

LIGJ
Nr.8378, datë 22.7.1998

KODI RRUGOR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

*(ndryshuar me: ligjet nr. 8738, datë 12.2.2001, nr. 9189, datë 12.2.2004, nr.9808, datë 24.9.2007;
vendimin e Gjykatës Kushtetuese nr.12, datë 14.4.2010;
ligjet nr.10 488, datë 5.12.2011, nr. 175/2014, datë 18.12.2014, nr. 28/2019, datë 8.5.2019, nr.
63/2021, datë 7.5.2021; nr. 21/2023, datë 16.3.2023)*

(i përditësuar)

Në mbështetje të nenit 16 të ligjit nr.7491, datë 29.4.1991 “Për dispozitat kryesore kushtetuese”, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI POPULLOR
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KAPITULLI 1
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Parime të përgjithshme

(ndryshuar pika 2 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Qarkullimi i këmbësorëve, mjeteve dhe/ose kafshëve në rrugë rregullohet me normat e këtij Kodi dhe aktet që miratohen në zbatim të tij, në përputhje me normat ndërkombëtare e të Komunitetit Europian në këtë fushë. Normat dhe aktet në zbatim të këtij Kodi udhëhiqen nga parimi i sigurisë së lëvizjes në rrugë, duke ndjekur objektivat e një lëvizjeje racionale, i mbrojtjes së mjedisit dhe i kursimit të energjisë.

2. Qeveria raporton në Kuvendin e Shqipërisë jo më pak se një herë në vit për rezultatet e arritura dhe masat që duhen marrë për përmirësimin e sigurisë rrugore.

3. Qeveria, nëpërmjet organeve përkatëse, i jep opinionit publik të dhënat më të domosdoshme, duke përdorur sistemet më të përparuara të komunikimit masiv dhe, për sa i përket disa kategorive qytetarësh, mesazhe publicistike të karakterit parandalues e edukativ.

4. Njohja dhe zbatimi i përpiktë i normave përkatëse të këtij Kodi dhe i akteve në zbatim të tij janë të detyrueshme për gjithë personat që qarkullojnë në rrugët e territorit të Republikës së Shqipërisë me mjet ose pa mjet dhe/ose për ata persona që kanë të bëjnë me këto rrugë.

Neni 2

Përcaktime dhe klasifikime rrugësh

*(shtuar pika 9 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; ndryshuar shkronja “B” e pikës 6 me ligjin nr.
21/2023, datë 21.3.2023)*

1. Në zbatim të normave të këtij Kodi, “rrugë” quhet zona për përdorim publik e destinuar për qarkullimin e këmbësorëve, mjeteve dhe kafshëve.

2. Sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale rrugët klasifikohen si vijon:

A. Autostradë

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

3. Rrugët e ndara sipas pikës 2 duhet të kenë këto karakteristika minimale:

A - AUTOSTRADË: Rrugë interurbane ose urbane me karrexhata të pavarura ose të ndara nga trafikndarës të pakapërcyeshëm, secila me të paktën dy korsi lëvizjeje, bankinë të shtruar të mundshme në të majtë dhe korsi emergjence, ose bankinë të shtruar në të djathtë, pa kryqëzime në nivel, e pajisur me rrethim dhe sisteme asistence për përdoruesin gjatë gjithë gjatësisë, e rezervuar për qarkullimin e disa kategorive mjetesh me motor dhe e dallueshme me sinjale të veçanta të fillimit dhe mbarimit. Për qëndrimin duhet të jenë parashikuar zona të caktuara me hyrje e dalje, të pajisura përkatësisht me korsi ngadalësimi dhe shpejtimi.

B - RRUGË INTERURBANE KRYESORE: Rrugë me karrexhata të pavarura ose të ndara nga trafikndarës të pakapërcyeshëm, secila me të paktën dy korsi lëvizjeje dhe bankina të shtruara, pa kryqëzime në nivel, me hyrje të koordinuara për objekte anësore, e dallueshme nga sinjale të veçanta të fillimit dhe mbarimit, e rezervuar për qarkullimin e disa kategorive mjetesh me motor. Për të tjera kategori të mundshme mjetesh të përdoruesve duhet të parashikohen hapësira të përshtatshme. Për qëndrimin duhet të jenë parashikuar zona të caktuara, me hyrje e dalje, të pajisura përkatësisht me korsi ngadalësimi dhe shpejtimi.

C - RRUGË INTERURBANE DYTËSORE: Rrugë me një karrexhatë me të paktën një korsi lëvizjeje për sens dhe bankina.

D - RRUGË URBANE KRYESORE: Rrugë me karrexhata të pavarura, ose të ndara nga trafikndarës, secila me të paktën dy korsi lëvizjeje dhe një korsi e mundshme e rezervuar për mjete publike, bankina të shtruara dhe trotuare, me kryqëzime në nivel të pajisura me semafor. Për qëndrimin janë parashikuar zona ose breza anësore jashtë karrexhatës, të dyja me hyrje dhe dalje të përqendruara.

E - RRUGË URBANE DYTËSORE: Rrugë me një karrexhatë me të paktën dy korsi, bankina të shtruara dhe trotuare. Për qëndrimin janë parashikuar zona të pajisura me korsi manovrimi jashtë karrexhatës.

F - RRUGË LOKALE: Rrugë urbane ose interurbane, e sistemuar në mënyrë të përshtatshme sipas përkufizimeve të pikës 1 të këtij neni, por që nuk bën pjesë në rrugët e mësipërme.

4. Quhet “rrugë shërbimi” rruga anash një rruge kryesore (autostradë, rrugë interurbane kryesore, rrugë urbane kryesore), e cila ka funksionin e lejimit të qëndrimit, si dhe grupimin e hyrjeve nga objektet anësore në rrugën kryesore e anasjelltas; përdoret, gjithashtu, për lëvizje dhe manovra të palejueshme në rrugën kryesore.

5. Rrugët e klasifikuara, sipas pikës 2, ndahen sipas përdorimit, funksionimit dhe nevojave të karakterit administrativ, në rrugë: “shtetërore”, “rrethi”, dhe “të brendshme”, sipas të dhënave në vazhdim. Entet pronare të rrugëve të sipërpërmendura janë përkatësisht, shteti, rrethi, bashkia, subjekti privat a shtetëror. Për rrugët e destinuara ekskluzivisht për trafikun ushtarak, të quajtura “rrugë ushtarake”, pronar konsiderohet komanda e rajonit ushtarak.

6. Rrugët interurbane sipas pikës 2, shkronjat B dhe C, ndahen në:

A - Shtetërore, kur:

- a) përfaqësojnë drejtimet kryesore të trafikut kombëtar;
- b) lidhin rrjetin kryesor rrugor të shtetit me atë të shteteve kufitare;
- c) lidhin ndërmjet tyre kryeqendrat e rretheve ose përfaqësojnë lidhje të drejtpërdrejta e të rëndësishme ndërmjet rrugëve shtetërore;

d) lidhin me rrjetin e rrugëve shtetërore portet detare, aeroportet, qendrat me rëndësi të veçantë industriale, turistike, kulturore e klimaterike;

e) janë rrugë që përfaqësojnë interes të veçantë për ekonominë kombëtare.

B – Qarku, kur lidhin kryeqendrën e qarkut me bashkitë, qendrat e njësive administrative dhe

zonat e tjera me interes industrial, bujqësor, turistik e klimaterik, rrugët që lidhin qendrat e njërive administrative, bashkitë me qendrat e njërive administrative dhe rrugët që lidhen qendrat e bashkisë dhe të njërive administrative me rrugët shtetërore.

C - Rrugë të brendshme: Përfshihen rrugët që shtrihen brendapërbrenda sektorëve të minierave, naftës, pyjeve, veprave industriale, kantierëve, gurorëve dhe ekonomive bujqësore.

D - Komunale: janë të gjitha rrugët brenda territorit të bashkisë që nuk përfshihen në ato të grupeve A, B dhe C.¹

7. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse procedon në klasifikimin e rrugëve shtetërore sipas pikave 2 dhe 5, duke ndjekur kriteret sipas pikave 5 dhe 6. Ajo mund të marrë mendimin e Institutit të Studimeve të Transportit, si dhe të rretheve të interesuara, sipas rasteve dhe me mënyrat e përcaktuara në aktet në zbatim. Rrethet me të njëjtat kritere të përcaktuara procedojnë, pasi marrin mendimin e enteve lokale, në klasifikimin e rrugëve të mbetura sipas pikave 2 dhe 5. Rrugët të klasifikuara në këtë mënyrë regjistrohen në arkivin kombëtar të rrugëve të parashikuar në nenin 220.

8. Kur rrugët nuk kanë më karakteristikat klasifikuese të mësipërme ose nuk u përgjigjen më qëllimeve funksionale, deklasifikohen nga Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse dhe nga rrethet, sipas kompetencave përkatëse të mësipërme, duke marrë mendimet sipas pikës 7. Rastet dhe procedurat për një deklasifikim të tillë përcaktohen në aktet në zbatim.

9. Sinjalistika rrugore për rrugë, në afërsi të të cilave ka institucione arsimore, përcaktohet sipas parashikimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

Neni 3

Përcaktime rrugore dhe trafiku

Sipas normave të këtij Kodi, përcaktimet rrugore dhe të trafikut kanë kuptimin vijues:

1. BANKINA: pjesë e rrugës e përfshirë ndërmjet kufirit të karrexhatës dhe elementit gjatësor më të afërm: - trotuarit, trafikndarësit, argjinaturës, buzës së brendshme të kanalit, ose buzës së sipërme të skarpatës.

2. BREZ I REZERVUAR: shirit toke, jashtë kufirit rrugor, në të cilën është e ndaluar për pronarin e tokës të kryejë ndërtime, rrethime, të mbjella, depozitime etj.

3. BREZ PËR QËNDRIME ANËSORE: pjesa e rrugës në anë të karrexhatës, e ndarë me një vijë kufitare të ndërprerë e që përfshin rreshtin e vendeve të qëndrimit dhe korsinë përkatëse të manovrës.

4. BREZI I PËRKATËSISË: shirit toke i ndodhur ndërmjet karrexhatës dhe kufirit rrugor; është pjesë e pronësisë rrugore dhe mund të përdoret vetëm për realizimin e pjesëve të tjera të rrugës.

5. BRIGJET E RRUGËS: zonë e terrenit që vjen menjëherë pas buzës së poshtme ose të sipërme të skarpatës së trupit rrugor, përkatësisht kur rruga është e ngritur ose e thelluar në terren.

6. DEGË KRYQËZIMI: pjesë rruge që bën pjesë në një kryqëzim.

7. ISHULL SHPËTUES: (shih SHPËTUESE)

8. ISHULL TRAFIKU: (shih ISHULL UDHËZUES)

9. ISHULL TRAFIKNDARËS: (shih TRAFIKNDARËS).

10. ISHULL UDHËZUES: pjesa e rrugës e kufizuar në mënyrë të përshtatshme dhe e pashkelshme, e destinuar për ndarjen dhe drejtimin e rrymave të trafikut.

11. KALIM NË DISNIVEL: kryqëzim në nivele të ndryshme, në të cilin rrymat e trafikut nuk ndërpriten ndërmjet tyre.

12. KALIM NË NIVEL: kryqëzim në nivel i rregulluar dhe i sinjalizuar në mënyrë të

¹ Shfuqizuar fjala “komunë” me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

përshtatshme, me qëllim sigurimin e qarkullimit ndërmjet një ose më shumë rrugësh dhe një linjë hekurudhore që kalon nëpër sipërfaqen rrugore.

13. KANAL: vepër arti e destinuar për rrjedhjen e ujërave të shiut, borës ose të drenazhimit, i ndërtuar përgjatë ose tërthor rrugës.

14. KARREXHATA : pjesë e rrugës e destinuar për lëvizjen e mjeteve; ajo është e përbërë nga një ose më shumë korsitë lëvizjeje dhe përgjithësisht është e shtruar dhe e kufizuar nga vijat anësore.

15. KORSI: pjesë gjatësore e rrugës me gjerësi të përshtatshme për lejimin e kalimit të një rreshti të vetëm mjeteve.

16. KORSI MJETESH ME PEDAL: pjesë gjatësore e rrugës e kufizuar në mënyrë të përshtatshme, e rezervuar për qarkullimin e mjeteve me pedal.

17. KORSI EMERGJENCE: korsitë e veçantë në anë të karrexhatës e destinuar për ndalesat e emergjencës, për kalimin e mjeteve të ndihmës së shpejtë dhe, në raste të rralla, për lëvizjen e këmbësorëve, kur kjo është e lejuar.

18. KORSI LËVIZJEJE: korsitë përbërëse e karrexhatës, normalisht e kufizuar nga shenjat horizontale.

19. KORSI NGADALËSIMI: korsitë e veçantë për të lejuar daljen e mjeteve nga një karrexhatë në mënyrë që të mos shkaktojnë ngadalësimin e mjeteve që nuk marrin pjesë në një manovër të tillë.

20. KORSI E REZERVUAR: korsitë lëvizjeje e destinuar për qarkullimin ekskluziv të një ose vetëm të disa kategori mjeteve.

21. KORSI E SPECIALIZUAR: korsitë e destinuar për mjetet që kryejnë manovra të caktuara, si parakalim, ngadalësim, shpejtim, manovra për qëndrim etj.

22. KORSI SHPEJTIMI: korsitë e veçantë për të lejuar dhe lehtësuar hyrjen e mjeteve në karrexhatë.

23. KRAHU I KRYQËZIMIT: (shih DEGË E KRYQËZIMIT)

24. KRYQËZIM NË DISNIVEL: bashkësi e infrastrukturave (mbikalime, nenkalime dhe rampa) që lejon zhvendosjen e rrymave të mjeteve ndërmjet degëve të rrugëve të vendosura në nivele të ndryshme.

25. KRYQËZIM NË NIVEL: zonë e përbashkët për disa rrugë, e organizuar në mënyrë të tillë që të lejojë zhvendosjen e rrymave të trafikut nga njëra rrugë tek tjetra.

26. KTHESE: rakordim gjatësor ndërmjet dy pjesëve të drejta të rrugës që kanë akse, të cilat ndërpriten.

27. KUFI RRUGOR: fundi i pronësisë rrugore, i cili rezulton nga aktet e blerjes ose nga brezat e shpronësimit të projektit të miratuar. Në mungesë të tyre, kufiri formohet nga buza e jashtme e hendekut të sigurimit apo kanalit, kur ai ekziston, ose nga këmba e skarpatës, nëse rruga është në lartësi, ose nga buza e sipërme e skarpatës, nëse rruga është në thellësi.

28. PARKIMI: zonë ose infrastrukturë e vendosur jashtë karrexhatës, e destinuar për qëndrimin e rregulluar ose jo të mjeteve.

29. PJERRËSI: pjesë e rrugës me pjerrësim gjatësor të vazhdueshëm.

30. QARKULLIMI: është lëvizja, ndalimi dhe qëndrimi i këmbësorëve, mjeteve dhe kafshëve në rrugë.

31. QENDËR E BANUAR: bashkësi ndërtesash, e kufizuar përgjatë rrugëve në hyrje dhe në dalje me sinjale të posaçme të fillimit dhe fundit; me bashkësi ndërtesash kuptojmë një grupim të vazhdueshëm dhe të ndërprerë nga rrugë, sheshe, lulishte e zona të përdorimit publik me hyrje për mjetet dhe këmbësorët në rrugë.

32. RAKORDIM KONKAV: rakordim ndërmjet dy pjerrësish të ndryshme njëra pas tjetrës me akse që ndërpriten nën sipërfaqen e rrugës; pjesë e rrugës me formë gjatësore konkave.

33. RAKORDIMI KONVEKS: rakordim ndërmjet dy pjerrësish të ndryshme njëra pas tjetrës, me akse që ndërpriten mbi sipërfaqen e rrugës; pjesë e rrugës me karakteristikë gjatësore konvekse.

34. RAMPE KRYQËZIMI: rrugë e destinuar për lidhjen e dy degëve të një kryqëzimi.

35. RRUGË INTERURBANE: rrugë jashtë qendrave të banuara.
36. RRUGËKALIM KËMBËSORËSH: pjesë e rrugës e ndarë nga karrexhata me një vijë të verdhë, ose një mbrojtëse të posaçme paralele me të, e destinuar për kalimin e këmbësorëve; ajo kryen funksionin e një trotuari rrugor në mungesë të tij.
37. RRUGËKALIM MJETESH: hyrje ose dalje të një zone anësore, e përshtatshme për qëndrimin e një ose më shumë mjeteve.
38. RRUGË NDËRKOMBËTARE: rrugë ose pjesë të rrugës që bëjnë pjesë në itinerare të përcaktuara nga marrëveshjet ndërkombëtare.
39. RRUGË URBANE: rrugë brenda një qendre të banuar.
40. RRYMË TRAFIKU: bashkësi mjetesh (rrymë mjetesh), ose këmbësorësh (rrymë këmbësorësh), që lëvizin në rrugë në të njëjtën sens lëvizjeje në një ose më shumë rreshta paralel, duke ndjekur një trajektore të caktuar.
41. SHESH QËNDRIMI: pjesë e rrugës me gjatësi të kufizuar, në krah dhe jashtë bankinës, e destinuar për qëndrimin e mjeteve.
42. SHPËTUESE: pjesë e rrugës e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur në mënyrë të përshtatshme, e destinuar për mbrojtjen dhe qëndrimin e këmbësorëve, në vendkalimet e këmbësorëve ose në ndalesa të transportit kolektiv.
43. SHTEGKALIM: rrugë me bazament natyror e formuar për kalimin e këmbësorëve ose të kafshëve.
44. TRAFIKNDARËS: pjesë gjatësore e rrugës, e pakalueshme nga mjetet, e destinuar për ndarjen e rrymave të mjeteve.
45. TROTUAR: pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur, e destinuar për këmbësorët.
46. UDHËZUES: bashkësi treguesish të destinuar për përzgjedhjen e rrymave të trafikut dhe për t'i udhëzuar në drejtime të caktuara.
47. VENDKALIM KËMBËSORËSH: pjesë e rrugës e shënuar në mënyrë të përshtatshme dhe e organizuar, në të cilën këmbësorët, gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës në tjetrën, kanë përparësi ndaj automjeteve.
48. XHEP NDALIMI: pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës, ngjitur me trotuarin ose me një hapësirë tjetër pritjeje për këmbësorët.
49. ZONË KRYQËZIMI: pjesë e kryqëzimit në nivel, në të cilën ndërpriten dy ose më shumë rryma trafiku.
50. ZONË NDËRRIMI: pjesë e rrugës me sens unik, gjatë së cilës rryma paralele trafiku, në lëvizje në të njëjtin sens, mund të ndryshojnë pozicionin e tyre reciprok pa pasur nevojë të ndalen.
51. ZONË ME TRAFIK TË KUFIZUAR: zonë, në të cilën hyrja dhe qarkullimi i mjeteve janë të kufizuara në orë të caktuara ose për kategori të caktuara mjetesh.
52. ZONË RIGRUPIMI: pjesë e karrexhatës para vijës së ndalimit, e destinuar për grumbullimin e mjeteve në pritje për rrugë të lirë, përgjithësisht e ndarë në korsi të specializuara e të kufizuara nga vija gjatësore të vazhduara.
53. ZONË RRUGORE: sipërfaqja e përfshirë brenda kufijve rrugore; përfshin karrexhatën dhe brezat e përkatësisë.
- 54) ZONË PËRZGJEDHJEJE: pjesë e rrugës, e sinjalizuar në mënyrë të përshtatshme, ku lejohet ndryshimi i korsisë, me qëllim që mjetet të kalojnë në korsi të specializuara.
55. ZONË URBANE KËMBËSORE: zonë e ndaluar për qarkullimin e automjeteve, përveç atyre të shërbimit të urgjencës dhe mjeteve në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje, që kanë përmasa dhe shpejtësi të krahasueshme me mjetet me pedal.
56. ZONË E VEÇANTË: zonë urbane, në të cilën janë në fuqi rregulla të posaçme qarkullimi në mbrojtje të këmbësorëve dhe të mjedisit, e kufizuar nga sinjale të posaçme fillimi dhe fundi.

1. Për zbatimin e disiplinës në qarkullimin rrugor, këshilli brenda 90 ditëve nga data e hyrjes në fuqi të këtij Kodi, merr vendim për përcaktimin e qendrës së banuar.

2. Vendimi për përcaktimin e qendrës së banuar publikohet për 30 ditë rresht, duke i bashkëngjitur atij hartën, në të cilën janë evidencuar kufijtë në rrugët e hyrjes e të daljes.

Neni 5

Rregullimi i qarkullimit në përgjithësi

1. Ministria, që mbulon veprimtarinë përkatëse, u shpërndan organeve kompetente të pushtetit lokal dhe enteve pronare të rrugëve, sipas nenit 2 të këtij Kodi, aktet për zbatimin e normave të qarkullimit rrugor.

2. Në rastet e mosrespektimit të këtyre akteve, ministri përgjegjës për transportin u heq enteve pronare të drejtën për të shpallur masa kufizuese për qarkullimin e mjeteve në rrugë. Kur entet pronare të rrugëve nuk veprojnë në mënyrën e caktuar, ministri përgjegjës për transportin, kur rrezikohet seriozisht siguria rrugore, merr masa për ekzekutimin e punimeve të nevojshme, me të drejtën e zhdëmtimit nga enti pronar i rrugës kundërvajtjes.

3. Masat për rregullimin e qarkullimit shpallen nga entet pronare, sipas normave të neneve 6 e 7 të këtij Kodi, nëpërmjet organeve kompetente, me urdhëresa të motivuara dhe të bëra të njohura për publikun nëpërmjet sinjalizimeve rrugore. Kundër masave të shpallura nga komanda ushtarake territoriale e rajonit parashikohet ankesë hierarkike në Ministrinë e Mbrojtjes.

Neni 6

Rregullimi i qarkullimit jashtë qendrave të banuara

1. Organi kompetent i pushtetit lokal, për arsye të sigurimit publik, sigurimit të qarkullimit, mbrojtjes së shëndetit, si dhe për nevoja të karakterit ushtarak, në bazë të udhëzimeve të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse dhe të Ministrisë së Brendshme, mund të pezullojë përkohësisht qarkullimin e të gjitha ose të disa kategorive mjeteve në rrugë a pjesë të saj. Organi kompetent i pushtetit lokal, në ditë feste ose ditë të tjera të veçanta të caktuara, me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit të Brendshëm, mund të ndalojë qarkullimin e mjeteve të transportit të mallrave. Në aktet në zbatim janë përcaktuar kushtet e vendimeve që do të nxjerrë organi kompetent i pushtetit lokal.

2. Organi kompetent i pushtetit lokal vendos çdo vit rregulla të përshtatshme për shtegtimin periodik të kopeve, duke përcaktuar, kur duhet, itineraret dhe intervalet e kohës dhe vendit. Cilido që shkel këtë rregull, ndëshkohet me masa administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

3. Për rrugët ushtarake pushteti ushtrohet nga komandanti i rajonit ushtarak, sipas pikave 1 dhe 2 të këtij neni.

4. Enti pronar i rrugës me urdhër mund:

a) për një kohë të nevojshme, të pezullojë qarkullimin e të gjitha ose të disa kategorive mjeteve për motive të sigurisë publike, si dhe për motive urgjente, që kanë të bëjnë me ruajtjen e pasurisë rrugore ose për nevoja të karakterit teknik;

b) të vendosë detyrime, ndalesa dhe kufizime të përkohshme ose të përhershme për çdo rrugë ose pjesë të saj, ose për kategori të caktuara mjeteve, në lidhje me kërkesat e qarkullimit ose karakteristikat strukturore të rrugës;

c) të rezervojë korsi, edhe të mbrojtura, për kategori të caktuara mjeteve që lëvizin edhe mbi shina, ose për mjete të destinuara për përdorime të caktuara;

d) të ndalojë, të kufizojë ose ta kushtëzojë kundrejt pagesës parkimin a qëndrimin e mjeteve;

e) të urdhërojë kompletimin e mjeteve me pajisje antirreshqitëse ose goma speciale, për lëvizje në borë dhe akull;

f) të pezullojë përkohësisht qëndrimin në rrugë ose pjesë rruge, për nevoja të karakterit teknik a të pastrimit, duke e bërë të njohur këtë pezullim me sinjalet përkatëse jo më pak se 48 orë përpara.

5. Urdhëresat shpallen:

- a) për rrugët dhe autostradat shtetërore: nga Autoriteti Rrugor Kombëtar;
- b) për rrugët e qarkut: nga kryetari i këshillit të qarkut;
- c) për rrugët komunale: nga kryetari i bashkisë;²
- d) për rrugët e brendshme: nga titullari i subjektit që i administron;
- e) për rrugët ushtarake: nga komandanti i zonës ushtarake territoriale.

6. Për rrugët dhe autostradat me koncesion, të drejtat e pronarit të rrugës ushtrohen nga koncesioneri, i cili njofton paraprakisht entin pronar të rrugës për çdo masë që merr. Në raste urgjente koncesioneri mund të marrë masa edhe pa komunikuar me entin pronar të rrugës, por ky i fundit ka të drejtën e anulimit të tyre, kur është e nevojshme.

7. Në mjediset e aeroporteve të hapura për trafikun ajror civil dhe në zonat portuale kompetencat për disiplinimin e qarkullimit në rrugët e brendshme të hapura për përdorim publik i rezervohen përkohësisht drejtorit të aeroportit dhe drejtorit të portit, të cilët procedojnë me urdhra në përputhje me normat e këtij Kodi. Në mjediset e aeroporteve, në të cilat administrimi i aerostacioneve u është besuar enteve ose shoqërive të tjera, fuqia urdhëruese ushtrohet nga drejtori i aeroportit, i cili merr paraprakisht mendimin e entit ose të shoqërisë së interesuar.

8. Autoritetet që kanë vendosur ndalimin e qarkullimit në zbatim të pikave 1 dhe 4, shkronjat “a” dhe “b”, mund të bien në marrëveshje që, për pasoja të rënda dhe për rrethana që nuk mund të përjashtohen, të nxjerrin lejekalime që përdoren në kushte dhe përkujdesje të veçanta.

9. Të gjitha rrugët shtetërore kanë përparësi, përveç rasteve kur autoriteti kompetent vendos ndryshe për kryqëzime të veçanta, duke u bazuar në klasifikimin e tyre në nenin 2, pika 2 të këtij Kodi. Në rrugë të tjera, ose pjesë rrugësh, përparësia mund të vendoset me udhëzim të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, gjithmonë në bazë të klasifikimit të nenit 2, pika 2. Përparësia duhet të bëhet e njohur gjithmonë me sinjale të caktuara.

10. Enti pronar i rrugës me përparësi, kur e kërkon intensiteti ose siguria e trafikut, mundet t'i detyrojë me urdhëresë drejtuesit e mjeteve të ndalojnë përpara se të futen në rrugën me përparësi.

11. Kur bëhet fjale për dy rrugë me përparësi, që i përkasin të njëjtit ent, ky ent duhet të përcaktojë dhënien e përparësisë ose ndalimin në kryqëzimin e këtyre dy rrugëve. Kur bëhet fjale për dy rrugë me përparësi, që i përkasin enteve të ndryshme, detyrimet e mësipërme duhet të rregullohen në marrëveshje ndërmjet këtyre dy enteve. Në rast se marrëveshja nuk arrihet, vendoset me urdhër të ministri përgjegjës për transportin.

12. Cilido që nuk zbaton ndalimin e qarkullimit të shpallur sipas normave të pikave 1 dhe 3, është objekt i masave administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë. Nëse shkelja kryhet nga drejtuesi i një mjeti për transport mallrash, kur drejtuesi i mjetit është njëkohësisht edhe pronari i mjetit, masa administrative është gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Në rastin e fundit, përveç masës administrative me gjobë, shtohet edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimit për një periudhë katërmujore, si dhe pezullimi i lejes së qarkullimit të mjetit për të njëjtën periudhë. Në këtë rast, organet e policisë detyrojnë drejtuesin e mjetit të ndalojë udhëtimin dhe, kur ky qëndrim mjeti bëhet pengesë për qarkullimin, merr masa që mjeti të çohet në një zonë të afërt, në të cilën të qëndrojë. Gjatë qëndrimit përgjegjësia për mjetin dhe ngarkesën, që mund të ketë, mbetet e drejtuesit të mjetit. Nëse dispozitat e mësipërme nuk zbatohen, zbatohet masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimit për 12 muaj.

13. Cilido që shkel detyrimet e tjera, ndalesat ose kufizimet e parashikuara në këtë nen, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë, deri në katër mijë lekë. Në rastet e

² Shfuqizuar fjala “komunë” me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

ndalimit të qëndrimit gjoba është nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Kur kjo shkelje zgjatet mbi 24 orë, gjoba zbatohet për çdo periudhë 24-orëshe.

Neni 7

Rregullimi i qarkullimit në qendrat e banuara

(ndryshuar shkronja "j" e pikës 1, pika 7 dhe 8 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007; ndryshuar pika 12 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; shtuar fjali në shkronjën "j" të pikës 1 dhe në paragrafin e gjashtë të pikës 8 pas fjalisë së parë me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Në qendrat e banuara, bashkitë, me urdhëresë të kryetarit të pushtetit lokal, duhet:
 - a) të zbatojnë masat e parashikuara në nenin 6, pikat 1, 2 dhe 4;
 - b) të kufizojnë qarkullimin e të gjitha ose të disa kategorive të mjeteve për nevoja të qarta dhe të motivuara për parandalimin e ndotjes së mjedisit dhe mbrojtjen e pasurisë artistike, të mjedisit dhe natyrore, në përputhje me udhëzimet e shpallura nga Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, pasi të jetë marrë mendimi ministrisë përgjegjëse për çështjet e kulturës;
 - c) të përcaktojë përparësitë në rrugë të caktuara ose pjesë të tyre, ose në një kryqëzim të caktuar, në bazë të klasifikimit në nenin 2, dhe, kur intensiteti a siguria e trafikut e kërkojnë, të detyrojë drejtuesit e mjeteve që, përpara se të hyjnë në një rrugë të caktuar, të ndalojnë në kryqëzim dhe t'i japin përparësi atij që qarkullon në këtë rrugë;
 - d) të rezervojë hapësira të caktuara për qëndrimin e mjeteve të organeve të policisë rrugore sipas nenit 12, të zjarrfikëseve, të shërbimit të ndihmës së shpejtë dhe të atyre në shërbim të personave me aftësi të kufizuara lëvizëse, të pajisura me shenja speciale, ose për mjetet e shërbimit në linjë për qëndrimin e tyre në stacionet fundore të linjave;
 - e) të caktojë zonat ku lejohet parkimi i mjeteve;
 - f) të caktojë, me vendim të këshillit të bashkisë, zona të destinuara për parkim, në të cilat qëndrimi i mjeteve kushtëzohet nga pagesa e një shume që varet nga kohëzgjatja e qëndrimit, duke fiksuar kushtet dhe tarifat. Zonat e destinuara për parkim përkundrejt pagesës nuk mund të jenë më shumë se 50 për qind e zonave ose rrugëve të destinuara për parkim në total brenda territorit të bashkisë;
 - g) të përcaktojë orarin dhe hapësira të rezervuara për mjetet që përdoren për ngarkim dhe shkarkim mallrash;
 - h) të caktojë zona të pajisura dhe të rezervuara për qëndrimin dhe parkimin e autokampeve;
 - i) të rezervojë rrugë për qarkullimin e mjeteve të shërbimit të transportit publik, me synim favorizimin e lëvizshmërisë urbane.
2. Ndalimi i qëndrimit nënkupton ndalimin e qëndrimit nga ora 800 deri ora 2000 , përveç rasteve kur tregohet ndryshe me sinjale të caktuara.
3. Për pjesë të rrugëve jokomunale³, të cilat përshkojnë qendra të banuara, masat e paraqitura në nenin 6, pika 1 dhe 2, janë kompetenca të organit kompetent të pushtetit lokal, kurse ato të paraqitura në pikën 4, shkronja "a", janë kompetencë e entit pronar të rrugës.
4. Në rastet e pezullimit të qarkullimit për motive të sigurimit publik, sigurisë së qarkullimit ose nevoja të karakterit ushtarak, si dhe atje ku janë vendosur detyrime, ndalime a kufizime të përkohshme ose të përhershme, mund t'u jepen leje të veçanta për nevoja të domosdoshme mjeteve të policisë, mjekësisë, si dhe personave me aftësi të kufizuara lëvizëse, të pajisura me sinjale të veçanta.
5. Karakteristikat, mënyra e ndërtimit, procedura e homologimit dhe kriteret e vendosjes e të mirëmbajtjes së sistemeve të kontrollit të kohëqëndrimit në parkime përcaktohen me udhëzim të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.
6. Zonat e destinuara për parkim duhet të jenë të vendosura mundësisht jashtë karrexhatës dhe

³ Shfuqizuar fjala "komunë" me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

gjithsesi në mënyrë që mjetet e parkuara të mos pengojnë rrjedhjen e trafikut.

7. Pjesa e të ardhurave nga parkimet me pagesë, që i takon entit pronar të rrugës, destinohet për përmirësimin e infrastrukturës rrugore, sinjalizimit rrugor dhe zgjerimin e hapësirave të destinuara për parkim.

8. Në rastin kur bashkia përcakton zona parkimi me pagesë, sipas shkronjës “f” të pikës 1 të këtij neni, administrimi i këtij shërbimi, me vendim të këshillit përkatës, mund të kryhet:

a) drejtpërdrejt nga strukturat e bashkisë përkatëse;

b) për parkimet nëntokësore, me koncesion, sipas ligjit nr. 9663, datë 18. 12. 2006 “Për koncesionet”;

c) për parkimet në rrugë, nga subjekt privat i përzgjedhur nga bashkia, me të cilin kjo e fundit mund të lidhë një kontratë shërbimi dhe/ose të krijojë një shoqëri tregtare të përbashkët, ose të zgjedhë çdo formë tjetër bashkëpunimi që lejon legjislacioni në fuqi.

Rregullat, kriteret, procedurat dhe dokumentacioni për përzgjedhjen e subjektit, sipas shkronjës “c” të paragrafit të parë të kësaj pike, përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin.

Ngarkohet ministri përgjegjës për transportin të nxjerrë udhëzimet përkatëse brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

Bashkia, duke u mbështetur në nevojat për parkim, drejton dhe organizon shërbimin, në zbatim të udhëzimit të ministrit.

Kryetari i bashkisë, duke u bazuar në udhëzimin e ministrit, zhvillon procedurën për përzgjedhjen e subjektit dhe lidh kontratën me të.

Bashkia që përcakton zona të parkimit me pagesë, sipas pikës 1 shkronja “f” të këtij neni, është e detyruar që, në pjesë të kësaj zone parkimi ose në zona të tjera në afërsi të saj, të rezervojë një sipërfaqe të përshtatshme, të destinuar për parkim pa pagesë. Zonat e destinuara për parkim pa pagesë duhet të jenë jo më të vogla se sipërfaqja e zonave të destinuara për parkim me pagesë. Në varësi të kushteve dhe rrethanave objektive, bashkitë marrin masa për të garantuar zona parkimi pa pagesë për të gjithë banorët rezidentë pranë banesës së tyre. Një detyrim i tillë përjashtohet për zonat e përcaktuara në nenin 3 si “zona këmbësore urbane” dhe “zona me trafik të kufizuar”, si dhe në zona të tjera me rëndësi të veçantë urbanistike, ku ka kërkesa dhe kushte të veçanta trafiku.

9. Bashkitë, me vendim të këshillit të tyre, kujdesen për caktimin e zonave urbane këmbësore dhe zonave me trafik të kufizuar, duke marrë parasysh ndikimin e trafikut në sigurinë e qarkullimit, shëndetin, rendin publik, pasurinë kulturore dhe të mjedisit, si dhe territorin. Në rast urgjence ky caktim mund të bëhet me urdhëresë të kryetarit të këshillit. Në mënyrë të ngjashme bashkitë caktojnë zona të tjera me rëndësi urbanistike, për të cilat flitet në pikën 8, të cilat paraqesin kërkesa të veçanta trafiku.

10. Zonat e përmendura në pikat 8 dhe 9 tregohen me sinjale.

11. Zonat e përmendura në pikat 8 dhe 9, si dhe në zona të tjera me rëndësi të veçantë urbanistike në të cilat janë të pranishme kushte dhe kërkesa të njëjta me ato të parashikuara në pikat e mësipërme, bashkitë kanë të drejtë të rezervojnë, me urdhëresë të kryetarit, hapësira qëndrimi vetëm për mjetet private të banorëve të zonës, falas ose kundrejt pagesës.

12. Cilido që nuk respekton ndalimin e qarkullimit, qarkullon në sens të kundërt me atë të lejuar, nuk zbaton detyrimin e përparësisë dhe të ndalimit në kryqëzim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në dhjetë mijë lekë dhe për rastet kur qarkullon në sens të kundërt me atë të lejuar, përveç masës së mësipërme, drejtuesit të mjetit i pezullohet leja e drejtimit për një periudhë 3-mujore dhe, gjithashtu, i hiqen pikët nga leja e drejtimit sipas parashikimeve të legjislacionit të fushës në fuqi

13. Cilido që shkel detyrimet, ndalimet ose kufizimet e tjera të parashikuara në këtë nen, dënohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë. Në rastet e ndalim qëndrimit, kur shkelja zgjat mbi 24 orë, masa administrative me gjobë zbatohet për çdo 24 orë shkelje ndalimqëndrimi. Për rastet e qëndrimeve me periudhë kohe të kufizuar a të grafikuar,

masa administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë, zbatohet për çdo periudhë kohe të shkelur.

Neni 8

Qarkullimi në qendrat e vogla

1. Në qendrat turistike dhe kurative, kur vështirësitë dhe rreziqet e trafikut janë veçanërisht të shpeshta, ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse dhe Ministria e Shëndetësisë, pasi marrin mendimin e pushtetit lokal të interesuar, me udhëzim të veçantë mund të ndalojnë, në muajt me lëvizje intensive, mjetet që u përkasin personave që nuk bëjnë pjesë në popullsinë e përhershme, të futen dhe të qarkullojnë në këto qendra. Me të njëjtin urdhër mund të vendosen përjashtime në favor të kategorive të caktuara të mjeteve.

2. Cilido që shkel detyrimet e parashikuara në këtë nen, dënohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.

Neni 9

Garat sportive në rrugë

1. Në rrugë dhe zona publike janë të ndaluara garat e paautorizuara sportive me mjete ose kafshë, si dhe ato atletike. Autorizimi lëshohet nga kryetari i bashkisë ose qarkut, në territoret e të cilave do të zhvillohen garat me mjete me motor, çiklistike, atletike, ose ato me kafshë. Kur veprimtaritë sportive shtrihen në disa rrethe, autorizimet jepen nga organet kompetente të pushtetit lokal, pasi merret mendimi i federatës kombëtare përkatëse dhe ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse. Në autorizim përcaktohen kushtet, në të cilat duhet të zhvillohen këto gara sportive.

2. Autorizimet duhet të kërkohen nga organizatorët të paktën 30 ditë përpara veprimtarisë, për ato në kompetencë të kryetarit të bashkisë ose qarkut. Dhënia e autorizimit bëhet me miratim të entit pronar të rrugës.

3. Për hartimin e programit vjetor të garave nga Komiteti Olimpik, kur pranohet karakteri sportiv i tyre dhe nuk krijohen kufizime të rëndësishme për shërbimin e transportit publik dhe trafikut të zakonshëm, organizatorët duhet t'ua paraqesin kërkesat e tyre Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, ose pushtetit lokal, brenda datës 31 dhjetor të vitit paraardhës.

4. Autorizimi sipas pikës 1, për zhvillimin e garave të parashikuara sipas programit, duhet kërkuar nga organi kompetent i pushtetit lokal të paktën 30 ditë përpara datës së caktuar dhe kushtëzohet me respektimin e normave tekniko-sportive dhe të sigurimit, si dhe me kolaudimin e zonës së garës dhe pajisjeve të saj. Kolaudimi duhet bërë nga një specialist i entit pronar të rrugës dhe me pjesëmarrjen e përfaqësuesit të Ministrisë së Brendshme dhe Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, së bashku me përfaqësuesit e organeve sportive kompetente dhe organizatorët e garës. Ky kolaudim mund të mos bëhet kur shpejtësia e lëvizjes nuk do ta kalojë shpejtësinë e lejuar. Kolaudimi është gjithmonë i domosdoshëm të bëhet në ato pjesë rrugë ku do të tejkalohej shpejtësia e lejuar.

5. Në rastet kur për nevoja të motivuara duhet të futet një garë e paparashikuar në program, organizatorët, para se të kërkojnë autorizimin sipas pikës 4, duhet të kërkojnë miratimin nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse sipas pikës 3 të paktën 60 ditë përpara garës. Organi kompetent i pushtetit lokal mund të japë autorizimin për ndryshimin e datës së parashikuar në program, kur organet sportive kompetente e kërkojnë këtë për nevoja të motivuara.

6. Autorizimi i organit kompetent të pushtetit lokal është, gjithashtu, i kushtëzuar me nënshkrimin nga organizatorët, të një kontrate siguracioni për përgjegjësinë civile ndaj të tretëve. Siguracioni duhet të mbulojë, gjithashtu, përgjegjësinë, për dëmet e mundshme që mund t'u shkaktohen rrugës dhe pajisjeve të saj.

7. Në fund të çdo gare, organi kompetent i pushtetit lokal i bën të njohur menjëherë ministrisë

që mbulon veprimtarinë përkatëse, për parashikimin e programit të vitit të ardhshëm, përfundimet e garës, duke theksuar shmangiet nga kushtet e autorizimit dhe aksidentet që mund të kenë ndodhur.

8. Cilido që organizon gara sportive të treguara në këtë nen, pa qenë i autorizuar në mënyrat e parashikuara, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga pesë mijë deri njëzet mijë lekë, kur bëhet fjalë për gara atletike, çiklistike ose me kafshë, si dhe me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë, kur bëhet fjalë për gara me mjete motorike. Në çdo rast autoriteti administrativ ndërpret menjëherë zhvillimin e garës.

9. Cilido që nuk zbaton detyrimet, ndalesat ose kufizimet që parashikon ky nen për zhvillimin e një gare sportive ose kushtet e caktuara nga autorizimi përkatës, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri dhjetë mijë lekë, kur është fjala për gara atletike, çiklistike ose me kafshë, dhe me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë, kur është fjala për gara me mjete motorike.

Neni 10

Mjetet jashtë norme dhe transportet në kushte jonormale

1. Konsiderohet jashtë norme mjete që i kalon, për kërkesa funksionale të veçanta, kufijtë e përmasave gabaritë dhe kufijtë e ngarkesave të përcaktuara në nenet 61 dhe 62.

2. Konsiderohet transport në kushte jonormale:

a) transporti i një ose më shumë mallrash të pandashme, që për efekt të përmasave të tyre i tejkalojnë kufijtë e përmasave gabaritë të përcaktuara në nenin 61, por që janë gjithmonë brenda kufijve të ngarkesës, të përcaktuara në nenin 62. Së bashku me mallrat e pandashme mund të transportohen edhe mallra të tjera që janë brenda kufijve të përmasave gabaritë të përcaktuara nga neni 61 dhe që gjithmonë nuk kalojnë kufijtë e ngarkesës të përcaktuara në nenin 62;

b) transporti i blloqeve prej guri natyror ose objekteve industriale të pandashme, i kryer me mjete jashtë norme, pa kaluar kufirin e ngarkesës së përgjithshme të treguar në lejet e qarkullimit dhe, sidoqoftë, për jo më shumë se tri blloqe a objekte, mjaft që të paktën një ngarkesë të kërkojë përdorimin e mjeteve jashtë norme dhe kur masa e përgjithshme e sipërpërmendur të mos jetë më e madhe se 40 tonë për mjete teke dhe 86 tonë për mjete me rimorkio ose gjysmërimorkiatorë. Kufijtë e mësipërm mund të kalohen vetëm në rastin kur transportohet një copë e vetme e pandashme.

3. Konsiderohet transport jashtë norme edhe ai transport i kryer me mjete:

a) ngarkesa e pandashme e të cilave del jashtë gabariteve të mjetit nga ana e pasme e tij më shumë se 3/10 e gjatësisë së tij;

b) që, ndonëse kanë një ngarkesë të pandashme që del jashtë gabariteve nga ana e pasme më pak se 3/10, kanë përmasën gabaritë gjatësore, duke përfshirë edhe ngarkesën, më të madhe se kufiri gjatësor gabaritë i çdo kategorie mjetesh;

c) ngarkesa e pandashme e të cilave del jashtë përmasave gabaritë tërthore të mjeteve;

d) teke ose që formojnë mjet me rimorkio, të cilat kanë në mënyrë të përhershme pajisje të veçanta të paraqitura në lejet përkatëse të qarkullimit, të destinuara vetëm për transportin e mjeteve që kalojnë kufijtë e parashikuara në nenin 61;

e) me rimorkio ose gjysmërimorkio që përdoren vetëm për transportin e kontejnerëve, që i kalojnë përmasat e përcaktuara në nenin 61 ose ngarkesat e përcaktuara në nenin 62;

f) ngarkim-transporti të përcaktuara në nenin 54, pika 1, shkronja "n", kur kalojnë kufijtë e peshave të përcaktuara në nenin 62;

g) me karroceri me lartësi të ndryshueshme që kryejnë transporte kafshësh të gjalla.

4. Quhen mallra të pandashme, sipas normave të këtij Kodi, ato, për të cilat zvogëlimi i përmasave a ngarkesës, brenda kufijve të neneve 61 dhe 62, mund të sjellë dëme ose të prishë funksionimin e tyre a të cenojë sigurinë e transportit.

5. Mjetet jashtë norme mund të përdoren vetëm nga ndërmarrje a shoqëri që ushtrojnë sipas

ligjit veprimtarinë e transporteve jashtë norme. Regjistrimi i këtyre mjeteve mund të bëhet vetëm në emër të këtyre ndërmarrjeve a shoqërive.

6. Transporti dhe mjetet jashtë norme kanë autorizim të veçantë për qarkullim, të lëshuar nga Autoriteti Rrugor Kombëtar për autostradat dhe rrugët shtetërore, nga komanda e rajonit ushtarak për rrugët ushtarake dhe nga pushteti lokal për rrjetin rrugor të mbetur. Nuk kanë nevojë për autorizim mjetet:

a) sipas pikës 3, shkronja “d”, kur edhe për efekt të ngarkesës nuk e kalojnë lartësinë 4.20 m, si dhe nuk e tejkalojnë gjatësinë me më tepër se 12%, me kufirin maksimal 13.44 m për automjetet teke, 20.16 m për automjetet me rimorkio dhe 17.36m për gjysmërimorkiatorët. Ky tejkallim mund të jetë i përpasmë dhe i pasmë, ose vetëm i pasmë për mjetet teke a me rimorkio, dhe vetëm i pasmë për gjysmërimorkiatorët, me kusht që kush kryen transportin të ketë verifikuar që në itinerar të përfshihen vetëm rrugë ose pjesë rruge që kanë karakteristika sipas nenit 165, pika 4;

b) sipas pikës 3, shkronja “e” dhe “g”, kur nuk e tejkalojnë me ngarkesë lartësinë 4.30 m dhe përmasat e tjera të përcaktuara nga neni 61 ose peshat e përcaktuara nga neni 62, me kusht që kush kryen transportin të ketë verifikuar që në itinerar të përfshihen vetëm rrugë ose pjesë rruge që kanë karakteristika sipas nenit 165, pika 4.

7. Mjetet rrugore të klasifikuara si makina ngarkim-transporti sipas nenit 54, pika 1, shkronja “n”, dhe që kalojnë kufijtë e ngarkesës të përcaktuara në nenin 62, nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi, me kusht që:

a) të mos kalojnë kufijtë e ngarkesës të treguara në pikën 8 dhe sidoqoftë të mos kalojnë kufijtë e përmasave gabarite të nenit 61;

b) të qarkullojnë në rrugë ose pjesë rrugësh që në arkiv, sipas nenit 221, rezultojnë të kalueshme për mjete të tilla, siç përcaktohet në pikën 4 të nenit 221;

c) nga ana e atij që kryen transportin të verifikohet që përgjatë itinerarit të mos ketë kufizime të ngarkesës së përgjithshme ose për aks, të sinjalizuara me tabelat përkatëse;

d) të jetë paguar taksa e zhdëmtimit të pasojave të përdorimit sipas nenit 34.

Kur kushtet e pikave “a”, “b” dhe “c” nuk plotësohen, mjetet e sipërpërmendura duhet të kërkojnë autorizimin e parashikuar për të gjitha transportet e tjera jashtë norme.

8. Pesha maksimale për ngarkesë të plotë të makinave të ngarkim-transportit, me kusht që aksi më i ngarkuar të mos e kalojë ngarkesën 13 tonë, nuk duhet të jetë më e madhe se:

a) mjete teke me motor:

- me dy akse: 20 tonë;

- me tri akse: 33 tonë.

- me katër ose më shumë akse, me dy akse të përparme drejtuese: 40 tonë;

b) kompleks mjetesh:

- me katër akse: 44 tonë;

- me pesë ose më shumë akse: 56 tonë;

- me pesë ose më shumë akse, për transportin e betonit me betoniere: 54 tonë.

9. Autorizimi jepet për një ose më shumë transportime ose për periudha të caktuara kohe në kufijtë e ngarkesës maksimale teknikisht të pranueshme. Në autorizim mund të përcaktohet itinerari, si dhe shoqërimi nga policia rrugore. Aty ku kushtet e trafikut janë të përshtatshme, policia rrugore mund të autorizojë ndërmarrjen a shoqërinë transportuese të përdorë mjetet e saj për shoqërimin e ngarkesës, sipas mënyrave të caktuara në aktet në zbatim.

10. Autorizimi mund të jepet vetëm kur është i pajtueshëm me ruajtjen e mbishtresave të rrugës, me qëndrueshmërinë e veprave të artit dhe me sigurinë e qarkullimit. Në të janë përcaktuar kushtet dhe masat e nevojshme në lidhje me sigurinë rrugore. Nëse gjatë transportit në kushte jonormale, tipi i mjetit, ngarkesa në akse, periudha e kohës së transportit ose numri i transporteve bëhen shkak i pasojave më të mëdha në rrugë nga sa është parashikuar në taksën e zhdëmtimit të pasojave të përdorimit, duhet të rritet masa e zhdëmtimit që i paguhet entit pronar të rrugës. Mënyra e këtij zhdëmtimi përcaktohet në pikën 16. Dhënia e autorizimit kushtëzohet nga pagesa e shpenzimeve të mundshme për verifikime teknike paraprake, organizimin e trafikut,

kur ai është i nevojshëm për kryerjen e transportit, si dhe për punime përforcuese të veprave të artit.

11. Autorizimi nuk parashikohet për mjetet jashtë norme të përmendura në pikën 1, kur ato qarkullojnë pa kaluar kufijtë e përcaktuar në nenet 61 dhe 62.

12. Nuk përfaqëson transport në kushte jonormale transporti me gjysmërimorkiator, gjysmërimorkio e të cilit është e pajisur me frigorifer të autorizuar që zgjatet përpara, me kusht që kompleksi të mos i kalojë kufijtë e përmasave gabaritë të caktuara në nenin 61.

13. Mjetet e transportit të pasagjerëve që, për nevoja të veçanta e të justifikuara funksionale kalojnë përmasat ose peshat e përcaktuara nga nenet 61 dhe 62, përfshihen në grupin e mjeteve të përmendura në pikën 1. Kur këto mjete përdorin sisteme lëvizëse me ushqim elektrik, megjithëse e kalojnë kufirin gjatësor për shkak të krahut të marrjes së energjisë elektrike, nuk pajisen me autorizim. Regjistrimi dhe autorizimi bëhen vetëm në emër të ndërmarrjes së autorizuar për kryerjen e transportit të pasagjerëve.

14. Dhënia e autorizimit kushtëzohet nga plotësimi i kushteve të paraqitura në nenin 92.

15. Në aktet në zbatim përcaktohen karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve jashtë norme dhe të atyre të përshtatura për transporte në kushte jonormale, si dhe të makinave të ngarkim-transportit.

16. Në aktet në zbatim përcaktohen formalitetet për lëshimin e autorizimit për kryerjen e transportit në kushte jonormale, tolerancat e mundshme, shuma shtesë e zhdëmtimit të pasojave të përdorimit në rastin e transportit në kushte jonormale, kur kalohet ngarkesa e lejuar, si edhe kriteret e pozicionimit të grupit shoqërues teknik ose të policisë rrugore.

17. Cilido që kryen një nga transportet në kushte jonormale të paraqitura në pikat 2, 3 dhe 7, si dhe qarkullon me një nga mjetet jashtë norme të paraqitura në pikën 1, pa marrë autorizimin përkatës, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë.

18. Cilido që kryen transport në kushte jonormale ose qarkullon me një mjet jashtë norme, pa zbatuar kushtet e përcaktuara në autorizim, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

19. Cilido që qarkullon pa pasur me vete autorizimin, megjithëse e ka marrë atë, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Udhëtimi mund të vazhdojë vetëm pasi të paraqitet autorizimi. Kjo nuk e përjashton detyrimin e pagimit të shumës së mësipërme.

20. Cilido që përdor makina ngarkim-transporti për transportimin e mallrave të ndryshme nga ato të parashikuara në nenin 54, pika 1, shkronja "n", i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë, si dhe me pezullimin e lejes së qarkullimit nga 1 në 6 muaj. Leja e qarkullimit merret menjëherë nga ai që konstaton shkeljen dhe çohet pa humbur kohë në zyrën e regjistrimit të lejeve të qarkullimit, e cila merr vendimin e pezullimit. Në shkeljen e tretë brenda një periudhë 5-vjeçare, merret masa administrative e heqjes së lejes së qarkullimit si makinë ngarkim-transporti.

21. Cilido që përdor një mjet që e kalon kufirin e ngarkesës së lejuar të përcaktuar në nenin 62, në rrugë dhe autostrada që janë përcaktuar si të pakalueshme sipas kërkesave të këtij neni, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

22. Masat administrative të parashikuara në pikat 17, 18, 20 dhe 21 zbatohen si për drejtuesin e mjetit ashtu edhe për pronarin e mjetit, si dhe për porositësin, kur transporti kryhet vetëm për llogari të tij. Në këtë rast, policia e ndalon drejtuesin e mjetit të vazhdojë udhëtimin derisa të pajiset me autorizimin përkatës ose të ketë zbatuar kushtet dhe kërkesat e përcaktuara në autorizim. Në rast se qëndrimi i mjetit në vendin ku është konstatuar shkelja bëhet shkak për pengimin e qarkullimit, policia bën zhvendosjen e mjetit në një zonë të afërt qëndrimi. Gjatë qëndrimit të mjetit përgjegjësia për mjetin dhe ngarkesën mbetet e drejtuesit të mjetit. Nëse nuk zbatohen dispozitat e kësaj pike, drejtuesi i mjetit i nënshtrohet masës administrative plotësuese me pezullim lejedrejtimi nga një deri në tre muaj.

23. Përveç masave administrative të parashikuara me gjoba në pikat 17, 18, 20 dhe 21, drejtuesit të mjetit i pezullohet lejedrejtimi për një periudhë nga një deri në dy muaj, si dhe i pezullohet leja e qarkullimit të mjetit nga tre deri në gjashtë muaj.

Neni 11

Shërbimet e policisë rrugore dhe të kontrolleve të tjera në rrugë

(shtuar shkronja "e" e pikës 1 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Shërbimet e policisë rrugore janë:

- a) parandalimi, konstatimi dhe verifikimi i shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor;
- b) konstatimi dhe verifikimi i aksidenteve rrugore;
- c) kryerja e shërbimeve të drejtpërdrejta për rregullimin e trafikut;
- d) shoqërimi i mjeteve për sigurimin e qarkullimit;
- e) kujdesi dhe kontrolli i përdorimit të rrugës.

ë) mbledhja, përpunimi, ruajtja, shpërndarja dhe përdorimi i të dhënave të aksidenteve rrugore në sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugore. Modalitetet e këtij sistemi përcaktohen në aktet në zbatim.

2. Organet e policisë rrugore marrin pjesë edhe në operacionet e ndihmës në rrugë. Ato detyrohen të bashkëpunojnë në kryerjen e matjeve për studimet mbi trafikun.

3. Shërbimet e policisë rrugore kryhen nga Ministria e Brendshme, e cila është kompetente për bashkërendimin e shërbimit të policisë rrugore me organet e tjera që kanë detyrime në këtë fushë, sipas nenit 12.

4. Të interesuarit mund të kërkojnë nga organet e policisë, sipas nenit 12, informacione të kufizuara në lidhje me rrethanat e kryerjes së aksidentit, për vendbanimin e palëve, siguracionin e mjeteve dhe të dhënat identifikuese të tyre.

Neni 12

Kryerja e shërbimeve të policisë rrugore dhe e kontrolleve të tjera në rrugë

(shtuar shkronja "c" në pikën 1 dhe "c/1" në pikën 3 me ligjin me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, shtuar shkronja "ç" me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; shtuar pika 6 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Kryerja e shërbimeve të policisë rrugore të përcaktuara nga ky Kod i takon:

- a) policisë rrugore në Ministrinë e Brendshme;
- b) funksionarëve të Ministrisë së Brendshme të ngarkuar për policinë rrugore.
- c) policisë së bashkisë, në bashkitë me popullsi më të madhe se 20 000 banorë, për territorin në juridiksion, vetëm për shkeljet që kanë të bëjnë me parkimet, të kryera në rrugët që janë në administrim/pronë të bashkisë, të parashikuara në nenin 7, me përjashtim të pikës 12 të tij, nenin 11 pika 1 shkronjat "a" dhe "e", nenin 85, 86, 87, 89, 155 pika 6, 156 pika 1 shkronjat "g" dhe "h", pika 2 shkronjat "d", "e", "g", "h", "i", "j", "k" dhe "l".

ç) Policisë Ushtarake (IQRr) për mjetet tokësore me targa të Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë dhe të Ministrisë së Mbrojtjes.

2. Kryerja e shërbimeve të paraqitura në nenin 11, pika 1, shkronjat "a" dhe "b", i takojnë edhe policisë gjyqësore sipas Kodit të Procedurës Penale.

3. Kujdesi dhe kontrolli i shfrytëzimit ekonomik të mjetit në vende të veçanta dhe i rrugëve kryhen edhe nga persona të tjerë, pasi të kenë kaluar një provim kualifikimi, siç përcaktohet në aktet në zbatim. Këta persona mund të jenë:

a) nga strukturat përkatëse të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, si drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe Autoriteti Rrugor Kombëtar;

b) nga personeli i zyrave kompetente në fushën e transportit rrugor të rretheve, bashkive vetëm për shkeljet e bëra në rrugët që janë pronë e entit, nga i cili varen;

c) nga nëpunës të shtetit, të rretheve, bashkive që kanë kualifikimin ose funksionin e

mirëmbajtësit të rrugës, duke u kufizuar vetëm në shkeljet e kryera në rrugë ose pjesë rruge që janë në përgjegjësinë e tyre;

c/1) punonjësit e subjektit privat, kur administrimi i parkimeve me pagesë bëhet sipas nenit 7 pika 8 shkronja “c” të këtij Kodi, kur kjo kompetencë i delegohet nga këshilli i bashkisë, në bashkitë me popullsi më të madhe se 20 000 banorë;

d) nga personeli i entit hekurudhor të shtetit dhe i hekurudhave në koncesion, që kryejnë detyra kontrolluese dhe ruajtëse, duke u kufizuar vetëm në shkeljet e kryera në zonën e kalimit në nivel që ato administrojnë;

e) nga personeli i aeroporteve që varen nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, në zonat e përcaktuara në nenin 6, pika 7.

4. Shoqërimi dhe kryerja e shërbimeve të drejtpërdrejta për sigurimin e lëvizjes së kolonave ushtarake i takojnë edhe oficerëve, nënoficerëve dhe ushtarëve të Forcave të Armatosura, të kualifikuar për këtë dhe të pajisur me dëshmi nga autoriteti ushtarak kompetent.

5. Subjektet e treguara në këtë nen, kur nuk janë me uniformë, për përmbushjen e detyrave të policisë rrugore duhet të përdorin distinktivin dhe tabelën standard.

6. Kontrolli i mjeteve në rrugët interurbane, kryerja e shërbimeve sipas nenit 11, pika 1, shkronja “a”, të këtij Kodi konsiston vetëm në identifikimin e shkeljeve me pajisje teknologjike dhe vetëm në ndalimin e shoqërimit të mjetit në një pikë kontrolli me kushte sigurie.

KAPITULLI 2 NDËRTIMI DHE MBROJTJA E RRUGËVE

KREU 1 NDËRTIMI DHE MBROJTJA E RRUGËVE DHE ZONAVE PUBLIKE

Neni 13

Norma për ndërtimin dhe administrimin e rrugëve

1. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse shpall, brenda një viti nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, në bazë të klasifikimit të nenit 2, rregullat funksionale dhe gjeometrike për ndërtimin, kontrollin dhe kolaudimin e rrugëve dhe impianteve e mjediseve të shërbimeve që kanë të bëjnë me to, me përjashtim të atyre për përdorim ushtarak. Rregullat duhet të jenë në përputhje me sigurinë e qarkullimit për gjithë përdoruesit e rrugës, me pakësimin e ndotjes atmosferike dhe zanore, me mbrojtjen e përdoruesve të ndërtesave përgjatë rrugës, si dhe të ndërtesave e monumenteve me vlera të mëdha arkitektonike ose historike. Rregullat që kanë të bëjnë me pakësimin e ndotjes atmosferike dhe zanore formulohen në bazë të udhëzimeve të Ministrisë së Shëndetësisë.

2. Shmangia nga rregullat e mësipërme lejohet vetëm për rrugët ekzistuese, kur kushte të veçanta lokale, të mjedisit, arkeologjike dhe ekonomike e bëjnë të pamundur zbatimin e tyre, por gjithmonë duke siguruar qarkullimin rrugor dhe ruajtjen e mjedisit.

3. Rregullat e paraqitura në pikën 1 rishikohen çdo dy vjet.

4. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, brenda një viti nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, shpall, sipas kritereve të paraqitura në pikën 1, udhëzimet për klasifikimin funksional të rrugëve ekzistuese.

5. Entet pronare të rrugëve duhet të klasifikojnë rrjetin e tyre brenda 6 muajve nga shpallja e udhëzimeve të përmendura në pikën 4.

6. Entet pronare të rrugëve janë të detyruara të krijojnë hartat e rrugëve dhe t'i mbajnë ato të azhurnuara, të krijojnë kadastrën e rrugëve dhe të pjesëve që i përkasin asaj, sipas mënyrave të përcaktuara me udhëzim të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, e cila merr mendimin paraprak të Institutit të Studimeve të Transportit. Në kadastrë duhet të përfshihen edhe impiantet dhe shërbimet e përhershme të nevojshme për qarkullimin rrugor.

7. Entet pronare të rrugës janë të detyruara të kryejnë gjatë vitit matje dhe hulumtime të trafikut, si dhe të përmbushin detyrimet ndërkombëtare që Shqipëria mund të marrë përsipër në këtë fushë.

8. Për zbatimin e këtij neni Autoriteti Rrugor Kombëtar, sipas nenit 35, pika 3, ka për detyrë të marrë të dhënat e gjithë territorit kombëtar, t'i përpunojë e publikojë çdo vit, si dhe t'ua komunikojë ato organizmave ndërkombëtarë. Kjo strukturë kujdeset gjithashtu që entet e ndryshme të zbatojnë udhëzimet, rregullat dhe afatet kohore të përcaktuara në këtë nen dhe në aktet në zbatim të tij.

Neni 14

Të drejtat dhe detyrat e enteve pronare të rrugëve

1. Entet pronare të rrugëve, për garantimin e sigurisë dhe rrjedhshmërisë së qarkullimit, kanë për detyrë:

- a) administrimin, mirëmbajtjen dhe pastrimin e rrugëve, pjesëve që i përkasin rrugës, si dhe të pajisjeve, impianteve dhe mjediseve të shërbimeve;
- b) kontrollin teknik të gjendjes së rrugëve dhe të pjesëve që i përkasin rrugës;
- c) vendosjen dhe mirëmbajtjen e sinjalizimit të përcaktuar.

2. Entet pronare, gjithashtu, kanë për detyrë:

- a) lëshimin e autorizimeve dhe lejeve, sipas këtij kapitulli;
- b) konstatimin e shkeljeve të dispozitave të këtij kapitulli dhe normave të tjera që kanë lidhje me të, si dhe të normave që përmbahen në autorizimet dhe lejet.

3. Për rrugët në koncesion, të drejtat dhe detyrat e entit pronar të rrugës, të parashikuara nga ky Kod, ushtrohen nga koncesioneri, përveç rasteve kur vendoset ndryshe.

Neni 15

Veprime të ndaluara

(ndryshuar shkronja "b" pikës 1 dhe pika 2 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Në të gjitha rrugët dhe pjesët që i përkasin asaj, ndalohet:

- a) të dëmtohen në çfarëdo mënyrë veprat e artit, të mbjellat dhe impiantet rrugore, të ndryshohet forma dhe të zihet sipërfaqja e rrugës ose e pjesëve që i përkasin asaj apo në përgjithësi të krijohen gjendje të rrezikshme për trafikun;
- b) të dëmtohet, të vizatohet, të shënohet, të zhvendoset apo të hiqet sinjalizimi rrugor dhe çdo objekt tjetër që i takon atij;
- c) të pengohet rrjedhja e lirë e ujërave në kanalet ose hendeqet anësore dhe në veprat përkatëse të grumbullimit dhe shkarkimit;
- d) të pengohet rrjedhja e lirë e ujërave që shkarkohen në terrenin nën nivelin e rrugës;
- e) të qarkullojnë kafshë, duke përjashtuar rrugët lokale, sipas normave të parashikuara për lëvizjen e kafshëve;
- f) të hidhen ose të grumbullohen mbeturina ose materiale të çfarëdo lloji;
- g) të sillen ose të shpërndahet baltë edhe nëpërmjet rrotave të mjeteve që vijnë nga hyrje ose degëzime;
- h) të shkarkohen në kanale dhe hendeqe, pa leje të rregullt, materiale të çfarëdo lloji ose të kanalizohen në to ujëra të çfarëdo natyre;
- i) të hidhen sende të çdo lloji nga mjeti në lëvizje.

2. Cilido që nuk respekton ndalimet e paraqitura në pikën 1, kur nuk përbën vepër penale, dënohet me masën administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë. Shkelja e mësipërme shoqërohet edhe me masa plotësuese administrative për rivendosjen e gjendjes fillestare në ngarkim të autorit të shkeljes dhe me shpenzimet e tij.

Neni 16

Brezat e rezervuar në pjesët drejtvizore dhe zonat e fushëpamjes në kryqëzimet jashtë qendrave të banuara

1. Pronarëve të terreneve në kufi me pronësitë rrugore, jashtë qendrave të banuara, u ndalohet:
 - a) të hapin kanale, hendeqe dhe të kryejnë çfarëdolloj gjurmimi në terrenet anash rrugëve;
 - b) të ndërtojnë, të rindërtojnë ose të zgjerojnë anash rrugëve objekte ose mure rrethues të çfarëdo tipi dhe materiali në largësi nga kufiri rrugor më të vogël se ato të përcaktuara në aktet në zbatim për çdo tip rruge;
 - c) të mbjellë pemë anash rrugëve, shkurre e të tjera të këtij lloji.

Në aktet në zbatim përcaktohen largësitë e ndryshme nga kufiri rrugor në varësi nga llojet e ndalimeve të treguara.

2. Në kryqëzimet rrugore në nivel, brezave të rezervuar të treguar në pikën 1, shkronjat “b” dhe “c”, duhet t’u shtohen zonat e fushëpamjes të përcaktuara nga trekëndëshi që ka dy brinjë mbi vijat kufizuese të brezit të rezervuar, gjatësia e të cilave e matur nga pika e ndërprerjes së këtyre vijave të jetë sa dyfishi i largësive të përcaktuara në aktet në zbatim, kurse brinja e tretë përfaqësohet nga segmenti që bashkon dy pikat ekstreme.

3. Ndalohet ndërtimi i çdo objekti mbitokësor pranë dhe në brendësi të kryqëzimeve në disnivel. Brezat e rezervuar për rampat e jashtme, duhet të jenë ato që i korrespondojnë rrugës më pak të rëndësishme ndërmjet atyre që kryqëzohen.

Neni 17

Brezat e rezervuar në kthesat jashtë qendrave të banuara

1. Jashtë qendrave të banuara, në pjesën e brendshme të kthesave dhe jashtë pronësisë rrugore, duket të sigurohet një brez i rezervuar, ku ndalohet çdo tip ndërtimi, rrethimi, të mbjellash ose depozitimi, sipas normave të përcaktuara në aktet në zbatim për gjerësinë e kthesës.

2. Në pjesën e jashtme të kthesave, brezat e rezervuar janë ato të përcaktuara për rrugët e drejta.

Neni 18

Brezat e rezervuar dhe zonat e fushëpamjes në qendrat e banuara

1. Në qendrat e banuara, për ndërtimet ekzistuese e të reja, riparimet, rikonstruksionet dhe zgjerimet, brezat e rezervuar për mbrojtjen e rrugës, të matura nga kufiri rrugor, nuk duhet të kenë përmasa më të vogla se ato të treguara në aktet në zbatim, sipas tipit të rrugës.

2. Në kryqëzimet rrugore në nivel, brezave të rezervuar të treguar në pikën 1, duhet t’u shtohen zonat e fushëpamjes të përcaktuara nga trekëndëshi që ka dy brinjë mbi vijat kufizuese të brezit të rezervuar, gjatësia e të cilave, e matur nga pika e ndërprerjes së këtyre vijave, të jetë sa dyfishi i largësive të përcaktuara në aktet në zbatim, kurse brinja e tretë përfaqësohet nga segmenti që bashkon dy pikat ekstreme.

3. Ndalohet ndërtimi i çdo objekti mbitokësor pranë dhe në brendësi të kryqëzimeve në disnivel, që sipas gjykimit të entit pronar të rrugës pengon funksionimin normal të këtij kryqëzimi. Brezat e rezervuar për rampat e jashtme, duhet të jenë ato që i korrespondojnë rrugës më pak të rëndësishme ndërmjet atyre që kryqëzohen.

4. Rrethimet dhe të mbjellat duhet të realizohen sipas planeve urbanistike dhe të trafikut, si dhe nuk duhet të pengojnë ose zvogëlojnë fushëpamjen e nevojshme për sigurinë e qarkullimit rrugor.

Neni 19

Distancat e sigurisë nga rrugët

1. Gjatë ndërtimit të poligoneve të qitjes, punishteve ose depove të materialeve plasëse, gazesh

ose lëngjesh të ndezshme, të gurore ve që shfrytëzohen nëpërmjet lëndës plasëse, si dhe të stabilimenteve që sidoqoftë ndikojnë në sigurinë ose shëndetin publik ose rregullsinë e qarkullimit rrugor, duhet të respektohen largësitë e përcaktuara nga aktet në zbatim ose, në mungesë të tyre, nga organi kompetent i pushtetit lokal, i cili merr paraprakisht mendimin teknik të entit pronar të rrugës dhe të zjarrfikësve.

2. Cilido që shkel dispozitat e përcaktuara në nenet 16, 17, 18 dhe 19, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë dhe është gjithashtu i detyruar të risjellë në gjendjen fillestare, me shpenzimet e tij, vendin ku është kryer shkelja.

Neni 20

Zënia e sipërfaqes rrugore

1. Në rrugët e tipit A, B, C dhe D, sipas nenit 2, ndalohet çdo lloj zënie e sipërfaqes rrugore, nga panairë dhe tregje me automjete, baraka, tenda etj. Në rrugët e tipit E dhe F zënia e sipërfaqes rrugore mund të autorizohet, me kusht që të përcaktohet një itinerar tjetër për trafikun.

2. Nuk lejohet vendosja e kioskave, qoshkave të gazetave ose e instalimeve të tjera, edhe me karakter të përkohshëm, jashtë qendrave të banuara në brezat e rezervuar.

3. Në qendrat e banuara, pa përjashtuar kufizimet dhe ndalimet e përcaktuara në nenet dhe pikat e mëparshme, zënia e trotuareve me kioska, qoshka gazetash dhe instalime të tjera mund të lejohet deri në mesin e gjerësisë së tyre, me kusht që në vazhdim të këtyre instalimeve të mbetet e lirë një zonë për qarkullimin e këmbësorëve me gjerësi jo më të vogël se 2 m. Zënia nuk mund të bëhet në brendësi të trekëndëshave të fushëpamjes së kryqëzimeve, të treguara në nenin 18, pika 2.

4. Cilido që zë sipërfaqen rrugore pa lejen përkatëse, ose që, duke pasur leje, nuk zbaton kushtet e saj, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

Neni 21

Punime, depozitime dhe kantiere rrugore

1. Pa autorizimin ose lejen nga organi kompetent, sipas nenit 26, është e ndaluar kryerja e punimeve ose depozitimeve dhe hapja e kantierëve rrugore, edhe të përkohshme, në rrugë dhe pjesët që i përkasin asaj, si dhe në brezat e rezervuar dhe zonat e fushëpamjes.

2. Cilido që kryen punime ose depoziton materiale në zonat e destinuara për qarkullimin dhe qëndrimin e mjeteve dhe këmbësorëve, duhet të marrë masat e nevojshme për sigurimin e rregullshmërisë së qarkullimit dhe ta mbajë atë në funksionim të plotë si ditën, ashtu edhe natën. Duhet të marrë masa të tilla që personeli punues, i ekspozuar ndaj trafikut të mjeteve, të jetë i dukshëm si ditën ashtu edhe natën.

3. Në aktet në zbatim përcaktohen normat që kanë të bëjnë me mënyrat dhe mjetet për kufizimin dhe sinjalizimin e kantierëve, për sigurimin e dukshmërisë si ditën, ashtu edhe natën të personelit punues, për rregullimin e trafikut dhe mënyrat e zhvillimit të punimeve në kantieret rrugore.

4. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni ose të akteve në zbatim të tij, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

5. Kundërvajtësit e përcaktuar në nenet 20 dhe 21 dënohen, gjithashtu, me masë administrative plotësuese me detyrimin për heqjen e objekteve abuzive, në ngarkim dhe me shpenzimet e tyre.

Neni 22

Hyrje dhe degëzime

(ndryshuar pikat 11 dhe 12 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Pa autorizimin e entit pronar të rrugës nuk mund të përcaktohen hyrje dhe degëzime të reja të rrugës për te tokat ose objektet anësore dhe as lidhje të reja me rrugë të përdorimit publik a privat.

2. Hyrjet dhe degëzimet ekzistuese a të autorizuar duhet të rregullohen sipas normave të këtij kapitulli.

3. Rrugëkalimet duhet të dallohen nga shenja të veçanta, pasi të jenë autorizuar nga enti pronar i rrugës.

4. Ndalohet transformimi i hyrjeve a degëzimeve ekzistuese, si dhe ndryshimi i mënyrës së përdorimit të tyre, përveçse me autorizim të veçantë të parashikuar në pikën 1.

5. Aktet në zbatim të normave të këtij Kodi përcaktojnë rastet kur enti pronar i rrugës mund të mos japë autorizimin sipas pikës 1.

6. Cilido që ka marrë autorizimin, duhet të realizojë e mirëmbajë, kur është e nevojshme, veprat e artit në kanalet anësore, pa ndryshuar seksionin e kanalit dhe as karakteristikat planaltimetrike të sipërfaqes së rrugës.

7. Aktet në zbatim të normave të këtij Kodi tregojnë mënyrën e ndërtimit e të mirëmbajtjes së hyrjeve dhe të degëzimeve.

8. Lëshimi i autorizimit për hyrjet në objekte të çdo lloji është i kushtëzuar me realizimin e parkimeve sipas normativave në fuqi për to.

9. Kur disa pronësi përfshihen në mënyrë të natyrshme ose si pasojë e ndërtimit, të modifikimit të objekteve të përdorimit publik, për ato raste kur është i pamundur rregullimi teknik i hyrjeve ekzistuese, si dhe në rastet kur ka densitet të lartë hyrjesh, ose sa herë që karakteristikat planaltimetrike në pjesën e rrugës të pajisur me hyrje a degëzime nuk garantojnë kërkesat e një qarkullimi normal e të sigurt, enti pronar i rrugës lëshon autorizimin për hyrjen apo degëzimin të kushtëzuar me realizimin e veprave të veçanta, sikurse janë lidhjet rrugore të pajisura, kryqëzimet në disnivel dhe rrugët paralele, edhe pse këto vepra, duke u interesuar disa pronarëve, bëjnë të domosdoshëm krijimin e shoqërive të përbashkëta për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e këtyre veprave.

10. Ministria, që mbulon veprimtarinë përkatëse përcakton për çdo rrugë ose për çdo tip rruge që duhet marrë në konsideratë në funksion të trafikut për dy arterie rrugore që kryqëzohen, karakteristikat teknike që duhen përshtatur për realizimin e hyrjeve dhe degëzimeve, si edhe kushtet teknike e administrative, mbi të cilat duhet të bazohet enti pronar i rrugës për lëshimin e autorizimit përkatës. Është gjithsesi e ndaluar hapja e hyrjeve përgjatë rampave të kryqëzimit në nivel ose disnivel, si dhe gjatë korsive të shpejtimit a ngadalësimit.

11. Cilido që hap hyrje a degëzime të reja ose cilido që transformon a ndryshon mënyrën e përcaktuar të përdorimit të atyre ekzistuese pa autorizimin e entit pronar të rrugës apo që mban në përdorim hyrje ekzistuese të paautorizuara, kur nuk përbën vepër penale, dënohet me masë administrative me gjobë nga njëqind mijë deri në katërqind mijë lekë. Shkelja e mësipërme, dënohet edhe me masën plotësuese administrative për rivendosjen e gjendjes fillestare në ngarkim të autorit të shkeljes dhe me shpenzimet e tij.

Masat plotësuese nuk zbatohen në qoftë se veprat e realizuara mund të rregullohen nëpërmjet një autorizimi përkatës. Lëshimi i këtij autorizimi nuk heq gjobën administrative.

12. Cilido që shkel normat e tjera të këtij neni dhe aktet përkatëse në zbatim të tij, kur nuk përbën vepër penale, dënohet me masën administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

Neni 23

Reklamat në rrugë dhe mbi mjetet rrugore

(ndryshuar pika 11 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Përgjatë rrugëve dhe në vende të dukshme nga mjetet që kalojnë në rrugë, është e ndaluar të

vendosen shenja, parulla, impiante reklamimi etj., që për nga përmasat, forma, ngjyrat, pamja dhe vendndodhja mund të shkaktojnë konfuzion me sinjalizimin rrugor ose ta bëjnë të vështirë kuptimin, dallimin apo efikasitetin e tij, si dhe të shkaktojnë shqetësime pamore a të tërheqin vëmendjen e përdoruesve të rrugës me pasojë rrezikimin e sigurisë së qarkullimit. Në çdo rast impiante të tilla nuk duhet të formojnë pengesë apo gjithsesi vështirësi për qarkullimin e invalidëve. Janë, gjithashtu, të ndaluara tabelat dhe mjetet e tjera të ndritshme të reklamimit që mund të sjellin verbim për drejtuesit e mjeteve rrugore. Në ishujt e trafikut në kryqëzime është e ndaluar vendosja e çdo lloj instalimi të ndryshëm nga sinjalizimi rrugor i përcaktuar.

2. Vendosja mbi mjetet rrugore të shkrimeve a shenjave reklamuese të shndritshme ose reflektuese lejohet vetëm sipas kushteve të parashikuara në aktet në zbatim të normave të këtij Kodi, me qëllim që të përjashtohet çdo rrezik verbimi a hutimi për drejtuesit e mjeteve të tjera.

3. Përgjatë rrugëve, në mjediset ose afërsitë e vendeve të mbrojtura, për shkak të bukurisë së tyre natyrore dhe peizazhistike, ose të ndërtesave a vendeve me vlera historike e artistike, është e ndaluar vendosja e tabelave ose mjeteve të tjera reklamuese.

4. Për vendosjen e tabelave ose të mjeteve të tjera reklamuese gjatë rrugës apo në vende të dukshme nga rruga duhet autorizimi i entit pronar të rrugës që lëshohet, duke respektuar këto norma. Në brendësi të qendrave të banuara kompetenca është e bashkive, të cilat janë të detyruara të marrin miratimin teknik të entit pronar të rrugës, kur rruga është shtetërore apo e qarkut.

5. Kur tabelat apo mjetet e tjera reklamuese janë të dukshme nga një rrugë tjetër që i përket një tjetër entit pronar rruge, autorizimi kushtëzohet me miratimin paraprak nga ky i fundit. Tabelat ose mjetet e tjera reklamuese të vendosura përgjatë linjave hekurudhore dhe kur janë të dukshme nga rruga, janë subjekt i dispozitave të këtij neni dhe vendosja e tyre bëhet me autorizim të entit hekurudhor, duke marrë miratimin paraprak të entit pronar të rrugës.

6. Aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktojnë normat për përmasat, karakteristikat, vendvendosjen e mjeteve reklamuese përgjatë rrugëve, pjesëve që i përkasin rrugës dhe në stacionet e shërbimit dhe furnizimit me karburant.

7. Është e ndaluar çdo lloj reklame përgjatë ose e dukshme nga itineraret ndërkombëtare, autostradat, rrugët interurbane kryesore dhe hyrjet e tyre. Në këto rrugë lejohet reklamimi vetëm në zonat e shërbimit ose parkimit, kur për këtë është marrë autorizimi nga enti pronar i rrugës, si dhe kur kjo reklamë nuk është e dukshme nga rruga.

8. Është njëlloj e ndaluar çdo formë reklamimi mbi mjete rrugore që ka një përmbajtje, domethënie apo synim të kundërt me normat e këtij Kodi.

9. Përshtatja e formave të reklamave ekzistuese me normat e këtij Kodi, pas hyrjes së tij në fuqi, parashikohet në aktet në zbatim.

10. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse mund t'u shpërndajë enteve pronare të rrugëve udhëzime për zbatimin e dispozitave të këtij neni dhe të akteve në zbatim të tij, si dhe urdhëron, nëpërmjet organeve të saj, kontrollin e respektimit të këtyre dispozitave.

11. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni dhe të akteve në zbatim të tij, si dhe kushtet e autorizimeve të parashikuara nga ky nen, kur nuk përbën veprë penale, dënohet me gjobë nga njëqind mijë deri në katërqind mijë lekë dhe zbatohen masat plotësuese administrative që e detyrojnë autorin e shkeljes të heqë, me shpenzimet e tij, të gjitha veprat, tabelat, parullat dhe çdo tip impianti e formë reklame.

Neni 24

Pjesët që i përkasin rrugës

(ndryshuar pikat 6 dhe 7 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Pjesët që i përkasin rrugës janë pjesët e rrugës të destinuara në mënyrë fikse për shërbimin ose pajimin funksional të saj.

2. Pjesët që i përkasin rrugës, rregullohen nga normat e këtij Kodi dhe aktet në zbatim të tij; ato ndahen në pjesë të shfrytëzimit dhe pjesë të shërbimit.

3. Quhen pjesë shfrytëzimi pjesët përbërëse të rrugës ose ato që janë vendosur në mënyrë fikse në trupin e rrugës.

4. Pjesë shërbimi quhen zonat e shërbimit me objektet përkatëse për furnizimin dhe pushimin e përdoruesve, zonat e parkimit, zonat dhe ndërtesat për mirëmbajtjen e rrugës apo gjithësesi të destinuara nga enti pronar ekskluzivisht dhe në mënyrë të vazhdueshme për t'i shërbyer rrugës dhe përdoruesve të saj. Pjesët e shërbimit të rrugës përcaktohen nga enti pronar i rrugës në bazë të akteve në zbatim të këtij neni dhe në mënyrë që të mos pengojnë qarkullimin a të kufizojnë fushëpamjen.

5. Pjesët që i përkasin rrugës, të formuara nga zonat e shërbimit, zonat e parkimit dhe nga ndërtesat e destinuara për çlodhje, mund t'u jepen në koncesion të tretëve, sipas rregullave të përcaktuara në aktet në zbatim.

6. Cilido që vendos apo vë në shfrytëzim impiante ose objekte pa lejen përkatëse nga autoritetet përkatëse, siç është parashikuar nga neni 26 i këtij Kodi, ose transformon apo ndryshon mënyrën e përdorimit të tyre të parashikuar nga leja e sipërpërmendur dhe që shkel kushtet e saj, kur nuk përbën vepër penale, dënohet me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë.

7. Cilido që shkel kushtet e lejes së sipërpërmendur, kur nuk përbën vepër penale, dënohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

8. Shkeljet e mësipërme sjellin si pasojë masa administrative plotësuese me detyrimin për heqjen e impianteve ose objekteve të realizuara pa leje, në ngarkim e me shpenzimet e autorit. Shkeljet sipas pikës 7 sjellin si pasojë masa administrative plotësuese të pezullimit të veprimtarisë së ushtruar deri në zbatimin e kushteve të shkelura. Rivendosja e gjendjes normale nuk e përjashton pagesën e gjobës administrative të përcaktuar në pikën 7.

Neni 25

Përshkime dhe përdorimi i zonës rrugore

1. Nuk mund të kryhen, pa lejen paraprake të entit pronar të rrugës, përshkime dhe përdorime të zonës rrugore dhe pjesëve përbërëse të saj, si kanale uji, tubacione uji, linja elektrike dhe telekomunikacioni ajrorë a nëntokësorë, nënkalime a mbikalime, teleferikë të çdo lloji, gazsjellës, depozita lëndësh djegëse të lëngëta ose të tjera impiante a vepra arti që mund të cenojnë gjithësesi pronësinë rrugore. Objektet e sipërpërmendura duhet të realizohen në mënyrë të tillë që përdorimi dhe mirëmbajtja e tyre të mos pengojë qarkullimin e mjeteve në rrugë, duke siguruar hyrjen nga brezat e përkatësisë.

2. Lejet lëshohen vetëm në raste të domosdoshme, duke bërë paraprakisht verifikimin teknik nëpërmjet autoritetit kompetent sipas nenit 26. Cilido që nuk respekton kushtet e parashikuara në leje apo në normat e akteve përkatëse në zbatim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

3. Kazanët për mbledhjen e mbeturinave urbane të çdo lloji dhe natyre duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të mos paraqesin rrezik apo të mos pengojnë qarkullimin.

4. Aktet në zbatim përcaktojnë normat për përshkimin dhe përdorimin e zonës së rrugës.

5. Cilido që realizon një impiant apo objekt siç është parashikuar në pikën 1 ose ndryshon mënyrën e përdorimit apo ushtron veprimtarinë pa leje, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë.

6. Shkeljet sipas pikave 2-5 sjellin si pasojë masa administrative plotësuese të pezullimit të çdo veprimtarie deri në zbatimin e kushteve të shkelura, me detyrimin për heqjen e impianteve a objekteve pa leje, në ngarkim e me shpenzimet e autorit të shkeljes.

Neni 26

Kompetenca për autorizime dhe koncesione

1. Autorizimet, sipas këtij kapitulli lëshohen nga enti pronar i rrugës ose nga ndonjë ent tjetër i deleguar prej tij apo nga enti koncesioner i rrugës, në përputhje me kontratën përkatëse; delegimi i njoftohet ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse ose organit kompetent të pushtetit lokal, kur bëhet fjalë për ente lokale.

2. Autorizimet dhe koncesionet, sipas këtij kapitulli, janë kompetencë e entit pronar të rrugës, kurse për rrugët në koncesion vepron sipas kontratës përkatëse.

3. Për pjesët e rrugëve shtetërore, të qarkut që kalojnë brenda qendrave të vogla të banuara, lëshimi i autorizimit a koncesionit është kompetencë e komunës⁴, pasi të jetë marrë miratimi i entit pronar të rrugës.

4. Vendosja në rrugë dhe pjesët që i përkasin asaj, e linjave hekurudhore, tubacioneve a kanalizimeve të tjera të destinuara për përdorim publik, ose edhe vetëm përshkimi i rrugës dhe pjesëve që i përkasin asaj me objektet e mësipërme, autorizohet, vetëm në rastet e domosdoshme, kur është e pamundur teknikisht çdo zgjidhje tjetër, me urdhër të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse dhe të entit pronar të rrugës ose në marrëveshje me Ministrinë e Mbrojtjes, kur bëhet fjalë për rrugë ushtarake.

Neni 27

Formalitetet për lëshimin e autorizimeve dhe koncesioneve

1. Kërkesat e drejtpërdrejta për marrjen e autorizimeve a koncesioneve sipas këtij kapitulli i drejtohen Drejtorisë së Përgjithshme të rrugëve, kur bëhet fjalë për rrugë apo autostrada shtetërore. Për rrugët në koncesion, kërkesa i drejtohet entit koncesioner, i cili merr masa për t'ia transmetuar, së bashku me mendimin e tij, Drejtorisë së Përgjithshme të rrugëve, kur kontrata e koncesionit nuk i lejon koncesionerit t'i lëshojë vetë këto autorizime a leje.

2. Kërkesat për autorizime dhe koncesione, që i përkasin rrugëve joshtetërore, i drejtohen entit pronar të rrugës.

3. Kërkesat shoqërohen me dokumentacionin teknik përkatës dhe angazhimin e kërkuarit, për të përbulluar të gjitha shpenzimet për shqyrtimin dhe hetimin e nevojshëm në vend, duke depozituar paraprakisht garanci në para.

4. Vendimet për dhënie koncesioni apo autorizimi të parashikuara nga ky kapitull, duhet të akordohen, për çdo rast, me të drejtat e të tretëve të interesuar dhe të kenë detyrimin e koncesionerit apo autorizimit të marrësit për të riparuar dëmet e mundshme që janë pasojë e punimeve, zënieve të truallit dhe të depozitimeve të autorizuar.

5. Vendimet për dhënie koncesioni apo autorizimi të parashikuara nga ky kapitull, që janë të përsëritshme pas mbarimit të afatit të tyre, përmbajnë kushtet dhe udhëzimet e karakterit teknik apo administrativ që ato u nënshtrohen, shumën në para të nevojshme për zënie të truallit dhe për përdorimin e autorizuar, si dhe kohëzgjatjen që gjithsesi nuk mund t'i kalojë të 20 vjetët. Autoritetet kompetente të përcaktuara në nenet 11 e 12 të këtij Kodi, mund ta anulojnë a modifikojnë atë në çdo kohë, kur shfaqen arsye të interesit publik apo të ruajtjes së sigurisë rrugore, pa pasur asnjë detyrim për zhdëmtim.

6. Kohëzgjatja e zënies së truallit të rrugës për instalimin e shërbimeve publike është e përcaktuar në bazë të përfundimit të parashikuar të punimeve.

7. Shuma në para, e nevojshme për zënie të rrugëve dhe pjesëve që u përkasin atyre, mund të përcaktohet nga enti pronar i rrugës me pagesë vjetore ose me një pagesë të vetme.

8. Në përcaktimin e madhësisë së kësaj shume merren parasysh: pasojat në rrugë ose

⁴ Shfuqizuar fjala "komunë" me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

autostradë, kur veprimtaria e autorizuar përbën objektivin kryesor të ndërmarrjes, vlera ekonomike që rrjedh nga marrja e koncesionit apo autorizimit, si dhe nga avantazhet që nxjerr përdoruesi.

9. Autoriteti kompetent, për lëshimin e autorizimit a koncesionit, mund të kërkojë depozitimin e një garancie në para.

10. Cilido që ndërmerr punime, kryen zënie trualli apo depozitime që prekin rrugët ose autostradat dhe pjesët që u përkasin atyre, për të cilat është lëshuar autorizimi përkatës, duhet të mbajë në vendin e punimeve, të zënies së truallit a depozitimit, një kopje të këtij autorizimi, që është i detyruar t'ua paraqesë, me kërkesën e tyre, funksionarëve, oficerëve ose policëve, siç tregohet në nenin 12.

11. Për shkeljen e dispozitave të pikës 10, autori ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë dhe me masën plotësuese të pezullimit të punimeve. Kur refuzohet paraqitja e autorizimit ose vërtetohet mungesa e tij, pezullimi është përfundimtar dhe sjell si pasojë masën administrative plotësuese me detyrimin për rivendosjen e gjendjes nga autori i shkeljes dhe me shpenzimet e tij.

Neni 28

Detyrime të koncesionarëve për kryerjen e shërbimeve të caktuara

1. Koncesionerët e hekurudhave, të trolejbusëve, teleferikëve, linjave elektrike-telefonike, qofshin këto sipërfaqësore ose nëntokësore, të tubave naftëmbajtës e gazmbajtës, të shpërndarjes së ujit të pijshëm ose të gazit, si dhe ata të shërbimit të mbledhjes së ujërave të qytetit dhe ata të shërbimeve që lidhen me rrugën, janë të detyruar të respektojnë kushtet e vendosura nga enti pronar i rrugës për ruajtjen e rrugës dhe për sigurinë e qarkullimit rrugor. Kur bëhet fjalë për impiante që bëjnë pjesë në shërbimet e transportit, këto kushte i njoftohen ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse dhe qarkut kompetent.

2. Kur për nevoja të rrugës bëhet e domosdoshme heqja, ndryshimi ose zhvendosja e impianteve të treguara në pikën 1, shpenzimet përkatëse janë në ngarkim të koncesionerit dhe punimet përkatëse duhet të kryhen brenda kohës së përcaktuar nga enti pronar i rrugës. Kur nuk respektohet afati i caktuar, enti pronar i rrugës i kryen vetë punimet e nevojshme dhe shpenzimet i bëhen ngarkim koncesionerit, i cili është i detyruar të zhdëmtojë të gjitha pasojat që rrjedhin nga vonesa e ekzekutimit të punimeve, si dhe të përgjigjet sipas sanksioneve përkatëse të parashikuara nga enti pronar i rrugës.

Neni 29

Të mbjella dhe gardhe

1. Pronarët që kufizohen me rrugën janë të detyruar t'i mbajnë gardhet në mënyrë të tillë që të mos e ngushtojnë ose të mos e dëmtojnë rrugën apo autostradën dhe janë të detyruar t'i presin degët e pemëve apo të mbjellave që shtrihen përtej kufirit rrugor dhe që fshehin shenjat rrugore ose që e bëjnë të pamundur lexueshmërinë e tyre nga largësitë dhe këndvështrimet e nevojshme.

2. Kur për shkak të kohës së keqe ose për çdo lloj arsye tjetër pemët a degët e çfarëdo përmase dhe të çfarëdo lloji bien në rrugë, pronari i tyre është i detyruar t'i heqë ato brenda një kohe sa më të shkurtër.

3. Cilido që shkel normat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri dyzet mijë lekë, si dhe vepron masa plotësuese që e detyron autorin e shkeljes të riparojë me shpenzimet e veta vendet e dëmtuara ose të heqë veprat abuzive.

Neni 30

Ndërtime, mure dhe vepra mbrojtëse

1. Ndërtimet dhe muret e çfarëdo lloji që janë pranë rrugës duhet të ruhen në mënyrë të tillë që të mos rrezikohet siguria publike dhe të mos shkaktohen dëme mbi rrugët dhe pjesët që i përkasin asaj.

2. Përveç vendimeve që në rastet e jashtëzakonshme dhe urgjente mund të nxirren nga kryetari i bashkisë për ruajtjen e sigurisë publike, organi kompetent i pushtetit lokal, duke marrë mendimin e entit pronar të rrugës ose të entit koncesionar të rrugës, mund të urdhërojë shembjen ose përforcimin e mureve dhe ndërtimeve që rrezikojnë të shkatërrohen, me shpenzime në ngarkim të pronarit të ndërtësës ose murit që rrezikohet të shembet, nëse ky i fundit, megjithëse i paralajmëruar, nuk ka marrë masa për kryerjen e punimeve të nevojshme.

3. Në rastin e morpërbushjes së detyrimit në kohën e duhur, autoritetet kompetente, sipas normave të pikës 2, marrin masat e nevojshme për shembjen ose përforcimet, duke ia vënë në ngarkim pronarit të gjitha shpenzimet e kryera për këtë qëllim.

4. Ndërtimi dhe riparimi i veprave mbrojtëse përgjatë rrugëve dhe autostradave, kur ato shërbejnë vetëm për të mbrojtur dhe mbajtur truallin ngjitur me rrugën, janë në ngarkim të pronarit të këtij trualli; nëse këto vepra mbrojtëse kanë për qëllim mbrojtjen e rrugës ose të autostradës, atëherë janë në ngarkim të entit pronar të rrugës.

5. Shpenzimet ndahen sipas ndihmesës përkatëse, kur vepra i shërben njëkohësisht rrugës dhe pronarëve fqinjë me rrugën. Shpërndarja e shpenzimeve bëhet me vendim të ministrit përgjegjës për transportin, me propozim të zyrës përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të rrugëve për rrugët shtetërore dhe autostradat, dhe në rastet e tjera me vendim të këshillit të qarkut sipas propozimit të zyrës teknike kompetente.

6. Ndërtimi i veprave mbrojtëse që shërbejnë vetëm për të mbrojtur ose për të mbajtur truallin ngjitur me rrugën, të cilat janë të domosdoshme gjatë ndërtimit të rrugëve të reja, është në ngarkim të entit, të cilit i takon rruga; enti pronar i rrugës është i detyruar të kryejë dhe të përballojë shpenzimet e nevojshme të mirëmbajtjes dhe rikonstruksionit të këtyre veprave.

Neni 31

Mirëmbajtja e brigjeve të rrugës

1. Pronarët e truallit ngjitur me rrugën duhet t'i mirëmbajnë brigjet e rrugës, qoftë rrugë e ngritur apo e thelluar, në mënyrë që të pengohet copëtimi ose rrëshqitja e trupit të rrugës, ku përfshihen edhe veprat mbrojtëse, për të cilat është folur në nenin 30; të vendosin pengesat e nevojshme anash rrugës dhe në pjesët që i përkasin asaj, në mënyrë që të pengohet rënia e gurëve ose materialeve të tjera mbi rrugë. Duhet, gjithashtu, të kryhen, kur duhet, punimet e nevojshme të mirëmbajtjes dhe të mënjanoen veprime që mund të shkaktojnë ndodhitë e sipërpërmendura.

2. Shkelja e dispozitave të mësipërme sjell si pasojë masën administrative plotësuese, që e detyron autorin e shkeljes të riparojë, me shpenzimet e veta, vendet e dëmtuara.

Neni 32

Qarkullimi i ujërave

1. Ata që kanë të drejtë t'i kalojnë ujërat në hendeqet e rrugës, janë të detyruar të ruajnë hendeqet dhe, në rast dëmtimi, t'i shlyejnë entit pronar të rrugës shpenzimet e nevojshme për mirëmbajtjen e hendekut dhe për riparimin e dëmtimeve të mundshme që nuk janë shkakuar nga të tjerët.

2. Duke përjashtuar rastet e parashikuara nga neni 33, ata që kanë të drejtë të përshkojnë rrugët me tuba ose me kanale ujore, janë të detyruar të ndërtojnë e mirëmbajnë urat dhe veprat e artit të nevojshme për kalimin e ujërave ose tubave të ujit; duhet, gjithashtu, të kryejnë e të

mirëmbajnë edhe veprat e tjera të artit që janë ose bëhen të domosdoshme për të ushtruar lejen e marrë, si dhe për të shmangur dëmtimet në rrugë që rrjedhin nga ushtrimi i kësaj lejeje. Këto vepra duhet të ndërtohen sipas kushteve teknike që i bashkëngjiten lejes së lëshuar nga enti pronar i rrugës dhe nën mbikëqyrjen e këtij të fundit.

3. Ujitja e tokave anësore duhet të kryhet në mënyrë të tillë që ujërat të mos bien mbi rrugë dhe as të mos kalojnë përmes saj ose pjesëve që asaj i përkasin, me qëllim që të shmanget çdo lloj dëmtimi i trupit rrugor dhe çdo lloj rreziku për qarkullimin. Këtij rregulli duhet t'i binden gjithë pronarët e tokave anës rrugës, mbi të cilat kryhet ujitja.

4. Enti pronar i rrugës, në rast se subjektet e përmendura në pikat 1 dhe 2 nuk zbatojnë detyrimet që u takojnë, urdhëron ndërtimin e veprave të nevojshme për të realizuar qëllimet, për të cilat flasin pikat e lartpërmendura. Në rast mosbindjeje, enti pronar merr masa për kryerjen e këtyre punimeve, duke ua vënë në ngarkim këtyre subjekteve shpenzimet përkatëse.

5. Në të njëjtën mënyrë vepron edhe organi kompetent i pushtetit lokal për detyrimet e treguara në pikën 1, kur nuk janë përmbushur në mënyrë të vullnetshme nga i detyruari.

Neni 33

Kanalet artificiale dhe veprat e artit mbi to

1. Pronarët dhe përdoruesit e kanaleve artificiale në afërsi të kufirit rrugor janë të detyruar të zbatojnë të gjitha masat e karakterit teknik për të penguar derdhjen e ujërave mbi trupin e rrugës dhe çdo dëmtim të shkaktuar prej tyre në trupin dhe në brezat e përkatësisë së rrugës.

2. Detyrimi për mirëmbajtjen dhe ribërjen e veprave ekzistuese të artit të rrugës mbi kanalet artificiale janë në ngarkim të pronarëve dhe të përdoruesve të tyre, me përjashtim të rasteve kur provohet qenia e këtyre kanaleve para ndërtimit të rrugës.

3. Veprat ekzistuese të artit me strukturë druri mbi kanalet artificiale që përshkojnë rrugën, duhet që gjatë rikonstruktimit të tyre të bëhen me struktura murale ose betonarmeje, prej hekuri ose të përzier, sipas udhëzimeve dhe kushteve teknike të entit pronar të rrugës, në përputhje me ngarkesat e lejuara në këtë rrugë. Nuk përfshihen në këtë dispozitë veprat e artit që ndodhen në rajone ushtarake dhe për të cilat veprohet ndryshe.

4. Rikonstruksioni i veprave të artit prej druri me strukturat dhe sipas pikave të mësipërme është i detyrueshëm për pronarët ose përdoruesit e ujërave dhe bëhet me shpenzimet e tyre:

- a) kur duhet të zhvendosen ose të zgjerohen rrugët e përshkuara nga kanalet artificiale;
- b) kur, sipas gjykimit të entit pronar, veprat e artit nuk kanë sigurinë e nevojshme.

5. Është, gjithashtu, në ngarkim të pronarëve të lartpërmendur mirëmbajtja e veprave të artit të rikonstruktura.

6. Në rast zgjerimi të veprave të artit të çfarëdo tipi tjetër, për t'i dhënë mundësi zgjerimit të rrugës, shpenzimet përkatëse janë në ngarkim të entit pronar të rrugës; shpenzimet për mirëmbajtjen e gjithë veprës së artit mbeten në ngarkim të pronarëve, zotëruesve ose përdoruesve të ujërave.

7. Cilido që shkel dispozitat e nenit 30, pika 1, u nënshtrohet sanksioneve administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë. Cilido që shkel dispozitat e neneve 31, 32 dhe 33 gjobitet me dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

Neni 34

Detyrime shtesë për përshtatjen e infrastrukturave rrugore ndaj makinave të ngarkim-transportit

1. Makinat e ngarkim-transportit, për të cilat bëhen parashikime në nenin 54, pika 1, shkronja (n), duhet të jenë të pajisura, për qëllimet e qarkullimit, me shenjën dalluese që provon kryerjen e pagesës shtesë, për zhdëmtim të pasojave të përdorimit, që është e barabartë në vlerë me taksën e përvitshme të regjistrimit.

2. Për qarkullimin mbi autostrada të makinave të ngarkim-transportit, duhet t'u paguhet pronarëve ose koncesionerëve një shumë shtesë ndaj zhdëmtimit të pasojave të përdorimit. Kjo shumë është e barabartë me tarifën e autostradës për mjetin në kushte normale, të rritur 50%, dhe duhet të paguhet së bashku me tarifën normale në portat e autostradës.

3. Të ardhurat nga taksa e zhdëmtimit të pasojave të përdorimit derdhen në një zë të veçantë në të ardhurat e buxhetit të shtetit.

4. Aktet në zbatim përcaktojnë mënyrat e shpërndarjes së të ardhurave, për të cilat bëhet fjalë në pikën 3, enteve pronarë të rrugëve që i përdorin ekskluzivisht për të mbuluar shpenzimet për punimet që lidhen me përfortimin, përshtatjen dhe përdorimin e infrastrukturave.

5. Nëse makina e ngarkim-transportit qarkullon pa vendosjen e shenjës dalluese, për të cilën flitet në pikën 1, drejtuesi i mjetit ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

KREU 2 ORGANIZIMI I QARKULLIMIT DHE SINJALIZIMIT RRUGOR

Neni 35

Kompetencat

(Ndryshuar me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Ministri, që mbulon veprimtarinë përkatëse, është kompetent për nxjerrjen e urdhrave dhe udhëzimeve për organizimin e qarkullimit dhe të sinjalizimit përkatës rrugor, pasi ka marrë mendimin e ministrive që mbulojnë veprimtarinë mjedisore dhe bashkërendojnë problemet e qeverisjes vendore dhe decentralizimit, për çështjet brenda kompetencave të saj, për të gjitha rrugët, përjashtuar ato që janë vetëm për përdorim ushtarak, për të cilat kompetencat i ka komanda ushtarake e territorit. Ajo përcakton, gjithashtu, normat dhe kriteret ku duhet të mbështeten entet pronare të rrugëve, për planifikimin e trafikut, për rastet e përcaktuara në aktet që dalin në zbatim të Kodit.

2. Ministri, që mbulon veprimtarinë përkatëse, është i autorizuar të përshtatë me aktet e veta, normat e rregullores për sinjalizimin rrugor, sipas nenit 44 të këtij Kodi.

3. Ministri, që mbulon veprimtarinë përkatëse, nxjerr akte për sigurinë rrugore dhe auditimin e saj, sipas përcaktimeve në aktet në zbatim, si dhe urdhëron kontrollin e zbatimit të tyre.

Neni 36

Planet urbane të trafikut, planet e trafikut për lëvizjen interurbane dhe plani interurban i trafikut

(ndryshuar me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Bashkitë me popullsi mbi 20 000 banorë janë të detyruara të hartojnë planet urbane të trafikut.

2. Detyrimit të pikës 1 i nënshtrohen edhe bashkitë me popullsi më të vogël se 20 000 banorë, ku regjistrohet, gjatë vitit, një fluks turistësh, si rezultat i rritjes së turizmit ditor ose ato që duhet të zgjidhin probleme të veçanta për shkak të bllokimeve të trafikut rrugor. Lista e këtyre bashkive hartohet nga këshilli i qarkut dhe publikohet nga ministria përkatëse që mbulon këtë fushë.

3. Këshillat e qarqeve dhe Autoriteti Rrugor Kombëtar hartojnë planet e trafikut për lëvizjen interurbane, në bashkëpunim me bashkitë dhe entet e tjera pronare.

4. Plani i trafikut urban synon përmirësimin e kushteve të qarkullimit dhe sigurisë rrugore, uljen e ndotjes akustike, atmosferike dhe kursimin e energjisë, në përputhje me rregullat urbanistike dhe me planin e transportit, për ruajtjen e vlerave mjedisore, duke përcaktuar përparësitë dhe kohën e zbatimit të tyre. Plani urban i trafikut parashikon pajisjen me sisteme të përshtatshme teknologjike, të informatizuara për rregullimin dhe kontrollin e trafikut, nëpërmjet

verifikimit të ngadalësimeve dhe qëndrimeve, për rregullimin e fluksit të trafikut rrugor, i domosdoshëm për realizimin e objektivave të përcaktuar.

5. Këshillat e qarqeve, bashkitë, hartojnë dhe përditësojnë planet urbane të trafikut dhe planet për lëvizjen interurbane, sipas kriteve, urdhrave dhe udhëzimeve të nxjerra nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse, në bashkëpunim me ministrinë që mbulon veprimtarinë mjedisore, mbështetur në planin kombëtar të transportit.

6. Planet urbane të trafikut rishikohen çdo dy vjet. Kryetarët e këshillave të qarqeve dhe të bashkive janë të detyruar të informojnë edhe ministrinë, që mbulon veprimtarinë përkatëse, për futjen e të dhënave në sistemin informativ të arkivit kombëtar, sipas pikës 2 të nenit 221 të Kodit.

7. Autoriteti Rrugor Kombëtar harton planin interurban të trafikut të mjeteve për akset kryesore kombëtare, të cilin e miraton ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse. Plani interurban i trafikut rishikohet çdo dy vjet.

Neni 37

Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit rrugor

1. Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit rrugor, me përjashtim të rasteve për sinjale të veçanta të parashikuara në aktet përkatëse, është në ngarkim:

- a) të enteve pronare të rrugës jashtë qendrave të banuara;
- b) të bashkive, brenda qendrave të banuara, duke përfshirë edhe sinjalet që tregojnë fillimin dhe fundin e qendrës së banuar, edhe kur sinjalet janë mbi rrugë që nuk i përkasin bashkisë;
- c) të bashkisë për rrugët private të lejuara për përdorimin publik dhe për rrugët lokale;
- d) të enteve pronare vetëm për sinjalet që kanë lidhje me karakteristikat strukturore ose gjeometrike për rrugët në brendësi të qendrave të banuara që nuk janë në pronësi të komunës; sinjalet e tjera janë në kompetencën e komunës⁵.

2. Entet, për të cilat flet pika 1, autorizojnë vënien e sinjaleve që tregojnë vendet e shërbimit rrugor, duke përfshirë edhe sinjalet rrugore për në vendet e ndihmës së shpejtë që janë në ngarkim të këtyre enteve. Vënia dhe mirëmbajtja e sinjaleve të sipërpërmendura është në ngarkim të atyre që i kanë vendosur.

