parashikuar mbetet subjektiv dhe i pa mundur. Nga analizimi i të dhënave të vëna në dispozicion nga DPSHTRR, grupi i auditimit nuk mundet të arrijë në një vlerësim objektiv mbi zbatimin e VKM nr. 633 duke qenë se të dhënat e flotës së mjeteve rrugore M1 të kategorisë mjedisore Euro 3 për vitet 2019-2022 janë kontradiktore. Lidhur me zbatimin e akteve ligjore/nënligjore MTM nuk ka hartuar Programin Kombëtar të Pakësimeve të Shkarkimeve në Ajër. Sa i përket lehtësirva fiskale kanë munguar subvencione të mirëfillta për të nxitur shtimin e numrit të mjeteve rrugore ekologjike. Është evidentuar edhe një mungesë bashkëpunimi midis MTM dhe MIE të cilat nuk i janë drejtuar Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë me qëllim përthithjen e fondeve nga financimet ndërkombëtare për të nxitur përdorimin e mjeteve rrugore ekologjike. Mungesa e iniciativave të përbashkëta midis Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë ka sjellë mos përthithjen e fondeve të tilla dhe për rrjedhojë mos mbështetjen financiare të objektivave dhe masave të parashikuara në dokumentet politike respektive. Për të gjitha gjetjet e mësipërme janë dhënë rekomandime specifike për përmirësimin e situatës sa i përket rinovimit të flotës së mjeteve rrugore, përmirësimin e sistemit të monitorimit të cilësisë së ajrit për të ofruar të dhëna sa më të sakta, plotësimit të kuadrit ligjor e rregullator në përputhje me direktivat e BE-së, si dhe vënien në zbatim të stimuljeve dhe incentivave financiare me qëllim shtimin e numrit të përgjithshëm të mjeteve rrugore të pastra e që ndotin pak.

KONTROLI I LARTË I SHTETIT

6. ANEKSET

ANEKSI 1 - Klasifikimi i mjeteve rrugore

1. Mjetet, sipas qëllimeve të përcaktuara në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, neni 47, klasifikohen si vijon:

- a) mjete që lëvizin me forcën e krahut;
- b) mjete të tërhequra me kafshë;
- c) mjete me pedal;
- d) slita;
- e) ciklomotori;
- f) motomjete;
- g) automjete;
- h) trolejbusë;
- i) rimorkio;
- j) makina bujqësore;
- k) makina teknologjike;
- l) mjete rrugore të veçanta.

2. Mjete me motor dhe rimorkiot e tyre, sipas shkronjave “e”, “f”, “g”, “h”, “i” “j” dhe “l”, të pikës 1, të këtij neni, klasifikohen, gjithashtu, në bazë të kategorive ndërkombëtare si më poshtë:

a) - Kategoria L1: mjete me dy rrota, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) të mos i kalojë 50 cm³ dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) jo më të madhe se 45 km/h, fuqia maksimale nuk është më shumë se 4 kW në rastin e një motori elektrik;

- Kategoria L2: mjete me tri rrota, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) të mos i kalojë 50 cm³ dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) jo më të madhe se 45 km/h; rendimenti maksimal neto i fuqisë nuk është më shumë se 4 kW, në rastin e motorëve të tjerë me djegie të brendshme, ose fuqia maksimale e vazhdueshme nuk është më shumë se 4 kW, në rastin e një motori elektrik;

- Kategoria L3: mjete me dy rrota, pa kosh, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) është më e madhe se 50 cm³ dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) më të madhe se 45 km/h;

- Kategoria L4: mjete me dy rrota, me kosh, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) është më e madhe se 50 cm³ dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) më të madhe se 45 km/h;

- Kategoria L5: mjete me tri rrota të përshtatura simetrikisht, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) është më e madhe se 50 cm³ dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) më të madhe se 45 km/h;

- Kategoria L6: mjete me katër rrota të lehta, masa e pangarkuar e të cilave nuk është më shumë se 350 kg, pa përfshirë masën e baterive në rastin e automjeteve elektrike, me shpejtësi maksimale të projektuar jo më të madhe se 45 km/h, cilindrata e motorit të mos i kalojë 50 cm³ dhe rendimenti maksimal neto i të cilëve nuk është më shumë se 4 kW, në rastin e motorëve të tjerë me djegie të brendshme, ose fuqia maksimale e vazhdueshme e të cilëve nuk është më shumë se 4 kW, në rastin e një motori elektrik;

- Kategoria L7: mjete me katër rrota të ndryshme nga L6, masa e pangarkuar e të cilave nuk është më shumë se 400 kg (550 kg për automjetet e synuara për transportimin e mallrave), pa përfshirë masën e baterive, në rastin e automjeteve elektrike, dhe fuqia maksimale neto e motorit e të cilave nuk është më shumë se 15 kW;

b) - kategoria M: mjete me motor të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë të paktën katër rrota;

