



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
K R Y E T A R I

Adresa: Rruga "Abdi Toptani", nr.1, Tiranë;

E-mail: klsh.org.al; Web-site: www.klsh.org.al

Nr. 210/6 Prot.

Tiranë, më 19.09.2019

V E N D I M
Nr. 79, Datë 19.09.2019

PËR
AUDITIMIN E USHTRUAR NË AUTORITETIN RRUGOR SHQIPTAR "MBI
ZBATIMIN E PËRPUTHSHMËRISË PËR PROJEKTIN "ASISTENCË TEKNIKE
PËR PËRMIRËSIMIN E STANDARDEVE TË SIGURISË RRUGORE
për periudhën nga fillimi i Projektit deri më datën 30.04.2019.

Nga auditimi i ushtruar në Autoritetin Rrugor Shqiptar për Projektin "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore" rezultoi që, ka devijime nga kuadri ligjor dhe rregullator në fuqi, të cilat janë të përhapura dhe në ndonjë rast edhe materiale.

Pasi u njoha me Raportin Përfundimtar të Auditimit dhe projektvendimin e paraqitur nga Grupi i Auditimit të Departamentit të Auditimit të Shoqërive Publike dhe Investimeve të Huaja, shpjegimet e dhëna nga subjekti i audituar, si dhe vlerësimet mbi objektivitetin dhe cilësinë e auditimit nga Drejtori i Departamentit të mësipërm, Drejtori i Sigurimit të Standardeve dhe Cilësisë si dhe Drejtori i Përgjithshëm, në mbështetje të nenit 10, 15, 25 dhe 30 të ligjit nr. 154/2014, datë 27.11.2014 "Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit",

V E N D O S A:

I. Të miratoj Raportin Përfundimtar të Auditimit "Mbi zbatimin e përputhshmërisë" të ushtruar në shoqërinë Autoritetin Rrugor Shqiptar për Projektin "Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore", sipas programit të auditimit nr. 210/1 Prot., datë 13.04.2019, për veprimtarinë nga fillimi i projektit deri me datë 30.04.2019, me afat auditimi nga data 23.04.2019 deri datë 31.05.2019.

II. Të miratoj opinionin e auditimit, rekomandimet për përmirësimin e gjendjes dhe të kërkoj marrjen e masave sa vijon:

A. OPINIONI I AUDITIMIT

Baza për opinionin mbi përputhshmërinë janë ISSAI 4000¹ dhe 4100², ligji nr. 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e KLSH”.

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

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

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

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

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

B. MASA ORGANIZATIVE

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

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

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

Për asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore është parashikuar vlera 1,300,000 Euro dhe për blerjen e një automjeti për pajisje për matjen e shkarkimit të gazrave në ambient, është parashikuar vlera 700,000 Euro. Pas realizimit të tenderimeve

përkatëse, është nënshkruar kontrata për asistencë teknike me vlerë 1,003,600 Euro dhe blerje automjeti me vlerë 429,000 Euro. Kontrata e blerjes së automjetit është realizuar, ndërsa afati i kontratës së asistencës teknike është përmbushur me datë 09.04.2019, shërbimet e së cilës janë në proces marrje në dorëzim nga përfituesit (*Më hollësisht trajtuar në pikën 1 faqe 8-9 të Raportit Përfundimtar të Auditimit*).

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

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

Në vazhdimësi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Në vazhdimësi

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

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

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

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

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

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

Në vazhdimësi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Afati kohor për zbatim: brenda 2 viteve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Në vazhdimësi

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

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

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

Bazuar në Termat e Referencës (TeR), Pika 4.3 "Menaxhimi i projektit", organi përgjegjës Njësia Qendrore Financiare dhe Kontraktuese (CFCU) në kuadër të Ministrisë së Financave do të jetë autoriteti kontraktues dhe do të jetë përgjegjës për të gjitha aspektet administrative

dhe procedurale të procesit të tenderimit, çështjeve kontraktuese dhe menaxhimit financiar, duke përfshirë pagesën e aktiviteteve të projektit.

CFCU do të jetë përgjegjëse për zbatimin e projektit.

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

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

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

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

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

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

Në vazhdimësi

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

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

Zërat me diferenca paraqiten si më poshtë:

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

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

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

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

3. Sipas analizës AN 145, çmimi i paraqitur në manual është 1869 lekë (15.1 Euro) për m² dhe jo 4,216 lekë (33.9 Euro) për m² "Vijëzim termoplastik i bardhë (sprajt)". Sasia e bojatisjes e përfshirë në preventivat paraqitet 831 m² (KO01, 9 m²), (BR02, 254.9 m²), (GJ01, 2 m²), (DU09, 29.8 m²), (FR02, 15 m²), (SH03, 18.6 m²), (TR01, 176 m²), (DU07, 326 m²). Vlera e paraqitur më tepër në preventiv për këtë zë punimi është 15,622 Euro [831 m² x (33.9 -15.1) Euro]

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

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

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

Në fazën e miratimit nga Këshilli Teknik i ARrSH.

C. TË TJERA

Shënim i Kryetarit: Pavarësisht përpjekjeve të grupit të auditimit, auditimi rezulton i dobët në gjetje dhe në përmbajtje të pritshmërisë. Departamenti i Auditimit të Shoqërive Publike dhe Investimeve të Huaja duhet të bashkëpunojë me Departamentin e Auditimit të Performancës, për të organizuar një auditim të përbashkët jo vetëm për këtë projekt, por edhe sigurinë rrugore, Në gjithë kompleksitetin e saj.

Me ndjekjen dhe kontrollin e zbatimit të detyrave dhe masave të përcaktuara në këtë vendim ngarkohet Departamenti i Auditimit të Shoqërive Publike dhe Investimeve të Huaja.

Bujar LESKAJ

K R Y E T A R