3. Kundër urdhërësive dhe vendimeve që detyrojnë ose që autorizojnë vënien e sinjaleve rrugore bëhet ankim brenda tridhjetë ditëve te ministri përgjegjës për transportin.

Neni 38

Sinjalizimi rrugor

1. Në sinjalizimin rrugor përfshihen grupet e mëposhtme:

- a) sinjalet vertikale;
- b) sinjalet horizontale;
- c) sinjalet e ndritshme;
- d) sinjalet dhe pajisjet shtesë.

2. Përdoruesit e rrugës duhet të respektojnë kushtet që bëhen të ditura nga sinjalet rrugore, sikurse edhe për rregullat e tjera të qarkullimit. Udhëzimet e sinjaleve të semaforëve, duke përjashtuar ato të dritave të verdha të rrezikut, për të cilat bëhet fjalë në nenin 41, kanë përparësi mbi sinjalet vertikale dhe horizontale që rregullojnë përparësinë. Udhëzimet e sinjaleve vertikale kanë përparësi ndaj atyre të sinjaleve horizontale. Në çdo rast përparësinë e kanë sinjalet e policëve të trafikut sipas nenit 43.

3. Është e lejuar vënia e përkohshme e sinjaleve rrugore për rastet urgjente dhe të domosdoshme, kur sinjalet e mëparshme shfuqizohen në bazë të dispozitave të pikave 6 dhe 7.

⁵ Shfuqizuar fjala “komunë” me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

4. Gjithçka e përcaktuar në këto norma dhe në aktet në zbatim të tyre për sinjalizimin rrugor jashtë qendrave të banuara, zbatohet edhe në rrugët brenda qendrave të banuara.

5. Në aktet në zbatim, që i bashkëngjiten këtij Kodi, përcaktohen për secilin grup, sipas pikës 1, sinjalet e veçanta, sistemet ose mjetet sinjalizuese, si dhe emërtimi i tyre, domethënia, tipat, karakteristikat teknike (forma, përmasa, ngjyrat, materialet, reflektueshmëria, ndriçimi), mënyrat e shënjitimit, të vendosjes dhe përdorimit (lartësi dhe largësi), normat teknike të shfrytëzimit dhe rastet e detyrueshme. Përveç këtyre, janë treguar edhe figurat e çdo sinjali të veçantë dhe komente sqaruese për domethënien e tyre dhe për mënyrën e sjelljes së përdoruesit në rrugë. Sinjalet vendosen në mënyrë të tillë që të mos përbëjnë pengesë në qarkullimin e personave invalidë.

6. Vënia e sinjalizimit rrugor i përgjigjet kriterëve të uniformitetit mbi territorin e Republikës, të cilat janë përcaktuar në aktet sipas pikës 5, duke respektuar normativat e Komunitetit Europian dhe ato ndërkombëtar në fuqi.

7. Sinjalizimi rrugor duhet të mbahet gjithmonë në eficiencë të përkryer nga ana e enteve të ngarkuara për vënien e tij në përdorim dhe duhet të zëvendësohet, riparohet ose hiqet kur është, qoftë edhe pjesërisht, i pavlefshëm, ose kur nuk i përgjigjet më qëllimit, për të cilin është vënë.

8. Është e ndaluar të vendoset mbi një sinjal të çfarëdo grupi, si dhe në pjesën e prapme apo në mbajtësen e tij, të gjithçkaje që nuk është e parashikuar në aktet në zbatim.

9. Në aktet në zbatim përcaktohen hapësirat e rezervuara për instalimin e komplekseve sinjalizuese të drejtimit, në kryqëzimet e rrugëve ose në afërsi të tyre.

10. Vendet e përdorimit të detyrueshëm të sinjalizimit rrugor përfshijnë rrugët e përdorimit publik dhe të gjitha rrugët në pronësi private, që janë të hapura për përdorimin publik. Në zonat private që nuk janë të hapura për përdorimin publik, vendosja dhe përdorimi i sinjalizimit duhet të bëhet sipas udhëzimeve të përshkruara në aktet në zbatim.

11. Për kërkesa të veçanta të trafikut ushtarak, në rrugët e përdorimit publik lejohet vendosja e sinjalizimit rrugor ushtarak, me mënyra të veçanta të vendvendosjes, normat për të cilën janë fiksuar në aktet në zbatim. Entet pronare të rrugëve janë të detyruara të lejojnë vendosjen në rrugë në mënyrë të përkohshme ose të përhershme të sinjaleve të gjykuara të nevojshme nga autoritetet ushtarake për qarkullimin e mjeteve të tyre.

12. Subjektet e ndryshme që nuk janë ente pronare të rrugës dhe që shkelin dispozitat e pikave 7, 8, 9 dhe 10, ndëshkohen me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

13. Ndaj enteve pronare të rrugës që nuk përmbushin detyrimet e këtij neni ose të akteve në zbatim, apo që nuk përdorin siç duhet sinjalizimin e parashikuar, ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse urdhëron përmbushjen e detyrimeve që u takojnë. Në rast mosbindjeje, brenda pesëmbëdhjetë ditëve nga dhënia e urdhrit, ministri përgjegjës për transportin merr masa për përmbushjen e këtyre detyrimeve, duke i vënë në ngarkim entit pronar të rrugës shpenzimet përkatëse.

14. Shkelja e dispozitave të këtij neni nga ana e përdoruesve të rrugës sanksionohet nga neni 144.

Neni 39

Sinjale vertikale

1. Sinjalet vertikale ndahen në këto kategori:

A) Sinjalet e rrezikut paralajmërojnë praninë e rreziqeve, tregojnë natyrën e tyre dhe i detyrojnë drejtuesit e mjeteve të mbajnë një qëndrim të kujdesshëm.

B) Sinjalet urdhëruese bëjnë të ditur detyrimet, ndalimet dhe kufizimet, të cilave duhet t'u nënshtrohen përdoruesit e rrugëve. Ato ndahen në:

- a) sinjale të përparësisë;
- b) sinjale të ndalimit;
- c) sinjale të detyrimit.

C) Sinjalet treguese u japin përdoruesve të rrugës informacionin e nevojshëm a të dobishëm për t'i udhëhequr dhe për gjetjen e zonave të caktuara, itinerareve, shërbimeve dhe impianteve. Ato ndahen në:

- a) sinjale paralajmëruese;
- b) sinjale të drejtimit;
- c) sinjale pohuese;
- d) sinjale të identifikimit të rrugëve;
- e) sinjale të itinerarit;
- f) sinjale të qendrave të banuara;
- g) sinjale të emrave të rrugëve;
- h) sinjale turistike të territorit;
- i) sinjale të tjera që japin informacion të dobishëm për drejtimin e mjeteve;
- j) sinjale të tjera që tregojnë impiante dhe shërbime.

2. Aktet në zbatim caktojnë format, përmasat, ngjyrat dhe simbolet e sinjaleve rrugore vertikale dhe mënyrat e vënies e të shfrytëzimit të tyre.

3. Ndaj subjekteve të ndryshme që nuk janë ente pronare të rrugës, por që shkelin dispozitat e këtij neni dhe ato të akteve në zbatim të tij, zbatohet pika 13 e nenit 38.

Neni 40

Sinjalet horizontale

1. Sinjalet horizontale të shënuara në rrugë shërbejnë për rregullimin e qarkullimit, për të drejtuar përdoruesit, si dhe për të dhënë udhëzime dhe tregues të dobishëm për sjellje të veçanta që duhen mbajtur.

2. Sinjalet horizontale ndahen në:

- vija gjatësore;
- vija tërthore;
- vendkalime këmbësorësh ose mjeteve me pedal;
- shigjeta drejtuese;
- shkrime dhe simbole;
- vija kufizuese për vendet e qëndrimit ose për vendqëndrimet e rezervuara;
- ishuj trafiku ose sinjalizimi paraprak për pengesa brenda karrexhatës;
- vija kufizuese të stacioneve të qëndrimit të mjeteve të transportit publik të linjës;
- sinjale të tjera të parashikuara nga aktet në zbatim.

3. Vijat gjatësore mund të jenë të vazhdueshme ose të ndërprera. Vijat e vazhdueshme, me përjashtim të atyre që kufizojnë korsinë e emergjencës, tregojnë kufirin e pakapërcyeshëm të një korsie lëvizjeje ose të karrexhatës, kurse vijat e ndërprera kufizojnë korsitë e lëvizjes ose karrexhatën.

4. Një vijë gjatësore e vazhdueshme mund të vendoset ngjitur me një të ndërprerë; në këtë rast ato u tregojnë drejtuesve të mjeteve që lëvizin në të djathtë të vijës së ndërprerë, se mund t'i kalojnë këto vija.

5. Një vijë tërthore e vazhduar tregon kufirin, para të cilit drejtuesi i mjetit është i detyruar të ndalojë mjetin për të respektuar sinjalin e semaforit, sinjalin “ndalo dhe jep përparësi”, sinjalin “kalim në nivel” ose sinjalin e personelit që kryen shërbimin e policisë rrugore.

6. Një vijë tërthore e ndërprerë tregon kufirin, para të cilit drejtuesi i mjetit është i detyruar të ndalojë mjetin për të respektuar sinjalin “jep përparësi”.

7. Në aktet në zbatim janë përcaktuar normat për format, përmasat, ngjyrat, simbolet dhe karakteristikat e sinjaleve rrugore horizontale, si dhe për mënyrën e përdorimit të tyre.

8. Vijat gjatësore të vazhduara nuk duhet të kapërcehen. Është e ndaluar të kapërcehen vijat gjatësore të vazhduara, përveçse nga ana e vijës gjatësore të ndërprerë, kur kjo e fundit ndodhet ngjitur me të vazhduarën.

9. Vijat anësore të rrugës mund të kalohen vetëm nga mjetet e shërbimit publik ose të mjeteve që duhet të kryejnë ndalime emergjence.

10. Nuk lejohet:

- a) ndalimi në karrexhatë, anët e së cilës dallohen nga një vijë e vazhduar;
- b) qarkullimi mbi vijat gjatësore, përveçse kur ndërrohet korsit;
- c) qarkullimi i mjeteve të paautorizuara në korsitë e rezervuara.

11. Në vendkalimet e këmbësorëve drejtuesit e mjeteve duhet t'u japin përparësi këmbësorëve që kanë filluar kalimin. Vendkalimet e këmbësorëve duhet të jenë gjithmonë të kalueshme edhe për karrocet me rrota të invalidëve.

Neni 41

Sinjale të ndritshme

(shtuar pika 19 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Sinjalet e ndritshme ndahen në këto kategori:

- a) sinjale të ndritshme rreziku dhe udhëzuese;
- b) sinjale të ndritshme treguese;
- c) fenerë semafori normale për mjetet;
- d) fenerë semafori korsie për mjetet;
- e) fenerë semafori për mjetet e transportit publik;
- f) fenerë semafori për këmbësorët;
- g) fenerë semafori për mjete me pedal;
- h) fenerë semafori për mjetet për korsitë me dy sense lëvizjeje;
- i) fenerë semafori e verdhë vezulluese;
- j) fenerë semafori të veçantë;
- k) sinjale të ndritshme të veçanta.

2. Dritat e semaforëve normalë për mjetet janë me formë rrethore dhe me ngjyrë:

- të kuqe, që ka kuptimin e ndalimit;
- të verdhë, që ka kuptimin e paralajmërimit të ndalimit;
- të gjelbër, që ka kuptimin e rrugës së lirë.

3. Dritat e fenerëve të semaforëve të korsisë për mjetet rrugore kanë formën e shigjetës së ngjyrosur në sfond të zi; ngjyrat janë e kuqe, e verdhë dhe e gjelbër; kuptimi është i njëjtë me atë të pikës 2, por vepron vetëm mbi mjetet që lëvizin në drejtimin e treguar nga shigjeta.

4. Dritat e fenerëve të semaforëve për mjetet e transportit publik kanë formën e një shiriti të bardhë në sfond të zi, horizontalisht ka kuptimin e ndalimit, vertikalisht ose i prirur në të majtë apo në të djathtë ka kuptimin e rrugës së lirë ose përkatësisht ktheu majtas apo djathtas, si dhe një trekëndësh të verdhë në sfond të zi që ka kuptimin e paralajmërimit të ndalimit.

5. Vendkalimet e semaforizuara të këmbësorëve mund të jenë të pajisura me sinjalizim zanor për të verbrit. Dritat e fenerëve të semaforit të këmbësorëve janë në formën e një këmbësori me ngjyrë në një sfond të zi. Ngjyrat janë:

a) e kuqe, që ka kuptimin e ndalimit dhe nuk i lejon këmbësorët të kalojnë ose të zënë karrexhatën;

b) e verdhë, që ka kuptimin e zbrazjes së vendkalimit të këmbësorëve dhe që i lejon këmbësorët që ndodhen brenda vendkalimit, ta zbrazin sa më shpejt atë dhe ndalon ata që janë në trotuar të hyjnë në karrexhatë;

c) e gjelbër, që ka kuptimin e rrugës së lirë dhe që i lejon këmbësorët të kalojnë karrexhatën vetëm në drejtim të dritës së gjelbër.

6. Dritat e fenerëve të semaforëve për mjetet me pedal kanë formën e mjeteve me pedal së ngjyrosur në sfond të zi; ngjyrat janë e kuqe, e verdhë dhe e gjelbër; kuptimi është i njëjtë me atë të pikës 2, por vepron vetëm mbi mjetet me pedal që vijnë nga një korsitë mjetesh me pedal.

7. Dritat e fenerëve të semaforëve për korsitë me dy sense lëvizjeje janë: të kuqe dhe në formë x,

me kuptimin e ndalimit të kalimit nëpër korsit ose të zënies së rrugëkalimit poshtë dritës; e gjelbër, që ka kuptimin e lejimit të kalimit nëpër korsit ose të zënies së rrugëkalimit poshtë dritës.

8. Gjatë periudhës kur drita e gjelbër është e ndezur, mjetet mund të lëvizin në të gjitha drejtimet e lejuara nga sinjalet vertikale dhe horizontale; në çdo rast mjetet nuk mund të zënë zonën e kryqëzimit, nëse drejtuesit e mjeteve nuk janë të sigurt se mund ta lirojnë atë para se të ndizet drita e kuqe; drejtuesit e mjeteve duhet t'u japin gjithmonë përparësi këmbësorëve dhe mjeteve me pedal, të cilëve u është hapur në të njëjtën kohë drita e gjelbër, drejtuesit e mjeteve në kryqëzimet në nivel duhet t'u japin, gjithashtu, përparësi mjeteve që vijnë nga e djathta dhe mjeteve të rrymës së trafikut, në të cilën ato po futen.

9. Gjatë periudhës kur drita e verdhë është e ndezur, mjetet nuk mund të tejkalojnë shenjat përkatëse të ndalimit, sikurse flitet në pikën 10, vetëm në qoftë se ndodhen aq afër këtyre shenjave në momentin e ndezjes së dritës së verdhë, saqë është e pamundur të frenojnë në mënyrë të sigurt pa kapërcyer këto shenja; në këtë rast drejtuesit e mjeteve duhet të dalin me kujdesin e duhur nga zona e kryqëzimit.

10. Gjatë periudhës kur drita e kuqe është e ndezur, mjetet nuk mund të kalojnë vijat e përcaktuara për ndalimin; në mungesë të këtyre vijave, mjetet nuk duhet të zënë as zonën e kryqëzimit dhe as vendkalimin e këmbësorëve, si dhe të kalojnë sinjalin sa të mos shohin dot treguesit e tij.

11. Ndryshimi i dritave të semaforit të korsisë për mjetet ose ndryshimi i dritave të semaforit të mjeteve të transportit publik kanë të njëjtën domethënie me ndryshimin e dritave të semaforit normal, por në këtë rast vlejnë vetëm për mjetet që duhet të ndjekin drejtimin e treguar nga shigjetat, për pasojë drejtuesit e këtyre mjeteve duhet t'u përmbahen të njëjtave dispozita si në pikën 8, 9 e 10.

12. Në rastin kur drita e semaforit për këmbësorët ose ajo për mjetet me pedal është e fikur apo treguesit nuk janë në rregull, këmbësori a drejtuesi i mjetit me pedal është i detyruar të silltet me kujdesin më të madh kundrejt drejtuesve, për të cilat janë të ndezura dritat dhe lejojnë kalimin e mjeteve që ndërpriten me trajektoren e tyre të kalimit.

13. Gjatë kohës së ndezjes të dritës së gjelbër, të verdhë ose të kuqe në formë mjeti me pedal, drejtuesi i mjetit me pedal duhet të veprojë njësoj si drejtuesit e mjeteve në rastin kur janë ndezur dritat e semaforit për mjetet normale, për të cilat flitet në pikat 8, 9 e 10.

14. Në mungesë të dritave të semaforit për mjetet me pedal, drejtuesit e tyre duhet të sillen mbi kryqëzimet e semaforizuara njësoj si këmbësorët.

15. Gjatë periudhës së ndezjes së dritave të fenerëve semaforikë për korsit me dy sense lëvizjeje, drejtuesit e mjeteve nuk mund të lëvizin në këtë korsit ose të futen në zonën që është poshtë dritës së kuqe në formë X; mund të lëvizin nëpër korsit ose të futen në zonën që është poshtë dritës së gjelbër në formë shigjete të kthyer nga poshtë. Është i palejueshëm gjithsesi ndalimi përpara dritave të fenerëve semaforikë për korsit me dy sense lëvizjeje, edhe kur drita është e kuqe në formë X.

16. Në prani të dritës së verdhë me llambë, siç tregohet në pikën 1, shkronja "i", mjetet mund të lëvizin, por me shpejtësi të moderuar dhe me një kujdes të veçantë, duke respektuar normat e përparësisë.

17. Kur ndodh ndonjë avari ose për shkaqe të tjera një dritë semafori për mjetet është e shuar apo paraqet çrregullime të ndryshme, drejtuesit e mjeteve janë të detyruar të veprojnë me kujdes të madh dhe me një shpejtësi minimale, edhe në qoftë se në drejtimet e tjera janë ndezur dritat që lejojnë kalimin e mjeteve.

18. Me aktet në zbatim janë përcaktuar format, karakteristikat, përmasat, ngjyrat dhe sinjalet ndryshuese dhe bashkë me to edhe mënyrat se si të sillen përdoruesit e rrugës dhe çfarë qëndrimi të mbajnë në situata të ndryshme me sinjalet.

19. Afatet kohore të dritës semaforike përcaktohen në legjislacionin e fushës në fuqi.

Neni 42
Sinjale plotësuese

1. Sinjalet plotësuese janë të destinuara të tregojnë:
 - a) drejtimin rrugor;
 - b) kthesat e veçanta dhe pikat kritike;
 - c) pengesat e vendosura mbi rrugë ose anash saj.
2. Gjithashtu, sinjale plotësuese janë edhe sistemet e destinuara për të penguar vendqëndrimin dhe për të ngadalësuar shpejtësinë.
3. Aktet në zbatim caktojnë format, përmasat dhe simbolet e sinjaleve plotësuese, karakteristikat e tyre konstruktive dhe mënyrat e vendosjes së tyre.

Neni 43
Sinjalizime të policëve të trafikut

1. Përdoruesit e rrugës janë të detyruar t'u binden pa diskutim sinjalizimeve të policëve të caktuar për rregullimin e trafikut.
2. Udhëzimet e dhëna nëpërmjet sinjalizimeve të kryera nga policët anulojnë çfarëdo udhëzimi tjetër të dhënë nëpërmjet sinjalistikës rrugore dhe normave të qarkullimit.
3. Sinjalizime të policëve janë veçanërisht:
 - a) Krahu i ngritur vertikalisht tregon “kujdes, ndalo” për të gjithë përdoruesit, me përjashtim të drejtuesve të mjeteve që nuk janë më në gjendje të ndalojnë në kushte të mjaftueshme sigurie; nëse sinjali jepet në një kryqëzim, ai nuk do të thotë ndalim për përdoruesit e mjeteve që kanë hyrë tashmë në të;
 - b) krahët ose krahu i shtrirë horizontalisht tregon “ndalo” për gjithë ata përdorues që vijnë nga drejtime që kryqëzohen me drejtimin e treguar nga krahët, kurse për ata që vijnë nga drejtime të njëjta me drejtimin e krahëve, ku sinjal do të thotë “rrugë e lirë”.
4. Pas sinjalizimit të pikës 3, polici mund ta ulë krahun ose krahët; pozicioni i ri tregon njësoj “ndal” për gjithë përdoruesit e rrugës që gjenden përballë policit ose prapa tij, kurse për ata që gjenden anash tij, ky sinjal tregon që “rruga është e lirë”.
5. Policët, për kërkesa të lidhen me rrjedhshmërinë ose sigurinë e qarkullimit, mund, gjithashtu, të rritin ose ta zvogëlojnë shpejtësinë e mjeteve, të ndalojnë ose të kthejnë rrjedha mjeteve ose mjete të veçanta, si dhe të japin urdhra të veçantë për zgjidhjen e situatave të vështira, edhe kur kjo është në kundërshtim me sinjalizimin ekzistues ose kur është në kundërshtim me normat e qarkullimit.
6. Në aktet në zbatim janë përcaktuar sinjale të tjera që janë të domosdoshme për rregullimin e trafikut, si dhe mënyrat dhe mjetet që e bëjnë më të lehtë njohjen dhe pamjen në largësi, ditën ose natën, të policëve të trafikut dhe të sinjaleve të tyre, edhe nëpërmjet sinjaleve të posaçme dalluese.

Neni 44
Kalimet në nivel

1. Pranë kalimeve hekurudhore në nivel me barriera mund të vendoset, në të djathtë të rrugës, një sinjal me një dritë të kuqe të fiksuar, i vënë me shpenzimet dhe nën kujdesin e administruesit të hekurudhës, i cili lajmëron në kohën e duhur për mbylljen e barrierave dhe që është i pajisur me një sinjal tjetër akustik. Sistemet ndriçuese ose akustike janë të detyrueshme kur bëhet fjalë për barriera të manovrueshme në largësi, ose që nuk janë të dukshme nga vendi i manovrës. Konsiderohen barriera hekurat, tubat metalikë ose mjetet e tjera që shërbejnë njësoj si mjete mbyllëse.
2. Pranë kalimeve hekurudhore në nivel me gjysmëbarrierë duhet të vendosen në të djathtë të rrugës, nën kujdesin dhe me shpenzimet e atij që e administron hekurudhën, një sistem ndriçues

me dy drita të kuqe që e alternojnë ndriçimin ndërmjet tyre dhe funksionojnë në kohën kur duhet të paralajmërojnë për mbylljen e gjysmëbarrierave, të lidhura me një sistem me sinjale akustike. Gjysmëbarrierat mund të vendosen vetëm në rastin kur karrexhata ku kalojnë mjetet është e ndarë në dy sense të ndryshme lëvizjeje nga trafikndarëse të pakalueshme që janë shtrirë në gjatësinë e përshtatshme. Kalimet në nivel mbi rrugët me sens unik që janë të pajisura me barriera, të cilat zënë të gjithë rrugën vetëm në hyrje të saj, konsiderohen kalime në nivel me gjysmëbarriera.

3. Në aktet në zbatim përcaktohen sinjale vertikale dhe horizontale të detyrueshme për paralajmërimin dhe për sinjalizimin e kalimeve në nivel, karakteristikat e sinjaleve vertikale, ndriçuese dhe akustike, si dhe sipërfaqet minimale të ndriçuara të barrierave, të gjysmëbarrierave dhe të kavaletave që vendosen në rast avarie.

4. Veprat e domosdoshme për të siguruar fushëpamjen e hekurudhave kanë karakter të shërbimit në dobi të publikut.

Neni 45

Uniformiteti i sinjalizimeve, mjetet e rregullimit e të kontrollit dhe homologimet

1. Janë të ndaluara prodhimi dhe vënia e sinjalizimeve rrugore të paparashikuara nga ky Kod dhe aktet në zbatim të tij.

2. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse urdhëron entet pronare, koncesionere ose administrues të rrugëve, bashkitë, rrethet, ndërmarrjet ose personat e autorizuar dhe të ngarkuar me vënien e sinjalizimeve rrugore, të zëvendësojnë, zhvendosin, heqin a korrigjojnë, brenda një afati kohor prej pesëmbëdhjetë ditësh, çdo sinjal të papërshtatshëm për karakteristikat, mënyrën e zgjedhjes së simbolit, mënyrën e vendosjes dhe për vendin ku është vënë. Kjo ndodh kur nuk është siç është parashikuar në Kod ose aktet përkatëse në zbatim dhe e bëjnë të papërshtatshëm një sinjal që mund të sjellë çrregullime a ngatërime në rrugë me sinjale të tjera. Gjithashtu, duhet të vendosen sinjalizimet rrugore edhe atje ku mungojnë.

3. Me kalimin e afateve të përcaktuara në pikën 2, lëvizja, zëvendësimi, vendosja, zhvendosja dhe korrigjimi i gjithçkaje tjetër që duhet për të rregulluar sinjalizimin rrugor, kryhet nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse me shpenzimet e enteve pronare të rrugës.

4. Për sinjalet që tregojnë instalime a shërbime të vëna në përdorim nga subjektet e autorizuar, enti pronar i rrugës mund t'u komunikojë, kur është e nevojshme, këtyre subjekteve për riintegrimin, zhvendosjen ose heqjen e menjëhershme brenda 10 ditëve, të sinjaleve që nuk janë në përputhje me normat sipas pikës 2, ose që janë edhe vetëm pjesërisht të dëmtuara, ose që nuk i përgjigjen më kushteve lokale dhe që mund të shqetësojnë a të ngatërrojnë dukshmërinë e sinjaleve të tjera rrugore. Me mbarimin e afatit të përcaktuar në komunikim, enti pronar i rrugës vepron vetën me shpenzimet në ngarkim të shkelësit. Organi kompetent i pushtetit lokal, me kërkesë të entit pronar, urdhëron pagesën e tij. Urdhri i tij është i formës së prerë.

5. Në aktet në zbatim janë përcaktuar sinjalet, sistemet, aparaturat dhe të tjera mjete teknike të kontrollit dhe rregullimit të trafikut, si dhe ato akte të verifikimit dhe identifikimit automatik të shkeljeve të normave të qarkullimit dhe të materialeve që për nga fabrikimi dhe shpërndarja e tyre janë subjekt i miratimit dhe homologimit nga ana e ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, duke verifikuar paraprakisht karakteristikat gjeometrike, fotometrike, funksionale dhe gjithçka tjetër të nevojshme. Në të njëjtat akte në zbatim janë përcaktuar, gjithashtu, edhe mënyrat e homologimit e të miratimit.

6. Cilido që shkel normat e pikës 1 dhe të akteve përkatëse në zbatim, dënohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë lekë deri në njëqind mijë lekë.

7. Prodhimi i sinjalizimeve rrugore lejohet vetëm për ndërmarrjet e licencuara nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, sipas nenit 35, pika 3, që parashikon nëpërmjet një shërbimi të veçantë, verifikimin e kërkesave teknike, profesionale dhe përdorimin e atrecaturave të përshtatshme, që tregohen në aktet në zbatim.

8. Cilido që në mënyrë abuzive prodhon ose shet sinjale, sisteme ose aparatura sipas pikës 5, të pahomologuara ose që nuk përputhen me prototipin e homologuar, kur ky akt nuk përbën krim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë. Kjo shkelje shoqërohet me masë administrative të konfiskimit të objekteve të shkeljes.

KAPITULLI 3 MJETET RRUGORE

KREU 1 MJETET RRUGORE NË PËRGJITHËSI

Neni 46

Përkufizimi i mjetit rrugor

1. Sipas këtij Kodi, quhen mjete rrugore të gjitha llojet e mjeteve që qarkullojnë në rrugë dhe që drejtohen nga njeriu. Nuk quhen mjete rrugore mjetet që përdoren nga fëmijët ose invalidët që, edhe pse mund të kenë motor, nuk i kalojnë kufijtë e përcaktuara nga aktet në zbatim.

Neni 47

Klasifikimi i mjeteve rrugore

(ndryshuar paragrafi i parë dhe shkronja "a" të pikës 2, shtuar shkronja "db" me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Mjetet, sipas qëllimeve të përcaktuara në këtë Kod, 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, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit;

- kategoria M2: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës 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 ndenjësës 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.

Neni 48

Mjete që lëvizin me forcën e krahut

Mjete që lëvizin me forcën e krahut, janë ato mjete që:

- a) shtyhen ose tërhiqen nga njeriu në këmbë;
- b) vihen në lëvizje nga forca muskulare e drejtuesit të tyre.

Neni 49

Mjete të tërhequra me kafshë

1. Mjetet të tërhequra me kafshë janë mjete që tërhiqen nga një ose më shumë kafshë dhe që ndahen në:

- a) mjete të destinuara kryesisht për transport njerëzish;
 - b) mjete të destinuara kryesisht për transport mallrash;
 - c) karro bujqësore të destinuara vetëm për përdorim në bujqësi.
2. Mjetet që tërhiqen nga kafshët dhe që janë të pajisura me rrëshqitëse quhen slita.

Neni 50

Mjete me pedale

(ndryshuar me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Mjete me pedale janë mjete me dy ose me më shumë rrota, që vihen në lëvizje vetëm në sajë të veprimit të muskujve, nëpërmjet pedaleve ose sistemeve të ngjashme dhe që drejtohen nga njerëzit e hipur në to. Mjete me pedale konsiderohen edhe ato mjete të pajisura me motor elektrik, me fuqi deri në 0,25 kw, furnizimi me energji i të cilave zvogëlohet në mënyrë progresive dhe përfundimisht ndërpritet kur arrihet shpejtësia 25 km/h ose kur ndalohe pedalimi.

2. Mjetet me pedale nuk mund të tejkalojnë 1.30 m gjerësi, 3 m gjatësi dhe 2.20 m lartësi.

Neni 51

Slitat

1. Qarkullimi i slitave dhe i të gjitha mjeteve të pajisura me rrëshqitëse lejohet vetëm kur rrugët janë të mbuluara me akull ose me borë me trashësinë e duhur për të mos lejuar dëmtimin e mbishtresës së rrugës.

2. Cilido që qarkullon me slita në mungesë të kushteve për të cilat u fol në pikën 1, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

Neni 52

Ciklomotorët

(ndryshuar fjalë në shkronjën "b" të pikës 1 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, ndryshuar fjalia e parë e pikës 1 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

Ciklomotorët janë mjete me motor, me dy, tre ose katër rrota që kanë këto karakteristika:

- a) motor me cilindrat jo më të mëdha se 50 cc, në qoftë se është motor me djegie të

brendshme;

b) aftësi lëvizëse mbi rrugë horizontale me një shpejtësi deri në 45 km/h;

c) ndenjëse njëvendëshe që nuk lejon transportin e një njeriu tjetër, përveç drejtuesit të mjetit.

2. Ciklomotorët me tri rrota, në sajë të ndërtimit të tyre, mund të përdoren për transport mallrash; pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë dhe përmasat gabaritë nuk mund të jenë më të mëdha se sa kufijtë e përcaktuar me udhëzim të veçantë të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, në përputhje me normativat e Komunitetit European.

3. Karakteristikat, për të cilat bëhet fjalë në pikat 1 dhe 2, janë karakteristikat konstruktive të mjetit. Në aktet në zbatim janë përcaktuar kriteret për përcaktimin e karakteristikave të sipërtreguara dhe mënyrat për kontrollin e tyre, si dhe udhëzimet teknike për verifikimin e tyre me gjendjen faktike.

4. Mjetet e mësipërme, kur e kalojnë kufirin e përcaktuar, qoftë edhe për njërin prej karakteristikave të treguara në pikat 1 dhe 2, konsiderohen si motomjete.

Neni 53

Motomjetet

1. Motomjetet janë mjete me motor, me dy, tri ose katër rrota dhe ndahen në:

a) motorë: mjete me dy rrota, të destinuara për transport njerëzish, në numër jo më të madh se dy veta, duke përfshirë edhe drejtuesin e mjetit;

b) motorë me kosh: mjete me tri rrota, të destinuara për transport njerëzish, të pajisura me karrocieri të përshtatshme dhe të afta të mbajnë deri në katër njerëz, duke përfshirë edhe drejtuesin e mjetit;

c) motomjetet për transport të përzier: mjete me tri rrota të destinuara për transport njerëzish ose mallrash, kanë maksimumi katër ndenjëse, duke përfshirë edhe atë të drejtuesit të mjetit;

d) motokarro: mjet me tri rrota, i destinuar për transport malli;

e) mototërheqës: motokarro me tri rrota, e destinuar për tërheqjen e gjysmërimorkiove;

f) motokarro për transporte të veçanta: mjete me tri rrota, të destinuara për transportin e disa mallrave ose njerëzve të caktuar në kushte të veçanta dhe karakterizohen nga pajisja, në mënyrë të përhershme, me mekanizma specialë që i shërbejnë këtij qëllimi;

g) motokarro për përdorim të veçantë: mjete me tri rrota dhe të pajisura me mekanizma të veçantë që qëndrojnë gjithmonë mbi to; në këto mjete lejohet transporti i personelit dhe materialeve që lidhen me ciklin operativ të këtyre mekanizmave;

h) autokarro: mjet me katër rrota i destinuar për transport mallrash, me maksimumi një njeri në kabinë përveç drejtuesit të mjetit; kryen transport të veçantë dhe përdoret në raste të veçanta; pesha e mjetit pa ngarkesë nuk i kalon 0,55 tonët, duke përjashtuar peshën e baterive nëse ka tërheqje elektrike; i aftë të lëvizë në rrugë horizontale me një shpejtësi maksimale deri në 80 km/h; karakteristikat konstruktive janë përcaktuar në aktet në zbatim; mjete të tilla, në qoftë se kalojnë edhe vetëm njërin prej kufijve të mësipërm, konsiderohen automjete.

2. Gjithashtu, konsiderohen motokarro edhe motoartikulet që janë: komplekse mjetesh, të përbëra nga një mototërheqës dhe nga një gjysmërimorkio, të destinuara për transportin, për të cilin bëjnë fjalë shkronjat e mësipërme “d”, “f” dhe “g”.

3. Në aktet në zbatim përcaktohen tipat e motokarrove që regjistrohen si motokarro për transport të veçantë dhe për përdorim të veçantë.

4. Motomjetet nuk mund t'i kalojnë 1.60 m gjerësi, 4.00 m gjatësi dhe 2.50 m lartësi. Pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë e një mjeti të tillë nuk duhet t'i kalojë 2.5 tonët.

5. Motoartikularët mund të kenë një gjatësi maksimale deri në 5 m.

6. Motokarrot, për të cilat flasin shkronjat “d”, “e”, “f” dhe “g”, mund të kenë deri në dy ndenjëse për njerëzit që merren me transportin, duke përfshirë edhe drejtuesin e mjetit.

Neni 54
Automjetet

1. Automjetet janë mjete me motor me të paktën katër rrota, me përjashtim të autokarrove. Automjetet ndahen në:

a) Autovetura: mjete të destinuara për transport njerëzish, që kanë maksimumi nëntë ndenjëse, duke përfshirë edhe ndenjësen e drejtuesit të mjetit;

b) Autobus: mjet i destinuar për transport njerëzish me më shumë se nëntë ndenjëse, duke përfshirë edhe ndenjësen e drejtuesit të mjetit;

c) Automjet për transport të përzier: mjet që ka një peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë jo më të madhe se 3.5 tonë, ose 4.5 tonë kur ka tërheqje elektrike a me bateri; janë të destinuara për transport njerëzish dhe mallrash me kapacitet maksimal nëntë ndenjëse, duke përfshirë edhe ndenjësen e drejtuesit të mjetit;

d) Kamion: mjet i destinuar për transportin e mallrave dhe të njerëzve të caktuar me përpunimin ose transportin e këtyre mallrave;

e) Tërheqës: mjet i destinuar vetëm për tërheqjen e rimorkiove ose gjysmërimorkiove;

f) Automjet për transport të veçantë: mjet transporti i destinuar për transportin e disa mallrave ose njerëzve të caktuar në kushte të veçanta dhe karakterizohet nga pajisja në mënyrë të përhershme, me mekanizma speciale që i shërbejnë këtij qëllimi;

g) Automjet që përdorim të veçantë: mjete të pajisura në mënyrë të përhershme me mekanizma të veçantë dhe të destinuar përgjithësisht për transportin e këtyre mekanizmave; mbi këto automjete lejohet transporti i personelit dhe materialeve që kanë lidhje me ciklin operativ të këtyre mekanizmave, si dhe transporti i njerëzve dhe mallrave që kanë lidhje me destinacionin e përdorimit të këtyre mekanizmave.

h) Autotrenat: komplekse mjete të përbëra nga dy njësi të veçanta të lidhura bashkë, nga të cilat njëra është udhëzuese; vetëm për zbatimin e nenit 61, pikat 1 dhe 2, autotrenat që kanë në mënyrë të përhershme pajisje të veçanta për transportin e mallrave të përcaktuar në aktet në zbatim, do të përbëjnë një njësi të vetme. Në çdo rast, nëse tejkalohe përmasat gabarite kufitare të përcaktuara në nenin 61, mjeti ose transporti konsiderohet jashtë norme;

i) Gjysmërimorkiatorë: mjete të përbëra nga një tërheqës dhe nga një gjysmërimorkio;

j) Artikular: është autobus i përbërë nga dy pjesë të ngurta të lidhura ndërmjet tyre nëpërmjet një mekanizmi të artikulluar; në këta tipa mjete pasagjerët e secilës pjesë qarkullojnë lirisht nga njëra tek tjetra; ndarja ose lidhja e të dy pjesëve të mjetit me njëra-tjetrën bëhet vetëm në ofiçinë;

k) Autokampe: mjete që kanë një karroceri speciale dhe janë të pajisur në mënyrë të përhershme për t'iu përshtatur transportit dhe strehimit të deri shtatë njerëzve, duke përfshirë edhe drejtuesin e mjetit;

l) Makina ngarkim-transporti: mjete ose komplekse mjete që kanë pajisje të veçanta për ngarkimin dhe transportin e materialeve që përdoren, ose janë produkt i punimeve të ndërtimit dhe të gërmimeve në miniera, si dhe të materialeve që plotësojnë gjatë ecjes ciklin e prodhimit të tyre; këto mjete ose komplekse mjete mund të përdoren në transporte që kalojnë kufirin e ngarkesës të përcaktuar në nenin 62, por jo atë të nenit 10, pika 8; në çdo rast nuk duhet të kalojnë përmasat gabarite kufitare të përcaktuara në nenin 61; makinat e ngarkim-transportit duhet, gjithashtu, të jenë të përshtatshme për t'u përdorur në kantiere ose për përdorim të përzier në rrugë dhe jashtë saj.

2. Në aktet në zbatim përcaktohen, sipas pajisjeve të tyre shoqëruese, tipat e automjeteve që regjistrohen si automjete për transporte të veçanta dhe si automjete për përdorime të veçanta.

Neni 55
Trolejbuset

1. Trolejbuset janë mjete me motor elektrik, që e marrin energjinë me kontakt nga linja ajrore

elektrike dhe që lëvizin mbi rrota të zakonshme gome. Trolejbusi mund të ketë edhe një motor me djegie të brendshme ndihmës për lëvizje, ose të jetë i pajisur me bateri për ushqimin e motorit elektrik në mungesë të ushqimit nga linjat ajrore të kontaktit.

2. Trolejbuset mund të ndahen sipas kategorive të parashikuara në nenin 54 për automjetet.

Neni 56 **Rimorkiot**

1. Rimorkiot janë mjete të destinuara për t'u tërhequr nga automjetet, për të cilat flitet në nenin 54, dhe nga trolejbuset për të cilët flitet në nenin 55, duke përjashtuar artikulet.

2. Rimorkiot ndahen në:

a) rimorkio ose gjysmërimorkio për transport pasagjerësh, ku përfshihen rimorkiot me të paktën dy akse;

b) rimorkio për transport mallrash;

c) rimorkio për transport të veçantë, sipas kuptimit përkatës që është dhënë në shkronjën "P" të nenit 54;

d) rimorkio për përdorim të veçantë, sipas kuptimit të dhënë në shkronjat "g" dhe "h" të nenit 54;

e) rimorkio kamp: rimorkio me një aks ose me dy akse të vendosura në një largësi jo më shumë se një metër, që kanë një karrocieri të veçantë dhe të pajisur për t'u përdorur si vendstrehim, por vetëm kur mjeti është i ndalur;

f) rimorkio për transportin e pajisjeve turistike dhe sportive: rimorkio me një aks ose me dy akse të vendosura në një largësi jo më shumë se një metër, të cilat kanë pajimin e nevojshëm për transportimin e pajisjeve turistike dhe sportive, si barka, planera etj.

3. Gjysmërimorkiot janë mjete të ndërtuara në mënyrë të tillë që një pjesë e tyre t'i mbivihet njësisë motorike dhe që një pjesë e konsiderueshme e ngarkesës së saj të mbahet nga kjo njësi.

4. Karrelat janë mjete shtojcë që nuk kanë më shumë se dy rrota dhe janë të destinuara për transport bagazhi, pajisjesh etj. si këto; tërhiqen nga automjetet, për të cilat flitet në nenin 54, pika 1, duke përjashtuar ato për të cilat flitet në shkronjat "h", "i" dhe "l". Karrelat konsiderohen pjesë përbërëse e automjeteve, kur hyjnë brenda përmasave gabarite kufitare dhe të ngarkesës së lejuar të përcaktuar nga nenet 61 dhe 62.

Neni 57 **Makinat bujqësore**

1. Makinat bujqësore janë makina me rrota ose me zinxhirë, të destinuara për t'u përdorur në bujqësi dhe pylltari, dhe mund të lëvizin mbi rrugë njëlloj si mjetet e tjera për të kaluar nga një vend pune tek një tjetër, ose për të transportuar mallra bujqësore etj.

2. Sipas qarkullimit mbi rrugë makinat bujqësore ndahen në:

a) Vetëlëvizëse:

1) Traktorë bujqësorë. Makina me motor me ose pa vend ngarkimi që kanë të paktën dy akse, të destinuara përgjithësisht për tërheqje, por që shërbejnë edhe për shtytje ose për të vënë në lëvizje mekanizma të caktuar; mund të jenë të pajisur me mekanizma që mbarten plotësisht ose jo plotësisht nga traktori dhe që konsiderohen pjesë përbërëse të tij.

2) Makina bujqësore teknologjike me dy ose më shumë akse. Janë makina të pajisura ose të destinuara për përdorim të mekanizmave speciale për kryerjen e operacioneve të caktuara bujqësore.

3) Makina bujqësore teknologjike me një aks. Janë makina që drejtohen nga toka prej drejtuesit të mjetit dhe mund të jenë të pajisura me karrel të shkëputshëm dhe të destinuar vetëm për transportin e drejtuesit të mjetit. Pësia e përgjithshme e mjetit nuk duhet t'i kalojë 0,7 tonët, duke përfshirë edhe drejtuesin e mjetit.

b) Të tërhequra:

1) Makina bujqësore teknologjike. Janë makina për kryerjen e operacioneve bujqësore dhe për transportin e mekanizmave dhe pajisjeve funksionale për punimet mekaniko-bujqësore; janë mjete që tërhiqen nga makina bujqësore vetëlëvizëse, me përjashtim të atyre për të cilat flitet në shkronjën “a”, pika 3.

2) Rimorkio bujqësore. Mjete të destinuara për ngarkesë dhe të tërhequra nga traktorë bujqësorë; mund të jenë të pajisura me mekanizmat e nevojshme për punime bujqësore. Ngarkesa e përgjithshme e mjetit me ngarkesë të plotë nuk duhet t'i kalojë 1.5 tonët. Rimorkiot konsiderohen pjesë përbërëse të traktorit që i tërheq.

3) Për t'iu përshtatur qarkullimit rrugor, makinat bujqësore vetëlëvizëse me rrota pneumatike ose sistem ekuivalent me to, nuk duhet të jenë të afta ta kalojnë shpejtësinë 40 km/h, kur lëvizin në rrugë horizontale; makinat bujqësore me rrota metalike, gjysmëpneumatike ose me zinxhirë metalikë, me kusht që të kenë veshje mbrojtëse, si dhe makinat bujqësore teknologjike me një aks dhe me karrel për drejtuesin e mjetit, nuk duhet të jenë të afta ta kalojnë shpejtësinë 15 km/h, kur lëvizin në rrugë horizontale.

4) Makinat bujqësore, për të cilat flitet në shkronjën “a”, pikat 1 dhe 2, si dhe në shkronjën “b”, pika 1, mund të kenë maksimumi tri ndenjëse për personelin e shërbimit, duke përfshirë edhe drejtuesin e mjetit; rimorkiot bujqësorë mund të përdoren edhe vetëm për transportin e personelit të sipërpërmendur, mjafton që të pajisen jo në mënyrë të përhershme me mjetet e nevojshme.

Neni 58

Makinat teknologjike

1. Makinat teknologjike janë makina vetëlëvizëse ose që tërhiqen, me rrota ose me zinxhirë. Këto makina janë të destinuara të operojnë mbi rrugë dhe në kantiere dhe mund të jenë të pajisura me mekanizma specialë. Këto mjete mund të lëvizin në rrugë për të kaluar nga një vend pune në tjetrin ose për të zhvendosur sende që lidhen me ciklin e punës së vetë makinës ose të kantierit, sipas kufizimeve dhe mënyrave të përcaktuara nga aktet në zbatim.

2. Sipas qëllimeve të qarkullimit rrugor, makinat teknologjike ndahen në:

a) makina që përdoren për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e veprave ndërtimore a të infrastrukturës rrugore ose për rivendosjen e trafikut;

b) makina që zhbllokojnë rrugën nga bora ose ndihmëse që shpërndajnë rërë a gjëra të këtij lloji;

c) motopirunët dhe elektropirunët: mjete të destinuara për lëvizjen e sendeve.

3. Makinat teknologjike vetëlëvizëse, sipas karakteristikave që kanë, mund të kenë jo më shumë se tri ndenjëse për personelin e shërbimit, duke përfshirë edhe drejtuesin e tyre.

4. Për t'iu përshtatur qarkullimit rrugor, këto makina nuk duhet të jenë të afta ta kalojnë shpejtësinë 40 km/h, kur lëvizin në rrugë horizontale, kurse makinat teknologjike vetëlëvizëse me rrota jopneumatike a me zinxhirë nuk duhet të jenë të afta ta kalojnë shpejtësinë 15 km/h, kur lëvizin në rrugë horizontale.

Neni 59

Mjete rrugore të veçanta

1. Quhen mjete rrugore të veçanta, ato që për karakteristikat e tyre të veçanta nuk bëjnë pjesë në mjetet e kategorizuara nga neni 52 deri te neni 58.

2. Ministri përgjegjës për transportin, në marrëveshje me ministrat që interesohen për këto probleme, përcakton me urdhër të tij:

a) kategoritë e treguara në nenet e mësipërme, ku duhet të futen mjetet e veçanta sipas qëllimeve të qarkullimit dhe të drejtimit të tyre;

b) kërkesat teknike të përshtatshme të këtyre mjeteve ndaj qarkullimit, duke i identifikuar, sipas kritereve të ekuivalentimit, me kërkesat përkatëse të përcaktuara për kategoritë e sipërpërmendura të mjeteve.

Neni 60

Ciklomotorë dhe automjete të hershme me interes historik dhe koleksionimi

(shtuar pika 3 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Janë futur në kategorinë e mjeteve të veçantë ciklomotorët, motomjetet dhe automjetet e prodhimeve të hershme, si edhe ciklomotorët, motomjetet dhe automjetet me interes historik dhe koleksionimi.

2. Hyjnë në kategorinë e prodhimeve të hershme ciklomotorët, motomjetet dhe automjetet që janë hequr nga përdorimi i zakonshëm, sepse janë të destinuara për t'u ruajtur në muze ose në lokale publike e private dhe që nuk lejohet të përdoren pasi nuk plotësojnë kërkesat e normave në fuqi për qarkullimin rrugor. Mjete të tilla janë regjistruar në listën e qendrës historike të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

3. Ciklomotorët dhe motomjetet e regjistruara në listën e qendrës historike të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, pas një periudhe gjashtëmujore, kur plotësojnë kërkesat e normave në fuqi për qarkullimin rrugor, mund të regjistrohen në regjistrin e mjeteve të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

Neni 61

Përmasat gabaritë kufitare

(ndryshuar shkronja "a" e pikës 1, pika 2, fjalia e fundit e pikës 3 dhe shtuar pika 5/1 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Me përjashtim të rasteve të përcaktuara në nenin 10 dhe në pikat e tjera të këtij neni, çdo mjet rrugor, duke përfshirë edhe ngarkesën e tij, duhet të ketë:

a) gjerësi maksimale jo më të madhe se 2,55 m. Në llogaritjen e kësaj gjerësie nuk futen pasqyrat e lëvizshme, të shikimit prapa;

b) lartësi maksimale jo më të madhe se 4 m; për autobusët dhe trolejbuset e destinuar për linjat e shërbimeve publike urbane dhe interurbane, lejohet të kenë lartësi deri 4.30 m;

c) gjatësi të përgjithshme, duke përfshirë dhe mekanizmat e tërheqjes, jo më të madhe se 7.50 m për mjetet me një aks dhe 12 m për mjetet teke me dy e më shumë akse.

2. Gjysmërimorkiorët dhe artikularët mund të kenë, duke përfshirë dhe mekanizmat e tërheqjes, gjatësi maksimale 16,50 m, me kusht që të jenë respektuar edhe kufizimet e tjera, të përcaktuara në aktet në zbatim; autobusët dhe trolejbusët artikularë, të linjave të shërbimit publik të pasagjerëve, që qarkullojnë në itinerare të përcaktuara, mund të kenë gjatësi maksimale deri 18 m; autotrenat dhe trolejbusët me rimorkio mund të kenë gjatësi maksimale deri në 18,75 m, me kusht që të jenë respektuar edhe kufizimet e tjera, të përcaktuara në aktet në zbatim.

3. Gjatësia e autokampeve nuk mund të jetë më e madhe se 8 m. Gjatësia e rimorkiove kamp, duke përfshirë dhe mekanizmat e tërheqjes, nuk mund të jetë më e madhe se 6.50 m, kur janë me një aks dhe 8 m, kur janë me dy akse. Gjerësia e autokampeve dhe rimorkiove kamp nuk duhet të jetë më e madhe se 2,55 m dhe lartësia maksimale nga toka nuk duhet të kalojë 1,8 herë largësinë minimale (në aksin tërthor), ndërmjet rrotave të mjetit.

4. Gjerësia maksimale e mjeteve të transportit me regjim temperature të kontrolluar të mallrave që prishen, mund të arrijë në 2.60 m; në llogaritjen e kësaj gjerësie nuk futen pasqyrat e lëvizshme të shikimit prapa.

5. Për të siguruar lëvizje të rregullt në kthesë të mjeteve dhe komplekseve të mjeteve, aktet në zbatim përcaktojnë kushtet që duhet të plotësojnë ato dhe mënyrën e kontrollit.

5/1. Për mjetet motorike M2 e M3 dhe rimorkiot e tyre, në kategorinë O dhe mjetet motorike

N2 e N3 dhe rimorkiot e tyre, në kategoritë O3 dhe O4, siç përcaktohen në nenin 47 të këtij ligji, të destinuara për transport, të brendshëm dhe ndërkombëtar, udhëtarësh dhe mallrash, përcaktimi i përmasave maksimale të lejuara bëhet në përputhje me dispozitat e përmendura në këtë ligj dhe/ose me vendim të Këshillit të Ministrave, në zbatim të këtij ligji.

6. Mjetet që për kërkesa të veçanta funksionale, vetëm ose së bashku me ngarkesën e tyre, i tejkalojnë përmasat gabarite kufitare të përcaktuara në pikat e mësipërme, mund të qarkullojnë vetëm si mjete jashtë norme ose si transporte në kushte jonormale.

7. Cilido që qarkullon me mjete ose komplekse mjetesh, duke përfshirë edhe ngarkesën, që tejkalojnë përmasat gabarite kufitare të përcaktuara në këtë nen, ndëshkohet me sanksione sipas nenit 10.

Neni 62

Ngarkesat kufitare

(ndryshuar pika 2, 4, fjalia e parë e paragrafit të dytë të pikës 6 dhe shtuar pika 6/1 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Pesha kufitare e përgjithshme me ngarkesë të plotë e një mjeti, që përbëhet nga pesha e vetë mjetit të gatshëm për lëvizje dhe nga ajo e ngarkesës së tij, duke përjashtuar rastet e përcaktuara në nenin 10 dhe në pikat 2, 3, 4, 5 e 6 të këtij neni, nuk mund të jetë më e madhe se 5 tonë për aks për mjetet me një aks, 8 tonë për aks për ato me dy akse dhe 10 tonë për aks për ato me 3 e më shumë akse.

2. Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me një aks nuk mund të jetë më e madhe se 6 tonë, 18 tonë për ato me dy akse dhe 24 tonë për ato me tri akse.

3. Duke përjashtuar rastet e përcaktuara ndryshe nga neni 104, për mjetet teke me motor me rrota pneumatike, që ushtrojnë një ngarkesë mesatare njësi mbi rrugë jo më të madhe se 8 daN/cm² (dekanjton për centimetër katror) dhe që, kur kanë tri ose më shumë akse, largësia midis dy akseve njëri pas tjetrit nuk është më e vogël se një metër, pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë nuk mund të jetë më e madhe se 18 tonë për mjetet me dy akse dhe 25 tonë për ato me 3 akse; 26 dhe 32 tonë përkatësisht për mjete me 3 dhe 4 akse, kur aksi i udhëzuar ka rrota të dyfishta dhe sistem varjeje pneumatik ose një sistem tjetër ekuivalent me të, sipas normave të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

4. Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një gjysmërimorkiatori ose autotreni, kur plotësojnë kushtet e pikave 2, 3 e 6, nuk duhet të jetë më e madhe se 36 tonë, kur kanë katër akse, 40 tonë kur kanë pesë ose gjashtë akse, 44 tonë kur kanë pesë ose gjashtë akse në transportin e kombinuar, që mbartin kontejnerë 40 këmbë, sipas ISO-s.

5. Cilido qoftë tipi i mjetit, pesha për aksin më të ngarkuar nuk duhet të jetë më e madhe se 10 tonë. Për rrugët a korridoret ndërkombëtare, që përcaktohen si të tilla me urdhëresë të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, ky kufi është 11.5 tonë për aks.

6. Në rastet e dy akseve afër njëri-tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se:

– 11,5 tonë, kur largësia aksiale është më e vogël se një metër.

- 16 tonë, kur largësia aksiale është një ose më e madhe se një metër dhe më e vogël se 1.30 m;

- 18 tonë, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1.30 m dhe më e vogël se 1.80 m.

Në rastin e fundit kufiri rritet deri në 19 tonë, kur aksi i udhëzuar ka rrota të dyfishta dhe sistem varjeje pneumatik ose sistem tjetër ekuivalent me të, sipas normave të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

6/1. Përcaktimi i peshave maksimale të lejuara dhe karakteristikave të tjera, për mjetet e përmendura në pikën 5/1 të nenit 61, bëhen në përputhje me dispozitat e përmendura në këtë ligj dhe/ose me vendim të Këshillit të Ministrave, në zbatim të këtij ligji.

7. Kushdo që qarkullon me një mjet, i cili me ngarkesën i tejkalon kufijtë e peshave të

përcaktuara nga ky nen, i nënshtrohet sanksioneve sipas nenit 10, me përjashtim të rasteve të parashikuara në nenin 165.

Neni 63

Tërheqja e mjeteve

1. Asnjë mjet nuk mund të tërheqë ose nuk mund të tërhiqet nga më shumë se një mjet, përveç rasteve të nevojshme të parashikuara për transporte jashtë norme, për të cilat flitet në nenin 10, si dhe përveç atyre të parashikuara nga dispozitat e nenit 103.

2. Një automjet mund të tërheqë një mjet që nuk është rimorkio, vetëm kur ky i fundit nuk është i aftë të qarkullojë si pasojë e një avarie ose për mungesë të agregateve të rëndësishme, si dhe sipas rasteve të parashikuara në nenin 157. Qëndrueshmëria e lidhjes, mënyrat dhe kujdesi në tërheqje gjatë drejtimit të mjetit duhet t'u përgjigjen kërkesave të sigurisë së qarkullimit rrugor.

3. Përveç rasteve të treguara në pikën 2, ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse mund të autorizojë për raste të veçanta tërheqjen me automjete të mjeteve që nuk janë rimorkio.

4. Në aktet e zbatimit të këtij Kodi jepen kriteret për përcaktimin e peshave kufitare për mjetet e rimorkiueshme, si dhe mënyrat dhe procedurat e ganximit.

5. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

KREU 2

MJETET E TËRHEQURA ME KAFSHË, SLITAT DHE MJETE ME PEDAL

Neni 64

Pajisjet e frenimit të mjeteve që tërhiqen nga kafshët dhe të slitave

1. Mjetet që tërhiqen me kafshë dhe slitat, duhet të jenë të pajisura me sisteme frenimi të efektshme dhe të vendosura në mënyrë të tillë që të mund të manovrohen lehtësisht në çdo rast.

2. Janë të ndaluara sistemet e frenimit që veprojnë drejtpërdrejt në sipërfaqen e rrugës.

Neni 65

Pajisjet e sinjalizimit pamor të mjeteve të tërhequra nga kafshët dhe të slitave

1. Në orët dhe në rastet e parashikuara në nenin 150, pika 1, mjetet e tërhequra me kafshë dhe slitat duhet të jenë të pajisura me dy fenerë të përpamë që lëshojnë dritë të bardhë përpara dhe me dy fenerë të prapmë që lëshojnë nga pas dritë të kuqe; fenerët janë vendosur në anët e mjetit. Duhet të jenë të pajisur edhe me dy sinjale reflektuese të bardha në pjesën e përparme, dy të kuqe nga pas dhe nga një sinjal reflektues ngjyrë portokalli në çdo anë. Këto mjete duhet të jenë të pajisura me sinjale rreziku të lëvizshme.

2. Cilido që qarkullon me një mjet që tërhiqet nga kafshët ose me një slitë të papajisur me sistemet e frenimit dhe sinjalizimin pamor të parashikuar nga nenet 64, 65 dhe 69, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.

Neni 66

Rrathët metalikë të rrotave

1. Mjetet që tërhiqen nga kafshët, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë deri në 6 tonë, mund të pajisen me rrathë metalikë, me kusht që kjo peshë të mos jetë më e madhe se 15/100 e vlerës numerike të gjerësisë së rrethit metalik të rrotës, të shprehur në centimetra. Në çdo rast tjetër mjetet duhet të jenë të pajisura me rrota gome.

2. Gjerësia e çdo rrethi rrote nuk mund të jetë kurrë më e vogël se 50 mm; buzët e rrathëve në

kontakt me rrugën duhet të jenë të rrumbullakuara me rreze jo më të vogël se trashësia e rrethit metalik; gjatë përcaktimit të gjerësisë së rrethit metalik të rrotës duhet të zbriten 5 mm për anë si efekt i rakordimeve.

3. Sipërfaqja e rrotullimit të rrethit metalik duhet të jetë cilindrike dhe pa të dala, rrudhosje a ndërprerje.

4. Bashkitë bëjnë verifikimin e gjerësisë së rrahëve metalikë të rrotave, si dhe përcaktojnë peshën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të lejuar për çdo mjet që tërhiqet nga kafshët, i destinuar për transport mallrash.

Neni 67

Targat e mjeteve të tërhequra nga kafshët dhe të slitave

1. Mjetet që tërhiqen me kafshë dhe slitat duhet të jenë të pajisura me një targë që tregon pronarin e mjetit, bashkinë ku ai banon, destinacionin e përdorimit të mjetit, numrin e regjistrimit dhe, për mjetet e destinuar për transport mallrash, peshën e përgjithshme të lejuar me ngarkesë të plotë, si dhe gjerësinë e rrethit metalik të rrotës.

2. Targa rinovohet vetëm kur duhet të modifikohet ndonjë prej treguesve të targës ose kur këta tregues nuk janë më të lexueshëm.

3. Dhënia e targave bëhet nga bashkitë që ua japin të interesuarve me gjithë treguesit e përcaktuar në pikën 1. Modeli i targave dhe çmimi përcaktohen në rregulloren e zbatimit të këtij Kodi.

4. Mjetet që tërhiqen me kafshë dhe slitat regjistrohen në regjistrin e posaçëm të bashkisë ku banon pronari i mjetit.

5. Cilido që qarkullon me një mjet që tërhiqet nga kafshët dhe që nuk plotëson kushtet e neneve 66, 67 dhe 69, ose qarkullon me një slitë të papajisur me targën e përcaktuar, apo që nuk i plotëson kërkesat e parashikuara në pikën 2, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.

6. Cilido që në mënyrë abuzive prodhon ose shet targa për mjete që tërhiqen me kafshë, slita, ose që përdor targa të prodhuara në mënyrë abuzive, për rastet kur nuk përbën krim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

7. Shkeljet, për të cilat flitet në pikat 5 dhe 6, shoqërohen me masën administrative plotësuese të konfiskimit të targës që nuk i përgjigjet kërkesave të përcaktuara, ose që është prodhuar në mënyrë abuzive.

Neni 68

Pajisjet e frenimit dhe të sinjalizimit pamor e zanor të mjeteve me pedal

1. Mjetet me pedal duhet të jenë të pajisura me rrota pneumatike, si dhe:

a) për frenimin: me sistem të pavarur për çdo aks, që vepron shpejt dhe me efektshmëri në rrotat përkatëse;

b) për sinjalizimin zanor: me një zile;

c) për sinjalizimin pamor: në pjesën e përparme me një dritë të bardhë ose të verdhë, në pjesën e prapme me dritë të kuqe dhe sinjale reflektuese të kuqe; gjithashtu te pedalet duhet të kenë sinjale reflektuese të verdha dhe të tilla, të ngjashme, duhet të ketë edhe anash.

2. Pajisjet e sinjalizimit sipas shkronjës “c” të pikës 1 duhet të mos mungojnë dhe të jenë funksionuese në rastet dhe orët e parashikuara nga neni 150, pika 1.

3. Pajisjet e sinjalizimit të parashikuara në shkronjat “b” dhe “c” të pikës 1, nuk përdoren në mjetet me pedal, kur këto përdoren në garat sportive.

4. Cilido që qarkullon me mjete me pedal që nuk ka goma pneumatike ose në të cilën, pajisjet e frenimit a të sinjalizimit pamor zanor mungojnë ose nuk plotësojnë kushtet e përcaktuara në këtë nen dhe në nenin 69, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë

lekë.

Neni 69

Karakteristikat e pajisjeve të sinjalizimit dhe të frenimit të mjeteve të tërhequra nga kafshët dhe të slitave e mjeteve me pedal

Në aktet në zbatim të këtij Kodi, për mjetet e përmendura në nenet 49, 50 dhe 51, janë përcaktuar: numri, ngjyra, karakteristikat dhe mënyrat e përdorimit të pajisjeve të sinjalizimit pamor, karakteristikat dhe mënyrat e përdorimit të pajisjeve të frenimit për mjetet e tërhequra nga kafshët, mjetet me pedal, si dhe karakteristikat e pajisjeve të sinjalizimit zanor të mjeteve me pedal.

Neni 70

Shërbime taksi me mjete transporti që tërhiqen me kafshë

1. Bashkitë janë të autorizuar të lëshojnë leje për shërbime taksi me mjete që tërhiqen me kafshë. Një shërbim i tillë zhvillohet në territorin e bashkisë dhe bashkitë përcaktojnë vendet dhe zonat ku mund të lejohen këto shërbime për interesa turistike e kulturorë. Mjetet që tërhiqen me kafshë, të destinuara për shërbime taksi, përveç targës së treguar në nenin 67, duhet të pajisen me një targë tjetër, me shënimin “SHËRBIM TAKSI”. Bashkitë mund të përcaktojnë zona të veçanta, të kufizuara dhe të piketuara, për vendqëndrimin e mjeteve të tërhequra me kafshë, të destinuara për shërbimet taksi.

2. Aktet në zbatim përcaktojnë:

- a) tipat e mjeteve që tërhiqen nga kafshë, të destinuara për shërbimin taksi;
- b) kushtet dhe kërkesat për të marrë lejen për një shërbim të tillë;
- c) mënyrat e kontrollit të këtij shërbimi;
- d) mënyrat e dhënies së lejeve, për të cilat është folur në pikën 1.

3. Në vendet dhe në periudhat e kohës, në të cilat lejohet përdorimi i slitave, mund të caktohen slita për shërbime taksi. Zbatohen po ato norma të shërbimit taksi të mjeteve që tërhiqen nga kafshë.

4. Çdo mjet ose slitë që tërhiqet nga kafshë e që kryen shërbim taksi pa pasur lejen përkatëse, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë; si dhe zbatohet masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit. Në qoftë se leja është marrë, por nuk janë respektuar kushtet e kësaj leje, masa administrative është me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë. Një shkelje e tillë shoqërohet me masën administrative plotësuese të heqjes së lejes.

KREU 3

MJETET RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOT E TYRE

PJESA 1

NORMAT KONSTRUKTIVE TË PAJIMIT DHE KONTROLLET TEKNIKE PËR QARKULLIMIN

Neni 71

Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre

1. Karakteristikat e përgjithshme konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre, që kanë lidhje me sigurinë e qarkullimit dhe mbrojtjen e mjedisit nga çdo lloj ndotjeje, duke përfshirë edhe sistemin e frenimit, janë subjekte të kontrolleve të përcaktuara nga aktet në zbatim.

2. Ministri përgjegjës për transportin, me udhëzime të veçanta, në marrëveshje me Ministrinë e Shëndetësisë dhe ministri të tjera të interesuara, përcaktojnë në mënyrë periodike karakteristikat konstruktive dhe funksionale, të cilat duhet t'u korrespondojnë automjeteve dhe rimorkiove për transporte të veçanta ose për përdorime të veçanta, si dhe mjeteve të blinduara.

3. Ministria, që mbulon veprimtarinë përkatëse, me udhëzime të veçanta, së bashku me ministrinë e tjera të interesuara, përcakton në mënyrë periodike normat teknike, sipas karakteristikave të përshkruara në pikat 1 dhe 2, si dhe mënyrat për vërtetimin e tyre.

4. Udhëzimet e përmendura në pikën 3 duhet t'u referohen marrëveshjeve ndërkombëtare.

5. Cilido që qarkullon me mjete me motor ose rimorkio, në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në aktet në zbatim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë. Nëse mjetet me motor dhe rimorkiot përdoren për transportin e mallrave të rrezikshme, masa administrative është me gjobë nga njëqind mijë deri në dyqind mijë lekë dhe zbatohet masa administrative plotësuese e bllokimit të mjetit derisa të plotësohen kërkesat e pikave 1, 2 e 3.

Neni 72

Sistemet e pajimit të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove të tyre

1. Ciklomotorët, motomjetet dhe automjetet duhet të jenë të pajisura me:

- a) sistem drejtimi;
- b) sistem frenimi;
- c) sistemin e sinjaleve pamore dhe ndriçuese;
- d) sistemin zhurmëmbytës dhe të shkarkimit, në qoftë se kanë motor me djegie të brendshme;
- e) sistemin e sinjalizimit zanor;
- f) sistemin e shikimit prapa;
- g) gomat ose sistemin ekuivalent me to.

2. Automjetet dhe motomjetet me peshë pa ngarkesë mbi 0.35 tonë, duhet të pajisen me sistemin e marsheve të lëvizjes prapa.

3. Automjetet duhet të pajisen edhe me:

a) mekanizmin e qëndrimit (freni i dorës) dhe mekanizmin e mbrojtjes (bllokazhin) për mjetet që janë konstruktuar në mënyrë të tillë, duke pasur edhe vendet përkatëse të mbërthimit, që kanë karakteristikat e treguara në aktet në zbatim për çdo kategori mjetesh;

b) sinjalin e lëvizshëm për të treguar rrezikun, sipas nenit 160;

c) treguesin kilometrik të dyllësor, sipas karakteristikave të përcaktuara në aktet në zbatim;

d) sinjalin e lëvizshëm shumëfunksionesh për ndihmë, karakteristikat e të cilit dhe mënyra e përdorimit përcaktohen në aktet në zbatim;

e) kutinë e ndihmës së shpejtë.

Automjetet mund të pajisen me aparaturë për mbledhjen automatike të taksave rrugore ose për marrjen e sinjaleve dhe informacioneve për gjendjen e trafikut.

4. Trolejbuset duhet të pajisen me sistemet dhe mekanizmat e treguar në pikat 1, 2 dhe 3, të përshtatura për mjete të këtij tipi.

5. Rimorkiot duhet të jenë të pajisura me sistemet e treguara në pikën 1, shkronjat "b", "c" dhe "g". Mjetet e afta për të tërhequr rimorkiot dhe vetë rimorkiot të jenë të pajisura me mekanizma të përshtatshëm për lidhje.

6. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, duke marrë mendimin e Ministrisë së Brendshme, me udhëzime të veçanta, përcakton sistemet shtesë, me të cilat duhet ose mund të pajisen mjetet e treguara në pikat 1 dhe 5, në lidhje me destinacionin e tyre të veçantë, ose me normat e veçanta të sjelljes së tyre.

7. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, me udhëzime të veçanta, nxjerr norma të posaçme për mbi sistemet e mjeteve të destinuara për invalidët (që drejtohen nga invalidët) ose për transportin e tyre.

8. Sistemet, për të cilat është folur në pikat e mësipërme, janë subjekt për homologim nga ana e ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

9. Në aktet në zbatim janë përcaktuar, për sistemet e treguara në pikat e mësipërme, kushtet teknike në lidhje me numrin, karakteristikat konstruktive, funksionale dhe të montimit, karakteristikat e shenjës dalluese që tregojnë përputhjen e këtyre sistemeve me normat e këtij neni dhe aktet në zbatim të tij, si dhe mënyrën e vendosjes.

10. Normat e përshkruara në pikën 9 duhet t'u referohen marrëveshjeve ndërkombëtare.

11. Homologimi i lëshuar nga një shtet i huaj për një nga sistemet e sipërpërmendura, mund të bëhet i vlefshëm në Shqipëri, në qoftë se ka reciprocitet, duke respektuar marrëveshjet ndërkombëtare.

12. Cilido që qarkullon me një nga mjetet e lartpërmendura në këtë nen, në të cilin mungon ndonjë sistem, ose ky sistem nuk është në përputhje me aktet në zbatim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

Neni 73

Mjetet mbi shina në rrugë të përbashkëta

1. Mjetet mbi shina, për të qarkulluar në rrugë të përbashkëta me mjetet rrugore me rrota, duhet të jenë të pajisura me sisteme ndriçimi dhe sinjalizimi pamor e zanor të ngjashme me ato të automjeteve. Gjithashtu, duhet të jenë të pajisura me sisteme të tilla që i lejojnë drejtuesit të mjetit lehtësi shikimi edhe nga pas. Fushëpamja e drejtuesit të mjetit, përpara dhe anash, duhet të jetë e tillë që të lejojë drejtim të sigurt të mjetit.

2. Me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin përcaktohen karakteristikat dhe mënyrat e vendosjes së sistemeve të përmendura në pikën 1 dhe karakteristikat e fushëpamjes së drejtuesit të mjetit.

3. Cilido që qarkullon në rrugë të përbashkëta, me një mjet mbi shina, që i mungojnë një ose disa prej sistemeve të parashikuara nga ky nen, ose në të cilin disa prej sistemeve, duke përfshirë edhe fushëpamjen, nuk janë në përputhje me karakteristikat a mënyrat e vendosjes sipas pikës 2, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

Neni 74

Të dhëna për identifikimin

1. Ciklomotorët, motomjetet, automjetet dhe rimorkiot duhet të pajisen që në konstruksion me:

a) një tabelë identifikimi të fiksuar fort në automjet;

b) një numër identifikimi të stampuar në shasi, në mënyrë të tillë që të mos fshihet ose të mos ndryshohet.

2. Tabela dhe numri i identifikimit duhet të vendosen në vende të dukshme mbi një pjesë të mjetit, që normalisht nuk zëvendësohet gjatë përdorimit të mjetit.

3. Në rastet kur numri i identifikimit është i falsifikuar, mungon, është i ndryshuar ose është i palexueshëm, pasi të jetë verifikuar shkaku nga organet përkatëse, duhet të ribëhet nga zyra e homologimit, e cila lëshon një akt për zyrën që bën regjistrimin.

4. Në aktet në zbatim janë përcaktuar karakteristikat, mënyrat e zbatimit dhe treguesit që duhet të përmbajë tabela e identifikimit, si dhe karakteristikat e numrit të identifikimit, për çka u fol në pikën 3.

5. Normat e përcaktuara në pikat e këtij neni duhet të përputhen me marrëveshjet ndërkombëtare, duke përfshirë edhe të drejtën e të interesuarit për të kërkuar homologimin.

6. Cilido që falsifikon, heq, zëvendëson, ndryshon, fshin ose e bën të palexueshme tabelën e konstruktorit apo numrin e identifikimit të shasisë, dënohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë, deri në njëqind mijë lekë, përveç rasteve kur përbën krim më të rëndë.

Certifikata e miratimit, certifikata e origjinës dhe deklarata e përputhjes

1. Organi përkatës i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, pas kontrollit të kërkesave të aftësisë për qarkullim dhe homologim, sipas akteve në zbatim, i jep konstruktorit të mjetit certifikatën e miratimit.

2. Kërkesës për kontroll duhet t'i bashkëngjitet certifikata e origjinës së mjetit lëshuar nga konstruktori i tij. Kur bëhet fjalë për mjete të tipit të homologuar, që i nënshtrohen kontrollit të kërkesave të përshtatshmërisë ndaj qarkullimit, certifikata e origjinës zëvendësohet nga deklarata e përputhjes, sipas pikës 6.

3. Lëshimi i certifikatës së miratimit pezullohet për kontrollet e nevojshme, kur dalin elemente që të bëjnë të mendosh se mjeti apo pjesët e tij janë me prejardhje të ndaluar.

4. Në aktet në zbatim përcaktohen karakteristikat dhe përmbajtja e certifikatës së miratimit dhe të certifikatës së origjinës.

5. Organet përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, me të parë rezultatin pozitiv nga kontrolli mbi prototipin, sipas akteve në zbatim, i lëshojnë konstruktorit certifikatën e homologimit dhe certifikatën që përmban përshkrimin e elementeve që karakterizojnë mjetin.

6. Për çdo mjet të ndërtuar në përputhje me tipin e homologuar, konstruktori i jep blerësit deklaratën e përputhjes. Kjo deklaratë, e përpiluar sipas modelit të miratuar nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, provon që mjeti është në përputhje me tipin e homologuar. Me një deklaratë të tillë konstruktori merr përgjegjësinë e plotë përpara ligjit. Konstruktori duhet të mbajë një regjistër progresiv të deklaratave të lëshuara të përputhjes.

7. Në rast se mjetet, karrocëria e të cilave ose pajisjet e tyre janë realizuar nga konstruktor tjetër nga ai i shasisë, dokumentacioni i origjinës lëshohet nga konstruktori që ka realizuar pajisjen e mjetit. Ky dokument duhet të shoqërohet me deklaratën e përputhjes ose certifikatën e origjinës që i përket shasisë.

8. Cilido që lëshon deklarata përputhjeje, të treguara në pikat 6 dhe 7, për mjete jo në përputhje me atë të tipit të homologuar, kur nuk përbën krim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë.

Kontrollet e përputhjes me tipin e homologuar

(shtuar një fjali në fund të pikës 1 dhe 2 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Ministria përgjegjëse për transportin ka të drejtë të ushtrojë kontroll në çdo kohë për përputhjen me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe të sistemeve për të cilat është lëshuar deklarata përkatëse e përputhjes. Ka të drejtë, gjithashtu, të pezullojë vlefshmërinë e homologimit të mjeteve dhe të sistemeve ose të zhvleftësojë vetë homologimin, nëse nga kryerja e kontrollit del se mungon përputhja përkatëse me tipin e homologuar. Ministri përgjegjës për transportin licencon subjektin, sipas kriterëve të përcaktuara në aktet në zbatim të Këshillit të Ministrave, për të kryer kontrollin dhe verifikimin për përputhjen me tipin e homologuar të të gjitha mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen.

2. Me udhëzime të ministrisë përgjegjëse për transportin, duke marrë mendimin e ministrive të interesuara, përcaktohen kriteret dhe mënyrat e kontrollit e të shqyrtimit të mundshëm të mjeteve dhe sistemeve që prodhohen e importohen. Detyrimet përkatëse janë në ngarkim të titullarit të homologimit. Ndalohet të regjistrohen mjetet me motor me timon në krah të djathtë, me përjashtim të rasteve të treguara në nenin 77, pika 2, të Kodit Rrugor.

3. Ndaj secilit që prodhon ose tregon një mjet jo në përputhje me tipin e homologuar, në qoftë se nuk përbën krim, merret masa administrative e pagesës së gjobës nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë.

4. Respektohen kompetencat e Ministrisë së Shëndetësisë.

Neni 77

Ndryshimet e karakteristikave konstruktive të mjeteve në qarkullim dhe azhurnimi i lejes së qarkullimit

(shtuar një fjali në fund të pikës 1 dhe ndryshuar fjalë në pikën 2 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Në aktet në zbatim përcaktohen karakteristikat konstruktive e funksionale dhe sistemet e pajisjeve që mund të modifikohen vetëm pas paraqitjes së dokumenteve. Janë përcaktuar, gjithashtu, mënyrat për kontrollin dhe azhurnimin e lejes së qarkullimit. Ndryshimi konstruktiv i automjetit, me qëllim përdorimi autoshkollë, realizohet vetëm me kërkesën e subjektit tregtar, i cili zotëron licencën për autoshkollë dhe ka në pronësi të vet automjetin përkatës.

2. Mjetet me motor dhe rimorkiot e tyre duhet t'u nënshtrohen kontrollit dhe provës pranë subjektit të licencuar nga ministri përgjegjës për transportin, sipas kriterëve të përcaktuara në aktin nënligjor të ministrit, kur janë bërë një a më shumë ndryshime të karakteristikave konstruktive ose funksionale apo të sistemeve të pajisjeve, të treguara në nenet 71 dhe 72, si dhe kur është ndërruar ose modifikuar shasia. Brenda 15 ditëve nga miratimi i ndryshimeve, organi përkatës i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor njofton për këtë zyrat kompetente për efekt të ndryshimeve në librin e regjistrimit, taksave dhe tatimeve.

3. Cilido që qarkullon me një mjet, të cilit i janë ndryshuar karakteristikat e treguara në certifikatën e homologimit dhe në lejen e qarkullimit, ose i është modifikuar shasia dhe nuk ka marrë pëlqimin pas kontrollit dhe provës ose cilido që qarkullon me një mjet që i është ndërruar shasia dhe që nuk ka marrë pëlqimin pas kontrollit të provës, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

4. Shkeljet e rregullave të mësipërme çojnë në masën administrative plotësuese të heqjes së lejes të qarkullimit.

Neni 78

Gjendja teknike e mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove të tyre në qarkullim

(ndryshuar fjalë në pikën 4 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Mjetet me motor dhe rimorkiot e tyre duhet të mbahen gjatë qarkullimit në efektivitet të lartë, që të garantojnë sigurinë e të kufizojnë zhurmat dhe ndotjen brenda kufijve të përmendur në pikën 2.

2. Në aktet në zbatim janë përcaktuar kushtet teknike në lidhje me karakteristikat funksionale të sistemeve dhe të pajisjeve, të cilat duhet t'u korrespondojnë mjeteve, veçanërisht për sa u përket gomave dhe sistemeve ekuivalente me to, frenimit, sistemeve të sinjalizimit pamor e ndriçues, kufizimit të zhurmës dhe ndotjes së mjedisit.

3. Normat e treguara në pikën 2 duhet të përputhen me marrëveshjet ndërkombëtare.

4. Cilido që qarkullon me një mjet, i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive dhe funksionale të përcaktuara, ose qarkullon me sistemet e përmendura në nenin 72, që nuk funksionojnë apo që nuk janë instaluar siç duhet, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në njëzet mijë lekë dhe zbatohet masa administrative plotësuese e bllokimit të mjetit deri në plotësimin e kërkesave teknike e funksionale.

Neni 79

Kontrolli teknik

(ndryshuar pika 1, fjalë në pikën 3 dhe 10 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, shtuar një paragraf në pikën

1 dhe ndryshuar pika 3 e shfuqizuar pika 4 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; shtuar fjalë në pikën 3 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Ministri, që mbulon veprimtarinë përkatëse, përcakton, me urdhër dhe udhëzim të veçantë, kriteret, kohën dhe mënyrat e kryerjes së kontrollit teknik të kategorive të mjeteve me motor dhe të rimorkiove, për të garantuar sigurinë dhe qetësinë në qarkullim dhe se ndotja e shkaktuar prej tyre nuk i kalon kufijtë e përcaktuar. Kontrollat teknike kryhen në qendrat e kontrollit teknik, të licencuara nga ministria, që mbulon veprimtarinë përkatëse, sipas kriterëve të përcaktuara në aktet në fuqi. Në udhëzim përcaktohen elementet, për të cilat duhet të kryhet kontrolli teknik i sistemeve të mjeteve, që kanë rëndësi për sigurinë e tyre.

Prodhuesit dhe përfaqësuesit e tyre u transmetojnë qendrave të kontrollit teknik informacion për sistemet dhe pajisjet e mjeteve për të cilat kryhet kontrolli teknik në mënyrë të vazhdueshme, në kohë, pa kufizim, me qasje të lehtë dhe jodiskriminuese. Informacioni vihet në dispozicion 6 muaj pas regjistrimit të mjetit.

Bëjnë përjashtim rastet e parashikuara në pikat 6 dhe 8 të këtij neni për të cilat informacioni transmetohet sipas kërkesës dhe pa vonesa.

2. Përmbajtja e udhëzimeve të nxjerra në zbatim të pikës 1 t'iu referohet direktivave të Komunitetit European, në lidhje me kontrollin teknik të mjeteve motorike.

3. Të gjitha mjetet që qarkullojnë dhe hyjnë në territorin e Republikës së Shqipërisë janë të detyruara të kalojnë në kontroll teknik. Për mjetet e reja me motor kontrolli teknik do të kryhet brenda tre vjetëve nga data e regjistrimit të parë. Pas kësaj periudhe ky kontroll kryhet për çdo dy vjet. Mjetet e kategorisë M1, të përdorura si taksi, autoshkolla dhe ambulanca, si dhe mjetet e kategorive M2, M3, N2, N3, O3, dhe O4 kryejnë kontroll teknik çdo vit. Mjetet e reja të kategorisë M1, të përdorura si taksi dhe ambulanca, si dhe mjetet e kategorive M2, M3, N2, N3, O3 dhe O4 kryejnë kontroll teknik brenda një viti nga data e regjistrimit të parë dhe më pas çdo vit.

4. Shfuqizuar.

5. Drejtuesi i mjetit është i detyruar të kontrollojë gjendjen teknike të mjetit para nisjes dhe gjatë udhëtimit për të shmangur aksidentet e mundshme. Qarkullimi i mjetit me të meta teknike ndëshkohet me masë administrative me gjobë sipas pikës 5 të nenit 71.

6. Organet e shërbimeve të policisë rrugore, për të cilat flitet në nenin 12, nëse kanë dyshime për gjendjen e sigurisë, zhurmshmërisë dhe ndotjes për mjete me motor ose rimorkio të veçantë, mund të urdhërojnë në çdo kohë ndalimin e tyre, duke bërë shënimin në librezën e mjetit, për një kontroll teknik të menjëhershëm jashtë radhe.

7. Udhëzimet për kontrollat për zhurmat dhe ndotjet atmosferike i nxjerr Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, në bashkëpunim me Ministrinë e Shëndetësisë.

8. Në raste aksidentesh rrugore, në të cilat automjetet ose rimorkiot kanë pësuar dëme të rënda dhe mund të lindin dyshime mbi gjendjen e sigurisë për qarkullim, organet e policisë rrugore, për të cilat flitet në nenin 12, pikat 1 dhe 2, të ardhura në vendngjarje, janë të detyruara të njoftojnë zyrën kompetente të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor për marrjen e masave për kontroll të veçantë jashtë radhe për mjetet.

9. Ministri përgjegjës për transportin përcakton tarifatat për kontrollat teknike.

10. Cilido që qarkullon me një mjet, të cilit nuk i është kryer kontrolli teknik, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë, që dyfishohet në rast të tejkalimit të afatit të kontrollit teknik më shumë se një muaj. Për mjetet e transportit të mallrave të rrezikshme tejkalimi i ofertave të kryerjes së kontrollit teknik ndëshkohet me masa administrative me gjobë nga njëqind mijë deri në dyqind mijë lekë. Për këto shkelje merret edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së lejes të qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik.

Për mosparaqitje brenda afateve të çdo kategorie mjetesh në qendrat e kontrollit teknik me mbi 10 ditë, për çdo mjet paguhet një gjobë prej një mijë lekësh dhe për ato transporte të

rrezikshme - pesë mijë lekë. Arkëtimi i gjobës bëhet nga vetë qendrat e kontrollit teknik.

11. Cilido që prodhon dëshmi kontrolli teknik false, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë, kur nuk përbën vepër penale. Për këtë shkelje merret edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së lejes së qarkullimit të mjetit, për të cilin është lëshuar dëshmi false e kontrollit teknik.

Neni 80

Kompetencat e funksionarëve të ministrisë përgjegjëse për transportin dhe organeve të saj

(ndryshuar pika 1, fjalë në pikën 2 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Kontrollat teknike, të parashikuara nga ky Kod, për mjetet me motor dhe mjetet që ato tërheqin kryhen nga punonjësit e qendrave të kontrollit teknik, të diplomuar inxhinierë mekanikë ose teknikë, mekanikë transporti.

2. Punonjësit e qendrave të treguar në pikën 1, aftësohen për kryerjen e kontrolleve teknike nëpërmjet një kursi kualifikimi me provime përfundimtare, sipas mënyrave të përcaktuara me udhëzim të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

3. Në aktet në zbatim përcaktohen profilet profesionale të nevojshme për kryerjen e kontrolleve teknike, të treguara në pikën paraardhëse.

4. Me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin fiksohen normat dhe mënyrat e kryerjes së kurseve të kualifikimit të parashikuara nga pika 2.

PJESA II

DESTINACIONI DHE PËRDORIMI I MJETEVE

Neni 81

Destinacioni dhe përdorimi i mjeteve

1. Me destinacion të mjetit nënkuptohet përdorimi i tij në bazë të karakteristikave teknike.

2. Me përdorim të mjetit nënkuptohet shfrytëzimi i tij ekonomik.

3. Mjetet mund të caktohen për përdorim vetjak ose për përdorim nga të tretët.

4. Quhet përdorim nga të tretët kur mjetet shfrytëzohen, kundrejt pagesës përkatëse, nga persona të tjerë të ndryshëm nga titullari i lejes së qarkullimit. Për rastet e tjera nënkuptohet përdorimi vetjak i mjetit.

5. Përdorimi nga të tretët përfshin:

a) dhënien me qira pa drejtues mjeti;

b) dhënien me qira me drejtues mjeti dhe shërbimi taksì për transport njerëzish;

c) shërbimin e linjës për transport pasagjerësh;

d) shërbimin e transportit të mallrave për llogari të të tretëve;

e) shërbimin e linjës për transportin e mallrave;

f) shërbimin taksì për transportin e mallrave për llogari të të tretëve.

6. Pas marrjes së lejes së përkohshme të transportit nga organet e Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse në rreth, mjetet e transportit të mallrave mund të shfrytëzohen në raste të jashtëzakonshme dhe përkohësisht për transport njerëzish. Leja e përkohshme e transportit lëshohet vetëm mbi bazën e kërkesës së titullarit të pushtetit lokal. Leja e përkohshme e transportit lëshohet nga organet përkatëse në varësi të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, për autobusët e destinuar për t'u dhënë me qira me drejtues mjeti, të cilët mund të përdoren në raste të jashtëzakonshme dhe me urdhëresë të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse në shërbime në linjë dhe anasjelltas.

7. Në aktet në zbatim janë përcaktuar karakteristikat konstruktive të mjetit në lidhje me destinacionin ose përdorimet, për të cilat ai mund të caktohet.

8. Duke përjashtuar dispozitat e ligjeve të posaçme, cilido që shfrytëzon një mjet me një destinacion ose për një përdorim të ndryshëm nga ato të treguara në lejen e transportit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

9. Cilido që, pa pasur lejen e transportit të përkohshme të përmendur në pikën 6, përdor për transport njerëzish një mjet të destinuar për transport mallrash, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

10. Mosrespektimi i pikave 8 dhe 9 çon në masën administrative plotësuese të pezullimit të lejes së qarkullimit nga 1 deri me 6 muaj. Në rast përsëritjeje pezullimi i lejes së qarkullimit shkon nga 6 muaj deri në 12 muaj.

Neni 82

Përdorimi vetjak

(ndryshuar fjalia e parafundit e pikës 2 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Për autobusët dhe mjetet e destinuar për transport njerëzish, të caktuara për përdorim vetjak, leja e transportit mund t'u lëshohet vetëm enteve publike, sipërmarrësve dhe kolektivave për plotësimin e nevojave të lidhura ngushtë me veprimtarinë e tyre, pas kontrollit të kryer mbi qenien e këtyre nevojave, sipas udhëzimeve të nxjerra nga Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse.

2. Leja e transportit për mjetet e transportit të mallrave për llogari të vet lëshohet në bazë të lejes për ushtrimin e transportit të mallrave për llogari të vet. Në lejen e transportit duhet të shënohen data dhe numri i licencës, ku cilësohet për ushtrimin e autotransportit për llogari të vet, siç parashikohet në aktet në zbatim. Dispozitat e këtij ligji nuk zbatohen për automjetet, kapaciteti transportues i të cilave është deri në 1,5 ton. Bëhen përjashtime për disa mallra të veçanta, të cilat përcaktohen me udhëzimin e Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

3. Për dokumentet e tjera, me të cilat duhet të jetë pajisur mjete i caktuar për transportin e mallrave për llogari të vet, mbeten në fuqi dispozitat e përcaktuara nga normat e veçanta në këtë fushë.

4. Cilido që shfrytëzon për përdorim vetjak një mjet të caktuar për transportin e njerëzve, me përjashtim të autoveturave për përdorim vetjak të përcaktuara në lejen e qarkullimit, pa lejen përkatëse ose nuk respekton kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në lejen e qarkullimit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

5. Mosrespektimi i dispozitave të pikës 4, çon në masa administrative plotësuese të pezullimit të lejes së transportit për një periudhë nga 6 deri në 12 muaj.

6. Cilido që shfrytëzon një mjet të përdorimit vetjak për transportin e mallrave pa lejen përkatëse, ose nuk respekton kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në licencë, ndëshkohet sipas sanksioneve të parashikuara nga nenet përkatëse të ligjit për transportin automobilistik.

Neni 83

Dhënia me qira pa drejtues mjete

(ndryshuar pika 2 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Për zbatimin e këtij neni, një mjet quhet i caktuar për dhënie me qira pa drejtues mjete kur qiradhënësi, kundrejt pagesës, detyrohet të verë në dispozicion të qiramarrësit, me kërkesën e këtij të fundit, vetë mjetin.

2. Mund të caktohen për dhënie me qira të gjitha mjetet me motor dhe rimorkiot e tyre, përfshirë edhe mjetet e caktuara për transportin e mallrave, me ngarkesë të plotë, e cila është mbi 1,5 ton, si dhe mjetet, të ndryshme nga autoveturat, të caktuara për transportin e njerëzve.

3. Leja e transportit e mjeteve të tilla lëshohet mbi bazën e licencës përkatëse.

4. Ministri përgjegjës për transportin, me urdhëresë të tij, është i autorizuar të përcaktojë kriteret dhe mënyrat për lëshimin e lejes së transportit.

5. Cilido që jep me qira, pa drejtues mjete, një mjet jo të caktuar për këtë punë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë, për automjetet ose rimorkiot dhe nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë, për mjetet e tjera. Gjithashtu, zbatohet edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejes së transportit nga 2 deri në 8 muaj.

Neni 84

Shërbimi i qiradhënies me drejtues mjete për transportin e njerëzve

1. Shërbimi i marrjes me qira me drejtues mjete për transportin e njerëzve disiplinohet me aktet përkatëse.

2. Mund të destinohen për të kryer shërbimin e qiradhënies me drejtues mjete për transportin e njerëzve:

- motorët me kosh;
- autoveturat;
- autobuset;
- motomjetet dhe automjetet për transport të përzier ose për transport të veçantë njerëzish;
- mjetet e tërhequra nga kafshët.

3. Leja e transportit e mjeteve të tilla lëshohet mbi bazën e licencës për ushtrimin e transportit.

4. Cilido që shfrytëzon për qiradhënie me drejtues mjete një mjet që nuk është caktuar për një shërbim të tillë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë dhe, kur bëhet fjalë për autobuset, nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë. Kjo shkelje çon në masën administrative plotësuese të pezullimit të lejes së transportit nga 6 deri në 12 muaj.

Neni 85

Shërbimet taksit me autovetura me drejtues mjete

1. Shërbimi taksit me autovetura me drejtues mjete ose shërbimi taksit, rregullohet nga aktet në zbatim që veprojnë në këtë sektor transporti.

2. Cilido që drejton një taksit i papajisur me licencën përkatëse, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në njëqind mijë lekë. Për këtë shkelje zbatohet edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së lejes së qarkullimit dhe konfiskim i mjetit.

3. Cilido që, megjithëse i pajisur me licencën përkatëse, drejton një taksit jo në përputhje me normat në fuqi ose me kushtet e përcaktuara në licencë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. Për këtë shkelje zbatohet edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së licencës.

Neni 86

Shërbimi i linjës për transportin e pasagjerëve

(shfuqizuar fjalia e fundit e pikës 6 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Për zbatimin e këtij neni, një mjet do të quhet i caktuar në shërbimin në linjë kur ushtruesi i këtij transporti, që shpërblehet për punën e realizuar, kryen rrugë të një destinacioni të paracaktuar dhe në itinerare të autorizuar, si dhe me ofertë të padiferencuar për publikun, edhe kur ky publik përbëhet nga një kategori e veçantë njerëzish.

2. Mund të caktohen për shërbimin në linjë të transportit të njerëzve autobuset, autobusët artikulare, trolejbuset artikulare, trolejbuset me dhe pa rimorkio, të destinuar për një transport të tillë.

3. Leja e transportit për këto mjete lëshohet mbi bazën e miratimit paraprak nga organet kompetente që lëshojnë licencat përkatëse për ushtrimin e këtyre transporteve.

4. Mjetet e mësipërme mund të përdoren vetëm në linjat, për të cilat mbajtësi i lejes së transportit ka marrë licencën, duke përjashtuar kufizimet e mundshme të përcaktuara në këtë licencë. Lëshuesi i licencës për linjën, mund të autorizojë përdorimin e mjeteve të destinuara për shërbimin në linjë në shërbimin me qiradhënie të mjeteve, me kusht që të garantohet rregullshmëria e shërbimit në linjë. Për këtë qëllim leja e transportit duhet të shoqërohet nga një dokument i lëshuar nga autoriteti që lëshon licencën e shërbimit në linjë, në të cilin tregohen linjat ose zonat e trafikut ose qiradhënia, për të cilat mund të përdoren mjetet.

5. Pronarët e automjeteve të regjistruara për t'u përdorur në shërbimin në linjë të transportit të pasagjerëve, mund t'u japin me qira ushtruesve të tjerë të transporteve në linjë të pasagjerëve, përkohësisht dhe në raste të jashtëzakonshme, sipas udhëzimeve të shpallura nga Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, një pjesë të mjeteve të tyre me autorizim të autoriteteve kompetente për lëshimin e lejeve përkatëse të transportit.

6. Cilido që përdor në shërbimin në linjë një mjet që nuk është caktuar për një shërbim të tillë, apo përdor një mjet në linja të ndryshme me ato, për të cilat ka lejen e transportit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

Neni 87

Shërbimi i transportit të mallrave për llogari të të tretëve *(ndryshuar fjalia e parafundit e pikës 2 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)*

1. Për zbatimin e këtij neni, një mjet quhet i caktuar për transportin e mallrave për llogari të të tretëve, kur sipërmarrësi detyrohet, kundrejt pagesës përkatëse, të kryejë transportin e urdhëruar nga kërkuesi i transportit.

2. Leja e transportit lëshohet mbi bazën e licencës së caktuar për kryerjen e shërbimit dhe shoqërohet me një dokument të posaçëm të përcaktuar nga aktet përkatëse që dispijlojnë këtë veprimtari dhe që është pjesë përbërëse e lejes së transportit. Dispozitat e këtij ligji nuk zbatohen për automjetet, kapaciteti transportues i të cilave është deri në 1,5 ton. Bëjnë përjashtim disa mallra të veçanta, të cilat përcaktohen me udhëzim të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

3. Cilido që përdor në shërbimin e transportit të mallrave për llogari të të tretëve një mjet që nuk është caktuar për një shërbim të tillë apo që shkel kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në licencë ose në lejen e transportit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

Neni 88

Shërbimi në linjë për transportin e mallrave

Shërbimi në linjë për transportin e mallrave dispijlohet nga ligjet përkatëse të këtij sektori transporti.

Neni 89

Transporti i mallrave për llogari të të tretëve në shërbimin taksi

1. Shërbimi taksi i transportit të mallrave për llogari të të tretëve, që kryhet me mjete me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë jo më të madhe se 6 tonë, dispijlohet nga normat e veçanta të sektorit; leja e transportit lëshohet mbi bazën e licencës së parashikuar për kryerjen e këtij shërbimi.

2. Cilido që përdor në shërbimin taksi të transportit të mallrave për llogari të të tretëve një mjet që nuk është caktuar për një shërbim të tillë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

Neni 90

Qiradhënie mjeti me këste pa drejtues mjeti me të drejtën e blerjes dhe shitjes së mjeteve me këste, me marrëveshje për t'ia rikthyer pronarit, kur nuk paguhet kësti

1. Motomjetet, automjetet dhe rimorkiot që jepen me qira me të drejtën e blerjes, regjistrohen në emër të qiradhënësit, por me shënimin në lejen e qarkullimit të emrit të qiramarrësit dhe datës së skadimit të kontratës përkatëse. Në raste të tilla regjistrimi i mjetit bëhet në përputhje me përdorimin që do t'i bëjë atij qiramarrësi dhe me kusht që ky qiramarrës të jetë zotërues i lejeve përkatëse dhe të plotësojë kushtet e parashikuara në nenet 82 dhe 90. Në këto raste konsiderohet titullar i lejes së qarkullimit edhe qiradhënësi. Treguesit e sipërpërmendur pasqyrohen në regjistrat e degës përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

2. Për efekt të zhdëmtimit të dëmeve, të shkaktuara nga qarkullimi i mjetit ndaj personave ose sendeve, qiramarrësi është përgjegjës solidar së bashku me drejtuesin e mjetit.

3. Në rastet e shitjes së mjeteve me marrëveshje për t'ia rikthyer pronarit, kur nuk paguhen këstet, mjeti regjistrohet në emër të blerësit, por me shënimin në lejen e qarkullimit të emrit të shitësit dhe të datës së pagimit të këstit të fundit. Të njëjtit tregues shënohen edhe në regjistrat e degës përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

4. Për efekt të shkeljeve administrative, ndaj qiramarrësit me këste të mjetit ose blerësit me këste me marrëveshje për t'ia rikthyer mjetin pronarit, kur nuk paguhen këstet, zbatohen sanksionet përkatëse sipas kapitullit VI.

Neni 91

Kopjet përmbledhëse të dokumenteve të qarkullimit ose drejtimit të mjetit

Kur për motive zyrtare, dokumentet e qarkullimit, leja e drejtimit ose një nga dokumentet e tjera të parashikuara në nenin 178, dorëzohen në zyrat që i kanë lëshuar ato sipas kërkesave të procedurave të përcaktuara, këto zyra lëshojnë një kopje përmbledhëse të dokumentit që kryen plotësisht rolin e atij origjinal për një afat maksimal prej tridhjetë ditësh.

PJESA III

DOKUMENTET E QARKULLIMIT DHE REGJISTRIMIT

Neni 92

Formalitetet e nevojshme për qarkullimin e automjeteve, të motomjeteve dhe rimorkiove

(shfuqizuar pikat 5, 8, shtuar pika 6/1 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Automjetet, motomjetet dhe rimorkiot për të qarkulluar duhet të jenë të pajisura me një leje qarkullimi dhe të jenë të regjistruara pranë degëve përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

2. Degët e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor marrin masa për regjistrimin dhe lëshojnë lejen e qarkullimit ndaj atij që vërteton se është pronar i mjetit, duke treguar, kur duhet, edhe gjeneralitetet e shfrytëzuesit ose të qiramarrësit me të drejtë blerjeje ose të shitësit me marrëveshje me të drejtë rikthimi, kur nuk paguhen këstet, siç është treguar në nenin 90.

3. Leja e qarkullimit nuk mund të lëshohet kur nuk plotësohen kërkesat për kryerjen e shërbimit ose transportit sipas destinacionit, kur këto kërkojnë nga dispozitat ligjore.

4. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse përcakton me udhëzim të veçantë procedurat dhe dokumentacionin e nevojshëm për regjistrimin, përmbajtjen e lejes së qarkullimit, duke parashikuar veçanërisht për rimorkiot shënimet e nevojshme për lejimin e tërheqjes së tyre.

5. Shfuqizuar.

6. Cilido që qarkullon me një mjet, për të cilin nuk është lëshuar lejeqarkullimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë. Këtij sanksioni i nënshtrohet më vete pronari i mjetit ose përdoruesi i mjetit a qiramarrësi me të drejtë blerjeje ose blerësi me marrëveshje rikthimi të mjetit pronarit, kur nuk paguhen të gjitha këstet. Për këtë shkelje zbatohet masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit.

6/1. Cilido që qarkullon me një mjet të blinduar për të cilin mungon autorizimi i lëshuar nga organi kompetent, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëqind mijë deri në dyqind mijë lekë dhe zbatohet masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit. Të njëjtat masa zbatohen ndaj zotëruesit të mjetit nëse ky i beson mjetin një drejtuesi të paautorizuar.

7. Cilido që qarkullon me një rimorkio të ganxhuar te një mjet me motor, karakteristikat e të cilit nuk janë pasqyruar në lejen e qarkullimit, kur pasqyrimi i tyre është i domosdoshëm, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

8. Shfuqizuar.

9. Normat e mësipërme nuk zbatohen për mjetet e Forcave të Armatosura, sipas nenit 136, pika 1; për këto mjete zbatohen dispozitat e nenit 136.

10. Për të arritur një thjeshtim maksimal të procedurave dhe për të siguruar raporte të kënaqshme me qytetarët, veprimet zyrtare të parashikuara nga ky nen dhe nga neni 93 duhet të kryhen nga degët e rretheve me ndihmën e sistemeve informatike të përshtatshme.

Neni 93

Formalitetet për ndryshimin e pronësisë së automjeteve, motomjeteve dhe rimorkiove dhe për ndryshimin e vendbanimit të pronarit

(ndryshuar pika 1 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Në rast ndryshimi pronësie të mjeteve rrugore ose në rastin kur u jepen në përdorim të tjerëve apo kur lidhen marrëveshje për qiradhënie me të drejtë blerjeje, personi i interesuar, brenda 30 ditëve nga data kur nënshkrimi i aktit është vërtetuar ose është gjykuar i rregullt, paraqitet pranë degës përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, e cila merr masa për regjistrimin e ndryshimit të pronësisë ose të ndryshimeve të tjera.

2. Zyra e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, sipas kërkesës së paraqitur nga pronari brenda afateve të përcaktuara në pikën 1, merr masa për rinovimin ose azhurnimin e lejes së qarkullimit që pasqyron ndryshimet e treguara në pikën e mësipërme. Në mënyrë të ngjashme veprohet edhe për ndryshimin e vendbanimit.

3. Cilido që nuk respekton dispozitat e përcaktuara nga ky nen, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

4. Cilido që qarkullon me një mjet, për të cilin nuk është kërkuar, brenda afatit të caktuar në pikën 1 dhe 2, azhurnimi ose rinovimi i lejes së qarkullimit dhe i certifikatës së pronësisë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

5. Leja e qarkullimit i merret menjëherë atij që kryen shkeljet e parashikuara në pikën 3 dhe i dërgohet zyrës së Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, që merr masa për rinovimin e saj pas zbatimit të dispozitave që janë shkelur.

Neni 94

Humbja, vjedhja ose shkatërrimi i lejes së qarkullimit

(ndryshuar titulli, pika 2 e 4, dhe shfuqizuar pika 3 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Në rast humbjeje, vjedhjeje ose shkatërrimi të lejes së qarkullimit, zotëruesi i saj duhet që, brenda 24 orëve nga konstatimi i faktit, të bëjë denoncim në organet e policisë, të cilat bëjnë shënimet përkatëse dhe lëshojnë një vërtetim.

2. Zyra e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, pasi i është

paraqitur vërtetimi i denoncimit të humbjes apo vjedhjes së lejes së qarkullimit dhe deklarata e marrjes së përgjegjësisë administrative, me kërkesë të zotëruesit të lejes së qarkullimit ose përmes një personi të autorizuar prej tij, lëshon një leje qarkullimi të re. Në mënyrë alternative mund të kërkohej lëshimi i lejes së përkohshme të qarkullimit me afat vlefshmërie maksimale prej 30 ditësh.

3. Shfuqizuar.

4. Cilido që qarkullon me një mjet për të cilin nuk janë respektuar parashikimet e pikave 1 dhe 2 të këtij neni, për rastet e humbjes, vjedhjes apo shkatërrimit të lejes së qarkullimit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. Për këtë shkëlqje zbatohet edhe masa administrative plotësuese e ndalimit administrativ të mjetit.

Neni 95

Krijimi i shoqatave të transportuesve automobilistikë dhe të Klubit të Automobilizmit

Përdoruesit e mjeteve të transportit automobilistik kanë të drejtë të organizohen në shoqata dhe në Klubin e Automobilizmit për të kontribuar, mbrojtur dhe zhvilluar transportin rrugor kombëtar dhe ndërkombëtar, si edhe për të ndihmuar e përkrahur interesat e transportit rrugor për llogari të të tretëve dhe për llogari të vet. Shoqata e transportuesve dhe Klubi i Automobilizmit janë persona juridikë të pavarur dhe nuk kanë qëllime fitimi.

Neni 96

Formalitetet të nevojshme për qarkullimin e ciklomotorëve

1. Ciklomotorët, për të qarkulluar, duhet të jenë të pajisur me:

a) një certifikatë të përshtatshmërisë teknike që përmban të dhënat e identifikimit dhe ato konstruktive, lëshuar nga një zyrë e Autoritetit Rrugor Shqiptar, mbi bazën e deklaratës së përpunuesit ose të certifikatës së miratimit, sipas nenit 75;

b) një shenjë dalluese identifikimi që lejon të përcaktohet pronari i ciklomotorit dhe rrethi përkatës.

2. Fabrikimi dhe shitja e shenjave dalluese të identifikimit bëhet vetëm nga shteti.

3. Ndryshimi i vendbanimit të zotëruesit të shenjës dalluese të identifikimit, kur nuk rezulton i regjistruar në arkivin e përgjithshëm të Qendrës së Informacionit të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, duhet të njoftohet nga i interesuari, brenda 10 ditëve dhe sipas dokumentacionit të përcaktuar, një zyrë të qarkut të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, e cila regjistron ndryshimin dhe lëshon dokumentin përkatës.

4. Në aktet e zbatimit të këtyre normave përcaktohen, mbi bazën e kriterëve ekonomike dhe të procedurave sa më të thjeshta, karakteristikat e shenjave dalluese të identifikimit, mënyrat e përdorimit të tyre dhe procedurat përkatëse të shënimit dhe shpërndarjes të përdoruesit, si edhe procedurat për ndryshimin e pronësisë.

5. Cilido që fabrikon, prodhon, tregton ose shet ciklomotorë që zhvillojnë një shpejtësi më të madhe se ajo e përcaktuar në nenin 52, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. Të njëjtët sanksion i nënshtrohet edhe ai që modifikon ciklomotorët për të arritur shpejtësi më të madhe se sa ajo e përcaktuar në nenin 52.

6. Cilido që qarkullon me një ciklomotor që ka një ose më shumë karakteristika, të cilat nuk përputhen me karakteristikat ose kushtet teknike të përcaktuara në nenin 52, ose që zhvillojnë një shpejtësi më të madhe se ajo e përcaktuar në nenin 52, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

7. Cilido që qarkullon me një ciklomotor, për të cilin nuk është lëshuar certifikata e përshtatshmërisë teknike ose është i papajisur me shenjën dalluese të identifikimit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

8. Cilido që në mënyrë abuzive fabrikon a shet shenja dalluese identifikimi për ciklomotorë ose

qarkullon me një ciklomotor me shenjë dalluese identifikimi të falsifikuar, ndëshkohet sipas nenit 99, pika 12.

9. Cilido që qarkullon me një ciklomotor të papajisur ose të pajisur me shenjën dalluese të identifikimit, të dhënat e së cilës nuk duken qartë, ose nuk njofton në afatin e caktuar për ndryshimet sipas pikës 3, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.

10. Në rast humbjeje, vjedhjeje ose shkatërrimi të shenjës dalluese të identifikimit, për zotëruesin e saj zbatohen normat dhe sanksionet e parashikuara në nenin 101. Për shkeljet e parashikuara në pikat 5 dhe 6, zbatohet masa administrative plotësuese e konfiskimit të ciklomotorit.