- kategoria M1: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që nuk kanë më shumë se tetë ndenjëse, përcjellëse të drejtuesit të mjetit;

- kategoria M2: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë deri 5 tonë;
 - kategoria M3: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 tonë;
 - c) - kategoria N: mjete me motor të destinuara për transport mallrash dhe që kanë të paktën katër rrota;
 - kategoria N1: mjete të destinuara për transport mallrash dhe që kanë peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 3,5 tonë;
 - kategoria N2: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë, por jo më të madhe se 12 tonë;
 - kategoria N3: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 12 tonë;
 - d) - kategoria O: rimorkiot (përfshirë edhe gjysmërimorkiot);
 - kategoria O1: rimorkio me peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 0,75 tonë,
 - kategoria O2: rimorkio me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 0,75 tonë, por jo më të madhe se 3,5 tonë;
 - kategoria O3: rimorkio me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë, por jo më të madhe se 10 tonë;
 - kategoria O4: rimorkio me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 10 tonë.
 - dh) - Kategoria T: traktorët me rrota;
 - Kategoria T1: traktorët me rrota, me shpejtësi maksimale në kushte sigurie prej jo më shumë se 40 km/h, me boshtin më të afërt te drejtuesi, që ka gjerësi minimale zinxhiri prej jo më pak se 1150 mm, me një masë të pangarkuar në rend të njëpasnjëshëm prej më shumë se 600 kg dhe me lartësi nga toka prej jo më shumë se 1 000 mm;
 - Kategoria T2: traktorët me rrota, me shpejtësi maksimale në kushte sigurie prej jo më shumë se 40 km/h, me gjerësi minimale zinxhiri prej më pak se 1150 mm, e një masë të pangarkuar në rend të njëpasnjëshëm prej më shumë se 600 kg dhe me lartësi nga toka prej jo më shumë se 600 mm;
 - Kategoria T3: traktorët e pajisur me rrota, me shpejtësi maksimale në kushte sigurie prej jo më shumë se 40 km/h dhe me një masë të pangarkuar në rend të njëpasnjëshëm prej jo më shumë se 600 kg;
 - Kategoria T4: traktorët e pajisur me rrota për qëllime të veçanta, me shpejtësi maksimale në kushte sigurie prej jo më shumë se 40 km/h;
 - Kategoria T5: traktorët e pajisur me rrota me shpejtësi maksimale në kushte sigurie prej jo më shumë se 40 km/h;
 - Kategoria C: traktorët me zinxhirë të pandërprerë;
- Traktorët me zinxhirë të pandërprerë që shtyhen dhe drejtohen nga zinxhirë të pandërprerë dhe kategoritë e të cilëve, C1 deri C5, përcaktohen në analogji me kategoritë T1 deri T5.

Aneksi II

Numri i mjeteve rrugore sipas llojit të karburantit

Lënda Djegëse	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Benzinë	123,419	129,113	116,900	122,590	129,709	139,978	148,196	157,678
Benzinë + Elektrik	59	91	150	226	357	553	903	1,243
Benzinë + Elektrik + Hybrid				1	1	3	63	228
Benzinë + Gaz	22,131	26,657	32,012	37,532	42,100	43,750	52,641	58,505
Benzinë + Gaz + Elektrik	6	8	34	49	61	69	93	119
Benzinë + Gaz + Elektrik + Hybrid	1	2	2	3	3		9	13
Elektrik	9	22	70	143	176	493	861	1,535
Gaz	11	18	17	55	105	242	362	421
Naftë	369,378	396,981	373,408	412,151	448,286	482,371	527,219	565,941
Naftë + Elektrik	4	8	15	26	49	96	270	472
Naftë + Elektrik + Hybrid						2	36	184
Naftë + Elektrik + Hybrid plug in							1	2
Naftë + Gaz	1	1	3	3	4	4	6	6
Nuk Ka	6,754	7,379	7,148	7,807	8,317	9,250	10,009	10,084
Total	521,773	560,280	529,759	580,586	629,168	676,811	740,669	796,438

Burimi: DPSHTRR

Aneksi III - Foto nga stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit



Laboratori i PM në stacionin e monitorimit të ajrit në Elbasan



Stacion i monitorimit të cilësisë së ajrit në Korçë



Laboratori i PM 10 & PM 2.5 i Stacionit të monitorimit të ajrit në Fier



Stacioni i monitorimit të cilësisë së ajrit në Fier



Stacioni i monitorimit të cilësisë së ajrit në Shkodër



Laboratori i NO, NO2 & NOx i Stacionit të monitorimit të ajrit në Shkodër