Neni 97

Qarkullimi i provës

1. Fabrikat që prodhojnë mjete me motor me rimorkio, përfaqësuesit e tyre, koncesionerët, komisionerët dhe agjentët e shitjes, tregtarët e autorizuar për të tilla mjete, fabrikat prodhuese të karrocive e të gomave, punonjësit e oficinave të riparimit e të modifikimeve, edhe kur punojnë për vete, nuk janë të detyruar të pajisen me lejen e qarkullimit sipas neneve 92, 109 dhe 113 për mjete që qarkullojnë për prova teknike, eksperimentale ose konstruktive, demonstrime ose transferime për arsye shitjeje a kolaudime. Megjithatë këto mjete duhet të jenë të pajisura me një autorizim për qarkullime prove, që lëshohet nga zyra e qarkut e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Në mjetin që qarkullon për provë duhet të jetë i pranishëm zotëruesi i autorizimit ose një varës i deleguar prej tij.

2. Vlefshmëria e autorizimit është njëvjeçare; ky autorizim mund të konfirmohet nëpërmjet verifikimit të plotësisimit të kërkesave të nevojshme.

3. Cilido që përdor për qëllime të tjera një mjet të caktuar për qarkullime prove, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. I njëjti sanksion zbatohet edhe kur në mjet nuk është i pranishëm zotëruesi i autorizimit apo i deleguari i tij.

Në qoftë se kryhen më shumë se dy shkelje, sipas pikës 3, ndëshkimi me masë administrative është me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë; zbatohet, gjithashtu, edhe masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit

Neni 98

Fletudhëtimi

(ndryshuar pika 1 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Automjetet, motomjetet dhe rimorkiot që qarkullojnë për qëllime verifikimi dhe kontrolli të përshtatshmërisë teknike, për të shkuar në pikat tranzit të kufirit për t'u eksportuar, për të marrë pjesë në parada të parashikuara nga autoritetet ushtarake, në panaire apo ekspozita të autorizuara për mjete të reja ose të përdorura për të cilat nuk është paguar taksa e regjistrimit, duhet të pajisen me fletudhëtimi dhe targa të përkohshme, të lëshuara nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor.

2. Fletudhëtimi duhet të tregojë itinerarin, afatin e vlefshmërisë dhe kushtet teknike, në qoftë se është e nevojshme. Afati i vlefshmërisë gjithsesi nuk mund t'i kalojë të 30 ditët. Sidoqoftë, për kërkesa të veçanta eksperimentimi mjetesht të reja që ende nuk janë regjistruar, zyra e qarkut e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor mund t'i lëshojë fabrikës konstruktuese një fletudhëtimi të veçantë, pa kufizime itinerari, me afat vlefshmërie maksimumi 180 ditë.

3. Cilido që qarkullon pa pasur e pa respektuar kushtet teknike të fletudhëtimit, itinerarin e lëvizjes dhe nuk është i pajisur me targën e përkohshme sipas pikës 1, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

4. Kur shkeljet e parashikuara nga pika 3, përsëriten më shumë se dy herë, masa administrative është me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë, si dhe zbatohet masa administrative

plotësuese e konfiskimit të mjetit.

Neni 99

Targat e regjistrimit për automjetet, motomjetet dhe rimorkiot

1. Automjetet duhet të jenë të pajisura në pjesën e përparme dhe të prapme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit.
2. Motomjetet duhet të pajisen në pjesën e prapme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit.
3. Rimorkiot dhe gjysmërimorkiot duhet të pajisen në pjesën e prapme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit.
4. Rimorkiot dhe karrelat me një aks, kur janë të ganxhuara me një mjet me motor, duhet të jenë të pajisura në pjesën e prapme me një targë që përsërit të dhënat e regjistrimit të targës së mjetit me motor që i tërheq.
5. Targat e regjuara në pikat 1, 2, 3 dhe 4 duhet të kenë karakteristika reflektuese për dritën.
6. Mjetet që qarkullojnë për prova duhet të pajisen në pjesën e prapme me një targë që është e transferueshme nga mjeti në mjet; për rastet e autotrenave ose të gjysmërimorkiatorëve targa duhet të vendoset në pjesën e prapme të mjetit që tërhiqet.
7. Në aktet në zbatim jepen kriteret e përcaktimit të targave të regjistrimit, përsëritëse, të provës dhe të njohjes.
8. Në aktet në zbatim jepet shenja zyrtare që duhet të kenë targat e çdo lloji, duke përjashtuar targat përsëritëse.
9. Aktet në zbatim përcaktojnë për targat sipas këtij neni:
 - kriteret për formimin e të dhënave të regjistrimit;
 - vendin e vendosjes dhe mënyrat e vendosjes;
 - karakteristikat konstruktive, përmasore, fotometrike, kromatike dhe të dallueshmërisë, si dhe kërkesat e verifikimit, nëse targa është e përshtatshme për t'u pranuar.
10. Mbi automjetet, motomjetet dhe rimorkiot është e ndaluar të vendosen shkrime, distinktiva ose shenja që mund të krijojnë keqkuptime në identifikimin e mjetit.
11. Cilido që shkel dispozitat e pikave 1, 2, 3 dhe 4 ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.
12. Cilido që qarkullon me një mjet të pajisur me një targë që nuk është e vetja ose është e falsifikuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.
13. Cilido që shkel dispozitat e pikave 5, 6 dhe 10 ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.
14. Cilido që falsifikon, ndryshon ose ndërron targën automobilistike apo përdor targa të modifikuara, të falsifikuara a të ndërruara, kur nuk përbën vepër penale, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.
15. Për shkeljet e parashikuara në pikat e mësipërme, zbatohet edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së targës që nuk i përgjigjet kërkesave të përcaktuara. Për shkeljet e parashikuara në pikën 12 zbatohet masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit.

Neni 100

Prodhimi, shpërndarja, kthimi dhe tërheqja e targave

1. Prodhimi dhe shpërndarja e targave të mjeteve me motor ose të mjeteve të tërhequra prej tyre, bëhet vetëm nga shteti. Ministri përgjegjës për transportin, me udhëzim të tij, pasi ka marrë mendimin e ministrit të Financave, përcakton çmimin e shitjes së targave.
2. Targat i jepen zotëruesit të mjetit nga zyra e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, pas kryerjes së regjistrimit të mjetit.

3. Cilido që prodhon ose shpërndan në mënyrë abuzive targa për automjete, motomjete dhe rimorkio, ndëshkohet, kur kjo shkelje nuk përbën krim, me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë dhe zbatohet edhe masa administrative plotësuese e konfiskimit të targave.

Neni 101

Humbja, vjedhja, dëmtimi dhe shkatërrimi i targës

(ndryshuar pika 2, shfuqizuar pika 3 dhe hequr fjalë në pikën 6 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Në rast humbjeje, vjedhjeje ose shkatërrimi të ndonjëres prej targave të treguara në nenin 99, zotëruesi i lejes së qarkullimit duhet të bëjë denoncim brenda 24 orëve në organet e policisë, të cilat mbajnë shënimet e duhura dhe lëshojnë vërtetimin përkatës.

2. Pasi të jetë bërë denoncimi i humbjes ose vjedhjes së targave, zotëruesi i lejes së qarkullimit ka të drejtë të kërkojë menjëherë pranë degës përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor një regjistrim të ri për mjetin, sipas procedurave të përcaktuara në nenin 92 të Kodit.

3. Shfuqizuar.

4. Të dhënat e regjistrimit të treguara në targë duhet të jenë gjithmonë të lexueshme. Kur për shkak të dëmtimeve këto të dhëna nuk janë më të lexueshme, zotëruesi i lejes së qarkullimit duhet t'i kërkojë zyrës kompetente të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor një regjistrim të ri të mjetit, sipas procedurave të treguara në nenin 92.

5. Në rastet e shkatërrimit të një prej targave të treguara në nenin 99, pika 1, zotëruesi i lejes së qarkullimit, mbi bazën e vërtetimit të denoncimit sipas pikës 1, duhet të kërkojë një regjistrim të ri të mjetit.

6. Zotëruesi i lejes së qarkullimit që, në rast humbjeje, vjedhjeje ose shkatërrimi të targës së regjistrimit ose të targës së mjeteve që qarkullojnë për prova, nuk përmbush detyrimet sipas pikës 1, pa përmbushur detyrimet sipas pikave 1 dhe 2, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

7. Cilido që qarkullon me një targë që nuk është plotësisht dhe qartësisht e lexueshme, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

Neni 102

Detyrimet që rrjedhin nga heqja prej qarkullimit e mjeteve me motor dhe rimorkiove

1. Ana e interesuar, zotëruese e një automjeti, motomjeti ose rimorkioje, ose që mban titullin e zotëruesit, duhet që brenda 10 ditëve të njoftojë degën e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor për shkatërrimin, skrapimin ose eksportimin përfundimtar jashtë shtetit të mjetit, duke kthyer certifikatën e pronësisë, lejen e qarkullimit dhe targat.

2. Targat dhe dokumentet e qarkullimit merren gjithashtu zyrtarisht nëpërmjet organeve të policisë që kujdesen për dorëzimin e tyre në degën e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, në rast se kanë kaluar 30 ditë nga heqja e mjetit nga qarkullimi, sipas nenit 157, dhe nuk është denoncuar mungesa e tij, ose vetë mjeti nuk është reklamuar nga zotëruesi i dokumenteve të sipërpërmendura apo që ka titullin e zotëruesit, ose është skrapuar apo tjetërsuar, sipas kuptimit të këtij neni.

3. Administratorët e qendrave të mbledhjes dhe shitjes së motomjeteve, automjeteve dhe rimorkiove për t'i çmontuar dhe kthyer në skrap, nuk mund t'i tjetërsojnë, çmontojnë ose shkatërrojnë këto mjete pa përmbushur detyrimet e përcaktuara në pikën 1, për rastet kur zotëruesi ose ai që ka titullin e zotëruesit, nuk i ka përmbushur më parë këto detyrime.

4. Të njëjtat detyrime të përcaktuara në pikën 3 kanë edhe përgjegjësit e qendrave të mbledhjes, ose të vendeve të tjera ku ruhen mjetet e hequra nga qarkullimi sipas nenit 157, në rastin e skrapimit të mjetit të parashikuar nga neni 211, pika 4.

5. Cilido që shkel dispozitat e pikave 1 dhe 2 ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë. Ky sanksion është me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë, në qoftë se shkelja është kryer sipas pikave 3 dhe 4.

KREU 4

QARKULLIMI NË RRUGË I MAKINAVE BUJQËSORE DHE TEKNOLOGJIKE

Neni 103

Përmasa gabaritë dhe ngarkesa kufitare të makinave bujqësore

1. Për makinat bujqësore vetëlëvizëse dhe për ato të tërhequra që qarkullojnë në rrugë, zbatohen përmasat gabaritë kufitare të përcaktuara me normat e nenit 61, përkatësisht për makinat bujqësore vetëlëvizëse dhe rimorkiot.

2. Duke përjashtuar rastet, për të cilat është vendosur ndryshe në nenin 57, pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë e makinave bujqësore me rrota nuk mund të jetë më e madhe se 5 tonë kur janë me një aks, 8 tonë kur janë me dy akse dhe 10 tonë kur janë me tri a më shumë akse.

3. Për makinat bujqësore vetëlëvizëse dhe për ato të tërhequra që janë të pajisura me rrota pneumatike, që ushtrojnë një ngarkesë mesatare njësi mbi rrugë jo më të madhe se 8 daN/cm² dhe që kur kanë tri a më shumë akse largësia ndërmjet dy akseve njëri pas tjetrit nuk është më e vogël se 1.20 m, peshat e përgjithshme me ngarkesë të plotë, duke iu referuar pikës 2, nuk mund të jenë më të mëdha se përkatësisht 6 tonë, 14 tonë dhe 20 tonë.

4. Pesha maksimale mbi aksin më të ngarkuar nuk mund të jetë më e madhe se 10 tonë; ajo mbi dy akse njëri pas tjetrit në largësi më të vogël se 1.20 m nuk mund t'i kalojë 11 tonët dhe kur largësia është më e madhe se 1.20 m, kjo peshë e shpërndarë mbi të dy akset mund të shkojë deri në 14 tonë.

5. Në të gjitha kushtet e ngarkesës së makinës bujqësore vetëlëvizëse, pesha që ushtrohet në rrugë nga aksi udhëzues në gjendje statike nuk duhet të jetë më e vogël se 20% e peshës vetjake të makinës në lëvizje. Kjo vlerë nuk duhet të jetë më e vogël se 15% për makinat që lëvizin me shpejtësi më të vogël se 15 km/orë dhe 13% për makinat bujqësore me gjysmë zinxhiri.

6. Pesha e përgjithshme e makinave bujqësore me zinxhirë nuk mund të jetë më e madhe se 16 tonë.

7. Traktorët bujqësore, për të qarkulluar në rrugë me mekanizma të mbartur ose gjysmë të mbartur, duhet të plotësojnë këto kushte:

a) e dala e përparme (e llogaritur nga aksi i përparmë) e kompleksit bujqësor nuk duhet të jetë më e madhe se 60% e gjatësisë së traktorit pa kundërpesha;

b) e dala e pasme (e llogaritur nga aksi i pasmë) e kompleksit bujqësor (traktor dhe mekanizëm i mbartur) nuk duhet të jetë më e madhe se 90% e gjatësisë së traktorit pa kundërpesha;

c) gjatësia e përgjithshme, që përbëhet nga shuma e daljes së përparme me daljen e pasme dhe me hapin (largësia ndërmjet aksit të parë dhe atij të pasmë) e traktorit, nuk duhet të jetë më e madhe se dyfishi i gjatësisë së traktorit pa kundërpesha;

d) dalja anësore nuk duhet të kalojë 1.60 m nga plani gjatësor vertikal i mesit të traktorit;

e) pesha e kompleksit (traktor dhe mekanizëm i mbartur) nuk duhet të kalojë peshën e lejuar të përcaktuar nga normat e akteve në zbatim të këtij Kodi, në bazë të pikave të mëparshme të këtij neni;

f) lidhja b-r trepërmasore e mbështetëseve mbërthyesë të mekanizmave duhet të mos lejojë gjatë transportit asnjë lloj lëkundjeje të mekanizmave ndaj traktorit, me përjashtim të rasteve kur mekanizmi është i pajisur me një ose më shumë rrota lirisht të rrotullueshme ndaj aksit vertikal mbështetës;

g) mjetet bujqësore me rimorkio, plug ose makineri teknologjike, të dalin në rrugë shtetërore, kur koha është e keqe, pasi të jetë bërë pastrimi nga balta për të mos ndotur rrugën.

8. Makinat bujqësore që për nevoja funksionale kanë përmasa gabaritë dhe peshë më të madhe

se ato të përcaktuara në pikat 1 deri në 6, si dhe traktorët e pajisur me mekanizma të mbartura ose gjysmë të mbartura, që nuk plotësojnë kërkesat e pikës 7, konsiderohen makina bujqësore jashtë norme dhe për të qarkulluar në rrugë duhet të kenë autorizim të vlefshëm për një vit dhe të përsëritshëm, të lëshuar nga Autoriteti Rrugor Kombëtar, kur rrugët janë shtetërore dhe nga rrethi për rrugët e tjera.

9. Në aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktohen vendosjet, karakteristikat fotometrike, ngjyrat dhe mënyrat e përdorimit të pajisjeve a sistemeve të sinjalizimit pamor, që paralajmërojnë pengesat që sjellin në qarkullim makinat bujqësore, për të cilat flitet në pikat 7 dhe 8; në aktet në zbatim jepen udhëzimet dhe kushtet që duhen respektuar gjatë lëvizjes në rrugë.

10. Cilido që qarkullon në rrugë me makina bujqësore, të cilat i tejkalojnë përmasat gabarite kufitare dhe peshat e lejuara, pa autorizimin përkatës ose që nuk respekton udhëzimet dhe kushtet e përcaktuara në këtë autorizim, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

11. Cilido që qarkullon në rrugë me një makinë bujqësore jashtë norme dhe nuk e ka me vete autorizimin përkatës, i nënshtrohet masës administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Udhëtimi mund të vazhdojë vetëm pas paraqitjes së autorizimit, kjo nuk e përjashton pagesën e gjobës së masës administrative.

12. Për shkeljet sipas pikës 10, zbatohen edhe masat plotësuese administrative të parashikuara nga pika 23 e nenit 10.

Neni 104

Tërheqja e makinave bujqësore

1. Komplekset lëvizëse në rrugë, të formuara nga makinat bujqësore vetëlëvizëse dhe makinat bujqësore të tërhequra, nuk mund të kalojnë gjatësinë 15.50 m.

2. Sipas kufizimit të pikës 1, traktorët bujqësorë mund të tërheqin deri në dy rimorkio bujqësore brenda rrugëve të brendshme të fshatrave në sezon prodhimi ose jo më shumë se dy makina bujqësore teknologjike, me kusht që të jenë të pajisura me sisteme frenimi që komandohen që nga traktori.

3. Për traktorët bujqësorë me mekanizma të mbartur në pjesën e përparme ndalohet tërheqja e makinave bujqësore të rimorkueshme që nuk kanë sisteme frenimi, edhe nëse këto makina konsiderohen pjesë përbërëse e traktorit.

4. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

Neni 105

Norma konstruktive dhe sistemet e pajimit të makinave bujqësore

1. Makinat bujqësore të përcaktuara në nenin 57, pika 2, për të qarkulluar në rrugë, duhet të garantojnë qëndrueshmëri të mjaftueshme edhe kur qarkullojnë vetë, edhe kur qarkullojnë duke tërhequr makina bujqësore të rimorkiueshme, ose duke mbartur a gjysmëmbartur mekanizma, për të cilët duhet të jetë garantuar lidhja trepërmasore. Makinat bujqësore vetëlëvizëse duhet të jenë konstruktuar në mënyrë të tillë që të sigurojnë një fushëpamje të përshtatshme edhe kur kanë kabinë drejtimi të mbyllur, kur kanë sisteme mbrojtëse për drejtuesin e mjetit dhe kur mbartin a gjysmëmbartin mekanizma. Ndenjësjë e drejtuesit të mjetit duhet të jetë e arritshme me lehtësi dhe e rehatshme, si dhe me komanda që përdoren lehtësisht.

2. Makinat bujqësore vetëlëvizëse të përcaktuara në nenin 57, pika 2, shkronja “a”, duke përjashtuar ato të numrit 3, duhet të jenë të pajisura me:

- a) sisteme sinjalizimi pamor dhe ndriçimi;
- b) sisteme frenimi;
- c) sistem drejtimi;

- d) sisteme për shuarjen e zhurmës së motorit;
- e) sisteme sinjalizimi zanor;
- f) sistem shikimi prapa;
- g) rrota ose zinxhirë të përshtatshëm për të lëvizur në rrugë;
- h) sisteme të heqshme për mbrojtjen nga pjesët e rrezikshme;
- i) sisteme ganxhimi të heqshme apo të paheqshme, kur janë makina të parashikuara për tërheqje;

j) sipërfaqe të tejdukshme (xhama) të sigurta dhe sisteme për fshirjen e xhamit.

3. Makinat bujqësore vetëlëvizëse të përcaktuara në nenin 57, pika 2, shkronja “a”, numri 3, duhet të pajisen me sistemet e shkronjave të mësipërme “b”, “c”, “d”, “g” dhe “h”; duhet , gjithashtu, të jenë të pajisur me sistemet sipas shkronjës “a”, që mund të jenë edhe të heqshme; kur kanë peshë deri 0,3 tonë mund të mos kenë sistemet e shkronjës “b”.

4. Makinat bujqësore të tërhequra të përcaktuara në nenin 57, pika 2, shkronja “b”, duhet të pajisen me sistemet e shkronjave “a”, “b”, “g”, “h” dhe “i” të pikës 2; makinat bujqësore të tërhequra të përcaktuara në nenin 57, pika 2, shkronja “b”, numri 1, kur kanë peshë të përgjithshme më të vogël ose të barabartë me peshën e lejuar për rimorkim të makinave bujqësore që tërheqin makinat bujqësore teknologjike pa frena, mund të mos i kenë sistemet e parashikuara në pikën 2, shkronja “b”. Lejohet që, për makinat bujqësore të tërhequra, duke përfshirë rimorkiot bujqësore, sistemet e shkronjës “a”, pika 2, të jenë të heqshme.

5. Kushtet teknike përkatëse të karakteristikave konstruktive të makinave bujqësore dhe të sistemeve, me të cilat ato duhet të pajisen, kur nuk parashikohen në aktet në zbatim të këtij Kodi, përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin, në marrëveshje me ministrin e Bujqësisë dhe Ushqimit, duke përfshirë problemet e zhurmave e të ndotjes së mjedisit që janë në kompetencë të ministrit të Shëndetësisë. Me të njëjtën procedurë mund të përcaktohen karakteristika, numri dhe mënyra përdorimi të sistemeve, për të cilat flitet në këtë nen.

6. Makinat bujqësore të përcaktuara në nenin 57, pika 2, duhet gjithashtu, t’u përgjigjen dispozitave për mjetet dhe sistemet e mbrojtjes, të parashikuara në normativat për sigurinë dhe higjienën. Për këto shkelje merret edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së lejes së qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik në punë, si edhe për mbrojtjen e mjedisit nga çdo lloj ndotjeje.

7. Kur udhëzimet sipas pikës 5 janë objekt i marrëveshjeve ndërkombëtare, ku aderon vendi ynë, kushtet teknike janë ato që bëjnë pjesë në këto marrëveshje; për homologimin bën përjashtim e drejta e të interesuarve, për të kërkuar zbatimin e kushteve teknike të rregulloreve ose të rekomandimeve të shpallura nga Zyra Europiane e Kombeve të Bashkuara - Komisioni Ekonomik për Europën, të pranuar nga ministria kompetente përkatëse.

8. Me të njëjtat udhëzime mund të bëhet i detyrueshëm respektimi i normave të unifikimit që kanë lidhje me dispozitat e pikave 1, 2, 3, 4, 5 dhe 6.

Neni 106

Verifikimi i makinave bujqësore për përshtatshmërinë ndaj kërkesave të qarkullimit

1. Makinat bujqësore të përcaktuara në nenin 57, pika 2, janë subjekt i verifikimit të të dhënave të identifikimit, të fuqisë së motorit, kur është e nevojshme, dhe i përputhjes me kushtet teknike dhe karakteristikat e përcaktuara me norma ligjore. Aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktojnë kategoritë e makinave bujqësore të tërhequra që përjashtohen nga ky verifikim.

2. Verifikimi sipas pikës 1 kryhet gjatë kontrollit dhe provave nga ana e organeve të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, sipas mënyrave të përcaktuara me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin, i cili merr mendimin paraprak të ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit duke përfshirë çështjet që lidhen me zhurmat dhe ndotjen e mjedisit që janë në kompetencë të ministrit të Shëndetësisë.

3. Për makinat bujqësore të përmendura në pikën 1 që prodhohen në seri, verifikimi kryhet

mbi një prototip nëpërmjet homologimit të tipit, sipas mënyrave të përcaktuara me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin, i cili merr mendimin paraprak të ministrit të Bujqësisë dhe të Ushqimit, duke përjashtuar çështjet që lidhen me zhurmat dhe ndotjen e mjedisit e që janë në kompetencë të ministrit të Shëndetësisë. Duke përjashtuar marrëveshjet ndërkombëtare, homologimi i përgjithshëm ose i pjesshëm i lëshuar nga një shtet i huaj mund të njihet vetëm mbi bazën e reciprocitetit.

Neni 107

Lëshimi i certifikatës së përshtatshmërisë teknike ndaj qarkullimit dhe i lejes së qarkullimit të makinës bujqësore

1. Për t'u futur në qarkullim makinat bujqësore, me përjashtimet e parashikuara në pikën 1 të nenit 106, duhet të jenë të pajisura me një certifikatë përshtatshmërie teknike ndaj qarkullimit ose me leje qarkullimi.

2. Certifikata e përshtatshmërisë teknike ndaj qarkullimit ose leja e qarkullimit lëshohet pas përfundimit pozitivisht të verifikimit të parashikuar në nenin 106, pika 1, në bazë të një dokumentacioni që është në gjendje të përcaktojë origjinën e makinës bujqësore. Në aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktohen përmbajtja dhe karakteristikat teknike të certifikatës së përshtatshmërisë teknike dhe lejes së qarkullimit.

3. Për makinat bujqësore që nuk prodhohen në seri, duke përfshirë edhe prototipat e prodhimeve në seri, dokumentacioni i origjinës përbëhet nga certifikata e origjinës së ekzemplarit që lëshohet nga fabrika konstruktuese ose prodhuese. Kur bëhet fjalë për makina bujqësore të konstruara me pjesë të veçanta, duhet të paraqitet dokumentacioni i origjinës për secilën pjesë.

4. Për makinat bujqësore të tipit të homologuar të prodhuar në seri konstruktori ose përfaqësuesi ligjor i tij, i lëshon blerësit një deklaratë tip, sipas modelit të miratuar nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, e cila vërteton që makina bujqësore me të gjitha pjesët e saj është në përputhje me tipin e homologuar. Me këtë deklaratë konstruktori mban përgjegjësi të plotë ligjore. Kjo deklaratë, kur lejohet lëshimi i saj, ka edhe vlerën e certifikatës së origjinës.

5. Për makinat bujqësore të tipit të homologuar dokumentet e qarkullimit, për të cilat flitet në pikën 2, lëshohen duke u mbështetur në deklaratën e përputhjes me tipin e homologuar, pa kryer verifikime të mëtejshme.

6. Cilido që lëshon deklaratën e përputhjes për makinat bujqësore që nuk përputhen me tipin e homologuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

7. Lëshimi i certifikatës së përshtatshmërisë teknike ndaj qarkullimit, ose i lejes së qarkullimit, pezullohet kur shfaqen elemente që tregojnë mundësinë e një krimi që ndiqet penalisht.

Neni 108

Kontrolli i përputhjes së makinës bujqësore me tipin e homologuar

1. Makinat bujqësore dhe sistemet përkatëse të tipit të homologuar identifikohen për qëllimet e nenit 74.

2. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse ka të drejtë të marrë dhe të bëjë në çdo moment verifikimin e përputhjes me tipin e homologuar të makinave bujqësore që ende nuk janë regjistruar dhe të sistemeve të tyre përkatëse, të destinuara për tregun e brendshëm dhe që janë identifikuar sipas normave të pikës 1. Me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin, i cili merr mendimin paraprak të ministrit të Bujqësisë dhe të Ushqimit, duke përjashtuar çështjet që lidhen me zhurmat dhe ndotjen e mjedisit që janë në kompetencë të ministrit të Shëndetësisë, përcaktohen kriteret dhe mënyrat e marrjes dhe verifikimit të makinës bujqësore, si edhe pagesat përkatëse në ngarkim të titullarit, për të cilin kryhet homologimi.

3. Me të njëjtin udhëzim janë përcaktuar procedurat që duhen ndjekur për pezullimin ose

anulimin e homologimit, për rastet kur gjatë kontrolleve, sipas pikës 2, rezulton që nuk është respektuar përputhja e serisë me tipin e homologuar.

4. Cilido që prodhon ose shet një makinë bujqësore ose sisteme makinash bujqësore që nuk përputhen me tipin e homologuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë.

5. Cilido që prodhon ose shet një makinë bujqësore të homologuar dhe që lëshon një deklaratë përputhjeje me tipin e homologuar, të papajisur me të dhënat e identifikimit sipas normave të pikës 1, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

Neni 109

Regjistrimi, leja e qarkullimit dhe certifikata e përshtatshmërisë teknike për qarkullimin e makinave bujqësore

1. Makinat bujqësore të treguara në nenin 57, pika 2, shkronja “a”, numrat 1 dhe 2, shkronja “b”, numri 2, duke përjashtuar rimorkiot bujqësore me peshë të përgjithshme jo më të madhe se 1.50 tonë, për të qarkulluar në rrugë duhet të regjistrohen dhe të pajisen me lejen e qarkullimit. Ndërsa makinat bujqësore të treguara në nenin 57, pika 2, shkronja “a”, numri 3, dhe shkronja “b”, numri 1, me përjashtimet e parashikuara në nenin 106, pika 1, dhe rimorkiot bujqësore me peshë të përgjithshme jo më të madhe se 1.50 tonë, për të qarkulluar në rrugë duhet të pajisen me certifikatën e përshtatshmërisë teknike për qarkullim.

2. Leja e qarkullimit ose certifikata e përshtatshmërisë teknike për qarkullim lëshohet nga degët e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Këto zyra marrin masa për regjistrimin e makinave bujqësore të treguara në nenin 57, pika 2, shkronja “a”, numrat 1 dhe 2, shkronja “b”, numri 2, duke përjashtuar rimorkiot bujqësore me peshë të përgjithshme jo më të madhe se 1.50 tonë, në emër të pronarit të mjetit ose të atij që kryen punime agromekanike apo dhënie me qira makinash bujqësore, si dhe në emër të enteve a shoqërive publike.

3. Ndryshimi i pronësisë i makinave bujqësore që i nënshtrohen regjistrimit, si dhe ndryshimi i vendqëndrimit ose vendbanimit të pronarit të tyre, duhet t'u njoftohet brenda 10 ditëve zyrave të drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, së bashku me dokumentacionin përkatës dhe lejen e qarkullimit nga pronari i ri dhe nga zotëruesi i lejes së qarkullimit. Këto zyra shënojnë ndryshimet përkatëse në lejen e qarkullimit. Kur kërkesa e paraqitur për ndryshimin e pronësisë është veprim i njëanshëm, këto zyra duhet të sigurojnë edhe një deklaratë për marrje përgjegjësie dhe të marrin masa për njoftimin e pronarit të ri sipas procedurës së përcaktuar në nenin 94, pika 4, kur kjo është e zbatueshme.

4. Regjistrimi i ndryshimit të pronësisë është i mundur vetëm kur pronari i ri plotëson kërkesat e pikës 2.

5. Aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktojnë përmbajtjen dhe karakteristikat e lejes së qarkullimit dhe të certifikatës së përshtatshmërisë teknike me tipin e homologuar, si dhe procedurat për kryerjen e ndryshimeve të parashikuara në pikat 2, 3 dhe 4.

6. Cilido që qarkullon në rrugë me një makinë bujqësore, për të cilën nuk është lëshuar leja e qarkullimit ose certifikata e përshtatshmërisë teknike për qarkullim, ose që nuk respekton kushtet e përcaktuara në lejen e qarkullimit ose në certifikatën e përshtatshmërisë teknike për qarkullim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë. Për rastet kur nuk bën njoftimin e ndryshimit të pronësisë ose vendqëndrimit a vendbanimit në kohën e caktuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Pasojë e kësaj shkeljeje është edhe masa plotësuese administrative e tërheqjes së lejes së qarkullimit ose të certifikatës së përshtatshmërisë teknike për qarkullim.

Neni 110

Kontrolli i makinave bujqësore në qarkullim

1. Ministria përgjegjëse për transportin, në marrëveshje me Ministrinë e Bujqësisë dhe të Ushqimit, urdhërojnë kontrollin e përgjithshëm a të pjesshëm të makinave bujqësore të regjistruara sipas normave të nenit 109, me synim verifikimin e kërkesave minimale të sigurisë së qarkullimit, si dhe të gjendjes së tyre teknike.

2. Organet e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe Policisë Rrugore, kur lindin dyshime për respektimin e kërkesave sipas pikës 1, mund të urdhërojnë në çdo moment kontrollin e përgjithshëm për makina bujqësore të veçanta.

3. Aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktojnë procedurat, afatet dhe mënyrat e kryerjes së kontrollit, për të cilin flitet në këtë nen, dhe, kur është e nevojshme, kriteret për verifikimin e kërkesave minimale të përshtatshmërisë për qarkullim që duhet të plotësojnë makinat bujqësore në qarkullim, si dhe të gjendjes teknike të tyre.

4. Ministria përgjegjëse për transportin, në marrëveshje me ministrin e Bujqësisë dhe Ushqimit, mund të urdhërojë modifikimin e normativave të parashikuara nga ky nen, për t'i përshtatur me dispozitat përkatëse të marrëveshjes ndërkombëtare.

5. Për makinat bujqësore, për të cilat flitet në pikën 1, zbatohen normat e nenit 79, pika 7.

6. Cilido që qarkullon në rrugë me një makinë bujqësore që nuk është paraqitur për kontroll, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë. Pasojë e kësaj shkeljeje është edhe masa plotësuese administrative e tërheqjes së lejes së qarkullimit ose certifikatës së përshtatshmërisë teknike për qarkullim.

Neni 111

Modifikimi i karakteristikave teknike të qarkullimit të makinave bujqësore dhe azhurnimi i lejes së qarkullimit

1. Makinat bujqësore që janë subjekt i verifikimit të kërkesave sipas nenit 106, nuk duhet të paraqesin deformime në krahasim me karakteristikat e treguara në lejen e qarkullimit, ose në certifikatën e përshtatshmërisë teknike për qarkullim, dhe as ndryshime a dëmtime të sistemeve të përcaktuara.

2. Organet përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, me kërkesë të të interesuarit, kryejnë provat e verifikimit të parashikuara në nenin 106, pika 2, për makinën bujqësore, së cilës i janë bërë modifikime të një a disa karakteristikave ose të një a disa sistemeve që tregohen në dokumentet e qarkullimit; kur kontrolli rezulton pozitivisht, organet e sipërpërmendura kryejnë azhurnimin e këtyre dokumenteve.

3. Për makinat bujqësore që duhet të regjistrohen dhe të pajisen me leje qarkullimi, zbatohen dispozitat përkatëse të neneve 92, 93, 94, 97 dhe 102.

4. Cilido që qarkullon në rrugë me një makinë bujqësore që ka karakteristika të ndryshme nga ato të treguara në pikën 1 dhe që ka sistemet e përcaktuara me norma ligjore, të ndryshuar, të dëmtuar ose të mangët, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri dhjetë mijë lekë, me përjashtim të rasteve që përbëjnë krim.

Neni 112

Targat e makinave bujqësore

1. Makinat bujqësore vetëlëvizëse të treguara në nenin 57, pika 2, shkronja “a”, numrat 1 dhe 2 për të qarkulluar në rrugë duhet të jenë të pajisura me një targë në pjesën e pasme që përmban të dhënat e regjistrimit. Pjesa e fundit e kompleksit të makinave bujqësore mban kopjen e targës së makinës bujqësore tërheqëse. Për këto makina lëshohet një kopje targë që përdoret kur krijohen komplekse makinash bujqësore.

2. Rimorkiot bujqësore, duke përjashtuar ato me peshë të përgjithshme jo më të madhe se 1.50 tonë, duhet të pajisen me një targë të veçantë që përmban të dhënat e regjistrimit të vetë rimorkios.

3. Targimi i makinave bujqësore disiplinohet nga dispozitat përkatëse të neneve 99 dhe 101. Për prodhimin, shpërndarjen dhe kthimin e targave, zbatohet neni 100.

4. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me sanksione sipas neneve 99, 100 dhe 101.

5. Ministri përgjegjës për transportin përcakton, me urdhëresë të veçantë, procedurën e zbatimit të dispozitave të pikës 3.

Neni 113

Qarkullimi në rrugë i makinave teknologjike

1. Për të qarkulluar në rrugë makinat teknologjike duhen respektuar përmasat gabarite kufitare dhe peshat kufitare të përcaktuara në nenet 61 dhe 62, kurse për normat konstruktive dhe sistemet e pajimit duhet të respektojnë dispozitat e nenit 105.

2. Për të qarkulluar në rrugë makinat teknologjike duhen regjistruar në zyrat e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, që i lëshojnë lejen e qarkullimit atij që vërteton se është pronari i mjetit.

3. Për të qarkulluar në rrugë makinat teknologjike duhen respektuar dispozitat e neneve 98, 106, 107, 110 dhe 111. Makinat teknologjike që, për kërkesa funksionale, i tejkalojnë përmasat gabarite kufitare dhe peshat kufitare të përcaktuara në nenet 61 dhe 62, konsiderohen makina teknologjike jashtë norme dhe për to zbatohen normat e parashikuara në nenin 103, pika 8.

4. Për të qarkulluar në rrugë makinat teknologjike vetëlëvizëse dhe ato që tërhiqen, duhet të jenë të pajisura me një targë njohjeje, e cila përmban të dhënat e regjistrimit.

5. Mënyrat e zbatimit të pikave 2 dhe 3, si dhe ato që kanë të bëjnë me modifikimet në emërtimin e mjeteve, përmbajtjen dhe karakteristikat e lejes së qarkullimit, janë përcaktuar me udhëzime të organeve të ministrisë përgjegjës për transportin.

6. Mënyrat për regjistrimin dhe targimin përcaktohen në akte të veçanta.

7. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me të njëjtat sanksione të parashikuara për të njëjtat shkelje të kryera me makinat bujqësore.

KAPITULLI 4

DREJTIMI I MJETEVE DHE KAFSHËVE

Neni 114

Kërkesat për drejtimin e mjeteve dhe kafshëve

(ndryshuar pika 1 dhe pika 2 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014; ndryshuar pika 2 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Cilido, që drejton mjete rrugore ose kafshë, duhet të plotësojë kërkesat fizike e psikike dhe testin psikofizik, si dhe të ketë mbushur moshën:

a) gjashtëmbëdhjetë vjeç, për drejtimin e mjeteve të tërhequra me kafshë apo të drejtojë kafshë tërheqëse, barre ose shale, si dhe tufa, kope ose grupime të tjera kafshësh;

b) gjashtëmbëdhjetë vjeç, për drejtimin e mjeteve me motor, të kategorisë AM;

c) tetëmbëdhjetë vjeç, për drejtimin e mjeteve me motor, të kategorive A1, A2, B1 dhe B, sipas nenit 115, të këtij ligji.

2. Cilido që drejton mjete me motor, nuk duhet të ketë kaluar moshën shtatëdhjetë vjeç për të drejtuar autobusë, kamionë, kamionë me rimorkio, gjysmërimorkiatorë, artikularë të tjerë, të caktuar për transport personash dhe mjete me motor për transport malli.

3. Cilido që drejton mjete dhe nuk plotëson kushtet e kërkuara nga ky nen, përveç rasteve të

paraqitura në pikat e mëposhtme, ndëshkohet me masën administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

4. Cilido që, duke pasur në përdorim mjete ose kafshë, ua beson ose ua lejon drejtimin personave që nuk plotësojnë kushtet e kërkuara nga ky nen, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë, kur bëhet fjalë për automjete ose me masën administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë, kur bëhet fjalë për kafshë ose mjete të tërhequra me kafshë.

5. Shkeljet e dispozitave të mësipërme, kur kryhen nga mjete me motor, ndëshkohen edhe me ndalimin administrativ të mjetit për 30 ditë.

Neni 115

Kategoritë e lejedrejtimit për drejtimin e motomjeteve dhe automjeteve

(ndryshuar pika 11 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011 dhe ndryshuar plotësisht me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Ndalohet drejtimi i automjeteve dhe motomjeteve pa marrë lejedrejtimi, të parashikuar nga ky Kod.

2. Përgatitja e kandidatit për lejedrejtimi bëhet në autoshkolla dhe provimet e aftësisë për lejedrejtimi duhet të bëhen pranë drejtorive rajonale të shërbimeve të transportit rrugor, pasi të plotësohen kushtet e caktuara fizike e mendore. Ministria përgjegjëse për transportin përcakton procedurën për lëshimin, përditësimin dhe dhënien e dublikatës, përmes një sistemi informatik, të lejedrejtimit, si dhe certifikatave të kualifikimeve profesionale, duke pasur si qëllim thjeshtimin e procedurave administrative. Kandidati për drejtues mjeti mund të regjistrohet dhe të kryejë kursin e teorisë e të praktikës në çdo drejtori rajonale të shërbimeve të transportit rrugor, pavarësisht nga regjistrimi në gjendjen civile.

3. Lejedrejtimi, sipas modelit të Bashkimit Europian, siç përcaktohet me vendim të Këshillit Ministrave, ndahet sipas kategorive dhe aftësive në drejtimin e mjeteve, të përcaktuara për secilën nga kategoritë e mëposhtme:

Kategoria AM:

a) ciklomotorë me dy rrota, kategoria L1, me shpejtësi maksimale më të madhe se 25 km/h dhe jo me shumë se 45 km/h, fuqia cilindrike e të cilit është më e vogël apo e barabartë me 50 cm³, nëse është me djegie të brendshme, apo fuqia maksimale e vazhdueshme është më e vogël apo e barabartë me 4 kW, për motorët elektrikë;

b) mjete me ose pa kosh dhe mjete me tri rrota, kategoria L2, me shpejtësi maksimale më të madhe se 25 km/h dhe jo më shumë se 45 km/h dhe me motor me fuqi cilindrike më të ulët apo të barabartë me 50 cm³, nëse ky është me ndezje të komanduar, apo kur fuqia e tij maksimale neto është më e ulët ose e barabartë me 4 kW, për motorët e tjerë me djegie të brendshme, ose për ata që fuqinë maksimale të vazhdueshme e kanë më të vogël apo të barabartë me 4 kW, për motorët elektrikë;

c) mjete me katër rrota të lehta, kategoria L6, masa bosh e të cilave është më e ulët ose e barabartë me 350 kg, duke përjashtuar masën e baterive për automjetet elektrike me shpejtësi maksimale më të madhe se 25 km/h dhe jo më shumë se 45 km/h, me fuqi cilindrike të motorit më të ulët ose të barabartë me 50 cm³, për motorët me ndezje të komanduar, ose ata të cilët fuqinë maksimale neto e kanë më të ulët apo të barabartë me 4 kW, për motorët e tjerë me djegie të brendshme; ose ata të cilët fuqinë maksimale të vazhdueshme e kanë më të vogël apo të barabartë me 4 kW, për motorët elektrikë;

Kategoria A1:

a) motomjet me cilindratë jo më shumë 125 centimetër kub dhe me fuqi jo më shumë se 11 kW dhe me raportin fuqi/peshë jo më shumë se 0,1 kW/kg;

b) tricikël me një fuqi jo më të madhe se 15 kW;

Kategoria A2: motomjet me fuqi jo më shumë se 35 kW dhe me raportin fuqi/peshë jo më

shumë se 0,2 kW/kg, që nuk rrjedh nga një mjet me më shumë se dyfishi i fuqisë së tij;

Kategoria A: motomjet me fuqi më shumë se 15 kW;

Kategoria B1: motomjet me katër rrota, sipas përcaktimeve të shkronjës “c”, të kategorisë AM, masa pa ngarkesë e të cilit është më e vogël ose e barabartë me 400 kg ose 550 kg për mjetet e destinuar për transport mallrash (kategoria L7), përjashtuar masën e baterive për automjetet elektrike, të cilat fuqinë maksimale neto të motorit e kanë më të ulët ose të barabartë me 15 kW. Këto mjete konsiderohen si mjete me tri rrota dhe janë në përputhje me rregullat e aplikueshme për mjetet e kategorisë L5;

Kategoria B: mjet motorik me masë maksimale të autorizuar jo më të madhe se 3 500 kg dhe me jo më shumë se 8 ndenjësë, përjashtuar ndenjësën e drejtuesit të mjetit. Mjetet e kësaj kategorie mund të tërheqin një rimorkio të lehtë ose një gjysmërimorkio që nuk e kalon masën maksimale të autorizuar 750 kg, duke u siguruar që masa maksimale e autorizuar e këtij kombinimi të mos kalojë 4 250 kg. Në rast se kombinimi i kalon 3 500 kg, drejtuesi duhet t'i nënshtrohet një trajnimit dhe provimit të posaçëm;

Kategoria BE: kombinimi i një mjeti të kategorisë B dhe një rimorkioje ose gjysmërimorkioje, ku masa maksimale e autorizuar e rimorkios ose gjysmërimorkios nuk i kalon 3 500 kg;

Kategoria C1: mjet motorik i ndryshëm nga ato të kategorive D1 e D, masa maksimale e autorizuar e të cilit i kalon 3 500 kg, por jo më shumë se 7 500 kg ose i projektuar dhe i konstruktuar për transportin e jo më shumë se tetë pasagjerëve, përjashtuar drejtuesin e automjetit. Mjeteve të kësaj kategorie mund t'u lidhet një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës nuk e kalon 750 kg;

Kategoria C1E: kombinimi i një mjeti motorik të kategorisë C1 dhe një rimorkioje ose gjysmërimorkioje, ku masa maksimale e autorizuar e rimorkios ose gjysmërimorkios është më shumë se 750 kg, por masa maksimale e autorizuar e kompleksit të formuar nuk i kalon 12 000 kg;

Kombinimi i një mjeti të kategorisë B dhe një rimorkioje apo gjysmërimorkioje, masa e autorizuar e të cilave i kalon 3 500 kg, me kusht që, në masë, kombinimi i autorizuar të mos i kalojë 12 000 kg;

Kategoria C: mjet motorik i ndryshëm nga ato të kategorive D1 e D, masa maksimale e autorizuar e të cilit i kalon 3 500 kg ose i projektuar dhe konstruktuar për transportin e jo më shumë se tetë pasagjerëve, përjashtuar drejtuesin e automjetit. Mjeteve të kësaj kategorie mund t'u lidhet një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës nuk e kalon 750 kg;

Kategoria CE: kombinimi i një mjeti të kategorisë C me një rimorkio ose gjysmërimorkio, ku masa maksimale e autorizuar e rimorkios ose gjysmërimorkios është më shumë se 750 kg;

Kategoria D1: mjet motorik i projektuar dhe konstruktuar për jo më shumë se 16 pasagjerë, përjashtuar drejtuesin e automjetit, dhe me gjatësi maksimale që nuk i kalon 8 m. Mjetet e kësaj kategorie mund të tërheqin një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës nuk i kalon 750 kg;

Kategoria D1E: kombinim i një mjeti të kategorisë D1 me një rimorkio ose gjysmërimorkio, ku masa maksimale e autorizuar e rimorkios ose gjysmërimorkios është më shumë se 750 kg;

Kategoria D: mjet motorik i projektuar dhe i konstruktuar për më shumë se 8 pasagjerë, përjashtuar drejtuesin e automjetit. Mjeteve të kësaj kategorie mund t'u lidhet një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës nuk i kalon 750 kg;

Kategoria DE: kombinimi i një mjeti të kategorisë D me një rimorkio ose gjysmërimorkio, ku masa maksimale e autorizuar e rimorkios ose gjysmërimorkios është më shumë se 750 kg.

Neni 115/1

Lejedrejtimi për personat me aftësi të kufizuara dhe certifikata e aftësisë profesionale për drejtimin e motomjeteve dhe automjeteve

(shtuar me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, shtfuqizohen tre paragrafët e parë në pikën 3 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Personat me aftësi të kufizuara mund të marrin lejedrejtimi të veçantë të kategorive AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C edhe nëse drejtojnë mjete që tërheqin një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës nuk i kalon 750 kg. Lejedrejtimet e sipërpërmendura mund të jenë të kufizuara në drejtimin e mjeteve të tipave dhe me karakteristika të veçanta dhe mund të specifikojnë disa kërkesa në lidhje me kontrollin, sipas pikës 4, të nenit 117. Kufizimet duhet të paraqiten te lejedrejtimi, duke përdorur kodet e harmonizuara të Bashkimit Europian ose kodet kombëtare, të përcaktuara nga ministria përgjegjëse për transportin. Kjo kategori personash nuk mund të drejtojë mjetet e shërbimit taksi ose me qiradhënie me drejtues mjeti për transport njerëzish a në shërbimet në linjë, autoambulancat dhe mjetet që përdoren në transportin e mallrave të rrezikshme apo në transportin e më shumë se 8 pasagjerëve, përveç drejtuesit të mjetit.

2. Lejedrejtimi e mjetit, që merret duke dhënë provat praktike me një mjet të pajisur me kuti shpejtësie automatike për ndryshimin e shpejtësisë, lejon drejtimin e mjeteve të pajisura me një kuti shpejtësie të tillë. Kjo duhet të regjistrohet në çdo leje të lëshuar mbi bazën e një testi të tillë.

3. Për drejtimin e mjeteve të shërbimit publik të linjave të pasagjerëve dhe të transportit të nxënësve të shkollave, drejtuesi duhet të jetë i pajisur me lejedrejtimi të njëjës prej kategorive D1, D1E, D dhe DE.

4. Afati i vlefshmërisë së lejedrejtimit mund të zgjatet nga drejtoritë rajonale të shërbimeve të transportit rrugor që e kanë lëshuar atë, nëpërmjet verifikimit të aftësive fizike dhe mendore, sipas kategorive të ndryshme të mjeteve.

5. Për qëllime të shërbimit me qira me drejtues mjeti për transportin e personave, sipas pikës 2, të nenit 84, dhe shërbimit me mjete me drejtues, sipas nenit 85, drejtuesit marrin një dëshmi të aftësisë profesionale (DAP).

6. Drejtuesit e mjeteve, mbajtës të lejedrejtimit të kategorive C1 ose C, C1E apo CE, e marrin certifikatën e aftësisë profesionale për transportin e mallrave dhe drejtuesit e mjeteve, titullarë të lejedrejtimit të kategorive D1, D1E, D dhe DE, e marrin certifikatën e aftësisë profesionale për transportin e pasagjerëve. Kjo e fundit është e nevojshme gjithmonë në rastin e transportit të nxënësve.

7. Në rastet e parashikuara nga marrëveshjet ndërkombëtare, ku aderon edhe Republika e Shqipërisë, për drejtimin e mjeteve për transporte të caktuara profesionale, mbajtësit e lejedrejtimit të vlefshëm për kategorinë e përcaktuar duhet, gjithashtu, të marrin certifikatën përkatëse të aftësisë, përshtatshmërisë, kapacitetit ose formimit profesional, të lëshuar nga zyrat e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Kjo certifikatë nuk mund t'u jepet personave me aftësi të kufizuara.

8. Në aktet në zbatim, duke respektuar çka është përcaktuar në normativat ndërkombëtare, përcaktohen tipat e certifikatave profesionale, sipas pikës 7, të këtij neni, si dhe kërkesat, procedurat dhe programet e provave për marrjen e tyre. Në të njëjtat akte në zbatim do të tregohen edhe modelet dhe karakteristikat përkatëse të lejedrejtimit dhe mënyrat për shmangien e falsifikimeve.

9. Mbajtësi i lejedrejtimit të mjetit duhet që, brenda 30 ditëve, të njoftojë zyrën kompetente të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor për ndërrimin e vendbanimit, duke paraqitur lejedrejtimin e mjetit për kryerjen e ndryshimeve të nevojshme, të cilat bëhen menjëherë. Për këtë qëllim, Drejtoria e Përgjithshme e Gjendjes Civile, në mënyrë elektronike, i transmeton Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor të dhënat për ndryshimin e adresave të vendbanimit në fund të çdo muaji dhe ndryshimit në regjistrat e gjendjes civile.

10. Cilido, që, duke zotëruar materialisht një mjet, ia beson atë ose ia jep ta drejtojë një personi të papajisur me lejedrejtimi, dënohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë dhe me pezullimin e lejedrejtimit për një vit. Kjo masë nuk zbatohet për zotëruesin ligjor të mjetit, kur ai ka bërë njoftim apo denoncim të administruar në organet e

policisë për humbje, marrje (vjedhje) apo grabitje të mjetit.

11. Personi që, megjithëse ka dhënë me sukses provat, sipas nenit 119, drejton mjete pa qenë i pajisur me lejedrejtimi, dënohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

12. Personi i pajisur me lejedrejtimi, që drejton automjete a motomjete, por që nuk është i pajisur me certifikatën e aftësisë profesionale, kur kjo është e detyrueshme, ose me deklaratën përkatëse zëvendësuese të lëshuar nga zyra kompetente e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, kur nuk ka qenë e mundur t'i jepet certifikata e aftësisë brenda 10 ditëve nga data e dhënies së provave, dënohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

13. Mbajtësi i lejedrejtimit, që nuk bën shënimet e nevojshme të ndryshimit të vendbanimit në lejedrejtim, dënohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

14. Shkelja e dispozitave të pikës 12, të këtij neni, sjell si pasojë masën administrative plotësuese të ndalimit administrativ të mjetit dhe masën administrative plotësuese të tërheqjes së lejedrejtimit deri në 30 ditë.

Neni 116

Lejedrejtimi dhe certifikata e aftësisë profesionale për drejtimin e trolejbusit

1. Nuk mund të drejtohet trolejbusi pa qenë i pajisur me lejedrejtimi të automjeteve, në rastin e drejtimit të trolejbuseve për transportin e njerëzve, dhe me certifikatën e aftësisë profesionale të lëshuar nga zyra kompetente e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, mbi bazën e ndërmarrjes së interesuar.

2. Kategoria e lejedrejtimit, me të cilën duhet të jenë të pajisur drejtuesit e trolejbuseve, duhet të jetë e njëjta me atë të automjeteve përkatëse.

3. Certifikata e aftësisë profesionale merret nëpërmjet provimit që duhet të paraprihet nga një periudhë ushtrimesh për drejtimin e një trolejbusi, që kryhet me ndihmën e një drejtuesi të autorizuar dhe nën kontrollin e një funksionari teknik të ndërmarrjes, e cila synon të caktojë kandidatin për të drejtuar trolejbuset.

4. Në aktet në zbatim përcaktohen kërkesat, mënyrat dhe programet e provave për marrjen e certifikatës së sipërpërmendur të aftësisë profesionale.

5. Kandidatët që nuk e kanë marrë provimin, mund të paraqiten sërish për dhënien e tij vetëm pasi të kenë kaluar edhe një herë periudhën e ushtrimeve në drejtim dhe pasi të kenë kaluar të paktën 30 ditë.

6. Zyra kompetente u jep kandidatëve që e kanë marrë provimin një certifikatë aftësie profesionale për funksionin e drejtuesit të trolejbusit, që është e vlefshme vetëm kur shoqërohet nga lejedrejtimi për automjetet sipas pikës 2. Certifikata e aftësisë profesionale lejon drejtimin e trolejbuseve pranë çdo ndërmarrjeje.

7. Vlefshmëria në kohë e certifikatës së aftësisë profesionale është e njëjtë me atë të lejedrejtimit që zotërohet nga i interesuari sipas pikës 2. Kur konfirmohet vlefshmëria e lejedrejtimit sipas normave të nenit 124, zyra kompetente merr masa për konfirmimin në mënyrë të ngjashme, për 5 vjet, të certifikatës së aftësisë profesionale. Kur vlefshmëria e lejedrejtimit nuk konfirmohet, certifikata e aftësisë profesionale duhet të tërhiqet nën kujdesin e zyrës që e ka lëshuar.

8. Zyrat kompetente të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor mund të marrin vendim që zotëruesi i certifikatës së aftësisë profesionale për drejtimin e trolejbuseve t'i nënshtrohet vizitës mjekësore ose provimit të përshtatshmërisë, kur lindin dyshime për plotësimin e kërkesave fizike a psikike të përcaktuara, ose të aftësive profesionale.

9. Dispozitat përkatëse për pezullimin dhe anulimin e lejes së drejtimit, sipas neneve 127 dhe 128, zbatohen edhe për certifikatën e aftësisë profesionale për drejtimin e trolejbuseve, në bazë të

fakteve të konstatuara gjatë drejtimit të tyre.

10. Cilido që, duke zotëruar materialisht një trolejbus, ia beson ose ia jep ta drejtojë një personi të papajisur me lejedrejtimi për automjete ose me certifikatë aftësie profesionale, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

11. Cilido që drejton trolejbusë pa qenë i pajisur me lejedrejtimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

12. Cilido që drejton trolejbusë i pajisur me lejedrejtimi, por që nuk është i pajisur me certifikatën e aftësisë profesionale, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

13. Në shkeljet e mësipërme zbatohet edhe masa administrative plotësuese e ndalimit administrativ të mjetit për gjashtë muaj, si dhe dispozitat e Kodit Penal.

Neni 117

Kushtet fizike dhe mendore për marrjen e lejedrejtitimit të mjetit

(ndryshuar me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Personi, që është i prekur nga sëmundje fizike apo çrregullime të shëndetit mendor, që ka paaftësi anatomike, ose funksionale, të tilla që e pengojnë të drejtojë në mënyrë të sigurt një mjet me motor, nuk mund të pajiset me lejedrejtimi dhe/ose autorizim për t'u ushtruar në drejtim mjeti, sipas pikës 2, të nenit 120, të këtij ligji.

2. Vlerësimi i kushteve fizike dhe mendore, përveç rasteve të përcaktuara në pikën 6, të këtij neni, kryhet nga subjektet shëndetësore të licencuara nga ministria përgjegjëse për shëndetësinë dhe ministria përgjegjëse për transportin.

3. Vlerësimi i kushteve fizike dhe mendore të personave me diabet për të arritur rishikimin apo konfirmimin e lejedrejtitimit të kategorive A, B, BE dhe nënkategorive të tyre, të kryer nga specialistë të kësaj fushe dhe sëmundjeve metabolike të subjekteve shëndetësore të licencuara, duhet të përmbajë një afat konkret për të bërë kontroll tjetër mjekësor, që është objekt i konfirmimit apo rishikimit të lejedrejtitimit.

4. Për qëllim të kushteve fizike dhe mendore për lëshimin për herë të parë të lejedrejtitimit të çdo kategorie apo certifikate të aftësisë profesionale, kandidati duhet të paraqesë një raport mjekësor për efekt të mosabuzimit me alkoolin dhe mospërdorim të substancave narkotike ose psikotrope, të nxjerra në bazë të testeve klinike-toksikologjike, të cilat kryhen nga subjektet shëndetësore të licencuara nga ministria përgjegjëse për shëndetësinë dhe ministria përgjegjëse për transportin.

Dokumenti i sipërpërmendur do të kërkohet edhe në rastin e rikontrolleve mjekësore ose konfirmimit të vlefshmërisë së lejedrejtitimit, si dhe atyre që posedojnë certifikatën e aftësisë profesionale, kur rinovimi i kësaj certifikate nuk përkon me lejedrejtimin e mjetit.

5. Vlerësimi, sipas pikës 2, të këtij neni, duhet të rezultojë nga certifikata mjekësore me datë jo më të hershme se gjashtë muaj përpara paraqitjes së kërkesës për t'u regjistruar në autoshkollë ose të rinovimit të lejedrejtitimit apo certifikatës së aftësisë profesionale ekzistuese. Në certifikatë duhen marrë parasysh edhe të gjitha sëmundjet infektive që ka kaluar kërkuesi i lejedrejtitimit dhe që deklarohen në një certifikatë mjekësore të lëshuar nga institucioni shëndetësor përkatës.

6. Vlerësimi i kushteve fizike e mendore kryhet nga komisionet mjekësore të subjekteve shëndetësore të licencuara:

a) për të gjymtuarit dhe ata me aftësi të kufizuar fizike. Në rastin kur gjykimi i përshtatshmërisë nuk mund të formulohet vetëm nga testet klinike, duhet të kryhet një provë drejtimi praktike e një automjeti të përshtatur në lidhje me nevojat e veçanta;

b) për ata që kanë kaluar moshën e parashikuar nga legjislacioni për pensionet dhe kanë të drejtë të drejtojnë mjete me peshë bruto, plotësisht të ngarkuar, që kalon 3,5 tonë, kamionë dhe automjete të artikuluar për transportimin e mallrave, totali i të cilave, në peshë me ngarkesë të plotë, nuk i kalon 20 tonë, si dhe mjete operative;

c) për ata që kanë kaluar moshën tetëdhjetë vjeç;
ç) për ata për të cilët është bërë kërkesë nga zyrat që lëshojnë lejedrejtimi;
d) për ata për të cilët, gjatë verifikimeve klinike me instrumente dhe laboratorike, mjekut të përcaktuar nga pika 2 i ka lindur dyshimi për përshtatshmërinë dhe sigurinë në drejtimin e mjetit;
dh) për ata që janë me diabet, për të bërë rinovimin apo konfirmimin e lejedrejtimit të kategorive C, D, CE, DE dhe nënkategorive të tyre. Në këtë rast, në komisionin mjekësor duhet të jetë edhe një specialist për diabetin, me qëllim saktësimin e patologjisë specifike, si dhe për dhënien e vendimit përfundimtar.

7. Në aktet në zbatim të këtij Kodi përcaktohen:

a) kushtet fizike e mendore për të marrë dhe konfirmuar lejedrejtimin e mjetit;
b) procedurat e lëshimit dhe modelet e certifikatave mjekësore;
c) përbërja dhe mënyra e funksionimit të komisionit mjekësor, sipas pikës 6, të këtij neni, në të cilin duhet të bëjë pjesë një mjek i shërbimit vendor të riaftësimit, kur komisionit i nënshtrohen kandidatë për drejtues mjeti, sipas shkronjës “a”, të pikës 6. Në këtë rast, në komision duhet të marrë pjesë edhe një inxhinier mekanik, specialist i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Me kërkesë të të interesuarit, në komision mund të jetë edhe një mjek i caktuar prej tij;

ç) llojet dhe karakteristikat e mjeteve që mund të drejtohen me lejedrejtimi të posaçme të kategorive A, B, C, D ose nënkategorive të tyre.

8. Në qoftë se subjektet e përmendura në pikën 2 ose, në rrethana të caktuara, komisionet mjekësore, të përcaktuara në pikën 6, të këtij neni, e shohin të arsyeshme se duhet një vlerësim i kushteve fizike dhe mendore, ai kryhet me një vlerësim psiko-diagnostikues të veçantë, të kryer nga psikologë të autorizuar për ushtrimin e këtij profesioni.

9. Me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin, në konsultime me ministrinë përgjegjëse për shëndetësinë, formohet një komitet i posaçëm teknik që ka për detyrë t’u japë komisioneve mjekësore informacione për përparimin tekniko-shkencor që ndikon në drejtimin e mjeteve me motor prej të gjymtuarve dhe atyre me të meta fizike.

Neni 117/1

Kufizime për drejtuesit e mjeteve rrugore

(shtuar me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011; ndryshuar titulli, shtuar pika 1/1, ndryshuar pika 2 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Zotëruesit e lejedrejtimeve vendase të grupit “A” për tre vitet e para pas marrjes së lejedrejtimit nuk u lejohet drejtimi i motomjeteve me fuqi prej 25kw specifike referuar ngarkesës, ose 0,16 kw/kg.

1/1. Mbajtësve të lejeve të drejtimit të kategorisë B, në dy vjetët e para të lëshimit, nuk u lejohet të drejtojnë mjete motorike me fuqi specifike, referuar masës bosh të mjetit, më të madhe se 55 kw/tonë. Për makinat hibride elektrike ose plug-in, kufiri specifik i fuqisë është 65 kw/tonë, duke përfshirë peshën e baterisë.

Kjo pikë zbatohet vetëm për lejet e drejtimit që lëshohen pas hyrjes në fuqi të këtij ligji.

2. Në Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor përcaktohen modalitetet e shënimit në lejen e qarkullimit të kufizimeve të parashikuara në pikat 1 dhe 1/1 të këtij neni.

3. Kufizimet për drejtimin e mjetit janë automatike dhe fillojnë nga data e kalimit të provimeve teorike dhe provave respektive për marrjen e lejedrejtimit, sipas nenit 119 të këtij Kodi.

4. Zotëruesi i lejedrejtimit shqiptar, i cili në tri vitet e para të marrjes së lejedrejtimit qarkullon duke i tejkaluar limitet e shpejtësisë së mjeteve të përcaktuara në këtë nen, është subjekt i sanksionit administrativ të veçantë me gjobë në vlerën nga një mijë deri në tre mijë lekë. Shkelja e mësipërme përveç masës administrative me gjobë ndëshkohet edhe me masën plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit nga dy deri në tetë muaj në zbatim edhe të kërkesave të nenit 140 të këtij Kodi.

Neni 118

Kërkesat morale për të marrë lejedrejtimin e mjetit
(shfuqizuar me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

Neni 119

Provimi i marrjes së lejedrejtimit

(ndryshuar pikat 1, 8 dhe 10 me ligjin me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, ndryshuar fjalë në pikat 3 dhe 4, shfuqizuar pika 6, shtuar fjalë në pikën 7 dhe shtuar fjali në pikën 8, ndryshuar fjalë me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, shtuar një fjali në fund të pikës 8 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Lejedrejtimi i mjetit merret pas provës së kontrollit të njohurive teorike dhe pas provës së verifikimit të aftësive drejtuese e të sjelljes.

2. Provimet sipas pikës 1 kryhen në bazë të udhëzimeve, mënyrave dhe programeve të përcaktuara nga ministri përgjegjës për transportin, në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare dhe me ndihmën e pajisjeve audiovizive, pyetësorëve të provimit dhe të çdo gjëje tjetër që ndikon në uniformizimin e formulimit të gjykimit.

3. Provimet për lejedrejtimin, për certifikatën e aftësisë profesionale sipas nenit 115 dhe për përshtatshmërinë e mësuesve dhe instruktorëve të autoshkollave kryhen nga strukturat e varësisë së Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

4. Në aktet në zbatim përcaktohen kërkesat profesionale për strukturat e varësisë të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, që janë caktuar të marrin në provim sipas pikës 3.

5. Në aktet në zbatim përcaktohen mënyrat e miratimit, organizimit dhe funksionimit të autoshkollave, normat dhe mënyrat e kryerjes së kurseve të kualifikimit dhe të provimeve të aftësisë së personelit sipas pikës 4.

6. Shfuqizuar.

7. Provimet janë publike, transparente dhe të hapura.

8. Prova e kontrollit të njohurive teorike jepet pas përfundimit të programit teorik, sipas kategorisë së lejedrejtimit. Brenda 6 muajve nga data e regjistrimit në autoshkollë, kandidati duhet të japë provat teorike për atë kategori të lejedrejtimit për të cilën aplikon dhe, brenda këtij afati, ka të drejtë të paraqitet në prova deri në pesë herë. Pas kalimit të provës së njohurive teorike me rezultat pozitiv, kandidati pajiset nga drejtoria rajonale e shërbimit të transportit rrugor me autorizimin për ushtrimin e drejtimit të mjetit. Afati i vlefshmërisë së provimit të njohurive teorike të fituara nga kandidati për lejedrejtimi është një vit nga momenti i marrjes së këtij provimi.

9. Ushtrimi praktik i drejtimit të mjetit, duke përjashtuar atë për marrjen e lejedrejtimit të kategorive AM, A1, A2 dhe A, duhet të kryhet në çdo rast me mjete të pajisura me komanda të dyfishta.

10. Në aktet e dala në zbatim të këtij Kodi, përcaktohen afatet kohore për ripërsëritjen e provimit, në rastin e një rezultati negativ në provimin e mëparshëm.

11. Pasi kalohet me sukses provimi i përcaktuar, zyra kompetente e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor përpilon dokumentacionin e nevojshëm dhe lëshon lejedrejtimin, sipas mënyrave dhe afateve të lëshimit të përcaktuara në aktet në zbatim të këtij Kodi.

Neni 120

Ushtrimet e drejtimit të mjetit

(ndryshuar pika 1, dhe fjalë në pikat 2 dhe 6 me ligjin me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007; ndryshuar fjalë në pikën 3 dhe 6 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014; zëvendësuar fjalë në pikën 2 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Kursantit që është regjistruar në një autoshkollë, i lëshohet një autorizim për t'u ushtruar në drejtimin e mjetit prej zyrave të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor pasi të ketë kaluar provën e njohurive teorike me rezultat pozitiv.

2. Autorizimi i lejon kursantit të ushtrohet me mjete të asaj kategorie, për të cilën është kërkuar lejedrejtimi ose shtrirja e vlefshmërisë së tij, me kusht që në krah të ndodhet, në funksionin e instruktorit të miratuar, një person me moshë jo më të madhe se 70 vjeç dhe jo më i vogël se 30 vjeç, i pajisur me lejedrejtimi të vlefshëm për të njëjtën kategori mjeti, që e ka marrë qysh prej të paktën 10 vjetësh, ose me lejedrejtimi të vlefshëm për një kategori më të lartë mjeti; instruktori duhet të jetë shumë i kujdesshëm gjatë lëvizjes së mjetit dhe të ndërhyjë në momentin e duhur dhe me efektshmëri.

3. Për kandidatët e autorizuar të kryejnë ushtrime drejtimi mjeti për të marrë lejedrejtimin e kategorive AM, A1, A2 dhe A, nuk zbatohen normat e pikës 2, por ato të pikës 5.

4. Automjetet e autorizuar për kryerjen e ushtrimeve të drejtimit të mjetit për marrjen e lejedrejtimit, duhet të jenë të pajisura me një shenjë dalluese "Autoshkollë". Karakteristikat e këtyre shenjave dalluese dhe mënyrat e përdorimit të tyre përcaktohen në aktet në zbatim. Cilido që shkel dispozitat e kësaj pike ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

5. Ushtrimet me mjete, në të cilat, përveç drejtuesit të mjetit, nuk mund të rrijë edhe një person tjetër në rolin e instruktorit, kryhen në vende pak të frekuentuara e të lejuara.

6. Autorizimi i kursantit është i vlefshëm për gjashtë muaj nga data e lëshimit dhe brenda këtij afati ka të drejtë të paraqitet në prova deri në pesë herë.

7. Cilido që drejton mjetin pa pasur autorizim për kryerjen e ushtrimeve të drejtimit, por që ka në krah, në funksionin e instruktorit, një person të përcaktuar sipas pikës 2, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë. I njëjti ndëshkim zbatohet edhe për personin që është në rolin e instruktorit.

8. Cilido që, duke qenë i pajisur me autorizimin për kryerjen e ushtrimeve të drejtimit të mjetit, drejton mjet pa pasur në krah, në rolin e instruktorit, një person të përcaktuar sipas pikës 2, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet e pesë mijë deri në njëqind mijë lekë. Përveç kësaj, ndëshkohet me masën administrative plotësuese të ndalimit administrativ të mjetit për 3 muaj. Për shkeljet sipas pikës 5 zbatohet masa administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

Neni 120/1

Lejedrejtimi me pike

(shtuar me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011; ndryshuar pikat 1, 2 dhe 6 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014; ndryshuar pika 6 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; ndryshuar pika 6 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Mbajtësit të lejedrejtimit i jepet, gjithashtu, një sasi prej njëzet pikësh për çdo drejtues mjeti. Kjo sasi pikësh, e shënuar në regjistrin kombëtar të personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve, të parashikuar në nenet 220 dhe 221 të këtij Kodi, më poshtë "regjistri kombëtar", pëson shkurtime (zbritje), në masën e treguar në tabelën e pikëve, në bazë të njoftimeve për shkeljet e normave të sjelljes, për të cilat është parashikuar një sanksion administrativ plotësues i pezullimit të lejedrejtimit, parashikuar në kapitullin V të këtij Kodi. Tregimi i sasisë së pikëve është i lidhur me çdo shkelje dhe duhet të rezultojë nga vendimi i komisionit të organit epror të agjentit verifikues.

2. Në rastin kur konstatohen njëkohësisht më shumë se një shkelje e normave të sjelljes, në zbatim të kërkesave të pikës 1 të këtij neni, mund të zbriten maksimumi deri 15 pikë.

3. Organi nga i cili varet agjenti verifikues që ka konstatuar shkeljen, e cila sjell nga ana e saj humbjen e pikëve, brenda 30 ditëve dërgon njoftimin zyrtar për shkeljen e kryer në regjistrin kombëtar. Konstatimi quhet i plotë dhe përfundimtar kur është kryer pagesa për masën

administrative me gjobë, ose kanë përfunduar procedurat e ankimimit administrativ dhe gjyqësor, ose në rast të mosankimimit kanë përfunduar afatet për këtë ankimim. Në rast se mbajtësi i lejedrejtimit nuk fiton provimin e kualifikimit brenda tridhjetë ditëve nga data kur i lind ky detyrim, organi epror i agjentit verifikues me t'u njoftuar nga regjistri kombëtar, procedon për tërheqjen dhe ruajtjen e dokumentit të lejedrejtimit. Kur mbajtësi i lejedrejtimit fiton provimin e kualifikimit, sasia e pikëve, e shënuar në regjistrin kombëtar të personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve, i shkon në njëzet pikë dhe i kthehet leja e drejtimit të pezulluar. Në rastin e mosidentifikimit të këtyre të fundit, pronari i mjetit, si edhe personat e tjerë solidarë me të, në zbatim të kërkesave të nenit 194 të këtij Kodi, brenda 60 ditëve nga data e verifikimit të shkeljes, duhet t'i japin organit të policisë, që procedon me rastin, të dhënat personale dhe të lejedrejtimit të drejtuesit të mjetit të pranishëm në çastin e kryerjes së shkeljes. Nëse pronari i mjetit rezulton një person juridik, përfaqësuesi i tij ligjor ose persona të ngarkuar prej tij janë të detyruar t'i japin të dhënat e mësipërme brenda së njëjtës periudhë organit të policisë që procedon me rastin përkatës. Pronari i mjetit ose personat e tjerë solidarë me të, në zbatim të kërkesave të nenit 194 të këtij Kodi, qofshin këta persona fizikë ose juridikë, që nuk tregojnë pa justifikim dhe motiv të dokumentuar, të dhënat e kërkuara janë subjekt i sanksionit administrativ me masë me gjobë në vlerën nga dy mijë e pesëqind deri në shtatë mijë e pesëqind lekë. Komunikimi i të dhënave nëpërmjet organeve të policisë dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor kryhet nëpërmjet rrugëve telematike dhe komunikimit të zakonshëm zyrtar.

4. Çdo ndryshim i sasisë së pikëve u komunikohet të interesuarve nga ana e regjistrin kombëtar. Çdo drejtues mjeti mund të kontrollojë në kohë reale gjendjen e lejedrejtimit të tij, sipas modaliteteve të treguara dhe të përcaktuara nga ana e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

5. Përveç në rast të humbjes së plotë të pikëve, të parashikuar në pikën 6 të këtij neni, mungesa e shkeljes së një neni të normave të sjelljes, e cila mund të çojë në zbritje pikësh, për një periudhë prej dy vjetësh, përcakton dhënien e kompletit të plotë të pikëve fillestare prej njëzet pikësh. Për mbajtësit e lejedrejtimit me të paktën njëzet pikë, mungesa e shkeljes së një rregulli të sjelljes, e cila mund të çojë në zbritje pikësh, për një periudhë prej dy vjetësh, përcakton dhënien e një krediti prej dy pikësh deri në një maksimum prej dhjetë pikësh.

6. Me humbjen totale të pikëve, mbajtësi i lejedrejtimit ndjek një kurs pranë autoshkollave të licencuara. Në përfundim të këtij kursi, drejtuesi i mjetit i nënshtrohet provimit të kualifikimit teknik sipas nenit 128 të këtij Kodi dhe akteve të tjera në fuqi. Procedurat për ndjekjen e kursit përcaktohen sipas legjislacionit të fushës në fuqi.

7. Për shkeljet që përbëjnë vepër penale dhe për të cilat gjykata merr vendim, kjo e fundit, brenda 15 ditëve nga data e shpalljes së vendimit, i dërgon një kopje të vendimit organit verifikues. Organi verifikues, në rastet kur vendimi parashikon dhe ulje të pikëve të lejedrejtimit, brenda 30 ditëve nga marrja e njoftimit, e dërgon atë në regjistrin kombëtar. Tabela e pikëve, sipas këtij neni, miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 121

Autoshkollat

(shtuar fjalë në pikën 5 me ligjin nr.8738, datë 12.2.2001 dhe hequr fjalë me ligjin nr.9189, datë 12.2.2004 dhe ndryshuar me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011; hequr fjalë në fjalinë e tretë të pikës 1 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, shtuar pika 9 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; ndryshuar pika 6 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Shkollat për edukimin rrugor, instruktimin dhe formimin e drejtuesve të mjeteve quhen autoshkolla dhe ushtrohen si aktivitet i lirë privat. Licencimi i tyre bëhet sipas ligjit nr.10 081, datë 23.2.2009 “Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar, duke respektuar kriteret teknike dhe profesionale. Rregullat dhe detyrimet për funksionimin e autoshkollës, kërkesat e përshtatshmërisë për mësuesit dhe instruktorët e autoshkollave për

drejtues mjete, kushtet për lokalet dhe pajisjet didaktike që mundësojnë zhvillimin normal të provimeve dhe garantojnë kohëzgjatjen e kurseve, përcaktohen me akte nënligjore të nxjerra në zbatim të këtij Kodi nga ministri përgjegjës për transportin rrugor.

2. Mbikëqyrja administrative dhe teknike e veprimtarisë së autoshkollave ushtrohet nga strukturat e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, në bazë të akteve të nxjerra nga ministria që mbulon veprimtarinë.

3. Veprimtaria e autoshkollës pezullohet nga strukturat e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor për një periudhë nga 1 deri në 3 muaj, kur:

a) veprimtaria nuk zhvillohet rregullisht;

b) titullari nuk merr masa për zëvendësimin e mësuesve dhe të instruktorëve, që janë vlerësuar të papërshtatshëm nga strukturat e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor;

c) titullari nuk respekton urdhrat e dhënë nga strukturat e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, për të rregulluar funksionimin e autoshkollës;

ç) bëhet transferimi i mjediseve të autoshkollës pa lejen e strukturave të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

4. Licenca anulohet nga organi që e ka lëshuar, pas kërkesës së Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, kur:

a) mungon kapaciteti financiar dhe nuk plotësohen më kërkesat morale;

b) mungojnë pajisjet teknike dhe didaktike;

c) janë zbatuar 2 masa pezullimi të veprimtarisë brenda 2 vjetëve;

ç) veprimtaria nuk fillon brenda 60 ditëve kalendarike nga data e lëshimit të licencës.

5. Programet e provimeve për marrjen e lejedrejtimit hartohen nga organi që lëshon lejedrejtimin.

6. Trajnimi për dhënien e ndihmës së shpejtë mjekësore në rast aksidenti kryhet pranë çdo autoshkolle sipas përcaktimeve në udhëzimin e përbashkët të ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit përgjegjës për shëndetësinë.

7. Cilido, që administron një autoshkollë pa licencën përkatëse, sipas kategorive të lejeve të mjeteve përkatëse, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë. Kjo shkelje mund të ndëshkohet edhe me masën administrative plotësuese të mbylljes së menjëhershme të autoshkollës dhe të pushimit të veprimtarisë.

8. Cilido, që jep mësimin e teorisë ose instrukton drejtimin e mjeteve të autoshkollës, pa qenë i pajisur me dëshminë e aftësisë, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë, si dhe me mbylljen e menjëhershme të autoshkollës dhe pushimin e veprimtarisë.

9. Cilido që financon, prodhon, shpërndan, mban për qëllime tregtimi, ofron për shitje ose përdor materiale didaktike për sigurinë rrugore dhe aftësimin e njohurive teorike e praktike të kandidatit për lejedrejtimi, manuale teorike, udhëzues teorik ose broshura sensibilizuese, të cilat janë të destinuara për përdorim në autoshkolla dhe janë të pamiratuara nga ministria përgjegjëse për transportin, ndëshkohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë lekë deri në njëqind mijë lekë.

Neni 122

Drejtimi i makinave bujqësore dhe makinave teknologjike

(ndryshuar shkronja "a" e pikës 1 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Për të drejtuar makinat bujqësore, duke përjashtuar ato që drejtohen nga toka, si dhe makinat teknologjike, duke përjashtuar ato me avull, që qarkullojnë në rrugë, duhet pasur një nga lejedrejtimet e treguara në nenin 115, pika 3, dhe konkretisht:

a) të kategorisë A1, për drejtimin e makinave bujqësore të treguara në pikën 3 të nenit 115;

b) të kategorisë B për drejtimin e makinave bujqësore dhe të makinave teknologjike;

c) të kategorisë C për makinat teknologjike jashtë norme.

2. Me urdhëresë të ministrit përgjegjës për transportin përcaktohen tipi dhe karakteristikat e mjeteve të treguara në pikën 1 që, pasi të jenë përshtatur siç duhet, mund të drejtohen nga të gjymtuarit ose ata me të meta fizike me lejedrejtimi të posaçme të kategorive A dhe B, të parashikuara nga neni 115, pika 5.

3. Kur nuk është e nevojshme të bëhen përshtatje, e njëjta urdhëresë e përmendur në pikën 2 përcakton tipin dhe karakteristikat e mjeteve të treguara në pikën 1, që mund të drejtohen nga të gjymtuarit dhe ata me të meta fizike.

4. Cilido që drejton një makinë bujqësore ose një makinë teknologjike pa qenë i pajisur me lejedrejtimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri dhjetë mijë lekë.

Neni 123

Periudhat dhe njëvlefshmëritë midis kategorive të lejedrejtimit

(ndryshuar me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, ndryshuar titulli dhe shtuar shkronjat "c", "ç" dhe "d" në pikën 1 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Dhënia e lejedrejtimit të mjetit u nënshtrohet kushteve të mëposhtme:

a) Lejedrejtimi për kategoritë C1, C, D1 ose D mund t'u jepet vetëm drejtuesve të mjeteve, të cilët e kanë një lejedrejtimi të kategorisë B;

b) Lejedrejtimi për kategoritë BE, C1E, CE, D1E dhe DE mund t'u jepet vetëm drejtuesve të mjeteve, të cilët kanë përkatësisht lejedrejtimi të kategorive B, C1, C, D1 e D.

c) Për drejtimin e mjeteve për të cilat kërkohet lejedrejtimi e kategorisë C1 ose D1, mund të aftësohen vetëm ata persona që janë të pajisur me lejedrejtimi për të drejtuar mjete motorike për të cilat kërkohet përkatësisht lejedrejtimi e kategorisë B ose C, e marrë prej 12 muajsh.

- Për drejtimin e mjeteve për të cilat kërkohet lejedrejtimi e kategorisë C1 ose C1E, mund të aftësohen vetëm ata persona që janë të pajisur me lejedrejtimi për të drejtuar mjete motorike, përkatësisht të kategorisë B ose C1, të marrë prej 12 muajsh;

ç) Për drejtimin e mjeteve për të cilat kërkohet lejedrejtimi e kategorisë C ose D, mund të aftësohen vetëm ata persona që janë të pajisur përkatësisht me lejedrejtimi të kategorisë B ose C, të marrë prej 3 vjetësh.

Për drejtimin e mjeteve për të cilat kërkohet lejedrejtimi e kategorisë D1 ose D1E, mund të aftësohen vetëm ata persona që janë të pajisur me lejedrejtimi për të drejtuar mjete motorike përkatësisht të kategorisë B, të marrë prej 3 vjetësh ose D1 të marrë prej 12 muajsh. Mosha minimale për t'u pajisur me lejedrejtimi të kategorisë D1 dhe D1E është 21 vjeç.

Për drejtimin e mjeteve për të cilat kërkohet lejedrejtimi e kategorisë D, mund të aftësohen vetëm ata persona që janë të pajisur me lejedrejtimi për të drejtuar mjete motorike të kategorisë B, të marrë prej tre vjetësh ose kategori D1 të marrë prej 12 muajsh. Mosha minimale për t'u pajisur me lejedrejtimi të kategorisë D është 24 vjeç;

d) Për drejtimin e automjeteve për të cilat kërkohet lejedrejtimi e kategorive BE, C1E, CE, D1E dhe DE, mund të aftësohen vetëm ata persona që janë të aftësuar për të drejtuar mjete për të cilat kërkohet lejedrejtimi përkatësisht e kategorive B, C1, C, D1 dhe D, e marrë prej 12 muajsh.

2. Vlefshmëria e lejedrejtimit të mjetit sipas kategorive është si më poshtë:

a) Lejedrejtimi e dhënë për kategoritë C1E, CE, D1E ose DE është e vlefshme për kompleksin e mjeteve të kategorisë BE;

b) Lejedrejtimi e dhënë për kategorinë CE është e vlefshme për kategorinë DE, me kusht që mbajtësi i lejedrejtimit të jetë i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë D;

c) Lejedrejtimi e dhënë për kategoritë CE dhe DE është e vlefshme përkatësisht për komplekse mjeteve të kategorive C1E dhe D1E;

ç) Lejedrejtimi e dhënë për çdo kategori është e vlefshme për mjetet e kategorisë AM;

d) Lejedrejtimi e dhënë për kategorinë A2 është e vlefshme edhe për kategorinë A1;

dh) Lejedrejtimi e dhënë për kategoritë A, B, C ose D është e vlefshme përkatësisht për kategoritë A1 e A2, B1, C1 ose D1;

e) Lejedrejtimi e posaçme për drejtimin e mjeteve të kategorive AM, A1, A2, A, B1, B, C1 dhe C, e cila u është dhënë personave me aftësi të kufizuara, është e vlefshme vetëm për drejtimin e mjeteve që kanë karakteristikat e dhëna në lejedrejtim dhe në lejeqarkullim;

ë) Lejedrejtimi e kategorisë B është e vlefshme në territorin kombëtar për të drejtuar mjete rrugore me tri rrota, me fuqi më të madhe se 15 kW, si dhe motomjetet e kategorisë A1, me kusht që mbajtësi i lejedrejtimin të jetë, të paktën, 21 vjeç.

3. Cilido, që drejton një mjet, për të cilin duhet një lejedrejtimi e ndryshme nga ajo lejedrejtimi që ai zotëron, ose që drejton një mjet të shërbimit publik, duke qenë i pajisur me lejedrejtimi, por jo me certifikatë aftësie profesionale, kur kjo kërkohet, dënohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë, kur nuk përbën një veprë penale.

4. Cilido, që është i pajisur me lejedrejtimi të posaçme dhe drejton një mjet të ndryshëm nga ai i treguar dhe përshtatur posaçërisht sipas gjymtimit a të metave të tij fizike apo me karakteristika të ndryshme nga ato të dhëna në lejedrejtimin që mban, dënohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

5. Për shkeljet e parashikuara në pikën 3, të këtij neni, zbatohet edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimin nga 6 deri në 12 muaj, ndërsa për shkeljet e parashikuara në pikën 4 zbatohet masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimin nga 1 deri në 6 muaj.

Neni 124

Afati dhe konfirmimi i vlefshmërisë së lejedrejtimin të mjetit

(ndryshuar me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, ndryshuar moshë në pikën 3 dhe masa e gjobës në pikën 11 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; ndryshuar pikat 1,2,3,4 dhe 5, shfuqizuar pikat 3 dhe 6 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Lejedrejtimet e mjeteve të kategorive AM, A1, A2, A, B1, B dhe BE sipas grup-moshave janë të vlefshme për:

- 15 vjet nëse janë lëshuar apo konfirmuar për persona deri në moshën 70 vjeç;

- për personat mbi 70 vjeç konfirmimi i vlefshmërisë së lejes së drejtimin bëhet duke dorëzuar certifikatë mjekësore të lëshuar nga një prej organeve mjekësore të parashikuara në pikën 2 të nenit 117 të këtij Kodi, nga e cila të rezultojë që zotëruesi i kësaj certifikate plotëson të gjitha kërkesat fizike e psikike të kërkuara.

2. Lejedrejtimet e mjeteve të kategorive C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D dhe DE sipas grup-moshave janë të vlefshme për:

- 5 vjet nëse janë lëshuar apo konfirmuar për persona deri në moshën 70 vjeç;

Sipas parashikimit të pikës 2 të nenit 114 të këtij Kodi për personat mbi 65 vjeç, lejedrejtimi e kategorive C dhe CE lëshohet për drejtimin e mjeteve, masa e përgjithshme e të cilave me ngarkesë të plotë nuk është më shumë se 20 tonë.

Sipas parashikimit të pikës 2 të nenit 114 të këtij Kodi për personat mbi 65 vjeç, lejedrejtimi e kategorive D1 ose D, apo D1E ose DE lëshohet vetëm për drejtimin e mjeteve për të cilat kërkohet pajisja me lejedrejtimi përkatësisht të kategorisë B ose BE.

3. Shfuqizuar.

4. Lejedrejtimet e posaçme të mjeteve, lëshuar për personat me aftësi të kufizuara, të kategorive AM, A1, A2, A, B1, B dhe BE, janë të vlefshme për:

- 5 vjet nëse janë lëshuar apo konfirmuar për persona deri në moshën 65 vjeç;

- 3 vjet për persona mbi 65 vjeç.

5. Lejedrejtimet e posaçme të mjeteve, lëshuar për personat me aftësi të kufizuara, të kategorive C1, C1E, C dhe CE janë të vlefshme për:

- 5 vjet nëse janë lëshuar apo konfirmuar për persona deri në moshën 65 vjeç;

Këto leje nuk rinovohen pas moshës 65 vjeç.

6. Shfuqizuar.

7. Vlerësimi i të dhënave fizike dhe mendore për rinovimin e certifikatave të aftësisë profesionale bëhet çdo pesë vjet dhe me rastin e rinovimit të lejedrejtimit.

8. Vlefshmëria e lejedrejtimit mund të konfirmohet nga organi që e lëshon atë. Për këtë qëllim duhet të paraqitet një certifikatë mjekësore, e lëshuar nga një prej organeve mjekësore të përmendura në pikën 2, të nenit 117, jo më shumë se tre muaj përpara, nga e cila të rezultojë që zotëruesi i kësaj certifikate plotëson të gjitha kërkesat fizike e psikike të kërkuara. Në rastin e pikës 6, të nenit 115, vizita mjekësore kryhet nga komisioni, që përmendet në pikën 5, të nenit 117.

9. Për mbajtësit e lejedrejtimit shqiptar, të cilët rezidencën normale e kanë në një shtet tjetër për një periudhë prej të paktën 185 ditësh, vlefshmëria e lejedrejtimit të mjeteve konfirmohet, me përjashtim të rasteve të parashikuara në pikën 5, të nenit 117, nga autoritetet diplomatike konsullore shqiptare, të pranishme në këto shtete, dhe që lëshojnë, pas verifikimit të të dhënave fizike dhe mendore nga ana e mjekëve të besueshëm të ambasadave apo konsullatave shqiptare, një vërtetim specifik i cili për periudhën e qëndrimit jashtë vërteton të dhënat fizike dhe mendore. Pas rikthimit në vendqëndrimin apo banesën në Republikën e Shqipërisë, shtetasi duhet të konfirmojë lejedrejtimin, sipas pikës 8.

10. Kur nga verifikimet e bëra, sipas pikës 9, del se nuk plotësohen kushtet për konfirmimin e lejedrejtimit të mjetit, zyra që lëshon lejedrejtimin merr masat e nevojshme sipas neneve 127, pika 3, dhe 128 të këtij ligji.

11. Cilido, që drejton një mjet me lejedrejtimi apo me certifikatë të aftësisë profesionale që i ka kaluar afati i vlefshmërisë, dënohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në pesëmbëdhjetë mijë lekë. Për këto shkelje zbatohet edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së lejedrejtimit.

Neni 125

Humbja, vjedhja ose shkatërrimi i lejedrejtimit

(ndryshuar titulli, pika 2 dhe shfuqizuar pika 4 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Për rastet e humbjes, vjedhjes ose shkatërrimit të lejedrejtimit, zotëruesi i tij duhet që brenda 48 orëve të bëjë denoncim në organet e policisë, të cilat i lëshojnë një vërtetim për këtë denoncim.

2. Pasi të jetë bërë denoncimi i humbjes ose i vjedhjes së lejedrejtimit, zotëruesi i saj ka të drejtë të kërkojë menjëherë pranë degës përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor lëshimin e dublikatit ose të pajiset me një lejedrejtimi të re. Në mënyrë alternative, me kërkesë të zotëruesit të lejedrejtimit, dega përkatëse e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor lëshon një dokument të përkohshëm drejtimi mjeti me afat maksimal 30 ditë.

3. Në rastet kur vërtetohet shkatërrimi i lejedrejtimit, kërkesa për dublikatin e tij mund të paraqitet menjëherë.

4. Shfuqizuar.

Neni 126

Rivlerësimi i lejedrejtimit të mjetit

1. Zyrat që lëshojnë lejedrejtimet mund të marrin vendim për t'i kaluar në vizitë mjekësore pranë komisionit mjekësor lokal, sipas nenit 117, pika 4, ose për t'i marrë në provimin e aftësisë mbajtësit e lejedrejtimit kur lindin dyshime për mosplotësimin prej tyre të kërkesave fizike a psikike të përcaktuara. Rezultati i vizitës mjekësore i njoftohet zyrës që lëshon lejedrejtimin për marrjen e masave të pezullimit ose të tërheqjes së lejedrejtimit, kur është e nevojshme.

2. Cilido që qarkullon pa iu nënshtruar verifikimeve ose provimeve sipas pikës 1, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. Të njëjtit sanksion i nënshtrohet cilido që qarkullon me mjet, megjithëse është deklaruar, pas verifikimeve shëndetësore të kryera sipas pikës 1, përkohësisht i paaftë ta drejtojë atë.

3. Për këto shkelje zbatohet edhe masa administrative plotësuese e tërheqjes së lejedrejtimit.

Neni 127

Pezullimi i lejedrejtimit të mjetit

(ndryshuar pika 3 dhe shfuqizuar pika 4 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, shtuar pika 3/1 me ligjin nr. 28/2019, datë 8.5.2019; shtuar fjalia në fund të pikës 3.1 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Lejedrejtimi pezullohet për një periudhë kohe të përcaktuar, si masë plotësuese administrative e ndalimit të drejtimit të mjetit, kur mbajtësi i lejedrejtimit ka shkelur një nga normat e sjelljes të treguara ose përcaktuara në kapitullin 5 për periudhën e kohës së parashikuar nga secila normë.

2. Lejedrejtimi pezullohet për një periudhë të papërcaktuar, kur gjatë verifikimeve shëndetësore për konfirmimin e vlefshmërisë ose për revizionet e kryera sipas nenit 126, rezulton një humbje e përkohshme e aftësive fizike dhe psikike të treguara në nenin 117. Në këto raste lejedrejtimi pezullohet derisa i interesuari të marrë një certifikatë nga komisioni mjekësor lokal që vërteton rifitimën e aftësive fizike dhe psikike të kërkuara. Për masat e mësipërme të pezullimit të lejedrejtimit, njoftohet zyra që e lëshon lejedrejtimin e mjetit.

3. Lejedrejtimi pezullohet nga organi epror i agjentit të policisë që ka tërhequr lejedrejtimin dhe, për lejedrejtimet e lëshuara nga një shtet i huaj, nga Institucioni i Prefektit, në juridiksionin e të cilit është konstatuar shkelja, sipas pikës 1 të këtij neni. Prefekti, brenda 5 ditëve, njofton organin e Policisë Rrugore për vendimin e marrë, duke i dërguar atë së bashku me lejedrejtimin. Organi i Policisë Rrugore përgjigjet për administrimin e dokumentacionit dhe dërgimin e tyre, brenda 5 ditëve, në Drejtorinë Konsullore të Ministrisë së Jashtme.

3.1 Pezullimi i lejedrejtimit të lëshuar nga një shtet i huaj, në rastet kur kundërvajtësi jep pëlqimin, konvertohet me pagesën e një shume që është sa dyfishi i masës administrative maksimale të parashikuar për normën e shkelur. I njëjti rregull aplikohet edhe për lejet e drejtimit të lëshuara nga shteti shqiptar në rastin kur kundërvajtësi jep pëlqimin.

4. Shfuqizuar.

Neni 128

Anulimi i lejedrejtimit të mjetit

(shfuqizuar shkronja "b" e pikës 1 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014; shtuar paragraf në fund të pikës 2 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Lejedrejtimi anulohet nga organi që e ka lëshuar atë, kur mbajtësi i lejedrejtimit:

a) nuk zotëron në mënyrë të vazhdueshme kërkesat fizike dhe psikike të përcaktuara në nenin 117;

b) Shfuqizuar;

c) pasi i është nënshtruar revizionit sipas nenit 126, del tashmë i papërshtatshëm për drejtim mjeti;

d) ka kryer zëvendësimin e lejedrejtimit të vet me lejedrejtimin e lëshuar nga një shtet i huaj.

2. Kur nuk ekzistojnë më motivet që kanë përcaktuar marrjen e masës për anulimin e lejedrejtimit, i interesuari mund të procedojë drejtpërsëdrejti, duke dhënë provimet dhe duke bërë verifikimin e kërkesave fizike e psikike të parashikuara për konfirmimin e vlefshmërisë, me marrjen e një lejedrejtimi të një kategorie jo më të lartë se sa ajo e lejedrejtimit që i është anuluar, me kusht që të mos jenë vepruese kriteret e pranimit të parashikuara nga neni 115, për marrjen e lejedrejtimeve të kategorive C, D dhe E. Kufizimet në drejtimin e mjetit, sipas akteve në zbatim, vihen duke iu referuar datës së lëshimit të lejedrejtimit të anuluar.

Në rastet e anulimit sipas pikës 1, shkronja "d", të këtij neni kur nuk ekzistojnë më motivet, i interesuari mund të procedojë drejtpërsëdrejti për të marrë lejedrejtimin e një kategorie jo më të lartë sesa ajo që i është anuluar, me anë të një kërkesë, dorëzimit të lejedrejtimit të shtetit tjetër

dhe verifikimit të kërkesave fizike e psikike të parashikuara për konfirmimin e vlefshmërisë së lejedrejtimit që kërkon i interesuari.

Neni 129

Trupi diplomatik i huaj

1. Shkeljet e këtij Kodi, të kryera nga pjesëtarët e trupit diplomatik dhe konsullor të akredituar në Republikën e Shqipërisë, ose nga persona të tjerë që, në lidhje me këto shkelje, gëzojnë imunitet në kufijtë e parashikuar nga normat ndërkombëtare, sinjalizohen nga zyrat apo komandat nga varen ata që kanë konstatuar shkeljen Ministrisë së Punëve të Jashtme, e cila bën njoftimet e nevojshme në rrugë diplomatike.

2. Për autoveturat dhe automjetet që përdoren për transport të përzier njerëzish dhe mallrash dhe që u përkasin pjesëtarëve të trupit diplomatik, pjesëtarëve të karrierës së konsullatave dhe personave të tjerë të treguar në pikën 1, ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, me kërkesën e Ministrisë së Punëve të Jashtme, duke u mbështetur në normat në fuqi dhe mbi bazën e vizitave dhe provave të përcaktuara, lëshon lejeqarkullimin dhe merr masa për regjistrimin e tyre duke dhënë targa të veçanta njohjeje, sipas tipave dhe karakteristikave të caktuara me urdhëresë të ministrit përgjegjës për transportin, në marrëveshje me ministrin e Punëve të Jashtme.

3. Shkeljet e kryera gjatë drejtimit të mjeteve të pajisura me targa speciale sipas pikës 1 nga subjekte të ndryshme nga ato të treguara në pikën 1, ndiqen sipas procedurave të zakonshme ligjore, si dhe bëhen njoftimet përkatëse në rrugë diplomatike për titullarin e automjetit.

4. Vlefshmëria e targave speciale të njohjes dhe e lejeqarkullimeve të lëshuara sipas normave të pikës 2, skadon në momentin që pushon statusi diplomatik i atij që i përket automjeti. Kthimi i targave dhe i lejeve përkatëse duhet të bëhet brenda 30 ditëve nga dita e skadimit.

5. Dispozitat e këtij neni zbatohen me kushtin e reciprocitetit, duke përjashtuar marrëveshjet e veçanta me organizatat ndërkombëtare.

Neni 130

Qarkullimi i mjeteve të regjistruara në shtetet e huaja

(ndryshuar pika 5 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Automjetet, motomjetet dhe rimorkiot e regjistruara në një shtet të huaj dhe që i kanë kryer formalitetet doganore, kur këto janë të parashikuara, lejohet të qarkullojnë në Shqipëri për një periudhë maksimale njëvjeçare, në bazë të dokumenteve të regjistrimit të shtetit të origjinës dhe lejes ndërkombëtare të qarkullimit.

2. Për qytetarët që banojnë në Shqipëri dhe për personat juridikë me qendër në Shqipëri, zbatohen dispozitat e nenit 93.

3. Targat e mjeteve të treguara në pikën 1 duhet të jenë qartësisht të lexueshme dhe të përmbajnë shenjën dalluese të regjistrimit të formuar nga numra arabë dhe nga shkronja latine të mëdha, sipas mënyrave që përcaktohen në aktet në zbatim.

4. Mosrespektimi i normave të pikës 1 sjell si pasojë ndalimin e hyrjes në territorin kombëtar.

5. Cilido që shkel përcaktimet e pikës 1 të këtij neni ndëshkohet me masën administrative plotësuese të konfiskimit të mjetit.

Neni 131

Shenja dalluese shtetërore e regjistrimit

1. Automjetet, motomjetet dhe rimorkiot të regjistruara në një shtet të huaj, kur qarkullojnë në Shqipëri, duhet të jenë të pajisura nga ana e prapme me shenjën dalluese të shtetit ku është bërë regjistrimi; shenja duhet të jetë sipas dispozitave të marrëveshjeve ndërkombëtare.

2. Në automjete, motomjete dhe rimorkio si vendase, ashtu edhe të huaja, që qarkullojnë në

Shqipëri, është i ndaluar përdorimi i një shenje të ndryshme nga ajo e shtetit ku është regjistruar mjete.

3. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masën administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

Neni 132

Qarkullimi i automjeteve dhe motomjeteve që u përkasin qytetarëve shqiptarë me banim jashtë vendit ose të huajve

(zëvendësuar shprehje në pikën 1 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Për automjetet, motomjetet dhe rimorkiot e importuara përkohësisht ose të reja nga fabrika të blera për eksportim, që kanë përmbushur formalitetet doganore, kur duhet, dhe që i përkasin qytetarëve shqiptarë me banim jashtë shtetit ose të huajve që kalojnë nëpër Shqipëri, lëshohet një leje qarkullimi me një kohëzgjatje maksimale 30-ditore, duke përjashtuar ndonjë shtyrje të mundshme afati, si dhe një targë e veçantë njohjeje, siç përcaktohet në aktet në zbatim.

2. Cilido që qarkullon me një lejeqarkullimi që sipas pikës 1 i ka skaduar afati, ndëshkohet me masën administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. Kjo shkelje dënohet edhe me masën administrative plotësuese me konfiskimin e mjetit.

Neni 133

Qarkullimi me lejedrejtime të lëshuara nga shtete të huaja

1. Drejtuesit e pajisur me lejedrejtimi ose me lejedrejtimi ndërkombëtare, të lëshuara nga një shtet i huaj, mund të drejtojnë në Shqipëri mjete, për të cilat është e vlefshme lejedrejtimi ose lejedrejtimi ndërkombëtar i tyre, me kusht që të mos jenë banues në Shqipëri për më shumë se një vit.

2. Kur lejedrejtimi ose lejedrejtimi ndërkombëtar të lëshuara nga shteti i huaj nuk janë në përputhje me modelet e përcaktuara në marrëveshjet ndërkombëtare, në të cilat ka marrë pjesë Shqipëria, ato duhet të shoqërohen nga një përkthim zyrtar në gjuhën shqipe ose nga një dokument i barasvlershëm. Bëjnë përjashtim rastet e parashikuara me marrëveshje të veçanta ndërkombëtare.

3. Drejtuesit e mjeteve të pajisur me lejedrejtimi ose me lejedrejtimi ndërkombëtar të lëshuara nga një shtet i huaj, në të cilin për drejtimin e mjeteve të veçanta është parashikuar, gjithashtu, pajisja me një certifikatë aftësie profesionale ose me dëshmi të tjera aftësie, përveç lejedrejtimit ose lejedrejtimit ndërkombëtar të lëshuara nga ky shtet, duhet të pajisen, për drejtimin e mjeteve të sipërpërmendura, me dëshmitë e nevojshme të aftësisë, të dhëna nga autoriteti kompetent i shtetit ku është lëshur lejedrejtimi.

4. Cilido që shkel dispozitat e pikës 2 ose që drejton mjetin e pajisur me lejedrejtimi, por jo me certifikatën e aftësisë profesionale, kur kjo parashikohet, ndëshkohet me masën administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

5. Drejtuesit e mjeteve të pajisur me lejedrejtimi ose me lejedrejtimi ndërkombëtar, të lëshuara nga një shtet i huaj, janë të detyruar të zbatojnë të gjitha normat dhe rregullat e veprimit të përcaktuara në këtë Kod. Ndaj tyre zbatohen masat e parashikuara për mbajtësit e lejedrejtimit shqiptar.

Neni 134

Njëvlefshmëria e lejedrejtimeve të lëshuara nga shtetet e huaja dhe nga shtetet e Komunitetit European

(ndryshuar fjalia e parë e pikës 1 dhe zëvendësuar fjalë në pikën 2 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Mbajtësit e lejedrejtimit, gjatë kohës kur ajo është e vlefshme, lëshuar nga një shtet anëtar i

Bashkimit European, SHBA-ve, Kanadasë dhe vendeve që janë palë në konventat dhe marrëveshjet e Kombeve të Bashkuara në fushën e lejedrejtimit, që kanë marrë lejen e banimit në Republikën e Shqipërisë, mund të marrin, me anë të një kërkesë dhe të dorëzimit të lejedrejtimit të sipërpërmendur, lejedrejtimin e së njëjtës kategori, për të cilën është e vlefshme lejedrejtimi i tyre, pa qenë nevoja të japin provimin e aftësisë, sipas nenit 119. Kjo dispozitë është e vlefshme dhe për shtetasit shqiptarë, mbajtës së lejedrejtimit të vendeve të sipërpërmendura. Lejedrejtimi i zëvendësuar i rikthehet, nga autoriteti shqiptar që ka lëshuar lejedrejtimin e ri, autoritetit të shtetit anëtar të Komunitetit European që e ka lëshuar. Të njëjtat dispozita zbatohen për certifikatën e aftësisë profesionale, pa tërhequr në këtë rast dokumentin e mëparshëm të aftësisë.

2. Dispozitat sipas pikës 1 zbatohen në kushte reciprociteti edhe për mbajtësit e lejedrejtimeve të lëshuara nga vende të tjera, përveç rasteve kur vendosen me marrëveshje ndërkombëtare.

3. Lëshimi i lejedrejtimeve për zëvendësimin e lejedrejtimeve të një shteti tjetër bëhet pas kontrollit paraprak të plotësimin të kërkesave psikike, fizike dhe morale, të përcaktuara përkatësisht nga nenet 117 dhe 118, të personit që ka bërë kërkesën. Kontrolli i aftësive psikike dhe fizike bëhet sipas normave të nenit 124, pika 5.

4. Verifikimi i aftësive psikike dhe fizike nuk kërkohet, kur vërtetohet se lëshimi i lejedrejtimit që do të zëvendësohet, lëshuar nga një shtet anëtar i Komunitetit European, është kushtëzuar nga plotësimi i kërkesave psikike dhe fizike të njëjta me ato të parashikuara nga normat në fuqi. Në këtë rast, për vlefshmërinë e lejedrejtimit të ri nuk mund të jepet një kohëzgjatje e tillë që të kalojë kufirin e përcaktuar për lejedrejtimin që do të zëvendësohet.

5. Në rastin kur kërkohet zëvendësimi, sipas pikave të mësipërme, i lejedrejtimit të lëshuar nga një shtet i huaj për zëvendësimin me një lejedrejtimi shqiptarë, lëshohet një lejedrejtimi e re e kategorisë jo më të lartë se ajo origjinale.

6. Për ata që, pasi ka kaluar më shumë se një vit nga dita e marrjes së lejebanimit në Shqipëri, drejtojnë mjete me lejedrejtimi ose dokument tjetër aftësie të caktuar, të lëshuar nga një shtet i huaj, që nuk janë më të vlefshme, zbatohen masat e parashikuara për ata që drejtojnë mjete pa qenë të pajisur me lejedrejtimi, ose me certifikatën e aftësisë profesionale.

7. Për ata që, pasi kanë marrë lejebanimin në Shqipëri prej jo më shumë se një viti, drejtojnë mjete me lejedrejtimi ose me dokument tjetër aftësie, të lëshuara nga një shtet i huaj, të skaduar, ose për ata që, pasi ka kaluar më shumë se një vit nga dita e marrjes së lejebanimit në Shqipëri, drejtojnë mjete me dokumentet e mësipërme brenda afatit të vlefshmërisë, zbatohen masat e parashikuara për ata që drejtojnë mjete me lejedrejtimi shqiptarë të pavlefshme.

Neni 135

Lejeqarkullimi për automjete, motomjete e rimorkio dhe lejedrejtimi

1. Lejet ndërkombëtare për automjete, motomjete dhe rimorkio, të nevojshme për qarkullimin në shtetet, në të cilat, sipas marrëveshjeve ndërkombëtare, kërkohen dokumente të tilla, lëshohen nga organet e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, pas paraqitjes paraprake të dokumenteve kombëtare të qarkullimit.

2. Organet përkatëse lëshojnë lejedrejtimet ndërkombëtare, pas paraqitjes paraprake të lejedrejtimit.

Neni 136

Mjete dhe drejtues mjjetesh të Ministrisë së Mbrojtjes

(shtuar shkronja "c" në pikën 3 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Forcat e Armatosura të Ministrisë së Mbrojtjes marrin masa në mënyrë të drejtpërdrejtë në lidhje me mjetet e tyre për kontrollet teknike, regjistrimin ushtarak dhe për lëshimin e dokumenteve të qarkullimit e të targave të njohjes.

2. Mjetet e Ministrisë së Mbrojtjes, kur kalojnë kufijtë e përcaktuar në nenet 61 dhe 62, duhet

të pajisen, për të qarkulluar në rrugë joushtarake, me një autorizim të veçantë që lëshohet nga komanda ushtarake, pasi të ketë marrë mendimin e enteve kompetente, në përputhje me sa parashikohet në nenin 10, pika 6. Për shoqërimin e mundshëm ngarkohet komanda kompetente e mësipërme.

3. Forcat e Armatosura të Ministrisë së Mbrojtjes marrin masa në mënyrë të drejtpërdrejtë në lidhje me personelin në shërbim:

a) për stërvitjen dhe verifikimin e aftësive të nevojshme për drejtimin e mjeteve, për provimin e aftësisë dhe për lëshimin e lejedrejtimit ushtarak, që vlen vetëm për drejtimin e mjeteve që i përkasin Forcave të Armatosura;

b) për lëshimin e certifikatave të aftësisë të mësuesve të teorisë dhe të instruktorëve të shkollës së drejtimit, që kanë lidhje me stërvitjen sipas shkronjës “a”.

c) për realizimin e detyrave operacionale të FA-së, Ministria e Mbrojtjes i kërkon ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, për personelin në shërbim dhe të përgatitur nga strukturat përgjegjëse të FA-së testimin dhe pajisjen me lejedrejtimi kombëtare ose të veçantë shërbimi, nga strukturat e saj, sipas rregullave në fuqi.

4. Mësuesit, instruktorët dhe drejtuesit të treguar në pikën 3, nuk janë subjekte për dispozitat e këtij kapitulli.

5. Ata që janë pajisur me lejedrejtimi ushtarak mund të fitojnë, pa dhënë provimin e aftësisë, lejedrejtimin për mjete të kategorive përkatëse, sipas tabelës së barasvlefshmërisë të përcaktuar nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes, gjithmonë kur kërkesa paraqitet nëpërmjet autoritetit, nga i cili varen gjatë shërbimit ose jo më shumë se një vit nga data e lirimit ose e ndërprerjes së shërbimit.

6. Personeli i pajisur me dëshminë e instruktorit ushtarak si mësues i teorisë e praktikës për drejtimin e mjeteve, mund të bëjë konvertimin në certifikatën analoge të instruktorit civil për drejtimin e mjeteve pa dhënë provim dhe sipas mënyrave të përcaktuara nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, me kusht që të interesuarit të bëjnë kërkesën brenda një viti nga data e lirimit ose e ndërprerjes së shërbimit.

7. Mjetet e larguara nga Forcat e Armatosura të Ministrisë së Mbrojtjes mund të reregjistrohen me targë civile nëpërmjet verifikimit paraprak të kërkesave të caktuara.

8. Karakteristikat e targave të njohjes së mjeteve me motor ose të atyre të tërhequra që i përkasin Forcave të Armatosura të Ministrisë së Mbrojtjes, përcaktohen me marrëveshje ndërmjet ministrisë, nga e cila varet arma ose trupa, dhe ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse.

9. Forcat e Armatosura të Ministrisë së Mbrojtjes marrin masa në mënyrë të drejtpërdrejtë për transportin rrugor të materialeve radioaktive dhe atyre të zbrërthyeshme, duke vënë në zbatim të gjitha normat teknike dhe masat e sigurimit të përcaktuara për këtë qëllim nga normat në fuqi.

10. Për arsye të nevojave publike dhe të përdorimit të tyre në shërbim të institucionit, mjetet e transportit kolektiv ushtarak, që u takojnë kategorive M2 dhe M3, kthehen në mjete të përshtatshme për transportin publik.

11. Cilido që, duke qenë i pajisur me lejedrejtimi ushtarak, drejton një mjet të regjistruar me targë civile, ndëshkohet me masat e parashikuara në nenin 123, pika 3.

Neni 137

Certifikatë profesionale policore
(ndryshuar me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Personeli që është i pajisur me lejedrejtimi dhe kryen shërbimin e policisë rrugore, policisë së rendit, policisë kriminale, policisë së burgjeve dhe policisë bashkiake, për drejtimin e mjeteve të regjistruara vetëm për një përdorim të tillë, duhet të pajiset me një certifikatë profesionale policore, që tregon emrin dhe adresën e mbajtësit, të gjitha të dhënat e nevojshme për identifikimin e tij, kualifikimin dhe institucionin, agjencinë apo strukturën nga e cila varet.

2. Ministria përgjegjëse për rendin dhe sigurinë publike merr masa në mënyrë të drejtpërdrejtë për pajisjen me certifikatë profesionale policore.

3. Ministria përgjegjëse për rendin dhe sigurinë publike merr masa për formimin dhe trajnimin e personelit në drejtimin e mjeteve të shërbimit:

a) për trajnimin dhe verifikimin e aftësive të nevojshme për drejtimin e mjeteve, provimin e aftësisë për lëshimin e certifikatës profesionale policore, që vlen vetëm për drejtuesit e mjeteve që i përkasin ministrisë përgjegjëse për rendin dhe sigurinë publike apo institucioneve të saj të varësisë;

b) për lëshimin e certifikatës profesionale policore për drejtimin e mjeteve të shërbimit organizohen kurse teorike e praktike me afate të caktuara. Kohëzgjatja e kurseve dhe mënyra e marrjes në prova përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për rendin dhe sigurinë publike;

c) certifikatat profesionale policore për drejtimin e mjeteve të shërbimit lëshohen mbi bazën e lejedrejtëveve ekzistuese që ka çdo drejtues mjeti, të lëshuara nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse të transportit.

4. Kushdo drejtues mjeti që drejton një mjet të sistemit të policive të përmendura në këtë nen, i pajisur me lejedrejtimi përkatëse, por i papajisur me certifikatën profesionale policore, ndëshkohet me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

KAPITULLI 5 NORMAT E SJELLJES

Neni 138

Parimi bazë i qarkullimit

1. Përdoruesit e rrugës duhet të sillen në mënyrë të tillë që të mos paraqesin rrezik ose pengesë për qarkullimin dhe në mënyrë që në çdo rast të respektohet siguria rrugore.

2. Sjelljet e veçanta, përveç atyre të parashikuara në kapitujt e mësipërm, janë përcaktuar në normat në vazhdim.

Neni 139

Shpejtësia

1. Është detyrë e drejtuesit të mjetit të rregullojë shpejtësinë e mjetit në mënyrë që, duke pasur parasysh karakteristikat, gjendjen dhe ngarkesën e mjetit, karakteristikat dhe gjendjen e rrugës, trafikun, si dhe çdo rrethanë tjetër të çfarëdo natyre, të mënjanohet çdo rrezik për sigurinë e njerëzve dhe mallrave dhe çdo shkak tjetër që krijon çrregullime për trafikun.

2. Drejtuesi i mjetit duhet të ruajë gjithmonë kontrollin e mjetit dhe të jetë në gjendje të kryejë të gjitha manovrat e nevojshme në kushte të sigurta, veçanërisht frenimin e menjëhershëm të mjetit brenda kufijve të fushëpamjes dhe përpara çdo pengese të mundshme.

3. Veçanërisht drejtuesi i mjetit duhet të rregullojë shpejtësinë në pjesët e rrugës me fushëpamje të kufizuar, në kthesa, në afërsi të kryqëzimeve dhe shkollave, ose vendeve të tjera të frekuentuara nga fëmijët, të treguar me sinjale të caktuara, në pjerrësi të forta, në kalime të ngushta ose të rënduara, në orët e natës, në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme për shkak të kushteve atmosferike ose për shkaqe të tjera, gjatë kalimit në zona të banuara ose në pjesë të rrugës, anash të cilave ka ndërtesa.

4. Drejtuesi i mjetit duhet ta zvogëlojë shpejtësinë deri në ndalim afër kalimeve të këmbësorëve dhe në çdo rast kur këmbësorët që ndodhen në rrugë, vonojnë të largohen ose japin shenja hutimi, si dhe kur me afrimin e mjetit kafshët që gjenden në rrugë japin shenja frikësimi.

5. Drejtuesi i mjetit nuk duhet të bëjë garë në shpejtësi.

6. Drejtuesi i mjetit nuk duhet të qarkullojë me shpejtësi të zvogëluar deri në atë masë sa të paraqesë pengesë ose rrezik për qarkullimin normal.

7. Dispozitave të këtij neni i nënshtrohet edhe drejtuesi i mjetit me pedal, i kafshëve tërheqëse,

të barrës dhe të shalës.

8. Cilido që shkel dispozitat e pikës 3 dhe 5, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

9. Kur bëhet fjalë për shkelje të kryera nga drejtues mjeti të përmendur në pikën 7, gjoba është nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

10. Cilido që shkel dispozitat e tjera të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

Neni 140

Kufizimet e shpejtësisë

(ndryshuar pikat 7, 8, 9 dhe 10 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, ndryshuar 6, 7, 8 dhe 9, 10, 11, 12 e shtuar pika 9/1 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; zëvendësuar fjalë në pikën 1 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Për të siguruar qarkullimin dhe mbrojtur jetën e njerëzve, shpejtësia maksimale nuk mund të kalojë 130 km/orë për autostradat, 90 km/orë për rrugët interurbane kryesore, 80 km/orë për rrugët interurbane dytësore e rrugët lokale interurbane dhe 40 km/orë për rrugët në qendrat e banuara.

2. Brenda kufijve maksimalë të sipërpërmendur, entet pronare të rrugëve mund të caktojnë, duke vendosur edhe sinjalizimin përkatës, kufij minimalë shpejtësie dhe kufij maksimalë shpejtësie, të ndryshëm nga ata të caktuar në pikën 1; në rrugë dhe pjesë rrugësh të caktuara, kur nuk mund të zbatohen në rastin konkret kriteret e caktuara në pikën 1, del e nevojshme të vendosen kufij të tjerë, sipas udhëzimeve që do të jepen nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse. Entet pronare të rrugëve kanë për detyrë të rivendosin menjëherë kufijtë e shpejtësisë, në rast se bien shkaqet që kanë detyruar vendosjen e kufijve të veçantë. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse mund të ndryshojë masat e marra nga enti pronar i rrugës, kur ato bien në kundërshtim me udhëzimet e saj dhe sidoqoftë me kriteret e pikës 1. Po kjo ministri mund të bëjë edhe ndryshimin e kufijve, aty ku nuk ka vepruar enti pronar i rrugës; në rast të moskryerjes, ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse mund të veprojë drejtpërdrejt me kryerjen e punimeve të nevojshme, me të drejtë zhdëmtimi nga enti pronar i rrugës.

3. Kategoritë vijuese të mjeteve nuk mund t'i kalojnë shpejtësitë e poshtëtreguara:

a) ciklomotori: 30 km/orë;

b) automjete ose motomjete që përdoren për transportin e mallrave të rrezikshme, kur udhëtojnë të ngarkuar: 50 km/orë jashtë qendrave të banuara; 30 km/orë brenda qendrave të banuara;

c) makina bujqësore dhe makina teknologjike: jashtë qendrave të banuara 40 km/orë dhe 20 km/orë brenda qendrave të banuara, kur kanë rrota pneumatike ose sisteme të tjera të barasvlershme; 15 km/orë në gjithë rastet e tjera;

d) autokarro: 60 km/orë jashtë qendrave të banuara dhe 30 km/orë në qendrat e banuara;

e) autotrena të përbërë nga një automjet dhe nga një rimorkio sipas shkronjave "h", "i" dhe "j" të nenit 54, pika 1: 70 km/orë jashtë qendrave të banuara; 35 km/orë në qendrat e banuara; 80 km orë në autostradë.

f) autobusë dhe trolejbusë me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë: 70 km/orë jashtë qendrave të banuara, 35 km/orë në qendrat e banuara, 90 km/orë në autostradë;

g) automjete të destinuara për transportin e mallrave ose për përdorime të tjera, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 3.5 tonë dhe deri në 12 tonë: 70 km/orë jashtë qendrave të banuara; 90 km/orë në autostradë;

h) automjete të destinuara për transportin e mallrave ose për përdorime të tjera, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 12 tonë: 60 km/orë jashtë qendrave të banuara; 80 km/orë në autostradë;

i) kamionë me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 5 tonë që përdoren

për transportin e njerëzve sipas nenit 81, pika 6: 70 km/orë jashtë qendrave të banuara; 80 km/orë në autostradë;

l) makina ngarkim-transporti kur udhëtojnë me ngarkesë të plotë: 30 km/orë në qendrat e banuara; 60 km/orë jashtë qendrave të banuara.

4. Në pjesën e pasme të mjeteve të treguara në pikën 3, me përjashtim të shkronjave “a” dhe “h”, duhet të tregohet shpejtësia maksimale e lejuar. Kur kemi komplekse mjetesesh, treguesi i shpejtësisë kufitare vendoset në rimorkio ose në gjysmërimorkio. Përjashtohen nga ky detyrim automjetet ushtarake të përfshira në shkronjat “c”, “g”, “h” dhe “i” të pikës 3.

5. Në të gjitha rastet kur është parashikuar kufizimi i shpejtësisë, mbeten në fuqi detyrimet e përcaktuara në nenin 139.

6. Për përcaktimin e respektimit të kufijve të shpejtësisë, rezultatet e sistemeve të miratuara konsiderohen burime prove për llogaritjen e shpejtësisë mesatare të qarkullimit të automjeteve dhe në seksione të caktuara rrugore. Konsiderohen, gjithashtu, prova regjistrimet e tahogرافit, si dhe dokumentet përkatëse të kalimit në autostradë. Stacionet/pikat e kontrollit në rrjetin rrugor për identifikimin e tejkallimit të shpejtësisë duhet të jenë më parë të shënuara dhe qartësisht të dukshme duke përdorur shenjat/tabelat vertikale dhe horizontale, ose nëpërmjet pajisjeve sinjalizuese të ndritshme, në përputhje me rregullat e përcaktuara në legjislacionin e fushës në fuqi.

7. Kushdo që tejkalon kufijtë minimalë dhe maksimalë të shpejtësisë me jo më shumë se 10 km/orë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

8. Kushdo që tejkalon kufijtë maksimalë të shpejtësisë me më shumë se 10 km/orë dhe jo më shumë se 30 km/orë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë deri në katër mijë lekë.

9. Kushdo që tejkalon kufijtë maksimalë të shpejtësisë me më shumë se 30 km/orë, por jo më shumë se 50 km/orë jashtë qendrave të banuara dhe më shumë se 20 km/orë, por jo më shumë se 40 km/orë në qendrat e banuara, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në pesëmbëdhjetë mijë lekë. Si pasojë e kësaj shkeljeje, aplikohet edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejes së drejtimit nga një deri në tre muaj, si dhe e heqjes së pikëve sipas përcaktimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

9/1. Kushdo që tejkalon kufijtë maksimalë të shpejtësisë për më shumë se 50 km/orë jashtë qendrave të banuara dhe më shumë se 40 km/orë në qendrat e banuara, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në njëzet mijë lekë. Si pasojë e kësaj shkeljeje, aplikohet masa administrative plotësuese e pezullimit të lejes së drejtimit nga tre deri në gjashtë muaj, si dhe heqja e pikëve sipas përcaktimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

10. Kushdo që shkel dispozitat e përmendura në pikën 4 të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga njëzet mijë deri në dyzet mijë lekë.

11. Nëse shkeljet e përmendura në pikat 7, 8, 9 dhe 9/1 janë kryer gjatë drejtimit të automjeteve të përcaktuara në shkronjat “b”, “e”, “f”, “g”, “h”, “i” dhe “l”, të pikës 3, të këtij neni, gjobat dhe masat plotësuese dyfishohen. Tejkallimi i shpejtësisë përtej kufirit në të cilën është kalibruar kufiri i shpejtësisë i përmendur në këtë nen, nënkupton aplikimin e masave administrative të parashikuara në pikat 7, 8, 9, 9/1, 10 dhe 12 të tij, në automjetet që kërkohen për të montuar këtë pajisje.

12. Kur zotëruesi i lejedrejtimit në një periudhë dyvjeçare ka kryer shkelje të përsëritura të pikave 9 dhe 9/1 të këtij neni, lejedrejtimi pezullohet për një periudhë nga tetë deri në tetëmbëdhjetë muaj.

Neni 141

Pozicioni i mjetit në karrexhatë

(ndryshuar fjalia e parë e pikës 10 dhe ndryshuar pika 11 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Mjetet duhet të qarkullojnë në anën e djathtë të karrexhatës dhe në afërsi të kufirit të djathtë

të saj, edhe kur rruga është e lirë.

2. Mjetet që nuk kanë motor dhe kafshët, duhet të rrinë sa të jetë e mundur më pranë kufirit të djathtë të karrexhatës.

3. Dispozita e pikës 2 zbatohet edhe për mjetet e tjera, kur kryqëzohen ose përshkojnë një kthesë apo rakordim konveks, me përjashtim të rasteve të qarkullimit në rrugë me dy karrexhata të ndara, ose me një karrexhatë me të paktën dy korsi për çdo sens lëvizjeje, ose me një karrexhatë me sens unik qarkullimi.

4. Kur një rrugë është e ndarë në dy karrexhata të veçanta, duhet të qarkullohet në karrexhatën e djathtë; kur është e ndarë në tri karrexhata të veçanta, duhet të qarkullohet në karrexhatën e djathtë ose të qendrës, duke përjashtuar rastet kur sinjalizohet ndryshe.

5. Duke përjashtuar rastet kur sinjalizohet ndryshe, kur një karrexhatë është me dy ose më shumë korsi për sens lëvizjeje, duhet të qarkullohet në korsinë më të lirë në të djathtë; korsa ose korsitë në të majtë janë rezervuar për parakalimet.

6. Në rrugët e tipit A dhe B sipas nenit 2, pika 2, me tri ose më shumë korsi për sens lëvizjeje, korsa në të djathtë është e rezervuar për mjetet e ngadalta.

7. Brenda qendrave të banuara, duke përjashtuar rastet kur sinjalizohet ndryshe, kur një karrexhatë ka dy ose më shumë korsi për sens lëvizjeje, duhet të qarkullohet në korsinë e lirë që është më djathtë; korsa ose korsitë në të majtë janë rezervuar për parakalimet. Gjithsesi drejtuesit e mjeteve, për çdo intensitet trafiku, mund të përdorin korsinë më të përshtatshme në lidhje me drejtimin që do të marrin në kryqëzimin e ardhshëm; vetë drejtuesit e mjeteve nuk duhet të ndërrojnë korsi, përveç rasteve kur do të përgatiten për kthim djathtë ose majtas, apo për të ndaluar, në përputhje me normat që rregullojnë këto manovra.

8. Në rrugët me shina tramvaji në sipërfaqe, mjetet mund të kalojnë mbi këto shina, me kusht që, në përputhje me kërkesat e qarkullimit, të mos pengojnë ose ngadalësojnë lëvizjen e tramvajeve, si dhe të mos jetë sinjalizuar ndryshe.

9. Në rrugët me dy palë shina në sipërfaqe, të dyja në një anë të karrexhatës, mjetet mund të qarkullojnë në të majtë të zonës së përshkuar nga shinat, mjaft që të mbeten gjithmonë brenda pjesës përkatëse të karrexhatës sipas sensit të tyre të qarkullimit dhe të mos pengojnë lëvizjen e pasagjerëve.

10. Cilido që qarkullon kundërvajtje në kthesat, në rakordimet konvekse ose në ndonjë rast tjetër me fushëpamje të kufizuar, ose që e përshkon karrexhatën kundërvajtje, kur rruga është e ndarë në disa karrexhata të veçanta, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë deri në gjashtë mijë lekë. Si pasojë e kësaj shkeljeje merret masa administrative plotësuese me pezullimin e lejedrejtimit nga 2 deri 6 muaj. Në qoftë se shkelja përsëritet, pezullimi i lejedrejtimit bëhet për 4 deri 12 muaj.

11. Cilido që shkel dispozitat e tjera të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 142

Qarkullimi i mjeteve në rreshta paralele (ndryshuar pika 4 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Qarkullimi në rreshta paralele lejohet në karrexhatat me të paktën dy korsi për çdo sens lëvizjeje, kur densiteti i trafikut është i tillë që mjetet zënë gjithë pjesën e karrexhatës të rezervuar për sensin e tyre të lëvizjes dhe lëvizin me një shpejtësi që kushtëzohet nga shpejtësia e mjeteve që ecin përpara, ose në rastin kur policët e trafikut e autorizojnë një gjë të tillë. Lejohet, gjithashtu, qarkullimi në rreshta paralele në segmentet rrugorë përpara kryqëzimeve të kontrolluara nga sinjale të ndritshme apo me dorë; në raste të tilla, kur jepet sinjali “rrugë e lirë”, kjo mënyrë qarkullimi duhet të vazhdojë edhe në zonën e manovrës të këtij kryqëzimi.

2. Në qarkullimin në rreshta paralele lejohet që drejtuesit e mjeteve, duke përjashtuar rastet e mjeteve pa motor dhe ciklomotorët, të mos pozicionohen afër kufirit të rrugës, mjaft që të

mbeten në korsinë e zgjedhur paraprakisht.

3. Kalimi nga një korsi në një tjetër lejohet, nëpërmjet sinjalizimit paraprak, vetëm kur duhet të kapet korsa e djathtë me synim për t'u kthyer djathtas, ose korsa e fundit në të majtë me synim për t'u kthyer majtas, ose për të ngadalësuar shpejtësinë apo për të kryer një qëndrim të vullnetshëm në anë të karrexhatës, kur ky qëndrim është i lejueshëm. Drejtuesit e mjeteve që ndodhen në korsinë e parë në të djathtë, mund, gjithashtu, të zhvendosen nga kjo korsi, kur duhet të parakalojnë një mjet pa motor ose një mjet të ngadalshëm në përgjithësi, gjithmonë duke dhënë sinjalet e nevojshme.

4. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 143

Përparësia

(shtuar fjalë në pikën 2 dhe ndryshuar pika 10 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, ndryshuar fjalë në pikat 5, 10, 11 e shtuar pika 12 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Drejtuesit e mjeteve, kur afrohen në një kryqëzim, duhet të tregojnë kujdesin maksimal për të shmangur aksidentet.

2. Kur dy mjete janë duke u futur në një kryqëzim, ose kanë trajektore që po ndërpriten, është e detyrueshme që përparësia t'i jepet atij që vjen nga e djathta, me përjashtim të rasteve kur sinjalizohet ndryshe ose në rrethrotullim, ku përparësia është e atij që lëviz në rrethrotullim.

3. Në kapërcimin e linjave hekurudhore a të tramvajit drejtuesit e mjeteve janë të detyruar t'u japin përparësi mjeteve që lëvizin mbi shina, me përjashtim të rasteve kur sinjalizohet ndryshe.

4. Drejtuesit e mjeteve duhet t'u japin përparësi mjeteve të tjera në kryqëzime, në të cilat është vendosur nga autoriteti kompetent sipas nenit 37 dhe kur kjo përparësi bëhet e njohur me sinjale të caktuara.

5. Drejtuesit e mjeteve janë të detyruar të ndalojnë me qëndrim të plotë deri në arritjen e shpejtësisë 0 para vijës së ndalimit, përpara se të futen në kryqëzim, kur kështu është vendosur nga autoriteti kompetent sipas nenit 37 dhe kjo dispozitë është bërë e njohur me sinjale të caktuara.

6. Kur hyhet në rrugë nga zona që nuk janë për kalim publik, drejtuesit e mjeteve janë të detyruar të ndalojnë dhe t'i japin përparësi atij që qarkullon në rrugë.

7. Është e ndaluar zënia e një kryqëzimi, ose një kapërcimi të linjave hekurudhore a të tramvajit, kur drejtuesi i mjetit nuk ka mundësi të vazhdojë më tej dhe të lirojë në një kohë të shkurtër zonën e manovrimit, në mënyrë që të lejojë kalimin e mjeteve që vijnë nga drejtime të tjera.

8. Kur hyhet në rrugë nga shtigje të udhëve për kafshë dhe pista për mjete me pedal, drejtuesi i mjetit ose i kafshës është i detyruar të ndalojë dhe t'i japë përparësi atij që qarkullon në rrugë. Detyrimi qëndron edhe nëse karakteristikat e këtyre udhëve ndryshojnë në afërsi të hyrjes në rrugë.

9. Drejtuesit e mjeteve mbi shina duhet të respektojnë sinjalet e përparësisë.

10. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga pesë mijë deri në tetë mijë lekë.

11. Kur i njëjti subjekt kryen një nga shkeljet e përmendura në pikën 10 të paktën dy herë në një periudhë prej dymbëdhjetë muajsh, në shkëljen e fundit merret masa administrative plotësuese me pezullimin e lejedrejtimit nga 6 në 12 muaj dhe i hiqen pikët sipas përcaktimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

12. Në rast të verifikimit të një aksidenti me dëme materiale, ku është identifikuar si shkelje mosrespektimi i përparësisë, drejtuesi i mjetit fajtor për këtë shkelje ndëshkohet, përveç masës administrative me gjobë sipas pikës 10 të këtij neni, edhe me heqjen e pikëve sipas përcaktimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

Neni 144

Mosrespektimi i sinjalizimit rrugor

(ndryshuar pika 2 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011; ndryshuar pika 3 dhe shtuar pika 4 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Përdoruesi i rrugës është i detyruar të sillet në mënyrën e treguar nga sinjalizimi rrugor dhe nga polici i trafikut, sipas normave të neneve nga 38 deri në 43 dhe normave përkatëse të akteve në zbatim të Kodit.

2. Cilido, që nuk sillet në mënyrën e treguar nga sinjalizimi rrugor ose sipas normave përkatëse të akteve në zbatim, si dhe sipas orientimit të policit të trafikut, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë. Janë përjashtuar masat e veçanta, të parashikuara në nenet 6 dhe 7 të këtij Kodi.

3. Drejtuesi i mjetit që vazhdon lëvizjen, ndonëse sinjalizimi i semaforit ose i policit të trafikut e ndalojnë këtë lëvizje, dënohet me masë administrative me gjobë nga njëzet mijë deri në tridhjetë mijë lekë.

4. Cilido drejtues mjeti që përsërit brenda dy viteve, më shumë se dy herë, shkeljen e parashikuar në pikën 3, të këtij neni, përveç masës me gjobë, të parashikuar në pikën 3, ndaj tij merret dhe masa administrative e pezullimit të lejes së drejtimit nga nëntë muaj deri në dymbëdhjetë muaj.

Neni 145

Mënyra e veprimit në kalimet në nivel

(ndryshuar pika 5 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Përdoruesit e rrugës që janë duke iu afruar një kalimi në nivel, duhet të tregojnë kujdesin maksimal, me qëllim që të mënjanojnë aksidentet, si dhe duhet të ndjekin me kujdes sinjalizimet e treguara në nenin 44.

2. Përpara zënies së një kalimi në nivel pa barriera ose gjysmëbarriera, përdoruesit e rrugës duhet të sigurohen në afërsi të sinjalizimit të parashikuar në aktet në zbatim, sipas normave të nenit 44, pika 3, që asnjë tren të mos jetë duke u afruar dhe në rast të tillë të kalojë menjëherë binarët; në rast të kundërt duhet të ndalojë pa i zënë ato.

3. Përdoruesit e rrugës nuk duhet të kapërcejnë një kalim në nivel kur:

- a) janë mbyllur ose janë duke u mbyllur barrierat ose gjysmëbarrierat;
- b) gjysmëbarrierat janë duke u hapur;
- c) janë duke funksionuar sinjalizimet ndriçuese ose zanore të parashikuara nga neni 44, pika 2, dhe nga aktet në zbatim, sipas pikës 3 të të njëjtit nen;
- d) janë duke funksionuar objektet zëvendësuese të barrierave ose gjysmëbarrierave të parashikuara nga po ai nen.

4. Përdoruesit e rrugës duhet të lirojnë me nxitim kalimin në nivel. Në rast të ndalimit të detyruar të mjetit, drejtuesi i mjetit duhet të përpiqet ta zhvendosë mjetin jashtë binarëve ose, në rast se kjo është e pamundur, duhet të bëjë gjithçka të mundshme për të shmangur çdo rrezik për njerëzit, si dhe të veprojë në mënyrë që drejtuesit e mjeteve mbi shina të paralajmërohen në kohën e duhur për qenien e rrezikut.

5. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

6. Kur i njëjti subjekt kryen një nga shkeljet e përmendura në pikën 5 të paktën dy herë në një periudhë prej dymbëdhjetë muajsh, në shkeljen e fundit merret masa administrative plotësuese me pezullimin e lejedrejtimit nga 6 në 12 muaj.

Neni 146

Parakalimi

(ndryshuar pika 15 dhe 16 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, ndryshuar pika 16 dhe shtuar pika 17 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Parakalimi është manovra, gjatë së cilës një mjet kalon një mjet tjetër, një kafshë ose një këmbësor në lëvizje ose i ndaluar, në korsi a në pjesë të karrexhatës të destinuara normalisht për qarkullim.

2. Drejtuesi i mjetit që ka ndërmend të parakalojë duhet të sigurohet paraprakisht që:

a) ka fushëpamje të tillë që i lejon kryerjen e manovrës dhe kjo manovër të mos paraqesë rrezik ose pengesë;

b) drejtuesi i mjetit që ndodhet përpara në të njëjtën korsi nuk ka sinjalizuar që do të kryejë të njëjtën manovër;

c) asnjë drejtues mjeti që ndodhet prapa në të njëjtën karrexhatë ose gjysmëkarrexhatë, si dhe në korsinë në të majtë të tij, kur karrexhata ose gjysmëkarrexhata janë të ndara në korsi, nuk ka filluar parakalimin;

d) që rruga të ketë një hapësirë të lirë të tillë që të lejojë kryerjen e plotë të parakalimit, duke pasur parasysh diferencën ndërmjet shpejtësisë së tij dhe asaj të mjetit që do të parakalohet, si dhe të pranisë së mjeteve që vijnë nga drejtimi i kundërt a që ndodhen përpara mjetit që do të parakalohet.

3. Drejtuesi i mjetit duhet, gjithashtu, duke përdorur sinjalizimin përkatës të vendosur në mjet, të zhvendoset në të majtë të mjetit që do të parakalohet, ta kalojë me shpejtësi, duke ruajtur një largësi anësore të përshtatshme dhe pastaj të zhvendoset djathtas sapo kjo të jetë e mundur, pa krijuar rrezik ose pengesë. Në qoftë se karrexhata ose gjysmëkarrexhata është e ndarë në shumë korsi, parakalimi duhet të kryhet në korsinë menjëherë në të majtë të mjetit që do të parakalohet.

4. Mjeti që parakalohet duhet të lehtësojë manovrën dhe të mos e rrisë shpejtësinë. Në rrugët me një korsi për sens lëvizjeje mjeti që parakalohet duhet të qëndrojë sa më afër që të jetë e mundur me kufirin e djathtë të karrexhatës.

5. Kur gjerësia, profili ose gjendja e karrexhatës, duke pasur parasysh edhe densitetin e qarkullimit në sens të kundërt, nuk lejojnë të parakalohet lehtësisht dhe pa rrezik një mjet i ngadalshëm, i madh ose i detyruar të respektojë një kufi të caktuar shpejtësie, drejtuesi i këtij mjeti duhet ta ulë shpejtësinë dhe, nëse është e nevojshme, të mënjanohet sa të jetë e mundur, për të lejuar kalimin e mjeteve që vijnë pas tij. Në qendrat e banuara drejtuesit e mjeteve të shërbimit publik të linjës për transportin e pasagjerëve nuk janë të detyruar të zbatojnë dispozitën e fundit.

6. Në karrexhata me të paktën 2 korsi për sens lëvizjeje drejtuesi i mjetit që, pasi ka kryer një parakalim, ka ndërmend të parakalojë një mjet tjetër ose kafshë, mund të qëndrojë në korsinë e përdorur për parakalimin e parë, me kusht që manovra të mos jetë pengesë për mjetet më të shpejta që arrijnë nga prapa.

7. Parakalimi duhet të kryhet në të djathtë, kur drejtuesi i mjetit që do të parakalohet ka sinjalizuar se ka ndërmend të kthehet në të majtë ose, në një karrexhatë me një sens, që ka ndërmend të ndalojë në të majtë dhe ka filluar këto manovra.

8. Parakalimi i tramvajeve, kur ato nuk qarkullojnë në pjesë rrugësh të rezervuara, duhet të kryhet nga e djathta, kur e lejon gjerësia e karrexhatës nga e djathta e binarit. Në rastin e karrexhatave me një sens lëvizjeje, parakalimi mund të kryhet nga të dy anët. Kur tramvaji ka ndaluar në mes të karrexhatës për hipjen dhe zbritjen e pasagjerëve dhe nuk ka një shpëtuese, parakalimi nga e djathta është i ndaluar.

9. Parakalimi, kur autobusi ose trolejbusi ka ndaluar për hipjen dhe zbritjen e pasagjerëve, bëhet me kujdesin më të madh.

10. Ndalohet parakalimi në afërsi ose përgjatë kthesave a në kurrize rrugore dhe në çdo rast tjetër me fushëpamje të pamjaftueshme. Në raste të tilla parakalimi lejohet kur rruga është me dy karrexhata, të ndara ose me karrexhata me një sens a me të paktën dy korsi me të njëjtin sens lëvizjeje dhe është vendosur sinjalizimi horizontal përkatës.

11. Ndalohet parakalimi i një mjeti që është duke parakaluar një tjetër, si dhe parakalimi i mjeteve të ndaluara ose me lëvizje të ngadaltë në kalimet në nivel, në semaforë ose në raste të tjera të bllokimit të trafikut, kur për këtë qëllim është e nevojshme zhvendosja në pjesën e karrexhatës të destinuar për sensin e kundërt të lëvizjes.

12. Ndalohet parakalimi në afërsi ose në kryqëzime. Megjithatë lejohet në këto raste:

a) kur drejtuesi i mjetit që do të kalohet ka sinjalizuar se ka ndërmend të kthehet nga e majta dhe e ka filluar këtë manovër;

b) kur kryhet në rrugë me përparësi, por me dy karrexhata të ndara ose me sens të njëjtë a me të paktën dy korsitë me të njëjtin sens lëvizjeje dhe kur korsitë janë kufizuar nga sinjalizimi horizontal përkatës;

c) kur mjeti që parakalohet është me dy rrota pa motor, gjithmonë kur nuk është e nevojshme zhvendosja në pjesën e karrexhatës të destinuar për sensin e kundërt të lëvizjes;

d) kur qarkullimi rregullohet me semafor ose me polic trafik.

13. Ndalohet parakalimi në afërsi ose në kalimet në nivel pa barriera, përveç rasteve kur qarkullimi rrugor rregullohet me semaforë, si dhe kur mjeti ka ndaluar ose ka ulur shpejtësinë pranë një kalimi këmbësorësh për të lejuar këmbësorët ta kalojnë karrexhatën.

14. U ndalohet drejtuesve të autotrenave, gjysmërimorkiatorëve dhe artikularëve parakalimi i autotrenave, gjysmërimorkiatorëve, artikularëve dhe kamionëve jo vetëm për rastet e parashikuara më sipër por edhe në rrugë ose pjesë rrugësh, në të cilat ndalimi i parakalimit tregohet nga sinjale të caktuara.

15. Cilido që kryen një parakalim pa zbatuar dispozitat e pikave 2, 3, 4, 5 e 8 të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

16. Kushdo që nuk zbaton ndalimet e parakalimit, sipas përcaktimit të pikave 9, 10, 11, 12 dhe 13 të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në dhjetë mijë lekë. Kur nuk zbatohen ndalimet e parakalimit, sipas përcaktimeve të pikës 14 të këtij neni, masa administrative është me gjobë nga dy mijë deri në gjashtë mijë lekë. Kushdo që konstatohet me këtë shkelje dy herë brenda të njëjtit vit, ndëshkohet me dyfishin e masës së parashikuar në këtë pikë dhe i pezullohet leja e drejtimit për një muaj.

17. Në rast të verifikimit të një aksidenti me dëme materiale, ku është identifikuar si shkelje parakalimi i gabuar, drejtuesi i mjetit fajtor për këtë shkelje ndëshkohet, përveç masës administrative me gjobë sipas pikës 16 të këtij neni, edhe me heqjen e pikëve sipas përcaktimeve legjislacione të fushës në fuqi.

Neni 147

Largësia e sigurisë ndërmjet mjeteve *(ndryshuar pika 4 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)*

1. Gjatë lëvizjes mjetet duhet të mbajnë, kundrejt mjetit që ndodhet përpara, një largësi sigurie të tillë që të garantohet në çdo rast ndalimi i menjëhershëm dhe të mënjanohet përplasja me mjetin që ndodhet përpara.

2. Jashtë qendrave të banuara, kur është vendosur një ndalim parakalimi vetëm për disa kategori mjetesh, ndërmjet këtyre mjeteve duhet të mbahet një largësi jo më e vogël se 100 m. Kjo dispozitë nuk është e detyrueshme në pjesët e rrugës me dy ose më shumë korsitë për sens lëvizjeje.

3. Kur janë në veprim makina për pastrimin ose shpërndarjen e borës, mjetet duhet të veprojnë me kujdes të veçantë Largësia e sigurisë kundrejt makinave të tilla nuk duhet të jetë më e vogël se 20 m. Mjetet që kalojnë në sens të kundërt duhet, nëse është e nevojshme, të ndalojnë me qëllim që të mos pengojnë punën.

4. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

5. Kur si pasojë e mosrespektimit të dispozitave të këtij neni ndodh një përplasje me dëmtime

të rënda për mjetin, të tilla që duhet të kryejnë kontrollin sipas nenit 79, pika 7, ndëshkimi është me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë. Kur i njëjti subjekt, brenda dymbëdhjetë muajve kryen të paktën dy herë të njëjtën shkelje sipas kësaj pike, në shkeljen e fundit zbatohet masa plotësuese administrative me pezullimin e lejedrejtimit nga një deri në dy vjet.

6. Në qoftë se nga përplasja rezultojnë plagë të rënda të njerëzve, ndaj drejtuesit të mjetit zbatohen sanksionet penale për krimet e plagosjeve pa dashje ose të vrasjeve pa dashje.

Neni 148

Këmbimi i mjeteve në kalimet e zëna me pengesa ose në rrugët malore

1. Kur këmbimi i mjeteve nuk është i mundur si pasojë e punimeve, mjeteve të ndaluara ose pengesave të tjera, drejtuesi i mjetit, i cili ka pengesë në sensin e tij të lëvizjes dhe nuk mund të pozicionohet në buzën e djathtë të karrexhatës, duhet të qëndrojë për të lënë të kalojnë mjetet që vijnë në sensin e kundërt.

2. Në rrugët malore ose gjithsesi me pjerrësi të madhe, nëse këmbimi me mjete të tjera është i vështirë ose i pamundur, drejtuesi i mjetit që lëviz në zbritje duhet të ndalojë dhe të pozicionohet sa më afër buzës së djathtë të karrexhatës ose të zhvendoset në sheshndalim, kur ky ekziston. Kur drejtuesi i mjetit që lëviz në ngjitje ndodhet pranë një sheshndalimi, duhet të ndalojë në të, në rast se rruga është aq e ngushtë sa që në të kundërt duhet të manovrohet duke lëvizur prapa.

3. Kur manovra e lëvizjes prapa bëhet e domosdoshme, komplekset e mjeteve kanë përparësi ndaj mjeteve të tjera; mjetet me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 3,50 tonë kanë përparësi ndaj atyre me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë deri në 3.50 tonë; autobusët kanë përparësi ndaj kamionave. Për rastet kur kemi mjete brenda së njëjtës kategori me ato të sipërpërmendura, lëvizja prapa duhet të kryhet nga drejtuesi i mjetit që lëviz në zbritje, duke përjashtuar rastet kur lëvizja prapa paraqitet dukshëm më e lehtë për drejtuesin e mjetit që lëviz në ngjitje, veçanërisht kur ky i fundit ndodhet pranë një sheshndalimi.

4. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

5. Në shkeljet e dispozitave të këtij neni zbatohet neni 147, pikat 5 dhe 6.

Neni 149

Përcaktime mbi sinjalizimin pamor dhe ndriçimin e mjeteve me motor dhe rimorkiove

Për zbatimet e këtij kapitulli, quhet:

a) fener largësie (i bardhë): sistemi që shërben për ndriçimin në largësi të rrugës përpara mjetit;
b) fener joverbues (i bardhë): sistemi që shërben për të ndriçuar rrugën përpara mjetit pa shkaktuar verbim;

c) fener i përparmë mjegullçarës (i verdhë): sistemi që shërben për të përmirësuar ndriçimin e rrugës në raste mjegulle, kur bie borë, shi ose ka re pluhuri;

d) fener i lëvizjes prapa (i bardhë): sistemi që shërben për të ndriçuar rrugën prapa mjetit dhe që paralajmëron përdoruesit e tjerë të rrugës se mjeti po kryen ose po fillon të kryejë lëvizjen prapa;

e) tregues i ndritshëm i drejtimit me lëshim dritë (sinjalet anësore): sistemi që shërben për të sinjalizuar përdoruesit e tjerë të rrugës, që drejtuesi i mjetit po ndërron drejtim majtas ose djathtas;

f) sinjalizim i ndritshëm i rrezikut: ndriçimi i menjëhershëm i gjithë treguesve të ndritshëm të drejtimit;

g) sistemi i ndriçimit të targës së pasme të regjistrimit: sistemi që shërben për të ndriçuar targën e pasme të regjistrimit;

h) dritat e pozicionit të pasmë dhe të përparmë: sisteme që shërbejnë për të sinjalizuar

njëkohësisht praninë dhe largësinë e mjetit të parë nga përpara ose nga pas;

i) drita e pasme për mjegull: sistemi tek ose dopjo që shërben për ta bërë më të dukshëm mjetin nga pas në rastet e mjegullave të dendura;

j) drita qëndrimi: sistemi që shërben për të sinjalizuar praninë e një mjeti të ndalur në një qendër të banuar; në këtë rast zëvendëson dritat e pozicionit;

k) dritat e pengesave: sistemi i destinuar për të plotësuar dritat e pozicionit të mjetit, për të sinjalizuar përmasa gabarite të veçanta, penguese ndaj qarkullimit që ka ky mjet;

l) dritat e ndalimit: sistemi që shërben për t'u treguar përdoruesve të tjerë që drejtuesi i mjetit ka vënë në përdorim frenat e shërbimit;

m) sinjal reflektues: sistemi me reflektim dritë i destinuar për të sinjalizuar praninë e mjetit;

n) panel reflektues ose fluoreshent: sistemi që shërben për të sinjalizuar kategori të caktuara mjeteshe.

Neni 150

Sinjalizimi pamor dhe ndriçimi i mjeteve

(shtuar dy paragrafë në fund të pikës 1 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007 dhe ndryshuar pika 3 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Përdorimi i sistemeve të sinjalizimit pamor të mjeteve është i detyrueshëm nga gjysmë ore pas përdimit të diellit deri gjysmë ore përpara lindjes së tij, si dhe ditën nëpër tunele, në raste mjegulle, kur bie borë, shira të fortë dhe në çdo rast tjetër me fushëpamje të dobët.

Drejtuesit e mjeteve me motor, gjatë të gjithë kohës së lëvizjes në autostrada dhe rrugë interurbane, janë të detyruar të përdorin fenerët joverbues dhe, kur është parashikuar, dritat e pengesës.

Drejtuesit e çiklomotorëve dhe të motomjeteve, gjatë të gjithë kohës së lëvizjes, në të gjitha llojet e rrugëve, janë të detyruar të përdorin fenerët joverbues.

2. Me përjashtim të mjeteve e ciklomotorëve me dy rrota dhe motorëve, përdorimi i sinjalizimit pamor është i detyrueshëm edhe gjatë ndalimit ose qëndrimit, duke përjashtuar rastet kur mjeti bëhet tërësisht i dukshëm nga ndriçimi publik, ose kur qëndron jashtë karrexhatës. Ky detyrim është në fuqi edhe kur mjeti gjendet në korsinë e emergjencës.

3. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 151

Përdorimi i sistemeve të sinjalizimit pamor të mjeteve me motor dhe rimorkiove

(ndryshuar pika 11 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Në orët dhe rastet e treguara në nenin 150, pika 1, gjatë lëvizjes së mjeteve me motor dhe mjeteve të tërhequra, duhet të mbahen ndezur dritat e pozicionit, dritat e targës dhe, kur është e përcaktuar, dritat e pengesës. Përveç këtyre dritave, në mjetet me motor duhet të mbahen ndezur:

a) fenerët joverbues: në qendrat e banuara, kur ndriçimi publik mungon ose është i pamjaftueshëm; jashtë qendrave të banuara edhe kur ndriçimi publik është i mjaftueshëm; brenda dhe jashtë qendrave të banuara në raste mjegulle, tymi, gjatë rënies së borës dhe shiut të dendur; në qendrat e banuara këta fenerë duhet të përdoren edhe kur ndriçimi publik nuk është i vazhdueshëm dhe kur burime të tjera drite mund të ngatërrojnë shikimin e drejtuesit të mjetit ose dukshmërinë e mjetit nga të tjerët;

b) fenerët e largësisë jashtë qendrave të banuara, kur drita e jashtme mungon ose është e pamjaftueshme; gjatë ndërprerjeve të shkurtra të lëvizjes që lidhen me kërkesat e qarkullimit, duhet të përdoren fenerët joverbues.

2. Fenerët joverbues dhe ato të largësisë nuk duhet të përdoren për raste të ndryshme nga ato të përcaktuara në pikën 1. Ditën, në raste mjegulle, tymi, gjatë rënies së borës dhe shiut të dendur,

këta fenerë mund të zëvendësohen me fenerët mjegullçarës të përparmë. Gjithashtu, në mjetet që transportojnë të plagosur ose të sëmurë rëndë, fenerët joverbues duhet të mbahen ndezur ditën për çdo rast dhe në orët e në rastet e përcaktuara në nenin 150, pika 1, në qendrat e banuara, edhe pse ndriçimi publik mund të jetë i mjaftueshëm.

3. Drejtuesit e mjeteve duhet të shuajnë fenerët e largësisë dhe të kalojnë në fenerët joverbues në këto raste:

a) kur janë duke u këmbyer me mjete të tjera, duke kryer ndërrimin e dritave në largësinë e nevojshme, me qëllim që drejtuesit e mjeteve, me të cilët këmbehen, të mund të vazhdojnë lëvizjen e tyre me lehtësi dhe pa rrezik;

b) kur ndjekin mjete të tjera në një largësi të vogël, me përjashtim të rastit kur fenerët e largësisë përdoren me ndriçim të ndërprerë për të sinjalizuar synimin e parakalimit të mjetit që ecën përpara;

c) në çdo rast tjetër, kur ka rrezik të verbohesh, përdoruesit e tjerë të rrugës ose drejtuesit e mjeteve që qarkullojnë mbi shina, mbi ujë ose në rrugë të tjera fqinje.

4. Lejohet përdorimi i fenerëve të largësisë në mënyrë të ndërprerë për të bërë paralajmërim të nevojshme për shmangien e aksidenteve dhe për sinjalizimin e synimit për parakalim të mjetit që ecën përpara. Ky përdorim lejohet gjatë qarkullimit ditën dhe natën, si dhe duke i dhënë përparësi pikës 1, shkronja "b", edhe brenda qendrave të banuara.

5. Në orët dhe rastet e treguara në nenin 150, gjatë ndalimit dhe qëndrimit duhet të mbahen hapur dritat e pozicionit, dritat e targës dhe, kur është e përcaktuar, dritat e pengesës.

6. Në qendrat e banuara dhe në orët dhe rastet e treguara në nenin 150, pika 1, gjatë qëndrimit në kufirin anësor të karrexhatës, mjetet me motor dhe rimorkiot e tyre, nëse janë të lidhura, dhe që kanë gjatësi jo më të madhe se 6 m dhe gjerësi jo më të madhe se 2 m, mund të jenë të sinjalizuara, duke përdorur në vend të dritave të pozicionit, dritat e qëndrimit të dukshëm nga ana e trafikut.

7. Drejtuesit e mjeteve me motor duhet të aktivizojnë sinjalizimin ndriçues të rrezikut:

a) në rastet e zënies së karrexhatës;

b) gjatë kohës së nevojshme për vendosjen dhe rimarrjen e sinjalit të lëvizshëm të rrezikut kur ky është i nevojshëm;

c) kur për arsye defekti mjeti është i detyruar të lëvizë me shpejtësi të reduktuar;

d) kur verifikohen ngadalësime të papritura ose rreshtime në kolonë;

c) në të gjitha rastet kur ndalimi i emergjencës përbën rrezik, qoftë edhe vetëm për momentin, për përdoruesit e tjerë të rrugës.

8. Në rast mjegulle me fushëpamje më të vogël se 50 m, duhet të përdoret drita e prapme për mjegull, për ato mjete që i disponojnë.

9. Ndalohet përdorimi i sistemeve ose burimeve të tjera ndriçuese të ndryshme nga ato të treguara në nenin 149.

10. Cilido që shkel dispozitat e pikës 9, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë, si dhe me pezullimin e lejeqarkullimit për 6 muaj.

11. Cilido që shkel dispozitat e tjera të këtij neni ose përdor në mënyrë të gabuar sistemet e sinjalizimit me ndriçim, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 152

Ndryshimi i drejtimit a i korsisë ose manovra të tjera

(ndryshuar pika 7 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Drejtuesit e mjeteve që kanë ndërmend të kryejnë një manovër për t'u futur në fluksin e qarkullimit, për të ndryshuar drejtimin ose korsinë, për të kthyer sensin e lëvizjes, për të bërë lëvizje prapa, për t'u kthyer djathtas ose majtas, për të zënë një rrugë tjetër, ose për t'u futur në një vend që nuk është për kalim publik, si dhe për të ndaluar, duhet:

a) të sigurohen që mund ta kryejnë manovrën pa krijuar rrezik ose pengesë për përdoruesit e

tjerë të rrugës, duke pasur parasysh pozicionin, largësinë, drejtimin e tyre;

b) të sinjalizojnë paraprakisht qëllimin e tyre në një kohë të mjaftueshme.

2. Sinjalizimi i manovrave duhet të kryhet nëpërmjet sistemeve të caktuara ndriçuese, tregues të drejtimit. Të tilla sinjalizime duhet të vazhdojnë gjatë gjithë kohëzgjatjes së manovrës dhe duhet të ndërpriten kur ajo ka përfunduar plotësisht. Me të njëjtat sisteme duhet të sinjalizohet edhe ngadalësimi për të ndaluar. Kur sistemet e mësipërme mungojnë, drejtuesi i mjetit duhet të kryejë sinjalizimin me dorë, duke ngritur vertikalisht krahun, kur ka ndërmend të ndalojë, dhe, duke hapur anash krahun e djathtë dhe atë të majtë, kur ka ndërmend të kthehet.

3. Drejtuesit e mjeteve duhet gjithashtu:

a) për t'u kthyer nga e djathta, të qëndrojnë sa më afër që të jetë e mundur me kufirin e djathtë të karrexhatës;

b) për t'u kthyer nga e majta, si dhe për t'u futur në zona që nuk janë për kalim publik, të afrohen sa më shumë që të jetë e mundur në aksin e karrexhatës dhe, në rast kryqëzimi, të kryejnë kthimin pranë qendrës së kryqëzimit dhe në të majtë të tij, përveç rasteve kur ka sinjalizim tjetër, si dhe kur gjenden në një karrexhatë me një sens qarkullimi, të qëndrojnë sa më afër që të jetë e mundur me kufirin e majtë të karrexhatës. Në të dy rastet drejtuesit e mjeteve nuk duhet të hyjnë në rrugën tjetër në sens të kundërt dhe duhet të tregojnë kujdesin maksimal;

c) në manovrat e prapakthimit dhe të futjes në fluksin e qarkullimit t'u japin përparësi mjeteve në lëvizje normale.

4. Ndalohet përdorimi pa vend i sinjalizimit të ndryshimit të drejtimit.

5. Gjatë kryerjes së manovrave drejtuesit e mjeteve nuk duhet të kryejnë frenime të menjëhershme ose ngadalësime të papritura.

6. Ndryshimi i sensit të lëvizjes është i ndaluar në afërsi ose në kryqëzime, kthesa dhe kurrize, si dhe në largësi më pak se 50 m prej tyre.

7. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 153

Kufizimi i zhurmave

1. Gjatë qarkullimit duhet të shmangen zhurmat shqetësuese të shkaktuara nga mënyra e drejtimit të mjetit, veçanërisht nëse është me motor, nga mënyra me të cilën është sistemuar ngarkesa dhe nga veprime të tjera që kanë të bëjnë me qarkullimin.

2. Sistemi zhurmëshues duhet të mbahet në gjendje të mirë pune dhe nuk duhet të ndryshohet.

3. Në përdorimin e aparateve radiofonike ose të riprodhimit zanor në mjete nuk duhen kaluar kufijtë maksimalë zanore të pranueshëm, të përcaktuar nga aktet në zbatim, jashtë mjetit dhe brenda mjetit për mjetet e shërbimit publik.

4. Sistemet e alarmit zanor të sigurimit nga vjedhja, të vendosura në mjete, duhet të kufizojnë lëshimin zanor brenda kufijve kohore të parashikuar nga aktet në zbatim të këtij Kodi.

5. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.

Neni 154

Përdorimi i sistemeve të sinjalizimit zanor

1. Sistemet e sinjalizimit zanor duhet të përdoren me kujdes maksimal dhe vetëm për sigurinë rrugore. Sinjalizimi duhet të jetë sa më i shkurtër që të jetë e mundur.

2. Jashtë qendrave të banuara përdorimi i sistemeve të sinjalizimit zanor lejohet sa herë që e kërkojnë kushtet e mjedisit ose të trafikut, për të mënjeluar aksidentet, veçanërisht gjatë manovrave të parakalimit. Gjatë orëve të natës dhe të ditës, kur është e nevojshme, sinjali zanor mund të zëvendësohet me sinjalin ndriçues me ndërprerje të shkurtra nëpërmjet dritave të

largësisë, në rastet kur kjo nuk është e ndaluar.

3. Në qendrat e banuara sinjalizimet zanore janë të ndaluara, përveç rasteve të rreziqeve të menjëhershme. Në orët e natës, në vend të sinjalizimit zanor, lejohet përdorimi i dritave të largësisë me ndërprerje të shkurtra.

4. Në rast nevoje, drejtuesit e mjeteve që transportojnë të plagosur ose të sëmurë rëndë përjashtohen nga detyrimi i zbatimit të ndalimeve dhe kufizimeve për përdorimin e sistemeve të sinjalizimit zanor.

5. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

Neni 155

Ndalimi, qëndrimi dhe pushimi i mjeteve

(ndryshuar pika 8 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, shtuar fjalë në pikën 5 dhe ndryshuar pika 8 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Për zbatimin e këtyre normave:

a) me “ndalim” kuptohet ndërprerja e lëvizjes së mjetit për shkak të nevojave të qarkullimit;

b) me “qëndrim” kuptohet pezullimi i përkohshëm i lëvizjes edhe në zona ku nuk lejohet qëndrimi për të lejuar hipjen ose zbritjen e njerëzve, si dhe për nevoja të tjera me kohëzgjatje të vogël. Gjatë qëndrimit, që sidoqoftë nuk duhet të krijojë pengesë për qarkullimin, drejtuesi i mjetit duhet të jetë i pranishëm dhe i gatshëm për të rifilluar lëvizjen;

c) me “pushim” kuptohet ndërprerja e lëvizjes së mjetit e zgjatur në kohë me mundësi largimi të drejtuesit të mjetit;

d) me “qëndrim emergjencë” kuptohet ndërprerja e lëvizjes kur mjeti është i papërdorshëm, për shkak avarie ose duhet të ndalojë për shkak të gjendjes së keqe fizike të drejtuesit të mjetit a të një pasagjeri.

2. Përveç sinjalizimeve të ndryshme, si dhe në rastet e parashikuara në pikën 4, në rast qëndrimi ose pushimi mjeti duhet të vendoset sa më afër që të jetë e mundur me kufirin e djathtë të karrexhatës, paralelisht me të dhe sipas sensit të lëvizjes. Kur nuk ekziston trotuar i ngritur, duhet të lihet një hapësirë e mjaftueshme për kalimin e këmbësorëve, sidoqoftë jo më e vogël se një metër.

3. Jashtë qendrave të banuara mjetet në qëndrim ose në pushim duhet të vendosen jashtë karrexhatës, por jo në pistat për mjete me pedal as në bankina, përveç rasteve kur është sinjalizuar posaçërisht. Në rast pamundësie, ndalimi ose qëndrimi duhet të kryhet sa më afër që të jetë e mundur me kufirin e djathtë të karrexhatës, paralelisht me të dhe sipas sensit të lëvizjes. Në karrexhatat e rrugëve me përparësi pushimi është i ndaluar.

4. Në rrugët urbane me një sens lëvizjeje pushimi lejohet edhe përgjatë kufirit të majtë të karrexhatës, me kusht që të mbetet hapësirë e mjaftueshme për kalimin e të paktën të një rreshiti mjetesh dhe sidoqoftë jo më i vogël se 3 m i gjerë, duke marrë parasysh edhe një qëndrim të mundshëm në krahun e djathtë.

5. Në zonat e pushimit për nevoja të parashikuara mjetet duhet të vendosen në mënyrën e sinjalizuar; përjashtim bëjnë mjetet autoveture, gjatësia e të cilave nuk e kalon kuadratin e sinjalizuar për parkim të entit pronar të rrugëve.

6. Në zonat ku pushimi lejohet për një kohë të kufizuar, drejtuesi i mjetit është i detyruar të sinjalizojë, në mënyrë plotësisht të dukshme, orarin kur ka filluar pushimi. Aty ku ka sistem kontrolli të kohëzgjatjes së pushimit, është i detyrueshëm përdorimi i tij.

7. Është e ndaluar për cilindo të hapë dyert e një mjeti, të zbresë nga ai, aq më tepër të lërë të hapura dyert, pa qenë i siguar paraprakisht që ky veprim nuk përbën rrezik ose pengesë për përdoruesit e tjerë të rrugës.

8. Kushdo që shkel përcaktimet e këtij neni tre herë brenda një viti, si dhe kushdo që parkon në mënyrë abuzive në vendet e përcaktuara në hapësirat e rezervuara për personat me aftësi të

kufizuar ose parkon në trotuar, përveç masës administrative me gjobë, i hiqen edhe pikë nga leja e drejtimit.

Neni 156

Ndalimi i qëndrimit dhe pushimit të mjeteve

(ndryshuar pika 6 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007 dhe me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Qëndrimi dhe pushimi nuk lejohen:

- a) në afërsi ose përgjatë kalimeve në nivel dhe mbi binarët e linjave hekurudhore ose të tramvajit apo aq pranë tyre sa të pengohet lëvizja;
- b) në tunele, në nënkalime, nën mbikalimet, nën harqet dhe portat, përveçse kur është sinjalizuar ndryshe;
- c) në kurrize rruge dhe kthesa, jashtë qendrave të banuara dhe në rrugët urbane të kategorisë së parë, edhe në afërsi të tyre;
- d) në sinjalet rrugore vertikale dhe semaforike dhe 30 m në afërsi të tyre, kur pengojnë fushëpamjen, si dhe në sinjalet horizontale të përzgjedhjes paraprake dhe gjatë korsive udhëzuese;
- e) jashtë qendrave të banuara, në zonat e kryqëzimeve dhe në afërsi të tyre;
- f) në qendrat e banuara në zonat e kryqëzimeve dhe në afërsi të tyre në më pak se 5 m nga zgjatimi i buzës më të afërme të karrexhatës transversale, përveç rasteve kur sinjalizohet ndryshe;
- g) në rrugëkalimet dhe vendkalimet për këmbësorë, në korsitë për mjete me pedal dhe mjete të ngjashme me to, si dhe në daljet e tyre;
- h) në trotuare, përveç rasteve kur sinjalizohet ndryshe.

2. Pushimi i një mjeti në karrexhatë ndalohet:

- a) në rrugëkalimet e mjeteve;
 - b) kudo ku ndalohet vendosja pranë një mjeti tjetër në pushim të rregullt, ose zhvendosja e mjetit në pushim;
 - c) në rresht të dytë, përveç rasteve kur kemi të bëjmë me 2 mjete me pedal, 2 ciklomotorë me dy rrota ose 2 motorë me dy rrota;
 - d) në hapësirat e rezervuara për stacionimin dhe qëndrimin e autobusëve, trolejbusëve dhe të mjeteve që qarkullojnë mbi shina dhe, aty ku ato nuk janë të kufizuara me shenja, në një largësi jo më të vogël se 15 m nga sinjali i stacionit, si dhe në hapësirat e rezervuara për stacionimin e mjeteve të shërbimit taksit;
 - e) në zonat e destinuara për mjetet e shkarkimit të mallrave në orët e caktuara;
 - f) në bankina, përveç rasteve kur sinjalizohet ndryshe;
 - g) në hapësirat e rezervuara për qëndrimin ose pushimin e mjeteve për invalidë sipas nenit 186 dhe në rrafshet e pjerrëta ose bashkimet e rakorduara ndërmjet trotuarëve, rampave a korridoreve të tranzitimit me karrexhatën që përdoret nga këto mjete;
 - h) në korsi ose karrexhata të rezervuara për mjete publike;
 - i) në zonat urbane për këmbësorë;
 - j) në zonat me trafik të kufizuar për mjetet e paautorizuara;
 - k) në hapësirat e caktuara për impiante ose pajisje të destinuara për shërbime të emergjencës ose të higjienës publike të treguara me sinjalet përkatëse;
 - l) përpara kasave të plehrave urbane ose mbajtës të ngjashëm;
 - m) vetëm gjatë orëve të punës, në dhe pranë pikave të shpërndarjes së karburantit, të vendosura në zonën e rrugës, deri në 5 m përpara dhe pas instalimeve të destinuara për furnizim.
3. Në qendrat e banuara ndalohet pushimi i rimorkiove, kur janë të shkëputura nga mjeti tërheqës, përveç rasteve kur sinjalizohet ndryshe.

4. Gjatë qëndrimit dhe pushimit drejtuesi i mjetit duhet të marrë masat e nevojshme për të mënjeluar aksidentet dhe për të mos lejuar përdorimin e mjetit pa pëlqimin e tij.

6. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

7. Masat që parashikon ky nen, zbatohen për çdo ditë kalendarike të kohëzgjatjes së shkeljes.

Neni 157

Heqja dhe bllokimi i mjeteve

(ndryshuar fjalë në pikën 1, shtuar një fjali në pikën 3 dhe ndryshua pika 5 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, shtuar shkronja “dh” në pikën 1 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Organet dhe strukturat, të përmendura në nenin 12, kanë të drejtë të vendosin për heqjen e mjeteve:

a) në rrugë dhe pjesë të saj, në të cilat me urdhëresë të entit pronar të rrugës, është përcaktuar se pushimi i mjeteve përbën pengesë a rrezik serioz për qarkullimin rrugor dhe kur sinjali i ndalimpushimit jepet nga tabelat e vendosura posaçërisht;

b) në rastet, për të cilat flitet në nenin 155, pika 4 dhe 6, si dhe në nenin 156, pikat 1, 2 dhe 3;

c) në të gjitha rastet e tjera, kur pushimi i mjeteve është i ndaluar dhe përbën pengesë ose rrezik serioz për qarkullimin rrugor;

d) kur mjeti është lënë në vende ku qëndrimi nuk lejohet, sipas urdhëresave të shpallura nga enti pronar i rrugës, për arsye pastrimi ose mirëmbajtjeje të rrugëve dhe pajisjeve të saj.

dh) në të gjitha rastet e përmendura më lart në këtë nen, heqja e mjeteve bëhet vetëm kur ka tabelë sinjalizuese me shenjën përkatëse.

2. Entet pronare të rrugës janë të autorizuar t'u lëshojnë leje subjekteve të veçanta për kryerjen e shërbimit të heqjes së mjeteve, duke përcaktuar mënyrat e veprimit në përputhje me normat rregulluese. Mjetet e caktuara në shërbimin e sipërpërmendur duhet të kenë karakteristikat e përcaktuara nga aktet në zbatim të këtij Kodi.

3. Përveç heqjes së mjetit, lejohet edhe bllokimi i mjetit nëpërmjet zhvendosjes së tij dhe përdorimit në rrotat të një pajisjeje të veçantë me çelës, pa pasur nevojë për ruajtje. Karakteristikat dhe mënyra e përdorimit të kësaj pajisjeje përcaktohen në aktet në zbatim. Zhbllokimi i mjetit bëhet vetëm mbasi është kryer pagesa e gjobës në vend, sipas nenit 155 pika 8, nenit 156 pika 6 dhe nenit 200 të këtij Kodi. Përdorimi i kësaj pajisjeje nuk lejohet kur mjeti në pozicion të parregullt përbën pengesë ose rrezik për qarkullimin.

4. Heqja dhe bllokimi i mjeteve përbëjnë një masë administrative plotësuese ndaj masës administrative me gjobë që është parashikuar për shkeljet e treguara në pikën 1.

5. Organet dhe strukturat e përmendura në nenin 12 mund të veprojnë edhe me heqjen e mjeteve, kur, duke u nisur nga gjendja e tyre ose nga ndonjë arsyetim tjetër i bazuar, gjykohet se janë braktisur.

Neni 158

Qëndrimi i kafshëve

1. Në qendrat urbane drejtuesi duhet të kontrollojë nëse kafshët që i janë besuar atij, të mbrehura ose jo, gjatë qëndrimit janë gjithmonë plotësisht të siguruara nëpërmjet sistemeve ose mbajtëseve përkatëse fikse dhe të lidhura në mënyrë të tillë që të mos krijojnë pengesë a rrezik për qarkullimin e mjeteve e të këmbësorëve. Gjatë orëve të natës kafshët mund të qëndrojnë vetëm në vende me ndriçim të mjaftueshëm. Jashtë qendrave të banuara është i ndaluar qëndrimi i kafshëve në karrexhatë.

2. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

Neni 159

Zënia e karrexhatës

1. Në rast se karrexhata zihet për shkak të avarisë së mjetit, rënies së ngarkesës ose për çfarëdo

arsye tjetër, drejtuesi i mjetit, me qëllim që të mënjanojë çdo rrezik për trafikun pasardhës, duhet menjëherë të lirojë për sa është e mundur kalimin, duke marrë masa për të mënjeluar zënien dhe për të shtyrë mjetin jashtë karrexhatës ose, në qoftë se kjo nuk është e mundur, ta vendosë në buzën e djathtë të karrexhatës dhe paralel me aksin e saj.

2. Cilido që nuk ka mundur të shmangë rënien ose përhapjen e materialeve rrëshqitës, ndezës ose sidoqoftë të afta për të krijuar rrezik a pengesë për qarkullimin, duhet menjëherë të marrë masat e nevojshme për ta bërë qarkullimin të lirë dhe të sigurt.

3. Në rastet e parashikuara nga ky nen, përdoruesi duhet të marrë masa për t'ua sinjalizuar rrezikun ose pengesën përdoruesve të tjerë nëpërmjet sinjalit të paraqitur në nenin 160 ose, në mungesë, me mjete të tjera të përshtatshme, si dhe të informojë entin pronar të rrugës a një organ të policisë.

4. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë. Për efekt të pikës 2, masa administrative është me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

Neni 160

Sinjalizimi i mjetit të ndalur

(ndryshuar pika 5 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Duke përjashtuar detyrimet e përshkruara në nenin 150, jashtë qendrave të banuara mjetet, përveç atyre të tërhequra me kafshë, mjete me pedal, ciklomotorët me dy rrota dhe motorët, që për çfarëdo arsye kanë ndaluar në karrexhatë natën, kur mungojnë ose janë të pamjaftueshme dritat e pasme të pozicionit ose të emergjencës, dhe për çdo rast edhe ditën, kur nuk mund të jenë të dallueshme në një largësi të mjaftueshme nga ato që vijnë nga prapa, duhet të sinjalizohen me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, me të cilin duhet të jenë pajisur. Sinjali duhet të jetë vendosur në largësinë e parashikuar nga aktet në zbatim të këtij Kodi.

2. Sinjali i lëvizshëm i rrezikut është në formë trekëndëshi i veshur me material reflektues dhe i pajisur me një mbajtëse që lejon mbështetjen mbi planin rrugor në pozicion pothuajse vertikal, në mënyrë që të garantohet pamja.

3. Në aktet në zbatim përcaktohen karakteristikat dhe mënyrat e miratimit të sinjalit. Trekëndëshi duhet të jetë sipas modelit të miratuar dhe të përmbajë datën e miratimit.

4. Kur mjeti nuk është i pajisur me sinjalin e lëvizshëm përkatës të rrezikut, drejtuesi i mjetit duhet të marrë masa për sinjalizimin e pengesës në një mënyrë tjetër të efektshme.

5. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 161

Autokolona ushtarake, kortezhe dhe raste të ngjashme me to

1. Ndalohet ndërprerja e autokolonave të mjeteve ushtarake, të forcave të policisë ose të mjeteve të ndihmës së shpejtë të sinjalizuar si të tillë. Ndalohet, gjithashtu, hyrja ndërmjet mjeteve që formojnë një autokolonë të tillë.

2. Ndalohet ndërprerja e kolonave të trupave ushtarake ose nxënësve, kortezheve ose procesioneve.

3. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë.

Neni 162

Sistemimi i ngarkesës në mjete

(ndryshuar pika 8 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Ngarkesa e mjeteve duhet të sistemohet në mënyrë të tillë që të mënjanohet rrezimi ose humbja e saj; të mos zvogëlohet fushëpamja e drejtuesit të mjetit dhe të pengohet lirshmëria e lëvizjeve gjatë drejtimit; të mos rrezikojë stabilitetin e mjetit; të mos mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor, targat e njohjes dhe sinjalet e bëra me krahë.

2. Ngarkesa nuk duhet të kalojë kufijtë e gabariteve të përcaktuara në nenin 61 dhe nuk mund të dalë jashtë në mënyrë gjatësore nga ana e përparme e mjetit. Ngarkesa mund të dalë jashtë në mënyrë gjatësore nga ana e prapme e mjetit, në qoftë se përbëhet nga gjëra të pandashme, deri në 3/10 e gjatësisë së mjetit dhe në kufijtë e përcaktuara në nenin 61.

3. Pa ndryshuar kufijtë maksimalë të gabariteve të përcaktuara në nenin 61, pika 1, është e mundur të transportohen objekte që dalin jashtë në mënyrë anësore nga gabaritet e mjetit, me kusht që dalja jashtë nga secila anë të mos e kalojë largësinë 30 cm nga dritat e pozicionit të përparmë dhe të prapmë. Shtyllat, shufrat, pllakat ose ngarkesa të ngjashme me to të vendosura horizontalisht, nuk mund sidoqoftë të dalin në mënyrë anësore jashtë gabariteve të mjetit.

4. Pajisjet ndihmëse të lëvizshme nuk duhet të dalin gjatë lëkundjeve jashtë gabariteve të mjetit dhe nuk duhet të zvarriten përtokë.

5. Ndalohet transportimi ose tërheqja e objekteve që zvarriten përtokë, edhe në qoftë se pjesërisht janë të mbajtura nga rrotat.

6. Në qoftë se ngarkesa del jashtë gabariteve të mjetit, duhet të merren të gjitha masat e nevojshme për të shmangur rrezikun për përdoruesit e tjerë të rrugës. Në çdo rast dalja gjatësore duhet të sinjalizohet nëpërmjet një ose dy paneleve speciale katërkëndore, të veshura me material fluoreshent e reflektues dhe të vendosura në fundet e daljes, në mënyrë që të rezultojë pandryshueshmërisht pingul kundrejt aksit të mjetit.

7. Në aktet në zbatim janë përcaktuar karakteristikat dhe mënyrat e miratimit të paneleve.

8. Cilido që shkel dispozitat e pikave të mësipërme të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

9. Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin, nëse drejtuesi i tij nuk ka marrë masa për të sistemuar ngarkesën sipas mënyrave të përcaktuara nga ky nen. Për këtë organi që konstaton shkeljen, për rastet e mjeteve me motor, përveç zbatimit të masave sipas pikës 8, vepron me tërheqjen e menjëhershme të lejeqarkullimit dhe lejedrejtimit, duke u përkujdesur për çuarjen e mjetit në një vend të përshtatshëm për sistemimin e ngarkesës, për marrjen e dokumenteve bëhet shënimi përkatës në procesverbalin e konstatimit të shkeljes. Dokumentet e sipërpërmendura i rikthehen drejtuesit të mjetit kur ngarkesa është sistemuar në përputhje me normat përkatëse. Mënyra e rikthimit të dokumenteve përcaktohet në aktet në zbatim të këtij Kodi.

Neni 163

Tërheqja e mjeteve me avari

(ndryshuar pika 3 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Përveç rasteve të parashikuara në nenin 63, tërheqja në kushte emergjence e një mjeti nga një mjet tjetër duhet të kryhet me anën e një lidhjeje të fortë ndërmjet këtyre dy mjeteve, siç mund të jetë litari, zinxhiri, kavo, tub hekuri ose ndonjë pajisje tjetër e ngjashme, mjaft që të jenë sinjalizuar në mënyrë të përshtatshme për t'u parë qartë nga përdoruesit e tjerë të rrugës.

2. Gjatë tërheqjes në mjetin e tërhequr duhet të mbahet ndezur sistemi me dritë të ndërprerë, siç tregohet në nenin 149, shkronja "P", ose, në mungesë të një sinjali të tillë, të kthehet nga krahu i qarkullimit paneli i treguar në nenin 162, pika 6, ose sinjali i lëvizshëm sipas nenit 160. Mjeti tërheqës, kur është i pajisur me të, duhet të mbajë ndezur sistemin përkatës me dritë të verdhë të përcaktuar nga aktet në zbatim për mjetet e ndihmës në rrugë.

3. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 164

Transporti i mallrave me mjete të tërhequra me kafshë

1. Pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë e mjeteve të tërhequra me kafshë në transportin e mallrave nuk duhet ta kalojë peshën e lejuar të shënuar në targë.

2. Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon peshën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të treguar nga targa, kur nuk është kryer asnjë nga shkeljet e nenit 62, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

Neni 165

Transporti i mallrave me mjete me motor, me rimorkio dhe makina teknologjike

1. Mjetet me motor, rimorkiot dhe makinat teknologjike nuk mund të kalojnë peshën e përgjithshme të përcaktuar në lejeqarkullimin.

2. Cilido që qarkullon me një mjet, pesha e përgjithshme e të cilit me ngarkesë të plotë rezulton të jetë mbi 5 % më e madhe se ajo e përcaktuar në lejeqarkullimin, kur kjo peshë është më e madhe se 10 tonë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë:

- a) nga pesëqind deri në dy mijë lekë, në qoftë se mbipesha nuk është më e madhe se 1 ton;
- b) nga një mijë deri në katër mijë lekë, në qoftë se mbipesha nuk është më e madhe se 2 tonë;
- c) nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë, në qoftë se mbipesha nuk është më e madhe se 3 tonë;
- d) nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë, në qoftë se mbipesha është më e madhe se 3 tonë.

3. Për mjetet me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të vogël se 10 tonë masat administrative të parashikuara në pikën 2, sipas shkronjave “a”, “b”, “c” dhe “d”, janë të zbatueshme atëherë kur mbipesha, më e madhe se 5 %, të mos kalojë përkatësisht 10, 20, 30 për qind, ose të kalojë 30 për qind të peshës së përgjithshme.

4. Automjetet e përshtatshme për transportin e pajisjeve të treguara në nenin 10, pika 3, shkronja “d”, mund të qarkullojnë me ngarkesën e tyre vetëm në autostrada ose në rrugë me karrexhatë jo më të vogël se 6.5 m dhe me lartësi të lirë të konstruksionit të nënkalimeve që të garantojnë një hapësirë të lirë minimale kundrejt hapësirë-dritës së veprave të artit jo më të vogël se 20 cm. Mjetet e përshtatshme për transportin e kontejnerëve të treguar në nenin 10, pika 3, shkronja “e”, mund të qarkullojnë me ngarkesën e tyre në rrugë që kanë lartësi të lirë të konstruksionit të nënkalimeve, që të garantojnë një hapësirë të lirë minimale kundrejt hapësirë-dritës së veprave të artit jo më të vogël se 30 cm.

5. Cilido që qarkullon me një autotren ose me një gjysmërimorkiator, pesha e përgjithshme e të cilit me ngarkesë të plotë rezulton mbi 5 % më e madhe se ajo e treguar në lejeqarkullimin, ndëshkohet me masë administrative të njëjtë me atë të parashikuar në pikën 2.

6. Masa administrative e treguar në pikën 5 zbatohet edhe në rast tejkalimi të peshës në tërësi.

7. Cilido që qarkullon në kundërshtim me dispozitat e treguara në pikën 4, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë, pa ndryshuar përgjegjësinë civile të treguar në nenet përkatëse të Kodit Civil.

8. Për efekt të sanksioneve administrative të parashikuara nga ky nen, peshat e përgjithshme me ngarkesë të plotë të treguara në lejeqarkullimet, si dhe vlerat numerike të marra ndërmjet zbatimit të çfarëdo përqindje, duhen konsideruar të rrumbullakuara me 100 kg më shumë.

9. Masat administrative të parashikuara nga ky nen, zbatohen si për drejtuesin e mjetit, ashtu edhe për pronarin e tij, si dhe për porositësin, kur transporti kryhet për llogari tërësisht të tij. Mbajtësi i lejeqarkullimit të mjetit është i detyruar të marrë përsipër dëmshpërblimin ndaj enteve pronare të rrugëve të përrshkuara, të matur sipas tejkalimit të kufijve të peshës të përcaktuara në nenin 62.

10. Kur është vërejtur një mbipeshë më e madhe se 10 % e peshës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të treguar në lejeqarkullimin, vazhdimi i udhëtimit kushtëzohet nga reduktimi i ngarkesës brenda kufijve të lejuar.

11. Masat administrative të parashikuara nga ky nen zbatohen edhe për transporte e mjete jashtë normave të përcaktuara në nenin 10, kur nuk është lëshuar autorizimi, si dhe kur kalohet pesha maksimale e përgjithshme e treguar në autorizim, duke kufizuar në këtë rast mbipeshën e lejuar me 5 % kundrejt peshës maksimale të këtij mjeti, sipas nenit 62. Vazhdimi i udhëtimit kushtëzohet nga lëshimi i autorizimit.

12. Rezultatet e instrumenteve të peshës të verifikuara sipas ligjit dhe ato, me të cilat janë pajisur organet e policisë, si dhe dokumentet shoqëruese të parashikuara nga dispozitat e ligjit, përbëjnë burime provash për kontrollin e ngarkesës. Shpenzimet e verifikimit janë në ngarkim të subjekteve sipas pikës 9, në solidaritet.

13. Për mjetet e regjistruara jashtë shtetit zbatohen të gjitha normat e parashikuara në këtë nen.

Neni 166

Disiplina e transportit të materialeve të rrezikshme në rrugë

(ndryshuar pika 1 dhe shfuqizuar pikat 2, 3, 4, 5, 6 e 9 me hyrjen në fuqi të ligjeve të nxjerra në përputhje me pikën 1 të këtij neni, me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Transporti, me rrugë, i mallrave të rrezikshme kryhet në bazë të ligjeve në fuqi dhe të akteve nënligjore në zbatim të tyre.

2. Shfuqizuar.

3. Shfuqizuar.

4. Shfuqizuar.

5. Shfuqizuar.

6. Shfuqizuar.

7. Cilido që qarkullon me një mjet ose kompleks mjete të përshtatshme për transportin e mallrave të rrezikshme, masa e përgjithshme e të cilit me ngarkesë të plotë është më e madhe se ajo e treguar në lejeqarkullimin, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë.

8. Cilido që transporton mallra të rrezikshme pa marrë leje, kur parashikohet, si dhe nuk respekton kushtet e vëna për ruajtjen e sigurisë në këtë autorizim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëdhjetë mijë deri në dyqind mijë lekë. Për të tillë shkelje ushtrohet edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejeqarkullimit dhe e pezullimit të lejëdrejtimit për një periudhë nga 1 deri në 2 vjet.

9. Shfuqizuar.

10. Për shkeljet e treguara në pikat e mësipërme zbatohen dispozitat e nenit 165 pika 10.

Neni 167

Transporti i njerëzve, kafshëve dhe objekteve në mjetet me motor

(ndryshuar pikat 7, 9 dhe 10 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Në të gjitha mjetet drejtuesi duhet të ketë lirshmërinë maksimale të lëvizjes për kryerjen e manovrave të nevojshme për drejtimin e mjetit.

2. Numri i njerëzve që mund të zënë vend në mjete, përveç atyre të treguar në pikën 5, edhe në lidhje me vendosjen e ndenjësve, nuk mund ta kalojë atë të treguar në lejeqarkullimin.

3. Numri i njerëzve që mund të zënë vend, të ulur ose në këmbë, në automjete dhe trolejbusë të destinuar për transportin e njerëzve, duke përjashtuar autoveturat, si dhe ngarkesa e përgjithshme e mjetit, nuk mund t'i kalojnë vlerat maksimale korresponduese të treguara në

lejeqarkullimin. Vlera të tilla janë përcaktuar në aktet në zbatim në lidhje me tipin dhe karakteristikat e këtyre mjeteve.

4. Gjithë pasagjerët e mjeteve me motor duhet të zënë vend në mënyrë të tillë që të mos kufizojnë lirshmërinë e lëvizjes së drejtuesit dhe të mos i pengojnë atij pamjen. Gjithashtu, në mjete të tilla, duke përjashtuar ciklomotorët me dy rrota dhe motorët, drejtuesi i mjetit dhe pasagjeri nuk duhet të dalin nga përmasa gabarite transversale e kabinës.

5. Në autovetura dhe automjete të përshtatshme për transportin e përzier të njerëzve dhe mallrave, lejohet transporti mbi numrin e lejuar të dy fëmijëve me moshë më të vogël se 10 vjeç në kabinë, me kusht që të jenë të shoqëruar nga të paktën një pasagjer me moshë jo më të vogël se 18 vjeç.

6. Në mjete të ndryshme nga ato të autorizuara nga normat përkatëse të ligjit për transportin e kafshëve, është i ndaluar transporti i kafshëve në numër më të madh se 3 dhe sidoqoftë në kushte të tilla që të përbëjnë pengesë ose rrezik për drejtimin e mjetit. Është i lejuar vetëm transporti i kafshëve shtëpiake me përmasa të vogla, edhe në numër më të madh, me kusht që të jenë të ruajtura në kafaze ose mbajtëse të caktuara në hapësirën prapa vendit të drejtimit të mjetit ndarë me rrjetë ose mjet tjetër të ngjashëm me të që, nëse vendosen në mënyrë të përhershme, duhet të jenë të autorizuara nga dega e qarkut e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

7. Cilido, që drejton mjete ose trolejbusë të destinuar për transportin e njerëzve, duke përjashtuar autoveturat, që kanë një numër pasagjerësh dhe një ngarkesë të përgjithshme më të madhe se vlerat maksimale të treguara në lejeqarkullimet, si dhe që transportojnë një numër pasagjerësh më të madh nga ai i treguar në lejeqarkullimin, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga dy mijë deri në gjashtë mijë lekë.

8. Kur shkeljet e treguara në pikën 7 janë kryer duke e dhënë mjetin në mënyrë abuzive në përdorim të të tretëve, zbatohet masa administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë, si dhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejeqarkullimit për një periudhë nga 6 deri në 12 muaj.

9. Cilido, që shkel dispozitat e mësipërme, kur bëhet fjalë për autovetura, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga dy mijë deri në gjashtë mijë lekë.

10. Cilido, që shkel dispozitat e treguara në pikën 6 të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë.

Neni 168

Transporti i njerëzve, kafshëve dhe objekteve në mjete me motor me dy rrota

1. Në motorë dhe ciklomotorë me dy rrota drejtuesi duhet të ketë të lirë përdorimin e krahëve, të duarve dhe të këmbëve, duhet të qëndrojë i ulur në pozicion korrekt dhe duhet ta mbajë timonin me të dyja duart, ose me një dorë, në rast nevoje, për manovra ose sinjalizime të mundshme. Nuk duhet të veprojë duke ngritur rrotën e përparme.

2. Në ciklomotorë është e ndaluar transportimi i njerëzve të tjerë, përveç drejtuesit.

3. Në motor pasagjeri i mundshëm duhet të jetë i ulur në mënyrë të stabilizuar dhe të ekuilibruar, në pozicionin e përcaktuar nga pajisje të caktuara të mjetit.

4. Është e ndaluar për drejtuesit e mjeteve të treguara në pikën 1 të tërheqë ose të tërhiqet nga mjete të tjera. Gjithashtu, ndalohet transportimi i objekteve që nuk janë të siguruara në mënyrë solide, që dalin jashtë në mënyrë anësore kundrejt aksit të mjetit ose në mënyrë gjatësore kundrejt gabaritit të tij mbi 50 cm, si dhe i pengojnë ose i kufizojnë pamjen drejtuesit të mjetit. Transporti i kafshëve lejohet duke respektuar kushtet e gabariteve të përcaktuara më lart dhe në kafaze të përshtatshme dhe fiks.

5. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë. Kur shkeljet e treguara në pikat 1 dhe 2 kryhen nga drejtuesi i motorit, përveç masës administrative me gjobë, zbatohet edhe masa administrative plotësuese me ndalimin administrativ të mjetit për 30 ditë.

Neni 169

Përdorimi i kaskës mbrojtëse për përdoruesit e mjeteve me dy rrota

(ndryshuar pika 2 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, ndryshuar fjalë në pikën 2 dhe shtuar pika 5 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; ndryshuar pika 5 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Është e detyrueshme që gjatë lëvizjes të vihet në kokë një kaskë mbrojtëse sipas tipit të homologuar, në përputhje me normativat e përcaktuara nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse për:

a) drejtuesit e ciklomotorëve dhe motorëve me dy rrota;

b) drejtuesit e motorëve të çfarëdo cilindrate, edhe po të jenë të pajisur me kosh, si dhe për pasagjerët edhe po të jenë në moshë jomadhore.

2. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë. Kur shkeljen e kryen një pasagjer me moshë jomadhore, përgjegjësinë e mban drejtuesi i mjetit.

3. Kur shkelja kryhet nga një drejtues mjeti në moshë jo madhore, në vend të masës administrative me gjobë, zbatohet bllokimi administrativ i mjetit për 30 ditë.

4. Cilido që importon ose prodhon për tregti në territorin e Republikës ose tregton kaska mbrojtëse për ciklomotorë, motorë e motorë me kosh të tipave të pahomologuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë. Kur kaskat nuk janë përdorur ende, janë subjekt konfiskimi.

5. Drejtuesi i motomjeteve është i detyruar të bëhet i dallueshëm në rrugët interurbane nga gjysmë ore pas përfundimit të diellit deri gjysmë ore përpara lindjes së tij, si dhe ditën në raste mjegulle, kur ka borë, ka shira të fortë. Për ta bërë këtë, drejtuesi i motomjetit është i detyruar të përdorë jelek fluoreshent/fosforeshent të homologuar apo veshje teknike me elemente fosforeshente. Kushdo që nuk zbaton këtë detyrim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga 1000 (një mijë) deri në 3 (tre mijë) lekë.

Neni 170

Përdorimi i rripave të sigurimit dhe sistemeve të fiksimit

(shfuqizuar shkronja "c" e pikës 3 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007 dhe ndryshuar pika 8 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011; ndryshuar me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014, shtuar një paragraf në fund të pikës 8 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021; ndryshuar pika 1, 4, shtuar pika 4/1 dhe 4/2, zëvendësuar fjalë në pikën 5 dhe 6, ndryshuar pika paragrafi i parë i pikës 8 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Drejtuesi i mjetit dhe pasagjerët e mjeteve të kategorisë L6, të pajisura me kabinë të mbyllur dhe të automjeteve të kategorive M1, M2, M3 dhe N1, N2, N3 sipas klasifikimit të nenit 47, pika 2, të këtij Kodi, të pajisura me rripa sigurie, janë të detyruar t'i vendosin ato në çdo lloj lëvizjeje me mjet. Bëjnë përjashtim mjetet e kategorive M2 dhe M3, të cilat përdoren për transport urban ose ato mjete ku lejohet qëndrimi në këmbë.

2. Drejtuesi i mjetit është i detyruar të kontrollojë vazhdimisht funksionimin normal të rripave të sigurisë dhe, në rast mosfunksionimi siç duhet, t'i zëvendësojë ato me rripa të tjerë të homologuar për tipin e mjetit ku do të vendosen.

3. Përjashtohen nga detyrimi për vendosjen e rripave të sigurisë:

a) anëtarët e forcave të policisë gjatë përmbushjes së një shërbimi emergjence;

b) drejtuesit e mjetit dhe personeli i mjeteve zjarrfikëse dhe të shëndetësisë, në rastet e ndërhyrjeve emergjente;

c) Shfuqizuar;

d) njerëzit me shtatgjatësi më të vogël se 1,35 m dhe më të madhe se 1.90 m; ky kusht duhet të vërtetohet nga një dokument njohjeje;

e) njerëzit që, në bazë të certifikatave të lëshuara nga zyra shëndetësore lokale, rezultojnë të prekur nga sëmundje të veçanta, të cilat nuk lejojnë përdorimin e rripit të sigurimit;

f) gratë në gjendje shtatzënie, në bazë të certifikatës së lëshuar nga gjinekologu që i kuron dhe që vërteton krijimin e rreziqeve të veçantë nga përdorimi i rripit të sigurisë;

g) anëtarët e shërbimeve të rojës private që kryejnë shoqërime dhe që kanë dokumentacionin njohës sipas rregullave përkatëse.

Në rastet e shkronjave “d”, “e”, “f” dhe “g” certifikatat ose vërtetimet e përcaktuara duhet t’u tregohen organeve të policisë me kërkesën e tyre, sipas nenit 12. Janë, gjithashtu, të përjashtuar nga detyrimi për përdorimin e rripave të sigurisë dhe sistemeve të tjera fiksuese drejtuesit dhe pasagjerët e mjeteve që nuk janë të pajisur, që nga prodhimi i tyre, me pjesët e veçanta mbërthëse.

4. Fëmijët deri në moshën 3 vjeç duhet të udhëtojnë të siguar me sisteme të përshtatshme fiksuese të homologuara, të përshtatshme për peshën e tyre, në vendet e pasme të mjetit.

Ata mund të udhëtojnë në vendet e përparme të mjeteve të kategorive M1, N1, N2 dhe N3 të klasifikuara në nenin 47, pika 2, të këtij Kodi, të siguar me sisteme të përshtatshme fiksuese, me fytyrë prapa, vetëm kur jastëkët e ajrit janë të çaktivizuar.

Sistemet fiksuese të fëmijëve duhet të instalohen në mjet në përputhje me udhëzimet e dhëna nga prodhuesi.

4/1. Në mjetet e kategorive M1, N1, N2 dhe N3 pa sisteme të përshtatshme fiksuese fëmijët me moshë deri në tre vjeç nuk mund të udhëtojnë.

4/2. Fëmijët me moshë mbi tre vjeç nuk lejohet të qëndrojnë në vendet e përparme kur gjatësia e tyre nuk kalon 1,50 m.

5. Pasagjerët deri në moshën 3 vjeç që rrinë në vendet e pasme të mjeteve të kategorisë M1, duhet të mbahen nëpërmjet sistemeve të posaçme të fiksimit.

6. Norma e pikës 5 nuk zbatohet për pasagjerët deri në moshën 3 vjeç që udhëtojnë me autovetura të shërbimit publik taksi për transport njerëzish ose të shërbimit me qiradhënie me drejtues mjeti gjatë shërbimit, kur qarkullojnë në qendrat e banuara a në itinerare nga ose për në stacionin e trenit, porte dhe aeroporte, me kusht që të jenë të shoqëruar të paktën nga një pasagjer me moshë jo më të vogël se 18 vjeç.

7. Sistemet e fiksimit për pasagjerët duhet të përputhen me një tip të homologuar, sipas normativave të përcaktuara nga Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse.

8. Cilido që nuk përdor rripin e sigurisë dhe sistemet e fiksimit për fëmijë, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga 5000 (pesë mijë) deri në 15.000 (pesëmbëdhjetë mijë) lekë. Kur shkelja i takon një fëmije në moshë jomadhore, përgjegjësia bie mbi drejtuesin e mjetit ose, kur ndodhet në çastin e kryerjes së shkeljes, mbi atë që është ngarkuar me mbikëqyrjen e këtij fëmije. Në rast se është drejtuesi i mjetit, përveç masës administrative të ndëshkimit me gjobë, merret edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimit për një periudhë nga 6 deri në 12 muaj.

Drejtuesi i mjetit ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në tre mijë lekë nëse konstatohet se në mjetin që ai drejton ka pasagjerë që nuk kanë vendosur rripin e sigurimit.

9. Cilido që, ndonëse e përdor rripin e sigurisë, ndryshon a pengon funksionimin normal të tij, ose e zëvendëson me një tip të pahomologuar për mjetin ku është vendosur, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

10. Cilido që importon ose prodhon për tregti në territorin kombëtar ose tregton rripa sigurimi apo sisteme fiksimi të tipave të pahomologuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë. Gjithashtu, kur rripat dhe sistemet e fiksimit nuk janë vendosur ende në mjete, janë subjekt konfiskimi.

Neni 171

Përdorimi i syzeve optike dhe aparateve të tjera gjatë drejtimit të mjetit

(ndryshuar pika 3 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, ndryshuar pika 2, ndryshuar masa e gjobës në pikën

1. Mbjatësi i lejedrejtimit të mjetit, të cilit gjatë lëshimit ose rinovimit të lejedrejtimit i është kushtëzuar të riparohet të metat organike ose aftësitë e ulëta anatomike a funksionale nëpërmjet syzeve optike ose aparateve të tjera të caktuara, është i detyruar t'i përdorë ato gjatë drejtimit të mjetit.

2. Është e ndaluar që drejtuesi i mjetit të përdorë gjatë lëvizjes mjete teknologjike të komunikimit dhe ndërveprimit, si aparatura radiotelefonike apo celulare, kufje zanore, me përjashtim të drejtuesve të mjeteve të Forcave të Armatosura dhe të policisë. Përdorimi i pajisjeve pa kufje ose me kufje lejohet për sa kohë që drejtuesi i mjetit ka aftësi të përshtatshme dëgjimi në të dy veshët, të cilat nuk kërkojnë përdorimin e duarve për funksionimin e tyre.

3. Cilido, që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga pesë mijë deri në pesëmbëdhjetë mijë lekë.

4. Në rast të përsëritjes së shkeljes, të përcaktuar në pikën 2 të këtij neni, tre herë brenda të njëjtit vit, drejtuesit të mjetit i pezullohet leja e drejtimit tre muaj dhe i hiqen pikë sipas përcaktimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

Neni 172

Kohëzgjatja e udhëtimit për automjetet e caktuara për transportin e njerëzve ose mallrave

(ndryshuar pika 1 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

1. Kohëzgjatja e udhëtimit të automjeteve të caktuara për transportin e njerëzve e të mallrave dhe kontrollet përkatëse, të kryera në rrugë ose në zyrat e ndërmarrjes, rregullohen me ligjet në fuqi dhe aktet nënligjore në zbatim të tyre.

2. Drejtuesi i mjetit që tejkalon kohën e udhëtimit të përcaktuar dhe nuk respekton kohën e pushimit brenda kufijve të caktuar nga aktet në zbatim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

Neni 173

Kushte dhe kufizime të qarkullimit në autostrada dhe në rrugë interurbane kryesore

(ndryshuar fjalë në shkronjën "a" të pikës 2 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Normat e këtij neni dhe të nenit 174 zbatohen për mjetet që qarkullojnë në autostrada, në rrugë interurbane kryesore dhe në rrugë të tjera që kanë karakteristika strukturore të ngjashme me to, të përcaktuara me udhëzimin e ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, me propozimin e entit pronar të rrugës, si dhe që tregohen me sinjale të fillimit dhe të mbarimit.

2. Ndalohet qarkullimi i mjeteve të mëposhtme në autostradat dhe rrugët e treguara në pikën 1:

a) karrocet, mjetet me pedal, ciklomotorët, motorët me cilindratë më të vogël se 49 cc, kur kanë motor me djegie të brendshme dhe motorët me kosh me cilindratë më të vogël se 250 cc, kur kanë motor me djegie të brendshme;

b) motomjete të tjera, kur kanë peshë pa ngarkesë (tara) deri në 400 kg dhe peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë deri 1,300 kg;

c) mjete pa rrota pneumatike;

d) makina bujqësore, makina teknologjike ose elektropirunë dhe motopirunë;

e) mjete me ngarkesë të çrregullt dhe të pasiguruar si duhet, ose që del jashtë përmasave gabaritë të lejuara;

f) me tendë jo të mbërthyer dhe ngarkesë të zbuluar, kur transportojnë materiale që përhapen me lehtësi në mjedis;

g) mjetet që kanë ngarkesë ose përmasa që tejkalojnë përmasat gabaritë kufitare të përcaktuara në nenet 61 dhe 62, me përjashtim të rasteve të parashikuara në nenin 10;

h) mjetet, gjendja funksionale, pajisjet dhe gomat e të cilave mund të përbëjnë rrezik për qarkullimin;

i) mjetet me ngarkesë të pasistemuar dhe të pafiksuar në mënyrë të përshtatshme.

3. Dispozitat e pikës 2 nuk zbatohen për mjetet që i takojnë enteve pronare a koncesionarë të autostradave ose të autorizuarra prej tyre.

4. Në aktet në zbatim janë përcaktuar kufijtë minimalë të shpejtësisë, për lejimin e qarkullimit në autostrada dhe në rrugë interurbane kryesore për kategori të përcaktuara mjetesh.

5. Me udhëzime të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse pa ndryshuar të drejtat urdhëruese të enteve pronare sipas nenit 6, mund të përjashtohen nga tranzitimi në disa autostrada, ose pjesë të tyre, edhe kategori të tjera mjetesh a transportesh, kur e kërkojnë nevojat e qarkullimit. Kur bëhet fjalë për automjete të destinuar për shërbime publike të linjës, masa të tilla merren nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, kurse për ato që i takojnë Forcave të Armatosura, bashkëpunohet me Ministrinë e Mbrojtjes dhe Ministrinë e Brendshme.

6. Ndalohet qarkullimi i këmbësorëve, karrocave dhe kafshëve, me përjashtim të zonave të shërbimit dhe atyre të qëndrimit. Në zona të tilla kafshët mund të qarkullojnë vetëm kur janë të ruajtura siç duhet. Përgjatë korsive të emergjencës lejohet kalimi i këmbësorëve vetëm për të shkuar në vendet e kërkimit të ndihmës.

7. Në karrexhata, rampa, kalimet në disnivel, zonat e shërbimit ose parkimit dhe në çdo përkatësi tjetër të autostradës është e ndaluar:

a) tërheqja e mjeteve që nuk janë rimorkio;

b) ndalimi i mjeteve për të marrë pasagjerë;

c) kryerja e veprimtarive tregtare ose propagandistike të çfarëdolloji; ato lejohen në zonat e shërbimit ose parkimit, kur janë të autorizuarra nga enti pronar;

d) kampimi, përveç zonave të destinuar për një gjë të tillë dhe për një periudhë të përcaktuar nga enti pronar ose koncesioner.

8. Në zonat pranë autostradave ose të kufizuara me to është e ndaluar, edhe për ata që janë pajisur me licencë ose autorizim, të kryejnë veprimtari propagandistike të çfarëdolloj forme, si dhe veprimtari tregtare me oferta shitjeje për përdoruesit e këtyre autostradave.

9. Në zonat e shërbimit dhe parkimit, si dhe në çdo përkatësi tjetër të autostradave, është e ndaluar lënia në pushim e mjeteve për një kohë më të madhe se 24 orë, duke përjashtuar parkimet e rezervuara për hotelet ekzistuese në zonën e autostradës, ose në zona të tjera të pajisura në mënyrë të ngjashme.

10. Me kalimin e periudhës kohore të treguar në pikën 9, mjeti mund të lëvizë detyrimisht. Në këtë rast zbatohen dispozitat e nenit 157.

11. Organet e policisë rrugore marrin masa për lëvizjen e mjeteve në qëndrim, që për arsye të gjendjes së tyre ose për një motiv tjetër të bazuar, mund të mendohen si të braktisura, si dhe për transportin e tyre në një nga qendrat e grumbullimit. Për të tilla operacione organet e policisë mund të ngarkojnë entin pronar.

12. Ndihma rrugore dhe lëvizja e mjeteve janë të lejuara vetëm për entet dhe ndërmarrjet e autorizuarra, edhe paraprakisht, nga enti pronar.

13. Cilido që shkel dispozitat e pikës 2, shkronjat “e” dhe “f”, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

14. Cilido që shkel dispozitat e pikës 7, shkronjat “a”, “b” dhe “d”, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

15. Cilido që shkel dispozitat e pikës 7, shkronja “c” dhe 8, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Për të tilla shkelje zbatohet dhe masa administrative plotësuese me bllokimin e mjetit për 60 ditë.

16. Cilido që shkel dispozitat e tjera të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqindpesëdhjetë deri në një mijë lekë. Në qoftë se shkelja ka të bëjë me dispozitat e pikës 6, gjoba është nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

17. Pasi është evidencuar shkelja e pikave 2 dhe 4, organet e policisë detyrojnë drejtuesin e

mjetit të largohet nga autostrada së bashku me mjetin, duke dhënë ndihmën e nevojshme për një largim të tillë. Në rastin e pikës 2, shkronjat “e” dhe “f”, norma zbatohet vetëm kur nuk është e mundur rivendosja e ngarkesës në kushtet e parashikuara nga këto norma.

Neni 174

Sjelljet gjatë qarkullimit në autostrada dhe në rrugët interurbane kryesore

1. Në karrexhata, rampa dhe në kalimet në disnivel të rrugëve sipas nenit 173, pika 1, është e ndaluar:

a) kthimi i sensit të lëvizjes dhe kapërcimi i trafikndarësit, edhe aty ku ai mungon, si dhe kalimi në karrexhatë ose pjesë të saj në sens lëvizjeje të kundërt me atë të lejuar;

b) kryerja e lëvizjes prapa, edhe në korsitë e emergjencës, duke bërë përjashtim për manovrat e nevojshme në zonat e shërbimit ose të parkimit;

c) qarkullimi në korsitë e emergjencës, përveçse kur ndalohet ose rifillohet lëvizja;

d) qarkullimi në korsitë e ndryshimit të shpejtësisë, përveçse kur hyhet ose dilet nga karrexhata.

2. Është e detyrueshme:

a) kalimi në korsinë e shpejtimit për t'u futur në korsinë e lëvizjes, si dhe dhënia e përparësisë mjeteve që qarkullojnë në korsinë e lëvizjes;

b) kalimi i menjëhershëm për të dalë nga karrexhata në korsinë e djathtë, duke u futur kështu në korsinë e caktuar të ngadalësimit që nga fillimi i saj;

c) sinjalizimi i menjëhershëm i ndryshimit të korsisë me mënyrat e treguara në nenin 152.

3. Në rast ndalimi të qarkullimit për arsye bllokimi ose sidoqoftë për formime rreshtash, kur korsa për pushime emergjence mungon ose është e zënë nga mjete në pushim apo nuk është e mjaftueshme për qarkullimin e mjeteve të policisë dhe të ndihmës, mjetet që zënë korsinë e parë në të djathtë duhet të vendosen sa më afër që të jetë e mundur me vijën e majtë.

4. Në raste bllokimi lejohet kalimi në korsinë për qëndrime emergjencë me të vetmin qëllim për të dalë nga autostrada, duke u nisur nga tabela e paralajmërimit të daljes e vendosur 500 metra nga kalimi në disnivel.

5. Në karrexhata, rampa dhe në kalimet në disnivel ndalohet pushimi ose vetëm qëndrimi, me përjashtim të situatave të emergjencës, të shkaktuara nga gjendja e keqe shëndetësore e përdoruesve të mjetit ose nga mosfunksionimi i këtij mjeti. Në të tilla raste mjeti duhet të çohet sa më shpejt që të jetë e mundur në korsinë për pushime emergjence ose, kur kjo mungon, në sheshpushimin e parë në sensin e lëvizjes, duke shmangur sidoqoftë çfarëdo bllokimi të korsisë së lëvizjes.

6. Pushimi i emergjencës nuk duhet të zgjatet mbi kohën minimale të nevojshme për kalimin e kësaj emergjence dhe nuk duhet sidoqoftë të zgjatë më shumë se 3 orë. Me kalimin e kësaj periudhe kohe mjeti duhet të lëvizet detyrimisht dhe zbatohen dispozitat e nenit 173, pika 11.

7. Pa ndryshuar dispozitat e nenit 160, gjatë pushimit dhe qëndrimit natën, në rast pamjeje të kufizuar, duhet gjithmonë të mbahen të ndezura dritat e pozicionit, si dhe sistemet e tjera të përcaktuara në nenin 150.

8. Kur natyra e defektit e bën të pamundur zhvendosjen e mjetit në korsinë e emergjencës, ose kur mjeti është i detyruar të qëndrojë në vende ku nuk ekzistojnë hapësira të tilla të caktuara, duhet të vendoset, nga ana e prapme e mjetit dhe në largësi të paktën 100 metra nga ai, sinjali i caktuar i lëvizshëm. I njëjti detyrim bie mbi drejtuesin e mjetit gjatë pushimit në bankinën e emergjencës, natën ose në çdo rast tjetër të pamjes së kufizuar, kur janë të pamjaftueshme dritat e pozicionit.

9. Në autostrada me karrexhata me 3 ose më shumë korsi, përveç rasteve kur sinjalizohet ndryshe, u ndalohet drejtuesve të mjeteve për transport mallrash, pesha e të cilave me ngarkesë të plotë i kalon 5 tonët, si dhe drejtuesve të mjeteve ose komplekseve të mjeteve me gjatësi të përgjithshme më të madhe se 7 metra, të zënë korsi të tjera, me përjashtim të dy korsive më të afërta me anën e djathtë të karrexhatës.

10. Pa ndryshuar dispozitat e nenit 142 për lëvizjen në rreshta paralelë, ndalohet vendosja anash e një mjeti tjetër në të njëjtën korsi.

11. Në autostrada, për përdorimin e të cilave është e detyrueshme pagesa e një takse, drejtuesit e mjeteve, aty ku parashikohet dhe sinjalizohet, duhet të ndalojnë në barrierat e caktuara, duke u vendosur, aty ku është e nevojshme, në kolonë sipas sinjalizimeve ekzistuese ose nga persona të ngarkuar dhe të paguajë taksën sipas mënyrave dhe tarifave në fuqi.

12. Drejtuesit e mjeteve në shërbim të autostradës, me kusht që të jenë pajisur me autorizim të veçantë nga enti pronar i rrugës, janë të përjashtuar, kur përmbushin detyra efektive të shërbimit, nga zbatimi i normave të këtij neni në lidhje me ndalimin e kryerjes së:

- a) manovrave të kthimit të sensit të lëvizjes;
- b) lëvizjes, lëvizjes prapa dhe qëndrimit në bankinat e emergjencës;
- c) tërheqjes së mjeteve me defekt.

13. Drejtuesit e mjeteve të përmendura në pikën 12, gjatë kryerjes së manovrave me kujdesin më të madh, duhet të kenë në funksionim në mjetet e tyre sistemin plotësues të sinjalizimit pamor me dritë të verdhë vezulluese.

14. Janë të përjashtuar nga zbatimi i ndalimeve të kryerjes së manovrave të treguara në pikën 12 edhe drejtuesit e automjeteve dhe motorëve në shërbim të policisë, zjarrfikëseve e të autoambulancave që kanë në funksionim sistemin shtesë të sinjalizimit pamor me dritë blu vezulluese.

15. Personeli i shërbimit në autostrada dhe në çdo pjesë tjetër që u përket autostradave përjashtohet nga zbatimi i ndalimeve të qarkullimit për këmbësorët.

16. Për përdoruesin e autostradës me taksë të papajisur me dokumentin e hyrjes, ose që zë impiantet e kontrollit në mënyrë të gabuar, në lidhje me dokumentin që ai ka, taksa që i takon llogaritet nga stacioni më i largët i hyrjes për kategorinë e mjetit të tij. Përdoruesit i jepet e drejta e provës në lidhje me stacionin e hyrjes.

17. Cilido që kalon pa ndaluar në stacione, duke shkaktuar rrezik për qarkullimin, si dhe për sigurimin individual e kolektiv, ose vë në zbatim çfarëdo akti për të shmangur plotësisht ose pjesërisht pagimin e taksës, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dy mijë e pesëqind deri dhjetë mijë lekë.

18. Në të njëjtën mënyrë drejtuesi që qarkullon në autostradë me mjet që nuk është në rregull me kontrollin e parashikuar në nenin 79, ose që nuk e ka kaluar atë pozitivisht, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë. Gjithmonë vendoset ndalimi administrativ i mjetit që do t'i kthehet drejtuesit, pronar ose mbajtës i ligjshëm, ose personit të deleguar nga pronari, vetëm pas prenotimit për kontrollin e këtij mjeti.

19. Cilido që shkel dispozitat e pikës 1, shkronja “a”, kur akti është kryer në karrexhatë, në rampë ose në kalimet në disnivel, dënohet me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë.

20. Cilido që shkel dispozitat e pikës 1, shkronja “b”, “c” dhe “d” dhe të pikave 2, 6 dhe 7, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë.

21. Cilido që shkel dispozitat e tjera të këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

22. Nga evidencimi i shkeljes së ndalimit sipas pikës 1, shkronja “a”, merret edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimit për një periudhë nga 12 në 24 muaj. Në rastin e shkeljeve të dispozitave të pikës 1, shkronjat “c” dhe “d” përveç masës administrative me gjobë, merret edhe masa administrative plotësuese e pezullimit të lejedrejtimit për një periudhë nga 6 në 12 muaj.

Neni 175

Qarkullimi i automjeteve dhe motorëve në shërbim të policisë, zjarrfikëseve dhe autoambulancave

1. Përdorimi i sistemeve zanore shtesë të alarmit dhe, kur mjetet janë të pajisura, edhe me

sisteme shtesë të sinjalizimit pamor e me dritë vezulluese blu u lejohej drejtuesve të automjeteve dhe motorëve në shërbim të policisë ose zjarrfikëseve, atyre të autoambulancave, vetëm për përmbushjen e shërbimeve urgjente të institucionit. Në kryqëzime të drejtuara policët e trafikut marrin masa për lejin e menjëhershëm të kalimit të mjeteve të mësipërme.

2. Drejtuesit e mjeteve të përmendura në pikën 1, gjatë përmbushjes së shërbimeve urgjente të institucionit, kur përdorin së bashku sistemin zanor shtesë të alarmit dhe atë të sinjalizimit pamor me dritë vezulluese blu, nuk janë të detyruar të zbatojnë detyrimet, ndalimet dhe kufizimet në lidhje me qarkullimin, sinjalizimin rrugor dhe normat e sjelljes në përgjithësi, me përjashtim të sinjalizimeve të policit të trafikut, por gjithmonë duke mos sjellë rrezik për vete dhe për të tjerët.

3. Cilido që gjendet në rrugën, e cila përshkohet nga mjetet e përmendura në pikën 1, ose në rrugë që bashkohen në afërsi të daljeve në të parën, sapo të dëgjojnë sinjalin zanor shtesë të alarmit, ka për detyrë të lërë të lirë kalimin dhe, kur është e nevojshme, të ndalojë. Është e ndaluar të ndiqen nga afër mjete të tilla duke shfrytëzuar progresionin e lëvizjes. Shkeljet e kësaj pike ndëshkohen me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri dyzet mijë lekë, si dhe me pezullimin e lejedrejtimit nga 12 deri 24 muaj.

4. Cilido që, me përjashtim të rasteve të treguara në pikën 1, përdor sistemet shtesë të treguara, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në 20 mijë lekë, si edhe me pezullimin e lejedrejtimit nga 6 deri në 12 muaj.

Neni 176

Dokumentet e udhëtimit për transporte profesionale me mjete të papajisura me tahograf

1. Këto dokumente janë:

a) librezat individuale, të dhënat e regjistrit të shërbimit dhe kopjet e orarit të shërbimit që sipas rregullores duhet t'u paraqiten për kontroll organeve të policisë rrugore të përmendura në nenin 12;

b) librezat individuale të ruajtura nga subjekti i transportit dhe regjistrat e shërbimit që sipas rregullores duhet t'u paraqiten për kontroll funksionarëve të organeve përkatëse të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse dhe inspektoratit të punës.

2. Drejtuesi i mjetit që kalon periudhat e drejtimit të caktuara dhe nuk zbaton periudhat e pauzës brenda kufijve të përcaktuar nga rregullorja, ose nuk zbaton periudhat e pushimit të përcaktuara, ose është i papajisur me librezën individuale të kontrollit a me të dhënat e regjistrit të shërbimit, ose kopjen e orarit të shërbimit sipas rregullores, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri në katër mijë lekë, E njëjta masë zbatohet edhe për anëtarët e tjerë të ekuipazhit që nuk zbatojnë këto norma.

3. Cilido që nuk ka me vete ose mban të paplotësuar a ndryshon librezën individuale të kontrollit, ose të dhënat e regjistrit të shërbimit, apo kopjen e orarit të shërbimit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë, përveç rastit kur akti përbën krim.

4. Për shkeljet e normave të këtij neni subjekti i transportit, nga i cili varet i punësuar që ka kryer shkeljen, ka përgjegjësinë solidare me autorin e shkeljes të paguajë shumën e duhur.

5. Ndërmarrja që gjatë kryerjes së transporteve nuk zbaton dispozitat e rregullores dhe nuk mban dokumentet e caktuara ose i mban të skaduara, të paplotësuar a të ndryshuara, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë për secilin punonjës që ka kryer shkeljen, përveç rastit kur akti përbën krim.

6. Kur shkeljet përsëriten, duke pasur parasysh edhe llojin e intensitetin e tyre, subjektit të transportit që kryen transport personash jo në shërbim linje ose mallrash, i pezullohet për një periudhë nga 1 në 3 muaj certifikata për transport e mjetit që ka kryer shkeljet, në qoftë se nuk ka marrë masa, pas paralajmërimit të autoritetit kompetent, për të rregulluar në një periudhë prej 30 ditësh pozicionin e tij.

7. Në rast se subjekti i transportit, me gjithë procedimin sipas pikës 6, përsërit shkeljet, edhe

në shërbime të tjera transporti që mund të kryejë, merret masa e heqjes së licencës për transport.

8. Të njëjtat sanksione zbatohen edhe për subjektet e transportit që kryejnë transport njerëzish me shërbime në linjë.

9. Sanksionet e pezullimit dhe të anulimit, për të cilat flitet në pikat 6, 7 dhe 8, ushtrohen nga autoriteti që ka lëshuar licencën.

10. Kundër masës së heqjes pranohet ankim hierarkik brenda 15 ditëve në ministrinë përgjegjëse për transportin, e cila vendos brenda 30 ditëve.

Neni 177

Regjistruesi i shpejtësisë dhe kohës

(ndryshuar pikat 1, 2 dhe 3, shtuar pikat 6/1 dhe 11, me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Mjetet duhet të qarkullojnë të pajisura me tahograf, në përputhje me përcaktimet e bëra në aktin nënligjor të Këshillit të Ministrave, për karakteristikat, për rastet dhe për mënyrat e përdorimit.

2. Cilido, që qarkullon me një mjet të papajisur me tahograf, në rastet kur është parashikuar pajisja me të apo kur është pajisur me një tahograf, që nuk i ka karakteristikat në përputhje me ato të përcaktuara në aktin nënligjor të Këshillit të Ministrave, apo kur tahografi nuk funksionon, ose kur nuk është futur letra e regjistrimit apo karta e tahografit të drejtuesit, ndëshkohet me masë administrative, me gjobë nga tridhjetë mijë deri në njëqind e njëzet mijë lekë. Masa ndëshkimore me gjobë dyfishohet, kur janë prekur vulat ose është ndryshuar tahografi.

3. Mbjtësi i licencës ose i autorizimit për transport mallrash apo personash, që vë në qarkullim një mjet të papajisur me tahograf ose pa fletët e tij të regjistrimit apo pa letër printeri ose pa kartën e tahografit të drejtuesit apo me tahograf të prekur ose që nuk funksionon, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga tridhjetë mijë deri në njëqind e njëzet mijë lekë.

4. Kur vërtetohen tri shkelje sipas pikës 3 brenda një viti, organet kompetente të ministrisë përgjegjëse për transportin zbatojnë masën administrative plotësuese të pezullimit për një vit të lejes së transportit për mjetin, me të cilin janë kryer shkeljet e sipërpërmendura. Ky sanksion nuk i përjashton masat administrative me gjobë të parashikuara.

5. Nëse drejtuesi i mjetit ose punëdhënësi dhe mbajtësi i lejes së transportit rrugor të mallrave janë i njëjti person, sanksionet e parashikuara zbatohen vetëm një herë në masën e përcaktuar për sanksionin më të rëndë.

6. Për shkeljet sipas pikës 3 konstatimi i shkeljeve duhet t'u njoftohet organeve kompetente të Ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, pranë të cilës është regjistruar ky mjet.

6/1. Kur ekzistojnë prova se tahografi është prekur apo ndryshuar ose në rastin kur ai është jashtë funksionit, organet e kontrollit, sipas nenit 12 të këtij Kodi, duke e shoqëruar automjetin ose duke e tërhequr, në kushte sigurie, pranë oficinës më të afërt të autorizuar për instalime apo riparime, urdhërojnë verifikimin e funksionimit të kësaj pajisjeje. Shpenzimet për verifikimin dhe rivendosjen e funksionimit të tahografit janë, në çdo rast, në ngarkim të pronarit të automjetit apo të mbajtësit të licencës ose të autorizimit për transport mallrash apo personash së bashku.

7. Pa ndryshuar zbatimin e sanksioneve të parashikuara në pikat e mësipërme, funksionari ose polici që ka konstatuar qarkullimin e mjetit pa tahograf, me tahograf të dëmtuar ose që nuk funksionon, i ngarkon drejtuesit të mjetit me shënim në dokumentet të rregullojë instrumentin brenda një periudhe prej 10 ditësh. Kur drejtuesi i mjetit dhe mbajtësi i lejes së transportit nuk janë i njëjti person, periudha e mësipërme, nga data e marrjes së shënimit në procesverbal, mund të zgjatet në përputhje me periudhën, që parashikohet në aktin nënligjor të Këshillit të Ministrave.

8. Me kalimin e periudhës së caktuar pa u kryer rregullimi sipas pikës 7, në rast se mjeti qarkullon, bëhet ndalimi administrativ i tij. Mjeti i kthehet pas një muaji pronarit ose mbajtësit të lejes së qarkullimit.

9. Për shkeljen sipas pikës 2 merret masa administrative plotësuese me pezullimin e lejedrejtimit nga 2 deri në 3 muaj.

10. Kur vërehen shkelje të dispozitave të pikave 2 dhe 3, procesverbali u dërgohet organeve përkatëse të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor për verifikimet e nevojshme të rivendosjes së rregullsisë së funksionimit të aparatit tahograf.

11. Ofiçinat e tahografit e ushtrojnë veprimtarinë e tyre për instalimin, aktivizimin e kalibrimit, inspektimin dhe riparimin, në përputhje me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin. Shkelja e dispozitave të përcaktuara për këtë veprimtari nga ofiçinat e tahografit dënohet me gjobë nga pesëmbëdhjetë mijë deri në njëqind mijë lekë.

Kur vërtetohen tri shkelje, sipas kësaj pike, brenda një viti, vlera e gjobës dyfishohet dhe, në rast përsëritjeje, ofiçinës i hiqet e drejta e ushtrimit të veprimtarisë, të paktën, për një vit.

Neni 178

Dokumentacioni i nevojshëm për qarkullim dhe drejtim

(ndryshuar pika 1 dhe 3 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Për të qarkulluar me mjete me motor, drejtuesi i mjetit duhet të ketë me vete këto dokumente:

- a) lejeqarkullimin;
- b) lejedrejtimi të vlefshëm për kategorinë përkatëse të mjetit;
- c) autorizimin për ushtrimin e drejtimit të mjetit që i korrespondon kategorisë së mjetit për të cilin ushtrohet, sipas shkronjës “b” të kësaj pike, si dhe një dokument identifikimi;
- ç) dokumentin që vërteton kontrollin teknik për mjetet e transportit rrugor;
- d) certifikatën e sigurimit të detyruar.

2. Personi që kryen detyrën e instruktorit gjatë ushtrimeve për drejtimin e mjeteve, duhet të ketë me vete lejedrejtimin e caktuar dhe dëshminë e kualifikimit profesional sipas akteve në zbatim.

3. Drejtuesi i mjetit duhet të ketë me vete edhe autorizimin ose lejen e transportit, kur mjete shfrytëzohet në një nga përdorimet e parashikuara në nenet 81 deri 84 të këtij Kodi.

4. Kur automjeti përshtatet për përdorime të ndryshme nga ai që është caktuar në lejeqarkullimin, kur është fjala për një mjet të jashtëzakonshëm ose transport të jashtëzakonshëm, ose kur mjete është në qarkullim prove, drejtuesi i mjetit duhet të ketë me vete autorizimin përkatës.

5. Drejtuesi i mjetit duhet të ketë me vete certifikatën e aftësisë profesionale, kur ajo kërkohet.

6. Drejtuesi i ciklomotorit duhet të ketë me vete certifikatën e përputhjes së mjetit dhe një dokument të vlefshëm njohjeje, nga i cili mund të përcaktohet mosha.

7. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë. Gjithashtu, zbatohet masa plotësuese e ndalimit administrativ të mjetit.

8. Cilido që, pa një arsye justifikuese, nuk zbaton kërkesën e autoriteteve për t'u paraqitur, brenda periudhës kohore të caktuar në këtë kërkesë, në zyrat e policisë, për të dhënë informacion ose për të paraqitur dokumente për vërtetimin e shkeljeve administrative të parashikuara nga ky kod, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri dhjetë mijë lekë.

Neni 179

Paraqitja e shenjave dalluese për qarkullimin

1. Është e detyrueshme paraqitja në automjete dhe motomjete, duke përjashtuar ciklomotorët dhe motorët me ose pa kosh, në pjesën e përparme ose në xhamin e përparmë, e shenjave dalluese që dëshmojnë pagesën e taksës së pronësisë dhe të sigurimit të detyrueshëm.

2. Drejtuesit e motorëve me ose pa kosh dhe ciklomotorëve përjashtohen nga detyrimi i pikës 1, me kusht që t'i kenë me vete këto dokumente.

3. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga

dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë; zbatohen dispozitat e pikave 7 dhe 8 të nenit 178.

Neni 180

Qarkullimi i mjeteve me pedal

1. Drejtuesit e mjeteve me pedal duhet të ecin në një rresht në të gjitha rastet, në rrugë brenda dhe jashtë qendrave të banuara, përveçse kur njëri prej tyre është më i vogël se 10 vjeç dhe lëviz në të djathtë të tjetrit. Kur lëvizet në korsi të veçanta për mjete me pedal, asnjëherë nuk mund të jenë më shumë se dy rreshta.

2. Drejtuesit e mjeteve me pedal duhet të kenë të lirë përdorimin e krahëve e të duarve dhe ta mbajnë timonin të paktën me një dorë. Ata duhet të jenë në gjendje në çdo moment të shikojnë lirisht përpara tyre në të dy krahët dhe të kryejnë me lirshmëri maksimale, gatishmëri dhe lehtësi manovrat e nevojshme.

3. Ndalohet tërheqja e mjeteve, të mbajnë kafshë dhe të tërhiqen nga një mjet tjetër.

4. Drejtuesit e mjeteve me pedal duhet ta marrin mjetin për dore, kur si pasojë e kushteve të qarkullimit, bëhen pengesë ose rrezik për këmbësorët. Në një rast të tillë bashkohen me këmbësorët dhe duhet të përdorin kujdesin dhe gatishmërinë e zakonshme.

5. Është i ndaluar transportimi i njerëzve të tjerë në mjete me pedal, kur nuk janë të ndërtuara dhe të pajisura për një qëllim të tillë. I lejohet sidoqoftë drejtuesit të mjetit madhor transporti i një fëmije deri në moshën 6 vjeç, i siguruar në mënyrë të përshtatshme me pajisjet e nevojshme të përcaktuara nga aktet në zbatim.

6. Mjetet me pedal të ndërtuara dhe të njohura për transportin e njerëzve të tjerë, përveç drejtuesit, mund të drejtohen, kur janë me më shumë se dy rrota simetrike, nga dy drejtues. Në një rast të tillë duhet të pedalojnë vetëm këta persona.

7. Në mjetet e përmendura në pikën 6 nuk mund të transportohen më shumë se 4 persona madhorë, duke përfshirë edhe drejtuesit; lejohet dhe transportimi i njëkohshëm i dy fëmijëve me moshë deri në 10 vjeç.

8. Për transportin e mallrave dhe kafshëve zbatohet neni 168.

9. Mjetet me pedal duhet të kalojnë në pistat e rezervuara për to, kur ato ekzistojnë, përveç ndalimeve për kategori të caktuara me mënyrat e përcaktuara nga aktet në zbatim.

10. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë. Për mjetet me pedal e përmendura në pikën 6, gjoba është nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

Neni 181

Qarkullimi i mjeteve të tërhequra me kafshë

1. Çdo mjet i tërhequr me kafshë duhet të drejtohet nga një drejtues që nuk duhet ta braktisë kurrë drejtimin gjatë lëvizjes dhe duhet të ketë vazhdimisht kontrollin e kafshëve.

2. Një mjet i përshtatshëm për transportin e njerëzve ose të mallrave nuk mund të tërhiqet nga më shumë se dy kafshë, në qoftë se është me dy rrota, ose nga më shumë se katër, në qoftë se është me katër rrota. Bëjnë përjashtim transportet funebër.

3. Mjetet e përshtatshme për transportin e mallrave, kur duhet të kalojnë pjerrësi të forta ose për nevoja të tjera të provuara, mund të tërhiqen nga një numër më i madh kafshësh nga ai i treguar në pikën 2, me autorizim paraprak nga enti pronar i rrugës. Në qendrat e banuara autorizimi lëshohet në çdo rast nga kryetari i bashkisë.

4. Mjetet e tërhequra nga më shumë se tri kafshë duhet të kenë dy drejtues.

5. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

Qarkullimi i kafshëve, i tufave dhe kopeve

1. Për çdo dy kafshë tërheqëse barre ose shale, kur nuk janë të mbrehura në një mjet, dhe për çdo kafshë të pashtruar ose të rrezikshme duhet të paktën një drejtues, i cili duhet të ketë vazhdimisht kontrollin e saj dhe ta drejtojë në mënyrë të tillë që të shmangë pengimet dhe rreziqet për trafikun.

2. Dispozita e pikës 1 zbatohet edhe për kafshët e tjera të veçanta ose në grupe të vogla, me kusht që rruga të kalojë në një zonë të destinuar për kullotje, e sinjalizuar me sinjale të caktuara të rrezikut.

3. Në orët dhe në rastet e parashikuara në nenin 150, me përjashtim të rrugëve të ndriçuara në mënyrë të mjaftueshme ose brenda qendrave të banuara, drejtuesit e kafshëve duhet të mbajnë të ndezur një sistem të sinjalizimit që projekton horizontalisht në të gjitha drejtimet dritë ngjyrë portokalli, e vendosur në mënyrë të tillë që të jetë e dukshme si nga ana e përparme, ashtu edhe nga ajo e pasme.

4. Prapa mjeteve të tërhequra me kafshë mund të lidhen jo më shumë se dy kafshë, pa qenë e detyruar prania e drejtuesit dhe e dritave sipas pikës 3. Sidoqoftë në rastet e parashikuara në nenin 150 kafshë të tilla nuk duhet të pengojnë pamjen e dritave të parashikuara për mjetin, në të cilin janë lidhur.

5. Tufat, kopetë dhe çfarëdo grumbull tjetër kafshësh deri në 30 krerë, kur qarkullojnë në rrugë, duhet të jenë të drejtuara nga një rojtar dhe nga jo më pak se dy për një numër më të madh krerësh.

6. Rojtarët duhet të rregullojnë kalimin e kafshëve në mënyrë të tillë që të mbetet e lirë nga e majta të paktën gjysma e karrexhatës. Ata janë, gjithashtu, të detyruar të copëzojnë dhe ndajnë grupet e kafshëve në intervale të përshtatshme për të siguruar rregullsinë e qarkullimit.

7. Grupimet e kafshëve të përmendura në pikat 5 dhe 6 nuk mund të qëndrojnë në rrugë dhe natën duhet të udhëhiqen nga një rojtar e të ndiqen nga një tjetër. Që të dy duhet të mbajnë të ndezur një sistem sinjalizimi që projekton horizontalisht në të gjitha drejtimet dritë ngjyrë portokalli, e vendosur në mënyrë të tillë që të jetë e dukshme si nga ana e përparme, ashtu edhe nga ajo e pasme.

8. Cilido që shkel dispozitat e këtij neni, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

Qarkullimi dhe qëndrimi i autokampeve

1. Mjetet e përmendura në nenin 54, pika 1, shkronja “k”, për qarkullimin rrugor në përgjithësi dhe për shkak të ndalimeve dhe kufizimeve të parashikuara në nenet 6 dhe 7, i nënshtrohen të njëjtës disiplinë të parashikuar për mjetet e tjera.

2. Qëndrimi i autokampeve, aty ku lejohet, në zonën rrugore, nuk përbën kampim, në qoftë se automjeti nuk mbështetet në terren, përveçse me rrotat, nuk lëshon rryma të tjera shkarkimi, përveçse ato të propulsorit mekanik, dhe nuk zë sidoqoftë zonën rrugore në masë më të madhe se madhësia e vetë mjetit.

3. Në rast qëndrimi ose parkimi me pagesë, për autokampet zbatohen tarifa 50% më të mëdha se ato të zbatuara për autoveturat në parkime të njëjta të zonës.

4. Ndalohet shkarkimi nga autokampi i mbetjeve organike dhe i ujërave të pastra dhe të ndotura në rrugë dhe në zona publike jashtë impianteve të caktuara të shkarkimeve higjieniko-shëndetësore.

5. Ndalimi sipas pikës 4 shtrihet edhe për automjete të tjera të pajisura me impiante të caktuara

mbledhëse të brendshme.

6. Cilido që shkel dispozitat e pikave 4 dhe 5, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

7. Në aktet në zbatim janë përcaktuar kriteret për realizimin përgjatë rrugëve dhe autostradave, në zonat e rregulluara të rezervuara për qëndrimin dhe parkimin e autokampeve dhe në kampimet, të impianteve higjieniko-shëndetësore për grumbullimin e mbetjeve organike dhe të ujërave të pastra e të ndotura, të mbledhura në impiantet e brendshme të këtyre mjeteve, si dhe kriteret për krijimin nga bashkitë të zonave të rregulluara analoge në territoret përkatëse dhe vendosjen e sinjaleve të caktuara rrugore, me të cilat duhet të tregohet çdo impiant.

8. Me udhëzim të Ministrisë së Shëndetësisë janë përcaktuar karakteristikat e lëngjeve dhe substancave kimike që përdoren në trajtimin e mbetjeve organike dhe të ujërave të pastra dhe të ndotura të derdhura në impiantet higjieniko-shëndetësore të përmendura në pikën 4.

Neni 184

Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit

(ndryshuar me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011, ndryshuar pikat 1-6 dhe shtuar pikat 12, 13 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Ndalohet drejtimi i mjetit pas përdorimit të pijeve alkoolike.

2. Kushdo që drejton mjetin nën ndikimin e alkoolit ndëshkohet:

a) me masë administrative gjobë nga pesë mijë deri në pesëmbëdhjetë mijë lekë nëse është konstatuar një vlerë që korrespondon me një përmbajtje alkoolike deri në 0,3 gram për litër (g/l). Përrjashtim bëjnë drejtuesit e mjeteve që kanë më pak se tre vjet vjetërsi lejedorjtimi, si dhe drejtuesit e mjeteve me peshëmbajtje mbi 3,5 tonë, të mjeteve taksidhe të shërbimit të transportit publik për të cilët, përveç masës së parashikuar me gjobë, pezullohet edhe leja e drejtimit nga tre deri në gjashtë muaj;

b) me masë administrative gjobë nga dhjetë mijë deri në njëzet mijë lekë nëse është konstatuar një vlerë që korrespondon me një përmbajtje alkoolike më të lartë se 0.3 gram për litër dhe jo më të lartë se 0.5 gram për litër (g/l). Konstatimi i shkeljes shoqërohet me masën administrative shtesë të pezullimit të lejes së drejtimit nga tre deri në gjashtë muaj;

c) me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në njëzet mijë lekë dhe me pezullim të lejedorjtit nga dymbëdhjetë deri në njëzet e katër muaj nëse është konstatuar një vlerë që korrespondon me një përmbajtje alkooli nga 0,5 deri 0.8 gram për litër (g/l);

ç) me masë administrative me gjobë nga njëzet mijë deri në dyzet mijë lekë dhe me pezullim të lejedorjtit nga dymbëdhjetë deri në njëzet e katër muaj nëse është konstatuar një vlerë që korrespondon me një përmbajtje alkooli më të lartë se 0.8 dhe deri në 1.5 gram për litër (g/l);

d) në çdo rast, masa administrative me gjobë dhe ajo plotësuese e pezullimit të lejes së drejtimit për rastet e konstatimit të drejtuesit të mjetit në gjendje të dehur me përdorim alkooli në vlerën mbi 0,5 gram për litër (g/l), të vendosura nga organi i Policisë Rrugore, i dërgohen zyrtarisht organit hetimor që ka filluar procedimin penal;

dh) në të gjitha rastet e konstatimit të drejtuesit të mjetit nën ndikimin e alkoolit, përveç masës administrative me gjobë, sanksionit plotësues të pezullimit të lejedorjtit sipas paragrafëve të mësipërm, bëhet edhe heqja e pikëve. Nëse shkelja përsëritet brenda vitit, bëhet heqja e sasisë së pikëve të lejedorjtit sipas përcaktimeve të legjislacionit të fushës në fuqi.

3. Nëse drejtuesi i mjetit në gjendje të dehur shkakton një aksident rrugor me pasojë dëme materiale, përveç masave administrative sipas përqindjes së alkoolit të evidentuar, bëhet edhe ndalimi administrativ i automjetit për dy muaj, përveç rasteve kur automjeti i përket një personi që nuk ka lidhje me veprën penale.

4. Nëse për drejtuesin e mjetit, që shkakton një aksident rrugor, është evidentuar një vlerë që korrespondon me një përmbajtje alkooli më të lartë se 1.5 gram për litër (g/l), duke respektuar dhe plotësuar përcaktimet përkatëse në këtë nen, lejedorjtimi hiqet.

5. Kur mjeti nuk mund të drejtohet nga një njeri tjetër i përshtatshëm, mund të tërhiqet deri në vendin e treguar nga i interesuari ose në oficinën më të afërt dhe lihet nën kujdesin e pronarit ose të administratorit me garancitë normale për ruajtjen e mjetit. Kostot e rimëkëmbjes dhe transportit përballohen plotësisht nga kundërvajtësi.

6. Masa administrative e parashikuar rritet nga një e treta deri në dy të tretat kur shkelja është kryer pas orës 22:00 deri në orën 07:00 të mëngjesit.

7. Kur nga verifikimet kualifikuese, në zbatim të pikës 6 të këtij neni, rezulton përfundim pozitiv, dhe në të gjitha rastet e aksidenteve rrugore, ose kur ekzistojnë motivet që drejtuesi i mjetit është në gjendje jonormale psikofizike, si rezultat i ndikimit të përdorimit të pijeve alkoolike, organet e Policisë Rrugore, për të cilat flitet në nenin 12 pikat 1 dhe 2 të këtij Kodi, kanë të drejtë të kryejnë verifikimet përkatëse, duke bërë shoqërimin e drejtuesit të mjetit në zyrën ose komandën më të afërt.

8. Për drejtuesit e mjeteve të përfshira në aksidente rrugore, të dëmtuar dhe që u janë nënshtruar ndërhyrjeve mjekësore, verifikimi i nivelit alkoolik kryhet detyrimisht me kërkesë të organeve të Policisë Rrugore, në zbatim të kërkesave të nenit 12 pikat 1 dhe 2 të këtij Kodi, nga ana e strukturave shëndetësore ose atyre të akredituara për këtë qëllim. Strukturat shëndetësore u lëshojnë organeve të Policisë Rrugore ose të Policisë Gjyqësore, sipas rastit, certifikatën përkatëse, në zbatim të kushteve të privatësisë, për dëmtimet kryesore të verifikuara, për përdorimin ose jo të alkoolit, si dhe nivelin e alkoolit në gjak.

9. Kur nga verifikimet e parashikuara në pikat 6 dhe 7 të këtij neni rezulton një vlerë, që i korrespondon një niveli alkoolik më shumë se 0,5 gram për litër (g/l), drejtuesi i mjetit konsiderohet në gjendje të dehur dhe i nënshtrohet sanksioneve të parashikuara në pikat 2 dhe 4 të këtij neni.

10. Në rastet e refuzimeve të verifikimeve dhe kontrolleve të parashikuara në pikat 6, 7 dhe 8 të këtij neni, drejtuesi i mjetit ndëshkohet me sanksionet e parashikuara në pikën 2 të këtij neni, duke përjashtuar rastin kur fakti përbën veprë penale.

11. Kur nga verifikimet e parashikuara në pikat 6 dhe 7 të këtij neni rezulton një vlerë alkoolike më e lartë se 1,5 gram për litër (g/l), duke konsideruar zbatimin e sanksioneve të parashikuara në pikën 2 të këtij neni, organet e Policisë Rrugore mund të kërkojnë që drejtuesit e mjeteve t'u nënshtrohen vizitave mjekësore për qëllimet e nenit 117 të këtij Kodi dhe mund të vendosin pezullimin me afat të lejedrejtimit, pezullim i cili shtrihet derisa të rezultojnë pozitivisht kontrollet e mëtejshme mjekësore.

12. Duke konsideruar bashkëshoqërimin e veprës penale me shkeljen administrative, parashikuar në dispozitat e këtij Kodi, në çdo rast të evidentimit të drejtuesve të mjeteve në gjendje të dehur, organi i policisë rrugore procedon administrativisht duke zbatuar dispozitat e mësipërme.

13. Në zbatim të afateve të Kodit Rrugor, vendimet e policisë, masat dhe pezullimi i lejedrejtimit i dërgohen organit procedues të prokurorisë.

Neni 185

Drejtimi i mjetit nën ndikimin e lëndëve droguese

(ndryshuar pika 4 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Ndalohet drejtimi i mjetit nga përdoruesi i lëndëve droguese ose psikotrope.

2. Në raste aksidentesh ose kur ka arsye të mendohet se drejtuesi i mjetit ndodhet në gjendje jonormale si pasojë e përdorimit të lëndëve droguese ose psikotrope, organet e policisë rrugore, sipas nenit 12, pa përmendur detyrimet e tjera që parashikon ligji, mund të marrin masa për shoqërimin e menjëhershëm të drejtuesit të mjetit për verifikimet e rastit pranë shërbimeve publike kompetente lokale për të droguarit. Gjendja verifikohet me mënyrat e përcaktuara me urdhëresë të ministrit të Shëndetësisë, në marrëveshje me ministrin e Brendshëm dhe ministrin përgjegjës për transportin. Kopja e analizës shëndetësore i transmetohet në kohën e duhur, nën

kujdesin e organit të policisë që ka kryer verifikimet, organit që ka lëshuar lejedrejtimin, për marrjen e masave sipas kompetencave përkatëse.

3. Organi që ka lëshuar lejedrejtimin, duke u bazuar në certifikatat e lëshuara nga organet e treguara në pikën 2, urdhëron që drejtuesi i mjetit t'i nënshtrohet vizitës mjekësore për qëllimet e nenit 117 dhe mund të vendosë, në mënyrë parandaluese, pezullimin e lejedrejtimit derisa të rezultojnë pozitivisht kontrollet e ushtruara në periudhat kohore të përcaktuara në aktet në zbatim.

4. Ndaj përdoruesve të lëndëve narkotike droguese ose psikotrope zbatohen dispozitat e përcaktuara, sipas pikave 3, 5 e 10 të nenit 184 të këtij Kodi.

Neni 186

Qarkullimi dhe pushimi i mjeteve në shërbim të invalidëve

1. Për qarkullimin dhe pushimin e mjeteve në shërbim të invalidëve, entet pronare të rrugës janë të detyruara të ndërtojnë dhe mirëmbajnë strukturat përkatëse, si dhe sinjalizimin e nevojshëm për të lejuar e lehtësuar lëvizjen e tyre, siç është përcaktuar në aktet në zbatim.

2. Subjektet që kanë të drejtë të shfrytëzojnë strukturat e përmendura në pikën 1, marrin autorizimin përkatës nga kryetari i bashkisë ku ata banojnë, sipas kufizimeve dhe formaliteteve të përcaktuara në aktet në zbatim.

3. Mjetet në shërbim të invalidëve të autorizuar sipas pikës 2, nuk janë të detyruar të respektojnë kufijtë e kohës kur pushojnë në zonat e parkimit me kohë të kufizuar.

4. Cilido që shfrytëzon strukturat e përmendura në pikën 1, pa autorizimin e përcaktuar në pikën 2, ose nuk i përdor siç duhet këto struktura, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

5. Cilido që shfrytëzon strukturat e përmendura në pikën 1, duke pasur autorizimin përkatës sipas pikës 2, por nuk zbaton kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në këtë autorizim, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dyqind e pesëdhjetë deri në një mijë lekë.

Neni 187

Mënyra e veprimit në rast aksidenti

(shtuar një paragraf në fund të pikës 1 me ligjin nr.9189, datë 12.2.2004, ndryshuar pika 1 dhe shfuqizuar pikat 3 dhe 9 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007; shfuqizuar fjalia e dytë e pikës 1, ndryshuar pikat 6 dhe 10 me ligjin nr. 10 488, datë 5.11.2011, ndryshuar kërjtësisht neni me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Përdoruesi i rrugës, në rast aksidenti, që në çdo rast lidhet me sjelljen e tij, ka detyrimin të ndalojë dhe të sigurojë ndihmën e nevojshme për personat e përfshirë që kanë pësuar dëme.

2. Personat e përfshirë në një aksident duhet të ndërmarrin të gjitha masat e duhura për të mbrojtur sigurinë e trafikut dhe, në përputhje me këtë kërkesë, të marrin masa për të siguruar që gjendja e provave dhe gjurmët e dobishme për konstatimin e përgjegjësive të pjesëmarrësve të mos ndryshohen.

3. Nëse nga aksidenti ka vetëm dëmtime materiale të pronës, drejtuesit e mjeteve dhe çdo përdorues tjetër i rrugës i përfshirë gjithashtu në aksident, kur është e mundur, duhet të shmangin pengesat në trafik, në përputhje me parashikimet e këtij Kodi. Agjentët në shërbimin e policisë rrugore, në raste të tilla, urdhërojnë heqjen e menjëhershme të çdo pengese për trafikun, përveç ekzekutimit me urgjencë të çdo prove të nevojshme për të konstatuar rrethanat dhe dinamikën e aksidentit.

4. Drejtuesi i mjetit që ka kryer aksidentin, pasi të ketë përcaktuar vendin e ngjarjes, kur nuk ka mjete të tjera për të dërguar të aksidentuarit në qendrën më të afërt të mjekimit, i transporton ata dhe kthehet menjëherë në vendin e ngjarjes, kur ai është në gjendje t'i kryejë këto veprime. Në çdo rast, drejtuesit e mjeteve, gjithashtu, duhet të sigurojnë detajet dhe të dhënat e tyre personale, si dhe informacione të tjera të dobishme për qëllime kompensimi për personat e dëmtuar ose, nëse nuk janë të pranishëm, t'u komunikojnë atyre në mënyrat e mundshme

elementet e mësipërme.

5. Aty ku si pasojë e ngjarjes rrugore janë shkaktuar vetëm dëme materiale, drejtuesi i mjetit dhe çdo përdorues tjetër i rrugës i përfshirë në aksident duhet të shmangë pengimin e qarkullimit, aty ku është e mundur, sipas përcaktimeve të nenit 159 të këtij Kodi dhe të njoftojnë, kur është e mundur, shoqërinë/shoqëritë përkatëse të sigurimit. Palët hartojnë procesverbalin përkatës të ngjarjes (raportin miqësor për ngjarjen), sipas ligjit për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit dhe ia paraqesin për veprime të mëtejshme shoqërisë/shoqërive të sigurimit.

6. Aty ku si pasojë e ngjarjes rrugore janë shkaktuar vetëm dëme materiale në mjetin/mjetet motorike dhe palët e përfshira nuk bien dakord për një raport “miqësor” mbi ngjarjen, drejtuesit e mjetit dhe çdo përdorues tjetër i përfshirë në aksident duhet të njoftojnë organet e Policisë së Shtetit dhe me tej shoqërinë/shoqëritë përkatëse të sigurimit për kryerjen e veprimeve dhe administrimin e dokumentuar të ngjarjes rrugore.

7. Aty ku si pasojë e ngjarjes rrugore janë shkaktuar edhe dëmtime të rrugës dhe elementeve përbërëse të saj, si dhe dëme të tjera pasurore, përveç dëmeve në mjetin/mjetet rrugore, drejtuesit e mjetit dhe çdo përdorues tjetër i rrugës i përfshirë në aksident, në çdo rast, njoftojnë organet e Policisë së Shtetit dhe shoqërinë/shoqëritë përkatëse të sigurimit për kryerjen e veprimeve dhe administrimin e dokumentuar të ngjarjes rrugore.

8. Kushdo që në kushtet e përmendura në pikat 5, 6 dhe 7 të këtij neni nuk respekton detyrimin për të ndaluar në rast aksidenti me dëmtim vetëm të pasurisë ose të dëmtimit të personave, kur nuk përbën vepër penale, i nënshtrohet masës administrative të pagimit të një shume nga dhjetë mijë deri në pesëmbëdhjetë mijë lekë, si dhe të heqjes së sasisë së pikëve të përcaktuara sipas legjislacionit të fushës në fuqi.

Neni 188

Sjellja e këmbësorëve

(shtuar një fjali në fund të pikës 8 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Këmbësorët duhet të qarkullojnë në trotuare, bankina, shëtitore dhe hapësira të tjera të caktuara për ta. Kur këto mungojnë, janë të zëna, të ndërprera ose të pamjaftueshme, duhet të qarkullojnë në buzën e karrexhatës në sens të kundërt me lëvizjen e mjeteve dhe në mënyrë të tillë që të krijojnë një pengesë sa më të vogël për qarkullimin. Jashtë qendrave të banuara, këmbësorët kanë për detyrë të qarkullojnë në sens të kundërt me atë të lëvizjes së mjeteve në karrexhata me dy sense lëvizjeje dhe në buzën e djathtë në lidhje me drejtimin e lëvizjes së mjeteve në rastin e karrexhatave me një sens lëvizjeje. Këmbësorët që qarkullojnë në karrexhatat e rrugëve brenda dhe jashtë qendrave të banuara, pa ndriçim publik, kanë për detyrë të lëvizin në një rresht të vetëm.

2. Këmbësorët, për kapërcimin e karrexhatës, duhet të përdorin vendkalimet këmbësore, nënkalimet dhe mbikalimet jashtë qendrave të banuara. Kur këto nuk ekzistojnë, ose janë më shumë se 100 metra larg nga vendi i kapërcimit, këmbësorët mund të kapërcejnë karrexhatën vetëm në drejtimin perpendikular, me kujdesin e nevojshëm për të shmangur situata të rrezikshme për të ose për të tjerët.

3. Është e ndaluar për këmbësorët të kapërcejnë kryqëzimet në mënyrë diagonale dhe, gjithashtu, ndalohet kapërcimi i shesheve jashtë vendkalimeve këmbësore, kur ato ekzistojnë.

4. Është e ndaluar për këmbësorët të qëndrojnë ose të vonohen në karrexhatë, përveç rasteve kur është e domosdoshme për sigurimin e lëvizjes. Është gjithashtu i ndaluar qëndrimi në grup në trotuare, bankina ose pranë vendkalimeve këmbësore, duke krijuar pengesë për kalimin normal të këmbësorëve të tjerë.

5. Këmbësorët që do të kapërcejnë karrexhatën në një zonë të papajisur me vendkalim këmbësorësh duhet t'u japin përparësinë drejtuesve të mjeteve.

6. Është e ndaluar për këmbësorët të kryejnë kapërcime rrugore, duke kaluar përpara autobusëve, trolejbusëve dhe tramvajeve që kanë ndaluar në stacione.

7. Mjetet e papajisura me motor që përdoren nga fëmijët ose nga persona invalidë, mund të qarkullojnë në pjesët e rrugës të caktuara për këmbësorë.

8. Qarkullimi me anë të patinave, karrocave ose me të tjerë shpejtues lëvizjeje është i ndaluar në karrexhatat e rrugëve. Në karrexhatat e rrugëve lejohet qarkullimi i patinave elektrike për të cilat zbatohen rregullat e përcaktuara në nenin 180 të këtij Kodi.

9. Është e ndaluar kryerja në karrexhatë e lojërave ose manifestimeve sportive të paautorizuara. Në hapësirat e caktuara për këmbësorë është i ndaluar përdorimi i karrocave, patinave ose i shpejtuesve të tjerë të lëvizjes që mund të krijojnë situata të rrezikshme për përdoruesit e tjerë.

Neni 189

Sjellja e drejtuesve të mjeteve ndaj këmbësorëve

(ndryshuar pika 2 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Kur trafiku nuk është i rregulluar nga polici ose nga semafori, drejtuesit e mjeteve duhet t'i japin përparësi, duke ngadalësuar dhe, kur është e nevojshme, duke ndaluar, këmbësorëve që kalojnë në vendkalimet këmbësore. Drejtuesit e mjeteve që kthehen për t'u futur në një rrugë tjetër, në hyrjen e së cilës gjendet një vendkalim këmbësorësh, duhet t'u japin përparësi, duke ngadalësuar dhe, kur është e nevojshme, duke ndaluar, këmbësorëve që kalojnë në vendkapercimet këmbësore, kur atyre nuk u është ndaluar kalimi.

2. Në qendrat e banuara, të papajisura me vendkalime këmbësorësh, drejtuesit e mjeteve duhet t'i lejojnë këmbësorët që ka filluar kapërcimin e karrexhatës të arrijë i sigurt në anën tjetër. Për këmbësorët që konstatohet ecje e pasigurt, drejtuesi i automjetit duhet të shmangë situata të rrezikshme, që mund sjellin aksidente duke ndaluar deri në krijimin e sigurisë se nuk përbën rrezik për këmbësorin.

3. Drejtuesit e mjeteve duhet të ndalojnë, kur një person invalid me aftësi lëvizjeje të kufizuara ose që lëviz me karrocë invalidësh, ose i pajisur me shkop të bardhë, ose i shoqëruar me një qen drejtues, ose sidoqoftë i dallueshëm në njëfarë mënyre, kapërcen karrexhatën, ose ka ndërmend ta kapërcejë, dhe duhet të shmangin situata të rrezikshme që mund të shkaktohen nga veprime të gabuara a të ngathëta të fëmijëve dhe të të moshuarve.

4. Cilido që shkel dispozitat e neneve 188 dhe 189, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga pesëqind deri në dy mijë lekë.

Neni 190

Detyrimet kundrejt funksionarëve, oficerëve dhe policëve

1. Të gjithë ata që qarkullojnë në rrugë, janë të detyruar të ndalojnë, kur kjo kërkohet nga funksionarë, oficerë dhe policë, të cilëve i takon kryerja e shërbimeve të policisë rrugore, kur janë me uniformë ose të pajisur me dokumentin e caktuar dallues.

2. Drejtuesit e mjeteve janë të detyruar të paraqesin pa lëvizur nga mjete, me kërkesën e funksionarëve, oficerëve dhe policëve të treguar në pikën 1, dokumentin e qarkullimit, lejedrejtimit dhe çdo dokument tjetër që, sipas normave të qarkullimit rrugor, duhet të kenë me vete.

3. Funksionarët, oficerët dhe policët të përmendur në pikat e mësipërme, mund:

- të kryejnë kontrollin e mjetit për verifikimin e zbatimit e normave në lidhje me karakteristikat dhe pajisjen e këtyre mjeteve;

- të urdhërojnë drejtuesin e mjetit që të mos e vazhdojë udhëtimin, kur sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit ose gomat paraqesin defekte a parregullsi të tilla që mund të krijojnë rrezik të madh për sigurinë e tij dhe të të tjerëve, duke pasur parasysh edhe kushtet atmosferike ose kushtet e rrugës;

- të urdhërojnë drejtuesit e mjeteve të ndalojnë ose të vazhdojnë udhëtimin, duke treguar kujdes të veçantë që të mos dëmtojnë rrugën.

4. Organet e Ministrisë së Brendshme dhe të policisë ushtarake mund, për kontrollet e nevojshme për kryerjen e shërbimit të tyre, të formojnë postbllloqe dhe, në një rast të tillë, të përdorin mjete të afta për të siguruar pa rrezik aksidentesh frenimin gradual të mjeteve që nuk ndalojnë, me gjithë urdhrin e dhënë me sinjale të caktuara. Karakteristikat e këtyre mjeteve, si dhe kushtet dhe mënyrat e përdorimit të tyre, përcaktohen me udhëzime të Ministrisë së Brendshme dhe Ministrisë së Mbrojtjes.

5. Drejtuesit e mjeteve duhet t'u binden sinjalizimeve që personeli ushtarak, edhe i pashoqëruar nga personeli i policisë rrugore, i treguar në nenin 12, pika 1, jep për të lejuar lëvizjen e kolonës ushtarake.

6. Cilido që shkel detyrimet sipas pikave 1, 2, 3 dhe 5 ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga një mijë deri katër mijë lekë, si dhe me masën plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit për 6 muaj.

7. Cilido që shkel dispozitat e pikës 4, kur nuk përbën vepër penale, dënohet me gjobë nga pesë mijë deri në njëzet mijë lekë, si dhe me masën plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit për 1 vit.

Neni 191

Detyrimi i sigurimit për përgjegjësi civile

1. Mjetet me motor që nuk lëvizin mbi shina, duke përfshirë edhe trolejbusët e rimorkiot, nuk mund të qarkullojnë në rrugë dhe vende publike, pa qenë të siguruar sipas normave të dispozitave në fuqi për përgjegjësinë civile ndaj të tretëve.

2. Cilido që qarkullon pa qenë i siguruar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë.

KAPITULLI 6

SHKELJET E PARASHIKUARA NGA KY KOD DHE SANKSIONET PËRKATËSE

KREU 1

SHKELJET ADMINISTRATIVE DHE SANKSIONET PËRKATËSE

PJESA I

SHKELJET ADMINISTRATIVE QË NDËSHKOHEN ME MASA ADMINISTRATIVE ME GJOBË DHE ZBATIMI I KËTYRE TË FUNDIT

Neni 192

Dispozita të karakterit të përgjithshëm

(shtuar një paragraf me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

Në të gjitha rastet në të cilat ky kod parashikon që një shkelje e caktuar ndëshkohet me masë administrative me gjobë, zbatohen dispozitat e përgjithshme të ligjit për kundërvajtjet administrative, duke përfshirë ndryshimet dhe shmangiet të parashikuara nga normat e këtij kreu.

Për një kategori shkeljesh rrugore për të cilat nuk ka sanksion plotësues dhe janë nën vlerën 5 000 lekë, për të cilat agjenti verifikues vendos të këshillojë kundërvajtësin, këshillimi dokumentohet dhe administrohet në sistemet e policisë. Për drejtuesin e mjetit të këshilluar dhe evidentuar në sistem, nëse konstatohet me të njëjtën shkelje brenda një viti, vendoset masa maksimale e parashikuar nga dispozita e shkelur.

Neni 193

Përdorimi i masave administrative me gjobë

1. Masa administrative me gjobë konsiston në pagesën e një shume parash ndërmjet një kufiri minimal dhe një kufiri maksimal të përcaktuar për çdo normë, gjithmonë brenda kufirit të përgjithshëm minimal me dyqind e pesëdhjetë lekë dhe kufirit të përgjithshëm maksimal me dyqind mijë lekë. Ky kufi i përgjithshëm maksimal mund të kalohet vetëm kur bëhet fjalë për masa proporcionale, ose për shumë shkelje sipas nenit 196, ose në rastet e rishikimit sipas pikës 3.

2. Në vendosjen e masës administrative me gjobë të përcaktuar nga ky kod, ndërmjet një kufiri minimal dhe një kufiri maksimal i kushtohet vëmendje rëndësisë së shkeljes, punës së kryer nga personi për mënjanimin ose zbutjen e pasojave të shkeljes, si dhe personalitetit dhe kushteve të tij ekonomike.

3. Vlera e masave administrative me gjobë rishikohet çdo dy vjet në shkallë të njëjtë për gjithë ndryshimin e verifikuar nga ISTAT, me koeficientin e çmimeve të konsumit për familjet (mesatarja kombëtare) e verifikuar në dy vjetet paraardhës. Për këtë qëllim, brenda datës 1 dhjetor të çdo dyvjeçari, Ministria e Financave, në bashkëpunim me ministrinë përgjegjëse për transportin, cakton, duke ndjekur kriteret e mësipërme, kufijtë e rinj të masave administrative me gjobë që zbatohen nga 1 janari i vitit të ardhshëm. Kufij të tillë mund të jenë ata maksimalë të treguar në pikën 1.

Neni 194

Parimi i solidaritetit

1. Për shkeljet e dënueshme me masa administrative me gjobë, pronari i mjetit, ose në vend të tij përdoruesi, blerësi me marrëveshje për kthimin e mjetit kur nuk paguhen këstet ose përdoruesi me qira, është i detyruar, solidarisht me autorin e shkeljes, të paguajë shumën, për të cilën këta janë të detyruar, në qoftë se nuk provon që qarkullimi i mjetit ka ndodhur kundër vullnetit të tij. Në rastin sipas nenit 83 përgjigjet solidarisht qiramarrësi.

2. Nëse shkelja është kryer nga persona të aftë për të kuptuar, por që janë nën autoritetin, drejtimin ose mbikëqyrjen e tjetërkujt, personi i veshur me autoritet ose i ngarkuar me drejtimin a mbikëqyrjen është i detyruar, solidarisht me autorin e shkeljes, të paguajë shumën që ai detyrohet, përveçse kur provon që nuk ka mundur të ndalojë kryerjen e aktit.

3. Në qoftë se shkelja kryhet nga përfaqësuesi ose nga varësi i një personi juridik ose i një enti a shoqate pa personalitet juridik, ose sidoqoftë nga një sipërmarrës në ushtrimin e detyrave a funksioneve të tij, personi juridik, enti ose shoqata a sipërmarrësi është i detyruar, solidarisht me autorin e shkeljes, të paguajë shumën që ky detyrohet.

4. Në rastet sipas pikave 1, 2 dhe 3, ai që ka derdhur shumën e përcaktuar për shkeljen, ka të drejtën e kthimit të plotë të saj nga ana e autorit të shkeljes.

Neni 195

Pjesëmarrja e disa njerëzve në shkelje administrative

Kur shumë persona marrin pjesë në një shkelje, për të cilën është vendosur një masë administrative me gjobë, secili prej tyre i nënshtrohet masës së parashikuar për këtë shkelje, përveçse kur ligji vendos ndryshe.

Neni 196

Shkeljet e disa normave që parashikojnë masa administrative me gjobë

1. Përveçse kur përcaktohet ndryshe në ligj, ai që me një veprim ose moszbatim shkel disa dispozita që parashikojnë masa administrative me gjobë, ose kryen shumë shkelje të së njëjtës dispozite, i nënshtrohet masës së parashikuar për shkeljen më të rëndë të rritur deri në tri herë.

2. Duke shfuqizuar përmbajtjen e pikës 1, në zonat këmbësore urbane dhe në zonat me trafik

të kufizuar, shkelësi i ndalimeve të hyrjes dhe i detyrimeve dhe ndalimeve a kufizimeve të tjera të veçanta i nënshtrohet masave të parashikuara për çdo shkelje të veçantë.

Neni 197

Moskalimi i gjobës te trashëgimtarët

Detyrimi i pagesës për masat administrative me gjobë nuk i transmetohet trashëgimtarëve.

Neni 198

Përcaktimi dhe verbalizimi i shkeljeve

(shtuar pika 5 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Shkelja, kur është i mundur përcaktimi i përgjegjesisë, duhet t'i ngarkohet menjëherë si shkelësit, ashtu edhe personit që është i detyruar solidarisht të paguajë shumën e duhur.
2. Për përcaktimin e shkeljes duhet të hartohet procesverbali që përfshin edhe deklaratat që të interesuarit kërkojnë të shkruhen. Në rregullore tregohet modeli përkatës.
3. Një kopje e procesverbalit duhet t'i jepet shkelësit dhe, kur është i pranishëm, personit solidar të detyruar.
4. Një kopje e procesverbalit dorëzohet menjëherë në zyrën ose komandën, nga e cila varet agjenti verifikues.
5. Në rastet kur përcaktimi i shkeljes bëhet me pajisje elektronike dhe automatike dixhitale në akset rrugore ku janë vendosur tabela sinjalizuese, në procesverbalin e konstatimit të shkeljes pasqyrohet argumentimi i shkeljes. Në aktet në zbatim përcaktohet modeli i procesverbalit dhe procedurat përkatëse të plotësimit. Për njoftimin e shkeljes në këto raste zbatohen dispozitat e nenit 199 të këtij Kodi.

Neni 199

Njoftimi i shkeljeve

(shtuar një fjali në fund të pikës 3 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Kur nuk mund të përcaktohet menjëherë autori i shkeljes, procesverbali me të dhënat e sakta dhe të detajuara të shkeljes dhe me tregimin e motiveve që kanë bërë të pamundur përcaktimin e menjëhershëm, duhet, brenda 30 ditëve nga verifikimi i shkeljes, t'i njoftohet shkelësit përkatës ose, kur ky nuk është identifikuar dhe bëhet fjalë për shkelje të kryer nga drejtuesi i një mjeti me motor, i pajisur me targë njohjeje, njërit prej subjekteve të treguara në nenin 194, që rezulton nga regjistrat përkatës në datën e verifikimit. Kur bëhet fjalë për ciklomotorin njoftimi duhet t'i bëhet subjektit përgjegjës të qarkullimit sipas nenit 96, pika 1, shkronja "b". Kur shkelësi ose një tjetër nga subjektet e treguara identifikohet më vonë, njoftimi mund t'u bëhet atyre brenda 30 ditëve nga identifikimi.
2. Për banuesit jashtë vendit njoftimi duhet të kryhet brenda 360 ditëve nga verifikimi i shkeljes. Kur banimi ose vendbanimi i subjektit, të cilit duhet t'i bëhet njoftimi, nuk njihen, ky njoftim nuk është i detyrueshëm t'i bëhet këtij subjekti dhe i bëhet subjekteve të tjera sipas pikës 1.
3. Njoftimi bëhet nëpërmjet organeve të treguara në nenin 12, ose nga korrierët komunalë⁶, me mënyrat e parashikuara nga Kodi i Procedurës Civile, apo nëpërmjet postës, sipas normave për njoftimet nëpërmjet shërbimit postar. Sidoqoftë njoftimet quhen të kryera me korrektësi kur bëhen në rezidencën ose vendbanimin e subjektit, që rezulton nga lejeqarkullimi ose nga arkivi kombëtar i mjeteve apo nga lejedrejtimi i drejtuesit të mjetit. Njoftimi i shkeljeve dhe i

⁶ Shfuqizuar fjala "komunë" me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

vendimeve, që merren nga organet e përcaktuara në dispozitat e këtij Kodi, u dërgohet kundërvajtësve edhe me njoftim elektronik të certifikuar.

4. Shpenzimet e verifikimit dhe të njoftimit i ngarkohen personit që është i detyruar të paguajë gjobën administrative.

5. Subjekti, njoftimi i të cilit nuk kryhet brenda periudhës kohore të përcaktuar, nuk është më i detyruar të paguajë gjobën administrative.

Neni 200

Masa e gjobës në vend

(bequr fjalë me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

Masa e gjobës në vend për kundërvajtjet e parashikuara në nenet e këtij Kodi jepet nga agjenti verifikues.

Neni 201

Shqyrtimi i kundërvajtjes nga organi administrativ

(ndryshuar me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

Kundërvajtjet sipas këtij Kodi, shqyrtohen vetëm në bazë të ankesës së shtetasve kundërvajtës nga organi administrativ shtetëror në territorin e të cilit është efektiv agjenti verifikues, ose nga organi administrativ ku ka adresën e banimit kundërvajtësi, organe të cilat marrin vendimin përkatës.

Neni 202

Ankim tek organet gjyqësore

(shfuqizuar shprehja "...vendimi i së cilës është i formës së prerë" me vendimin e Gjykatës Kushtetuese nr.12, datë 14.4.2010)

Kundër vendimit të dënimit sipas nenit 201 nga organi administrativ shtetëror mund të bëhet ankim brenda 5 ditëve nga dita e shpalljes në gjykatën e qarkut ku është kryer kundërvajtja.

Neni 203

Vjelja e gjobave administrative

(shtuar fjalë me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, ndryshuar pika 2 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011; ndryshuar pika 1 dhe 2 me ligjin nr. 21/2023, datë 16.3.2023)

1. Të ardhurat nga masat administrative me gjobë për shkeljet e parashikuara nga nenet e këtij Kodi paguhet nga kundërvajtësi brenda 15 ditëve nga dita që gjoba regjistrohet ose vendimi ka marrë formën e prerë me përjashtim të rasteve kur ky Kod parashikon gjobë në vend. Pas kalimit të këtij afati, për çdo ditë vonesë, paguhet 2 për qind kamatë deri në një muaj. Kur gjoba nuk paguhet ose nuk nxirret dot nga të ardhurat e shkelësit, për rastet e drejtuesit të mjetit me motor, bëhet ndalimi i mjetit deri në tre muaj dhe pas këtij afati bëhet shitja e mjetit me ankand, duke i dhënë diferencën në lekë shkelësit.

2. Në të gjitha rastet e parashikuara me gjobë, nëse arkëtimi i vlerës së gjobës nga kundërvajtësi bëhet brenda 15 ditëve nga dita që gjoba regjistrohet ose vendimi ka marrë formë të prerë, gjoba ulet me 50 për qind të vlerës.

3. Të ardhurat nga gjobat për shkeljet e parashikuara nga ky kod i kalojnë në masën 60 për qind organit që ka verifikuar shkeljen. Këto të ardhura do të përdoren për përmirësimin e shërbimit në zbatim të këtij Kodi, kurse 40 për qind i kalojnë shtetit. Kalimi i të ardhurave në buxhet bëhet sa herë që derdhen para në bankë, duke respektuar raportin e lartpërmendur.

Neni 204

Parashkrimi

(ndryshuar me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

Parashkrimi i së drejtës për vjeljen e shumave të detyruara nga masat administrative me gjobë, për shkeljet e parashikuara nga ky Kod, rregullohet me ligjin nr. 10 279 datë 20.5.2010 “Për kundërvajtjet administrative”.

Neni 205

Mjete rrugore të regjistruara jashtë shtetit ose të pajisura me targë për të huajt

1. Kur me një mjet të regjistruar jashtë shtetit ose të pajisur me targë për të huajt shkelet një dispozitë e këtij Kodi, e cila ndëshkohet me masë administrative me gjobë, shkelësi lejohet të kryejë menjëherë, në duart e agjentit verifikues, pagesën. Agjenti i transmeton komandës ose zyrës së tij procesverbalin dhe shumën e vjelë dhe i jep faturën shkelësit, duke shënuar pagesën në kopjen e procesverbalit që ia dorëzon shkelësit në fjalë.

2. Kur shkelësi nuk kryen, për çfarëdolloj motivi, pagesën në duart e agjentit verifikues, ose kur shkelja dënohet edhe me një masë administrative plotësuese, ai duhet t'i derdhë agjentit verifikues, si garanci, një shumë të barabartë me gjysmën e maksimumit të masës administrative me gjobë të parashikuar për shkeljen. Në vend të derdhjes së garancisë së mësipërme, shkelësi mund të dorëzojë dokumentin e caktuar të dorëzarisë që garanton pagesën e shumës së duhur. Për derdhjen e garancisë, ose për dorëzimin e dokumentit të caktuar të dorëzarisë, bëhet shënim në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes. Si njëri ashtu edhe tjetri dorëzohen në komandën ose zyrën, nga e cila varet verifikuesi.

3. Në mungesë të derdhjes së shumës për garanci ose të paraqitjes së dokumentit garantues sipas pikës 2, bëhet tërheqja e menjëhershme e lejedrejtimit nga agjenti verifikues.

PJESA II

MASA ADMINISTRATIVE PLOTËSUESE TË MASAVE ADMINISTRATIVE ME GJOBË

Neni 206

Masa administrative plotësuese të masave administrative me gjobë në përgjithësi

1. Kur me normat e këtij Kodi vendoset që një masë administrative me gjobë të pasohet nga një masë plotësuese pa gjobë, kjo e fundit zbatohet sipas normave në vijim

2. Masat administrative plotësuese pa gjobë të parashikuara në këtë Kod ndahen në:

a) masa në lidhje me detyrimet për kryerjen e një veprimtarie të caktuar, ose për pezullimin a ndalimin e një veprimtarie të caktuar;

b) masa që kanë të bëjnë me mjetin;

c) masa që kanë të bëjnë me dokumentet e qarkullimit dhe lejedrejtimit;

3. Kur është parashikuar zbatimi i masës plotësuese të konfiskimit të mjetit, procesverbali i ngarkimit të shkeljes duhet t'i transmetohet brenda 10 ditëve organit administrativ, nga i cili varet agjenti verifikues.

4. Me patransmetueshmërinë e detyrimit të pagesës për masën administrative me gjobë lidhet edhe patransmetueshmëria e çfarëdo detyrimi tjetër që lidhet me masën plotësuese. Me vdekjen e personit të ngarkuar me gjobë ndërpritet çdo procedurë për ekzekutimin e saj. Në qoftë se i është sekuestruar mjeti ose tërhequr lejeqarkullimi ose lejedrejtimi, organi kompetent bën kthimin e menjëhershëm të mjetit trashëgimtarëve.

Neni 207

Masë plotësuese për detyrimin e rivendosjes së gjendjes së vendit ose heqjes së veprës abuzive

1. Kur me normat e këtij Kodi vendoset që një shkelje të pasohet me masën plotësuese me detyrimin e rivendosjes së gjendjes së vendit, ose me detyrimin e heqjes së veprave abuzive, agjenti verifikues bën shënimin në procesverbalin e ngarkimit që përpilohet sipas nenit 198 ose, në mungesë, në njoftimin e përcaktuar në nenin 199. Procesverbali i hartuar në këtë mënyrë përbën titull edhe për zbatimin e masës plotësuese.

2. Ankimi tek organi administrativ nga i cili varet agjenti verifikues, kundër masës administrative me gjobë shtrihet edhe për masën plotësuese. Zbatohen dispozitat e nenit 201. Në rastin kur nuk bëhet ankimi, zyra ose komanda, nga e cila varet agjenti verifikues, i transmeton kopjen e procesverbalit organit administrativ për shpalljen e urdhëresës sipas pikës 3, brenda 5 ditëve nga data e skadimit të afatit të ankimit.

3. Organi administrativ, në urdhëresën kundrejt shkelësit për pagesën e gjobës, e urdhëron, gjithashtu, të përmbushë detyrimin për rivendosjen e gjendjes së vendit ose heqjen e veprave abuzive, në afatin e caktuar që varet nga lloji i punëve që duhen kryer dhe gjendja e vendeve. Urdhëresa përbën titull ekzekutiv. Në rastin kur nuk bëhet ankim, urdhëresa e mësipërme shpallet nga organi administrativ brenda 5 ditëve nga marrja e komunikimit të zyrës ose komandës sipas pikës 2. Kryerja e punimeve bëhet nën kontrollin e entit pronar ose koncesioner të rrugës. Pasi kryen punimet, enti pronar i rrugës lajmëron menjëherë organin administrativ, i cili shpall urdhëresën për ndërprerjen e procedurës për përmbushjen e masës plotësuese. Urdhëresa u komunikohet shkelësit dhe entit pronar të rrugës.

4. Aty ku shkelësi nuk kryen në afat punimet, për të cilat është i detyruar, organi administrativ, pasi njoftohet nga enti pronar ose koncesioner i rrugës, i jep të drejtën këtij të fundit të kryejë punimet e mësipërme. Pas kryerjes së punimeve, enti pronar transmeton faturën e shpenzimeve të kryera dhe organi administrativ shpall urdhrin për pagesë. Kjo urdhëresë përbën titull ekzekutiv sipas ligjit.

5. Në rast se organi administrativ nuk e quan të bazuar verifikimin, urdhëresa për arkivim shtrihet edhe për masën plotësuese.

6. Ankimi sipas nenit 202 shtrihet edhe për masën plotësuese.

Neni 208

Masa plotësuese me detyrimin e pezullimit të një veprimi të caktuar

1. Në rastin kur normat e këtij Kodi vendosin që një shkelje të ndëshkohet me masën plotësuese me detyrimin e pezullimit ose ndërprerjes së një veprimtarie të caktuar, agjenti verifikues bën shënimin në procesverbalin e ngarkimit që përpilohet sipas nenit 198, ose në njoftimin që kryhet sipas nenit 199. Procesverbali i hartuar në këtë mënyrë përbën titull edhe për zbatimin e masës plotësuese. Kjo masë, kur qarkullimi e kërkon, duhet të zbatohet menjëherë, përndryshe fillimi i ekzekutimit bëhet brenda 5 ditëve nga procesverbali ose nga njoftimi i tij. Ekzekutimi bëhet nën kontrollin e zyrës ose komandës, nga e cila varet agjenti verifikues.

2. Ankimi tek organi administrativ nga i cili varet agjenti verifikues, kundër masës administrative me gjobë shtrihet edhe për masën plotësuese. Zbatohen dispozitat e nenit 201. Kur organi administrativ hedh poshtë ankimin, urdhëron edhe zbatimin e masës plotësuese. Kur përkundrazi e quan të pabazuar verifikimin, urdhri për arkivim shtrihet edhe për masën plotësuese.

3. Ankimi i parashikuar në nenin 202 shtrihet edhe për masën plotësuese.

4. Kur shkelësi nuk përmbush detyrimin e tij sipas mënyrës dhe afatit të përcaktuar në pikën 1,

zyra ose komanda e sipërpërmendur bën denoncimin e shkelësit për krimin sipas Kodit Penal dhe duke bërë lajmërimin paraprak të shkelësit në fjalë, merr masa, me agjentët ose organet e saj, për ekzekutimin me forcë të detyrimit. Për një ekzekutim të tillë hartohet procesverbali, që duhet t'u komunikohet organit administrativ dhe shkelësit. Shpenzimet e mundshme për ekzekutimin me forcë i ngarkohen shkelësit dhe për këtë merr masa organi administrativ me nxjerrjen e një urdhërese shtesë që përbën titull ekzekutiv.

5. Kur bëhet fjalë për një veprimtari të vazhdueshme që u nënshtrohet kushteve të caktuara të këtij Kodi, shkelësi mundet që më vonë t'i plotësojë kushtet e mësipërme; në një rast të tillë ai paraqet një kërkesë në zyrën ose komandën të përmendur në pikën 1 dhe kjo, pasi bën verifikimin për plotësimin e kushteve, lejon që veprimtaria e ndërprerë të rifillojë. Për këtë i komunikohet organit administrativ.

Neni 209

Masa parandaluese e sekuestrimit dhe masa plotësuese e konfiskimit administrativ

(ndryshuar fjalë në pikën 1 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007, ndryshuar pikat 2 dhe 4 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Në rastet kur ky Kod parashikon masën plotësuese të konfiskimit administrativ, organi dhe struktura e përmendur në nenin 12 që verifikon shkeljen, bën sekuestrimin e mjetit ose sendeve a objekteve të tjera që janë objekt i shkeljes, duke e shënuar këtë në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes.

2. Organi i policisë, që vepron për sekuestrimin, bën lëvizjen e mjetit dhe e vendos atë në ruajtje pranë degëve të Rezervave Materiale të Shtetit. Për këtë bëhet shënimi në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes.

3. Në kundërshtim me masën e sekuestrimit lejohet ankimi tek organi administrativ, nga i cili varet agjenti verifikues, sipas nenit 201. Në rast të hedhjes poshtë të ankesës, sekuestrimi konfirmohet. Nëse verifikimi i shkeljes quhet i pabazuar, urdhëresa për arkivim përfshin edhe masën parandaluese dhe sjell heqjen e sekuestrimit për mjetin.

4. Kur kanë kaluar 5 ditë nga mospranimi i ankesës nga organi administrativ i përmendur në pikën 3 ose nga skadimi i afatit për ankesë tek organi administrativ, kur kjo nuk është paraqitur, ose nga skadimi i periudhës së caktuar të sekuestrimit, kur nuk është paraqitur kërkesa për heqjen e sekuestrimit, mjeti mund të shitet nga strukturat e Rezervave Materiale të Shtetit sipas mënyrave të parashikuara në aktet në zbatim. Çmimi i shitjes shërben për pagesën e gjobës, kur kjo nuk është bërë, si dhe të shpenzimeve të transportit e të ruajtjes së mjetit. Mbetja e mundshme i kthehet atij që i takon. Për objektet e tjera të sekuestruara, në vend të shitjes, bëhet shkatërrimi.

5. Masa e përcaktuar në pikën 1 nuk zbatohet kur mjeti u takon personave që nuk kanë lidhje me shkeljet administrative. Kur nga verifikimi i çështjes del që mjeti është pronë e personave që nuk kanë lidhje me shkeljen administrative, masa e sekuestrimit nuk zbatohet.

6. Masa, me të cilën vendoset konfiskimi i mjetit, komunikohet nga organi administrativ për të bërë shënimet në regjistrat përkatës.

Neni 210

Ndalimi administrativ i mjetit

(ndryshuar pikat 1 dhe 7 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Në rastet kur ky Kod parashikon masën plotësuese të ndalimit administrativ të mjetit, të parashikuar në nenin 178 pika 1 shkronja "a", nenin 203 dhe nenin 212 për tërheqjen e targës, të këtij Kodi, organi i policisë që verifikon shkeljen, merr masa për ta ndërprerë qarkullimin dhe për ta depozituar mjetin në vendin e caktuar të ruajtjes, sipas mënyrave të parashikuara nga aktet në zbatim të këtij Kodi. Për këtë bëhet shënimi në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes.

2. Mjeti i kthehet zotëruesit ose, kur shkelja kryhet nga persona që nuk kanë arritur moshën

madhore, prindërve a personave madhorë të deleguar në mënyrë të posaçme, pas pagesës paraprake të shpenzimeve të transportit e të ruajtjes.

3. Për kthimin e mjetit hartohet procesverbali, një kopje e të cilit i jepet të interesuarit.

4. Kundër masës së ndalimit administrativ të mjetit lejohet ankimi tek organi administrativ sipas normave të nenit 201.

5. Kur ankesa pranohet dhe verifikimi i shkeljes deklarohet i pabazuar, urdhri shfuqizon masën administrative plotësuese dhe urdhëron kthimin e mjetit nga organi i policisë i treguar në pikën 1.

6. Kur është paraqitur ankesa sipas nenit 202, kthimi nuk mund të kryhet përpara vendimit të autoritetit gjyqësor që hedh poshtë masën e marrë.

7. Në të gjitha rastet e tjera, kur ky Kod parashikon masën plotësuese të ndalimit administrativ të mjetit, organi i policisë që verifikon shkeljen, tërheq lejen e qarkullimit dhe vepron sipas kritereve të përcaktuara në nenin 212 të këtij Kodi.

Neni 211

Masa plotësuese e heqjes ose bllokimit të mjetit

(ndryshuar fjalë në pikën 3 me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007; shtuar fjalë në pikën 4 me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

1. Kur sipas këtij Kodi parashikohet masa administrative plotësuese e heqjes së mjetit, kjo kryhet nga organet e policisë që verifikojnë shkeljen, të cilat marrin masa që mjeti, sipas normave të rregullores së ekzekutimit, të transportohet dhe ruhet në vende të përshtatshme. Zbatimi i masës plotësuese tregohet në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes të njoftuar në afatet e përcaktuara në nenin 199.

2. Mjetet e hequra sipas pikës 1 i kthehen pronarit, pas pagimit të shpenzimeve të ndërhyrjes, heqjes dhe ruajtjes, me mënyrat e parashikuara nga aktet në zbatim.

3. Në rastet kur lejohet bllokimi i mjeteve, kjo vendoset nga organet dhe strukturat e përmendura në nenin 12 që verifikojnë shkeljen, sipas mënyrave të përcaktuara nga aktet në zbatim. Për bllokimin bëhet shënimi në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes të njoftuar sipas normave të nenit 199. Heqja e bllokimit kryhet me kërkesë të pronarit, pas pagimit të shpenzimeve të ndërhyrjes, bllokimit dhe heqjes së bllokimit, sipas mënyrave të përcaktuara në aktet në zbatim.

4. Me kalimin e 5 ditëve nga njoftimi i procesverbalit që përmban ngarkimin e shkeljes dhe shënimin e kryerjes së heqjes ose bllokimit të mjetit, gjatë të cilave pronari ose i interesuari i dokumentit të qarkullimit nuk janë paraqitur në zyrën, ose komandën nga e cila varet organi që ka kryer heqjen a bllokimin, mjeti mund të tjetërsohet ose të shkatërrohet nga strukturat e Rezervave Materiale të Shtetit sipas mënyrave të përcaktuara nga aktet në zbatim. Në rastin e tjetërsimit çmimi i tij shërben për pagesën e gjobës, kur kjo nuk është bërë, si dhe të shpenzimeve të heqjes, ruajtjes dhe bllokimit. Mbetja e mundshme i kthehet atij që ka të drejta mbi të.

Neni 212

Masa plotësuese e tërheqjes së dokumentit të qarkullimit, të targës ose të lejedrejtimit

(ndryshuar pika 6 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

1. Në rastet kur sipas këtij Kodi është përcaktuar masa administrative plotësuese e tërheqjes së dokumenteve të qarkullimit dhe të certifikatës së pronësisë, ose të autorizimeve a licencave kur parashikohen, të targës, si dhe të lejedrejtimit, dokumenti tërhiqet, në rastin e verifikimit të shkeljes, nga organi verifikues dhe dërgohet, brenda ditës pasardhëse, në zyrat nga varet agjenti verifikues. Për tërheqjen bëhet shënimi në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes. Në aktet në zbatim janë përcaktuar mënyrat për lejimin e udhëtimit deri në vendruajtje. Në rastet e tërheqjes

së targës, bëhet ndalimi administrativ i mjetit sipas normave të nenit 210.

2. Rikthimi i dokumenteve mund të kërkohet nga i interesuari vetëm kur ka përmbushur detyrimet. Rikthimi kryhet nga entet e përmendura në pikën 1, pas verifikimit paraprak të përmbushjes së përcaktimeve të mësipërme.

3. Tërheqja dhe rikthimi i mëvonshëm shënohen në lejeqarkullimin ose në lejedrejtimin.

4. Ankimi tek organi administrativ, nga i cili varet agjenti verifikues i paraqitur sipas normave të nenit 201, shtrihet edhe për masën plotësuese. Në rast të mospranimit të ankimit, masa plotësuese konfirmohet. Nëse verifikimi quhet i pabazuar, kjo shtrihet edhe për masën plotësuese dhe i interesuari mund t'i kërkojë menjëherë entit të treguar në pikën 1 rikthimin e dokumentit.

5. Ankimi sipas nenit 202 shtrihet edhe për masën plotësuese.

6. Kushdo që gjatë periudhës kur i është tërhequr dokumenti qarkullon në mënyrë abuzive me të njëjtin mjet të cilit i referohet tërheqja e dokumentit, dënohet me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë dhe ndaj tij zbatohet edhe masa administrative plotësuese e heqjes së lejedrejtitimit.

Neni 213

Masa plotësuese e pezullimit të lejeqarkullimit

1. Në rastet kur ky Kod parashikon masën plotësuese të pezullimit të lejeqarkullimit, kjo tërhiqet nga agjenti i policisë që verifikon shkeljen. Për tërheqjen bëhet shënimi në procesverbalin e ngarkimit. Agjenti verifikues lëshon një lejeqarkullimi të përkohshme të kufizuar për periudhën e kohës së nevojshme për çuarjen e mjetit në vendin e ruajtjes të treguar nga i interesuari, me shënim në procesverbalin e ngarkimit.

2. Agjenti i policisë që ka tërhequr lejeqarkullimin, e dërgon atë brenda ditës në komandën nga varet, e cila brenda 10 ditëve shpall urdhrin e pezullimit, duke treguar periudhën në të cilën shtrihet ai. Një periudhë e tillë, në kufijtë minimalë dhe maksimalë të caktuar në normat e veçanta, vendoset në varësi nga rëndësia e shkeljes së kryer, sasia e dëmeve që ka shkaktuar dhe nga rreziku që mund të shkaktojë qarkullimi i mëvonshëm. Vendimi i njoftohet të interesuarit. Periudha e pezullimit fillon nga dita në të cilën tërhiqet dokumenti sipas pikës 1. Kur vendimi i pezullimit nuk shpallet brenda 10 ditëve, mbajtësi mund ta marrë dokumentin nga zyra përkatëse.

3. Në përfundim të periudhës së përcaktuar në vendim, lejeqarkullimi i rikthehet të interesuarit nga zyra përkatëse.

4. Ankimi sipas nenit 202 shtrihet edhe për masën plotësuese.

5. Cilido që gjatë periudhës së pezullimit të lejeqarkullimit qarkullon në mënyrë abuzive me të njëjtin mjet, dënohet me arrest deri në 30 ditë dhe me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë. Zbatohet masa administrative plotësuese e heqjes së lejedrejtitimit.

Neni 214

Masa plotësuese e pezullimit të lejedrejtitimit

(hiqen fjalë në pikën 5 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Në rastet kur ky Kod parashikon masën administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtitimit për një periudhë të caktuar, lejedrejtimi tërhiqet nga agjenti i policisë që verifikon shkeljen. Për tërheqjen bëhet shënimi në procesverbalin e ngarkimit të shkeljes. Agjenti verifikues lëshon një leje provizore për drejtimin e mjetit të kufizuar për periudhën e nevojshme për çuarjen e mjetit në vendin e ruajtjes të treguar nga i interesuari, me shënim në procesverbalin e ngarkimit.

2. Agjenti i policisë që ka tërhequr lejedrejtimin e dërgon atë brenda ditës në organin epror të tij, i cili brenda 10 ditëve shpall urdhëresën e pezullimit, duke treguar aty periudhën në të cilën shtrihet ky pezullim. Një periudhë e tillë, në kufijtë minimalë dhe maksimalë të caktuar në normat e veçanta, vendoset në varësi nga rëndësia e shkeljes së kryer, sasia e dëmeve që ka shkaktuar dhe nga rreziku që mund të shkaktojë qarkullimi i mëvonshëm. Vendimi i njoftohet menjëherë të interesuarit dhe i komunikohet zyrës përkatëse. Periudha kohore e përcaktuar fillon nga data e

tërheqjes. Kur vendimi i pezullimit nuk shpallet brenda 10 ditëve, mbajhtësi mund të marrë lejen nga organi përkatës.

3. Kur normat e këtij Kodi vendosin që periudha e pezullimit të lejedrejtimit shtohet si pasojë e shkeljes së përsëritur të së njëjtës dispozitë të ligjit, organi i policisë që verifikon shkeljen e fundit dhe që nga shënimet në dosje konstaton qenien e shkeljeve të mëparshme, vepron sipas normave të pikës 1, duke treguar edhe në procesverbal dispozitën e zbatuar dhe numrin e pezullimeve paraardhëse; zbatohet, gjithashtu, pika 2. Kur qenia e pezullimeve të mëparshme konstatohet më vonë, organi administrativ vepron sipas normave të pikës 2.

4. Në përfundim të periudhës së caktuar të pezullimit, lejedrejtimi i kthehet personit, të cilit i është tërhequr.

5. Cilido që gjatë periudhës së pezullimit të lejedrejtimit, qarkullon në mënyrë abuzive, dënohet me gjobë nga dhjetë mijë deri në dyzet mijë lekë; zbatohet edhe masa administrative plotësuese e heqjes së lejedrejtimit.

Neni 215

Heqja e lejedrejtimit

(shtuar pika 4 me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Kur sipas normave të këtij Kodi parashikohet masa administrative e heqjes së lejedrejtimit, masa e heqjes së lejedrejtimit shpallet nga organi që e ka verifikuar shkeljen.

2. Në një rast të tillë organi, zyra ose komanda që verifikon qenien e një prej kushteve, për të cilat ligji parashikon masën administrative të heqjes së lejedrejtimit, jep vendim brenda 10 ditëve. Për këtë vendim njofton degën e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor që ka lëshuar lejedrejtimin, për të bërë evidencimin.

3. Kundër masës së heqjes së lejedrejtimit lejohet ankimi tek organi epror i agentit verifikues. Brenda 20 ditëve nga komunikimi i vendimit sipas pikës 2, organi epror vendos në 30 ditët pasardhëse. Në qoftë se ankesa pranohet, masa administrative bie poshtë dhe lejedrejtimi i kthehet të interesuarit; kthimi i komunikohet degës së Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor që e ka lëshuar lejedrejtimin, për efekte evidence.

4. Për rastet kur hiqet lejedrejtimi, shtetasit i lind e drejta për ta rimarrë, pasi përfundon afati i masës plotësuese të pezullimit dhe fiton provimin e kualifikimit, siç parashikohet në nenin 120/1, pika 6, të Kodit Rrugor.

KREU 2

DETYRIMET QË RRJEDHIN KUR VËRTETOHEN SHKELJE PENALE

Neni 216

Verifikimi dhe njohja e veprës penale të parashikuara nga ky Kod

1. Për shkeljet që përbëjnë veprë penale, agjenti ose organi verifikues është i detyruar të njoftojë pa vonesë për këtë veprë penale prokurorin, sipas normave të Kodit të Procedurës Penale.

2. Vendimi përfundimtar i dënimit shënohet nga organi që ka lëshuar lejen në dosjen e shkelësit.

3. Kur prokuroria ose gjykata arrijnë në përfundimin se nuk ka përgjegjësi penale gjatë hetimit ose gjykimit, rikthen aktet në zyrën që ka komunikuar krimin, me qëllim që të veprohet kundër shkelësit sipas normave të dispozitave të kreut 1 të këtij kapitulli. Në raste të tilla afatet e parashikuara fillojnë nga data e marrjes së akteve nga ana e zyrës së sipërpërmendur.

Neni 217

Bashkëshoqërimi i veprës penale me shkelje administrative

të parashikuar në këtë Kod

(shtuar një paragraf me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

Kur vepra penale shoqërohet me shkelje të tjera të parashikuara në Kod për të cilat nuk është marrë masa përkatëse administrative, gjykata, me vendimin e dënimit, krahas veprës penale ndëshkon edhe shkeljet administrative sipas këtij Kodi.

Organi administrativ i policisë për shkelje që parashikohen edhe si kundërvajtje administrative plotëson procedurat e kërkuara nga Kodi Rrugor dhe për vendimet që merr njofton brenda afateve të këtij Kodi organin procedues të prokurorisë dhe të gjykatës, sipas rastit. Kjo e fundit, pasi ka administruar në fashikull edhe procedimin administrativ në vendimin përfundimtar, evidenton sa më sipër.

Neni 218

Masa administrative plotësuese pasi është verifikuar krimi

1. Kur nga një shkelje e normave të këtij Kodi shkaktohen dëme në persona, gjykatësi me vendim përcakton masën e dënimit administrativ me gjobë të parashikuar, si dhe masat administrative plotësuese të pezullimit ose heqjes së lejedrejtimit.

2. Kur nga shkelja shkaktohet një dëmtim i personit deri në humbje jete nga pakujdesia, pezullimi i lejedrejtimit është nga 1 deri në 5 vjet.

3. Gjykatësi mund të zbatojë masën administrative plotësuese të heqjes së lejedrejtimit në rastet e përsëritjes të së njëjtës veprë penale të verifikuar brenda një periudhe prej 5 vjetësh, duke filluar nga data e rikthimit të lejedrejtimit.

Neni 219

Tërheqja e lejedrejtimit për veprë penale të supozuar

1. Në rastin e veprave penale, për të cilat janë parashikuar masa plotësuese sipas nenit 218, pikat 2 dhe 3, agjenti ose organi verifikues i shkeljes tërheq menjëherë lejen dhe ia kalon nëpërmjet zyrës së tij, organit që e ka lëshuar. Në qoftë se tërheqja e menjëhershme për çfarëdo arsye nuk është e mundur, procesverbali i ngarkimit i kalohet pa mëdyshje organeve që kanë lëshuar lejen.

2. Gjykatësi që ka shpallur vendimin e formës së prerë sipas normave të Kodit të Procedurës Penale, brenda 15 ditëve, i transmeton kopjen autentike organit të treguar në pikën 1.

KAPITULLI 7

DISPOZITA TË FUNDIT DHE TRANZITORE

KREU 1

DISPOZITA TË FUNDIT

Neni 220

Krijimi i arkivit e regjistrit kombëtar dhe i Drejtorisë së Qarkullimit dhe i Sigurisë Rrugore

Për sigurinë rrugore dhe për të bërë të mundur marrjen e të dhënave që lidhen me gjendjen e rrugëve, të mjeteve dhe përdoruesve, si dhe për ndryshimet e mundshme, ngrihen:

- pranë ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, Drejtoria e Qarkullimit dhe e Sigurisë Rrugore;

- pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, në varësi të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, një arkiv kombëtar i rrugëve;

- pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, në varësi të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, një arkiv kombëtar i mjeteve;
- pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, në varësi të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, një regjistër kombëtar i personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve, që përfshin edhe aksidentet dhe shkeljet.

Neni 221

Organizimi i arkivit dhe regjistrit kombëtar

1. Pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve ngrihet arkivi kombëtar i rrugëve, që përfshin të gjitha rrugët të ndara në kategori, siç tregohet në nenin 2.

2. Në arkivin kombëtar duhet të jenë të treguara për çdo rrugë të dhënat në lidhje me gjendjen teknike dhe juridike të rrugës, me trafikun e mjeteve, me aksidentet dhe gjendjen e kalueshmërisë edhe nga ana e mjeteve të klasifikuara mjete teknologjike sipas nenit 54, pika 1, shkronja "I", që i kalojnë kufijtë e peshës të përcaktuara në nenin 62 dhe që respektojnë kufijtë e peshës të përcaktuara në nenin 10, pika 8.

3. Mbledhja e të dhënave bëhet nëpërmjet enteve pronare të rrugës, që janë të detyruara t'i transmetojnë Drejtorisë së Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore të gjitha të dhënat në lidhje me gjendjen teknike dhe juridike të rrugëve të veçanta, me gjendjen e kalueshmërisë nga ana e mjeteve të klasifikuara si mjete teknologjike sipas nenit 54, pika 1, shkronja 1), si dhe të dhënat që dalin nga matja e trafikut të mjeteve. Po kështu Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor është e detyruar t'ia transmetojë Drejtorisë së Qarkullimit dhe të Sigurisë Rrugore të gjitha të dhënat në lidhje me aksidentet e regjistruara sipas pikës 10.

4. Në pritje të aktivizimit të arkivit kombëtar të rrugëve, qarkullimi i mjeteve teknologjike që kalojnë kufijtë e peshës, të përcaktuara në nenin 62, mund të bëhet vetëm në rrugë ose pjesë rrugësh që nuk përfshihen në listat e rrugëve të pakalueshme, që për çdo vit publikohen, nën kujdesin e ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, në Fletoren Zyrtare, në bazë të të dhënave të transmetuara nga shoqëritë koncesionere për autostradat në koncesion, nga Autoriteti Rrugor Kombëtar për autostradat dhe rrugët shtetërore, nga rrethet për pjesën tjetër të infrastrukturës rrugore. Me aktet në zbatim vendosen kriteret dhe mënyrat për hartimin, transmetimin, azhurnimin dhe publikimin e listave.

5. Pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor ngrihet arkivi kombëtar i mjeteve që përmban të dhënat në lidhje me mjetet të përmendura në nenin 47, pika 1, shkronjat "e", "f", "g", "h", "i", "j", "k" dhe "l".

6. Në arkivin kombëtar për çdo mjet duhet të paraqiten të dhënat në lidhje me karakteristikat konstruktive dhe identifikuese, me dhënien e lejeqarkullimit dhe certifikatës së pronësisë, me të gjitha proceset e mëvonshme teknike dhe juridike të mjetit, me aksidentet ku ka marrë pjesë mjeti; në arkiv duhet të shënohet, gjithashtu, ngjyra origjinale e mjetit dhe çdo ndryshim i mëvonshëm i saj.

7. Arkivi është plotësisht i informatizuar. Ai furnizohet dhe azhurnohet me të dhënat e mbledhura nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, nga organet që kryejnë shërbimet e policisë rrugore sipas nenit 12, nga shoqëritë e sigurimeve, që janë të detyruara të transmetojnë të dhënat, me mënyrat dhe në afatet e përcaktuara në aktet në zbatim, në qendrën e Informacionit të drejtorisë së përgjithshme të shërbimeve të transportit rrugor.

8. Pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor krijohet regjistri kombëtar i personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve për sigurinë rrugore.

9. Në regjistrin kombëtar duhet të tregohen, për çdo drejtues mjeti, të dhënat në lidhje me procedurën e lëshimit të lejedrejtimit, si dhe të gjitha procedurat e mëvonshme, si ato të rinovimit, kontrollit, pezullimit, heqjes, si dhe të dhënat në lidhje me shkeljet e kryera gjatë drejtimit të një mjeti të caktuar, si dhe me aksidentet që janë verifikuar gjatë qarkullimit dhe masat e marra.

10. Regjistri kombëtar është plotësisht i informatizuar. Ai furnizohet dhe azhurnohet me të dhënat e mbledhura nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, nga bashkitë, nga organet që kryejnë shërbimet e policisë rrugore sipas nenit 12, nga shoqëritë e sigurimeve, që janë të detyruara të transmetojnë të dhënat, me mënyrat dhe në afatet e përcaktuara në aktet në zbatim, në qendrën e informacionit të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

11. Në rregulloren për zbatimin e këtyre normave specifikohen përmbajtja, mënyra e ndërtimit, e mbajtjes dhe azhurnimit të arkivave dhe regjistrave të përmendura në këtë nen.

12. Arkivi kombëtar i mjeteve dhe regjistri kombëtar i personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve kanë detyrimin e transmetimit të menjëhershëm të të dhënave të kërkuara nga organet kompetente të Ministrisë së Brendshme të përcaktuara në nenet 11 dhe 12 të këtij Kodi.

Neni 222

Shërbime dhe sisteme monitore të kontrollit

1. Në të gjithë sistemin rrugor duhet të vendosin sisteme monitore të kontrollit për matjen e qarkullimit, të dhënat e të cilave vlejnë për ngritjen dhe azhurnimin e arkivit kombëtar të rrugëve të treguara në nenin 221, pika 1, dhe për përcaktimin e pikave me dendësi më të madhe të trafikut.

2. Entet pronare të rrugëve janë të detyruara të vendosin sistemet monitore të kontrollit të treguara në pikën 1 dhe po ashtu, aty ku mendohet e nevojshme, të vendosin sistemet për matjen e ndotjes atmosferike dhe akustike, në përputhje, për këto të fundit, me direktivat e dhëna nga Ministria e Shëndetësisë, në bashkëpunim me ministrinë përgjegjëse për transportin.

3. Entet pronare të rrugëve të papajisura me to, njoftohen nga ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse për të vendosur këto sisteme kontrolli brenda një afati të përcaktuar, në përfundim të të cilit ministria merr masa për vendosjen me detyrim të sistemeve monitore të kontrollit.

Neni 223

Aktet rregulluese për problemet financiare që lindin për zbatimin e urdhrave që përmbahen në normat e këtij Kodi *(ndryshuar shkronja "b" e pikës 2 me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)*

1. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse të përcaktojë tarifat për kryerjen e shërbimeve që lidhen me zbatimin e kompetencave në fushën e motorizimit civil. Veprimtaria financiare e organeve përkatëse të ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse është me vetëfinansim.

2. Vlerat që lidhen me të drejtat për operacione teknike dhe tekniko-administrative në kompetencë të këtij organi, destinohen për shpenzimet e mëposhtme:

a) për blerjen e pajisjeve teknike të nevojshme për shërbimet, si dhe për funksionimin dhe mirëmbajtjen e këtyre pajisjeve;

b) për kryerjen apo nxitjen e pjesëmarrjes në kurse të kualifikimit, azhurnimit ose të specializimit pasuniversitar të personelit në lidhje me zbatimin e këtij Kodi, si dhe për zhvillimin e programeve të sigurisë rrugore;

c) për operacione të ndryshme që kanë të bëjnë me investime, kolaudime, homologime, vrojtme, furnizime me materiale e tabela të ndryshme, të nevojshme për kryerjen e të gjitha shërbimeve në kompetencë të këtij organi, për magazinime, shpërndarje dhe dërgime të materialeve dhe tabelave të mësipërme.

3. Ministria që mbulon veprimtarinë përkatëse, në bashkëpunim me Ministrinë e Financave, përcaktojnë tarifat që do të zbatohen entet pronare të rrugëve për realizimin e normave të këtij Kodi.

4. Vlerat e treguara në pikën 3 destinohen për shpenzimet e mëposhtme:

a) për blerjen e pajisjeve teknike të nevojshme për shërbimet, si dhe për funksionimin dhe mirëmbajtjen e këtyre pajisjeve;

b) për kryerjen e kurseve të kualifikimit dhe azhurnimit të personelit ose të specializimeve pasuniversitare në lidhje me zbatimin e këtij Kodi, si dhe për pjesëmarrjen e këtij personeli në kurset e mësipërme;

c) për formimin dhe azhurnimin periodik të arkivit kombëtar të rrugëve në kompetencë dhe për matjet e qarkullimit.

Neni 224

Zbatimi i direktivave të Komunitetit European

Direktivat e Komunitetit European shqyrtohen nga ministrat përkatës, sipas kompetencave në fushat e këtij Kodi dhe zbatohen për aq sa ato nuk bien ndesh me normat e tij dhe me mundësitë e vendit.

Neni 225

Edukata rrugore

1. Për të nxitur formimin e të rinjve në fushën e sjelljes rrugore dhe të sigurisë së trafikut e të qarkullimit, ministri përgjegjës për transportin dhe ministri i Arsimit, në marrëveshje me Ministrin e Brendshëm, duke shfrytëzuar bashkëpunimin me ente dhe shoqëri me përvojë të gjerë në sektorin e parandalimit dhe sigurisë rrugore të përcaktuara me aktet e ministrisë që mbulon veprimtarinë përkatëse, parapërgatitin, brenda 1 viti nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, programet e posaçme, të pajisura me planin përkatës financiar, për t'u kryer si veprimtari e detyrueshme në shkolla të çdo lloji dhe grade, ku përfshihen dhe institutet artistike dhe shkollat, që përmbledhin njohjen e parimeve të sigurisë rrugore, si dhe të rrugëve, të sinjalizimit, të normave të përgjithshme për drejtimin e mjeteve dhe të rregullave të sjelljes të përdoruesve.

2. Ministri i Arsimit, me urdhëresë të tij, disiplinon mënyrat e zbatimit në shkolla të programeve të sipërpërmendura, edhe me ndihmën e policisë rrugore, si dhe të personelit ekspert që bën pjesë në institucionet e sipërpërmendura publike e private. Urdhëresa mund të parashikojë ngritjen e kurseve të posaçme për mësimdhënësit që bashkëpunojnë për zbatimin e këtyre programeve. Shpenzimet e mundshme që nevojiten sigurohen nga shumat e caktuara në bilanci të këtyre administratave.

Neni 226

Shfuqizimi i normave në fuqi

Nga data e hyrjes në fuqi të këtij Kodi, përveçse kur parashikohet ndryshe nga dispozitat e kreut 2 të këtij kapitulli, shfuqizohen të gjitha dispozitat që janë në kundërshtim ose nuk përputhen me normat e këtij Kodi.

KREU 2

DISPOZITA KALIMTARE

Neni 227

Udhëzime qeveritare, ekzekutimi dhe zbatimi

1. Në të gjitha rastet, kur sipas normave të këtij Kodi Këshilli i Ministrave dhe ministrat kompetentë autorizojnë shpalljen e normave rregulluese për ekzekutimin ose zbatimin në kufijtë e kompetencave të tyre, dispozitat përkatëse shpallen brenda 9 muajsh pas miratimit të këtij Kodi, përveçse kur ky përcakton afate të tjera.

2. Udhëzimet e përmendura në pikën 1 hyjnë në fuqi pas 3 muajsh nga shpallja e tyre.

3. Deri në skadimin e afatit të zbatimit mbeten në fuqi dispozitat e Kodit ekzistues, përveçse kur përcaktohet ndryshe në nenet nga 228 deri në 234.

Neni 228

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 1

1. Rregullimi i parkimeve sipas normave të nenit 7 duhet të kryhet brenda 6 muajsh nga hyrja në fuqi e këtij Kodi. Deri në këtë datë zbatohen dispozitat ekzistuese.

2. Dispozitat e përmendura në nenin 9 zbatohen në garat sportive në rrugë që do të zhvillohen 6 muaj pas miratimit të këtij Kodi. Deri në këtë datë zbatohen dispozitat ekzistuese.

Neni 229

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 2

1. Për përshtatjen e mjeteve reklamuese me normat e nenit 23, është vendosur 6 muaj afat, që fillon nga hyrja në fuqi e këtij Kodi. Deri në këtë datë janë të lejuara mjetet reklamuese ekzistente.

2. Normat që lidhen me lëshimin e autorizimeve dhe koncesioneve të parashikuara nga kapitulli 2 dhe me formalitetet përkatëse sipas neneve 26 dhe 27, zbatohen pas 6 muajsh nga hyrja në fuqi e këtij Kodi. Punimet dhe përcaktimet teknike të vendosura në autorizimet dhe koncesionet e lëshuara përpara këtij afati duhet të fillojnë brenda 3 muajsh dhe të përfundojnë brenda 1 viti nga data e autorizimit ose koncesionit, përveçse kur vendosen afate të ndryshme të përcaktuara në autorizimet dhe koncesionet përkatëse.

3. Brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, duhet të jenë përshtatur planet e përmendura në nenin 36, pika 1 dhe 2.

4. Brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, i gjithë sinjalizimi rrugor duhet të jetë përshtatur me normat e këtij Kodi dhe të akteve në zbatim. Deri në këtë datë lejohet sinjalizimi ekzistues.

Neni 230

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 3

1. Dispozitat që përmbajnë klasifikimet e reja të mjeteve dhe përcaktimet e karakteristikave të tyre sipas kreut 1 të kapitullit 3, zbatohen 6 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij Kodi.

2. Nga data e treguar në pikën 1, duhet të zbatohen dispozitat e kreut 2 të kapitullit 3, në lidhje me mjetet e tërhequra me kafshë, slitat dhe mjetet me pedal.

3. Dispozitat e pjesës I të kreut 3, të kapitullit 3 (norma konstruktive dhe të pajisjes e verifikimeve teknike për qarkullimin), zbatohen për mjetet, konstruktimi i të cilave fillon 6 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij Kodi. Për mjetet qarkulluese dhe për ato që janë duke u prodhuar në afatin e treguar dhe që futen në qarkullim brenda 6 muajsh nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, qarkullimi është i lejuar me karakteristikat konstruktive dhe me sistemet me të cilat pajisen, të përcaktuara për to nga normat ekzistuese.

4. Ministri përgjegjës për transportin mundet, me udhëzime të tij, të vendosë që kërkesa të caktuara ose karakteristika teknike ose funksionale të zbatohen menjëherë ose në afate më të shkurtra, në lidhje edhe me ndikimin që kanë këto kërkesa ose karakteristika në sigurinë rrugore.

5. Dispozitat e pjesës II të kreut 3 të kapitullit 3 (destinacioni dhe përdorimi i mjeteve), zbatohen duke filluar 6 muaj pas miratimit të këtij Kodi. Deri në këtë datë destinacioni dhe përdorimi i kategorive të ndryshme të mjeteve rregullohen nga normat ekzistuese.

6. Normat e këtij Kodi që lidhen me lejeqarkullimet, me karakteristikat dhe me lëshimin e tyre, me formalitetet për transferimin e pronësisë së automjeteve dhe për lëshimin e lejeqarkullimit të përkohshëm, sipas neneve 93, 94 dhe 95, si dhe me të gjitha plotësimet në vazhdim sipas neneve 95, 96, 97, 98 dhe 102, zbatohen 6 muaj pas miratimit të këtij Kodi. Procedurat që janë në proces,

për lëshimin dhe për shënimet pasardhëse, sipas normave ekzistuese, vazhdojnë dhe lejeqarkullimi i lëshuar sipas tyre ruan vlefshmëri të plotë. Në të njëjtën mënyrë ruajnë vlefshmëri të plotë lejeqarkullimet ekzistuese, deri në shënimin e parë që bëhet pas datës së sipërpërmendur; në këtë moment lejeqarkullimi i duhet të përshtatet me normat e këtij Kodi.

7. Dispozitat për targarat sipas neneve 99, 100 dhe 101 zbatohen duke filluar 6 muaj pas miratimit të këtij Kodi. Deri në këtë datë targarat, lëshimi dhe disiplinimi i tyre rregullohen nga normat ekzistuese.

8. Për makinat bujqësore dhe për makinat teknologjike të treguara në kreun 4 të kapitullit 3 (qarkullimi në rrugë i makinave bujqësore dhe makinave teknologjike), si për karakteristikat e tyre, ashtu edhe për konstruksionin dhe homologimin e tyre, lejeqarkullimin, kontrollin dhe targarurën, zbatohen dispozitat përkatëse të këtij Kodi.

Neni 231

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 4

1. Dispozitat e këtij Kodi mbi lejedrejtimit, zbatohen për lejedrejtimit e reja për çfarëdo tip mjeti, që lëshohen pas mbarimit të 6 muajve nga miratimi i këtij Kodi. Procedurat që ndiqen deri në atë moment ruhen dhe lejedrejtimit e lëshuara sipas normave ekzistuese ruajnë vlefshmërinë e tyre. Në të njëjtën mënyrë ruajnë vlefshmërinë edhe lejedrejtimit e lëshuara përpara datës së mësipërme. Kjo vlefshmëri zgjat deri në verifikimin e parë të vlefshmërisë ose kontrollin e parë që kryhet, sipas normave të neneve 124 ose 126, pas mbarimit të afatit të treguar më sipër; në një rast të tillë bëhet përshtatja e lejedrejtimit sipas normave të reja.

2. Autoskollat ekzistuese duhet të përshtaten sipas normave të këtij Kodi brenda 6 muajsh nga miratimi i Kodit. Deri në një datë të tillë autoskollat rregullohen nga dispozitat ekzistuese.

Neni 232

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 5

1. Përdoruesit e rrugës janë të detyruar të zbatojnë sjelljet e vendosura nga ky Kod që nga data e hyrjes së tij në fuqi.

2. Për shkeljet e kryera përpara datës së treguar në pikën 1 vazhdojnë të zbatohen masat kryesore dhe ndihmëse, si dhe dispozitat që përmbajnë procedurat e verifikimit dhe zbatimit, përkatësisht të parashikuara nga dispozitat ekzistuese.

Neni 233

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 6

1. Dispozitat e kapitullit 6 zbatohen me hyrjen në fuqi të këtij Kodi.

2. Masat administrative plotësuese për verifikimin e veprave penale të parashikuara nga ky kod zbatohen për veprat penale që kryhen pas hyrjes së tij në fuqi.

Neni 234

Norma kalimtare në lidhje me kapitullin 7

1. Arkivat dhe regjistrat kombëtarë të parashikuar nga nenet 220 dhe 221, ngrihen duke filluar pas 6 muajsh nga data e hyrjes në fuqi e këtij Kodi. Nga kjo datë do të fillojë dërgimi i të dhënave të nevojshme nga entet dhe administratat e interesuara. Impianti i arkivave dhe regjistrave duhet të plotësohet në vitin pasardhës.

2. Shërbimi dhe sistemi monitor i kontrollit i treguar në nenin 222 vendosen duke filluar pas 6

muajsh nga hyrja në fuqi e këtij Kodi.

Dispozita kalimtare

(të vendosura me ligjin nr.9808, datë 24.9.2007)

Ngarkohet Këshilli i Ministrave që, me hyrjen në fuqi të këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të neneve 61, 62, 166 dhe 172 të Kodit Rrugor brenda 24 muajve.

Dispozita kalimtare

(shtuar me ligjin nr.10 488, datë 5.12.2011)

Neni 120/1 “Lejedrejtimi me pikë” i këtij Kodi hyn në fuqi 18 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij ligji.

Dispozita kalimtare

(vendosur me ligjin nr. 175/2014, datë 18.12.2014)

1. Nenet 12, 13, 14, 15, 17, pika 5, 18, pika 1, 21, 22, 23 dhe 27, të këtij ligji, hyjnë në fuqi 12 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij ligji.

2. Pika 2 e nenit 9 hyn në fuqi 2 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij ligji.

Dispozita kalimtare

(vendosur me ligjin nr. 63/2021, datë 7.5.2021)

Certifikatave të kontrollit teknik, që janë të vlefshme në momentin e hyrjes në fuqi të këtij ligji, iu zgjatet afati i vlefshmërisë sipas afateve të reja të parashikuara në të.

Neni 235

Hyrja në fuqi e normave të këtij Kodi

Normat e këtij Kodi hyjnë në fuqi 1 vit pas miratimit të tij.

Shpallur me dekretin nr.2186, datë 11.8.1998 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Rexhep Meidani.

LIGJ
Nr.8308, datë 18.3.1998

PËR TRANSPORTET RRUGORE

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr.7491, datë 29.4.1991 “Për dispozitat kryesore kushtetuese”, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI POPULLOR
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

a) Ky ligj do të zbatohet për të gjitha llojet e transportit rrugor të udhëtarëve brenda vendit dhe pjesërisht jashtë territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë nga transportues me seli në Republikën e Shqipërisë.

b) Ky ligj do të zbatohet, gjithashtu, për ushtrimin e veprimtarisë në transportin rrugor të mallrave për të tretë, me qira ose për nevojat e veta brenda vendit dhe pjesërisht jashtë territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë nga transportues me seli në Republikën e Shqipërisë.

c) Transporti rrugor i mallrave për të tretë dhe me qira ose për nevojat e veta përshin ngarkimin, shkarkimin dhe lëvizjen bosh dhe plot të mjetit.

Neni 2

a) Transporti brenda territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë është i ndaluar për transportuesit e huaj që nuk e kanë selinë në Shqipëri, me përjashtim të rasteve kur ata janë regjistruar në Regjistrin Tregtar Shqiptar dhe punojnë me mjete të regjistruara në Shqipëri.

b) Në përputhje me rregullat e marrëveshjeve ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë, rregulli i mësipërm mund të mos zbatohet.

Neni 3

Në këtë ligj termat e përdorur kanë këtë kuptim:

3.1. Transportues: person fizik ose juridik, i cili shfrytëzon mjete të transportit rrugor në pronësi në bashkëpronësi ose me qira.

3.2. Ministri: ministria përgjegjëse për veprimtarinë e transporteve.

3.3. Ministër: personi i ngarkuar me detyrën e ministrit përgjegjës për veprimtarinë e transporteve.

3.4. Mjet motorik (mjet): të gjitha mjetet e transportit që shfrytëzojnë pjesërisht a tërësisht fuqinë mekanike motorike si tërheqës ose përfshirë në të, përveç atyre hekurudhore.

3.5. Autobus: mjet motorik i prodhuar vetëm për transportin e udhëtarëve me më shumë e 8 vende të ulura, përveç atij të drejtuesit të automjetit.

3.6. Taksi: mjet motorik i prodhuar vetëm për transportin e udhëtarëve me vende të ulura jo më pak se 4 dhe jo më shumë se 8, përveç atij të drejtuesit të automjetit, që ka jo më pak se katër dyer për autoveturat dhe jo më pak se tre dyer funksionale për mikrobusët dhe është i pajisur me taksimetër.

3.7. Kamion: mjet motorik i prodhuar për transportin e mallrave ose një mjet motorik i kombinuar, ose një trajler i prodhuar për transportin e mallrave, i lidhur pas një mjeti motorik ose një mjeti motorik të kombinuar.

3.8. Mjet motorik i kombinuar: kombinimi i traktorit dhe gjysmërimorkio.

3.9. Drejtues i mjetit motorik: çdo shtetas që ka fituar shkallën e nevojshme të kualifikimit për

drejtimin e një mjete motorik.

3.10. Transporti i rregullt udhëtarësh: shërbim i rregullt transporti në itinerare dhe vendqendrim të pandryshuara, të ofruara nga transportuesi dhe të përcaktuara më parë në rregulloren e udhëtimit. Ky shërbim kryhet vetëm me autobusë dhe mund të jetë qytetës, rrethqytetës, ndërqytetës dhe ndërkombëtar.

3.11. Transport i lirë udhëtarësh: transport udhëtarësh jashtë shërbimit të rregullt, brenda vendit ose ndërkombëtar, i cili kryhet në itinerarin, çmimin, shkallën e shërbimit dhe kushte të tjera që përcaktohen në marrëveshje të drejtpërdrejtë mes transportuesit dhe përdoruesit.

3.12. Shërbim taksi: shërbimi publik që siguron një transport të menjëhershëm e të drejtpërdrejtë të udhëtarëve dhe bagazheve të tyre.

3.13. Transport për vete: transporti i mallrave me kamion, në ardhje ose në kthim, vetëm për llogari të veprimtarisë së vet.

3.14. Transport për të tretë dhe me qira: transporti i mallrave me kamion për persona fizikë a juridikë të tjerë ose dhënia e kamionit me qira.

3.15. Transport ndërkombëtar: transporti i mallrave për të tretë me qira ose për llogari të vet (pjesërisht) jashtë territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë.

3.16. Organe të transportit: organet dhe zyrat që merren me transportin në rrethe, bashki, ministri dhe organet vartëse të saj.

3.17. Licencë: e drejta për të kryer veprimtari transporti të rregullt udhëtarësh dhe veprimtari transporti mallrash për të tretë e me qira brenda dhe jashtë vendit në përputhje me këtë ligj.

3.18. Certifikatë:

a) dokument që provon mbajtjen e licencës dhe është i vlefshëm për të drejtën e operimit të një mjete;

b) dokument që i jep të drejtë një mjete vetëm për transportin e mallrave për vete brenda dhe jashtë vendit.

3.19. Leje: dokument që rrjedh nga marrëveshjet ndërkombëtare për të drejtën e kryerjes së transportit ndërkombëtar për udhëtarë ose për mallra.

3.20. Leje operimi: specifikim i të drejtës për operatorët e huaj të transportit të udhëtarëve për të kryer transport ndërkombëtar brenda territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë siç përmendet në këtë ligj.

Neni 4

Transportuesit që kryejnë veprimtari transporti në, nga dhe nëpër territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë janë të detyruar të zbatojnë dispozitat e këtij ligji dhe:

a) Të përdorin mjete transporti që kanë kaluar kontrollin e nevojshëm teknik.

b) Të mbajnë në mënyrë të rregullt regjistrime e dokumente për çdo mjet dhe për veprimtarinë e vet transportuese, si dhe t'i ruajnë ato për 5 vjet nga data e transportimit.

c) Të plotësojnë evidenca statistikore sipas formateve të miratuara nga organet përkatëse dhe t'i raportojnë ato sipas mënyrës së përcaktuar me ligj.

Përmbajtja, mënyra e regjistrimit, mënyra e raportimit dhe afatet përcaktohen në rregullore të posaçme të ministrit.

ç) Në mjet, gjatë qarkullimit, duhet të jenë dokumentet përkatëse sipas këtij ligji.

Neni 5

Veprimtaria e transportit rrugor për udhëtarë dhe mallra për të tretë dhe me qira, kryhet mbi bazën e licencës. Miratimi i saj në emër të transportuesit bëhet nga ministri ose nga organet e caktuara prej tij.

Licenca është e patjetërsueshme dhe e patransferueshme.

Veprimtaria e transporti të mallrave për vete kryhet mbi bazën e certifikatës.

Kriteret, rregullat, afatet dhe dokumentacioni për dhënien e licencës, certifikatës dhe lejes përcaktohen me udhëzim të ministrisë.

Licencat, certifikatat dhe lejet jepen kundrejt pagesës. Tarifat përcaktohen nga Ministria në bashkëpunim me Ministrinë e Financave.

Neni 6

Parimet bazë për dhënien e licencës janë:

- a) Kompetenca profesionale;
- b) reputacioni i mirë;
- c) besueshmëria financiare;
- ç) gjendja teknike e mejteve të transportit dhe kërkesat ndaj tyre.

Neni 7

Licenca për veprimtarinë e transportit humbet vlerën kur:

- a) vdes ose humb zotësinë për të vepruar mbajtësi i saj;
- b) mbaron personi juridik, mbajtësi i licencës;
- c) mbaron afati i dhënies së saj.

Neni 8

Licenca për veprimtarinë e transportit hiqet nga organi që e lëshon atë kur:

- a) kërkohet nga mbajtësi i saj;
- b) veprimtaria nuk fillon në kohën e përcaktuar në të;
- c) mbajtësi i licencës nuk plotëson një ose më shumë nga kërkesat e nenit 6;
- ç) mbajtësi i licencës shkel detyrimet e përcaktuara në këtë ligj.

KREU II TRANSPORTI I UDHËTARËVE

Neni 9

Shteti, nëpërmjet organeve të veta, organizon transportin e udhëtarëve, kur ai kryhet me mjete motorike, përveç atyre të përdorimit vetjak.

Transporti i udhëtarëve lejohet vetëm me mjete origjinale të prodhuara për këtë lloj transporti. Kushtet që duhet të plotësojnë këto mjete përcaktohen me udhëzim të Ministrisë.

Neni 10

a) Mbajtësi i licencës, pas pagesës së çdo udhëtari që përdor këtë shërbim, është i detyruar të pajisë atë me biletë ose faturë si provë e qënies së një kontrate mes tyre.

Të drejtat dhe detyrimet specifike të palëve janë përcaktuar në dispozitat e Kodit Civil.

b) Tarifat e transportit të udhëtarëve zbatohen mbi bazën e dispozitave të ligjit “Për çmimet dhe tarifat”.

Tarifat e transportit të udhëtarëve me subvencion nga shteti miratohen nga Këshilli i Ministrave.

Neni 11

Ndalohet vendosja në mjetet e transportit të udhëtarëve e fotografive dhe objekteve të tjera me karakter pornografik.

KREU II.1 TRANSPORTI ME AUTOBUS BRENDA VENDIT

Neni 12

Transporti me autobusë brenda vendit përfshin transportin e udhëtarëve në linja të rregullta

qytetëse, rrethqytetëse dhe transportin e lirë.

Neni 13

Transporti qytetës është një shërbim i veçantë që plotëson nevojat e popullsisë së një qyteti, duke kryer shërbim të rregullt me autobusë brenda vijave kufizuese të tij ose duke lidhur qendra të rëndësishme ekonomike dhe sociale me pjesët e tjera të qytetit.

Neni 14

Këshilli bashkiak, duke u mbështetur në nevojat për transport qytetës, organizon, drejton, financon dhe kontraktton, sipas rastit, kryerjen e këtij transporti me autobusë brenda juridiksionit të vet.

Transporti qytetës mund të kryhet vetëm nga shoqëritë të cilat në objektin e veprimtarisë të shprehura në aktet e themelimit, kanë parashikuar veprimtarinë e transportit të udhëtarëve.

Neni 15

Transporti rrethqytetës është shërbim i rregullt transporti, i cili plotëson nevojat e popullsisë që lëviz nga qendrat e banuara të komunave në drejtim të qytetit dhe anasjelltas, si dhe ndërmjet qendrave të banuara brenda rrethit. Ky lloj transporti kryhet nga persona fizikë dhe juridikë të organizuar në shoqëri transporti e të pajisur me licencë.

Neni 16

Transporti ndërqytetës, si transport i rregullt është shërbimi që plotëson nevojat e lëvizjes së popullsisë nga:

a) një qytet në një qytet të një rrethi tjetër;

b) stacionet fundore hekurudhore, detare, aeroporte, liqenore dhe pikat kufitare tokësore me qytete të rretheve të ndryshme.

Ky lloj transporti kryhet nga persona juridikë të organizuar në shoqëri transporti e të pajisur me licencë.

Neni 17

Transporti ndërqytetës i udhëtarëve, si transport i rregullt, kryhet nga ana e shoqërive me ekskluzivitet brenda afatit të përcaktuar në licencë.

Për të fituar ekskluzivitetin e shërbimit, një shoqëri transporti duhet të ketë numrin e autobuseve në përputhje me nevojat e linjës.

Neni 18

Autobusët ndërqytetës me kohëzgjatje të lëvizjes në linjë më tepër se 8 orë, detyrimisht duhet të jenë me dy drejtues.

Neni 19

a) Rrjeti i linjave ndërqytetëse dhe numri i orareve në to miratohen nga Ministri.

b) Në linjat ndërqytetëse paralel me hekurudhën numri i orareve harmonizohet me transportin hekurudhor të udhëtarëve.

Neni 20

Rrjeti i linjave rrethqytetëse dhe numri i orareve në to miratohen nga këshilli i rrethit.

Neni 21

Shërbimi i transportit të udhëtarëve dhe bagazheve kryhet nëpërmjet agjencive të transportit, rregullat kryesore të veprimtarisë së të cilave përcaktohen me akte të Këshillit të Ministrave.

Neni 22

Vendet e nisjes e të mbërritjes së autobusëve dhe të agjensive të transportit të udhëtarëve përcaktohen nga këshilli i bashkisë ose i komunës.

Nuk mund të organizohet transporti me autobusë, si pikënisje nga një qendër e banuar, bashki ose komunë, në qoftë se aty nuk është organizuar njëkohësisht shërbimi i rregullt me agjenci.

Neni 23

Në interes të shoqërisë, për plotësimin e nevojave me transport, Ministria dhe organet e pushtetit lokal mund të autorizojnë përkohësisht ushtrimin e veprimtarisë së transportit jashtë linjave të miratuara më parë.

Neni 24

Transportuesi që ngarkohet të kryejë transportin me autobusë duhet të plotësojë kushtet dhe të zbatojë rregullat e përcaktuara me akte të veçanta të Këshillit të Ministrave.

KREU II.2 TRANSPORTI I LIRË ME AUTOBUSË

Neni 25

Transporti i lirë sipas përcaktimit të bërë në nenin 3, pika 3.11 është objekt i këtij ligji.

Transport i lirë konsiderohet, gjithashtu, transporti me autobusë i punonjësve ose i personave të tjerë që lidhen me kryerjen e veprimtarisë së vet subjektit që e ka në pronësi autobusin ose e merr atë me qira, si dhe transportimi i familjeve të punonjësve të vet për nevoja sociale.

Neni 26

Transporti i lirë kryhet pa licencë, me dyer të mbyllura, pa lënë dhe pa marrë udhëtarë gjatë udhëtimit nga pika e nisjes dhe deri në pikën e mbërritjes dhe anasjelltas.

Në rastet kur transporti i udhëtarëve kryhet në një drejtim, autobusi kthehet bosh në destinacion.

Neni 27

Transporti turistik, si një transport i lirë, është, gjithashtu, objekt i këtij ligji.

Agjencitë turistike, për kryerjen e veprimtarisë së tyre, kanë të drejtë të marrin autobusë me qira, sipas kontratës nga persona fizikë a juridikë.

Neni 28

Në autobusin, me të cilin kryhet transport i lirë, duhet të jenë detyrimisht dokumentet e pronësisë ose kontrata e qirasë dhe lista e personave që transportohen, e cila përpilohet nga përdoruesi i transportit ose agjencia turistike.

KREU II.3 TRANSPORTI NDËRKOMBËTAR ME AUTOBUS

Neni 29

Transporti rrugor ndërkombëtar me autobus kryhet në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë, në linja të rregullta dhe i lirë.

Kushtet dhe rregullat përcaktohen me udhëzim të ministrit.

Në rast se me shtete të veçanta nuk janë përfunduar marrëveshje, transporti rrugor ndërkombëtar me autobus kryhet në përputhje me këtë ligj dhe rregullat e përcaktuara në aktet përkatëse të organizmave ndërkombëtarë, në të cilat Republika e Shqipërisë ka aderuar.

Gjatë kryerjes së transportit rrugor ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus drejtuesit e autobusit janë të detyruar të njohin dispozitat e këtij ligji dhe ato të marrëveshjeve ndërkombëtare për transportin rrugor.

Neni 30

Transporti rrugor ndërkombëtar i udhëtarëve me autobus në linja të rregullta kryhet nga persona juridikë të organizuar në shoqëri transporti dhe i nënshtrohet sistemit të licencimit.

Sistemi i certifikimit (neni 3, pika 3.18 a, b) dhe të lejeve (pika 3.19) i nënshtrohet edhe transporti vajtje-ardhje i disa grupeve të formuara më parë, ku detyrimisht udhëtimi i parë në kthim dhe udhëtimi i fundit në vajtje kryhet bosh, si dhe lëvizja e autobusit bosh për të marrë një grup udhëtarësh.

Transporti ndërkombëtar tranzit me autobus kryhet në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë.

Neni 31

Transportuesit që nuk e kanë selinë në Republikën e Shqipërisë, kryejnë transport për/dhe nga territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë, sipas rregullave të përcaktuara në marrëveshjet ndërkombëtare e të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë.

Transporti brenda territorit tokësor të Republikës së Shqipërisë nga transportues që nuk e kanë selinë në Republikën e Shqipërisë, është i ndaluar. Përjashtimi bëhen vetëm me leje të lëshuar nga ministri.

Mënyra e dhënies ose e shkëmbimit të lejeve dhe lejeve të operimit, rregullat dhe organet që ndjekin zbatimin e tyre, për secilin lloj transporti ndërkombëtar me autobusë, si dhe lejimi i kalimit pa leje përcaktohen në marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë.

Neni 32

Transportuesi shqiptar mund të fitojë një licencë për kryerjen e transportit ndërkombëtar me autobus në linja të rregullta, kur ai paraqitet me një punë të sukseshme në transportin e udhëtarëve për një periudhë jo më pas se 3 vjet.

Kërkesa për licencë transporti në linjat ndërkombëtare me autobus i nënshtrohet provës për plotësimin e kushteve të përcaktuara me udhëzim të ministrit.

Neni 33

Çmimet e biletave të linjave ndërkombëtare të transportit me autobus dhe të bagazheve miratohen nga Ministria në bashkëpunim me organin kompetent të shtetit tjetër, në çastin e lidhjes së marrëveshjes ose të dhënies së licencës.

Neni 34

Organet doganore të pikave kufitare ku bëhet kalimi i autobusëve që kryejnë transportin ndërkombëtar, detyrohen të bëjnë kontrollin e dokumentacionit përkatës në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij.

KREU II.4 TRANSPORTI ME TAKSI

Neni 35

Licenca për shërbimin taksi jepet nga kryetari i bashkisë së qytetit përkatës.
Këshilli i bashkisë, me vendim të tij, përcakton mënyrën e rregullimit të këtij shërbimi dhe numrin maksimal të taksive.

Neni 36

Rregullat dhe kushtet për kërkesa të veçanta për taksitë, si dhe për zbatimin e tarifave dhe çmimeve, përcaktohen nga ministri.

Këshilli i bashkisë përcakton, në përputhje me udhëzimet e Ministrisë, nivelet e diferencuara të çmimeve dhe tarifat brenda juridiksionit të vet.

Niveli dysheme i tarifave të shërbimit taksi, për të gjitha llojet e taksive, nuk mund të jetë më pak se dyfishi i çmimeve të shërbimeve të njëjta me autobus (qytetës, rrethqytetës dhe ndërqytetës).

Neni 37

Transporti i udhëtarëve me taksi në linjë të rregullt është i ndaluar.

Nuk lejohet krijimi i stacioneve të taksive në stacionet qytetëse dhe ndërqytetëse të autobusëve, për të kryer transport të udhëtarëve në linja të rregullta.

Neni 38

Shërbimi me taksi pa licencë dhe me mjete të tjera jashtë atyre të përcaktuara në nenin 3, pika 3.6, është i ndaluar.

Kushtet dhe rregullat e përgjithshme për kryerjen e këtij lloji shërbimi përcaktohen me udhëzim të ministrit.

KREU III TRANSPORTI I MALLRAVE

Neni 39

Transporti i mallrave brenda vendit dhe ai ndërkombëtar është transporti që kryhet nga shoqëri transporti, persona fizikë ose filiale të shoqërive tregtare, shoqëruar me dokumentet përkatëse dhe ato suplementare që përcaktohen me dispozita të veçanta të Këshillit të Ministrave.

Neni 40

Veprimtaria e agjencive spedicionere është objekt i licencimit.

Kriteret për dhënien e licencës dhe procedurat përcaktohen me rregullore të veçantë të ministrit.

KREU III.1 TRANSPORTI I MALLRAVE ME QIRA DHE PËR TË TRETË

Neni 41

Transporti i mallrave me qira dhe për të tretë është i ndaluar të kryhet pa licencën përkatëse.

Neni 42

Kur transporti i mallrave për të tretë dhe me qira kryhet me pagesë, ky çmim të mbështetet në dispozitat e ligjit "Për çmimet dhe tarifat".

Neni 43

Dispozitat e këtij ligji nuk do të zbatohen për subjekte, mjetet e të cilave kanë kapacitet transportues nën 500 kg.

Neni 44

Llojet e transportit të mallrave me qira dhe për të tretë, të cilat mund të kryhen pa licencë, përcaktohen me udhëzim të veçantë të Ministrisë.

KREU III.2 TRANSPORTI I MALLRAVE PËR VETE

Neni 45

Transporti i mallrave për nevojat e veta brenda vendit është i ndaluar të kryhet pa certifikatë.

Neni 46

Dispozitat e këtij ligji nuk do të zbatohen për mjetet me kapacitet transportues nën 500 kg.

Neni 47

Llojet e mallrave për transport brenda vendit për nevojat e veta që nuk kanë nevojë për certifikatë, përcaktohen me udhëzim të veçantë të Ministrisë.

KREU III.3 TRANSPORTI NDËRKOMBËTAR I MALLRAVE

Neni 48

- a) Ky ligj do të zbatohet edhe për transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave, për aq sa nuk shprehet ndryshe në marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë.
- b) Transporti ndërkombëtar i mallrave me qira dhe për të tretë është i ndaluar të kryhet pa licencë.
- c) Transporti ndërkombëtar i mallrave për nevojat e veta është i ndaluar të kryhet pa certifikatë.

Neni 49

Transporti ndërkombëtar i mallrave me qira, për të tretë dhe për nevojat e veta, kryhet me mjete, kapaciteti i të cilave përcaktohet me udhëzim të ministrit.

Neni 50

- a) Mjetet që kryejnë transport ndërkombëtar të mallrave, duhet të jenë të pajisur me dokumente të përcaktuara nga ministri dhe dokumente të kërkuara nga marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë, me përjashtim të rasteve të përcaktuara ndryshe në këto marrëveshje.
- b) Format i dokumenteve të përcaktuara si më sipër miratohet dhe jepet nga ministri ose

organet e autorizuar prej tij.

c) Ministri ose organe të tjera kompetente do të sigurojnë informacionin e nevojshëm.

KREU IV

TRANSPORTI I MALLRAVE NGA TRANSPORTUES QË NUK KANË SELINË NË SHQIPËRI

Neni 51

Transporti i mallrave nga, për në dhe përmes Republikës së Shqipërisë nga transportues që nuk e kanë selinë në të, është i ndaluar.

Kjo pengesë hiqet vetëm në zbatim dhe në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë.

Neni 52

Një transportues që nuk e ka selinë në Republikën e Shqipërisë, ndalohet të kryejë transport ndërkombëtar në territorin tokësor të Republikës së Shqipërisë.

Kjo pengesë mund të hiqet vetëm me leje të lëshuar nga Ministria.

Neni 53

Këshilli i Ministrave nxjerr aktet përkatëse në lidhje me:

1. kushtet, me të cilat jepet ose hiqet leja;
2. mundësinë e përjashtimit nga leja;
3. mundësinë e refuzimit të hyrjes në territorin e Republikës së Shqipërisë.

KREU V

TRANSPORTI I MALLRAVE TË RREZIKSHME

Neni 54

a) Mallrat e rrezikshme janë lëndë a sende që për vetitë e tyre (helmim, shpërthim, vetëdezje, avullim, infeksionim dhe radioaktivitet) paraqesin gjatë transportimit rrezik për sigurimin e njerëzve dhe të mjedisit.

b) Klasifikimi dhe emërtimi i mallrave të rrezikshme përcaktohet në akte të Këshillit të Ministrave.

c) Është i ndaluar transportimi i mallrave të rrezikshme pa leje të lëshuar nga ministri ose organet e autorizuar prej tij. Përjashtohen nga lejet transporti i mallrave të rrezikshme me mjete të Forcave të Armatosura gjatë përmbushjes së detyrave të tyre.

Neni 55

Lejet jepen për kohë të caktuara dhe në përputhje me kushtet kufizuese të ngarkesës, shpejtësisë, rrugëve të kalimit dhe shoqërimit të ngarkesës.

Për përcaktime më të hollësishme Ministria nxjerr udhëzime të veçanta.

Neni 56

Dërguesi i mallit është i detyruar t'i dorëzojë transportuesit, para fillimit të veprimtarisë, listat e mallrave të deklaruara për transport.

Dërguesi është i detyruar të paralajmërojë transportuesit për rreziqet që rrjedhin nga natyra e mallrave që transportohen dhe, në raste të veçanta, t'i japë atij edhe instruksione me shkrim për parandalimin e rreziqeve ose mënjanimin e pasojave të rastit gjatë transportimit.

Transportuesi është i detyruar të verifikojë, sipas dokumenteve, të dhënat nga dërguesi, nëse mallrat e rrezikshme janë të lejuara të transferohen dhe të sigurohet që personeli i mjetit të transportit

është i informuar me natyrën e mallrave të rrezikshme dhe me masat e përcaktuara në porositë me shkrim të dërguesit.

Personeli i mjetit të transportimit të mallrave të rrezikshme është i detyruar të veprojë sipas dispozitave të mësipërme. Në personelin, përveç drejtuesit a drejtuesve, futet edhe shoqëruesi ose shoqëruesit e mallit, të autorizuar nga transportuesi për këtë qëllim.

Neni 57

Transportuesi duhet të përdorë për transportimin e mallrave të rrezikshme vetëm mjete të përshtatshme për këtë qëllim, të përcaktuara dhe të garantuara nga çertifikata origjinale e prodhuesit ose e autoritetit homologues të njohur ligjërisht.

Transportuesi është i detyruar të kryejë transportin e mallrave të rrezikshme vetëm nga drejtues me aftësi dhe stazh, sipas përcaktimeve të Kodit Rrugor për transportimin e mallrave të rrezikshme.

Të gjitha rregullat që për efekt të klasifikimit të mallrave të rrezikshme dhe kushteve të tjera që lidhen me to, kanë të bëjnë me transportin e mallrave për të tretë, me qira dhe për vete, miratohen nga Këshilli i Ministrave.

Neni 58

Lejohet transportimi i mallrave të rrezikshme me mjete që nuk plotësojnë kushtet e nenit 57, në ato raste kur natyra e mallrave që transportohen garanton ruajtjen dhe transportimin e tyre me enë, ambalazh e kontener, që janë të garantuar nga çertifikata përkatëse e lëshuar nga prodhuesi i mallit.

Neni 59

Për transportimin e mallrave të rrezikshme ndërmjet dërguesit dhe transportuesit lidhet marrëveshje, ku përcaktohen detyrimet e ndërsjella dhe përgjegjësitë që burojnë nga zbatimi i saj.

Neni 60

Në mjetin që transporton mallra të rrezikshme gjatë transportimit duhet të jetë i gjithë dokumentacioni i nevojshëm, sipas këtij ligji dhe akteve që rrjedhin prej tij.

Transporti quhet i kryer me konfirmimin me shkrim të marrjes në dorëzim të mallit nga pritësi, i përcaktuar në marrëveshje nga dërguesi dhe një kopje e mban transportuesi.

Afati i ruajtjes së dokumenteve të transportit të mallrave të rrezikshme nga të gjitha subjektet që lidhet me të, është 10 vjet.

Neni 61

Nuk lejohet transportimi i mallrave të rrezikshme, sipas përcaktimeve të neneve 54 dhe 55 të këtij ligji në mjetet e transporti të udhëtarëve.

Neni 62

Transporti ndërkombëtar i mallrave të rrezikshme nga, ne ose nëpër Republikën e Shqipërisë, i kryer nga subjektet e huaja ose subjektet shqiptare, kryhet në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe aktet që rrjedhin prej tij, për aq sa ato nuk bien ndesh me marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkruara në emër të Republikës së Shqipërisë.

Neni 63

Ministri, nëpërmjet udhëzimeve të tij të mëtejshme përcakton masa për zbatimin e direktivave të mëvonshme të Komunitetit Europian dhe organizimave të tjerë ndërkombëtarë për sigurinë në transportin e mallrave të rrezikshme.

KREU VI
KONTROLLI SHETËTOR DHE MBIKËQYRJA E KUALIFIKUAR NË TRANSPORTIN
RRUGOR

Neni 64

Kontrollin shtetëror dhe mbikëqyrjen e kualifikuar në transportin rrugor e kryejnë organet e specializuara të kontrollit të transportit, sipas nenit 3, pika 3.16.

Gjatë kësaj veprimtarie këto organe verifikojnë nëse transportuesit përmbushin detyrat e përcaktuara në këtë ligj dhe e ushtrojnë atë sipas licencave, ljeve dhe çertifikatave.

Neni 65

Personat e ngarkuar me detyrën e kontrollit shtetëror janë të autorizuar nga organi i specializuar i kontrollit dhe pajisen me dokumentin përkatës të identitetit si kontrollor. Ata e ushtrojnë veprimtarinë sipas këtij ligji duke verifikuar të gjithë dokumentacionin dhe evidencat që i trakojnë transportit rrugor.

Neni 66

Transportuesi është i detyruar t'i paraqesë kontrollorit gjithë dokumentet e kërkuara dhe t'i krijojë atij të gjitha lehtësitë për ushtrimin e kompetencave sipas këtij ligji.

Neni 67

Mbikëqyrjen superiore shtetërore në të gjitha problemet e transportit rrugor e kryen Ministria. Mbikëqyrësi superior shtetëror kontrollon punën e mbikëqyrësit të kualifikuar shtetëror të përcaktuar në udhëzimin e ministrit.

Në detyrat e mbikëqyrësit superior shtetëror përfshihen edhe ato të përcaktuara në nenin 65.

Neni 68

Shkeljet e rregullave të parashikuara në pikën 3.10 të nenit 3, në nenet 4, 11, 26, 28, 31 paragrafi i dytë, 35, 36 paragrafi i dytë, 37 paragrafi i dytë, 38 paragrafi i parë dhe në nenin 66 të këtij ligji, kur nuk formojnë vepër penale, dënohen për kundërvajtje administrative me gjobë nga 5000 deri në 100000 lekë, kurse shkeljet e rregullave të parashikuara nga nenet 56, 57, 60, paragrafi i parë dhe i tretë, dhe neni 61 të këtij ligji, dënohen me gjobë nga 50000 deri në 200000 lekë.

Neni 69

Të ardhurat nga të gjitha llojet e gjobave për shkeljet e parashikuara nga ky ligj i kalojnë në masën 20 për qind organit që konstaton shkeljen. Këto të ardhura përdoren për përmirësimin e shërbimit në zbatim të këtij ligji, kurse 80 për qind e këtyre të ardhurave i kalojnë buxhetit të shtetit.

Neni 70

Kundërvajtjet administrative konstatohen nga personat e ngarkuar me detyrën e kontrollit shtetëror të transportit.

Gjykimi dhe dënimi për kundërvajtjet administrative bëhet nga komisionet e kundërvajtjeve pranë organeve të kontrollit të transportit të përcaktuara nga Ministria.

Kundër vendimit të dënimit me gjobë, mund të bëhet ankim në gjykatën e rrethit brenda 5 ditëve nga data e njoftimit të vendimit.

Neni 71

Në zbatim të nenit 10, shkronja a, paragrafi i parë, kontrollori ka të drejtë të verë gjobë në vend për:

a) mospajisje me biletë, çdo udhëtar në transportin qytetës me 5 fishin e vleftës së biletës, kurse në të gjitha llojet e tjera të transportit të udhëtarëve me dyfishin e saj;

b) mospajisjen me biletë të udhëtarëve në transportin qytetës, faturinoja gjobitet me gjysmën e vleftës së biletave të munguara në momentin e kontrollit.

Masa e gjobës dokumentohet në fletëgjobën përkatëse, një kopje e së cilës i jepet detyrimisht kundërvajtësit.

Neni 72

Shqyrtimi dhe diskutimi i dënimeve administrative kryhen në përputhje me ligjin “Për kundërvajtjet administrative”.

Neni 73

Një person fizik ose juridik, interesat e të cilit janë të lidhura me një vendim të marrë sipas këtij ligji ose akteve në zbatim të tij, me përjashtim të dënimeve për kundërvajtjet administrative, mund të ankohet kundër këtij vendimi brenda tridhjetë ditëve nga koha që ai vendim i është bërë i njohur atij tek ministri përkatës.

Kundër vendimit të ministrit, subjekti mund të ankohet në gjykatë.

Neni 74

Kur organet e policisë gjatë ushtrimit të veprimtarisë së tyre, vërejnë shkelje të këtij ligji, bashkëpunojnë me organet e specializuara për kontrollin dhe mbikëqyrjen e transportit dhe marrin masat përkatëse, sipas kompetencave që ka ky organ.

Neni 75

Organet e doganës në kufirin shtetëror kontrollojnë nëse drejtuesi i mjetit që kalon kufirin ka dokumentet e parashikuara për kryerjen e transportit ndërkombëtar.

Për mjetet e huaja që hyjnë në territorin e Republikës së Shqipërisë verifikohet pajisja me dokumentet dhe me lejet përkatëse të kërkuara nga ky ligj dhe nga marrëveshjet ndërkombëtare.

Neni 76

Organet e doganës kontrollojnë në kufirin shtetëror nëse drejtuesi i mjetit që transporton mallra të rrezikshme, është i pajisur me dokumentet e nevojshme sipas dispozitave të këtij ligji dhe marrëveshjeve ndërkombëtare.

Në rast të kundërt organet e doganës ndalojnë qarkullimin e mjetit në hyrje ose dalje të kufirit shtetëror.

Gjuha e dokumenteve përcaktohet në marrëveshjet ndërkombëtare të nënshkuara në emër të Republikës së Shqipërisë.

Neni 77

Ministria u bën të njohura organeve të kontrollit të kalimit kufitar modelet e dokumenteve me të cilat duhet të jenë të pajisura mjetet e transporteve ndërkombëtare dhe përparësitë e kalimit të tyre.

KREU VII DISPOZITA TË FUNDIT

Neni 78

Ministria është organi më i lartë shtetëror që përfaqëson Republikën e Shqipërisë në marrëveshjet a konventat dypalëshe dhe shumëpalëshe për transportet rrugore.

Kur si pasojë e zbatimit të marrëveshjeve ose konventave lëshohen leje të llojeve të ndryshme për transportet rrugore, ato administrohen nga Ministria, e cila ka të drejtë ta delegojë administrimin.

Çmimi i lejeve caktohet nga Ministria në bashkëpunim me Ministrinë e Financave.

Neni 79

Transportuesit që organizohen në shoqata, pa qëllim fitimi, për shprehjen dhe mbrojtjen e interesave të tyre, sipas dispozitave të Kodit Civil, krijojnë marrëdhënie me ministrinë në zbatim të këtij ligji.

Ministri, sipas karakterit të objektit të shoqatës transportuese, mund t'i delegojë asaj funksione të kufizuara dhe të kontrolluara prej tij.

Neni 80

Shteti nuk mban përgjegjësi për dëmet që u shkaktohen subjekteve gjatë veprimtarisë së transportit rrugor, të cilat vijnë si pasojë e mosnjohjes dhe e mosrespektimit të këtij ligji, si dhe të akteve në zbatim të tij.

Transportuesit janë të detyruar t'ua bëjnë të ditur ato gjithë punonjësve të tyre.

Neni 81

Mosmarrëveshjet ndërmjet palëve të lindura në zbatim të këtij ligji dhe në interes të tyre, zgjidhen në rrugë gjyqësore.

Neni 82

Kur nga shkelja e dispozitave të këtij ligji dhe akteve në zbatim të tij rrjedhin vepra penale, personat përgjegjës mbajnë përgjegjësi penale, sipas dispozitave të Kodit Penal të Republikës së Shqipërisë.

Neni 83

Në zbatim të nenit 3, pika 3.10 të këtij ligji, transportuesi është i detyruar të hartojë rregulloren e udhëtimit, e cila duhet të ndodhet në mjet dhe pjesë të rëndësishme të saj, duhet të afishohen në vende të dukshme të mjetit. Kriteret bazë për hartimin e rregullores përcaktohen me udhëzim të Ministrisë.

Neni 84

Transportuesit janë të detyruar të njohin dhe zbatojnë gjithë kuadrin ligjor, me të cilin lidhen problemet e transportit në mënyrë të drejtëpërdrejtë ose jo, si Kodin Rrugor, Kodin e Punës, Kodin Doganor, ligjin "Për çmimet dhe tarifat", marrëveshjet qeveritare me shtetin a shtetet, për të cilat ai është i interesuar të operojë etj.

Neni 85

Është e detyrueshme të kryhet përkujdesja dhe transporti me përparësi, kundrejt të gjitha lehtësive që jep ligji, për të gjitha subjektet që i përfitojnë këto lehtësi në transportin qytetës dhe jashtë qytetit, duke përcaktuar me shënim të veçantë edhe vendet e ndënjies për ta.

Udhëtarët që përfitojnë lehtësi me ligje të veçanta, duhet të paraqesin në çdo rast udhëtimi dokumentin që përcakton ligji për ta.

Neni 86

1. Në Ministri krijohet komisioni i transportit rrugor.
2. Përbërja e komisionit vendoset me akt të veçantë të Këshillit të Ministrave. Qëllimi, detyrat dhe çdo hollësi tjetër përkatëse që lidhet me funksionimin e këtij komisioni, caktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.
3. Kryetar i komisionit caktohet zëvendësministri përkatës.
4. Anëtarë të komisionit caktohen edhe përfaqësues të shoqatave të transportuesve shqiptarë rrugorë.
5. Ministri cakton një sekretari që siguron mbarëvajtjen e punës së komisionit.

Neni 87

1. Licencat e lëshuara para daljes së këtij ligji, janë të vlefshme deri në afatin e përcaktuar në to. Ato mund të rinovohen vetëm kur mbajtësi i licencës plotëson kushtet e përcaktuara në dispozitat e këtij ligji dhe aktet në zbatim të tij.
2. Nëse vlefshmëria e licencës zgjat për një periudhë më pak se dymbëdhjetë muaj nga data e hyrjes në fuqi të ligjit, ministri mund të lejojë një periudhë kalimtare vlefshmërie për licencën, në mënyrë që mbajtësi i licencës të përshtatet me detyrimet e këtij ligji.
3. Periudha kalimtare nuk mund të jetë më shumë se dymbëdhjetë muaj.

Neni 88

Këshilli i Ministrave dhe ministritë e ngarkuara për zbatimin e këtij ligji të marrin masa për nxjerrjen e vendimeve e të udhëzimeve përkatëse brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e tij.

Neni 89

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas shpalljes në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.2034, datë 3.4.1998 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Rexhep Meidani

L I G J
Nr.8450, datë 24.2.1999

**PËR PËRPUNIMIN, TRANSPORTIMIN DHE TREGTIMIN E NAFTËS, TË GAZIT
DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE**

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83 pika 1 të Kushtetutës me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Shteti përcakton politikën e zhvillimit të veprimtarive në fushën e përpunimit, transportimit dhe tregtimit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, si dhe ushtron funksionin e tij rregullator, në përputhje me nevojat e vendit, të mbrojtjes kombëtare dhe të sigurimit publik, duke respektuar parimet e ekonomisë së tregut.

Neni 2

Në zbatim të këtij ligji, ministria, që mbulon veprimtarinë e hidrokarbureve, është përfaqësuese e shtetit në fushën e përpunimit, transportimit dhe tregtimit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre.

Për ndjekjen dhe realizimin e dispozitave të këtij ligji, si dhe të ligjit nr.7746, datë 28.7.1993 "Për hidrokarburet" (kërkimi dhe prodhimi), me ndryshimet përkatëse, në ministri funksionon Drejtoria e Përgjithshme e Hidrokarbureve.

Neni 3

Dispozitave të këtij ligji u nënshtrohen, pa asnjë dallim, të gjithë personat juridikë, publikë ose privatë, vendas apo të huaj, që kanë si objekt të veprimtarisë së tyre përpunimin, transportimin e tregtimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre.

Përjashtimisht, Këshilli i Ministrave u jep personave juridikë të caktuar, disa funksione apo kompetenca që i përkasin sektorit publik dhe që lidhen me zhvillimin e veprimtarive, objekt i këtij ligji.

Neni 4

Ushtrimi i veprimtarive në fushën e përpunimit, transportimit dhe tregtimit të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre bëhet vetëm nga persona juridikë, pasi të jenë pajisur paraprakisht me lejet dhe autorizimet përkatëse, sipas përcaktimeve të këtij ligji. Në mungesë të këtyre lejeve dhe autorizimeve, veprimtaria e kryer quhet e paligjshme.

Neni 5

Ushtrimi i veprimtarive të parashikuara në këtë ligj i nënshtrohet dispozitave të legjislacionit shqiptar për mbrojtjen e mjedisit.

Neni 6

Importimi dhe eksportimi i naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre bëhet lirisht, nga dhe në cilindo shtet, në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe të marrëveshjeve ndërkombëtare të kësaj fushe, ku shteti ynë është palë, duke respektuar dobinë ekonomike.

Neni 7

Këshilli i Ministrave ka kompetencë liberalizimin e çmimeve të shitjes me pakicë të nënprodukteve të naftës dhe të gazit. Në situata të veçanta tregu, Këshilli i Ministrave mund të vendosë kufizime të përkohshme (çmime tavan apo dysheme) për çmimet e shitjes me pakicë të nënprodukteve të naftës e të gazit.

Neni 8

Personat juridikë, që ushtrojnë veprimtari në përputhje me këtë ligj, janë të detyruar të paraqesin në ministri informacion për programin e zhvillimit, si dhe të dhënat periodike, që lidhen me realizimin e veprimtarisë së tyre. Lloji i të dhënave dhe informacionit, forma dhe afatet e dërgimit të tyre, nga personat juridikë, përcaktohen kjo ministri.

Ministria përgjigjet për përpunimin dhe publikimin e këtij informacioni, duke përcaktuar formën, afatet dhe mënyrën e botimit.

Neni 9

Rezerva e sigurisë

1. Për mbulimin e nevojave të konsumit kombëtar në periudha krize dhe situatash të jashtëzakonshme brenda territorit të vendit, rafineritë e naftës dhe shoqëritë e tregtimit me shumicë janë të detyruara të mbajnë rezerva sigurie. Këshilli i Ministrave përcakton kategoritë e naftës dhe të nënprodukteve të saj, për të cilat duhet mbajtur rezerva e sigurisë.

2. Rafineritë e naftës dhe shoqëritë e tregtimit me shumicë të naftës, gazit natyror dhe nënprodukteve të tyre janë të detyruara të mbajnë rezerva sigurie, të barabarta me 30 ditë mesatare shitjeje, sasi që llogaritet duke u mbështetur në të dhënat dhe rezultatet faktike të veprimtarisë së vitit të mëparshëm.

3. Sasia e rezervës së sigurisë, që detyrohet të mbajë çdo rafineri naftë dhe çdo shoqëri tregtimi me shumicë, përcaktohet sipas kriterëve të mësipërme, me urdhër të ministrit. Drejtoria e përgjithshme e hidrokarbureve përgjigjet për kontrollin e sasive të rezervës së sigurisë në të gjitha subjektet.

Rafineritë e naftës dhe shoqëritë e tregtimit me shumicë detyrohen të plotësojnë sasinë përkatëse të rezervës së sigurisë, brenda 9 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

4. Rafineritë e naftës, rezervën e sigurisë deri në 50 për qind të sasisë së saj, mund ta mbajnë edhe në formën e naftës bruto në rezervuarët e tyre apo në rezervuarët e shoqërive të prodhimit të naftës, me të cilat ato kanë kontrata furnizimi. Shoqëria e tregtimit me shumicë rezervën e sigurisë e mban në rezervuarët pronë të shoqërisë apo të marra në përdorim prej saj në bazë të një kontrate.

Neni 10

Në kuptim të këtij ligji, nafta, gazi natyror dhe nënproduktet e tyre klasifikohen në kategori, si vijon:

Kategoria O
A.Nafta bruto
B.Gazi natyror

Kategoria I
A.Gazi i lëngshëm

Kategoria II
A.Benzinë automjetësh
B.Benzinë mjetësh të fluturimit ajror
C.Nënprodukte të tjera, të lëngshme si: benzol, toluol, ksilol, solven, white spirit.

Kategoria III
A.Gazoil (Diezel)
B.Vajguri ndriçues
C.Lëndë djegëse për mjetët e fluturimit ajror reaktive (kerozene)

Kategoria IV
A.Vajrat
B.Solarë

Kategoria V
A.Bitum (asfalt)
B.Mazut

KREU II

PERSONAT JURIDIKË, QË USHTROJNË VEPRIMTARI TË PËRPUNIMIT, TRANSPORTIMIT DHE TREGTIMIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE

Neni 11

Personat juridikë, që i nështrohen këtij ligji, në përputhje me natyrën e veprimtarisë së ushtruar, klasifikohen si vijon:

- a) rafineri naftë, që ushtrojnë veprimtari të përpunimit të naftës bruto;
- b) naftësjellës e gazsjellës, që ushtrojnë veprimtarinë e transportimit të naftës bruto dhe të gazit natyror (kategoria O);
- c) shoqëritë e tregtimit me shumicë, që ushtrojnë veprimtarinë e tregtimit me shumicë të naftës bruto, gazit dhe nënprodukteve të tyre;
- ç) stacionet e shitjes së karburanteve, që ushtrojnë veprimtarinë e tregtimit të karburanteve për automjetë;
- d) njësitë e shitjes së lëndëve djegëse, që ushtrojnë veprimtarinë e tregtimit të tyre për ngrohje të konsumatorëve.

Neni 12

Rafineritë e naftës

1. Rafineritë e naftës janë persona juridikë, të themeluara në formën e shoqërive anonime, të cilat me marrjen e leje së koncesionit, kryejnë veprimtari në përpunimin e naftës bruto, duke prodhuar nënprodukte të saj. Rafineritë e naftës për tregtimin e produkteve të tyre kanë të drejtë të formojnë shoqëri tregtimi me shumicë të nënprodukteve të naftës apo të zotërojnë aksione në një shoqëri të tillë. Në këto raste rafineritë e naftës duhet të respektojnë dispozitat lidhur me konkurrencën.

2. Ndërtimi i rafinerive të reja të naftës bëhet vetëm me leje të posaçme të Këshillit të Ministrave, pasi të jetë plotësuar paraprakisht dokumentacioni i përcaktuar nga ministria.

3. Rafineritë e naftës kanë të drejtë të përpunojnë naftë bruto të prodhimit të vendit ose me origjinë nga importi. Ato kanë të drejtë të realizojnë marrëveshje për furnizimin me naftë bruto me shoqëri prodhuese të naftës, me naftësjellës, me shoqëri të tregimit me shumicë, si dhe kanë të drejtë të realizojnë marrëveshje për importimin e naftës bruto.

4. Rafineritë e naftës kanë të drejtë t'i shesin prodhimet e tyre në vend dhe për eksport.

5. Rafinerive të naftës u ndalohet të lidhin çfarëdo marrëveshje për furnizim të drejtpërdrejtë të stacioneve të shitjes së karburanteve, të njëjstëve të shitjes së lëndëve djegëse, të shoqërive që tregtojnë me pakicë apo shoqërive të papajisura me leje, sipas përcaktimeve të këtij ligji.

6. Rafineritë e naftës përgjigjen për markën e prodhimit dhe cilësinë e nënprodukteve të naftës të prodhuara prej tyre.

7. Rafineritë e naftës përgjigjen për respektimin e normave të përcaktuara në këtë ligj, lidhur me rezervën e sigurisë.

Neni 13

Naftësjellësit, gazsjellësit

1. Naftësjellësit dhe gazsjellësit janë persona juridikë të themeluar si shoqëri anonime, që, në bazë të lejes së koncesionit, kanë të drejtë të realizojnë veprimtari të importimit, eksportimit dhe transportimit me anë të instalimeve të tyre të naftës bruto dhe gazit natyror, të vendit ose të importit, deri në vendin përcaktuar të pranimit nga rafineritë e naftës ose shoqëritë e tregimit me shumicë. Instalimet e naftësjellësve dhe gazsjellësve përfshijnë linjat (tubacionet), rezervuaret e magazinimit (stokimit) dhe pajisjet e tjera, që shërbejnë për transportimin dhe trajtimin e fluidit.

2. Ndërtimi i naftësjellësve dhe gazsjellësve për transportimin, importimin dhe eksportimin e naftës bruto dhe të gazit natyror, bëhet me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Personat juridikë, që ushtrojnë veprimtari të prodhimit në vend të naftës bruto dhe të gazit natyror, kanë të drejtë të ndërtojnë instalimet përkatëse dhe të ushtrojnë veprimtari të transportimit, në përputhje me dispozitat e ligjit nr.7746, datë 28.7.1993 "Për hidrokarburet" (kërkimi dhe prodhimi).

4. Transportimi i naftës bruto dhe i gazit natyror për import a eksport realizohet nëpërmjet kontratave që sigurojnë furnizimin e vazhduar shumëvjeçar të konsumatorëve. Një kopje e këtyre kontratave, brenda 10 ditëve nga data e lidhjes së saj, depozitohet në Drejtorinë e Përgjithshme të Hidrokarbureve.

Neni 14

Shoqëritë e tregimit me shumicë

1. Veprimtaria e tregimit me shumicë të naftës bruto, gazit natyror dhe nënprodukteve të tyre, të vendit a të importit, ushtrohet nga shoqëritë e tregimit me shumicë. Përjashtim nga ky rregull bëjnë: a. personat juridikë që prodhojnë hidrokarbure në bazë të ligjit nr.7746, datë 28.7.1993 "Për hidrokarburet" (kërkimi dhe prodhimi), të cilët kanë edhe të drejtën e tregimit të prodhimit të tyre; b. rafineritë e naftës të cilat do të tregtojnë prodhimet e tyre. Shoqëritë e

tregtimit me shumicë kanë të drejtë ta ushtrojnë veprimtarinë e tyre në të gjithë ose në një pjesë të territorit të vendit. Këto shoqëri disponojnë impiante për depozitimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tjera dhe përgjigjen për funksionimin e këtyre impianteve, në përputhje me normat teknike të miratuara nga ministria dhe masat e Mbrojtjes Nga Zjarri (MNZ).

2. Tregtimi me shumicë i naftës, gazit dhe nënprodukteve të tjera ushtrohet vetëm nga shoqëritë tregtare, të themeluara në formën e shoqërive anonime, pasi të jenë pajisur me leje tregtimi, sipas dispozitave të këtij ligji.

3. Shoqëritë e tregtimit me shumicë kanë të drejtë të themelojnë apo të marrin pjesë në shoqëri që ushtrojnë veprimtari si stacione të shitjes së karburanteve apo njësi të lëndëve djegëse.

4. Shoqëritë e tregtimit me shumicë transportimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre e bëjnë me naftësjellës, në bazë të kontratës së transportit, të lidhur me to, me mjetë transporti hekurudhor, detar dhe tokësor, të cilat janë të pajisura me licencë, në përputhje me ligjin nr.8308, datë 18.8.1998 “Për transportet rrugore”. Këto mjetë transporti mund të jenë pronë e shoqërisë së tregtimit me shumicë ose mund të merren në përdorim prej tyre kundrejt pagesës. Shoqëria e tregtimit me shumicë përgjigjet për sasinë dhe cilësinë e ngarkesës gjatë transportit.

5. Shoqëritë e tregtimit me shumicë janë të detyruara të furnizojnë në mënyrë të pandërprerë impiantet e tyre dhe, njëkohësisht, të garantojnë furnizimin normal të kontraktorëve me produktet përkatëse. Në zbatim të këtij detyrimi ato duhet të mbajnë dokumentacion të veçantë sipas përcaktimeve të bëra nga ministri i Financave dhe ministri përgjegjës për hidrokarburet.

6. Shoqëritë e tregtimit me shumicë e realizojnë veprimtarinë e tyre në tregun e brendshëm, si dhe eksportimin e importimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre nëpërmjet kontratës. Kryerja e pagesave për importet dhe eksportet, shlyerja e detyrimeve të tjera kontraktore, si dhe çdo detyrim doganor e fiskal, që lidhet me këto shoqëri, bëhet nëpërmjet dokumentacionit bankar.

7. Shoqëritë e tregtimit me shumicë kanë të drejtë të furnizojnë me nënproduktet përkatëse të naftës dhe gazit mjetët detare dhe ajrore.

8. Shoqëritë e tregtimit me shumicë përgjigjen për dërgimin në ministri në afatet e caktuara të informacionit të kërkuar për veprimtarinë e tyre.

9. Shoqëritë e tregtimit me shumicë përgjigjen për markën e produktit dhe cilësinë e nënprodukteve të naftës dhe gazit që tregtojnë. Ato kanë të drejtë të ushtrojnë kontroll në stacionet e shitjes së karburanteve apo në njësitë e shitjes së lëndëve djegëse të furnizuara prej tyre, me qëllim të garantimit të cilësisë së nënprodukteve të naftës dhe gazit, që u ofrohen konsumatorëve.

10. Shoqëritë e tregtimit me shumicë përgjigjen për respektimin e normave të përcaktuara në këtë ligj, lidhur me rezervën e sigurisë.

Neni 15

Stacionet e shitjes së karburanteve

1. Veprimtaria e tregtimit me pakicë të karburanteve, ku përfshihen nënproduktet e kategorisë I, II dhe III, të përcaktuara në nenin 10 të këtij ligji, ushtrohet nga stacionet e shitjes së karburanteve.

Stacionet e shitjes së karburanteve janë persona juridikë, që themelohen në një nga format e shoqërive të parashikuara nga legjisllacioni tregtar.

Stacionet e shitjes së karburanteve lejohen të ushtrojnë veprimtarinë e tyre vetëm pasi të jenë pajisur nga organi kompetent me autorizimin përkatës, sipas këtij ligji, me kusht që ndërtimi i instalimeve dhe funksionimi i tyre gjatë ushtrimit të veprimtarisë të jenë në përputhje me kushtet teknike të përcaktuara nga ministria.

2. Stacionet e shitjes së karburanteve janë të detyruara të furnizohen vetëm nga shoqëritë e tregtimit me shumicë, të licensuara sipas këtij ligji, në bazë të kontratave të lidhura ndërmjet tyre.

3. Stacionet e shitjes së karburanteve, mbështetur në llojin e marrëveshjes tregtare të bashkëpunimit me shoqëritë e tregtimit me shumicë, klasifikohen si vijon:

- Stacione që furnizohen ekskluzivisht nga një shoqëri tregtimi me shumicë, të cilat janë të detyruara të mbajnë markën e saj tregtare. Këto stacione, për ekspozimin e markës së shoqërisë së tregtimit me shumicë dhe për informimin e konsumatorëve, janë të detyruara të vendosin tabela të dukshme e të dallueshme qartë nga distanca. Deri në përfundim të afatit të marrëveshjes tregtare të bashkëpunimit ekskluziv, përkatës, këtyre stacioneve u ndalohet të furnizohen me karburante të shoqërive të tjera të tregtimit me shumicë, qoftë drejtpërdrejt ose tërthoraz;

- stacionet të quajtura të bardha, nuk kanë veprimtari të mbështetur në një marrëveshje tregtare bashkëpunimi ekskluziv me një shoqëri tregtimi me shumicë. Këto stacione kanë të drejtë të mbajnë markën e tyre të posaçme tregtare. Rregullat për mbajtjen e një marke të posaçme përcaktohen nga ministri përgjegjës për hidrokarburet. Stacioni i shitjes së karburanteve është i detyruar që, brenda 10 ditëve nga data e nënshkrimit, të depozitojë në Drejtorinë e Përgjithshme të Hidrokarbureve një kopje të marrëveshjes tregtare të bashkëpunimit ekskluziv.

4. Stacioneve të shitjes së karburanteve u ndalohet të tregtojnë karburante për mjetë transporti, detar e ajror, si dhe lëndë djegëse të lëngëta apo të gazta.

5. Në çdo stacion të shitjes së karburanteve duhet të jenë të ekspozuara, në mënyrë të dukshme dhe të qartë llojet e karburanteve që tregtojnë, çmimet e tyre, koha e punës dhe shërbimet e tjera që kryhen nga stacioni.

6. Stacionet e shitjes së karburanteve përgjigjen për cilësinë e karburanteve, duke ruajtur për këtë qëllim edhe kampionet përkatëse të karburanteve, të furnizuara nga shoqëritë e tregtimit me shumicë.

7. Në çdo stacion të shitjes së karburanteve mbahet dokumentacioni, në përputhje me normat e përcaktuara nga Drejtoria e Përgjithshme e Hidrokarbureve.

Neni 16

Njësitë e lëndëve djegëse

1. Veprimtaria e tregtimit me pakicë të lëndëve djegëse për ngrohje për konsumatorët ushtrohet nga njësitë e lëndëve djegëse.

Njësitë e shitjes së lëndëve djegëse janë vetëm persona juridikë, të themeluar në njërën nga format e shoqërive të parashikuara nga legjislacioni shqiptar.

Njësitë e shitjes së lëndëve djegëse lejohen të ushtrojnë veprimtarinë e tyre pasi të jenë pajisur nga organi kompetent me autorizimin përkatës sipas këtij ligji.

Njësitë e shitjes së lëndëve djegëse u ndalohet të tregtojnë karburante për automjetë, si dhe që të ushtrojnë veprimtarinë e tyre pranë stacioneve të shitjes së karburanteve.

2. Instalimet e njësitë të lëndëve djegëse, që përfshijnë pajisjet e depozitimit dhe ato të shitjes, dhe funksionimi i këtyre njësitë duhet të jenë në përputhje me normat teknike të përcaktuara nga ministria dhe me rregullat e MNZ-së.

3. Njësitë e shitjes së lëndëve djegëse janë të detyruara që furnizimin e tyre ta bëjnë vetëm nga shoqëritë e tregtimit me shumicë, të licensuara sipas këtij ligji. Ato përgjigjen për cilësinë e produkteve që tregtojnë

4. Në njësitë e shitjes së lëndëve djegëse duhet të jenë të ekspozuar informacioni për llojet e lëndëve djegëse për ngrohje që tregtojnë, çmimet e tyre, koha e punës dhe shërbimet e tjera që kryhen nga njësitë.

KREU III

LEJA E KONCESIONIT, LEJA E TREGTIMIT, AUTORIZIMET DHE PROCEDURA E

DHËNIES SË TYRE

Neni 17

Personat juridikë që ushtrojnë veprimtari të përpunimit, transportimit dhe tregtimit të naftës bruto, gazit natyror dhe nënprodukteve të tyre, përpara fillimit të ushtrimit të veprimtarisë përkatëse janë të detyruar të pajisen me leje koncesioni, leje tregtimi ose autorizimi.

Neni 18

Leja e koncesionit

1. Leja e koncesionit u jepet personave juridikë, të parashikuar në pikat “a” dhe “b” të nenit 11 të këtij ligji.

2. Leja e koncesionit jepet me vendim të Këshillit të Ministrave përpara fillimit të punimeve për ndërtimin e instalimeve, për një periudhë deri në 30 vjet me të drejtë përsëritjeje.

Neni 19

Leja e tregtimit

1. Leja e tregtimit u jepet personave juridikë të parashikuar në pikën “c” të nenit 11 të këtij ligji, të cilët ushtrojnë veprimtarinë e tregtimit të naftës dhe gazit dhe nënprodukteve të tyre, për kategoritë përkatëse, të parashikuara në nenin 10.

2. Lejet e tregtimit ndahen në tri lloje, si vijon:

a. leja e tregtimit, e llojit A:

Leje tregtimi për shoqëritë që tregtojnë produkte të kategorisë 0, II, III, IV dhe V, me përjashtim të nënprodukteve që destinohen për furnizimin e mjetëve të fluturimit ajror.

b. leja e tregtimit, e llojit B:

Leje tregtimi për shoqëritë që tregtojnë produkte të kategorisë I (gaz i lëngshëm).

c. leja e tregtimit, e llojit C:

Leje tregtimi për shoqëritë që tregtojnë karburante për mjetët e fluturimit ajror.

3. Lejet e tregtimit të llojit A, B, C jepen nga ministri përgjegjës për hidrokarburet, sipas kriterëve dhe procedurave të parashikuara në këtë ligj dhe të akteve nënligjore të nxjerra në bazë dhe për zbatim të tij nga Këshilli i Ministrave.

4. Lejet e tregtimit jepen me afat 10 vjet me të drejtë rinovimi.

Neni 20

Autorizimet

1. Autorizimet u jepen personave juridikë, të parashikuar në pikat “ç” dhe “d”, të nenit 11 të këtij ligji, të cilët ushtrojnë veprimtarinë e tyre për tregtimin e karburanteve për automjetë (stacionet e shitjes së karburanteve) dhe për shitjen e lëndëve djegëse (njësitë e shitjes së lëndëve djegëse).

2. Autorizimet për personat juridikë, që ushtrojnë veprimtaritë e parashikuara në pikat “ç” dhe “d” të nenit 11, jepen nga organi i pushtetit vendor për një periudhë deri në 5 vjet me të drejtë përsëritjeje.

3. Autorizimet për personat juridikë, që ushtrojnë veprimtarinë e stacionit të karburanteve të ndërtuara në autostrada, jepen nga ministri përgjegjës për transportin, për një periudhë deri në 10 vjet, me të drejtë përsëritjeje.

4. Kriteret dhe procedurat për dhënien e autorizimeve përcaktohen nga Këshilli i Ministrave.

Neni 21

Kushtet e dhënies së lejeve të tregtimit

Personat juridikë, që paraqesin kërkesë për leje tregtimi sipas nenit 19 të këtij ligji, janë të detyruar të plotësojnë kushtin e kapitalit minimal të shoqërisë dhe atë të kapacitetit të depozitimit në instalimet pronë të saj ose të marra në përdorim me kontratë, për një periudhë kohe të barabartë me atë të vlefshmërisë së lejes së tregtimit. Kushtet e dhënies së lejes së tregtimit përcaktohen nga Këshilli i Ministrave. Kushti i kapitalit minimal duhet të jetë i specifikuar sipas llojit të lejes së kërkuar, ndërsa kushti i kapacitetit të depozitimit të jetë i specifikuar, sipas llojit të lejes dhe kategorisë së produkteve që tregtojnë.

KREU IV

KONTROLLI MBI PERSONAT JURIDIKË, QË USHTROJNË VEPRIMTARI TË PËRPUNIMIT, TRANSPORTIMIT DHE TREGTIMIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE

Neni 22

Shteti organizon dhe ushtron kontroll në personat juridikë që veprojnë në fushën e përpunimit, transportimit dhe tregtimit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre. Drejtimet kryesorë të këtij kontrolli janë :

- Respektimi i normave teknike dhe i masave të mbrojtjes nga zjarri në instalimet, impiantet dhe pajisje që përdoren nga persona juridikë;
- respektimi i treguesve cilësorë i standardeve ligjore dhe dispozitave të tjera ligjore e nënligjore, në parandalimin e abuzimeve dhe falsifikimeve që mund të kryhen nga persona juridikë;
- respektimi i dispozitave ligjore e nënligjore, lidhur me rezultatet financiare dhe plotësimin të detyrimeve fiskale të personave juridikë ndaj shtetit.

Neni 23

Inspektorati Shtetëror i Kontrollit të Naftës, Gazit dhe Nënprodukteve të tyre

1. Organi shtetëror, i specializuar për kontrollin e veprimtarisë së personave juridikë të ushtruar në përputhje me dispozitat e këtij ligji, është Inspektorati Shtetëror i Kontrollit të Naftës, Gazit dhe Nënprodukteve të tyre, që funksionon dhe varet nga ministri përgjegjës për hidrokarburet.

Në përbërje të këtij Inspektorati funksionon Laboratori Qendror i Kontrollit.

2. Inspektorati Shtetëror i Kontrollit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre përgjigjet për ushtrimin e kontrollit për zbatimin e kushteve të parashikuara në lejet apo autorizimet përkatëse që u janë dhënë personave juridikë, në instalimet, impiantet dhe pajisjet e përdorura, në mënyrë që ato të respektojnë normat teknike të masave mbrojtëse ndaj zjarrit, treguesit cilësorë, standardet shtetërore dhe dispozitat ligjore e nënligjore, me qëllim parandalimin e abuzimeve dhe falsifikimeve që mund të kryhen. Për realizimin e këtyre detyrave ai bashkëpunon me organet e tjera shtetërore.

Rregullat për organizimin, funksionimin dhe veprimtarinë e Inspektoratit Shtetëror të Kontrollit të Naftës, Gazit dhe Nënprodukteve të tyre përcaktohen nga Këshilli i Ministrave.

Neni 24

Kontrolli nga organet doganore dhe tatimore

Ministria e Financave, me strukturat e saj të organeve tatimore e doganore, organizon dhe

ushtron kontroll ndaj personave juridikë që i nënshtrohen këtij ligji, lidhur me respektimin e dispozitave ligjore, që lidhen me rezultatin financiar të tyre dhe plotësimin e detyrimeve fiskale e doganore ndaj shtetit, për kontrollin e treguesve cilësorë e sasiorë, si dhe të normave të tjera ligjore e nënligjore për parandalimin e abuzimeve e falsifikimeve, që nga çasti i hyrjes së mallit në pikat doganore, deri në procesin përfundimtar të shitjes së tyre.

Neni 25 Sanksionet

Veprimtaria e personave juridikë që shkel dispozitat e këtij ligji, në rast se nuk përbën veprë penale, përbën kundërvajtje administrative dhe dënohet me gjobë si vijon:

- a) Për shkelje të nenit 8 masa e gjobës është nga 30 000 lekë deri në 50 000 lekë.
- b) Për mosrespektim të sasisë së rezervës së sigurisë dhe afateve të plotësimit të tyre, sipas nenit 9, masa e gjobës është deri në 50 për qind të vlerës së sasisë së produktit, që mungon nga kuota e përcaktuar si rezervë sigurie.
- c) Për shkelje të nenit 12 pika 5, masa e gjobës është nga 800 000 lekë deri në 1 000 000 lekë.
- ç) Për shkelje të nenit 14 pika 9, ku thuhet: "Shoqëritë e tregtimit me shumicë përgjigjen për markën e produktit dhe cilësinë e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre që tregtojnë", masa e gjobës është nga 500 000 lekë deri në 700 000 lekë.
- d) Për shkelje të nenit 15 pika 3 paragrafi i parë, për secilin detyrim veç e veç dhe paragrafi i dytë për dorëzimin e marrëveshjes në afat, si dhe për pikën 4 dhe pikën 6, masa e gjobës është nga 300 000 lekë deri në 500 000 lekë.
- dh) Për shkelje të nenit 16 pika 3, masa e gjobës është nga 100 000 lekë deri në 200 000 lekë.
- e) Për mosrespektimin e normave teknike në instalimet, impiantet dhe pajisjet të cilat përdoren nga personat juridikë, që ushtrojnë veprimtari sipas këtij ligji, masa e gjobës është:
 - Për rafineritë e naftës, naftës-jellësit, gazsjellësit nga 300 000 lekë deri në 500 000 lekë.
 - Për shoqëritë e tregtimit me shumicë nga 200 000 lekë deri në 400 000 lekë.
 - Për stacionet e shitjes së karburanteve dhe njësitë e shitjes së lëndëve djegëse nga 100 000 lekë deri në 300 000 lekë.
- ë) Në rast kur ushtrohet veprimtari pa leje, konform dispozitave të këtij ligji, personi dënohet me gjobë nga 4 000 000 lekë deri në 5 000 000 lekë.

Masa e gjobës së parashikuar në shkronjën "a" dhe "b" të këtij neni jepet nga Drejtoria e Përgjithshme e Hidrokarbureve, kurse të gjitha gjobat e tjera jepen nga Inspektorati Shtetëror i Kontrollit të Naftës, Gazit dhe Nënprodukteve të tyre.

Në rast përsëritjeje të shkeljeve të mësipërme organi kompetent ka të drejtën e heqjes së lejes së koncesionit, të tregtimit apo autorizimit përkatës për ushtrimin e veprimtarisë.

Ankimi kundër vendimit të dënimit me gjobë bëhet në përputhje me kushtet dhe procedurat e parashikuara në ligjin nr.7697, datë 7.4.1993 "Për kundërvajtjet administrative".

Neni 26

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**Shpallur me dekretin nr.2326, datë 3.3.1999 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Rexhep Meidani**

LIGJ
Nr.9220, datë 15.4.2004

PËR SHËRBIMIN PUBLIK TË VARRIMIT

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Objekti

Objekt i këtij ligji është përcaktimi i rregullave, procedurave e afateve për organizimin dhe funksionimin e shërbimit publik të varrimit dhe për administrimin e varrezave në territorin e Republikës së Shqipërisë.

Neni 2
Përkufizime

Në kuptim të këtij ligji, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Vdekje” është ndalimi i veprimtarisë jetësore të organizmit të njeriut.
2. “Kufomë” është trupi pa jetë i njeriut.
3. “Varr” është një gropë e hapur në tokë, për të futur kufomën.
4. “Varrezë” është një parcelë e veçantë toke, ku varrosen të vdekurit.
5. “Varrim” është ceremonia e fundit që i bëhet të vdekurit.
6. “Varrezë publike” është vendi ku ndodhen varrezat e një rajoni, të cilat janë pronë e bashkisë ose komunës.
7. “Mineralizim i kufomës” është dekompozimi i indeve të kockave, të cilat fitojnë cilësi minerare.
8. “Mbetje mortale” janë mbeturinat, që kanë mbetur pas mineralizimit të kufomës.
9. “Shërbim i varrimit” është veprimtaria që zhvillohet nga ndërmarrja publike ose private, nga çasti i vdekjes deri në varrosjen e kufomës.
10. “Morg” është mjedisi për mbajtjen e kufomës në kushte frigoriferike.
11. “Periudha e observimit” është koha e mbikëqyrjes së kufomës para varrimit.
12. “Shenjë funebre” është çdo lloj simboli ose mbishkrimi i vendosur mbi varr nga familjarët.
13. “Zonë e rezervuar” është zona që nga banesa e fundit e periferisë së qytetit ose fshatit deri te fillimi i varrezave.

KREU II
PROCEDURAT E ZHVILLIMIT TË VARRIMIT

Neni 3

Administrimi i varrezave

1. Çdo bashki ose komunë duhet të ketë të paktën një varrezë. Toka e caktuar për ndërtimin e varrezave është pronë publike.

2. Komunat, që përfshijnë disa fshatra, në të cilat transporti i kufomave deri në qendër të komunës nuk është i lehtë, për shkak të vështirësive të komunikacionit, duhet të kenë varreza të veçanta për këto fshatra.

3. Komunat e vogla mund të kenë një varrezë të përbashkët vetëm në qoftë se janë fqinje me njëra – tjetrën. Në këtë rast, me marrëveshje të përbashkët, shpenzimet për shërbimin dhe mirëmbajtjen e varrezave shpërndahen ndërmjet komunave, në bazë të të dhënave të popullsisë së tyre.

4. Mbështetur në ligjin nr.8652, datë 31.7.2000 “Për organizimin dhe funksionimin e organeve të pushtetit vendor” bashkia ose komuna sigurojnë mirëmbajtjen, rregullin dhe ruajtjen e varrezave dhe kur varreza është e përbashkët këtë detyrë e kryen komuna ku ndodhet varreza. Këto veprime kryhen nga ndërmarrja publike vendore ose nga një shoqëri private e licencuar, sipas kritereve të përcaktuara nga ministria që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike.

5. Zyrat përgjegjëse të bashkisë ose komunës duhet të jenë të pajisura me një planimetri me shkallë 1 : 5000 të varrezave ekzistuese, e shtrirë në zonën rrethuese të tyre. Planimetria duhet të azhurnohet çdo vit, duke pasqyruar në të të gjitha ndryshimet e kryera.

6. Bashkia ose komuna, për administrimin e varrezave, bashkëpunon edhe me komunitetet fetare.

Neni 4

Zona e rezervuar

1. Varrezat duhet të jenë të izoluara nga zonat e banimit nëpërmjet zonës së rezervuar. Ndalohet të bëhen ndërtime të reja apo të zgjerohen ato ekzistuese brenda zonës së rezervuar.

2. Në qendrat e banuara me popullsi mbi 10 000 banorë, gjerësia e zonës së rezervuar duhet të jetë më e madhe se 100 m nga vija kufizuese e qendrës së banuar dhe për ato me popullsi më të vogël se 10 000 banorë, duhet të jetë më e madhe se 50 m.

3. Këshilli bashkiak ose komunal ka të drejtë të zvogëlojë gjerësinë e zonës së rezervuar. Kjo bëhet vetëm me vendim të motivuar të organeve të mësipërme, duke marrë mendimin e inspektoratit sanitar.

Neni 5

Ndalimi i varrimit në një vend të ndryshëm nga varrezat

1. Varrosja e kufomave bëhet vetëm në varreza. Me kërkesë të komuniteteve fetare lejohet varrosja në mjediset brenda selive fetare. Kundërvajtësi dënohet me masë administrative me gjobë dhe të gjitha shpenzimet për transportimin e kufomës janë në ngarkim të tij.

2. Varret e vendosura në vende të ndryshme nga varrezat transferohen, pas periudhës së mineralizimit, në varrezat publike me shpenzimet e familjarëve.

Neni 6

Pranimi i kufomave në varreza

Në varrezat publike të bashkive dhe komunave pranohen:

a) kufomat e personave të vdekur në territorin e bashkive ose komunave, pavarësisht nga vendi i banimit kur ishin gjallë;

b) kufomat e personave të vdekur jashtë territorit të bashkive ose komunave, por që, kur ishin gjallë, ishin banues të tyre;

c) kufomat e personave që nuk banonin në këtë bashki ose komunë kur ishin gjallë dhe që kanë vdekur jashtë territorit të kësaj bashkie ose komune;

ç) kufomat e shtetasve të huaj me banim ose jo në Shqipëri, që dëshirojnë të varrosen në këto territore;

d) mbeturina mortale të personave të përmendur në shkronjat “a”, “b”, “c” dhe “ç” të këtij

neni;

dh) të lindurit të vdekur.

Neni 7 **Shërbimi i varrimit**

1. Pranë çdo bashkie ose komune funksionon shërbimi i varrimit. Përgjegjësi i këtij shërbimi merr në dorëzim dhe ruan për çdo varrim lejen e varrimit, të lëshuar nga zyrat e gjendjes civile pranë bashkisë ose komunës. Ndalohet kryerja e varrimeve pa lejen përkatëse.

2. Kur vdekja ndodh në ditët e pushimeve dhe nuk mund të sigurohet leja e varrimit, përgjegjësi i shërbimit kërkon dokumentet që vërtetojnë vdekjen, në përputhje me nenin 51 të ligjit nr.8950, datë 10.10.2002 “Për gjendjen civile” dhe me këto dokumente bën deklarinimin e vdekjes në zyrën e gjendjes civile në ditën e parë të punës.

3. Çdo shërbim varrimi regjistrohët në dy regjistra të njëjtë, numri i faqeve të të cilave vërtetohët nga kryetari ose sekretari i bashkisë apo komunës. Në regjistër shënohen:

a) varrimet që janë kryer, duke saktësuar emrin, mbiemrin, moshën, vendin dhe datën e lindjes (siç rezulton nga leja e varrimit), vitin, ditën dhe orën e varrimit, numrin e gurit të varrit dhe numrin rendor të faturës së varrimit;

b) çdo ndryshim që ka ndodhur si pasojë e zhvarrosjeve.

Regjistri nënshkruhet në çdo fletë nga përgjegjësi i shërbimit. Modeli i tij përcaktohet në udhëzimin e ministrit që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike.

4. Njëra prej kopjeve të regjistrit dorëzohët çdo fund viti në arkivin e bashkisë ose komunës, ndërsa kopja tjetër mbetet në ruajtje pranë shërbimit të varrimit.

5. Rakordimi i regjistrave me zyrat e gjendjes civile bëhet çdo tremujor.

6. Regjistrat e përmendur në pikën 3 të këtij neni paraqiten pranë organeve të kontrollit të njësisë vendore pas çdo kërkesë të tyre.

KREU III NORMAT TEKNIKE PËR NDËRTIMIN E VARREZAVE

Neni 8 **Projektimi i varrezave**

1. Çdo projekt për zgjerimin e varrezave ekzistuese dhe ndërtimin e varrezave të reja bëhet në bazë të një studimi të plotë të zonës, të miratuar nga këshilli bashkiak ose komunal, veçanërisht, për sa i përket vendndodhjes, shtrirjes së tokës e natyrës fiziko-kimike të saj, thellësisë dhe drejtimit të shtresës hidrike.

2. Në projektet e ndërtimit të varrezave të reja mund të parashikohen edhe parcela të ndara sipas komuniteteve fetare, në funksion të përbërjes fetare të popullsisë së rajonit.

3. Normat teknike për projektimin dhe ndërtimin e varrezave përcaktohen me udhëzim të ministrit që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike.

Neni 9 **Vendmbajtja e përbashkët e eshtrave**

Çdo varrezë ka vendmbajtjen e eshtrave, që përbëhet nga një ndërtesë e destinuar për mbledhjen e eshtrave, që vijnë nga zhvarrimet dhe që nuk janë kërkuar nga familjarët për destinacion tjetër në varreza. Vendmbajtja e eshtrave duhet ndërtuar në mënyrë të tillë që eshtrat të mos shihen nga publiku. Vendmbajtja e eshtrave lejohët edhe brenda selive të komuniteteve fetare, pas marrjes së lejes nga bashkia ose komuna.

Neni 10

Krijimi i kushteve për kryerjen e riteve fetare

Planet rregulluese të varrezave parashikojnë vende të veçanta për kryerjen e riteve fetare, sipas kërkesave të komuniteteve fetare, në bazë të parimit të barazisë për të gjithë.

KREU IV

VARRIMET JASHTË VARREZAVE

Neni 11

Varrime të veçanta mbisipërfaqësore

Varrimi i veçantë mbisipërfaqësor i kufomave ose mbetjeve mortale në vende të ndryshme nga varrezat autorizohet me dekret të Presidentit të Republikës, duke respektuar normat e përcaktuara në këtë ligj. Autorizimi për këtë lloj varrimi bëhet kur ekzistojnë motive të justifikueshme për nderime të veçanta.

KREU V

PRISHJA E VARREZAVE

Neni 12

E drejta e prishjes së varrezave

1. Prishja e varrezës vendoset nga një komision i posaçëm, i ngritur nga këshilli bashkiak ose komunal, i cili harton dokumentin përkatës për verifikimin e gjendjes së plotë të varrezës, pasi është marrë mendimi i Inspektoratit Sanitar Shtetëror.

2. Ndalohet prishja e varrezave, që janë në përputhje me kushtet e përcaktuara në këtë ligj, përveç rasteve kur bëhet e domosdoshme për interesa publikë.

Neni 13

Përdorimi i varrezës së prishur

1. Toka e një varreze, për të cilën është vendosur prishja, nuk destinohet për përdorim tjetër pa kaluar 15 vjet nga varrimi i fundit që bëhet në të. Gjatë kësaj periudhe, kjo varrezë mbetet nën mbikëqyrjen e bashkisë ose komunës, e cila organizon mirëmbajtjen e saj.

2. Përpara se të përdoret për qëllim tjetër, nga toka e varrezës duhet të hiqen me kujdes eshtrat në një thellësi jo më të madhe se 2 m dhe ato vendosen në ndërtesën e përbashkët të vendosjes së eshtrave ose në varrezën e re.

Neni 14

Materialet dhe shenjat funebre të varrezës së prishur

1. Materialet mbitokësore të varrezave, monumentet dhe shenjat funebre, të vendosura mbi varret që do të prishen, mbeten në pronësi të familjarëve, të cilët mund t'i transportojnë ato në varrezën e re.

2. Në rastet kur familjarët refuzojnë ta bëjnë këtë, këto materiale kalojnë në pronësi të bashkisë ose komunës.

3. Shpenzimet për ndërtimin dhe ripërshtatjen e monumenteve të varrezave, që kërkohen gjatë transferimit të mbetjeve ekzistuese, janë në ngarkim të familjarëve.

KREU VI

MËNYRA E VARRIMIT

Neni 15

Varrimi nëntokësor

1. Varrimi nëntokësor bëhet në gropa të gërmuara dhe më pas të mbuluara me dhe. Kufomat duhet të vendosen në arkivole të lehta, që të dekompozohen me lehtësi. Çdo varr dallohet nga bordura anësore, pllaka e varrit, sipas një numri progresiv dhe identifikimi i kufomës.

2. Fushat e destinuar për këtë lloj varrimi shtrihen në toka të përshtatshme nga pikëpamja e strukturës gjeologjike dhe mineralogjike për vetitë mekanike dhe fizike, si dhe për nivelin e shtresës hidrike.

3. Kushtet e përdorimit të varrezës, të mënyrës së hapjes së varreve, si dhe të dhënat teknike të arkivoleve që do të përdoren, përcaktohen me udhëzim të ministrit që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike.

Neni 16

Varrimi mbitokësor

1. Varrimi mbitokësor ka të bëjë me vendosjen e kufomës në një dhomë të mbyllur hermetikisht me mur ose me pllaka guri. Në këtë mënyrë mund të vendosen edhe kufomat e balsamosura.

2. Kufomat e destinuar për varrim mbitokësor duhet të vendosen në arkivole me mure të dyfishta, njëri prej druri dhe tjetri prej metali.

3. Në arkivolin e jashtëm vendoset pllaka metalike, ku shënohen emri, mbiemri, data e lindjes dhe e vdekjes së kufomës.

4. Kushtet teknike të ndërtimit dhe të përdorimit të varrezave mbitokësore përcaktohen me udhëzim të ministrit që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike.

KREU VII

MËNYRAT E ZHVARRIMIT

Neni 17

Zhvarrime të zakonshme nga nëntoka

1. Zhvarrimet e zakonshme nga nëntoka kryhen pas një periudhe 10-vjeçare nga viti i varrimit. Varret e liruara nga mbeturinat e arkivolit përdoren për zhvarrime të reja.

2. Në rastet kur vërtetohet se pas periudhës 10-vjeçare nuk sigurohet mineralizimi i plotë i kufomave, bëhet zgjatja e kësaj periudhe me miratim të mjekut ligjor dhe, në mungesë të tij, të mjekut anatomo-patolog. Në rast se edhe pas kësaj periudhe nuk realizohet mineralizimi i plotë i kufomave, Ministria e Shëndetësisë vendos për transferimin ose jo të varrezave.

3. Kur vërtetohet se në një varrezë, për shkak të kushteve të veçanta të përbërjes apo strukturës së tokës, mineralizimi i kufomave kryhet për një periudhë më të shkurtër, mjeku ligjor dhe, në mungesë të tij, mjeku anatomo-patolog autorizon shkurtimin e kësaj periudhe jo më pak se 5 vjet.

4. Kryetari i bashkisë ose komunës lëshon lejet për zhvarrimet e zakonshme nga nëntoka, të cilat kryhen nga ndërmarrja që administron varrezat.

Neni 18

Zhvarrime të jashtëzakonshme nga nëntoka

1. Kufomat mund të zhvarrosen përpara periudhës së caktuar, me urdhër të gjyqtarit ose prokurorit, në përputhje me dispozitat përkatëse të Kodit të Procedurës Penale ose me autorizimin paraprak të kryetarit të bashkisë ose komunës, për t'i transportuar në varr tjetër.

2. Për zhvarrimet e jashtëzakonshme nga nëntoka, të urdhëruara nga gjyqtari ose prokurori, kufomat duhet të transportohen në sallat e autopsisë, duke respektuar kërkesat e bëra nga këto organe.

3. Të tilla zhvarrime duhet të kryhen në prani të grupit të mjekëve ligjorë, përfaqësues të organeve që e kanë kërkuar zhvarrimin dhe të të ngarkuarit me shërbimin e varrezave.

Neni 19

Rastet kur nuk mund të kryhen zhvarrime të jashtëzakonshme nga nëntoka

Përveç rasteve të urdhëruara nga gjyqtari ose prokurori, nuk kryhen zhvarrime të jashtëzakonshme nga nëntoka:

a) në muajt maj, qershor, korrik, gusht dhe shtator, duke përjashtuar rastet kur kemi të bëjmë me varreza malore, ku lejohen procedurat e zhvarrimeve edhe në muajt e mësipërm;

b) në rastet e kufomave të personave të vdekur nga sëmundje infektive, përveç rasteve kur ka kaluar 2 vjet nga data e varrimit dhe kur zhvarrimi kryhet në përputhje me masat për mbrojtjen e mjedisit dhe të shëndetit publik.

Neni 20

Depozitimi i eshtrave të zhvarrosura nga nëntoka

1. Eshtrat, që mblidhen si rezultat i zhvarrimeve të zakonshme, duhet të grumbullohen në vendin e tyre të përbashkët, me përjashtim të rasteve kur varrosen në një parcelë të veçantë.

2. Eshtrat, si rezultat i zhvarrimeve të zakonshme, mund të groposen në të njëjtin varr me një kufomë tjetër, sipas kërkesës së familjarëve.

3. Të gjitha mbeturinat e varrezave konsiderohen si mbeturina të veçanta dhe duhet të asgjësohen.

Neni 21

Zhvarrime të zakonshme mbitokësore

1. Zhvarrimet mbitokësore kryhen në mbarim të periudhës së lejes, që varion nga 5 deri në 20 vjet dhe bëhen me autorizim të kryetarit të bashkisë ose komunës.

2. Arkivolet e zhvarrosura varrosen nën tokë, pasi arkivolit t'i hapen disa të çara të përshtatshme, për të lejuar fillimin e procesit të mineralizimit të kufomës.

3. Kur kufomat e zhvarrosura gjenden në kushtet e një mineralizimi të plotë, me miratimin e mjekut anatomo-patolog, nga ndërmarja që administron varrezat mund të merren masa për mbledhjen e eshtrave në kasën e tyre.

Neni 22

Ndalimi i zvogëlimit të përmasave të kufomave

1. Ndalohet çdo veprim që ka të bëjë me zvogëlimin e përmasave të kufomës së varrosur mbi tokë, për ta futur në një arkivol me përmasa më të vogla se ato fillestare të arkivolit, me të cilin është varrosur.

2. Për rastet e parashikuara si vepër penale nga neni 118 i Kodit Penal të Republikës së Shqipërisë, përgjegjësi i shërbimit të rojes së varrezave bën kallëzim për ndjekje penale dhe ndërkohë vë në dijeni kryetarin e bashkisë ose komunës.

Neni 23

Zhvarrimet e jashtëzakonshme mbitokësore

1. Kryetari i bashkisë ose komunës autorizon zhvarrimin mbitokësor të arkivoleve të destinuara për t'u transportuar në një vend tjetër pas çdo periudhe kohe dhe në çdo muaj të vitit, me kusht që, pas hapjes së varrit mbitokësor, autoriteti sanitar vendor të verifikojë gjendjen e rregullt të arkivolit dhe të deklarojë se transferimi i tij nuk përbën asnjë rrezik për shëndetin publik.

2. Kur autoriteti sanitar i sipërpërmendur vëren se arkivoli nuk është në gjendje të rregullt, mund të lejojë transferimin e tij, vetëm pasi të sistemohet në mënyrë të përshtatshme, sipas normave të përcaktuara në zbatim të këtij ligji.

KREU VIII

TRANSPORTIMI I KUFOMËS

Neni 24

Transportimi i kufomës në varrezë

1. Transportimi i kufomës nga vendi i vdekjes deri në morg ose në varrezë bëhet me automjete të mbyllura dhe nën mbikëqyrjen dhe kontrollin e policisë bashkiake ose komunale.

2. Ndalohet të kryhet transportimi i kufomave përpara periudhës së observimit, të këshilluar nga grupi mjekësor, gjatë së cilës mund të shfaqen raste eventuale të kthimit në jetë.

3. Automjetet e varrimit duhet të plotësojnë kushte të veçanta, të cilat përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike, të ministrit që mbulon veprimtarinë e transportit dhe të Ministrit të Shëndetësisë.

Neni 25

Leja për transportimin e kufomave

1. Transportimi i kufomave nga një bashki ose komunë në një tjetër autorizohet nga kryetari i bashkisë ose komunës, ku ka ndodhur vdekja.

Kryetari i bashkisë ose komunës pritëse duhet të lajmërohet për ardhjen e kufomës. Autorizimi i dorëzohet përgjegjësit të shërbimit të varrezave.

2. Për rastet kur kërkohet vendosja e kufomës në bashki ose komunë të tjera ndërmjetëse, për kryerjen e nderimeve të veçanta, autorizimi i lëshuar nga kryetari i bashkisë ose komunës u njoftohet edhe kryetarëve të njëjësive vendore ndërmjetëse.

3. I ngarkuari për transportimin e kufomës jashtë bashkisë ose komunës pajiset me autorizimin e kryetarit të bashkisë ose komunës, ku ka ndodhur vdekja.

4. Nëse transportimi kryhet me hekurudhë, anije ose avion, autorizimi i mësipërm duhet t'i dorëzohet transportuesit gjatë kryerjes së transportit.

Neni 26

Transportimi i eshtrave

1. Transportimi i eshtrave ose i mbetjeve të tjera mortale të asimilueshme, përveç autorizimit të përmendur në nenin 25 të këtij ligji, shoqërohet edhe me autorizimin e Inspektoratit Sanitar Shtetëror.

2. Eshtrat dhe mbetjet mortale të asimilueshme futen në çdo rast në kaseta zinku, me trashësi jo më të vogël se 0,6 mm dhe mbyllet me saldim. Mbi kasetë shënohen emri dhe mbiemri i kufomës.

3. Në rast se eshtrat ose mbetjet mortale janë të gjetura dhe nuk është i mundur identifikimi i tyre, në kasetë shënohen vendi dhe data e gjetjes.

Neni 27

Transportimi i kufomave për dhe nga jashtë shtetit

1. Kufomat, që transportohen për dhe nga jashtë shtetit, duhet të jenë të shoqëruara nga një dokument i veçantë. Ky dokument lëshohet nga prefekti, për kufomat që nxirren nga territori shtetëror dhe nga autoriteti përgjegjës i shtetit nga sillet kufoma, për kufomat që hyjnë në territorin shtetëror.

2. Për futjen në vend të kufomave, që vijnë nga shtetet e tjera, i interesuari për transportimin e kufomës duhet të paraqesë, nëpërmjet autoriteteve përkatëse ose personalisht, në autoritetin konsullor shqiptar, në shtetin ku ka ndodhur vdekja:

a) kërkesën për lejen e transportimit të kufomës për në Shqipëri;

b) certifikatën e vdekjes, të lëshuar nga autoritetet përgjegjëse;

c) certifikatën e organeve përgjegjëse, që vërteton se janë respektuar të gjitha kushtet sanitare për transportimin e kufomës.

Dokumentacioni i mësipërm paraqitet nga i interesuari me rrugë postare ose me faks.

Për shtetet ku Republika e Shqipërisë nuk ka përfaqësi diplomatike, kërkesa e mësipërme dërgohet në përfaqësinë, nga e cila mbulohet ai shtet.

3. Autoriteti konsullor shqiptar, pasi kontrollon rregullsinë e dokumentacionit të paraqitur dhe pasi bën verifikimin në autoritetet përkatëse që kanë lëshuar dokumentet e mësipërme, lëshon lejen për futjen e kufomës në Republikën e Shqipërisë. Leja i lëshohet drejtpërdrejt të interesuarit dhe autoritetit përkatës me postë ose me faks. Autoriteti konsullor shqiptar njofton Ministrinë e Punëve të Jashtme,

ministrinë që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike dhe prefektin e qarkut ose kryetarin e njësisë vendore ku do të çohet kufoma.

4. Për ekstradimin nga vendi të kufomave për në një shtet tjetër, i interesuari duhet t'i drejtojë një kërkesë prefektit të qarkut, ku ndodhet kufoma, të shoqëruar me dokumentet e mëposhtme:

a) miratimin për futjen e kufomës nga autoriteti konsullor i shtetit, në të cilin do të çohet kufoma;

b) certifikatën e organeve shëndetësore përgjegjëse, ku vërtetohet se janë respektuar të gjitha kushtet sanitare për transportimin e kufomës.

5. Prefekti, pasi merr kërkesën, të shoqëruar me dokumentacionin e nevojshëm, lëshon autorizimin, duke njoftuar prefektin e qarkut të pikës kufitare nga do të kalojë kufoma.

6. Masa e shpenzimeve, procedura që do të ndiqet, institucioni që do të ngarkohet për përballimin e shpenzimeve të varrimit, për shtetasit shqiptarë që vdesin jashtë vendit, përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 28

Kushtet e veçanta për transportimin e kufomave

1. Kufomat e destinuar për ekstradim jashtë territorit të vendit ose që duhet të transportohen në bashki ose komuna dhe me mjetin e zgjedhur të transportit mund të arrijnë vetëm pas 24 orëve, ose kur transportimi kryhet pasi kanë kaluar 48 orë nga çasti i vdekjes, duhet t'i nënshtrohen trajtimit antiprishje, duke injektuar në trupin e kufomës të paktën 500 cc formalinë, pasi të ketë kaluar perioda e observimit.

2. Kufomat që janë balsamosur nuk u nënshtrohen këtyre kushteve.

Neni 29

Transportimi i të vdekurve me sëmundje infektive

Kur vdekja ka ardhur si pasojë e një sëmundjeje infektive, ngjitëse, që bën pjesë në listën e veçantë të publikuar nga Ministria e Shëndetësisë, transportimi i kufomës u nënshtrohet rregullave të veçanta, të përcaktuara me udhëzim të ministrit që mbulon këtë veprimtari.

KREU IX

SANKSIONET NDAJ SHKELËSVE

Neni 30

1. Në kuptim të këtij ligji, kur shkeljet nuk përbëjnë veprë penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen me gjobë si më poshtë:

a) për shkelje të nenit 5 të këtij ligji, gjoba është në vlerën 30 000 lekë;

b) për shkelje të neneve 4 pikat 1 dhe 2, 7 pika 1, 16 pikat 1 dhe 2, 17, 18 pika 3, 19 shkronjat "a" dhe "b", gjoba është në vlerën 20 000 lekë;

c) për shkelje të nenit 24 pikat 1 dhe 3, 25 pika 1, 28 pika 1, gjoba është në vlerën 25 000 lekë.

2. Policia bashkiake dhe policia komunale janë organet që vendosin gjobën dhe bëjnë ekzekutimin e saj, në përputhje me përcaktimet e bëra në ligjin nr.7697, datë 7.4.1993 "Për kundërvajtjet administrative", i ndryshuar.

3. Në rast përsëritjeje të shkeljeve, policia bashkiake ose komunale bën pezullimin ose ndërprerjen e veprimtarisë për subjektet shkaktare.

4. Kur këto shkelje përbëjnë veprë penale, policia bashkiake ose komunale bën kallëzim për ndjekje penale.

Neni 31

Ankimi

1. Ankimi kundër vendimit të policisë bashkiake ose policisë komunale bëhet te kryetari i bashkisë ose komunës, brenda 10 ditëve nga marrja e njoftimit. Kryetari i bashkisë ose komunës duhet

t'i përgjigjet ankimit brenda afatit kohor prej 30 ditësh.

2. Ankimi kundër vendimit të kryetarit të bashkisë ose komunës apo kur ky i fundit nuk kthen përgjigje brenda afatit kohor të përcaktuar më sipër, bëhet brenda 30 ditëve nga marrja ose jo e njoftimit në gjykatën e rrethit.

Neni 32

Aktet nënligjore

1. Ngarkohet Këshilli i Ministrave të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të nenit 27 të këtij ligji.

2. Ngarkohet ministri që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike që, pas hyrjes në fuqi të këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të neneve 7 pika 3, 8, 15 pika 3 dhe 16 pika 4.

3. Ngarkohen ministri që mbulon veprimtarinë e shërbimeve publike, ministri që mbulon veprimtarinë e transportit dhe Ministri i Shëndetësisë të nxjerrin aktet nënligjore në zbatim të nenit 24 të këtij ligji.

4. Ngarkohet Ministri i Shëndetësisë të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të nenit 29 të këtij ligji.

Neni 33

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4225, datë 14.5.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

LIGJ
Nr. 80/2014

PËR DISA NDRYSHIME DHE SHITESA NË LIGJIN NR. 9220, DATË 15.4.2004, “PËR SHËRBIMIN PUBLIK TË VARRIMIT”

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Në ligjin nr. 9220, datë 15.4.2004, “Për shërbimin publik të varrimit”, bëhen këto ndryshime dhe shtesa:

Neni 1

Titulli i ligjit ndryshohet si më poshtë:
“Për administrimin e shërbimit të varrimit”.

Neni 2

Në nenin 1 fjala “publik” hiqet.

Neni 3

Neni 2 riformulohet si më poshtë:

“Neni 2
Përkufizime

Në këtë ligj termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Vdekje” është pushimi në mënyrë të parikthyeshme i aktivitetit të të gjitha sistemeve jetësore të organizmit të njeriut.
2. “Kufomë” është trupi i njeriut, i privuar nga funksionet jetësore.
3. “Varr” është vendi i vendosjes së kufomës dhe/ose mbetjeve mortore.
4. “Varrezë” është një parcelë e përcaktuar territori, ku varrosen të vdekurit.
5. “Varrim” është procesi i vendosjes në varr të kufomës dhe/ose mbetjeve mortore, që i bëhet të vdekurit.
6. “Varrezë publike” është vendi ku ndodhen varrezat e një rajoni, të cilat janë pronë e njësisë bazë të qeverisjes vendore.
7. “Varrezë monumentale” është varreza ku prehen personalitete historike, fetare, kulturore, dëshmorë të kombit a njerëz të shquar dhe që mbahet për qëllime historike, përkujtimore, nderimi a vetëdijësimi kombëtar.
8. “Varrezë historike” është varreza ku prehen njerëz, të cilët kanë humbur jetën në kontekstin e ngjarjeve të caktuara historike, e cila mbahet për qëllime historike dhe përkujtimore.
9. “Varrezë fetare” është varreza që ngrihet nga komuniteti fetar dhe shërben për varrimin, si rregull, të besimtarëve të vet.
10. “Varrezë private” është varreza që ngrihet dhe administrohet nga subjekte private të licencuara, sipas kushteve dhe kriterëve të këtij ligji.
11. “Mineralizim natyror i kufomës” është dekompozimi i indeve të buta të kufomës.
12. “Mineralizim artificial i kufomës” është transformimi në hi i indeve të buta dhe të forta të kufomës përmes kremimit.
13. “Kremim” është procesi i transformimit të kufomës nëpërmjet trajtimit industrial me nxehtësi të lartë.
14. “Mbetje mortore” janë mbetjet pas mineralizimit natyror të kufomës (eshtrat) dhe/ose pas mineralizimit artificial të kufomës (hiri).
15. “Shërbim i varrimit” është veprimtaria që zhvillohet nga subjektet publike ose private, nga çasti i vdekjes deri në varrimin e kufomës.
16. “Morg” është mjedisi ku kryhen autopsitë anatomo-patologjike dhe mjeko-ligjore të kufomave, si dhe të

konservimit të përkohshëm frigoriferik të tyre.

17. "Morg civil" është ambienti ku trajtohen kufomat përpara se të kryhet ceremonia e varrimit.
18. "Zhvarrim" është nxjerrja e kufomës dhe/ose mbetjeve mortore nga varri.
19. "Zhvarrim i zakonshëm" është zhvarrimi që kryhet pas përfundimit të kohës së prehjes.
20. "Zhvarrim i jashtëzakonshëm" është zhvarrimi që kryhet para përfundimit të kohës së prehjes, sipas procedurave ligjore, për ekspertizë kriminalistike, për arsye transferimi në një varr tjetër, pas një periudhe të paracaktuar kohe ose për interes publik.
21. "Periudhë e observimit" është koha e mbikëqyrjes së kufomës para varrimit.
22. "Shenjë funebre" është çdo lloj simboli ose mbishkrimi i vendosur mbi varr nga familjarët.
23. "E drejtë për përdorimin e varrit" është e drejta që buron nga marrëdhënia kontraktore, me të cilën lidhet disponimi mbi varrin konkret.
24. "Kohë e prehjes" është koha gjatë së cilës nuk lejohet zhvarrimi i zakonshëm i kufomës.
25. "Zonë e rezervuar" është zona që nga banesa e fundit e periferisë së qytetit ose fshatit deri te fillimi i varrezave."

Neni 4

Në nenin 3 bëhen ndryshimi dhe shtesat e mëposhtme:

1. Titulli i nenit ndryshohet si më poshtë:
"Varrezat publike të njësisë bazë të qeverisjes vendore".
2. Në fund të pikës 1 shtohet fjalia me këtë përmbajtje:
"Njësitë bazë të qeverisjes vendore garantojnë shërbimin publik të varrimit në njësitë e tyre administrative, duke ndërtuar dhe administruar varreza publike të mjaftueshme."
3. Pas pikës 4 shtohet pika 4/1 me këtë përmbajtje:
"4/1. Varrimi në varrezat e njësisë bazë të qeverisjes vendore bëhet pavarësisht nga besimi fetar i të vdekurit, duke garantuar kushtet për kryerjen e riteve fetare, sa herë kjo kërkohet.

Neni 5

Pas nenit 3 shtohen nenet 3/a, 3/b, 3/c, 3/ç, 3/d dhe 3/dh me këtë përmbajtje:

"Neni 3/a

Varrezat fetare

1. Varrezat fetare ngrihen nga bashkësitë fetare mbi troje në pronësi të tyre, në përputhje me kushtet dhe kriteret e përcaktuara në këtë ligj.
2. Ngritja e varrezave fetare bëhet me miratimin e këshillit të njësisë bazë të qeverisjes vendore.
3. Administrimi i varrezave fetare bëhet nga bashkësia përkatëse fetare ose nga subjekte private, me të cilat organet drejtuese të komunitetit fetar lidhin kontratë për administrimin e varrezës.
4. Varrimi i personave që nuk i përkasin të njëjtit besim në varrezat fetare është në tagrin e bashkësisë fetare që administron varrezën.

Neni 3/b

Varrezat private

1. Varrezat private ngrihen nga subjekte private mbi troje në pronësi të tyre ose në troje në pronësi shtetërore a të njësisë bazë të qeverisjes vendore, në përputhje me kushtet dhe kriteret e përcaktuara në këtë ligj.
2. Ngritja e varrezave private bëhet me miratim të këshillit të njësisë bazë të qeverisjes vendore dhe/ose të Këshillit të Ministrave. Për njësitë bazë të qeverisjes vendore mund të ngrihet vetëm një varrezë private për 100 mijë banorë dhe me sipërfaqe jo më pak se 10 ha.
3. Subjekti privat ushtron veprimtarinë e tij në bazë të marrëveshjes së lidhur, sipas rastit, me kryetarin e njësisë së qeverisjes vendore ose ministrin përgjegjës për çështjet e planifikimit urban, në përputhje me rregullat për funksionimin dhe administrimin e varrezave, që përcaktohen në vendimin e Këshillit të Ministrave. Marrëveshja nuk u nënshtrohet rregullave të legjislacionit në fuqi për koncesionet dhe partneritetin publik privat.
4. Kriteret dhe procedurat për ngritjen e varrezave private përcaktohen me vendim të Këshillit të

Ministrave.

5. Varrimi në varrezat private bëhet pavarësisht nga besimi fetar i të vdekurit, duke garantuar kryerjen e riteve fetare, sa herë kjo kërkohet.

Neni 3/c

Varrezat monumentale

1. Statusin e varrezave monumentale e mbajnë Varrezat e Dëshmorëve të Atdheut, vendvarrimet e veçanta mbisipërfaqësore, sipas nenit 11, të ligjit, si dhe vendvarrimet e personaliteteve të shquara kombëtare historike, kulturore a fetare.

2. Varrezat monumentale ngrihen me vendim të Këshillit të Ministrave, në shenjë nderimi, përkujtimi dhe mirënjohjeje kolektive për personalitetet që prehen në to, me elemente funksionale dhe organizative të dallueshme qartë dhe të përshtatura sipas nevojave të ceremonialit zyrtar dhe pelegrinazhit kolektiv.

3. Rregullat për statusin “Varrezë monumentale”, për personat ose rrethin e personaliteteve që gëzojnë të drejtën e prehjes në to, për administrimin, financimin, kujdesin dhe mirëmbajtjen e tyre, përcaktohen në aktet me të cilin krijohen varrezat monumentale.

4. Administrimi, financimi, ruajtja, përdorimi dhe mirëmbajtja e varrezave monumentale, që kanë statusin monument kulture, bëhet sipas legjislacionit në fuqi për trashëgiminë kulturore dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

5. Me përjashtim të Varrezave të Dëshmorëve të Atdheut, varrezat monumentale nuk shërbejnë për varrime të reja.

Neni 3/ç

Varrezat historike

1. Varrezat historike ngrihen me vendim të Këshillit të Ministrave, në shenjë përkujtimi për ngjarje të veçanta historike, me elemente funksionale dhe organizative të dallueshme qartë dhe të përshtatura sipas nevojave të ceremonialit zyrtar dhe pelegrinazhit kolektiv.

2. Në varrezat historike prehen persona që kanë humbur jetën gjatë/dhe për shkak të ngjarjeve që përkujtohen. Varrezat historike nuk shërbejnë për varrime të reja.

3. Rregullat për administrimin, financimin, kujdesin dhe mirëmbajtjen e tyre përcaktohen në aktet me të cilin krijohen varrezat historike.

Neni 3/d

Rregullat teknike, të administrimit dhe mbikëqyrja

1. Rregullat teknike për projektimin dhe ndërtimin e varrezave përcaktohen me rregullore të miratuara me vendim të Këshillit të Ministrave.

2. Rregullat për administrimin dhe funksionimin e varrezave publike, fetare dhe private, përcaktohen me rregullore të miratuara me vendim të Këshillit të Ministrave. Përveç sa përcaktohet në këtë rregullore, njësitë e qeverisjes vendore mund të përcaktojnë rregulla plotësuese në zbatim të saj.

3. Për varrezat fetare, rregullat e ritualit fetar që aplikohen, miratohen nga organet e bashkësisë fetare. Publiku duhet të ketë akses mbi këto rregulla.

4. Kontrolli për mënyrën e administrimit dhe funksionimit të varrezave publike, fetare dhe private, bëhet nga njësitë e qeverisjes vendore.

Neni 3/dh

Tarifat

1. Varrezat publike, fetare dhe private ofrojnë shërbimet e tyre në bazë të tarifave të shërbimit. Tarifat e shërbimit publikohen. Administrata e varrezës është e detyruar të garantojë aksesin e plotë dhe në çdo kohë të publikut mbi informacionin përkatës.

2. Tarifat e shërbimit për varrezat publike miratohen nga këshilli i njësisë bazë përkatëse të qeverisjes vendore.”.

Neni 6

Në nenin 4, pika 1 ndryshohet si më poshtë:

“1. Varrezat duhet të jenë të izoluar nga zonat e banimit nëpërmjet zonës së rezervuar. Ndalohet të bëhen ndërtime brenda zonës së rezervuar.”.

Neni 7

Në nenin 5 bëhen këto ndryshime:

1. Fjalja e dytë e pikës 1 hiqet.
2. Pika 2 shfuqizohet.

Neni 8

Në nenin 6 bëhen këto ndryshime dhe shtesa:

1. Në fjalinë e parë, fjalët “publike të bashkive dhe komunave” hiqen.
2. Në shkronjat “a”, “b”, “c” dhe “ç”, fjalët “kufomat e” zëvendësohen me fjalët “kufomat dhe/ose mbetjet mortore të”.
3. Në fund të shkronjës “ç” shtohen fjalët “pasi të jenë pajisur me autorizim nga prefekti”.
4. Shkronja “d” shfuqizohet.

Neni 9

Pas nenit 6 shtohen nenet 6/a, 6/b, 6/c dhe 6/ç me këtë përmbajtje:

“Neni 6/a

Detyrimi për varrim

1. Për çdo kufomë lind detyrimi për varrim. Këtu bëjnë pjesë dhe të sapolindurit e vdekur dhe fetuset e vdekura në lindje me peshë mbi 500 gramë.

2. Foshnjat e lindura të vdekura dhe fetuset e vdekura gjatë lindjes, me peshë nën 500 gramë, varrosen me shpenzimet e prindërve, kur këtë e kërkon së paku njëri nga prindërit. Kur ngjarja ndodh në institucione mjekësore, atëherë institucioni është i detyruar të informojë prindërit për këtë klauzolë. Në rast se prindi nuk bën kërkesë, atëherë institucioni bën trajtimin e mëtejshëm me shpenzimet e veta dhe në përputhje me procedurat e brendshme spitalore. Këto procedura duhet të garantojnë trajtimin në mënyrë dinjitoze të tyre.

3. Foshnjat dhe fetuset e lindura të vdekura, sipas pikës 2, të këtij neni, që nuk kërkohet të varrosen, lejohet të përdoren vetëm për qëllime shkencore. Për përdorimin për nevoja mësimore-shkencore kërkohet pëlqimi i të dy prindërve. Institucioni shkencor përgjigjet për varrimin e tyre sapo ato të mos jenë më të nevojshëm për veprimtarinë mësimore-shkencore. Nga ky moment institucioni mbart të drejtat dhe detyrimet që ky ligj përcakton për prindin.

4. Pjesët e trupit të amputuara trajtohen në përputhje me procedurat e brendshme spitalore, sipas legjisllacionit në fuqi.

Neni 6/b

Detyrimi për përkujdesje për varrimin

1. Detyrimi për t'u përkujdesur për varrimin i takon familjarëve të të vdekurit, sipas radhës dhe rastit:

- a) bashkëshortit a bashkëshortes ose bashkëjetuesit a bashkëjetueses;
- b) fëmijëve në moshë madhore;
- c) prindërve;
- ç) prindërve të prindërve;
- d) vëllezërve e motrave madhore dhe fëmijëve të tyre.

2. Nëse detyrimi, sipas pikës 1, të këtij neni, nuk plotësohet, administrata vendore duhet të urdhërojë kryerjen e varrimit nga shërbimi i varrimit dhe kalimin e shpenzimeve në ngarkim të familjarëve që kanë detyrimin sipas pikës 1, të këtij neni, në rast se kufoma nuk u përcillet shërbimit anatomo-patologjik. Kur detyrimi sipas pikës 1, të këtij neni, është i pamundur, shpenzimet e shërbimit të varrimit kryhen nga njësia bazë e qeverisjes vendore ku ai është i regjistruar.

3. Pika 2, e këtij neni, zbatohet edhe për personat që jetojnë në kushtet e varfërisë, të braktisjes, të mungesës së interesit mes anëtarëve të familjes, ose për të cilët është e pamundur të identifikohen familjarë që

bartin detyrimin, sipas pikës 1, të këtij neni. Kur këta persona nuk janë banorë të njësisë së qeverisjes vendore, shërbimi i varrimit kryhet nga njësia bazë e qeverisjes vendore, ku personi ka ndërruar jetë, duke marrë pagesën nga njësia bazë e qeverisjes vendore ku ai është i regjistruar.

Neni 6/c

Llojet dhe mënyrat e varrimit

Varrimi mund të jetë nëntokësor, mbitokësor ose me kremim dhe bëhet sipas ritualit fetar ose laik. Lloji dhe mënyra e varrimit përcaktohen sipas vullnetit të të vdekurit. Nëse i vdekuri nuk ka lënë vullnet të shprehur për llojin dhe mënyrën e varrimit, atëherë ato përcaktohen nga familjarët, sipas pikës 1, të nenit 6/b, të këtij ligji.

Neni 6/ç

Llojet e varreve

1. Varrimi, si rregull, bëhet në varre individuale, ku mund të varrosen persona të tjerë vetëm pas kalimit të kohës së prehjes, sipas nenit 7/ç të këtij ligji, dhe vetëm me kërkesën me shkrim të familjarëve të personit të vdekur, për të cilin është lëshuar e drejta e përdorimit. Në këtë rast lidhet kontratë e re përdorimi, e cila nuk anulon kushtet e kontratës së parë të përdorimit.

2. Varrimi mund të bëhet në varre familjare nëntokësore, në përputhje me këtë ligj dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.”.

Neni 10

Në nenin 7, pikat 1 dhe 2 ndryshohen si më poshtë:

“1. Pranë çdo varreze publike, fetare ose private, funksionon shërbimi i varrimit, sipas parashikimeve të këtij ligji dhe rregullores së administrimit dhe funksionimit të varrezës. Shërbimi i varrimit mund të kontraktohet të tretë për kryerjen e shërbimeve dhe për mallra të caktuara.”.

2. Pika 2 shfuqizohet.

Neni 11

Pas nenit 7 shtohen nenet 7/a, 7/b, 7/c, 7/ç, 7/d dhe 7/dh me këtë përmbajtje:

“Neni 7/a

Kushtet për lejimin e varrimit

1. Kufomat lejohet të varrosen vetëm pasi është lëshuar leja e varrimit nga zyra e gjendjes civile e njësisë bazë përkatëse të qeverisjes vendore. Shërbimi i varrimit merr në dorëzim dhe ruan për çdo varrim lejen e varrimit.

2. Kur vdekja ndodh në ditët e pushimit javor ose të festave zyrtare dhe nuk mund të sigurohet leja e varrimit, përgjegjësi i shërbimit kërkon dokumentet që vërtetojnë vdekjen, në përputhje me nenin 54, të ligjit nr. 10 129, datë 11.5.2009, “Për gjendjen civile”, të ndryshuar, dhe me këto dokumente bën deklarinimin e vdekjes në zyrën e gjendjes civile në ditën e parë të punës.

3. Për kufomat, që transportohen nga një shtet tjetër, shërbimi i varrimit merr në dorëzim dhe ruan bashkë me certifikatën e vdekjes, të lëshuar sipas formës dhe modaliteteve në fuqi në shtetin tjetër, edhe lejen për transportimin e kufomës (pasaportën e kufomës), të lëshuar nga autoritetet konsullore shqiptare. Kur certifikata e vdekjes, si më sipër, mungon, atëherë certifikata e vdekjes u kërkohet autoriteteve shqiptare, sipas procedurave në fuqi në Republikën e Shqipërisë.

4. Rregullat e detajuara për aktin e vdekjes, deklarinimin e vdekjes, lëshimin e lejes së varrimit, vërtetimin e vdekjes, si dhe për organet e personat përgjegjës përcaktohen nga legjislacioni në fuqi për gjendjen civile.

Neni 7/b

Kushte të veçanta për varrimin me kremim

1. Kufomat lejohet të varrosen me kremim vetëm nëse:

- a) njihet identiteti i personit të vdekur;
- b) është lëshuar leja e varrimit, sipas nenit 7/a, të këtij ligji;

c) dokumenti që vërteton vdekjen konfirmon se vdekja ka ardhur për shkaqe natyrore dhe se shkak i vdekjes është konstatuar jashtë çdo lloj dyshimi;

ç) ekziston vullneti i shprehur i personit të vdekur.

2. Nëse rrethanat, sipas pikës 1, të këtij neni, nuk plotësohen, atëherë varrimi me kremim mund të zhvillohet vetëm nëse organi i prokurorisë autorizon me shkrim kryerjen e tij.

Neni 7/c

E drejta për përdorimin e varrit

1. E drejta për përdorimin e varrit fitohet me anën e kontratës së përdorimit, të lidhur me shërbimin e varrezës. Kontrata e përdorimit të varrit nuk sjell pronësinë mbi të.

2. Kontrata e përdorimit lidhet nga vetë personi përpara vdekjes (prenotim varri) ose nga familjarët para ose pas vdekjes së personit.

3. Kontrata lidhet sipas kushteve, kritereve dhe tarifave të përcaktuara në rregulloren e administrimit dhe funksionimit të varrezës. Në kontratë përcaktohen identiteti i personit ose i personave që lejohet të varrosen në varrin, objekt kontrate, mënyra e veshjes dhe dekorimit të varrit, shenjat funebre që do përdoren, rregullat për kujdesin dhe mirëmbajtjen, lloji dhe mënyra e varrimit, kohëzgjatja e së drejtës së përdorimit, shërbimet që do të prenotohen, çmimet përkatëse dhe mënyra e pagesës.

Neni 7/ç

Koha e prehjes dhe afati për përdorimin e varrit

1. Koha e prehjes për të gjitha varrezat publike, fetare ose private, është e barabartë me 15 vjet. E drejta e përdorimit të varrit gjatë kohës së prehjes është pa shpërblim. Këtu nuk përfshihen shërbimet që ofron varreza, për të cilat ka tarifa të miratuara.

2. Afati për kohëzgjatjen e së drejtës së përdorimit të varrit është, në minimumin e tij, sa afati, sipas pikës 1, të këtij neni, dhe, në maksimumin e tij, i përhershëm. Për çdo varr, afati i përdorimit përcaktohet në kontratën e përdorimit, sipas nenit 7/c, të këtij ligji. Për periudhën përtej afatit minimal kontrata mund të parashikojë shpërblim, nëse për këtë qëllim ka tarifa të miratuara.

Neni 7/d

Shërbimi anatomo-patologjik

1. Shërbimi anatomo-patologjik pranon kufoma në kuadër të veprimtarisë mësimore-shkencore, për të cilat është lëshuar leja e varrimit, sipas nenit 7/a të këtij ligji.

2. Shërbimi anatomo-patologjik ka për detyrë të sigurojë që kufomat e administruara prej tij të mos bëhen burim për përhapjen e sëmundjeve.

3. Shërbimi anatomo-patologjik përgjigjet për varrimin e kufomës sapo ajo të mos jetë më e nevojshme për veprimtarinë mësimore- shkencore. Nga ky moment ai mbart të drejtat dhe detyrimet që ky ligj përcakton për familjarin.

Neni 7/dh

Përpunimi i të dhënave personale

1. Gjatë ushtrimit të funksioneve të veta shërbimi i varrimit ka të drejtë të përpunojë të dhëna personale. E drejta për përpunimin e të dhënave personale lidhet sidomos me mbajtjen e regjistrit të personave të varrosur, të klientëve dhe kontratave apo të të punësuarve.

2. Mbajtja, kontrolli, përpunimi dhe fshirja e të dhënave personale bëhen në përputhje me legjislacionin në fuqi për të dhënat personale.”.

Neni 12

Në nenin 8 bëhen këto shtesa:

1. Në fund të pikës 1 shtohen fjalët “kushteve teknike të ndërtimit të varrezave.”.

2. Pas pikës 1 shtohen pikat 1/1 dhe 1/2 me këtë përmbajtje:

“1/1. Zgjerimi i varrezave ekzistuese dhe ngritja e varrezave të reja është pjesë përbërëse e planit të

përgjithshëm vendor. Plani për zhvillimin e varrezave hartohet mbështetur në kapacitetet ekzistuese, nevojat e planifikuara, sipas rritjes së popullsisë, në prirjet e zhvillimit territorial, si dhe sipërfaqet e lira dhe përshtatshmërinë funksionale të tyre. Plani konsultohet me komunitetet fetare dhe subjektet e interesuara.

1/2. Në planin për zhvillimin e varrezave duhet të përcaktohen edhe parashikimet për mbylljen apo prishjen e varrezave ekzistuese dhe destinacioni i tyre. Si rregull, destinacioni i varrezave të prishura duhet të jetë sipërfaqe e gjelbër. Përdorimi për qëllime të tjera mund të justifikohet vetëm për motive të interesit publik.”.

3. Në fillim të pikës 2 shtohet fjalia me këtë përmbajtje:

“2. Ndërtimi, zgjerimi, mbyllja apo prishja e varrezave apo parcelave të varrezave bëhen në pajtim me planin për zhvillimin e varrezave, planin e përgjithshëm vendor dhe vlerësimin strategjik të ndikimit në mjedis.”.

4. Pas pikës 2 shtohen pikat 2/1 dhe 2/2 me këtë përmbajtje:

“2/1. Në projektimin e varrezave mbahen parasysh rregullat në fuqi për rendin dhe sigurinë publike, si dhe ato për shëndetin publik.

2/2. Natyra fiziko-kimike e tokës dhe thellësia dhe drejtimi i shtresave hidrike duhet të dokumentohen shkencërisht.”.

5. Pika 3 shfuqizohet.

Neni 13

Neni 10 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 10

Mjediset për ceremonitë e varrimit

1. Në varreza ngrihen, në hyrje ose në afërsi të territorit të tyre, mjedise të mjaftueshme pritjeje ose për zhvillimin e ceremonive në nderim të personave të vdekur apo për zhvillimin e ritualeve fetare. Mjediset shërbejnë për ceremoni varrimi dhe përkujtimore.

2. Këto mjedise dhe shërbimet e lidhura me to vihen në dispozicion kundrejt pagesës. Çmimi për njësi kohe, sipas kësaj pike, bëhet publik. Administrata e varrezës është e detyruar të garantojë aksesin e plotë dhe në çdo kohë të publikut mbi informacionin përkatës. Për varrezat private ky çmim është i liberalizuar.

3. Për kryerjen e riteve fetare mjediset duhet të organizohen dhe të pajisen, sipas kërkesave të komuniteteve fetare, në bazë të parimit të barazisë për të gjithë.”.

Neni 14

Pas nenit 10 shtohet neni 10/a me këtë përmbajtje:

“Neni 10/a

Impiantet e kremimit

Impiantet e kremimit ngrihen brenda ose në afërsi të varrezave pas miratimit nga këshilli i njësisë bazë të qeverisjes vendore, sipas legjislacionit në fuqi.

Neni 15

Neni 12 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 12

Mbyllja dhe prishja e varrezave

1. Varreza ose pjesë të caktuara të saj mund të mbyllen për varrime të reja, në rast se kjo nevojë lind për një shkak ose interes publik. Kjo dispozitë zbatohet edhe për lloje të veçanta varrimi apo varresh.

2. Për të drejtat e përdorimit, të cilat nuk janë ushtruar deri në momentin e mbylljes, me mirëkuptimin e palës, bëhet zëvendësimi me të drejta të reja përdorimi në pjesë të tjera të varrezës apo, sipas rastit, në varreza të tjera, ose bëhet kthimi i pagesave, në rastet kur është bërë prenotimi i varrit.

3. Vendimi për mbylljen e varrezës merret nga këshilli i njësisë së qeverisjes vendore dhe bëhet publik.

4. Kur mbyllja e varrezës bëhet për shkak të nevojës për ndërtime me destinacion tjetër, atëherë varreza i nënshtrohet procedurës së prishjes. Prishja kryhet në përfundim të afatit sipas nenit 13 të ligjit. Prishja e varrezës

vendoset nga një komision i posaçëm, i ngritur nga këshilli i njësisë bazë të qeverisjes vendore, i cili harton dokumentin përkatës për verifikimin e gjendjes së plotë të varrezës, pasi është marrë mendimi i strukturës rajonale të shëndetit publik.

5. Vendimi për prishjen e varrezës merret nga këshilli i njësisë së qeverisjes vendore dhe bëhet publik.

6. Për të drejtat e përdorimit, të cilat janë në fuqi deri në momentin e prishjes, bëhet zëvendësimi me të drejta të reja përdorimi në pjesë të tjera të varrezës apo, sipas rastit, në varreza të tjera. Në këtë rast, të vdekurit zhvendosen në varre të reja. Shpenzimet për zhvendosjen, rivarrimin dhe veshjen e dekorimin e ri të varreve nuk u ngarkohen familjarëve.”.

Neni 16

Në nenin 14, pika 3 shfuqizohet.

Neni 17

Në nenin 15 bëhen këto ndryshime dhe shtesa:

1. Në pikën 1, fjalia e parë ndryshohet si më poshtë:

“1. Varrimi nëntokësor bëhet në gropa të gërmuara dhe më pas të mbuluara me dhe. Kufomat duhet të vendosen në arkivole të mbyllura druri ose materiali tjetër të ngjashëm, që të dekompozohen me lehtësi, me përjashtim të rasteve kur kufoma transportohet nga jashtë njësisë bazë të qeverisjes vendore për në vendvarrim me arkivol metalik.”.

2. Në fund të pikës 2 shtohen fjalët “sipas rregullave teknike për ndërtimin dhe projektimin e varrezave”.

3. Pika 3 shfuqizohet.

Neni 18

Në nenin 16, pika 4 shfuqizohet.

Neni 19

Pas nenit 16 shtohen nenet 16/a dhe 16/b me këtë përmbajtje:

“Neni 16/a

Varrimi me kremim

1. Varrimi me kremim bëhet në varreza, sipas parashikimeve të rregullores për administrimin dhe funksionimin e varrezave.

2. Zhvarrimi i urnës mund të bëhet vetëm pas kalimit të afatit të përdorimit. Pas zhvarrimit, urna administrohet sipas rregullores së administrimit dhe funksionimit të varrezës.

3. Nuk lejohet marrja e urnës nga familjarët. Nuk lejohet administrimi i saj jashtë procedurave të parashikuara nga ky ligj.

Neni 16/b

Konservimi dhe balsamimi i kufomave

1. Kufomat që i nënshtrohen varrimit nëntokësor lejohet të konservohen ose të balsamosen vetëm nëse varrezës i është lejuar varrimi i kufomave të tilla. Kjo mënyrë nuk zbatohet kur kufomat transportohen jashtë shtetit.

2. Nuk lejohet konservimi ose balsamimi i kufomave pa u lëshuar certifikata e vdekjes.”.

Neni 20

Në nenin 17, në pikat 1 dhe 2, fjala “10-vjeçare” zëvendësohet me fjalën “15-vjeçare”.

Neni 21

Në nenin 22, pika 2, fjalët “përgjegjësi i shërbimit të rojës” zëvendësohen me fjalët “shërbimi i varrimit”.

Neni 22

Në nenin 23, në fund të pikës 2 shtohen fjalët “dhe rregullores së administrimit dhe funksionimit të varrezave”.

Neni 23

Në nenin 24, pika 3 ndryshohet si më poshtë:

“3. Automjetet e varrimit duhet të plotësojnë kushte të veçanta, të cilat përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për shëndetësinë.”.

Neni 24

Neni 26 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 26

Transportimi i mbetjeve mortore

1. Transportimi i mbetjeve mortore, përveç autorizimit të përmendur në nenin 25, të ligjit, shoqërohet edhe me autorizimin e strukturës rajonale të shëndetit publik.

2. Mbetjet mortore futen në çdo rast në kasetë zinku, me trashësi jo më të vogël se 0,6 mm, dhe mbyllen me saldim. Mbi kasetë shënohen emri dhe mbiemri i kufomës.

3. Në rast se mbetjet mortore janë të gjetura dhe nuk është i mundur identifikimi i tyre, në kasetë shënohen vendi dhe data e gjetjes.”.

Neni 25

Në nenin 27 bëhen këto shtesa:

1. Në pikat 1, 2, 3, 4 dhe 5, pas fjalës “kufomat” shtohen fjalët “dhe/ose mbetjet mortore”.

2. Në pikën 3, pas emërimit “Ministrinë e Punëve të Jashtme” shtohet emërtimi “Ministrinë e Punëve të Brendshme”.

Neni 26

Në nenin 30 bëhen ndryshimet si më poshtë:

1. Në pikën 1, shkronja “b”, fjalët “7, pika 1.” zëvendësohen me numrin “7/a”;

2. Në pikën 2, fjalët “e bëra në ligjin nr. 7697, datë 7.4.1993, “Për kundërvajtjet administrative”, të ndryshuar”, zëvendësohen me fjalët “e legjislacionit në fuqi për kundërvajtjet administrative”.

Neni 27

1. Ngarkohet Këshilli i Ministrave që, brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të nenit 5 të këtij ligji.

2. Ngarkohet ministri përgjegjës për shëndetësinë që, brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, të nxjerrë aktin nënligjor në zbatim të nenit 23 të këtij ligji.

Neni 28

1. Në të gjithë ligjin, fjalët “bashki ose komunë” zëvendësohen me fjalët “njësitë bazë të qeverisjes vendore”.

2. Në të gjithë ligjin, fjala “ndërmarrje” zëvendësohet me fjalët “shërbimi i varrezave.”.

Neni 29

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miratuar në datën 17.7.2014

Shpallur me dekretin nr. 8663, datë 1.8.2014 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bujar Nishani

LIGJ
Nr. 107/2014

PËR PLANIFIKIMIN DHE ZHVILLIMIN E TERRITORIT

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Qëllimi

Ky ligj ka për qëllim:

- a) të sigurojë zhvillimin e qëndrueshëm të territorit, nëpërmjet përdorimit racional të tokës dhe të burimeve natyrore;
- b) të vlerësojë potencialin aktual e perspektiv për zhvillimin e territorit në nivel kombëtar e vendor, në bazë të balancimit të burimeve natyrore, të nevojave ekonomike e njerëzore dhe interesave publikë e privatë, duke bashkërenduar punën për:
 - i) mbrojtjen e burimeve natyrore, si: toka, në veçanti toka bujqësore, ajri, uji, pyjet, flora, fauna, peizazhet;
 - ii) krijimin e garantimin e territoreve të ndërtueshme, të organizuara në mënyrë të harmonizuar e funksionale, duke i dhënë përparësi hapësirës publike, mundësisë së banimit për të gjitha shtresat ekonomike e sociale, krijimit të infrastrukturës fizike të përshtatshme për nxitjen e investimit në ushtrimin e veprimtarive ekonomike, sociale e kulturore, lehtësimit të përdorimit të sigurt të shërbimeve e komoditeteve publike, të transportit, komunikimit dhe infrastrukturës, përfshirë territoret e përshtatura;
 - iii) nxitjen e jetës ekonomike, shoqërore e kulturore në nivel kombëtar e vendor;
 - iv) garantimin e burimeve të furnizimit të mjaftueshëm dhe veçanërisht atij jetësor;
 - v) garantimin e kushteve të sigurisë së jetës dhe të shëndetit publik, rendit publik dhe sigurisë kombëtare;
- vi) nxitjen e zhvillimit të balancuar rajonal për të siguruar shpërndarje të qëndrueshme të popullsisë në vend në bazë të burimeve;
- c) të nxitë veprimet e duhura për mbrojtjen, restaurimin dhe rritjen e cilësisë së trashëgimisë natyrore e kulturore dhe për ruajtjen e shumëllojshmërisë biologjike, zonave të mbrojtura, monumenteve të natyrës, zonave të ndjeshme mjedisore dhe të peizazhit;
- ç) të mundësojë të drejtën e përdorimit e të zhvillimit të pronës, në përputhje me dokumentet planifikuese dhe sipas legjislacionit mjedisor në fuqi;
- d) të krijojë kushte të përshtatshme e të drejta dhe shanse të barabarta për banim, veprimtari ekonomike e sociale për të gjitha kategoritë sociale, kohezion ekonomik e social dhe gëzim të të drejtave të pronësisë;
- dh) të sigurojë që autoritetet kombëtare e vendore të planifikimit të hartojnë e të përditësojnë rregullisht dokumentet e planifikimit, sipas kërkesave të tregut dhe nevojave sociale;
- e) të sigurojë që autoritetet e planifikimit të bashkërendojnë veprimtaritë e tyre planifikuese

për të nxitur planifikimin e harmonizuar e të integruar të territorit;

Neni 2

Objekti

Ky ligj ka për objekt përcaktimin e parimeve bazë, përgjegjësi dhe rregullave për planifikimin dhe zhvillimin e territorit në Republikën e Shqipërisë.

Neni 3

Përkufizime

Në këtë ligj termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKPT)” është institucion me përgjegjësi planifikimi në kuadër të ministrisë përgjegjëse për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit.

2. “Autoritetet e planifikimit” janë organet dhe institucionet publike, që kanë përgjegjësi për planifikimin dhe zhvillimin e territorit, në përputhje me nenin 5 të këtij ligji.

3. “Autoritetet e inspektimit të ndërtimit” janë organet e përcaktuara në legjislacionin për inspektimin e ndërtimit.

4. “Bashkim për qëllim zhvillim” është bashkimi i dy apo më shumë parcelave në një të vetme, për qëllime zhvillimi, në përputhje me përcaktimet e parashikuara në këtë ligj, në aktet nënligjore në zbatim të tij dhe në dokumentet e planifikimit.

5. “Baza e të dhënave shtetërore GIS” është përmbledhja e të gjitha dokumenteve të planifikimit të territorit, sipas përcaktimit të legjislacionit për të dhënat gjeohapësinore, në përputhje me parimet e GIS dhe në shtresa individuale të hartave të përgatitura me mjete digjitale.

6. “Certifikata e përdorimit” është dokument zyrtar i lëshuar nga autoriteti përgjegjës në miratim të kërkesës, i cili vërteton se ndërtimi është në përputhje me kushtet e lejes së ndërtimit dhe se punimet e kryera dhe ndërtimi janë të përshtatshme për përdorim.

7. “Çështje, zona dhe objekte të rëndësisë kombëtare në planifikimin e territorit” janë ato çështje, zona dhe objekte që njësohen ose lidhen me interesa shtetërore ose kombëtarë.

8. “Deklaratë paraprake për kryerje punimesh” është deklarata e depozituar pranë autoritetit përgjegjës të planifikimit për punime që nuk kërkojnë pajisjen me leje ndërtimi, sipas përcaktimeve të këtij ligji dhe akteve nënligjore të nxjerra në zbatim të tij.

9. “Dokumente të planifikimit” janë dokumente zyrtare të planifikimit që hartohen dhe zbatohen në territor, në nivel qendror dhe vendor, në përputhje me nenin 16 të këtij ligji.

10. “E drejta për zhvillim” është e drejta ligjore për të zhvilluar një parcelë dhe/ose një zonë, në përputhje me dokumentet e planifikimit dhe kontrollit të zhvillimit. E drejta për zhvillim është e dallueshme nga e drejta e pronësisë dhe jepet nga autoriteti vendor i planifikimit, që ka kompetencën për të rregulluar përdorimin e tokës në juridiksionin e tij, në përputhje me përcaktimet ligjore në fuqi. Të drejtat për zhvillim mund të mbahen nga pronari i tokës, të shkëmbehen ose të shiten.

11. “Infrastrukturë publike” është tërësia e rrjeteve, instalimeve dhe e ndërtimeve ekzistuese ose të parashikuara në territor, si dhe e hapësirave publike, që synojnë realizimin e shërbimeve publike në fushat e transportit, të energjisë, administrimit të ujit, komunikimit elektronik, arsimit, shëndetësisë, administrimit të mbetjeve dhe mbrojtjes së mjedisit, administrimit të burimeve natyrore e kulturore, mbrojtjes kombëtare, civile e kundër zjarrit si dhe të tjera fusha të ngjashme në shërbim të publikut. Infrastruktura publike ka karakter kombëtar ose vendor dhe realizohet me investime publike ose private.

12. “Kërkesë për zhvillim” është kërkesa e paraqitur pranë autoritetit përgjegjës të planifikimit për lejimin e punimeve dhe ndërtimit, e cila përmban dokumentacionin e përcaktuar në këtë ligj dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.

13. “Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT)” është organ kolegjal që funksionon pranë Këshillit të Ministrave dhe kryesohet nga Kryeministri.

14. “Kontroll i zhvillimit” është procesi, në bazë të të cilit autoriteti përgjegjës i planifikimit vlerëson dhe vendos nëse një kërkesë për zhvillim, kërkesë për ndërtim, kryerja e punimit ose ndërtimit përputhet me dokumentet e planifikimit, zhvillimit dhe të kontrollit të zhvillimit, të miratuara, kodin e ndërtimit dhe kërkesat e legjislacionit në fuqi.

15. “Kushte zhvillimore” janë kushtet e përcaktuara nga plani i detajuar vendor ose, në mungesë, nga plani i përgjithshëm vendor dhe, në mungesë të të dyjave, të përcaktuara nga autoriteti përgjegjës i planifikimit që shërbejnë si bazë për hartimin e dokumentacionit të domosdoshëm për pajisjen me leje ndërtimi.

16. “Leje ndërtimi” është akti i miratimit të kërkesës për leje ndërtimi dhe i lejimit të punimeve përkatëse.

17. “Leje zhvillimi” është akti i përcaktimit të kushteve zhvillimore për një parcelë/pronë të caktuar, që shërben si bazë për pajisjen me leje ndërtimi.

18. “Miratim në heshtje” është akti i përfitimit të së drejtës për zhvillim, kryerje të punimeve apo përdorim të ndërtimit pa marrjen e miratimit nga autoriteti përgjegjës i planifikimit, nëse miratimi ose refuzimi i kërkesës nuk është dhënë brenda afatit të parashikuar nga dispozitat përkatëse të këtij ligji.

19. “Mjete tradicionale të informimit” janë:

- a) regjistri elektronik;
- b) posta elektronike;
- c) lajmërimi publik, i cili afishohet në mjediset e autoritetit të planifikimit dhe në hapësira të tjera që kanë aksesueshmëri të gjerë nga publiku;
- ç) lajmërimi në mediat elektronike kombëtare ose lokale;
- d) botimi në gazeta të pushtetit vendor ose në dy gazetatat më të lexuara në nivel kombëtar.

20. “Ndërtim” është çdo objekt që ndërtohet ose instalohet në territor, me vendosje të palëvizshme apo të përkohshme, dhe që zhvillohet nën dhe/ose mbi tokë.

21. “Ndërtim/punim pa leje” janë ato procese dhe/ose objekte ndërtimore të kryera në mungesë të lejes së ndërtimit, deklaratës paraprake për kryerjen e punimeve ose të kryera në kushtet e një lejeje të shfuqizuar.

22. “Ndërtim në shkelje të lejes” janë punime dhe/ose ndërtime të kryera në shkelje të kushteve dhe kriterëve teknike dhe/ose ligjore të lejes, pavarësisht krijimit të shtesave dhe volumeve në ndërtim.

23. “Nënndarja për qëllim zhvillimi” është ndarja e një parcele në dy ose më shumë parcele, për qëllime zhvillimi, në përputhje me mënyrën e përcaktuar në këtë ligj, në aktet nënligjore në zbatim të tij dhe në dokumentet e planifikimit.

24. “Njësi strukturore të territorit” janë zonat më të vogla, në të cilat ndahet territori administrativ i një njësie vendore të nivelit të parë për qëllime zhvillimi. Njësitë strukturore krijohen në procesin e planifikimit vendor dhe kanë kushte zhvillimore të njëtrajtshme, të cilët zërthehen në nivel parcele, sipas përcaktimeve të planit të përgjithshëm vendor dhe /ose dokumenteve të zhvillimit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji.

25. “Njoftim publik” është njoftimi paraprak i palëve të interesuara dhe /ose publikut, i kryer në kohë të mjaftueshme, nëpërmjet një ose disa prej mjeteve tradicionale të informimit, me qëllim informimin e palëve të interesuara për kohën, vendin dhe qëllimin e takimit publik, sipas këtij ligji.

26. “Palë e interesuar” është çdo person fizik, juridik, ose autoritet shtetëror apo organ i tij, të drejtat ose interesat e ligjshëm të të cilit, qofshin këta individualë ose të përbashkët, kanë të ngjarë të preken nga një dokument planifikimi, zhvillimi ose kontrolli të zhvillimit.

27. “Parcela” është sipërfaqja e tokës e identifikuar me numër të parcelës kadastrale dhe e regjistruar në regjistrin e pasurive të paluajtshme.

28. “Përdorim i tokës” është përdorimi i tokës dhe strukturave, sikurse parashikohet në dokumentet e planifikimit.

29. “Plan i detajuar vendor” është dokumenti që detajon përcaktimet e planit të përgjithshëm vendor në nivelin e një ose disa njësive strukturore dhe përcakton kushtet për zhvillimin e një zone përmes lejeve të ndërtimit.

30. “Procedura e thjeshtuar” është procedura, e cila ka për qëllim të shkurtojë afatet e procesit të hartimit të dokumenteve të planifikimit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji.

31. “Projektakt” janë projektvendimet e autoriteteve të planifikimit dhe projektet e dokumenteve të planifikimit dhe kontrollit të zhvillimit përpara se të jenë miratuar nga autoriteti përkatës.

32. “Punime apo punime ndërtimore” është çdo veprim ose proces për krijimin e ndërtimeve.

33. “Regjistër i integruar i territorit”, në vijim regjistri, është baza e të dhënave shtetërore, sipas përcaktimit të legjislacionit përkatës, në të cilin regjistrohen dhe administrohen nga autoritetet kombëtare dhe vendore, në mënyrë të pavarur, të dhënat për tokën e zhvillimet në të, dokumentet e planifikimit dhe të zhvillimit, në proces miratimi apo të miratuara, kërkesat për zhvillim dhe ndërtim, si dhe lejet e zhvillimit, ndërtimit apo certifikatat e përdorimit, së bashku me të drejtat apo kufizimet ligjore, që rrjedhin prej tyre, si dhe studime apo materiale të tjera me interes për publikun, sipas përcaktimeve të këtij ligji.

34. “Riparim” janë punime që kanë për qëllim kthimin e një objekti në kushte të pranueshme duke bërë ripërtëritjen, zëvendësimin, apo rregullimin e pjesëve të dëmtuara ose të degraduara.

35. “Rregullore e planifikimit” është rregullore e miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave, që përcakton rregulla të unifikuara për përmbajtjen dhe strukturën e dokumenteve të planifikimit, sipas kreut II të këtij ligji.

36. “Rregullore e zhvillimit” është rregullore e miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave që përcakton kushtet dhe procedurat e detajuara për zbatimin e instrumenteve të drejtimit të zhvillimit dhe për përmbajtjen, strukturën dhe procedurën e miratimit të dokumenteve të kontrollit të zhvillimit, sipas kreut III të këtij ligji.

37. “Rregullore ndërtimi” është rregullorja e miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave, që përcakton normat dhe kushtet teknike bazë të detyrueshme për garantimin e qëndrueshmërisë së strukturave, hapësirave të emergjencës, ndriçimit adekuat dhe ventilimit, ruajtjen e energjisë dhe sigurinë e jetës, në lidhje me objektet e reja dhe ato ekzistuese, për të mbrojtur shëndetin publik, sigurinë dhe mirëqenien e përgjithshme të banorëve, si dhe për përshtatjen e hapësirave për përdorimin nga persona me aftësi të kufizuara. Rregullorja bazohet në standardet ndërkombëtare dhe përfshin norma teknike të përshtatura për Shqipërinë.

38. “Rregullore e Regjistrit” është rregullore e miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave që përcakton strukturën dhe standardet e përbashkëta gjeodezike dhe të GIS-it, rregullat për administrimin dhe mirëmbajtjen e të dhënave, si dhe detyrimet e autoriteteve publike dhe personave të tjerë fizikë dhe juridikë për sa i përket mirëmbajtjes dhe dorëzimit të dokumenteve dhe të dhënave në Regjistër.

39. “Sistemi i informacionit gjeografik (GIS)” është sistemi i përcaktuar dhe rregulluar nga legjislacioni për informacionin gjeohapësinor.

40. “Takim publik” është takimi i hapur, i organizuar, në vend të përshtatshëm dhe me afat lajmërimi të arsyeshëm nga autoriteti i planifikimit, i cili përmes njoftimit publik fton qytetarët, ekspertët dhe palët e interesuara të parashtrajnë vërejtjet, komentet apo propozimet e tyre mbi projektaktin e dokumentit të planifikimit, zhvillimit ose kontrollit të zhvillimit përpara finalizimit të dokumentit të planifikimit, zhvillimit apo kontrollit të zhvillimit, të parashkuar nga ky ligj, nga autoriteti përkatës.

41. “Territor kombëtar” është hapësira gjeografike tokësore, nëntokësore, ujore e ajrore, që

përkon me kufirin shtetëror të Republikës së Shqipërisë, sipas legjislacionit në fuqi;

42. “Territor vendor” është hapësira gjeografike tokësore, nëntokësore, ujore e ajrore, që përputhet me ndarjet administrative - territoriale të njërive të qeverisjes vendore, sipas legjislacionit në fuqi.

43. “Vërejtje” është mendimi kundërshtues për zgjidhjet e propozuara në projektaktin e dokumentit të planifikimit, zhvillimit apo kontrollit të zhvillimit ose një pretendim për mosrespektim të dispozitave ligjore apo nënligjore në procesin e planifikimit.

44. “Zona” është një pjesë e territorit, me karakteristika ose përdorime të veçanta apo të njëjta, ekzistuese a të planifikuara të tokës e ndërtimeve në të, sipas rregulloreve të përdorimit të tokës. Zona mund të përputhet ose jo me një apo më shumë njësi strukturore të territorit.

45. “Zhvillim” është procesi i ndryshimit të territorit përmes ndërtimeve të reja ose ndryshimit të ndërtimeve ekzistuese.

Neni 4 Parimet

Planifikimi dhe zhvillimi i territorit bazohet në këto parime:

a) zhvillimi duhet të jetë i qëndrueshëm dhe të garantojë nevojat e brezave për barazi sociale, zhvillim ekonomik dhe mbrojtje të mjedisit;

b) zhvillimi i territorit është çështje e rëndësisë kombëtare; ai duhet të jetë i drejtë dhe vlera e krijuar të përftohet dhe të përvetësohet nga shoqëria që e krijon atë;

c) planifikimi duhet të harmonizojë interesat publikë e privatë, kombëtarë e vendorë;

ç) zhvillimi duhet të udhëhiqet nga planifikimi, i cili është i detyrueshëm për të gjitha autoritetet e planifikimit sipas këtij ligji;

d) parimet dhe vlerat e dokumenteve të planifikimit duhet të kenë vazhdimësi dhe pas ndryshimit të tyre;

dh) transparenca duhet të shoqërojë proceset e planifikimit dhe të kontrollit të zhvillimit;

e) shërbimi me një ndalesë;

ë) heshtja është miratim;

f) planifikimi duhet të marrë në konsideratë karakteristikat e kontekstit të territorit në zhvillim;

g) decentralizimi dhe subsidiariteti;

gj) harmonizimi me qasjen e Bashkimit Europian në fushën e planifikimit dhe të zhvillimit të territorit, si edhe lidhur me kriteret mjedisore, ruajtjes së biodiversitetit dhe zonave të mbrojtura;

h) zhvillimi duhet të bazohet në planifikimin dhe projektimin e gjithanshëm, që garanton kushte të barabarta dhe të drejta për të gjithë qeniet, pavarësisht nga nevojat dhe karakteristikat e secilit;

i) planifikimi e zhvillimi duhet të garantojnë eliminimin e barrierave, për një përdorim të sigurt, të barabartë e të pavarur të hapësirave nga të gjithë personat, përfshirë ata me aftësi të kufizuar ose grupe të veçanta, për të cilët janë të nevojshme zgjidhje teknike apo pajisje të veçanta;

j) hierarkia e planeve;

k) shpërndarja e të drejtave të zhvillimit duhet të jetë e drejtë dhe në bazë të parimit të proporcionalitetit;

l) sigurimi i detyrueshëm i objekteve, i përgjegjësive civile dhe profesionale në ndërtim;

ll) garantimi i aksesit dhe pjesëmarrjes së publikut në hartimin e dokumenteve të planifikimit dhe kontrollit të zhvillimit;

m) sistemi i integruar i planifikimit.

KREU II
PLANIFIKIMI

SEKSIONI I
AUTORITETET E PLANIFIKIMIT TË TERRITORIT DHE PËRGJEGJËSITË E TYRE

Neni 5
Autoritetet përgjegjëse

Autoritetet përgjegjëse për planifikimin e territorit janë:

1.1. Në nivel qendror:

- a) Këshilli i Ministrave;
- b) Këshilli Kombëtar i Territorit;
- c) ministria përgjegjëse për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit.

1.2. Në nivel qarku:

- a) këshilli i qarkut.

1.3. Në nivel bashkie:

- a) këshilli bashkiak;
- b) kryetari i bashkisë.

Neni 6
Përgjegjësitë e Këshillit të Ministrave

1. Këshilli i Ministrave, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, është përgjegjës për alokimin e mjeteve financiare për:

- a) hartimin e Planit të Përgjithshëm të Territorit;
- b) hartimin e planeve sektoriale dhe planeve të detajuara për zonat me rëndësi kombëtare;
- c) detajimin e planit të Përgjithshëm të Territorit përmes hartimit të planeve të përgjithshme vendore;
- ç) zbatimin e synimeve, objektivave dhe masave të veprimit, siç janë përcaktuar në planet sektoriale dhe planet e detajuara për zonat me rëndësi kombëtare;
- d) mirëmbajtjen e bazës së të dhënave të planifikimit të integruar – Regjistrin e Integruar të Territorit.

2. Këshilli i Ministrave është përgjegjës për:

- a) miratimin e Planit të Përgjithshëm të Territorit;
- b) miratimin e rregullores së planifikimit, zhvillimit, ndërtimit, rregullores së Regjistrit të Integruar të Territorit si dhe të dokumenteve tjera sipas përcaktimeve të këtij ligji;
- c) nxitjen e hartimit të dokumenteve kombëtare e vendore të planifikimit nga autoritetet përkatëse të planifikimit;
- ç) mbështetjen e zhvillimit të burimeve të nevojshme njerëzore e profesionale, në nivel qendror dhe vendor, për planifikimin e territorit, kontrollin e zhvillimit dhe administrimin e regjistrit të integruar të territorit;

d) miratimin e akteve nënligjore të përcaktuara sipas këtij ligji.

3. Këshilli i Ministrave në bazë vjetore njihet me Raportin Monitorues të Zbatimit të qëllimeve dhe të objektivave të deklaruara në Planin e Përgjithshëm të Territorit, planet kombëtare sektoriale dhe planet e detajuara për zona me rëndësi kombëtare, merr masa sipas rastit.

4. Këshilli i Ministrave rregullisht koordinon dhe harmonizon politikat dhe strategjitë sektoriale të ministrive përkatëse.

5. Këshilli i Ministrave bashkërendon mbledhjen e raporteve për zhvillimin strategjik të

secilit sektor, sipas fushës së përgjegjësive të secilës ministri. Këto raporte ia dorëzon ministrisë përgjegjëse për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit brenda 6 muajve që nga fillimi i procesit të hartimit apo rishikimit të Planit të Përgjithshëm të Territorit.

6. Këshilli i Ministrave, me akt nënligjor, përcakton:

- a) përbërjen e Këshillit Kombëtar të Territorit dhe masën e shpërblimit të anëtarëve tij;
- b) rregullat për organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit, numrin e punonjësve, nivelet e pagave e të shpërblimit dhe marrëdhëniet e tyre të punës, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

Neni 7

Përgjegjësitë e Këshillit Kombëtar të Territorit

Këshilli Kombëtar i Territorit ka këto kompetenca:

- a) vendos miratimin, miratimin me ndryshime ose shtyrjen për shqyrtim të mëvonshëm të dokumenteve të planifikimit, kërkuar për miratim nga autoritetet e planifikimit, sipas përcaktimeve të këtij ligji;
- b) vendos për miratimin e dokumenteve të planifikimit sektorial, të përcaktuara me legjislacion të posaçëm, dhe që kanë efekte në territor;
- c) përcakton rëndësinë kombëtare të një çështjeje, zone ose objekti në planifikimin e territorit, dhe miraton planet e detajuara për zona të rëndësishme kombëtare, kur parashikohen të tilla nga Plani i Përgjithshëm i Territorit.

Neni 8

Përgjegjësitë e ministrisë së linjës për planifikimin dhe zhvillimin

1. Ministria, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, është përgjegjëse për:

- a) përgatitjen e politikave të planifikimit dhe zhvillimit të territorit;
- b) hartimin e kuadrit ligjor të planifikimit dhe zhvillimit të territorit;
- c) marrjen e nismës dhe koordinimin e punës për hartimin e Planit të Përgjithshëm të Territorit, si dhe për rishikimin e tij;
- ç) marrjen e nismës, sipas rastit, dhe koordinimin e punës për hartimin e planeve të detajuara për zonat me rëndësi kombëtare, si dhe për rishikimin e tyre;
- d) bashkërendimin e objektivave të autoriteteve qendrore të planifikimit në Planin e Përgjithshëm të Territorit dhe planet e detajuara për zonat me rëndësi kombëtare;
- dh) kryerjen e studimeve dhe vlerësimeve në fushën e planifikimit dhe zhvillimit të territorit. Në përfundim, i parashtron Këshillit të Ministrave për shqyrtim dhe miratim masat për përmirësimin e kuadrit ligjor përkatës dhe përmirësimin e ecures së detajimit të Planit të Përgjithshëm të Territorit;
- e) hartimin e rregullores së ndërtimit bazuar në propozimet e dhëna nga ministritë e tjera për rregulloret e ndërtimit të sektorëve përkatës;
- ë) mbështetjen e bashkëpunimit kombëtar dhe ndërkombëtar në fushën e planifikimit të territorit;
- f) nxitjen dhe mbështetjen e nismave dhe programeve për përmirësimin e cilësive profesionale e teknike të autoriteteve të planifikimit.

2. Të gjitha institucionet publike në nivel qendror dhe lokal janë të detyruara të asistojnë ministrinë me dokumentet mbështetëse të sektorëve të ndryshëm, të cilat janë të nevojshme për përgatitjen e Planit të Përgjithshëm të Territorit dhe planeve të detajuara për zonat me rëndësi kombëtare.

3. Për hartimin e dokumenteve të planifikimit të territorit, ministria mund të sigurojë donacione nga institucione kombëtare dhe ndërkombëtare, krahas burimeve financiare të akorduara nga Këshilli i

Ministrave.

Neni 9

Përgjegjësitë e Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit

1. Agjencia Kombëtare për Planifikimin e Territorit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, është përgjegjëse:

a) për të bashkërenduar, në përgjithësi, procese të hartimit të dokumenteve të planifikimit dhe zhvillimit të territorit, të cilat ndërmerren nga autoritetet e planifikimit në nivel qendror e vendor;

b) për të mbështetur bashkërendimin horizontal ndërmjet autoriteteve kombëtare të planifikimit gjatë proceseve të planifikimit sektorial apo gjatë proceseve të hartimit të planeve të detajuara për zona me rëndësi kombëtare, me synim harmonizimin e trajtimit të çështjeve të rëndësisë kombëtare, të fushave e sektorëve të ndryshëm;

c) për të mbështetur bashkërendimin vertikal ndërmjet autoriteteve kombëtare dhe atyre vendore të planifikimit gjatë proceseve të planifikimit në nivel vendor, me synim harmonizimin e trajtimit të çështjeve të rëndësisë kombëtare e vendore në fushën e planifikimit të territorit;

ç) për të propozuar në Këshillin e Ministrave, nëpërmjet ministrit përgjegjës për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit, rishikimin e akteve apo hartimin e akteve të reja nënligjore në zbatim të këtij ligji;

d) organizimin, administrimin dhe mirëmbajtjen e bazës së integruar të të dhënave të planifikimit dhe zhvillimit të territorit – Regjistri i Integruar i Territorit – me të gjitha dokumentet e planifikimit të nivelit qendror dhe vendor, të cilat kanë hyrë në proces miratimi apo janë miratuar nga autoritetet përkatëse, si dhe të dhëna të tjera shtesë, të cilat ndërlidhen me planifikimin dhe zhvillimin e territorit;

dh) për kontrollin e përputhshmërisë së akteve të botuara në regjistër me ligjet, dokumentet e planifikimit dhe ato të kontrollit të zhvillimit në fuqi;

e) për zhvillimin e trajnimeve për sektorin publik dhe privat që ushtrojnë veprimtari profesionale në fushën e planifikimit dhe zhvillimit të territorit, për zbatimin e këtij ligji dhe të akteve nënligjore që lidhen me të;

ë) për të mbështetur bashkëpunimin kombëtar dhe ndërkombëtar në fushën e planifikimit të territorit;

f) për të informuar publikun për proceset e planifikimit dhe zhvillimit të territorit;

g) për të inkurajuar dhe siguruar që pjesëmarrja e publikut është garantuar gjatë procesit të hartimit dhe zbatimit të dokumenteve të planifikimit.

2. AKPT-ja siguron që hartimi i dokumenteve të planifikimit të territorit dhe kontrolli i zhvillimit, në nivel qendror dhe vendor, është në përputhje me dispozitat e këtij ligji, përmes ofrimit të ndihmës teknike për autoritetet përgjegjëse për planifikimin dhe zhvillimin e territorit, duke:

a) ofruar të dhëna elektronike bazë dhe normat teknike të planifikimit të territorit që duhet të shfrytëzohen gjatë hartimit të dokumenteve të planifikimit në nivel kombëtar dhe vendor;

b) zhvilluar trajnime për përdorimin e të dhënave elektronike bazë dhe normave teknike të planifikimit të territorit para se të fillojë hartimi i dokumenteve të planifikimit;

c) bashkërenduar vlerësimin e përputhshmërisë së dokumenteve të planifikimit në shqyrtim me Planin e Përgjithshëm Kombëtar dhe planet e tjera kombëtare, mbi bazën e parimit të hierarkisë së dokumenteve të planifikimit, si dhe kontrollin e tyre me të dhënat elektronike bazë dhe normat teknike të planifikimit. Në vijim, me anë të komunikimit zyrtar njofton autoritetin përgjegjës për:

i) përputhshmërinë e dokumentit të planifikimit dhe kalimin e tij për miratim në KKT;

ii) kërkesën për ndryshime dhe plotësime të dokumentit të planifikimit;

iii) përputhshmërinë e dokumentit të planifikimit të ndryshuar e plotësuar dhe kalimin e tij

për miratim në KKT;

- ç) përgatitur e botuar manuale metodologjike për planifikimin dhe zhvillimin e territorit;
- d) hartuar dhe shpërndarë standarde teknike të administrimit të regjistrit të integruar të territorit, sipas përcaktimeve të këtij ligji;
- dh) mbështetur drejtpërdrejt autoritetet e plani-fikimit për mënyrën e regjistrimit dhe të administrimit në mënyrë të pavarur të të dhënave në regjistër;
- e) zhvilluar trajnime për përmirësimin e cilësive profesionale e teknike të tyre nëpërmjet trajnimit dhe ndihmës së drejtpërdrejtë.

3. AKPT-ja është përgjegjëse për të përgatitur:

- a) studime për Sistemin e Integruar të Planifikimit në Republikën e Shqipërisë, dhe të propozojë për KKT-në dhe Këshillin e Ministrave, nëpërmjet ministrit përgjegjës për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit, masat e nevojshme për zhvillimin e qëndrueshëm të territorit;
- b) Raportin Monitorues të Zbatimit të Qëllimeve dhe të Objektivave të deklaruara në Planin e Përgjithshëm të Territorit dhe planet e detajuara për zona me rëndësi kombëtare, në bazë vjetore;
- c) propozimet për ministrin përgjegjës për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit, për ndërmarrjen e proceseve planifikuese apo masa të tjera të nevojshme;
- ç) propozimet për Këshillin Kombëtar të Territorit, për përcaktimin si të rëndësishme kombëtare të një çështjeje, zone apo objekti.

4. AKPT-ja kryen funksionet e sekretariatit të Këshillit Kombëtar të Territorit. Në këtë kuadër, ka përgjegjësi:

- a) për të organizuar mbledhjet e KKT-së;
- b) për të përgatitur dokumentacionin që shqyrto-het në to; dhe
- c) për të administruar dokumentacionin.

5. AKPT-ja, ushtron përgjegjësi të tjera, të para-shikuara shprehimisht në këtë ligj, në ligje të tjera e në aktet nënligjore.

Neni 10

Përgjegjësitë e ministrive të tjera

- 1. Ministrinë janë përgjegjëse për të:
 - a) hartuar dokumente kombëtare planifikimi për sektorët e përgjegjesisë në të cilët ato veprojnë;
 - b) propozuar rregullore ndërtimi, apo kapituj të tyre, lidhur me fushën e përgjegjesisë, për të garantuar sigurinë e cilësinë e jetës dhe të shëndetit publik;
 - c) marrë masa për zbatimin e dokumenteve kombëtare të planifikimit dhe zhvillimit;
 - ç) mbështetur hartimin e dokumenteve vendore të planifikimit nga autoritetet përkatëse dhe për të ndihmuar që ato të përmbushin standardet e përcaktuara në këtë ligj dhe ligje të tjera, duke udhëzuar për çështje që lidhen me fushën e përgjegjesisë së ministrive;
 - d) inspektuar zhvillimet në territor që lidhen me fushën e përgjegjesisë së tyre, dhe marrin masa parandaluese e ndëshkuese;
 - dh) regjistruar dhe administruar, në mënyrë të pavarur në regjistrin e integruar të territorit, aktet dhe projektaktet për të cilat janë përgjegjëse, sipas përcaktimeve të këtij ligji;
 - e) bashkëpunuar me autoritetet e planifikimit të çdo niveli, sipas përcaktimeve të këtij ligji, dhe raportojnë rregullisht sipas hierarkisë;
 - ë) informuar publikun për të gjithë procesin planifikues e zhvillimet në territor, të cilat lidhen me fushën e përgjegjesisë, dhe për të siguruar transparencë nëpërmjet regjistrit dhe formave e burimeve të tjera tradicionale;

f) hartuar raportet për zhvillim strategjik të secilit sektor, sipas fushës së përgjegjësive së secilës ministri, të cilat i dorëzohen ministrisë përgjegjëse për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit, nëpërmjet Këshillit të Ministrave, brenda gjashtë 6 muajve që nga fillimi i procesit të hartimit apo rishikimit të Planit të Përgjithshëm të Territorit.

g) përgatitur në bazë vjetore, Raportin Monitorues të Zbatimit të Qëllimeve dhe të Objektivave të deklaruara në Planin e Përgjithshëm të Territorit dhe planet e detajuara për zona me rëndësi kombëtare, për fushën e përgjegjësive, dhe për ta dorëzuar atë pranë AKPT-së;

2. Për qëllimet e pikës 1 të këtij neni, ministrinë dhe organet e tjera publike qendrore sigurojnë dhe zhvillojnë burimet e nevojshme, njerëzore e profesionale, për planifikimin e territorit, kontrollin e zhvillimit, menaxhimin e tokës e të mjedisit dhe administrimin e regjistrimit.

Neni 11

Përgjegjësitë e këshillit të qarkut

1. Këshilli i qarkut është përgjegjës për koordinimin e proceseve të planifikimit në nivel qarku.

2. Këshilli i qarkut miraton, sipas rastit, nismën dhe dokumentet e planifikimit sektorial të qarkut.

Neni 12

Përgjegjësitë e këshillit bashkiak

1. Këshilli Bashkiak, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, është përgjegjës për miratimin e mjeteve financiare të akorduara nga bashkia për zbatimin e këtij ligji.

2. Këshilli bashkiak është përgjegjës për të:

a) miratuar nismën për hartimin apo rishikimin e dokumenteve të planifikimit në nivel vendor;

b) miratuar dokumentet vendore të planifikimit;

c) monitoruar dhe mbikëqyrur zbatimin e planit të përgjithshëm vendor dhe planeve sektoriale në nivel vendor;

ç) monitoruar respektimin e kuadrit ligjor për pjesëmarrjen dhe shqyrtimin publik të dokumenteve vendorë të planifikimit dhe kontrollit të zhvillimit, gjatë procesit të hartimit të tyre;

d) rikthyer për shqyrtim, tek kryetari i bashkisë, planet e detajuara vendore, në rast se konstaton mosrespektim të kërkesave ligjore.

dh) shqyrtuar në bazë vjetore Raportin Monitorues të Zbatimit të Qëllimeve dhe të Objektivave të deklaruara në dokumentet e planifikimit në nivel vendor.

Neni 13

Përgjegjësitë e kryetarit të bashkisë

1. Kryetari i bashkisë, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, është përgjegjës për:

a) zhvillimin e territorit vendor, përmes hartimit dhe zbatimit të dokumenteve të planifikimit të territorit;

b) ndërmarrjen e nismës për hartimin dhe rishikimin e dokumenteve vendore të planifikimit;

c) hartimin apo rishikimin e dokumenteve të planifikimit të territorit në përputhje të plotë me Planin e Përgjithshëm Kombëtar dhe, sipas rastit, në përputhje me planet sektoriale dhe planet e detajuara për zonat me rëndësi kombëtare, si dhe duke iu përmbajtur normave teknike të planifikimit të territorit;

ç) koordinimin mes institucioneve publike dhe alokimin e burimeve njerëzore të nevojshme për hartimin e dokumenteve të planifikimit në nivel vendor;

d) dorëzimin dhe prezantimin e dokumenteve vendore të planifikimit pranë AKPT-së, për të verifikuar përputhshmërinë me Planin e Përgjithshëm Kombëtar dhe normat teknike të planifikimit; dh) miratimin e planeve të detajuara vendore.

2. Të gjitha institucionet publike në nivel qendror dhe lokal janë të detyruara të ndihmojnë autoritetin vendor përgjegjës për planifikimin dhe administrimin e territorit të bashkisë, me dokumentacionin mbështetës të sektorëve të ndryshëm, të nevojshëm për përgatitjen e dokumenteve vendore të planifikimit.

Neni 14

Kontributet profesionale në planifikim

1. Çdo njësi e qeverisjes vendore cakton organe përgjegjëse për ushtrimin e veprimtarive të planifikimit dhe të kontrollit të zhvillimit të territorit, sipas legjislacionit në fuqi dhe dispozitave të këtij ligji.

2. Autoritetet e qeverisjes vendore sigurojnë që për kryerjen e funksioneve të përcaktuara në këtë ligj të kenë profesionistë të kualifikuar dhe me eksperiencë pune në fushat përkatëse. Numri minimal i profesionistëve që duhet të sigurojë çdo njësi e qeverisjes vendore përcaktohet nga Këshilli i Ministrave, në bazë të numrit të popullsisë së njësisë së qeverisjes vendore, dhe është në çdo rast jo më i vogël se 6 profesionistë.

3. Formimi akademik i profesionistëve për secilën nga katër fushat e përmendura në pikën 2 të këtij neni, përcaktohet si më poshtë:

a) për planifikimin e territorit: planifikim dhe menaxhim urban, hapësinor dhe territori, urbanistikë ose projektim urban dhe fusha të tjera ekuivalente studimi, sipas legjislacionit të arsimit;

b) për kontrollin e zhvillimit: fushat sipas shkronjës “a”, të kësaj pike, juridik, arkitekturë, inxhinieritë e ndërtimit, topogjeodezi;

c) për mbrojtjen e mjedisit: menaxhim mjedisi urban, inxhinieritë e mjedisit dhe të agromjedisit, studime mjedisore, arkitekturë dhe projektim peizazhi, gjeologji, inxhinieri pyjesh;

ç) për administrimin e regjistrit: “GIS” dhe topogjeodezi ose, në mungesë, planifikim urban, territori, urbanistikë, projektim urban, inxhinieritë e ndërtimit ose arkitekturë me përgatitje dhe eksperiencë në GIS ose topogjeodezi.

4. Në rast se nuk arrijnë të përmbushin kërkesat, sipas pikave 2 dhe 3 të këtij neni, njësitë e qeverisjes vendore ushtrojnë kompetencat e tyre të planifikimit dhe kontrollit të zhvillimit të territorit nëpërmjet delegimit në përputhje me legjislacionin për pushtetin vendor.

5. Autoritetet vendore të planifikimit ushtrojnë përgjegjësitë e tyre në të gjithë territorin e tyre administrativ.

SEKSIONI II

DOKUMENTET E PLANIFIKIMIT

Neni 15

Dokumentet e planifikimit sipas niveleve të qeverisjes

1. Në Republikën e Shqipërisë janë dy nivele të planifikimit të territorit:

1.1 Planifikimi i nivelit qendror, që kryhet përmes dokumenteve të planifikimit si vijon:

1.1.1 Plani i përgjithshëm kombëtar, për gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

1.1.2 Planet kombëtare sektoriale, për të gjithë ose një pjesë të territorit

1.1.3 Planet e detajuara për zona të rëndësishme kombëtare.

1.2 Planifikimi i nivelit vendor, që kryhet përmes dokumenteve të planifikimit si vijon:

1.2.1 Planet sektoriale në nivel qarku.

1.2.2 Plani i përgjithshëm vendor.

1.2.3 Planet e detajuara vendore.

2. Qëllimi final i dokumenteve të planifikimit është integrimi i gjithë dokumenteve të planifikimit, të çdo lloji niveli, për gjithë territorin kombëtar, në funksion të ngritjes së një sistemi të integruar të planifikimit të territorit, me qëllim lidhjen, integrimin, rakordimin dhe harmonizimin e tyre.

3. Këshilli i Ministrave me akt nënligjor përcakton përmbajtjen, strukturën dhe procedurën e hartimit, zbatimit/detajimin dhe monitorimin e zbatimit të planeve.

Neni 16

Plani i Përgjithshëm Kombëtar

1. Plani i Përgjithshëm Kombëtar përcakton kuadrin referues të detyrueshëm për të gjitha planet që hartohen në Republikën e Shqipërisë.

2. Objektivat e Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit janë:

a) përcaktimi i parimeve dhe i drejtimeve për një zhvillim të qëndrueshëm e të balancuar të territorit;

b) krijimi i kushteve territoriale për zhvillimin rajonal;

c) drejtimi i krijimit dhe zhvillimit të infra-strukturës publike kombëtare;

ç) krijimi i kushteve për ruajtjen e ekosistemeve, biodiversiteteve, burimeve natyrore mbi e nën tokë dhe të pasurisë natyrore e kulturore, balancimi i efekteve të sistemeve të banimit e veprimtarive ekonomike dhe mbrojtja e zhvillimi i sipërfaqeve të gjelbra e sipërfaqeve të tjera të kultivueshme;

d) orientimi i objektivave për planifikimin rajonal, ndërvendor e vendor;

dh) bashkërendimi i punës, harmonizimi dhe orientimi i objektivave sektorialë të zhvillimit me efekt në territor;

e) përputhja me orientimet dhe udhëzimet e dokumentit të perspektivës europiane për zhvillimin hapësinor.

3. AKPT-ja, kryesisht ose me kërkesë të një ministrie apo të një organi tjetër qendror ose vendor, ndërmerr nismën dhe i propozon për miratim KKT-së përcaktimin e një çështjeje, zone ose objekti si të rëndësishëm kombëtar në planifikim. Procedurat e detajuara për këtë nismë përcaktohen në rregulloren e planifikimit.

Neni 17

Planet kombëtare sektoriale

Planet kombëtare sektoriale hartohen nga ministrinë, me qëllim zhvillimin strategjik të një ose më shumë sektorëve të ndryshëm, sipas fushave të kompetencës si siguria kombëtare, energjia, industria, transporti, infrastruktura, turizmi, zonat ekonomike, arsimit, sporti, trashëgimia kulturore dhe natyrore, shëndetësia, bujqësia dhe ujërat.

Neni 18

Planet e detajuara për zona të rëndësishme kombëtare

1. Planet e detajuara për zona të rëndësishme kombëtare hartohen në përputhje me dokumentet kombëtare të planifikimit, për menaxhimin, me qëllim mbrojtjen, prezervimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të tyre.

2. Nisma për hartimin e planit të detajuar për një zonë të rëndësishme kombëtare merret nga ministri përgjegjës për çështjen përkatëse të rëndësishme kombëtare mbi bazën e vendimit përkatës të KKT-së, sipas nenit 16, pika 3, të këtij ligji.

3. Plani i detajuar për zonën e rëndësisë kombëtare hartohet nga ministri përgjegjës për çështjen e rëndësisë kombëtare dhe miratohet nga KKT-ja.

4. KKT-ja merr vendim në lidhje me miratimin e planit të detajuar brenda 90 ditëve nga data e paraqitjes për shqyrtim të dokumentacionit të plotë.

5. Struktura dhe forma, si dhe procesi për nismën, hartimin dhe miratimin e planit të detajuar për një zonë të rëndësisë kombëtare përcaktohen në rregulloren e zhvillimit.

6. Leja e zhvillimit për punimet në zonën e rëndësisë kombëtare, për të cilën është hartuar plani i detajuar, jepet nga KKT-ja mbi bazën e këtij plani.

Neni 19

Planet sektoriale në nivel qarku

Planet sektoriale në nivel qarku përcaktojnë zhvillimin strategjik të sektorëve të ndryshëm brenda territorit administrativ të qarkut. Planet kanë objekt:

a) bashkërendimin e punës, në nivelin e territorit përkatës, për programet dhe përcaktimet e dokumenteve kombëtare të planifikimit me ato bashkiake;

b) balancimin e nevojave dhe interesave kombëtarë e vendorë për zhvillimet në nivelin e qarkut;

c) krijimin e kushteve për një zhvillim të qëndrueshëm në territor dhe sipas parimeve të këtij ligji;

ç) përcaktimin e një platforme dhe të drejtëveve strategjike të detyrueshme të zhvillimit në territor për njësinë përkatëse të qeverisjes dhe për planet e përgjithshme vendore të autoriteteve të nivelit bazë të qeverisjes vendore;

d) përcaktimin strategjik për rregullimin e përdorimeve të tokës sipas sistemeve natyrore, bujqësore dhe urbane të territorit;

dh) planifikimin e programeve dhe masave për të garantuar mbrojtjen e mjedisit, zhvillimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore, të tokës së kultivueshme, peizazheve dhe hapësirave të gjelbra;

e) rregullimin e vendndodhjes dhe programeve për infrastrukturën publike e servitutet publike, sipas legjislacionit në fuqi;

ë) rregullimin e ruajtjes, përdorimit dhe, sipas rastit, mbarështimit të zonave të mbrojtura natyrore dhe historike, sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi.

Neni 20

Plani i Përgjithshëm Vendor

1. Objektivat e Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV) janë:

a) balancimi i nevojave dhe interesave kombëtarë e vendorë për zhvillimet në territor;

b) krijimi i kushteve për një zhvillim të qëndrueshëm në territor dhe sipas parimeve të këtij ligji;

c) drejtimi i zhvillimit të sistemeve të banimit e sistemeve të tjera të ndërtueshme;

ç) rregullimi i përdorimeve të tokës, intensitetit e shtrirjes së ndërtimit në sistemet natyrore, bujqësore dhe urbane të territorit;

d) planifikimi i programeve dhe masave për të garantuar rigjenerimin urban, mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore, të tokës së kultivueshme, peizazheve dhe hapësirave të gjelbra;

dh) rregullimi i vendndodhjes dhe programeve për infrastrukturën publike e servitutet publike, sipas këtij ligji;

e) rregullimi i ruajtjes, përdorimit dhe, sipas rastit, mbarështimit të zonave të mbrojtura natyrore dhe historike, sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi;

2. Plani i Përgjithshëm Vendor zbatohet nëpërmjet planeve sektoriale, planeve të detajuara

vendore dhe lejeve të zhvillimit.

Neni 21

Planet sektoriale në nivel bashkie

Planet sektoriale në nivel bashkie hartohen në zbatim të planit të përgjithshëm vendor dhe përcaktojnë zhvillimin strategjik të sektorëve të ndryshëm brenda territorit administrativ të bashkisë.

Neni 22

Plani i detajuar vendor

1. Autoriteti i planifikimit vendor përcakton në planin e përgjithshëm të territorit zonat, të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të planeve të detajuara vendore, mbi bazën e kriterëve të përcaktuara në rregulloren e planifikimit.

2. Planet e detajuara vendore hartohen me nismë publike ose private në zona të cilat janë:

a) një njësi strukturore;

b) disa njësi strukturore bashkë;

c) çdo zonë me prioritet për zhvillim, e përcaktuar si e tillë në planin e përgjithshëm vendor të territorit.

3. Planet e detajuara vendore kanë për qëllim:

a) zhvillimin dhe/ose rizhvillimin e një zone;

b) rigjenerimin/ripërtëritjen e një zone kryesisht urbane;

c) ndërtimin e infrastrukturave publike.

4. Planet e detajuara vendore kanë për objekt nëndarjen dhe/ose bashkimin për qëllim zhvillimi.

5. Nisma duhet të mbështetet nga pronarët që kanë në pronësi jo më pak se 51 për qind të sipërfaqes së zonës, për të cilën propozohet plani i detajuar vendor.

6. Kryetari i bashkisë merr vendimin mbi miratimin e planit të detajuar vendor brenda 45 ditëve nga data e paraqitjes për shqyrtim të dokumentacionit të plotë përfundimtar dhe pasi ka informuar dhe kryer takime publike me palët e interesuara.

7. Kryetari i bashkisë vendos mbi miratimin e planit të detajuar vendor mbi bazën e raportit teknik, të përgatitur nga strukturat përgjegjëse të planifikimit të autoritetit vendor dhe të botuar në Regjistrin e Planifikimit të Territorit dhe vetëm në rast se nuk shprehen kundër banorët që kanë në pronësi më shumë se një të tretën e sipërfaqes së zonës përkatëse.

8. Në rast se ka kundërshtime si më sipër, kryetari i njësisë së qeverisjes vendore organizon takime publike me palët e interesuara, shqyrton vërejtjet ose propozimet përkatëse dhe vlerëson reflektimin e tyre në planin e detajuar vendor.

9. Në përfundim të procesit, kryetari vendos në lidhje me miratimin e planit duke u shprehur edhe në lidhje me pranimin ose mospranimin e propozimeve dhe vërejtjeve të depozituara.

10. Këshilli i njësisë së qeverisjes vendore monitoron procesin e miratimit të PDV-së dhe garanton respektimin e procedurave ligjore për miratimin e saj. Në rast se konstaton mangësi apo shkelje, këshilli e kthen PDV-në për rishqyrtim nga kryetari i njësisë së qeverisjes vendore, brenda 60 ditëve nga miratimi i saj.

11. Përpara vendimmarrjes së mësipërme, këshilli mund të organizojë një ose disa takime publike me palët e interesuara.

12. Plani i detajuar vendor me nismë private regjistrohet në regjistrin e pasurive të paluajtshme si bazë për kryerjen e transaksioneve me pronën. Parcelat e reja që krijohen nga nëndarja dhe/ose bashkimi i parcelave ekzistuese janë objekt transaksioni vetëm pasi të jetë regjistruar në regjistrin e pasurive të paluajtshme në pronësi të autoritetit publik përkatës.

13. Struktura, forma, pjesët përbërëse të përmbajtjes, procesi për nismën, informimin dhe takimet publike të detyrueshme, hartimin dhe miratimin e planit të detajuar vendor, kriteret për përcaktimin e kufijve të zonës që trajtohet me plan të detajuar vendor dhe kushte të tjera, përcaktohen në rregulloren e zhvillimit.

14. Procesi i hartimit të PDV-së shoqërohet nga përgatitja e studimit paraprak të fizibilitetit, ku llogariten përqindjet e përfitimeve nga zhvillimi, në mënyrë të drejtë dhe proporcionale me kostot dhe kontributin në zhvillim. Përfitimet, kontributi dhe kostot janë financiare ose të mira materiale që përfshijnë të drejtat për zhvillim dhe vlerën e rritur të tokës si rezultat i planifikimit ose investimeve publike.

15. Përfitimet e autoritetit të planifikimit nga të drejtat për zhvillim dhe vlera e rritur e tokës përdoren për ndërtimin ose financimin e infrastrukturave publike, kryesisht në zonën ku janë përfutur.

16. Metoda për përcaktimin e vlerës së të drejtave për zhvillim dhe vlerës së rritur të tokës përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

SEKSIONI III

BASHKËRENDIMI, KËSHILLIMI DHE SHQYRTIMI PUBLIK I DOKUMENTEVE TË PLANIFIKIMIT

Neni 23

Bashkërendimi

1. Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit siguron një proces dialogu, bashkëpunimi dhe bashkërendimi horizontal e vertikal, me të gjitha autoritetet e planifikimit dhe palët e interesuara, përpara fillimit dhe gjatë hartimit të dokumentit vendor të planifikimit.

2. Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit këshillohet rregullisht me AKPT-në dhe palët e interesuara dhe i informon ato çdo muaj mbi ecurinë e procesit.

3. AKPT-ja shqyrton përputhshmërinë e projektaktit të dokumentit të planifikimit me dispozitat ligjore e nënligjore të zbatueshme në fushën e planifikimit të territorit, si dhe me dokumentet e planifikimit në fuqi. Në përfundim të shqyrtimit, AKPT-ja i përcjell autoritetit përgjegjës përfundimet dhe propozimet përkatëse për trajtimin e mangësive.

4. Këshilli i Ministrave me akt nënligjor përcakton procedurën dhe afatet për kryerjen e bashkërendimit.

Neni 24

Këshillimi dhe takimi publik

1. Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit organizon një ose më shumë seanca takimi publik dhe këshillimi përpara çdo vendimmarrjeje që ka lidhje me planifikimin, dhe i përsërit ato, sipas nevojës, me qëllim informimin e plotë të palëve të interesuara dhe zgjidhjen e konflikteve.

2. Autoriteti përgjegjës i planifikimit i njofton publikut dhe palëve të interesuara vendin, datën dhe orën e çdo takimi publik dhe vë në dispozicion të tyre projektin e dokumentit të planifikimit, të paktën 30 ditë përpara takimit. Njoftimi kryhet përmes botimit të informacionit në regjistër dhe në dy gazeta me qarkullim më të madh ose në organe të tjera të medias.

3. Palët e interesuara kanë të drejtë që, gjatë periudhës nga data e njoftimit, sipas pikës 2 të këtij neni, deri në datën e përcaktuar të takimit publik, të kenë akses në materialet e informacionet që lidhen me dokumentin e planifikimit, përfshirë përmbledhjen e procesit të bashkërendimit, të kryer sipas nenit 23, të këtij ligji, dhe në vërejtjet, propozimet e përfundimet e arritura gjatë këtij procesi. Aksesi

i tyre sigurohet, paraprkasht, në kohë të mjaftueshme e në mënyrë efektive nëpërmjet regjistrit dhe një ose disa mjeteve tradicionale të informimit.

4. Përmbledhja e vërejtjeve apo propozimeve gjatë takimit publik i bashkëlidhen projektit të dokumentit të planifikimit, të paraqitur për miratim, dhe njoftohet së bashku me të nëpërmjet botimit në regjistër dhe një ose disa mjeteve tradicionale të informimit.

5. Në mbështetje të vërejtjeve apo propozimeve të marra, autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit ndryshon projektaktin ose jep arsyet e argumentuara të moskryerjes së një ndryshimi të tillë. Projektakti, së bashku me ndryshimet ose argumentimin e moskryerjes së ndryshimit, përcillet për miratim tek autoriteti/organi përkatës brenda 30 ditëve nga data e organizimit të takimit publik.

6. Në rastet kur projekti i dokumentit të planifikimit rishikohet nga autoriteti përgjegjës, në bazë të vërejtjeve e propozimeve të bëra gjatë takimit publik, për çështje thelbësore të përmbajtjes së tij, autoriteti përgjegjës i planifikimit organizon një takim publik shtesë, sipas përcaktimeve të sipërpërmendura të këtij neni.

7. Personat fizikë apo juridikë, që ndodhen në zonën e planifikimit ose që kanë informacion apo të dhëna për të duhet, kur u kërkohet dhe për aq sa kanë mundësi të bëjnë një gjë të tillë, t'i japin autoritetit përkatës të planifikimit ose çdo personi të autorizuar, pa kundërshpërblim, informacionin që disponojnë, i cili mund të nevojitet gjatë procesit të hartimit të dokumentit kombëtar të planifikimit. Autoriteti i planifikimit, ose personi i autorizuar sigurojnë ruajtjen e administrimin e informacionit të marrë gjatë procesit të hartimit të dokumentit kombëtar të planifikimit dhe e bëjnë këtë informacion të disponueshëm për publikun.

Neni 25

Miratimi i dokumenteve të planifikimit

1. Autoriteti përgjegjës për miratimin e dokumentit të planifikimit, në çdo nivel, miraton projektaktin përkatës ose ia rikthen atë për rishqyrtim autoritetit propozues, së bashku me arsyet e mosmiratimit në rastet kur vlerëson se:

a) nuk janë kryer bashkërendimi, këshillimi dhe takimi publik ose nuk janë respektuar procedurat e tjera të detyrueshme të planifikimit, sipas përcaktimeve të këtij ligji; dhe/ose

b) projektakti ka mospërputhje me dokumentet e planifikimit ose me legjislacionin në fuqi.

2. Në këto raste, autoriteti propozues, në bashkëpunim me AKPT-në, kryen procesin e duhur të rishqyrtimit të projektaktit.

3. Në përfundim të rishqyrtimit, projektakti i dokumentit të planifikimit i dërgohet për miratim autoritetit përkatës miratues.

4. Autoriteti përgjegjës për miratimin përfu-ndimtar, jo më vonë se 15 ditë pas miratimit të tij, boton në Regjistrin e Planifikimit të Territorit dhe u dërgon Arkivit Qendror Teknik të Ndërtimit dhe autoritetit të planifikimit një kopje të dokumentit të planifikimit, të miratuar së bashku me vendimin e miratimit të tij.

5. Ndryshimi ose shfuqizimi i dokumentit të planifikimit bëhen sipas së njëjtës procedurë të përcaktuar në këtë ligj dhe aktet nënligjore në zbatim të tij për hartimin e tij.

Neni 26

Rishikimi i planeve

1. Planet e përgjithshme janë objekt ndryshimi, kur është e nevojshme, sipas pikës 2, të këtij neni, dhe në çdo rast objekt rishqyrtimi të plotë çdo 15 vjet. Procesi për shqyrtimin e plotë të tyre fillon 2 vjet para përfundimit të afatit të sipërpërmendur, sipas së njëjtës procedurë të ndjekur për miratimin e tyre.

2. Planet ndryshohen edhe kur ka ndarje administrative dhe territoriale, ndryshime të paparashikuara demografike, sociale dhe ekonomike, ndryshime të shkaktuara nga kriza sektoriale apo nga forca madhore, si dhe në rastet kur lind nevoja e harmonizimit me dokumente të një niveli më të lartë planifikimi apo të përafrimit me legjislacionin e Bashkimit Europian.

3. Këshilli i Ministrave me akt nënligjor mund të përcaktojë, për raste të veçanta, procedura të thjeshtuara për ndryshimin e planeve.

KREU III ZHVILLIMI

SEKSIONI I AUTORITETET PËRGJEGJËSE PËR ZHVILLIMIN E TERRITORIT

Neni 27

Autoritetet përgjegjëse

Autoritetet përgjegjëse për zhvillimin e territorit janë:

1. Këshilli Kombëtar i Territorit.
2. kryetari i bashkisë.

Neni 28

Përgjegjësitë e KKT-së

1. KKT-ja është autoriteti përgjegjës për vendimmarrjen për leje zhvillimi dhe leje ndërtimi për llojet e zhvillimit komplekse, të përcaktuara në rregulloren e zhvillimit, dhe ato që lidhen me çështje, zona, objekte të rëndësishme kombëtare apo me investime strategjike për interesat e vendit, mbi propozimin e ministrisë që mbulon sektorin apo zhvillimin përkatës.

2. Lëshimi i certifikatës së përdorimit për lejet e ndërtimit, të miratuara sipas pikës 1, të këtij neni, kryhet në përfundim të një procesi të bashkërenduar të kontrollit të përputhshmërisë së ndërtimit mes autoriteteve qendrore të përfshira, sipas fushës së kompetencës, dhe autoritetit vendor përgjegjës për kontrollin e punimeve të ndërtimit në territorin administrativ ku kryhet zhvillimi.

3. Procedurat e detajuara për shqyrtimin dhe miratimin e kërkesave për leje zhvillimi dhe/ose ndërtimi, sipas pikës 1, të këtij neni, dhe lëshimin e certifikatës së përdorimit përkatëse përcaktohen në rregulloren e zhvillimit.

Neni 29

Përgjegjësitë e kryetarit të bashkisë

Kryetari i bashkisë është përgjegjës për:

- a) vendimmarrjen lidhur me aplikimet për leje zhvillimi dhe leje ndërtimi në territorin administrativ të bashkisë;
- b) vlerësimin e respektimit të kërkesave ligjore për punimet e kryera mbi bazën e deklaratës paraprake për kryerje punimesh;
- c) dhënien e certifikatës së përdorimit, sipas nenit 42 të këtij ligji, për lejet e ndërtimit të miratuara prej tij.

SEKSIONI II INSTRUMENTET PËR DREJTIMIN E ZHVILLIMIT

Neni 30

Intensiteti i ndërtimit me kushte

1. Intensiteti i ndërtimit me kushte është instrumenti i zhvillimit të territorit që synon të sigurojë kontribut për financimin e investimeve kapitale në infrastruktura dhe shërbime publike, përfshirë programet sociale të strehimit, në zona të parashikuara nga plani i përgjithshëm vendor. Ky kontribut jepet nga kërkuesi i lejes së ndërtimit në këmbim të shtimit të intensitetit të ndërtimit, në marrëveshje me autoritetin vendor.

2. Intensiteti i ndërtimit me kushte zbatohet nga autoritetet vendore të planifikimit, përmes programeve përkatëse, në përputhje me përcaktimet e planeve të përgjithshme vendore.

3. Rregullorja e zhvillimit përcakton kriteret për programin e intensitetit me kushte të ndërtimit dhe metodën e llogaritjes së vlerës së intensitetit.

Neni 31

Transferimi i së drejtës për zhvillim

1. Transferimi i së drejtës për zhvillim midis njërive strukturore realizohet, sipas rastit, nga autoriteti vendor i planifikimit, me qëllim ruajtjen e monumenteve të kulturës dhe zonave historike, tokës bujqësore dhe asaj natyrore.

2. Ky transferim ndodh përmes një programi të hartuar nga autoriteti vendor i planifikimit, i parashikuar në planin e përgjithshëm vendor dhe me marrëveshje midis autoritetit vendor dhe pronarëve të tokave, të cilët përfshihen në program.

3. Kushtet dhe procedurat për përcaktimin e vlerës monetare të të drejtave për zhvillim dhe transferimin e tyre rregullohen në rregulloren e zhvillimit.

Neni 32

Zhvillimi i detyrueshëm i tokës

1. Në rastet kur si rezultat i procesit të hartimit të planit të detajuar vendor një ose disa pronarë nuk bien dakord me përmbajtjen e tij, autoriteti vendor i planifikimit negocion me ta për arritjen e një marrëveshjeje.

2. Në rast se marrëveshja, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk arrihet, atëherë autoriteti vendor i planifikimit vepron sipas rasteve të mëposhtme:

a) rishpërndan të drejtën e zhvillimit të përcaktuar nga plani i përgjithshëm vendor në parcelat e këtyre pronarëve te parcelat fqinje dhe/ose njësi strukturore të tjera;

b) nuk rishpërndan të drejtën e zhvillimit, por vendos një taksë të moszhvillimit, e cila zbatohet deri në momentin që këta pronarë hyjnë në një marrëveshje zhvillimi, sipas përcaktimeve të planit të përgjithshëm vendor;

c) shpronëson këta pronarë, nëse plani i detajuar vendor është nismë publike dhe/ose refuzimi i pronarëve për të arritur një marrëveshje cenon interesin publik.

ç) për planet e detajuara vendore me nismë private, përcaktimet sipas shkronjave “a” dhe “b”, të kësaj pike, zbatohen nëse pronarët që nuk bien dakord me planin kanë në pronësi deri në 1/3 e sipërfaqes së zonës që është objekt i planit të detajuar vendor.

3. Metodologjia e përcaktimit të vlerës së taksës së moszhvillimit dhe e rishpërndarjes së të drejtave të zhvillimit rregullohet në rregulloren e zhvillimit.

Neni 33

Pezullimi i zhvillimit

1. Në rastet kur është marrë nisma për hartimin e një dokumenti planifikimi, autoriteti

përgjegjës i planifikimit mund të vendosë pezullimin e zhvillimit, me qëllim ruajtjen e planifikimit për zonën objekt planifikimi.

2. Pezullimi i zhvillimit ka për efekt ndalimin e përkohshëm të zhvillimit ose shtyrjen e shqyrtimit të kërkesave për zhvillim e ndërtim në të gjithë territorin ose në një pjesë të tij për një, disa ose çdo tip zhvillimi.

3. Pezullimi i zhvillimit përdoret, në proporcion me rrethanat që e diktojnë atë, vetëm kur rezulton se instrumente të tjera në fuqi nuk do të jepnin një zgjidhje të përshtatshme. Pezullimi i zhvillimit nuk zbatohet për:

a) zhvillime për të cilat leja e ndërtimit është miratuar, formalisht ose me miratim në heshtje, përpara vendimit për pezullimin e zhvillimit;

b) punimet e mirëmbajtjes;

c) zhvillime publike, shtetërore me interes vendor ose kombëtar.

4. Vendimi për pezullimin e zhvillimit përcakton arsyet e përdorimit të këtij instrumenti, territorin e përfshirë ose pjesë të caktuara të tij, llojet e lejeve apo të çështjeve të lidhura me to, dhënia e të cilave pezullohet, ndërtimet që nuk mund të prishen, afatin dhe shkallën apo nivelin e pezullimit, sipas tipit të zhvillimit. Në rastin e zhvillimeve që kryhen me deklaratë për kryerje punimesh, vendimi për pezullimin e zhvillimit përcakton kufizimin ose ndalimin e ndryshimeve madhore apo themelore, me rezultat rritjen e vlerës së ndërtimeve ekzistuese.

5. Pezullimi i zhvillimit mund të vendoset për një periudhë kohore deri në 12 muaj dhe mund të zgjatet edhe për 6 muaj të tjerë, për shkaqe të arsyeshme. Vendimi për pezullimin e zhvillimit shfuqizohet automatikisht me përfundimin e kësaj periudhe.

6. Pezullimi i zhvillimit mbaron para afatit të përcaktuar për të gjithë territorin e përfshirë ose pjesë të caktuara të tij, kur kushtet e kërkuara për miratimin e tij pushojnë së ekzistuari. Në çdo rast, ai mbaron në datën kur dokumenti i planifikimit hyn në fuqi.

7. Autoriteti i planifikimit mund të vendosë ndryshimin e vendimit për pezullimin e zhvillimit, sipas përcaktimeve të sipërpërmendura të këtij neni.

Neni 34

Servituti publik

1. Servituti publik është barra që i ngarkohet një prone në dobi të një prone tjetër për interes publik. Ai nuk përjashton përdorimin e pasurisë së paluajtshme ose të një pjese të saj që nuk cenon realizimin e servitutit publik.

2. Servituti publik mund të përcaktohet nga dokumenti vendor apo kombëtar i planifikimit ose të diktohet nga një kërkesë për ndërtim. Kur servituti bazohet në një dokument planifikimi në fuqi ai zbatohet ndaj një kërkesë ndërtimi.

3. Çdo servitut publik, i vendosur mbi parcela të caktuara, transferohet në parcelat e reja të krijuara në të njëjtën vendndodhje fizike, si pasojë e një procesi nënndarjeje dhe/ose bashkimi të parcelave për qëllim zhvillimi. Servituti publik qëndron në fuqi pa afat në rast se akti që e krijon atë nuk përcakton një afat përfundimi.

4. Të drejtat dhe detyrimet mbi servitutin publik janë ato të përcaktuara në Kodin Civil e legjislacionin në fuqi për servitutet.

Neni 35

E drejta e transferimit

1. Këshilli i Ministrave ka të drejtë të vendosë transferimin e pasurisë së paluajtshme publike, pronë e njësisive të qeverisjes vendore, në favor të shtetit, për realizimin e investimeve publike ose private në infrastrukturën publike kombëtare, në përputhje me dokumentet në fuqi të planifikimit.

2. Akti i kalimit të pronësisë nga njësia e qeverisjes vendore në favor të shtetit kryhet përkundrejt pagimit të vlerës reale të tokës dhe/ose ndërtimeve në të, sipas kushteve të tregut në çastin e transferimit të pronësisë.

3. Njësia e qeverisjes vendore njoftohet nga ministri përgjegjës i linjës, të paktën 60 ditë para propozimit të marrjes së vendimit, sipas pikës 1, të këtij neni.

4. Përcaktimi i vlerës apo mënyrave të kompensimit konsultohet ndërmjet autoriteteve kombëtare e vendore të përfshira në proces dhe, në rast mosmarrëveshjeje, vlera e kompensimit caktohet nga gjykata. Padia dhe shqyrtimi gjyqësor nuk përbëjnë shkak për ndërprerjen ose pezullimin e transferimit të pronësisë në favor të shtetit.

5. Vlera e kompensimit të pronës së transferuar paguhet brenda 6 muajve nga data e marrjes së vendimit. Ndryshimet në regjistrin e pasurive të paluajtshme kryhen vetëm pas pagimit të vlerës së kompensimit.

Neni 36

E drejta e preferimit

1. E drejta e preferimit është e drejta në dobi të një autoriteti të planifikimit, në kuptim të këtij ligji, për t'u preferuar në radhë para çdo personi privat në blerjen, në të njëjtat kushte, të një pasurie të paluajtshme, në pronësi private, që është objekt shitjeje dhe ndodhet në një zonë vendimtare për realizimin ose mbrojtjen e një interesi publik.

2. E drejta e preferimit ushtrohet nga autoriteti i planifikimit për realizimin e interesit publik, për pasuri të paluajtshme, në pronësi private ose pjesë të tyre, sipas zonave të përcaktuara për këtë qëllim në dokumentin e planifikimit në fuqi. Kjo e drejtë nuk mund të ushtrohet:

- a) për blerje të pasurisë së paluajtshme, që rregullohet sipas kuadrit ligjor për bashkëpronësinë;
- b) kur pronari ia shet pasurinë e paluajtshme bashkëshortit, fëmijëve, fëmijëve të fëmijëve, ose prindërve;
- c) kur pasuria e paluajtshme është në proces blerjeje nga një institucion publik ose për llogari të tij;
- ç) për pasuritë e paluajtshme, për të cilat janë pranuar kërkesa për leje ndërtimi, që janë në proces shqyrtimi deri në datën e miratimit të zonës së ushtrimit të së drejtës së preferimit.

3. Pasuria e blerë nëpërmjet ushtrimit të së drejtës së preferimit përdoret vetëm për interesin publik konkret, për të cilin është zgjedhur. Nëse autoriteti përgjegjës i planifikimit vendos ta shesë pasurinë e blerë me preferim brenda pesë viteve nga data e blerjes, ai është i detyruar të njoftojë ish-pronarin e saj ose trashëgimtarët e tij, nëse kanë interes ta riblenë atë pasuri.

4. Procedura e detajuar përmes së cilës mund të ushtrohet e drejta e preferimit do të përcaktohen në rregulloren e zhvillimit.

SEKSIONI III

KUSHTET PËR ZHVILLIM DHE DOKUMENTET PËR KONTROLLIN E ZHVILLIMIT

Neni 37

Kushtet për zhvillim

Zhvillimi lejohet vetëm në kushtet e përcaktuara nga dokumentet e planifikimit ose, në mungesë të tyre, të aprovuara nga organi kompetent, të cilat shërbejnë si bazë për hartimin e dokumentacionit që shoqëron kërkesën për leje ndërtimi.

Neni 38

Leja e zhvillimit

1. Leja e zhvillimit është dokumenti i lëshuar nga autoriteti përgjegjës që përcakton

kushtet zhvillimore për një pronë të caktuar.

2. Leja e zhvillimit është e nevojshme për çdo parcelë dhe jepet me miratimin e planit të detajuar vendor. Në rastin e parcelave, për të cilat nuk parashikohet hartimi i një plani të detajuar vendor, leja e zhvillimit jepet me miratimin e planit të përgjithshëm vendor.

Neni 39

Leja e ndërtimit

1. Leja e ndërtimit është e nevojshme për çdo ndërtim, riparim, restaurim apo prishje të objekteve ekzistuese, instalim apo ngritje të ndërtimeve të përkohshme, me përjashtim të rasteve të parashikuara nga neni 41 i këtij ligji.

2. Dokumenti i lejes së ndërtimit përshkruan të gjitha kushtet për kryerjen e punimeve të ndërtimit në përputhje me dokumentacionin shoqërues të aplikimit dhe normave dhe standardeve të përcaktuara në këtë ligj dhe aktet nënligjore të nxjerra në zbatim të tij.

3. Përfituesi i lejes së ndërtimit, pronari i ndërtimit, sipërmarrësi, mbikëqyrësi dhe zbatuesi i punimeve janë përgjegjës solidarisht, sipas nenit 52, shkronjat “e” dhe “ë”, të këtij ligji, për kryerjen e punimeve në përputhje me këtë ligj, me dispozitat ligjore që rregullojnë veprimtarinë e ndërtimit në Republikën e Shqipërisë, me dokumentet e planifikimit në fuqi, si dhe me kushtet dhe kriteret e lejes së ndërtimit.

4. Lejet e ndërtimit të miratuara në kundërshtim me ligjin dhe dokumentet e planifikimit në fuqi janë absolutisht të pavlefshme.

Neni 40

Afati i lejes së ndërtimit

1. Afati për fillimin e punimeve nuk mund të jetë më i gjatë se 1 vit nga data e miratimit të lejes së ndërtimit.

2. Afati i përfundimit të punimeve përcaktohet në bazë të kalendarit të punimeve të miratuar nga autoriteti i planifikimit.

3. Shtyrja e afatit të përfundimit të punimeve dhe ndryshimi i subjektit zbatues të përcaktuar në lejen e ndërtimit kryhen nga autoriteti që ka miratuar lejen, me kërkesë të subjektit të pajisur me leje ndërtimi. Shtyrja e afatit të përfundimit të punimeve bëhet vetëm një herë, për një periudhë jo më të gjatë se afati fillestar i përcaktuar në lejen e ndërtimit, mbi bazën e një kërkesë të dorëzuar brenda afatit të vlefshmërisë së lejes dhe, në çdo rast, jo më vonë se 45 ditë përpara përfundimit të afatit të lejes. Kërkesa për shtyrjen e afatit parashtron arsyet për të cilat nuk ka qenë i mundur përfundimi i punimeve brenda afatit dhe shoqërohet nga kalendar i ri i punimeve dhe vërtetimi i pagesës së gjobës për shkeljen e afatit, sipas rregullave të vendosura në nenin 52 të këtij ligji.

4. Kërkesa për shtyrjen e afatit të punimeve konsiderohet e miratuar në heshtje nëse autoriteti i planifikimit nuk i njofton vendimin përkatës subjektit kërkuar brenda afatit 45-ditor nga dita e depozitimit të kërkesës.

5. Për përfundimin e punimeve të papërfunduara brenda afatit të përcaktuar, është e detyrueshme pajisja me një leje të re ndërtimi, me përjashtim të rastit kur këto mund të kryhen me deklaratë punimesh mirëmbajtjeje apo kur kërkohet shtyrja e afatit të përfundimit të punimeve në lejen e ndërtimit, sipas pikës 3 të këtij neni.

6. Për punimet e filluara prej më shumë se dhjetë vjetësh dhe ende të papërfunduara, sipas projektit të miratuar, autoriteti përgjegjës për miratimin e lejes së ndërtimit përcakton mënyrën e ndërtimit të detyruar ose vendos prishjen apo konfiskimin e ndërtimit.

Neni 41

Deklarata paraprake për kryerjen e punimeve

1. Rregullorja e zhvillimit përcakton listën e ndërtimeve, instalimeve dhe punimeve që, për shkak të ndërhyrjeve jothelbësore në objekt, natyrës së përkohshme së instalimeve ose rregullimit të kontrollit të zhvillimit nga një leje apo autorizim tjetër apo nga legjislacioni i posaçëm sektorial, nuk kërkojnë pajisjen me një leje ndërtimi dhe janë objekt i një deklaratë paraprake për kryerje punimesh.

2. Në rastet e përcaktuara, sipas pikës 1 të këtij neni, deklaratë me shkrim e depozituar pranë autoritetit përgjegjës të kontrollit të zhvillimit, bashkërisht me projektin e punimeve, të hartuar dhe nënshkruar nën përgjegjësinë e profesionistëve të licencuar, është dokumenti i vetëm i mjaftueshëm për fillimin e punimeve të ndërtimit.

3. Autoriteti përgjegjës mund të kundërshtojë deklaratën paraprake për kryerjen e punimeve, me vendim të arsyetuar, në rast se konstaton mosrespektim të kushteve dhe kërkesave ligjore që rregullojnë deklaratën paraprake të punimeve.

Neni 42

Certifikata e përdorimit

1. Në fund të procesit të zhvillimit, autoriteti përgjegjës i planifikimit lëshon certifikatën e përdorimit të objektit, që vërteton përfundimin e punimeve, në përputhje me kushtet e lejes së ndërtimit ose deklaratës paraprake për kryerje punimesh, si dhe zbatimin e kriterëve të dokumenteve të planifikimit dhe të kontrollit të zhvillimit.

2. Në të gjitha rastet, subjekti që kryen punimet lëshon deklaratën e përputhshmërisë që konfirmon kryerjen e punimeve në përputhje me normat dhe standardet e sigurisë në fuqi. Rastet e zbatimit dhe përmbajtja e deklaratës së përputhshmërisë përcaktohen në rregulloren e zhvillimit.

3. Certifikata e përdorimit lëshohet vetëm kur aktet e kontrollit vërtetojnë realizimin e punimeve, në përputhje me kushtet e lejes ose deklaratës paraprake për kryerje punimesh, sipas fazave dhe kriterëve të përcaktuara në legjislacionin për punimet e ndërtimit, në rregulloren e zhvillimit dhe në legjislacionin mjedisor.

4. Në rast se konstatohet mospërputhje e punimeve të kryera me kërkesat, sipas pikës 3, autoriteti i planifikimit lëshon aktin e konstatimit të mospërputhshmërisë, i cili jep sugjerimet dhe afatin kohor dhe, nëse afati kohor nuk respektohet, sanksionet për sigurimin e përputhshmërisë nga zhvilluesi.

5. Certifikata e përdorimit shqyrtohet dhe jepet sipas procedurës dhe afateve të përcaktuara në legjislacionin për disiplinimin e punimeve të ndërtimit. Në rastet kur nuk është marrë vendim brenda afateve të përcaktuara dhe subjekti që kryen punimet ka plotësuar pa shkelje të gjitha aktet administrative, të parashikuara në legjislacionin për punimet e ndërtimit, certifikata e përdorimit konsiderohet e miratuar në heshtje.

6. Miratimi në heshtje i certifikatës së përdorimit nuk zbatohet në rastet kur:

a) aktet e kontrollit të punimeve të mbajtura nga autoritetet përkatëse kanë evidentuar shkelje të kushteve të lejes së miratuar;

b) certifikata e përdorimit kërkohet për punime me rrezikshmëri të lartë.

7. Punimet e kryera në zbatim të këtij ligji regjistrohen, sipas ligjit, në regjistrat e pasurive të paluajtshme, në bazë të certifikatës së përdorimit, të lëshuar sipas përcaktimeve të këtij ligji ose të miratuar në heshtje. Në rastin e miratimit në heshtje, punimet e kryera regjistrohen mbi bazën e kërkesës së subjektit për certifikatë përdorimi, kopjes së dytë të aktit të kolaudimit dhe akteve administrative të parashikuara në legjislacionin për punimet e ndërtimit.

8. Në rastet e lejeve që mbulojnë një grup ndërtimesh, certifikata e përdorimit mund të jepet e veçantë për çdo ndërtim, sipas fazave të përfundimit të punimeve të përcaktuara në lejen e ndërtimit. Certifikata e përdorimit për ndërtimin e fundit jepet vetëm pasi të ketë përfunduar realizimi i të gjitha infrastrukturave që kërkohen nga leja përkatëse e ndërtimit.

9. Njëkohësisht me lidhjen e kontratës për kalimin e pronësisë së punimeve, ndërtuesi duhet t'i dorëzojë blerësit një policë sigurimi me afat dhjetëvjeçar me përfitues blerësin/blerësit dhe me efekt nga data e përfundimit të punimeve, që mbulon dëmet e ndërtesës, përfshirë dëmet ndaj të tretëve, që rrjedhin kur, për shkak të tokës ose për defekt të ndërtimit, ndërtimi shembet tërësisht ose pjesërisht, ose paraqet rrezik të dukshëm shembjeje ose defekte të tjera të rënda, që shfaqen pas lidhjes së kontratës së kalimit të pronësisë.

SEKSIONI IV PROCESI I KONTROLLIT TË ZHVILLIMIT

Neni 43

Aplikimi për leje ndërtimi

1. Aplikimi për leje ndërtimi duhet të kryhet përmes portalit të Regjistrisë të Integruar të Territorit.

2. Aplikimi për leje ndërtimi përmban një përshkrim të hollësishëm të punimeve që do të kryhen dhe shoqërohet nga dokumentacioni i plotë ndërtimor, përfshirë projektet e detajuara, të hartuara dhe nënshkruara nën përgjegjësinë e ekspertëve të licencuar.

3. Rregullorja e zhvillimit do të detajojë përmbajtjen e formularit të aplikimit dhe listën e plotë të dokumentacionit që duhet të shoqërojë kërkesën.

Neni 44

Shqyrtimi i kërkesës për leje ndërtimi

1. Autoriteti përgjegjës, sipas nenit 27 të këtij ligji, shqyrton aplikimin për leje ndërtimi sipas parimit me një ndalesë, duke bashkërenduar punën me të gjitha autoritetet publike të specializuara që duhet të shprehen në lidhje me aplikimin.

2. Autoriteti përgjegjës vendos për lejen e ndërtimit brenda 60 ditëve nga dorëzimi i aplikimit për leje ndërtimi. Rregullorja e zhvillimit mund të përcaktojë afate më të shkurtra apo procedura të diferencuara për pajisjen me leje ndërtimi, për punime me impakt të ulët në territor apo për investime strategjike për vendin.

3. Në rast se autoriteti përgjegjës nuk merr vendim brenda afatit të mësipërm dhe struktura përgjegjëse e planifikimit pranë autoritetit vendor nuk ka dhënë mendim negativ lidhur me kërkesën, leja e ndërtimit konsiderohet e dhënë në heshtje. Miratimi në heshtje nuk zbatohet për lejet e ndërtimit që janë në kompetencë të KKT-së, si dhe për punime të tjera, përfshirë ato me rrezikshmëri të lartë, që përcaktohen nga rregullorja e zhvillimit apo rregullohen në mënyrë të veçantë nga legjislacioni në fuqi.

4. Në rast refuzimi të kërkesës për leje ndërtimi ose kundërshtimi të deklaratës paraprake për kryerjen e punimeve, vendimi duhet të jetë i arsyetuar.

Neni 45

Kushti për infrastrukturën

1. Përpara se të jepet leja e ndërtimit është e detyrueshme që në zonën ku propozohet zhvillimi të ekzistojë infrastruktura kryesore dhe dytësore.

2. Infrastruktura dytësore mund të financohet dhe realizohet edhe nga subjekti që kërkon të pajiset me leje ndërtimi pasi të ketë lidhur një marrëveshje me autoritetin përgjegjës, ku specifikohen afatet dhe kushtet e financimit dhe realizimit.

Neni 46

Taksa e ndikimit në infrastrukturë nga ndërtimet e reja

1. Taksa e ndikimit në infrastrukturë nga ndërtimet e reja zbatohet për zhvillimet që, sipas këtij ligji, kërkojnë pajisjen me leje ndërtimi dhe llogaritet mbi çmimin referencë ose preventivin e investimit të ri që kërkohet të kryhet, duke përzgjedhur atë që ka vlerën më të lartë.

2. Taksa e ndikimit në infrastrukturë nga ndërtimet e reja paguhet përpara dorëzimit të dokumentit të lejes së ndërtimit nga autoriteti përgjegjës i planifikimit.

3. Autoriteti vendor i planifikimit nuk e paguan taksën e ndikimit në infrastrukturë nga ndërtimet e reja për zhvillimet e veta me fonde publike.

Neni 47

Dorëzimi i lejes së ndërtimit

1. Dokumenti i lejes së ndërtimit i dorëzohet kërkuesit të saj nga autoriteti përgjegjës, jo më vonë se:

a) 15 ditë nga data e marrjes së vendimit për miratimin e lejes së ndërtimit nga kryetari i bashkisë;

b) 30 ditë nga data e marrjes së vendimit për miratimin e lejes së ndërtimit nga Këshilli Kombëtar i Territorit.

2. Dorëzimi i lejes së ndërtimit paraprihet nga kryerja dhe dorëzimi i sigurimit të detyrueshëm për mbulimin e përgjegjësive civile dhe profesionale që rrjedhin nga mosrespektimi i legjislacionit dhe dokumenteve të planifikimit në fuqi. Përgjegjësitetë që janë objekt sigurimi të detyrueshëm në fushën e ndërtimit detajohen në rregulloren e zhvillimit.

Neni 48

Rishikimi i kushteve të lejes

1. Kushtet e tjera të lejes së ndërtimit dhe projekti i zbatimit mund të rishikohen në rast se gjatë kryerjes së punimeve të ndërtimit hasen situata të paparashikuara ekonomike dhe teknike që e bëjnë të pamundur realizimin e projektit të miratuar me lejen e ndërtimit.

2. Rishikimi kryhet nga autoriteti që ka miratuar lejen, mbi kërkesën e arsyetuar të subjektit të pajisur me leje ndërtimi, të shoqëruar me relacionin përkatës, të firmosur nga projektuesi dhe mbikëqyrësi i punimeve.

3. Kushtet e tjera të lejes dhe procedura e rishikimit të tyre, sipas përcaktimeve të këtij neni, kryhet sipas rregullores së zhvillimit.

Neni 49

Stimuj zhvillimi

Në varësi të llojit dhe volumit të investimeve, prioriteteve të zhvillimit vendor apo kombëtar apo zbatimit të lejeve të mëparshme të ndërtimit në mënyrën dhe afatet e caktuara, autoritetet vendore mund të parashikojnë procedura të përshepuara apo incentive zhvillimi për investitorë apo aplikime të caktuara.

KREU IV

VËZHGIMI, INSPEKTIMI, KUNDËRVAJTJET E DËNIMET

Neni 50

Vëzhgimi i zhvillimeve në territor

1. Çdo autoritet i planifikimit, në përputhje me sferën e tij të juridiksionit dhe të përgjegjësive, kryen vëzhgime për zhvillimet në territor, me qëllim studimin dhe vlerësimin e këtyre

zhvillimeve, parashikimin e rreziqeve apo të tendencave, parandalimin e zhvillimeve të dëmshme apo për ndërmarrjen e politikave, miratimin e dokumenteve apo të kryerjes së veprimeve të përshtatshme për sigurimin e një zhvillimi të qëndrueshëm të territorit.

2. Autoritetet e planifikimit bashkëpunojnë dhe bashkërendojnë veprimet ndërmjet tyre dhe bashkëveprojnë e shkëmbejnë informacione e të dhëna.

3. Çdo autoritet i planifikimit përgatit dhe boton në regjistër dhe sipas mjeteve tradicionale të informimit, brenda fundit të muajit mars të çdo viti, raportin vjetor për zhvillimet në territorin e tij administrativ gjatë vitit të mëparshëm.

4. AKPT-ja, bazuar në raportet e autoriteteve të tjera, si dhe në vëzhgimet e kryera prej saj, përgatit dhe boton në regjistër e sipas mjeteve tradicionale të informimit, brenda fundit të muajit qershor të çdo viti, raportin kombëtar për zhvillimet në territor gjatë vitit të mëparshëm.

5. Këshilli i Ministrave përcakton strukturën e unifikuar të raporteve të përmendura në pikat e mësipërme të këtij neni.

Neni 51

Inspektimi

1. Inspektimi ka për mision garantimin dhe mbrojtjen e interesit kombëtar për një zhvillim të drejtë dhe të qëndrueshëm të territorit, përmes parandalimit të punimeve dhe ndërtimeve të paligjshme, sipas këtij ligji dhe akteve të nxjerra në zbatim të tij, si dhe ndëshkimin e drejtë të kundërvajtësve, që shkelin dispozitat e këtij ligji.

2. Inspektimi për verifikimin e respektimit të kërkesave ligjore, sipas këtij ligji, kryhet në përputhje me këtë ligj, aktet nënligjore të nxjerra në zbatim të tij dhe legjislacionit të zbatueshëm për inspektimin e ndërtimit në Republikën e Shqipërisë.

3. Autoritetet e inspektimit bashkëpunojnë dhe bashkërendojnë veprimet inspektuese ndërmjet tyre, si dhe me autoritetet e planifikimit, me qëllim rritjen e efektivitetit të inspektimit. Kur vihet në dijeni të fakteve, edhe pse ato mund të mos jenë brenda sferës së tij të juridiksionit dhe përgjegjësive, çdo autoritet i inspektimit njofton menjëherë autoritetin tjetër përgjegjës ose të interesuar.

4. Aktet e nxjerra nga autoritetet e inspektimit gjatë veprimtarisë së tyre ose të ankimit botohen në regjistër e sipas mjeteve tradicionale të informimit.

5. Të dhënat e përmbledhura dhe konkluzionet e veprimtarisë së inspektimit janë pjesë e raportit vjetor për zhvillimet në territor.

Neni 52

Kundërvajtjet administrative

1. Në kuptim të këtij ligji, shkeljet e mëposhtme, pavarësisht nëse përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen si më poshtë:

a) moskryerja e takimit publik dhe këshillimit, sipas neni 24 të këtij ligji, dënohet me gjobë nga 50 000 lekë deri në 100 000 lekë;

b) shkelja e afateve të botimit në regjistër të akteve dhe projektakteve, për të cilat botimi është i detyrueshëm sipas këtij ligji dënohet me gjobë nga 50 000 lekë deri në 100 000 lekë;

c) miratimi i lejes së ndërtimit dhe lëshimi i certifikatës së përdorimit, në kundërshtim me këtë ligj ose me dokumentet e planifikimit në fuqi, dënohet me gjobë nga 1 000 000 lekë deri në 3 000 000 lekë. Mosveprimet e pambështetura në ligj, me pasojë miratimin në heshtje në kundërshtim me ligjin, dënohen me gjobë nga 1 000 000 lekë deri në 5 000 000 lekë;

ç) mosrespektimi i afatit të dorëzimit të dokumentit të lejes, sipas nenit 47 të këtij ligji, dënohet me gjobë nga 300 000 lekë deri në 500 000 lekë;

d) mosdeklarimi i punimeve që përjashtohen nga detyrimi i pajisjes me leje, sipas nenit 41 të

këtij ligji, dënohet me gjobë nga 50 000 lekë deri në 150 000 lekë;

dh) shkelja e afatit të fillimit apo përfundimit të punimeve, sipas nenit 40 të këtij ligji, dënohet me gjobë nga 100 000 lekë deri në 500 000 lekë;

e) kryerja e punimeve pa leje dënohet me gjobë të barabartë me vlerën e punimeve të kryera pa leje, por në çdo rast jo më pak se 500 000 lekë, dhe me prishje ose konfiskim për interes publik të punimeve të kryera;

ë) kryerja e ndryshimeve në projekt apo e punimeve në shkelje të kushteve të lejes:

i) pa pasoja në krijimin e shtesave në sipërfaqe dhe vëllim ndërtimor, dënohet me gjobë të barabartë me vlerën e punimeve të kryera pa leje, por në çdo rast jo më pak se 300 000 lekë, pezullim të punimeve dhe me masën e përcaktuar në përfundim të procedurës, sipas pikave 3 dhe 4, të këtij neni;

ii) me pasoja në krijimin e shtesave në sipërfaqe dhe vëllim ndërtimor, dënohet me gjobë të barabartë me vlerën e punimeve të kryera pa leje, por në çdo rast jo më pak se 500 000 lekë, dhe me prishje ose konfiskim për interes publik të punimeve të kryera pa leje.

f) përdorimi i objektit pa lëshimin e certifikatës së përdorimit dënohet me gjobë nga 300 000 lekë deri në 500 000 lekë;

g) vazhdimi i punimeve me gjithë vendimin administrativ për pezullimin ose ndërprerjen e tyre dënohet me prishje dhe me gjobë nga 10 000 lekë deri në 20 000 lekë;

gj) hartimi i projektit të ndërtimit, kryerja e oponencës, mbikëqyrjes, zbatimit të punimeve dhe kolaudimit të objektit në kundërshtim me ligjin, dokumentet e planifikimit ose me lejen e ndërtimit, pavarësisht nëse përbën veprë penale, përbën kundërvajtje administrative dhe dënohet me gjobë nga 1 000 000 deri në 3 000 000 lekë.

2. Vlera e punimeve të kryera pa leje, sipas pikës 1, shkronjat “e” dhe “ë”, të këtij neni, llogaritet sipas kostos mesatare të ndërtimit, të përcaktuar me udhëzim të Këshillit të Ministrave.

3. Në rastin e konstatimit të ndryshimeve në projekt apo shkeljeve të kushteve të lejes, pa pasoja në krijimin e shtesave në sipërfaqe e vëllim ndërtimor dhe volume shtesë, autoriteti i inspektimit, krahas dënimit sipas nënndarjes “I”, të shkronjës “e”, të këtij neni, pezullon punimet dhe i cakton një afat deri në 45 ditë subjektit për të aplikuar për pajisjen me leje të punimeve të kryera në ndryshim të projektit dhe lejes së miratuar pranë autoritetit vendor dhe njofton autoritetin e planifikimit. Aplikimi për pajisjen me leje shoqërohet nga dokumentacioni tekniko-ligjor, argumentimi teknik për ndryshimet në projekt apo për mosrespektimin e kushteve të lejes dhe vërtetimi i pagesës së gjobës. Në rast se subjekti nuk aplikon brenda afatit, autoriteti i planifikimit merr vendim, sipas pikës 4 të këtij neni, në lidhje me ndërtimin.

4. Autoriteti i planifikimit shqyrton kërkesën e paraqitur, sipas pikës 3, të këtij neni, dhe mund të miratojë lejen për ndryshimet në projekt apo punimet jashtë kushteve të lejes, vetëm në rast se ndërtimi nuk është në kundërshtim me dokumentet e planifikimit dhe kontrollit të zhvillimit, dhe nuk cenon të drejtat pronësore të personave të tjerë, si dhe qëndrueshmërinë e sigurinë e objektit. Në rastet kur ndërtimi është në përputhje me kërkesat e mësipërme, autoriteti i planifikimit merr vendim për miratimin e kërkesës dhe pajisjen me leje. Në rast të kundërt, autoriteti përgjegjës vendos prishjen e ndryshimeve apo punimeve jashtë kushteve të lejes. Kur prishja nuk mund të kryhet pa cenuar pjesën e ndërtimit në konformitet me projektin dhe lejen e miratuar, autoriteti i planifikimit vendos një gjobë të barabartë me dyfishin e vlerës së punimeve të kryera në shkelje të lejes, por në çdo rast jo më pak se 1 000 000 lekë. Pas pagesës së gjobës, autoriteti përgjegjës miraton lejen e ndërtimit për punimet përkatëse.

5. Për shkeljet e kryera nga subjekti ndërtues, projektuesi, mbikëqyrësi dhe kolaudatori, strukturat e kontrollit paraqesin menjëherë kërkesën për heqjen e licencës. Autoritetet përkatëse janë të detyruar të marrin vendim për heqjen e licencës brenda pesë ditëve. Subjekti, të cilit i është hequr licenca, nuk mund të pajiset më me të njëjtën licencë për 5 vitet në vijim.

6. Vendimi për prishjen e ndërtimeve përmban edhe detyrimin e prishjes së menjëhershme të ndërtimit dhe kthimin e truallit në gjendjen e mëparshme me shpenzimet e kundërvajtësit.

7. Për shkeljet që përbëjnë vepër penale, autoritetet e inspektimit, krahas dënimit për kundërvajtjet e konstatuara, sipas këtij neni, bëjnë menjëherë kallëzim për ndjekje penale.

8. Dispozitat e parashikuara në këtë nen për ndërtimet pa leje zbatohen edhe në rastin e shfuqizimit të lejes së ndërtimit me vendim të gjykatës ose autoritetit kompetent.

Neni 53

Ekzekutimi i dënimeve

1. Gjohat e përcaktuara, sipas nenit 52, të këtij ligji, vendosen nga autoriteti përgjegjës i inspektimit.

2. Autoriteti kombëtar i inspektimit vendos, sipas nenit 52, të këtij ligji, për shkeljet e konstatuara në nivel kombëtar, sipas përcaktimeve të këtij ligji.

3. Autoriteti kombëtar i inspektimit kontrollon zbatimin e dispozitave të këtij ligji nga autoriteti vendor i inspektimit dhe ushtron detyrat e tij për çështje të rëndësishme kombëtare në planifikimin dhe kontrollin e zhvillimit të territorit, kur konstaton shkelje të dispozitave të këtij ligji dhe kur ato nuk janë ushtruar nga autoriteti vendor i inspektimit.

4. Autoriteti kombëtar i inspektimit, kur konstaton se cenohet parimi i interesit kombëtar për zhvillimin e territorit nga ndërtimet pa leje, vepron në përputhje me dispozitat e legjislacionit në fuqi për çështjet dhe zonat e rëndësishme kombëtare.

5. Masa e gjobës përcaktohet, në çdo rast, në përpjesëtim të drejtë me natyrën e kundërvajtjes së konstatuar, me përgjegjësinë dhe pjesëmarrjen në vendimmarrje të zyrtarit ose të kundërvajtësit dhe me faktin nëse kundërvajtësi është përsëritës apo jo.

6. Në rast përsëritjeje të kundërvajtjes, kundërvajtësi dënohet me dyfishin e vlerës së gjobës.

7. Procedurat e konstatimit të kundërvajtjes, të njoftimit të kundërvajtësit, vendimit, ankimit dhe masave të tjera administrative, kundrejt shkeljeve të këtij ligji, si dhe ekzekutimi i dënimit rregullohen sipas dispozitave të legjislacionit në fuqi që rregullojnë inspektimin e ndërtimit.

KREU V

REGJISTRI I INTEGRUAR I TERRITORIT

Neni 54

Regjistri i planifikimit të territorit

1. Funkcionet themelore të regjistrit janë:

a) regjistrimi i informacionit ligjor e fizik të të drejtave apo kufizimeve publike e private mbi tokën dhe transformimet që ajo pëson për shkak të zhvillimit;

b) njoftimi, në formë e format të përshtatshëm, i projektakteve dhe akteve të lidhura me planifikimin dhe kontrollin e zhvillimit të territorit;

c) çdo funksion tjetër që mund t'i jepet me ligj.

2. Funksionimi dhe përdorimi i regjistrit nuk shmangin detyrimin për botim, sipas mjeteve të tjera tradicionale të informimit, në rast se parashikohet me ligj.

Neni 55

Organizimi dhe funksionimi i regjistrit

1. Informacioni në regjistër organizohet sipas një rrjeti të integruar e shumëqëllimësh të bazave të dhënave shtetërore për tokën dhe zhvillimet në të, të pavarura e ndërvepruese ndërmjet tyre. Autoritetet përgjegjëse ndërtojnë, administrojnë e mirëmbajnë bazën e tyre të dhënave, pjesë përbërëse të regjistrit, sipas një platforme teknike, strukture dhe standardeve të përbashkëta gjeodezike e GIS-it për të siguruar përputhshmërinë e ndërveprimit ndërmjet tyre dhe shkëmbimin e përdorimit e informacionit të regjistruar në to.

2. Të dhënat e botuara në regjistër aksesohen lirisht nga publiku nëpërmjet komunikimit elektronik me internet, përveç atyre që mbrohen me ligj. Si rregull, aksesimi në regjistër është falas dhe përmbajtja e akteve të përfshira në të është publike. Për shërbime të caktuara mund të zbatohet një tarifë, për të cilën publiku informohet paraprakisht.

3. Bazat e të dhënave shtetërore GIS administrohen nga autoritetet e planifikimit dhe institucionet e tjera publike, në nivel kombëtar e vendor, sipas përgjegjësisve të përcaktuara në këtë ligj dhe legjislacionit në fuqi. Çdo autoritet i planifikimit regjistron të dhënat sektoriale në regjistër dhe i boton ato.

4. Autoritetet kombëtare e vendore të planifikimit dhe institucionet e tjera publike kontribuojnë proporcionalisht në ngritjen, administrimin dhe mirëmbajtjen e regjistrit.

Neni 56

Botimi në regjistër

1. Të gjitha projektaktet ose aktet e miratuara, që lidhen me planifikimin, zhvillimin dhe kontrollin e zhvillimit të territorit, përfshirë dokumentacionin shoqërues dhe vërejtjet apo propozimet gjatë bashkërendimit të planifikimit, janë të detyrueshme për botim, përveç atyre llojeve, të cilat:

a) përjashtohen me ligj;
b) janë akte të brendshme të një autoriteti kombëtar ose vendor;
c) janë akte ose dokumentacion shoqërues, botimi i të cilave ndalohe nga legjislacioni në fuqi.

2. Botimi në regjistër, kur nuk është përcaktuar ndryshe me ligj, është kusht i nevojshëm dhe i mjaftueshëm për hyrjen në fuqi të aktit.

3. Pavarësisht nga përcaktimet e pikës 1, të këtij neni, mund të botohet në regjistër, me nismën e autoritetit përgjegjës të planifikimit, çdo akt tjetër që nuk është i detyrueshëm për botim, literaturë, metodologji, studime dhe çdo njoftim me interes për publikun.

4. Për atë që nuk parashikohet ndryshe në këtë ligj, projektaktet dhe aktet që janë të detyrueshme për botim në regjistër botohen në regjistër brenda 10 ditëve nga data e vendimit përkatës.

Neni 57

Rregullat për regjistrin

Në zbatim të dispozitave të mësipërme të këtij kreu, Këshilli i Ministrave nxjerr akte nënligjore për miratimin e:

a) rregullave për mbështetjen me burime financiare të autoriteteve kombëtare e vendore të planifikimit dhe institucioneve të tjera publike në lidhje me mirëmbajtjen dhe funksionimin e regjistrit;

b) strukturës dhe standardeve të përbashkëta gjeo-dezike dhe të GIS-it;

c) rregullave për krijimin, administrimin, ruajtjen dhe mirëmbajtjen e të dhënave e për strukturën dhe formatet e regjistrimit;

ç) formateve elektronike të kërkesave për zhvillim dhe lejeve që botohen në regjistër;

d) rregullave të lidhjes në rrjet dhe të transferimit të ndërsjellë të të dhënave ndërmjet autoriteteve të planifikimit dhe institucioneve të tjera shtetërore;

dh) detyrimeve dhe të drejtave të autoriteteve kombëtare, rajonale e vendore, të planifikimit për regjistrin;

e) shërbimeve dhe tarifave përkatëse për to.

KREU VI DISPOZITA KALIMTARE DHE TË FUNDIT

Neni 58

Hartimi i dokumenteve të planifikimit

1. Ngarkohet Këshilli i Ministrave të miratojë Planin e Përgjithshëm Kombëtar jo më vonë se 20 muaj nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji.

2. Dokumentet e planifikimit, të cilat janë në proces hartimi në momentin e hyrjes në fuqi të Planit të Përgjithshëm Kombëtar, i nënshtrohen procesit të rishikimit në përputhje me të.

3. Ngarkohen autoritetet vendore të planifikimit të miratojnë dokumentet vendore të planifikimit jo më vonë se 2 vjet nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji.

4. Për dokumentet e planifikimit, të cilat janë në proces hartimi në momentin e hyrjes në fuqi të këtij ligji zbatohen dispozitat e këtij ligji.

5. Në funksion të ngritjes së një sistemi të integruar të planifikimit në rang kombëtar, ngarkohet AKPT-ja të kryejë analizën e dokumenteve ekzistuese, vlerësimin e dokumenteve të planifikimit që janë të nevojshme për gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë, dhe përlllogaritjen e kostove dhe afateve të nevojshme për hartimin e tyre.

Neni 59

Dokumentet e kontrollit të zhvillimit

1. Kërkesat për leje zhvillimi/ndërtimi në proces shqyrtimi në momentin e hyrjes në fuqi të këtij ligji të vlerësohen në përputhje me dispozitat e këtij ligji.

2. Lejet e zhvillimit/ndërtimit të miratuara përpara hyrjes në fuqi të këtij ligji zbatohen në përputhje me kushtet e lejes përkatëse.

3. Dorëzimi i dokumentit të lejes së ndërtimit për lejet e miratuara përpara hyrjes në fuqi të këtij ligji duhet të përfundojë brenda 15 ditëve nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

4. Zgjatja e afatit të lejes dhe ndryshimi i subjektit zbatues për lejet e ndërtimit të miratuara përpara hyrjes në fuqi të këtij ligji kryhen sipas përcaktimeve të këtij ligji.

Neni 60

Aktet nënligjore

Ngarkohet Këshilli i Ministrave që, brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të neneve përkatëse të këtij ligji.

Neni 61

Shfuqizime

1. Me hyrjen në fuqi të këtij ligji, ligji nr. 10 119, datë 23.4.2009, “Për planifikimin e territorit”, i ndryshuar, dhe aktet nënligjore të nxjerra në zbatim të tij shfuqizohen.

2. Ligji nr. 96/2013, datë 4.3.2013, shfuqizohet.

Neni 62

Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi më 1 tetor 2014.

KRYETARI
Ilir Meta

Miratar në datën 31.7.2014

VENDIM
Nr. 712, datë 29.10.2014

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
TEKNIKE “PËR PROJEKTIMINDHE
NDËRTIMIN E VARREZAVE NË
TERRITORIN E REPUBLIKËS
SË SHQIPËRISË”**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikave 1 e 2, të nenit 3/d, të ligjit nr9220, datë 15.4.2004, “Për administrimin e shërbimit të varrimit”, të ndryshuar, me propozimin e ministrit të Zhvillimit Urban dhe Turizmit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e rregullores teknike “Për projektimin dhe ndërtimin e varrezave në territorin e Republikës së Shqipërisë”, sipas tekstit bashkë-lidhur vendimit.

2. Ngarkohen Ministria e Zhvillimit Urban dhe Turizmit dhe njësitë bazë të qeverisjes vendore për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

RREGULLORE TEKNIKE
PËR PROJEKTIMINDHE NDËRTIMIN E
VARREZAVE NË TERRITORIN E
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

KAPITULLI I
SKEMA FUNKSIONALE, TIPOLOGJITË E
VARREVE DHE KREMATORI

1. VËSHTRIM I PËRGJITHSHËM MBI
VARREZAT

1. Të përgjithshme

Normat dhe rregullat e projektimit, të çdo elementi përbërës të varrezave, janë plotësimi teknik dhe praktik, i domosdoshëm për ndërtimin dhe funksionimin e varrezave.

Mbi bazën e tyre do të vlerësohen e miratohen projektet e zgjerimit të varrezave ekzistuese dhe projektimi i atyre të reja, nga organet përkatëse të njësive vendore.

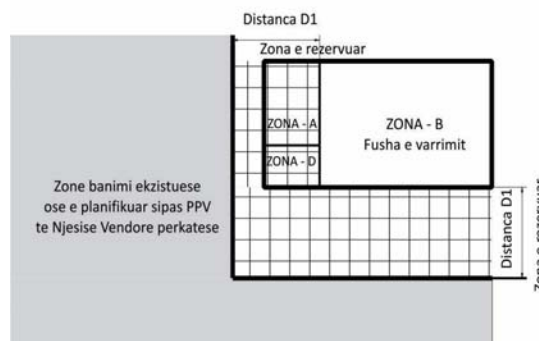


Figura 1.1 Zona e rezervuar

Sipërfaqja e pjesës së tokë, e destinuar si fushë varrimi, duhet parashikuar dhe llogaritur mbi bazën e treguesve të mëposhtëm:

- numrit total të banorëve, të regjistruar në bashkinë ose komunën përkatëse;
- treguesit e rritjes së popullsisë, në 10 vitet e fundit, në bashkinë ose komunën përkatëse;
- treguesit e varrimeve vjetore, në 10 vitet e fundit, në bashkinë ose komunën përkatëse;
- treguesit e zhvarrimeve të zakonshme, të parashikuara në vitet në vijim, në bashkinë ose komunën përkatëse. Koha e prehjes për zhvarrimet e zakonshme është jo më pak se 15 vjet.

Në përcaktimin e sipërfaqes së tokës, së destinuar për fushë varrimi, mund të merret parasysh edhe mundësia e ngjarjeve të jashtëzakonshme, si katastrofa natyrore, të cilat mund të kërkojnë një numër të madh varrimesh.

Varrezat private do të llogariten në bazë të të njëjtëve tregues të sipërpërmendur. Sipërfaqja minimale e tyre do të jetë 10 ha, siç përcaktohet në pikën 2 të nenit 3/b të ligjit 9220 datë 15.04.1004, të ndryshuar.

Territori i varrezës duhet të kufizohet nga zonat e banuara, nëpërmjet zonës së rezervuar. Zona e rezervuar përcakton distancën minimale nga kufiri i fushës së varrimit deri tek kufiri i zonës së banuar ekzistuese, ose të planifikuar në planet e përgjithshme vendore të komunave/ bashkive përkatëse. Zona e rezervuar konsiston në një sipërfaqe të mbjellë me drurë dhe gjelbërime, ku nuk lejohet ndërtimi i objekteve të reja, apo zgjerimi i atyre ekzistuese. Në të mund të parashikohet vetëm ndërtimi i parkimeve, ose i objekteve në shërbim të varrezave. Për qendrat e banuara, me popullsi > 10,000 banorë, zona e rezervuar duhet të jetë jo më e vogël se 100ml, për



qendrat e banuara me popullsi < 10,000 banorë, zona e rezervuar duhet të jetë jo më e vogël se 50ml.

Vendi i parashikuar për ndërtimin e varrezave duhet:

- të jetë në drejtim të kundërt të drejtimit kryesor të erëreve;

- të mos jetë mbi qendrën e banuar;

- të ketë lidhje me rrjetin urban rrugor, por të mos jetë afër me rrugët kryesore, nacionale, që kanë trafik të madh rrugor;

- të jetë e mundur lidhja me rrjetin urban të furnizimit me ujë, energji elektrike dhe me drenazhimet për kullimin e ujërave, me kosto sa më të ulët;

- të studiohen kanalizimet e ujëravetë shiut, në mënyrë që rrjedhja e tyre të jetë në drejtim të kundërt të qendrave të banimit.

Territori i ndërtimit të varrezave duhet të plotësojë kushtet e mëposhtme:

- Toka të mos ketë aftësi të lartë ujëmbajtëse dhe niveli maksimal i ujërave nëntokësore duhet të jetë në thellësinë 2.5-3 m nëntokë. Në raste të kundërta duhet të sigurohet drenazhimi i tokës.

- Të mos jetë në afërsi të burimeve të ujit të pijshëm, ujit industrial ose lumenjve, në raste të tilla pasi të bëhet studimi nga specialistët e hidrogeologjisë, për formacionet karstike, të merret aprovimi me shkrim;

- Tubacionet e rrjetit të jashtëm të ujësjellësit duhet të vendosen jo më pak se 30 m larg nga muri rrethues i territorit të varrezave.

- Toka e varrezave duhet të jetë e pajisur, në mënyrë të mjaftueshme, me kanale sipërfaqësore, për heqjen e shpejtë të ujërave të shiut dhe aty ku është e nevojshme me drenazhim;

- Kur afër varrezave duhet të kalojë patjetër kanali vaditës, veprohet në këtë mënyrë:

- a) Kur kanali kalon në anën e sipërme të varrezave, të bëhet hidroizolimi i tij.

- b) Kur kanali kalon në anën e poshtme të varrezave, të gjitha ujërat atmosferike, që mbliidhen nga sipërfaqja e tokës, grumbullohen në një kanal dhe kalojnë nën kanalin vaditës.

Toka, për varrimin nëntokësor, duhet të plotësojë kushtet e mëposhtme:

- Të jetë e shkërfët, në thellësinë 2 deri 2,5 m, në mënyrë që të mos jetë e vështirë hapja e varrit;

- Të mos jetë tokë pjellore;

- Të jetë relativisht e thatë dhe me një

porozitet të pranueshëm, që të mbajë sasinë e ujit të nevojshëm, për të realizuar procesin e mineralizimit të kufomës;

Për këtë duhet, që paraprakisht, të bëhen provat, për të përcaktuar përbërësit kimiko-fizikë, porozitetin dhe përbërjen granulometrike të shtresës së tokës.

- Terrene të përshtatshme janë ato që përmbajnë zhavorishte, ranore, pocolanike, me një sipërfaqe, mesatarisht, kompakte dhe të përkueshme;

- Terrene të papërshtatshme janë ato që përmbajnë shkëmborë kompakt, ose mesatarisht kompakt, argjilo-ranorë, ose materiale të shkërfëta, shumë të ngjeshura e të papërkueshme.

Kur në një qendër banimi nuk gjendet një terren i përshtatshëm, mund të përshtatet duke realizuar hapjen e varreve si më poshtë:

- Hapet gropa e varrit deri në thellësinë 2 metra;

- Në fund të gropës, në funksion të drenazhimit, sistemohet një shtresë zhavorri me trashësi 0.3 m, mbi të cilën pozicionohet arkivoli;

- Mbulimi i gropës së varrit bëhet me tokë të përzier, me 50 % rërë. Për raste të tilla duhet, që në zonën e varrezave të jetë e depozituar një sasi e konsiderueshme zhavorri dhe rëre për ta përzier.

1.2 Skema funksionale

Çdo projekt varreze duhet të ketë, në përbërjen e vet, strukturën e mëposhtme, me elementet përkatëse, lexueshmëria e të cilëve duhet të jetë e qartë. Në territorin e varrezave nuk lejohen të bëhen ndërtime të llojeve të ndryshme, me përjashtim të atyre që janë në shërbim të varrezave.

Hapësira e varrezave duhet të jetë e rrethuar me mur kufizues, ose rrethim tjetër të përshtatshëm, lartësia e të cilit nuk duhet të jetë më e vogël se 2,5m. Struktura e rrethimit mund të jetë pjesërisht opake, pjesërisht transparente, duke përdorur kangjella metalike me/pa gjelbërim. Perimetri rrethues mund të jetë i realizuar edhe me anë të varrezave murale, për varrosjen e eshtrave, kufomave dhe/ose hirit.

MODEL ILUSTRUES I NJË PLANIMETRIE VARREZE

LEGJENDA

ZonaA - Zona e shërbimeve të përgjithshme

1. Hyrje, e pajisur me portë me kangjella

2. Mur rrethues (HMIN = 2.5M)

3. Zyra e rojës
4. Morgu
5. Tualete publike
6. Sallë ceremoniale
7. Zyra teknike dhe administrative
8. Magazina/ hapësira teknike/ furrë djegieje
- Zona B - Zona e varrezave
9. Parcela varrimi për njerëz të shquar
10. Parcela për varrim vetjak, nëntokësor
11. Parcela për varrim familjar, nëntokësor
12. Struktura për varrimin mbitokësor të eshtrave
13. Struktura për varrimin mbitokësor të kufomave
14. Magazina e eshtrave
- Zona C - Zona për reparte të veçanta
15. Krematori
16. Struktura për varrezat e hirit
17. Fushë për shpërndarjen e hirit
- Zona D - Zona e hyrjes dhe e shërbimeve
18. Shitës lulesh
19. Parkime.

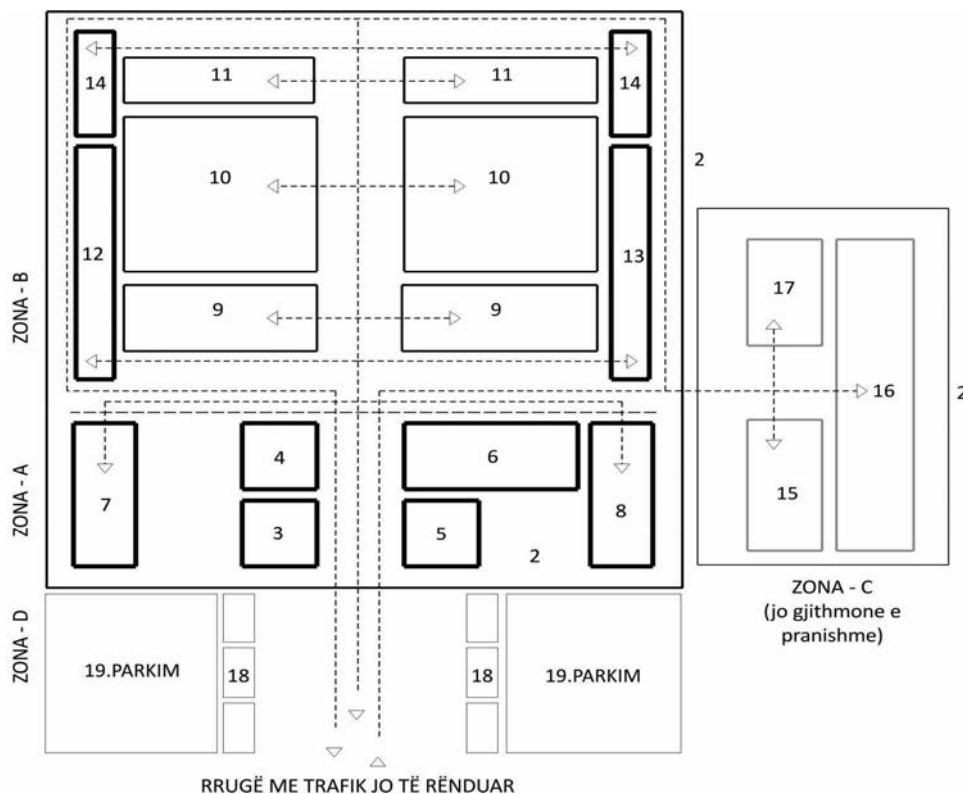


Figura 1.2 Skema e përgjithshme funksionale e varrezave

Shënime shpjeguese për modelin ilustrues të varrezës

1.2.1 Zona A - Zona e shërbimeve të përgjithshme

Zona e shërbimeve të përgjithshme është e pozicionuar pas hyrjes kryesore të varrezave. Në varësi të sipërfaqes së varrezave, ato mund të pajisen edhe me hyrje të tjera dytësore. Hyrjet e automjeteve funerale mund të jenë të njëjta me ato të këmbësorëve, ose të ndara. Porta hyrëse duhet të jetë me kangjella, me dimensione që

lejojnë hyrjen e makinave/karrocave funebre. Pranë hyrjes duhet të pozicionohen edhe çezma uji.

Në këtë zonë duhet të parashikohet:

- Ndërtesa e rojës.

Ajo duhet të jetë e vendosur në vend të tillë që të sigurojë lehtësi në kontrollin e lëvizjeve të publikut apo automjeteve nga pikat e hyrjes. Në rast të hyrjeve dytësore, edhe ato do të pajisen me vendrojtë.

- Nyjat higjiene-sanitare për publikun, të ndara sipas gjinisë;

- Ndërtesat teknike dhe administrative të punonjësve të varrezave;

Madhësia dhe dimensionet do të jenë funksion i numrit të punonjësve dhe sipërfaqes së territorit të varrezave.

- Magazinat, hapësirat teknike dhe një furrë djegieje, e cila do të shërbejë vetëm për djegien e materialeve të ngurta, që duhen asgjësuar si tesha, mbeturina arkivolesh etj, përjashtuar mbetjet mortore.

- Sallat ceremoniale nuk duhet të kenë shenja dalluese, fetare, të përhershme, në fasadën e tyre, apo në mjedisin përreth. Numri i tyre do të përcaktohet në varësi të treguesit të vdekshmërisë vjetore, të njësisë vendore përkatëse. Sallat ceremoniale duhet të ofrojnë një ndarje të brendshme fleksibël, lehtësisht të adaptueshme dhe të përshtatshme, për të kryer ritet fetare të lamtumirës së fundit, nga të gjitha komunitetet fetare. Rekomandohet që salla ceremoniale të sigurojë vende për 100 persona ulur dhe 100 në këmbë.

Kjo mund të ndryshojë, në varësi të ritualeve dhe traditave të qendrave të banimit. Kërkohet që propozimet të shoqërohen me studim dhe analizim të të dhënave statistikore, të numrit mesatar të pjesëmarrësve në një varrim gjatë 3-5 viteve të fundit, që të argumentojë sipërfaqet e propozuara.

- Morg civil

Morgu civil do të shërbejë për vendosjen e kufomave, para se të kryhet ceremonia e lamtumirës, në sallën ceremoniale. Morgu duhet të jetë i pajisur me dhoma mortore, me dimensione 2,20x3,50 ose 2,50x3,75 ose 3,00x3,75. Korridori lidhës i tyre mund të shërbejë edhe për transportuesit e arkivolit, edhe për të afërmit, të cilët mund të shohin të vdekurin nga dritare hermetike xhami.

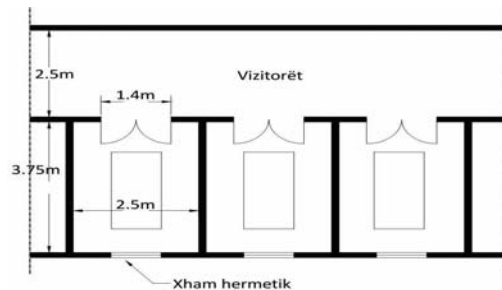


Figura 1.3 Tipologji e projektimit të morgut civil

Në rast të dimensioneve më të mëdha të morgut, dhomat mortore mund të kenë 2 korridore lidhëse, ku njëri të përdoret nga transportuesit e arkivolit dhe korridori tjetër nga të afërmit, që duan të shohin të vdekurin (fig 1.5). Në rast se hapësirat e morgut janë të konsiderueshme, duhet të ketë edhe një dhomë për pushimin e transportuesve të arkivolit dhe të afërmeve të të vdekurit.

Dhoma mund të ketë dimensione 15-20m² dhe duhet të përfshijë nje higjiene- sanitare. Në afërsi të morgut, duhet të parashikohet vendqëndrim për makinat/karrocat funebre. Temperatura brenda në morg duhet të mbahet konstante ndërmjetvlarave 2°-12°C. Kjo temperaturë konstante duhet të mbahet nëpërmjet një njësie qendrore, që duhet të sigurojë edhe ventilim të vazhdueshëm. Dyshemeja duhet të jetë e papërshkueshme nga lëngjet dhe e lëmuar, në mënyrë që të pastrohet lehtë. Muret, sugjerohet, të lyhen me gëlqere dhe lyerja të jetë e shpeshtë. Pjesë e morgut mund të jetë edhe një dhomë e veçantë, për kufomat e paidentifikuara, me depo për teshat e tyre dhe një dhomë *post-mortem*. Projektimi i morgut nuk është i detyrueshëm në çdo projekt varrezash.

Çdo ndërtesë të projektohet, e tillë që të plotësojë kushtet e përdorimit bazuar në vendimin e Këshillit të Ministrave nr.1503, datë 19.11.2008, “Për shfrytëzimin e hapësirave nga ana e personave me aftësi të kufizuar”.

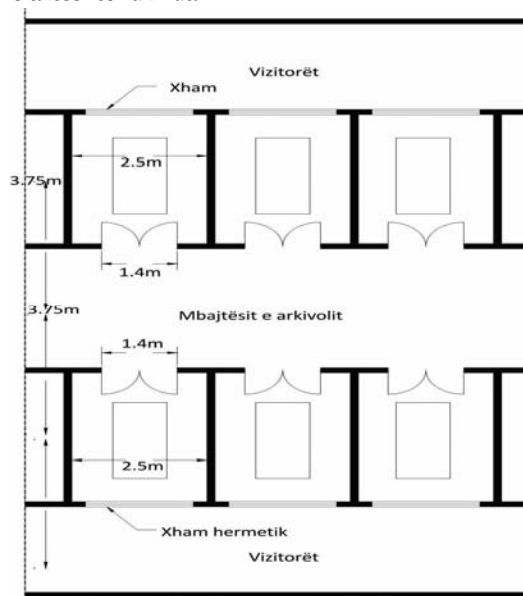


Figura 1.4 Tipologji e projektimit të morgut civil

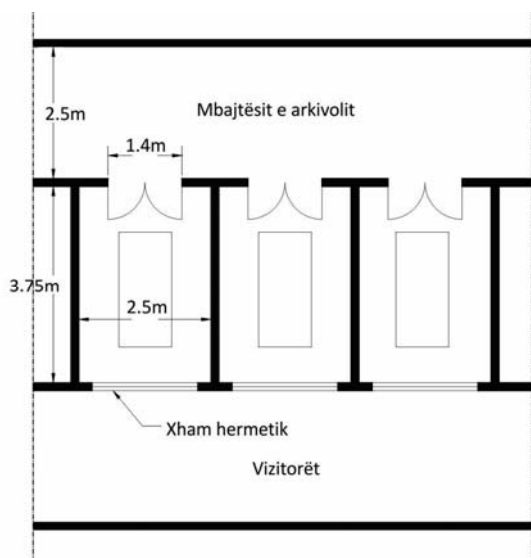


Figura 1.5 Tipologji e projektimit të morgut civil.

1.2.2 Zona B – Zona e fushës së varrezave

Fusha e varrezave rekomandohet të ketë formë të rregullt, në mënyrë që të bëhet shfrytëzim sa më efektiv i territorit. Ajo duhet të jetë e ndarë në parçela të sistemuara e të gjelbëruara, me rrugë të brendshme, që komunikojnë me një rrugë kryesore, e cila siguron lidhjen me qendrën e banimit.

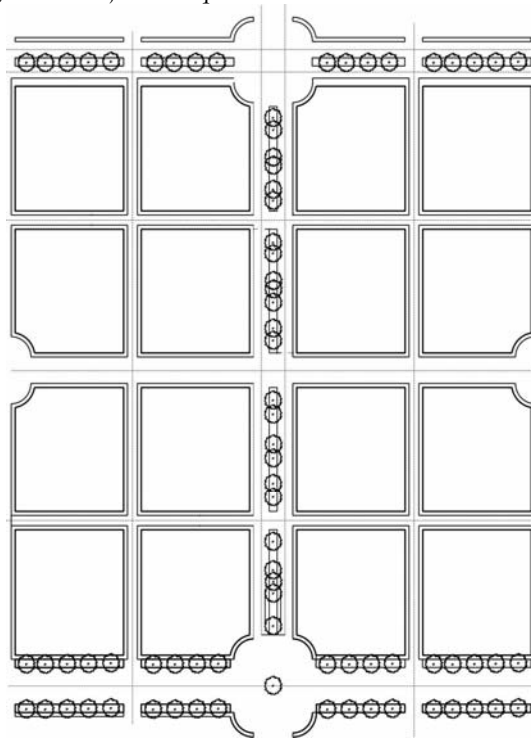


Figura 1.6 Tipologji e organizimit të fushës së varrezave

Përgjatë këtyre rrugëve duhet të ketë sheshe pushimi, stola, gjelbërim, lule dhe pemë dekorative. Skema e paraqitur në fig. 1.6 është orientuese për organizimin e shesheve dhe rrugëve kryesore, ndërmjet parcelave.

Në çdo kryqëzim të parcelave, të varrezave, duhet të ketë 1-2 kosha për hedhjen e mbeturinave. Parcelat duhet të jenë të mirëstrukturuara dhe të kompozuar nga nukle më të vogla, të konturuara nga rrugica këmbësore kalimi, me gjerësi 0,6m. Në hyrje të fushës së varrezave, në vijueshmëri të zonës A, do të jenë varrezat për njerëzit e shquar, që kanë mirënjohje nga bashkia/komuna. Ndarja e mëtejshme e parcelave do t'i referohet tipologjive të varrimit: parçela me varreza nëntokësorevetjake, parçela me varreza nëntokësore familjare. Strukturat e varrimit mbitokësor mund të jenë parçela të veçanta, ose të krijojnë murin rrethues të varrezave. Në këtë zonë duhet të parashikohet edhe magazina e mbajtjes së eshtrave.

-Magazina e eshtrave

Është një objekt i veçantë, i cili shërben për magazinimin e eshtrave pas zhvarrimit të zakonshëm.

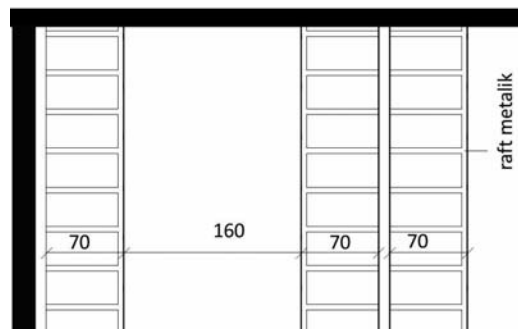


Figura 1.7 Planimetri e magazinës së eshtrave

Kjo strukturë mund të pozicionohet pranë parcelave, afër murit rrethues të varrezave. Ajo mund të ndërtohet me tullë, ose B/A dhe duhet të ketë sistem ajrimi. Dimensionet e saj, gjatësia, gjerësia, variojnë sipas nevojave dhe madhësisë së varrezave. Kurse lartësia e këtij objekti të mos i kalojë 3.5m. Pas zhvarrimit të zakonshëm, eshtrat duhet të futen në kuti metalike, me dimensione 0.30m*0.30m*0.65m, të cilat vendosen në magazinë, nëpër rafte metalike. Gjerësia dhe lartësia e këtyre rafteve është 0.4m dhe thellësia 0.7m. Mes rafteve, të llogaritet një

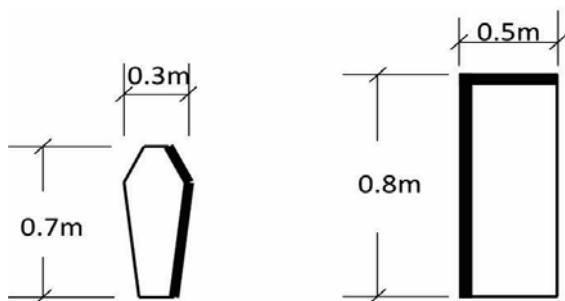


Figura 2.2 Dimensionimi i arkivolit dhe gropës së varrit për kufomat deri 1 vjeç

Për kufomat nga 1 - 10 vjeç
 -dimensioni i arkivolit: 0.40m*1.20m;
 -dimensioni i gropës së varrit: 0.50m*1.50m
 (fig 2.3).

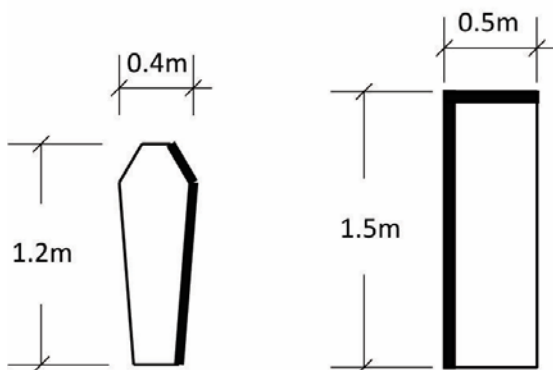


Figura 2.3 Dimensionimi i arkivolit dhe gropës së varrit për kufomat deri 10 vjeç

Qivuri duhet të ketë një lartësi maksimale, prej 30 cm, nga toka e ndërtuar me pllaka mermeri, graniti, guri ose materiale të tjera rezistente dhe të qëndrueshme ndaj veprimit shkatërrues të agjentëve atmosferikë. Çdo qivur dallohet nga një pllakë e vendosur në krye të tij, me dimensione 0.90m*0.40m, në të cilën do të vendosen të dhënat e identitetit të kufomës: emri, data e lindjes dhe data e vdekjes. Detyrimi i respektimit të dimensioneve të qivurit (fig 2.4), synon të krijojë njëtrajtshmëri dhe duhet të respektohet, domosdoshmërisht, në projektimin dhe ndërtimin e varrezave.

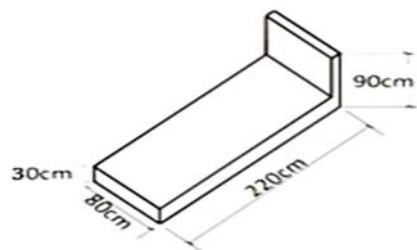


Figura 2.4 Dimensionimi i qivurit për varrin solitar

2.1.2 Varre familjare

Gjatë projektimit duhet të parashikohen parcela për varret familjare nëntokësore. Numri i tyre në raport me parcelat e varreve solitare, duhet të jetë në varësi të kërkesave, për këtë lloj varri në bashkinë/komunën përkatëse. Ky tip varri konsiston në vendosjen e arkivolit, njëri nën tjetrin, në zgavra të përcaktuara me dimensione 0.80x2.20x0.65m. Këto zgavra pozicionohen në të dy anët e një hapësire, nga ku zbritet arkivoli. Hyrja e arkivolit bëhet nga ana gjatësore ose tërthore, në varësi të pozicionimit të zgavrave që përcakton edhe tipologjinë e ndërtimit të tyre. Varret familjare mund të kenë në strukturën e tyre edhe zgavra, për vendosjen e eshtrave, të pozicionuara në njëren anë, ose në të dy anët e zgavrave të arkivolit.

Zgavrat e eshtrave kanë dimensione 0.60x0.80x0.65m. Struktura e varrit familjar nëntokësor është prej betonarmeje, me një trashësi 10cm dhe soletat horizontale duhet të projektohen, që të mbajnë një peshë prej 250kg/m². Këto soleta duhet të kenë një pjerrësi 2%, në drejtim të brendshëm, në mënyrë që lëngjet e mundshme, nga dekompozimi i kufomës, mos të rrjedhin në hapësirën nga ku zbritet arkivoli.

Kapaku duhet të jetë i modeluar, në mënyrë të tillë që mos të lejojë hyrjen e ujit në varr. Zgavrat duhet të mbyllen mbas pozicionimit të arkivolit. Organizimi i këtyre varreve mund të bëhet sipas tipologjive të mëposhtme:

T1- Varre familjare nëntokësore - 6 zgavra /arkivoli, me hapje gjatësore;

T2- Varre familjare nëntokësore - 6 zgavra /arkivoli + 6 zgavra/eshtrash;

T3- Varre familjare nëntokësore - 6 zgavra /arkivoli + 12 zgavra/eshtrash;

T4- Varre familjare nëntokësore - 3 zgavra /arkivoli;

T5-Varre familjare nëntokësore - 6 zgavra /arkivoli, me hapje anësore;



Skema vizatimi
 Tipologjia 1 - Varr familjar nëntokësor
 6 zgavra /arkivoli, me hapje gjatësore.

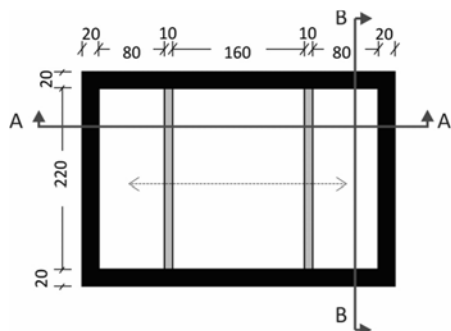


Figura 2.5T 1 – Planimetri

Skema vizatimi
 Tipologjia 2 - Varr familjar nëntokësor
 6 zgavra /arkivoli + 6 zgavra/eshttrash.

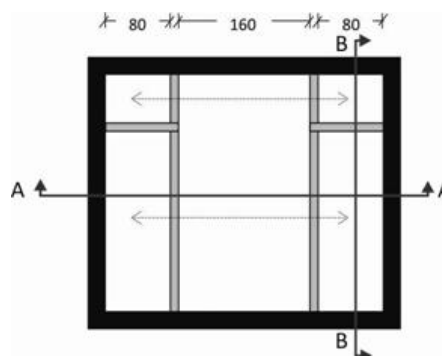


Figura 2.8T 2 – Planimetri

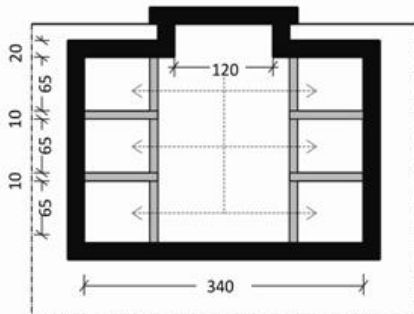


Figura 2.6T 1 – Prerje gjatësore

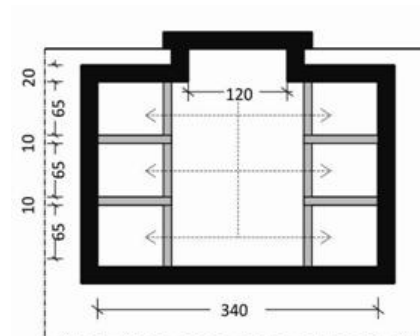


Figura 2.9T 2 – Prerje gjatësore

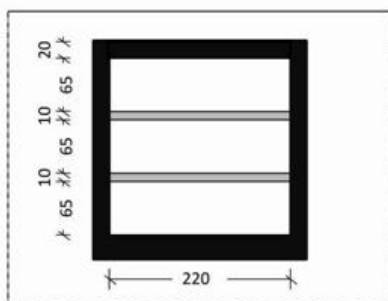


Figura 2.7T 1 – Prerje tërthore

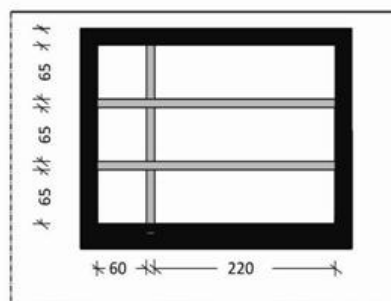


Figura 2.10T2 –Prerje tërthore



Tipologjia 3 - Varr familjar nëntokësor
6 zgavra /arkivoli + 12 zgavra/eshtresh.

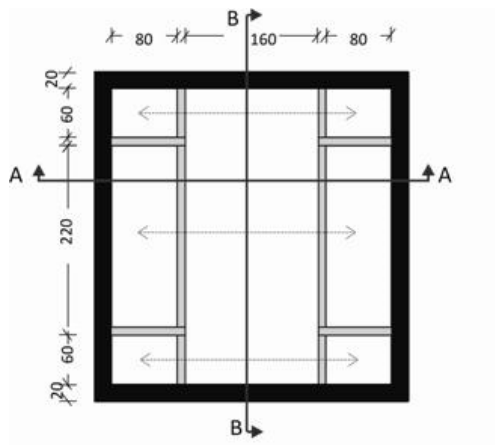


Figura 2.11 T3–Planimetri

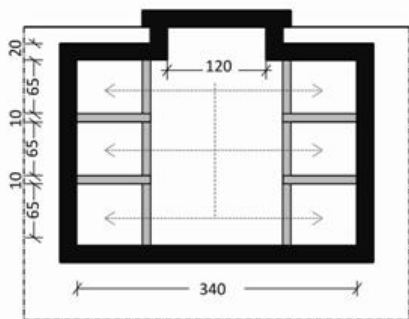


Figura 2.12 T3 –Prerje gjatësore

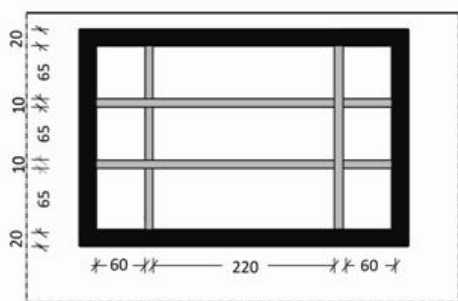


Figura 2.13 T3 –Prerje tërthore

Skema vizatimi
Tipologjia 4 - Varr familjar nëntokësor
3 zgavra /arkivoli.

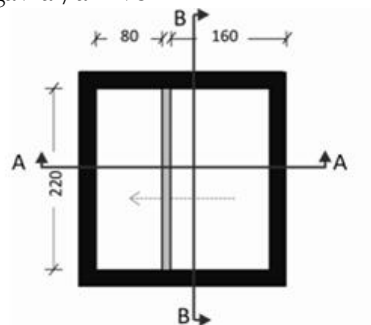


Figura 2.14 T4 –Planimetri

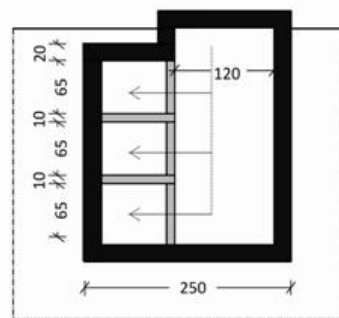


Figura 2.15 T3 –Prerje gjatësore

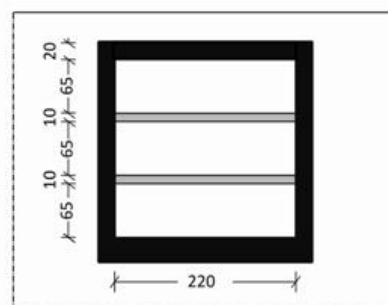


Figura 2.16 T4 –Prerje tërthore

Skema vizatimi

Tipologjia 5 - Varr familjar nëntokësor 6 zgavra /arkivoli, me hapje anësore

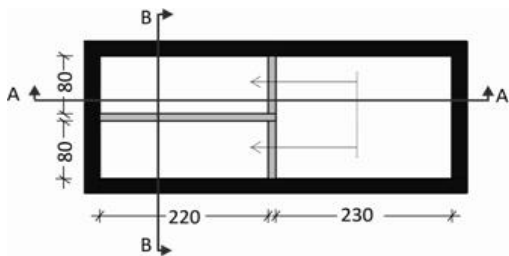


Figura 2.17T5 –Planimetri

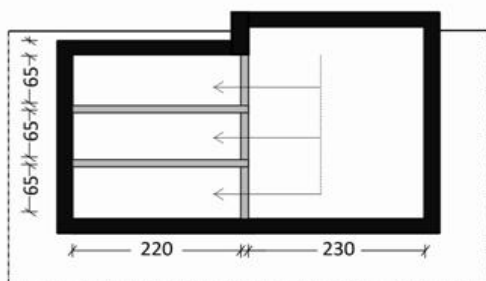


Figura 2.18T5 –Prerje gjatësore

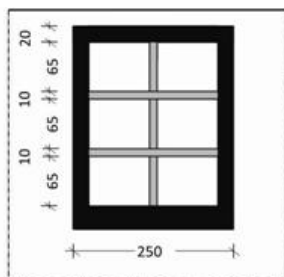


Figura 2.19 T5 –Prerje tërthore

2.2 Varre mbitokësore

Këto tipologji varresh konsistojnë në struktura mbitokësore, për vendosjen e kufomës, eshtrave të zharrosura pas dekompozimit të kufomës, ose të hirit, pas djegies së trupit të vdekur.

Muret perimetrale të varrezave mund të shërbejnë, nga ana e brendshme, si varreza murale, qoftë për vendosjen e eshtrave nëpër zgavrat përkatëse, qoftë për vendosjen e vazove të hirit.

Varrezat mbitokësore klasifikohen në:

- varre murale të kufomës;
- varre murale të eshtrave;
- varre murale të hirit;

2.2.1 Varre murale të kufomës

Varret murale për kufomat ndërtoheshin kate, njëra mbi tjetrën. Maksimalisht lejohet të vendosen 3 kate, në vertikalisht, duke mos e kaluar lartësinë 2.50m. Moduli i varrit mural të kufomës realizohet me beton: monolit, ose parafabrikat dhe ka formën e një paralelepiedi, me gjatësi 2,20 m, gjerësi 0,80 m dhe lartësi 0,65 m.

Trashësia e pareteve anësore varion nga 5cm-10cm, në varësi të mënyrës së realizimit. Tipologjitë e moduleve janë dy:

- modul tërthor, me hapje ballore (fig 2.20);
- modul gjatësor, me hapje anësore (fig 2.21).

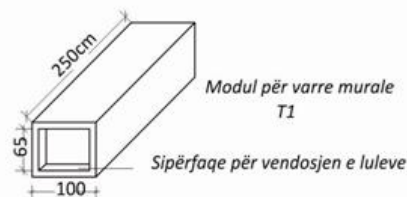


Figura 2.20 Modul tërthor për varre murale të kufomës

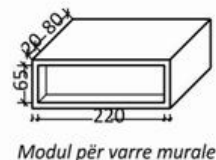


Figura 2.21 Modul gjatësor për varre murale të kufomës

Gjatë pozicionimit të moduleve duhet të merret në konsideratë realizimi i pjerrësisë me vlerë 2%, nga ana e brendshme, për të mos lejuar derdhjen në fasadën kryesore, të lëngjeve të mundshme, nga dekompozimi i kufomës.

Varret murale të kufomës mund të organizohen në një rresht dhe mjafton të sigurohet akses nga njëra anë (në këtë rast mund të shërbejnë edhe si mur rrethues i varrezave), ose në dy rreshta, duke siguruar akses nga të dy anët. Në varësi të përdorimit të modulit tërthor, gjatësor ose kombinimit të tyre, mund të përftoheshin tipologjitë e mëposhtme:

- T1 Vendosje e modulit tërthor, në një rresht (me ose pa strehë);
- T2 Vendosja e modulit gjatësor, në dy rreshta;



-T3 Vendosija e modulit tërthor, në dy rreshta;
 -T4 Vendosija e kombinuar e moduleve, në dy rreshta, etj.

Mbyllja e varrit mural bëhet me mur tulle ose pllaka guri, suvatohet, izolohet dhe më pas vendosen pllaka graniti ose mermeri, me trashësi 2-3 cm, ku shënohen të dhënat e identitetit të kufomës: emri, data e lindjes dhe data e vdekjes.

Vendosija e kapakut mbyllës bëhet në mënyrë të tillë që të krijojë një hapësirë prej 10cm, për pozicionimin e vazos, për vendosjen e luleve natyrale. Vazoja do të ketë të njëjtat dimensione e madhësi për çdo varr.

Skemat në vijim janë orientuese në projektimin e varreve murale të kufomës.

Skema vizatimi

Tipologjia 1 - Vendosije e modulit tërthor në një rresht (me strehë).

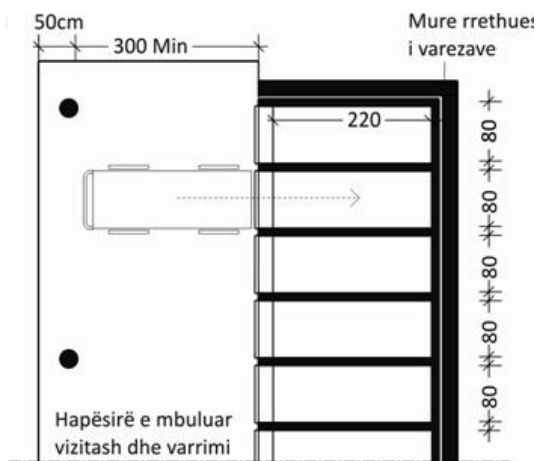


Figura 2.22T1 – Planimetria

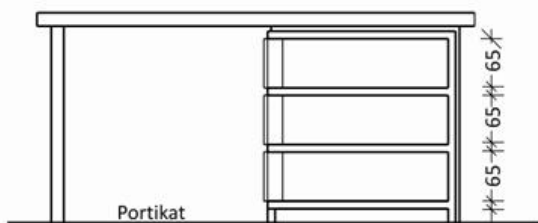


Figura 2.23 T1 –Pamje tërthore

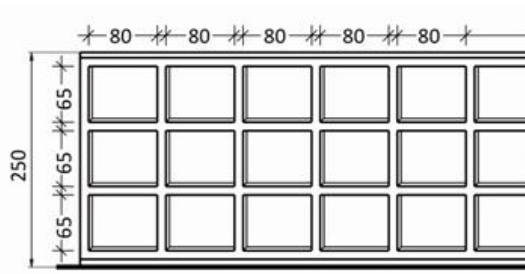


Figura 2.24T1 –Pamje ballore

Skema vizatimi

Tipologjia 2 - Vendosija e modulit gjatësor në dy rreshta

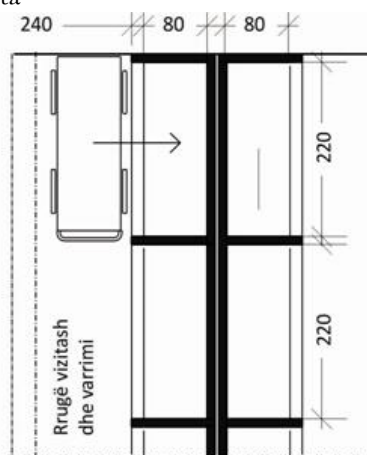


Figura 2.25T2 – Varre murale të kufomës Planimetri

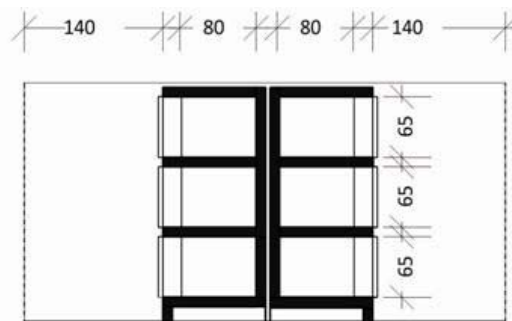


Figura 2.26T2 –Prerje tërthore

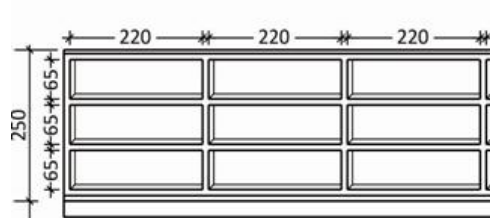


Figura 2.27T2 – Pamje ballore

Skema vizatimi
 Tipologjia 3 - Vendosja e modulit tërthor në dy rreshta

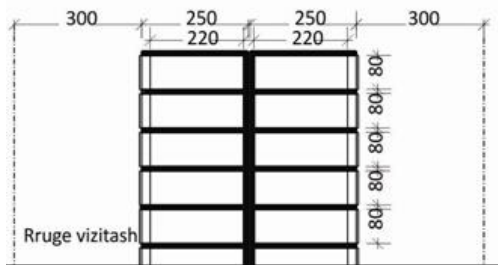


Figura 2.28T3 – Planimetri

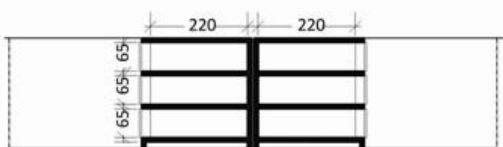


Figura 2.29T3 – Prerje tërthore

Skema vizatimi
 Tipologjia 4 - Vendosja e kombinuar e moduleve në dy rreshta

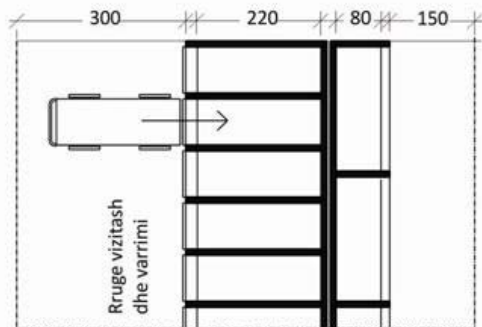


Figura 2.30T4 – Planimetri

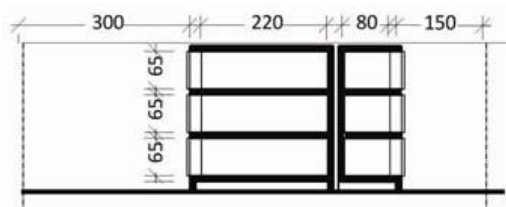


Figura 2.31T4 – Prerje tërthore

2.2.2 Varre murale të eshtrave

Varret murale të vendosjes së eshtrave ndërtohen duke përsëritur modulin e një varri në seri. Lartësia maksimale nuk duhet t'i kalojë 2,50 m. Ato ndërtohen me beton monolit ose parafabrikat.

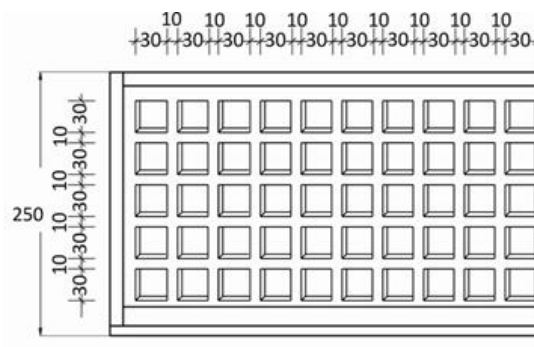


Figura 2.32Struktura të varreve murale për vendosjen e eshtrave. Pamje ballore

Moduli i një varri eshtrash ka formën e një paralelepedi, me gjatësi 0,70 m, gjerësi 0,30 m dhe lartësi 0,30 m. (fig.2.33) Trashësia e paretëve anësore varion nga 5 cm -10 cm, në varësi të mënyrës së ndërtimit të tyre.

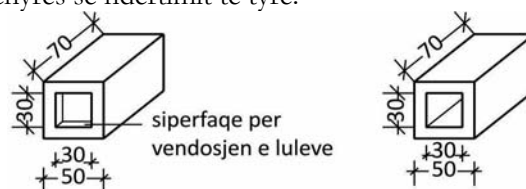


Figura 2.33Modul i varrit mural të eshtrave

Mbyllja e tyre bëhet me granit ose mermer, ku shënohen të dhënat e identitetit të eshtrave të kufomës (emri, data e lindjes dhe ajo e vdekjes). Vendosja e kapakut mbyllës bëhet në mënyrë të tillë, që të krijojë një hapësirë prej 10cm, për pozicionimin e vazos, për vendosjen e luleve natyrale. Vazoja do të ketë të njëjtat dimensione e madhësi për çdo varr.

2.2.3 Varre murale të hirit

Varret murale të hirit ndërtohen duke përsëritur modulin e një varri në seri. Lartësia maksimale nuk duhet t'i kalojë 2,50 m. Ato ndërtohen me beton monolit ose parafabrikat.

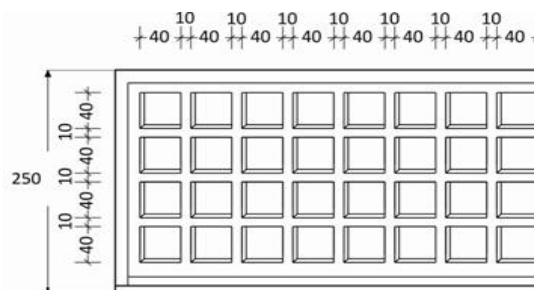


Figura. 2.34Struktura të varreve murale përvendosjen e hirit. Pamje ballore



Moduli i një varri të hirit, ka formën e një paralelepiedi, me gjatësi 0,40 m, gjerësi 0,40 m dhe lartësi 0,60 m (fig.2.35). Trashësia e paretëve anësore varion nga 5 cm -10 cm, në varësi të mënyrës së ndërtimit të tyre.

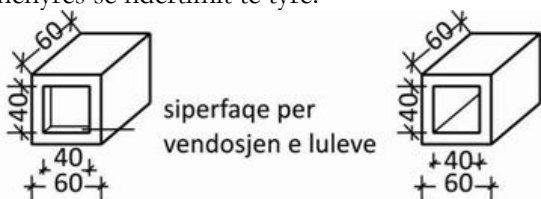


Figura 2.35 Moduli i varreve murale të eshtrave

Në pllakën e vendosur në anën ballore të këtyre rafteve, e cila mund të jetë mermer, ose granit, shënohen të dhënat e identitetit të hirit, të kufomës (emri si dhe data e lindjes dhe ajo e vdekjes). Vendosja e kapakut mbyllës bëhet në mënyrë të tillë që të krijojë një hapësirë prej 10cm për pozicionimin e vazos për vendosjen e luleve natyrale. Vazoja do të ketë të njëjtat dimensione e madhësi për çdo varr.

3. ORGANIZIMI I VARREVE NËPËR PARCELA

Rekomandohet, që parcelat të kenë një sipërfaqe 500m² - 1000 m², ku brenda kësaj sipërfaqe përfshihen edhe rrugicat e këmbësorëve, hapësirat ndërmjet varreve, si edhe gjelbërimi. Rekomandohet, që raporti i gjatësisë me gjerësinë e parcelës të jetë nga: 1x1 deri në 1x1.5.

Largësia e varreve nga njëri-tjetri duhet të jetë 0.30m-0.50m. Varret mund të vendosen në rreshta, ku një rresht mund të ketë 10-15 varre dhe në çdo rresht të lihet një rrugicë kalimi, minimalisht 0.6m dhe në çdo 4 rreshta një rrugicë 1.2 m. Brenda parcelës duhet të mundësohet një kalim komod edhe për personat me aftësi të kufizuara.

Numri i varreve nëntokësore solitare në një parcelë duhet të jetë 250, deri 300 varre. Numri i varreve, për kufomat deri 10 vjeç, duhet të përbëjë 25-30% të varreve, të një parcelë. Raporti është në funksion edhe të numrit të varrimeve të kufomave, deri 10 vjeç, që janë zhvilluar nëqendrën përkatëse të banimit, gjatë 10 viteve të fundit. Çdo parcelë të rrethohet, në të katër anët, me rrugë, që shërbejnë për qarkullimin e makinave të funeralit (fig. 3.1).

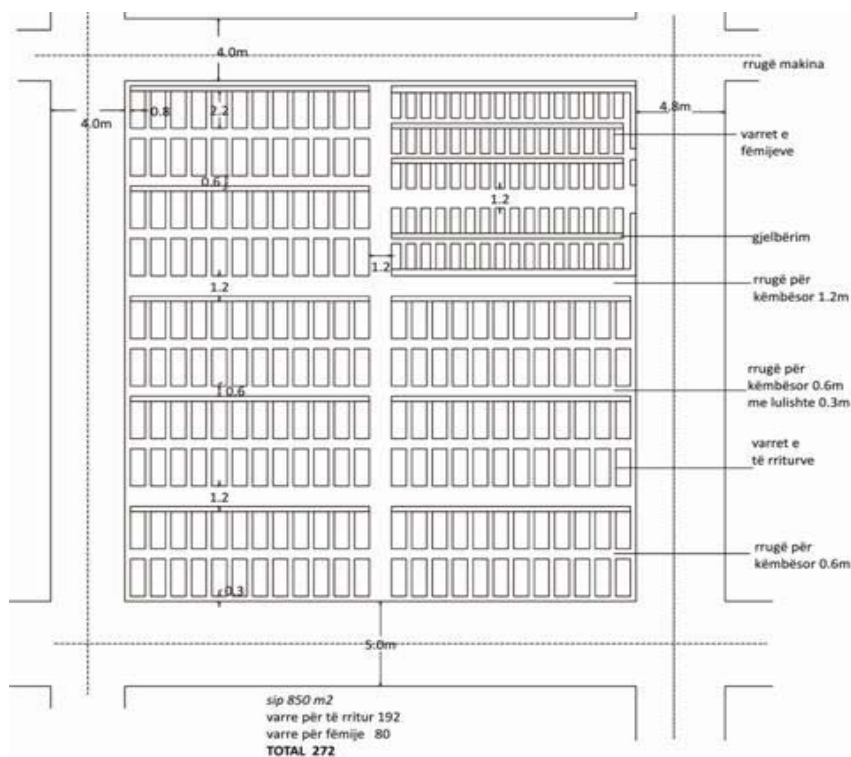


Figura 3.1 Organizimi i një parcelë me varre solitare

Parcelat e varreve familjare duhet të organizohen, në mënyrë të tillë që të mundësohet qarkullimi i makinave brenda parcelës. Rekomandohet, që rrugët e brendshme, në këtë rast, të jenë me një sens kalimi. Këto rrugë do të mundësojnë lehtësi, gjatë procesit të ndërtimit të këtyre varreve.

Rrugët kryesore duhet të jenë më të gjera, me dy kalime dhe me gjelbërim në mes, ose në të dyja anët e rrugës.

Në skemën e mëposhtme orientuese paraqitet një parcelë, ku janë organizuar tri tipologji të varreve familjare (fig.3.2).

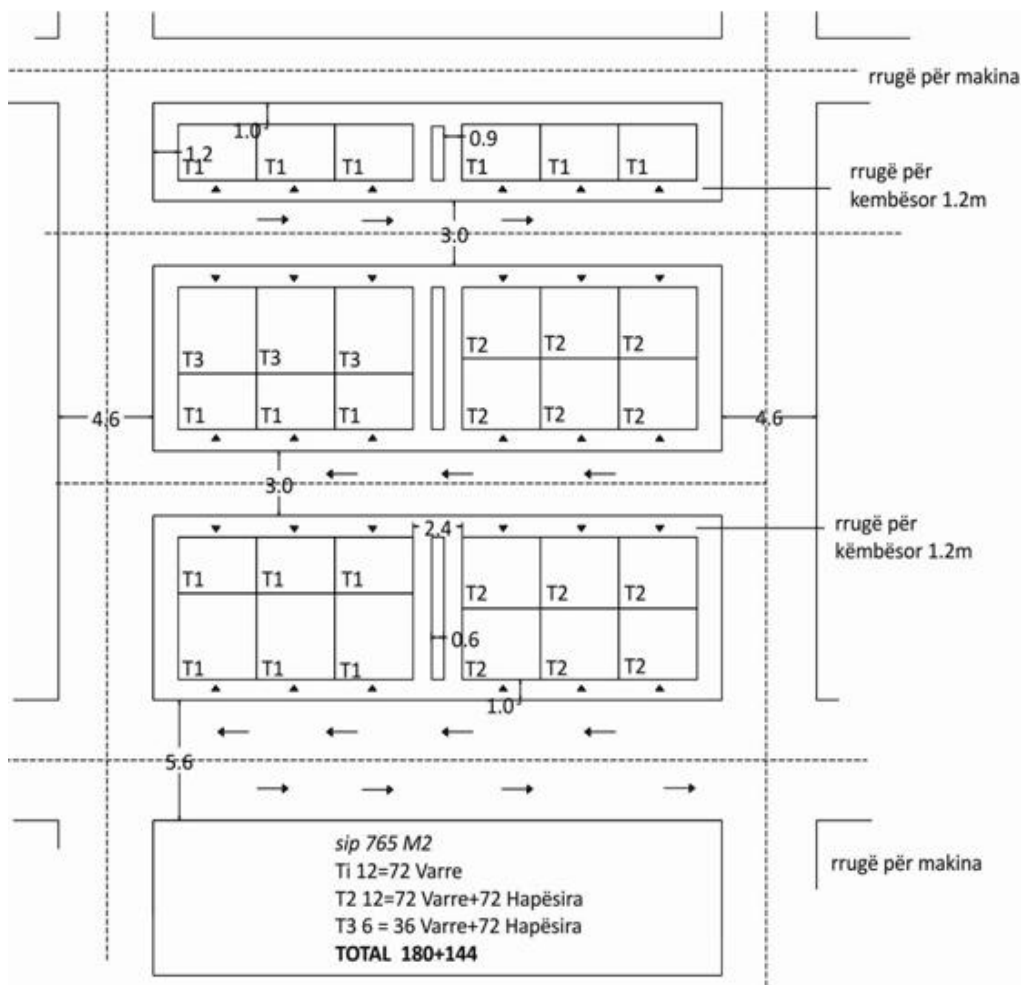


Figura 3.2 Organizimi i një parcele me varre familjare

4. KREMATORI

Krematorët duhet të jenë të pozicionuar brenda rrethimit të varrezave dhe janë subjekt i juridiksionit të njësisë së qeverisjes vendore.

Projekti i ndërtimit të një krematori duhet të shoqërohet nga një relacion, në të cilin parashtrohen karakteristikat ambientale të sheshit të ndërtimit, karakteristikat tekniko-sanitare të impiantit dhe sistemet e kontrollit të ajrit nga ndotjet, sipas normativave përkatëse. Projekti i

ndërtimit të krematorëve merr miratim nga institucionet respektive të njësisë të qeverisjes vendore.

Krematori mund të pozicionohet në pjesën fundore të sallës ceremoniale, i ndarë me një paradhomë. Lëvizja horizontale e arkivolit, nga vendi i predikimit drejt krematorit, mund të bëhet nëpërmjet një sistemi automatik, ose edhe mekanik.

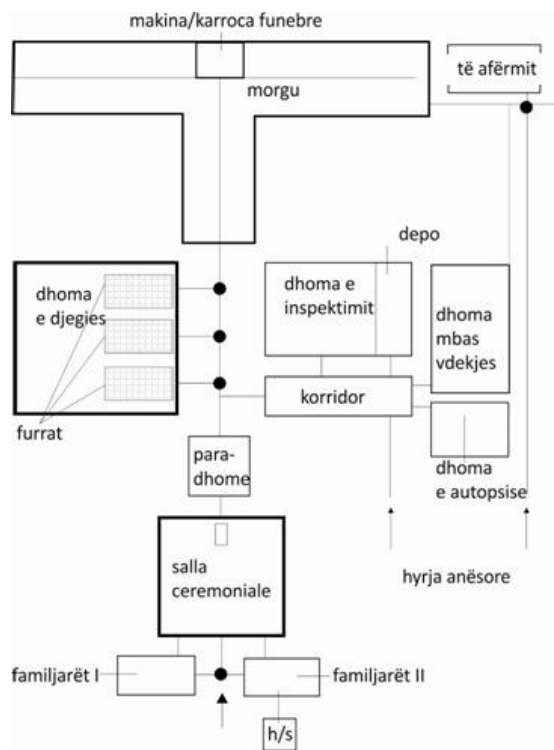


Figura 4.1 Skema e organizimit të krematorit

Dera e paradhomës duhet të mbyllet lehtë, ndërsa arkivoli është duke u futur në kremator.

Mbas kalimit në dhomën e kremimit arkivoli zhvendoset nga karroca në furrën, ku zhvillohet procesi i hirëzimit artificial të kufomës. Në rast të dhomave të kremimit dykatëshe, lartësia e saj shkon përafërsisht 4.30 mn në varësi të sistemit të përdorur për pajisjet e kremimit. Krematori mund të përdorë elektricitet (45kë/kremim), gaz, ose qymyr, për të realizuar procesin. Kremimi është një proces pa lëshim tymi, apo arome dhe konsiston në rrethimin e kufomës me ajër të nxehur, nga 900 - 1000°C. Gjatë këtij procesi, flakët, në asnjë moment, nuk e prekin trupin e kufomës. Furra nxehet paraprakisht rreth 2-3 orë dhe gjithë procesi zgjat rreth 1,15-1,30 orë. Procesin monitorohet vazhdimisht nëpërmjet dritareve të monitorimit.

Pasi procesi i hirëzimit artificial ka përfunduar, hiri mblidhet në një kuti metalike e më pas zhvendoset në vazon përkatëse (urn). Familjarët nuk duhet të kenë kontakt apo të shohin grumbullimin e hirit.

Çdo varrezë duhet të ketë një varrezë hiri të përbashkët. Ajo është e pozicionuar në afërsi të krematorit, në natyrë të hapur dhe shërben për shpërndarjen e hireve, të depozituar në varrezat murale të hirit, pas një periudhe përkujtimi prej minimalisht 15 vjet.

Në të bëhet edhe shpërndarja e hireve të ardhura nga kremimi i kufomave, kur i ndjeri nuk ka të afërm, ose në rastet kur familjarët nuk kanë parashikuar destinacion të varrosjes së hirit.

KAPITULLI II GJELBËRIMI, RRUGËT, SINJALISTIKA DHE NDRIÇIMI

5. GJELBËRIMI

Elementet kryesore të mobilimit urban:

- Gjelbërimi
- Rrugët
- Ndriçimi
- Sinjalistika

Gjelbërimi duhet të jetë një dekor përbërës, i të gjithë territorit të varrezave.

Me gjelbërim kuptojmë të gjitha hapësirat e gjelbërta, që mund të përdoren në varreza. Nga rrugë me drurë, lule dekorative, deri tek fushat me bar jeshil. Drurët e përdorur në varreza nuk duhet të jenë pemë frutore dhe të zgjidhen drurë të tillë, që sistemi i tyre rrënjor mos të ketë shtrirje horizontale. Sugjerohet të përdoren, kryesisht, drurë halorë, që qëndrojnë të gjelbër, gjatë gjithë vitit, ose edhe kombinime të drurëve gjettherënës apo gjethebjatës për të krijuar peizazhe të ndryshme. Drurët e lartë mund të përdoren, në perimetër të varrezave, për të krijuar barriera natyrale mes zonave të banuara, në zonën e hyrjes, ku parashikohen objektet e shërbimeve, ose përgjatë rrugëve, që kufizojnë parcelat e varreve.

5.1 Tipologji të gjelbërimit

Drurë të lartë: qiparis, akacia, plepi, alu, lisi, etj.


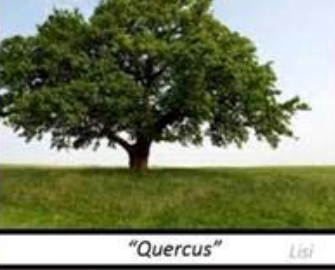











Shkurre: voshtër, dafinë, shqopa, mareja, makja, rozmarinë, etj.

Drurë dekorative: akacie, platani, etj.

Lule dekorative: trëndafila, tulipan, zambak, etj.

Tapete të gjelbërta, bar.



| DRURE TE LARTE | | LULE |
|---|---|--|
|  |  |  |
| <p><i>"Leylandii"</i> Qiparis</p> | <p><i>"Quercus"</i> Lisi</p> | <p><i>"Tulipa"</i> Tulipan</p> |
| SHKURRE | | |
|  |  |  |
| <p><i>"Populus"</i> Plepi</p> | <p><i>"Dafina"</i> Voshter</p> | <p><i>"Iridiz Rhizoma"</i> Zambak</p> |
|  |  |  |
| <p><i>"Riverssi"</i> Ahu</p> | <p><i>"Laurus Nobilis"</i> Dafina</p> | <p><i>"Cynozbati Fructus"</i> Trendafil</p> |
|  |  | TAPETE TE GJELBERTA |
| <p><i>"Acacia"</i> Akacia</p> | <p><i>"Rozmarinus"</i> Rozmarine</p> |  |
|  |  |  |
| <p><i>"Platanus"</i> Platan</p> | <p><i>"Arbutus Unedo"</i> Marea</p> | <p><i>"Trifoglium L."</i></p> |



6. RRUGË

6.1 Tipologjitë e rrugëve

- Rrugë për këmbësorët
- Rrugë për automjete, me një kalim dhe me dy kalime.

Të paktën 3 m të gjera, për rrugët, me një kalim dhe 5m të gjera, për rrugët me dy kalime.

Rrugë parësore dhe dytësore

Rrugët duhet të zbukurohen me pemë, të kenë stola pushimi, kosha plehrash dhe ndriçues.

Këshillohet që rrugët dhe rrugicat të lejojnë kullimin e ujit, të jenë të depërtueshme nga uji, të mundësojnë gjelbërimin, mes elementeve të shtrimit. Nëse administrata e varrezave e sheh të arsyeshme asfaltimin e rrugëve, këshillohet që të paktën rrugët sekondare të shtrohen me elemente të depërtueshëm nga uji.

7. NDRIÇIMI

Ndriçimi i rrugëve të varrezave të bëhet në bazë të normave të C.E.I. (Komiteti Europian Teknik i Ndriçimit, EN 10439), sipas tipit E (qarkullim komod) që të detyron të respektohet parametrat e mëposhtëm:

- Nivel i mesatar i ndriçimit $cd/m^2 > 0.75$;
- Njëtrajtshmëria e përgjithshme (U0) > 0.4 ;
- Njëtrajtshmëria gjatësore (U1) > 0.6 ;
- Kufiri i efektit super dritë (TI %) < 15 .

7.1 Kërkesat fotometrike

Ndriçimi i rrugëve të brendshme të varrezave duhet të sigurojë një lëvizshmëri të sigurt për gjatë varrezave edhe gjatë orëve që varreza qëndron e hapur dhe ndriçimi natyral nuk është i mjaftueshëm. Ndriçimi duhet t'u mundësojë këmbësorëve të dallojnë pengesat, apo rreziqe të tjera, në rrugën e tyre, si dhe të jenë të vetëdijshëm për lëvizjet e këmbësorëve të tjerë, të cilët mund të jenë në afërsi. Për këtë arsye është i rëndësishëm ndriçimi në planin horizontal dhe vertikal.

Pas orarit të mbylljes së varrezave, dritat mund të ndriçojnë më pak ose mund të mbyllen, për të kursyer energjinë elektrike.

7.1.1 Burimet e dritës

Varrezat, si zona të gjelbërta, zakonisht kërkojnë që burimet e dritës të sigurojnë dritë të bardhë, në mënyrë që të marrim një interpretim shumë të mirë të ngjyrave (CRI = 60). Kontrasti, ngjyra e dhënë nga drita e bardhë, e bën më të mirë dukshmërinë për këmbësorët dhe për të optimizuar shikimin e përdoruesit.

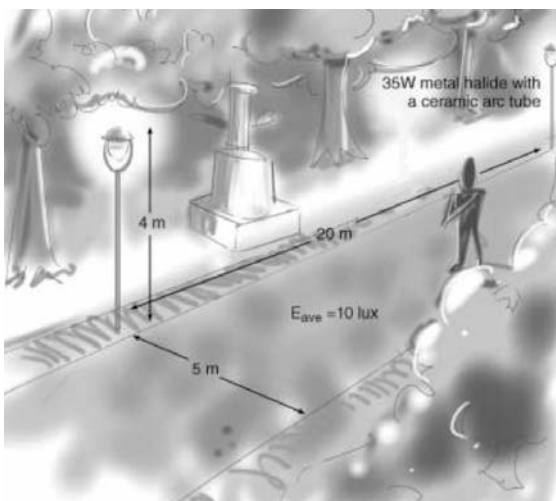
Rekomandohen të përdoren llambat fluore-shente ose llambat LEDs me ndriçim të bardhë dhe që njëkohësisht janë ekonomike.

7.1.2 Instalimi i ndriçuesve

Kur ndriçuesit janë të instaluar në një lartësi të ulët nga toka (deri në 5 m), në konsideratë duhet të merret edhe mundësia e dëmtimeve me sende të forta, prandaj duhen përzgjedhur ndriçues me materiale të forta, si alumini, për trupin dhe qelqi, ose polykarbonati për mbulesën mbrojtëse.

Përveç ndriçimit të rrugëve, duhet të vendosen ndriçues edhe në të gjithë gjatësinë e murit rrethues të varrezave.

Vizatimi i mëposhtëm tregon një instalim tipik të ndriçuesve, për rrugët e brendshme të varrezave.



Shkalla e ndriçimit për rrugën kryesore, ku ka trafik dhe një qarkullim me shpejtësi të ulët (max 10 km/h) është:

- E = 10-15 lux, në të gjithë gjatësinë e rrugës
- Zona rrotull – $E_m = 10 \text{ lx}$
- Pjesa mbrapa zonës
- $E_m = 3 \text{ lx}$
- Uniformiteti $U_o = 0.25$
- GR = 50

Për zonën këmbësore shkalla e ndriçimit, në rrafshin horizontal sipas normave WIE është:

- $E_m = 5 \text{ lux}$ (3lux min)
- zona që e rrethon $E_m = 5 \text{ lx}$
- pjesa mbrapa zone $E_m = 2 \text{ lx}$
- Uniformiteti $U_o = 0.25$
- GR = 50

8. SINJALISTIKA

Sinjalistika ka të bëjë me vendosjen e sinjaleve të informimit, të cilët mundësojnë një orientim komod, brenda territorit të varrezave, ose pranë rrugëve që të çojnë në varreza.

Vendosja e tabelave orientuese, që identifikon vendndodhjen e varrezave do të bëhet në përputhje me rregullat dhe standardet e përcaktuara në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë.

Sinjalistika në territorin e varrezave, duhet të jetë pjesë e projektit të ndërtimit të varrezave dhe miratohet nga institucionet përkatëse të njëjësive bazë të qeverisjes vendore. Tabelat orientuese që mund të vendosen në brendësi të territorit të varrezave duhet të bëhen me material rezistent ndaj goditjeve, ndaj veprimit të kohës së keqe dhe nga veprimet e faktorëve mjedisorë. Ato mund të kenë formë rrethore ose katërkëndore. Vizatimet e tabelave duhet të jenë sa më të thjeshta, me mosdhënie detajesh, me kuptim të vështirë. Dimensionet dhe karakteristikat ngjyruese dhe fotometrike të tabelave duhet të jenë, të tilla që të garantojnë një shikim të mirë dhe të kuptueshëm. Tabelat të jenë me sfond të bardhë dhe vizatimi të jetë i zi. Për dimensionet rekomandohet të shihet formula e mëposhtme:

$$A > \frac{L^2}{2000}$$

ku A = sipërfaqja e tabelës në m^2

L = distancë e matur me metra, nga ku tabela duhet të jetë ende e shikueshme. Formula është e



aplikueshme për një distancë deri në 50 metra.

Tabelat duhen vendosur duke pasur parasysh edhe pengesat eventuale, si: nga një lartësi ose pozicion në raport me këndin e shikimit, nga hyrja e zonës së interesuar, në rastin e riskut të përgjithshëm, në afërsi të një risku specifikimediast, ose të objektit, që ka për qëllim sinjalizimin, në një vend të ndriçuar mirë dhe lehtësisht i arritshëm dhe i shikueshëm.

Varrezat duhet të jenë të pajisura me një sistem adrese, sipas të cilës çdo parcelë dhe çdo varr duhet të kenë një numër/shkronjë, ose kombinim të tyre identifikues/e, unik/e. Ky sistem orientimi duhet të përputhet me regjistrin e varrimit dhe urnës. Numri/shkronja/kombinimi i tyre identifikues/e i/e çdo varri dhe parcele, do të vendoset në një pllakë metalike, që të jetë rezistente ndaj veprimet të agjentëve atmosferikë. Sistemi i sinjalistikës brenda territorit të varrezave dhe sistemi i tabelave orientuese të adresës së varrit duhet të jenë uniforme dhe të njëtrajtshme në të gjithë varrezën.

VENDIM
Nr. 686, datë 22.11.2017

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES SË PLANIFIKIMIT TË TERRITORIT

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 3, të nenit 6, të nenit 15, të ligjit nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e rregullore së planifikimit të territorit, e cila i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohen autoritetet e planifikimit, të përcaktuara në ligjin nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, të ndryshuar, për zbatimin e këtij vendimi.
Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

RREGULLORE
E PLANIFIKIMIT TË TERRITORIT

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Rregullorja e planifikimit të territorit hartohet në zbatim të ligjit nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, të ndryshuar, me qëllim përmbushjen dhe shtjellimin e përcaktimeve të tij.

Rregullorja e planifikimit të territorit paraqet rregulla të unifikuara për strukturën, përmbajtjen dhe hapat e hartimit, zbatimit, monitorimit të zbatimit të planeve, me qëllim detajimin e procedurave të planifikimit në nivel qendror dhe vendor dhe arritjen e njëtrajtshmërisë së formës e të strukturës së dokumenteve të planifikimit në zbatim të ligjit.

Neni 2
Përkufizime

Termat e përdorur në këtë rregullore kanë të njëjtin kuptim me ata të përcaktuar në nenin 3, të ligjit nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, të ndryshuar. Përveç tyre, në këtë rregullore termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Agjencia”, termi i përdorur në këtë rregullore, i cili ka të njëjtin kuptim me përkufizimin “Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKPT)”, sipas përcaktimeve të ligjit.
2. “Akti i përputhshmërisë”, dokumenti zyrtar i lëshuar nga autoriteti i ngarkuar me ligj ose akt nënligjor për kontrollin e përputhshmërisë së dokumentit të plotë të planifikimit me akte të tjera në fuqi.
3. “Aktivitet”, veprimtaria njerëzore që kryhet ose propozohet të kryhet në tokë, mbi dhe nën tokë, si dhe në ndërtim.
4. “Bashkërendim”, ndërveprimi ndërmjet autoriteteve kombëtare të planifikimit, ndërmjet tyre dhe

autoriteteve vendore apo ndërmjet autoriteteve vendore të planifikimit gjatë procesit të planifikimit në nivel kombëtar apo vendor, me synim harmonizimin e trajtimit të çështjeve të rëndësishme kombëtare e vendore, të fushave e sektorëve të ndryshëm në planifikimin e territorit.

5. “Deklarata e përputhshmërisë në heshtje”, dokumenti zyrtar i lëshuar nga Regjistri Kombëtar i Planifikimit të Territorit dhe, në mungesë të funksionimit të tij nga autoriteti kërkuar, në përfundim të afatit zyrtar të përcaktuar në ligj ose rregullore, ku deklarohet mungesa e përgjigjes zyrtare nga ana e autoritetit përgjegjës për shprehjen mbi përputhshmërinë e dokumentit të plotë të planifikimit dhe, si rrjedhojë, marrjen e përputhshmërisë në heshtje.

6. “Dendësim”, procesi i rritjes së dendësisë së ndërtimit në një territor të caktuar.

7. “Fondi i planifikimit”, depozita publike e krijuar për të mbështetur proceset planifikuese në nivel vendor dhe qendror.

8. “Forumi këshillimor vendor”, një bashkim vullnetar i përfaqësuesve të komunitetit, të cilët shprehin angazhimin e tyre në konsultimin e vendimmarrjes vendore dhe në procesin e përcaktimit të përparësive.

9. “Forumi për bashkërendimin e planifikimit”, një mekanizëm për të nxitur diskutimet strategjike të përfaqësuesve të autoritetit përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit, pushtetit vendor, pushtetit qendror dhe ekspertëve, për të arritur koordinimin e çështjeve të planifikimit për një zonë, njësi vendore, rajon apo territorin në përgjithësi.

10. “Funksion”, qëllimi të cilit i shërben ose duhet t’i shërbejë toka dhe/ose ndërtimi në të dhe mund të realizohet nga një ose disa aktivitete.

11. “Hapësirë publike”, sipas përkufizimit të bërë në ligjin nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, të ndryshuar, është hapësira e jashtme, si trotuari, rruga, sheshi, lulishtja, parku e të tjera të ngjashme, në shërbim të komunitetit, ku menaxhimi mund të jetë publik dhe/ose privat. Hapësira publike përfshin rrugëkalime publike dhe mjedise që janë të hapura për publikun ose në shërbim të përdorimit publik, pavarësisht nga regjimi juridik i tokës dhe përtej përcaktimeve të pronës publike, sipas ligjit nr. 8743, datë 22.2.2001, “Për pronat e paluajtshme të shtetit”.

12. “Kategorizimi i përdorimit të tokës”, klasifikimi i tokës sipas përdorimit të saj, i shprehur në kategori, nënkategori dhe funksione.

13. “Këshillim publik”, takim i hapur, akt konsultimi me publikun ku tentohet tërheqja e mendimeve dhe sugjerimeve të palëve të interesuara për përmbajtjen dhe përmirësimin e projektaktit, nga momenti i publikimit të projektaktit deri në miratimin përfundimtar të tij.

14. “Konservim”, procesi i ruajtjes dhe i mbrojtjes së një territori ose ndërtimi të caktuar në formën e tij ekzistuese/aktuale.

15. “Konsolidim”, procesi i zhvillimit të territorit, i cili ka për qëllim përmirësimin dhe forcimin e infrastrukturës e të strukturës urbane ekzistuese, duke nxitur ndërtimin brenda zonave të urbanizuara.

16. “Ligj”, ligji nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, të ndryshuar.

17. “Metabolizmi i territorit”, modeli që përdoret për identifikimin dhe analizën e flukseve të materialeve dhe të energjisë brenda territoreve të caktuara.

18. “Njësi”, njësi strukturore e territorit që përdoret për qëllime planifikimi, pjesë përbërëse e zonës.

19. “Nënjësi”, pjesë përbërëse e njësisë, që përdoret për qëllime planifikimi, gjatë planifikimit të detajuar të territorit.

20. “Planifikimi si një proces pune në vazhdimësi”, qasja bashkëkohore e prezantuar në ligj dhe në këtë rregullore, ku procesi i planifikimit trajtohet si një cikël i vazhduar që vendos në një marrëdhënie të ndërsjellë dhe të ndërvarur të gjitha dokumentet e planifikimit, të cilat përbëjnë instrumente që u përgjigjen dinamikave të aktivitetit njerëzor dhe territorit.

21. “PDV”, Plani i Detajuar Vendor.

22. “PDZRK”, Plani i Detajuar për Zonën me Rëndësi Kombëtare.

23. “PKS”, Plani Kombëtar Sektorial.

24. "PPKT", Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit.
25. "PPV", Plani i Përgjithshëm Vendor.
26. "PSNQ", Plani Sektorial në Nivel Qarku.
27. "PSNB", Plani Sektorial në Nivel Bashkie.
28. "Regjistër", Regjistri Kombëtar i Planifikimit të Territorit, i cili ka të njëjtin kuptim me përkufizimin sipas përcaktimeve të ligjit.
29. "Rigjenerim/përtëritje", procesi i përmirësimit të kushteve ekonomike, fizike, sociale dhe mjedisore të një territori apo ndërtimi.
30. "Rizhvillim", procesi i zhvillimit dhe i rindërtimit të një territori, i cili është i ndërtuar, por i degraduar dhe kryesisht me mungesa të funksioneve kryesore.
31. "Sistem territorial", bashkësia e një seri përbërësish territorialë për qëllime planifikimi, të ndërvarur dhe bashkëveprues me njëri-tjetrin, të cilët formojnë një tërësi.
32. "Standardet e planifikimit", nivelet optimale të cilësisë, që përdoren si norma e referenca gjatë procesit të planifikimit, të cilat mundësojnë një zhvillim të qëndrueshëm të territorit.
33. "Treguesit e planifikimit", norma që diktojnë parashikimet gjatë procesit të planifikimit dhe tregojnë kufirin minimal ose maksimal që mund të parashikohet.
34. "Urbanizim", procesi i ndërhyrjes në territor nëpërmjet zhvillimeve të reja, i cili sjell ndryshime të strukturës së popullsisë dhe territorit, në funksion të rritjes së sistemit urban.
35. "Vija blu", vija kufizuese e zhvillimit me funksion mbrojtjen e të gjitha burimeve ujore.

36. "Vija e gjelbër" ose "Kufiri i territorit urban", perimetri që përcakton/kufizon shtrirjen territoriale të ndërtimeve në funksion të sistemit urban. Në këtë kufizim nuk hyjnë ndërtimet që janë në funksion të sistemit bujqësor dhe natyror.
37. "Vija e kuqe" ose "Vija e ndërtimit", kufiri i lejuar për vendosjen e një ndërtimi në raport me infrastrukturën, në përputhje me legjislacionin sektorial në fuqi.

KREU II

DOKUMENTET E PLANIFIKIMIT: PËRMBAJTJA DHE PROCESI I HARTIMIT

SEKSIONI 1

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 3

Nisma për hartimin e dokumentit të planifikimit

1. Çdo subjekt i interesuar mund t'i kërkojë autoritetit përgjegjës të planifikimit marrjen e nismës për hartimin e dokumenteve të planifikimit, nëpërmjet një kërkesë drejtuar autoritetit përgjegjës, sipas përcaktimeve të ligjit dhe kësaj rregulloreje. Gjithashtu, vetë autoriteti përgjegjës i planifikimit mbart detyrimin ligjor të ndërmarrë nisma planifikimi në zbatim të planeve që qëndrojnë më lart në hierarki, sipas përcaktimeve të ligjit apo kur e çmon të nevojshëm rishikimin e dokumenteve ekzistuese të planifikimit.
2. Kërkesa dhe dokumentacioni shoqëruet për marrjen e nismës botohen në regjistër nga autoriteti përgjegjës i planifikimit.
3. Palët e interesuara të sektorit publik dhe privat mund të shprehin me shkrim vërejtjet dhe sugjerimet e tyre në lidhje me nismën para miratimit të saj nga autoriteti përgjegjës. Këto vërejtje dhe sugjerime botohen menjëherë në regjistër.
4. Autoriteti përgjegjës i planifikimit mund të vendosë pezullimin e zhvillimit sipas ligjit përpara ose me marrjen e nismës.
5. Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës mund të organizojë brenda kësaj periudhe takime

publike. Data, ora dhe vendi i takimit publik njoftohen përmes regjistrit dhe nëpërmjet një ose disa mjeteve tradicionale të informimit të paktën 30 (tridhjetë) ditë para takimit publik.

6. Përmbledhja e vërejtjeve dhe sugjerimeve gjatë takimit publik botohet në regjistër brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e takimit publik.

7. Agjencia, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e botimit në regjistër, sipas rasteve përkatëse në këtë rregullore, i dërgon autoritetit përgjegjës rekomandimet e mundshme për dokumentin e nismës.

8. Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës mund të shtyjë shqyrtimin e kërkesës për marrjen e nismës, për një afat 60-ditor, në rastet kur vlerëson se faktet janë të pamjaftueshme, të pasakta ose të papërshtatshme për nisjen e procesit për hartimin e dokumentit.

9. Vendimi mbi marrjen e nismës botohet në regjistër nga autoriteti përgjegjës për miratimin, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit të tij.

Neni 4

Hartimi i dokumentit të planifikimit

1. Dokumentet e planifikimit të territorit hartohen nën përgjegjësinë e autoritetit përkatës të planifikimit, sipas përcaktimeve të ligjit dhe kësaj rregulloreje.

2. Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit siguron një proces dialogu, bashkëpunimi dhe bashkërendimi me çdo autoritet të planifikimit e palë të interesuar, përpara fillimit dhe gjatë hartimit të dokumentit të planifikimit.

3. Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit këshillohet me palët e interesuara, të cilat i vë në dijeni rregullisht për ecurinë e procesit, nëpërmjet botimeve në regjistër.

4. Hartimi i dokumenteve të planifikimit kryhet në faza, në përputhje me përmbajtjen e dokumenteve përkatëse.

5. Në përfundim të secilës fazë, autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit boton materialin e përgatitur në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit, për të cilin Agjencia duhet të kryejë një vlerësim teknik dhe të japë konfirmimin për kalimin në fazën pasardhëse, me përjashtim të fazës përgatitore për të cilën jep rekomandime të mundshme. Konfirmimi për kalimin e fazës i referohet hapit korrespondues në procedurën e hartimit të planit në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit ose, në mungesë të funksionimit të tij, i referohet një konfirmimi në rrugë shkresore ndaj autoritetit përgjegjës për dokumentin e planifikimit.

Neni 5

Bashkërendimi i dokumenteve të planifikimit

1. Bashkërendimi horizontal ndërmjet autoriteteve kombëtare të planifikimit dhe bashkërendimi vertikal ndërmjet autoriteteve kombëtare dhe atyre vendore të planifikimit janë përgjegjësi funksionale e agjencisë përgjegjëse për planifikimin, në përputhje me nenin 9 të ligjit.

2. Bashkërendimi i dokumenteve të planifikimit kryhet në përputhje me përcaktimet e nenit 23, të ligjit, nëpërmjet mekanizmit të forumit për bashkërendimin e planifikimit.

a) Forumi për bashkërendimin e planifikimit zhvillohet në dy nivele: Forumi për bashkërendimin e planifikimit në nivel qendror (FBPQ), për dokumentet e:

- i) Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit;
- ii) Planit Kombëtar Sektorial;
- iii) Planit të Detajuar për Zonën me Rëndësi Kombëtare.

b) Forumi për bashkërendimin e planifikimit në nivel vendor (FBPV), për dokumentet e:

- i) Planit sektorial në nivel qarku;
- ii) Planit të përgjithshëm vendor.

3. Forumi nuk është entitet vendimmarrës, miratues apo zgjidhës i konflikteve. Forumi është një mekanizëm që synon të nxitë diskutimet strategjike mes anëtarëve të tij, të cilët përfaqësojnë politikat e

disa institucioneve në nivel qendror dhe vendor, për të arritur bashkërendimin e çështjeve të planifikimit.

4. Forumi konstituohet pas ndërmarrjes së nismës për hartimin e dokumentit të planifikimit, me urdhër të drejtorit të Agjencisë, ku përcaktohen detyrat, përgjegjësitë e forumit dhe programi i punës së forumit. Drejtuesi njofton anëtarët, pjesë e këtij forumi, mbi konstituimin e tij, duke botuar, brenda 10 (dhjetë) ditëve, urdhrin në regjistër.

5. Forumi drejtohet nga drejtori i agjencisë dhe sipas niveleve të planifikimit ka përbërjen, si më poshtë:

a) FBPQ-ja përbëhet nga përfaqësues të ministrive të cilat trajtojnë çështje që ndikojnë direkt në planifikimin e territorit, si: turizmi, mjedisi, bujqësia, burimet natyrore, transporti, infrastruktura etj.

b) FBPV-ja përbëhet nga:

i) drejtuesi i organit përgjegjës për planifikimin në qark, në rastin e hartimit të planit sektorial në nivel qarku, që ka ndërmarrë nismën, përfaqësues planifikues të qarqeve kufitare, përfaqësues planifikues të bashkive, pjesë të qarkut;

ii) drejtuesi i organit përgjegjës për planifikimin në njësinë vendore që ka ndërmarrë nismën, përfaqësues planifikues të bashkive kufitare dhe përfaqësuesi planifikues i qarkut.

c) Sipas rastit, forumi mund të ketë në përbërjen e tij edhe përfaqësues të grupeve të interesit.

6. FBPQ/FBPV bashkërendon dokumentin e planifikimit, sipas programit të punës, dhe në çdo rast sipas fazave të hartimit të pjesëve të veçanta të dokumentit të planifikimit, si më poshtë vijon:

a) Agjencia njofton organizimin e takimit të forumit të paktën 7 (shtatë) ditë përpara mbajtjes së tij.

b) Pjesët e dokumentit të planifikimit, subjekt bashkërendimi, apo sipas rastit dokumenti i plotë i planifikimit duhet të jenë të botuara në regjistër të paktën 7 (shtatë) ditë përpara takimit të FBPQ/FBPV.

c) Pjesët e dokumentit, subjekt bashkërendimi, janë publike dhe mund të këshillohen nga publiku i interesuar, si dhe nga autoritetet e tjera të planifikimit, të cilat nuk janë pjesë e FBPQ/FBPV. Këta të fundit kanë mundësinë që të adresojnë vërejtjet dhe/apo sugjerimet e tyre në adresë të autoritetit i cili drejton FBPQ/FBPV, përpara mbajtjes së takimit nga autoriteti. Autoriteti drejtues do t'i prezantojë vërejtjet dhe/apo sugjerimet e ardhura në takimin e FBPQ/FBPV.

ç) AKPT-ja përgatit raportet e takimeve të bashkërendimit pas çdo takimi të forumit duke shprehur qartë vërejtjet dhe/apo propozimet e autoriteteve të tjera të planifikimit, pjesë e FBPQ/FBPV, si dhe qëndrimet e autoritetit përgjegjës për hartimin e dokumentit, për secilën prej vërejtjeve dhe/apo propozimeve.

d) AKPT-ja boton raportet e takimeve të forumit në regjistër, sipas afateve të caktuara në ligj për botimin.

dh) Autoritetet përgjegjëse të planifikimit reflektojnë në dokumentet e planifikimit komentet/sugjerimet e raporteve të takimeve të bashkërendimit ose japin arsyet e argumentuara të moskryerjes së reflektimeve.

Neni 6

Këshillimi dhe takimi publik

1. Këshillimi dhe takimet publike gjatë hartimit të dokumenteve të planifikimit kryhen në përputhje me përcaktimet e nenit 24 të ligjit.

2. Takimi publik zhvillohet me një publik të gjerë, i cili përfaqëson të gjitha shtresat dhe profilet e shoqërisë, që jeton apo punon brenda territorit për të cilin hartohet dokumenti i planifikimit.

3. Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit në nivel qendror dhe të planeve të përgjithshme vendore organizon një ose më shumë takime publike përpara çdo vendimarrjeje planifikuese dhe i përsërit ato sipas nevojës për informimin e plotë të palëve të interesuara dhe zgjidhjen e konflikteve.

4. Organizimi i takimeve publike kryhet si më poshtë vijon:

a) Autoriteti përgjegjës i planifikimit njofton vendin, datën dhe orën e takimit këshillimor dhe atij publik, të paktën 30 (tridhjetë) ditë para secilit takim, si dhe vë në dispozicion dokumentin e nismës apo atë të planifikimit, subjekt këshillimi. Njoftimi kryhet përmes botimit në regjistër dhe një ose disa mjeteve tradicionale të informimit publik.

b) Raporti me përmbledhjet e vërejtjeve dhe/apo propozimeve të shprehura gjatë takimeve këshilluese dhe atyre informuese me publikun botohen në regjistër brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e mbajtjes së takimit nga autoriteti përgjegjës i planifikimit.

c) Autoriteti përgjegjës i planifikimit reflekton në dokumentet e planifikimit vërejtjet dhe/apo propozimet e publikut ose jep arsyet e argumentuara të moskryerjes së një ndryshimi të tillë.

5. Dokumentet e planifikimit diskutohen edhe nëpërmjet organizimit të takimeve këshillimore me grupet e interesit dhe ekspertë të fushës, si dhe, në rast se janë ngritur pranë njësisve vendore, me forumet këshillimore vendore (FKV). Takimet këshillimore kanë në fokus tërheqjen e mendimeve dhe sugjerimeve nga grupet e specializuara ose që preken drejtpërdrejt nga dokumenti i planifikimit.

Neni 7

Forumi këshillimor vendor

1. Forumi këshillimor vendor (FKV) është një bashkim vullnetar i përfaqësuesve të komunitetit dhe si i tillë vetëm prezantohet në këtë rregullore, por nuk rregullohet prej saj.

2. Forumi organizohet në mbështetje të interesave të komunitetit për të konsultuar me bashkinë lidhur me vendimmarrjet për çështjet dhe zhvillimet kryesore, të tilla si: planifikimi urban, planifikimi strategjik për zhvillimin ekonomik, buxheti, paketa fiskale dhe ofrimi i shërbimeve.

3. Forumi mund të institucionalizohet me anë të një marrëveshjeje me kryetarin e njësisë vendore.

4. Autoritetet përgjegjëse për planifikimin vendor duhet të stimulojnë ngritjen e bashkimeve vullnetare në përgjithësi, për të krijuar forumet këshillimore vendore. Në kuadër të kësaj rregulloreje, autoritetet vendore të planifikimit duhet të stimulojnë forumet këshillimore vendore për planifikimin dhe zhvillimin e territorit.

Neni 8

Miratimi i dokumentit të planifikimit

Përveçse kur përcaktohet ndryshe në ligj dhe në seksionet përkatëse të çdo dokumenti planifikimi në këtë rregullore:

1. Autoriteti përgjegjës për miratimin e dokumentit të planifikimit miraton projektaktin për dokumentin përkatës ose ia rikthen atë për rishikim autoritetit propozues, së bashku me arsyet e mosmiratimit në rastet kur vlerëson se:

a) nuk janë kryer bashkërendimi, këshillimi dhe takimi publik ose nuk janë respektuar procedurat e tjera të detyrueshme të planifikimit, sipas përcaktimeve të ligjit dhe rregulloreve në zbatim të tij;

b) projekti i dokumentit ka mospërputhje me dokumentet e planifikimit të miratuar ose me legjislacionin në fuqi.

2. Në këto raste, për dokumentet që miratohen nga KKT-ja, autoriteti propozues, në bashkëpunim me Agjencinë, kryen procesin e duhur të rishikimit të projektaktit.

3. Në përfundim të rishikimit, projektakti i dokumentit të planifikimit i ridërgohet për miratim autoritetit miratues.

4. Autoriteti përgjegjës për miratimin përfundimtar miraton dokumentin e planifikimit dhe, jo më vonë se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë pas miratimit të tij, boton në regjistër vendimin e miratimit së bashku me dokumentet shoqëruese, në përputhje me pikën 4, të nenit 25 të ligjit.

Neni 9

Botimi në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit

Të gjitha dokumentet dhe vendimet e parashikuara në këtë rregullore duhet të botohen në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit, në përputhje me përcaktimin e ligjit, dhe të njoftohen nëpërmjet një ose disa mjeteve tradicionale të informimit.

Neni 10

Monitorimi i zbatimit të dokumentit të planifikimit

1. Monitorimi i zbatimit të dokumentit të planifikimit bëhet nga autoriteti përgjegjës për hartimin e tij, sipas planit përkatës të veprimeve, i miratuar si pjesë e dokumentit të planifikimit.

2. Procesi i zbatimit të dokumenteve të planifikimit monitorohet edhe nga agjencia në bashkërendimin me autoritetet përgjegjëse për planifikimin.

Neni 11

Rishikimi i dokumentit të planifikimit dhe procedura e thjeshtuar

1. Rishikimi i dokumentit të planifikimit kryhet në përputhje me nenin 26 të ligjit.

2. Rishikimi i çdo dokumenti planifikimi kryhet në përputhje me seksionet përkatëse në këtë rregullore, ku tregohen procesi dhe përmbajtja e dokumentit.

3. Në disa raste, procesi i rishikimit të dokumentit të planifikimit realizohet duke ndjekur një procedurë të thjeshtuar, e cila ka për qëllim të shkurtojë afatet e procesit të planifikimit, këshillimit e të bashkërendimit, të përjashtojë miratimin e nismës dhe të trajtojë vetëm pjesët e dokumentit të planifikimit, subjekt rishikimi, në varësi të rastit dhe nevojave.

4. Procedura e thjeshtuar ndiqet kur rishikimi i dokumentit të planifikimit bëhet për një pjesë të territorit dhe kur përmbushen kriteret e mëposhtme:

- a) Dokumentet e planifikimit ndryshohen për çështje që nuk cenojnë vlerat natyrore e mjedisore, zonat e mbrojtura dhe trashëgiminë historike e kulturore;
- b) Rishikimi nuk shoqërohet me ndryshime të strategjisë territoriale;
- c) Sipas pikës 2, të nenit 26, të ligjit.

Neni 12

Hapat e procedurës së thjeshtuar për rishikimin e dokumentit të planifikimit

Procedura e thjeshtuar zhvillohet sipas hapave të mëposhtëm:

1. Nisma, e cila përmban:

a) hartimin e dokumentit të nismës për rishikimin e pjesshëm të dokumentit përkatës të planifikimit, duke specifikuar:

i) qëllimin dhe nevojën e rishikimit të planit;

ii) dokumentet apo pjesët përbërëse të tyre, subjekt rishikimi;

iii) ekspertët që do të përbëjnë grupin e punës për rishikimin e dokumentit;

iv) përcaktime për procesin e bashkërendimit, këshillimit dhe takimeve publike duke specifikuar afatet;

v) planin e veprimeve për rishikimin e dokumentit;

vi) sipas rastit, vendimin për pezullimin e zhvillimit për të gjithë, ose një pjesë të territorit subjekt rishikimi, sipas nenit 33 të ligjit, shoqëruar me hartën përkatëse.

b) këshillimin e projektdokumentit të nismës me Agjencinë dhe publikun nëpërmjet Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit;

c) botimin e dokumentit përfundimtar të nismës, me reflektimet përkatëse në rast të komenteve, shoqëruar me vendimin e autoritetit përgjegjës për hartimin e dokumentit të planifikimit për ndërmarrjen e nismës.

2. Hartimi i dokumentit të rishikuar të planifikimit, në bazë të planit të veprimeve, i paracaktuar dhe i

dakordësuar në dokumentin e nismës.

3. Bashkërendimi, këshillimi dhe takimet publike, sipas përcaktimeve të dokumentit të nismës, të vendosura në bashkëpunim me Agjencinë.

4. Miratimi i dokumentit të rishikuar të planifikimit:

a) Në nivel qendror, miratimi kryhet sipas përcaktimeve në seksionet përkatëse në këtë rregullore, ku tregohet procesi i miratimit.

b) Në nivel vendor:

i) Dokumenti i rishikuar i PSNQ-së miratohet sipas përcaktimeve të nenit 47, të kësaj rregulloreje;

ii) Dokumenti i rishikuar PPV-së, pas pajisjes me aktin e përputhshmërisë nga Agjencia, miratohet nga KKT-ja;

iii) Dokumenti i rishikuar i PSNB-së miratohet sipas përcaktimeve të nenit 67, të kësaj rregulloreje.

Neni 13

Deklarata e përgjegjësisë profesionale

1. Hartuesit e dokumentit të planifikimit, ekspertë të fushave të ndryshme, pjesë e institucioneve publike apo private, duhet të nënshkruajnë një deklaratë përgjegjësie, ku dëshmojnë se dokumenti i planifikimit është në përputhje me legjislacionin në fuqi në fushën e planifikimit e të zhvillimit të territorit, si dhe me legjislacionet e tjera që ndikojnë në planifikimin e territorit.

2. Në rast se gjatë procesit të miratimit të dokumentit të planifikimit apo gjatë zbatimit të tij konstatohen shkelje të dispozitave ligjore në fuqi, atëherë autoriteti që konstaton shkeljen apo subjekti ka detyrimin të bëjë me dije ministrinë përgjegjëse për lëshimin e licencave në fushën e planifikimit, si dhe autoritetin e planifikimit përgjegjës për hartimin, të cilët duhet të marrin masat e nevojshme ndaj hartuesve të dokumentit, si edhe gjithë zinxhirit të institucioneve kontrolluese, në varësi të nivelit të dëmit të shkaktuar nga mungesa e përgjegjësisë profesionale.

3. Për sa më sipër, Agjencia, pasi të kryejë vlerësimin e saj për rastin, do t'i kërkojë KKT-së rishikimin e plotë apo të pjesshëm të dokumentit të planifikimit në fjalë, duke ndjekur hapat e procedurës së thjeshtuar.

Neni 14

Fondi i planifikimit

Propozohet që fondi i planifikimit të krijohet nga buxheti i shtetit dhe nga vjelja e kundërvajtjeve administrative, sipas botimeve në regjistër, afateve të miratimit dhe gjithçkaje tjetër që ndërthuret me procesin e planifikimit dhe jo vetëm. Përdorimi i fondit planifikohet dhe miratohet nga autoritetet e planifikimit në përputhje me kuadrin ligjor dhe nënligjor në fuqi.

SEKSIONI 2

HIERARKIA E DOKUMENTEVE TË PLANIFIKIMIT

Neni 15

Nivelet e planifikimit

1. Planifikimi dhe dokumentet e planifikimit në territorin e Republikës së Shqipërisë organizohen në dy nivele:

a) Planifikimi në nivel qendror:

i) Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit (PPKT);

- ii) Planet kombëtare sektoriale (PKS);
- iii) Planet e detajuara për zonat e rëndësisë kombëtare (PDZRK).
- b) Planifikimi në nivel vendor:
 - i) Planet sektoriale në nivel qarku (PSNQ);
 - ii) Planet e përgjithshme vendore (PPV);
 - iii) Planet sektoriale në nivel bashkie (PSNB);
 - iv) Planet e detajuara vendore (PDV).

2. Renditja e dokumenteve të planifikimit është hierarkike. Secili dokument planifikimi duhet të hartohet në përputhje dhe në zbatim të dokumenteve që qëndrojnë më lart në hierarki.

SEKSIONI 3 PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR I TERRITORIT

Neni 16

Objekti i PPKT-së

1. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit përcakton kuadrin referues të detyrueshëm për të gjitha planet që hartohen në Republikën e Shqipërisë.
2. Objektivat e Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit janë të përcaktuar në pikën 2, të nenit 16, të ligjit.
3. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit, teksa hartohet e zbatohet duhet të ndjekë parimet e planifikimit, si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 17

Autoriteti përgjegjës për hartimin e PPKT-së

1. Procesi i hartimit të PPKT-së koordinohet nga autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, i cili është edhe autoriteti përgjegjës për hartimin e planit në përputhje me shkronjën “c”, të pikës 1, të nenit 8, të ligjit.
2. Plani i veprimeve për hartimin e PPKT-së zbatohet nga Agjencia.
3. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit (PPKT) hartohet nga grupe pune të kryesuar nga Agjencia, me specialistë të institucioneve publike, me ekspertë të fushave të ndryshme, vendës apo edhe të huaj, sipas parashikimeve të ligjit për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave.
4. Plani konsultohet rregullisht me komitetin ndërministror, të ngritur pranë Këshillit të Ministrave, me urdhër të posaçëm të Kryeministrit.

Neni 18

Nisma për hartimin e PPKT-së

1. Procesit të punës për PPKT-në i paraprin ndërmarrja e nismës për hartimin e tij.
 - a) Ndërmarrja e nismës mund të iniciohet nga autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, nëpërmjet ose me propozim të Agjencisë përgjegjëse për planifikimin e territorit.
 - b) Autoriteti përgjegjës për hartimin e nismës është autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, në bashkëpunim me Agjencinë përgjegjëse për planifikimin e territorit, i cili e paraqet atë pranë Këshillit Kombëtar të Territorit për miratim.
 - c) Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës është Këshilli Kombëtar i Territorit.
2. Dokumenti i nismës për hartimin e PPKT-së përmban:
 - a) analizën, e cila përcakton qëllimin dhe nevojën për hartim ose rishqyrtim të dokumentit të planifikimit;

b) dokumentet që përcaktojnë zonat e rëndësisë kombëtare, sipas parashikimeve të pikës 3, të nenit 16, të ligjit, nëse ka të tilla;

c) listën e dokumenteve përbërëse të PPKT-së;

ç) të dhëna për ekspertët (fushat e ekspertizës) që do të përbëjnë grupin e punës që do të hartojnë PPKT-në;

d) përcaktime për procesin e bashkërendimit, këshillimit e të takimeve publike dhe për afatet përkatëse;

dh) planin e veprimeve për hartimin e dokumentit të Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit;

e) të dhëna për buxhetin për hartimin e PPKT-së;

ë) sipas rastit, vendimin për pezullimin e zhvillimit për të gjithë ose një pjesë të territorit, sipas nenit 33 të ligjit, të shoqëruar me hartën përkatëse.

3. Nisma duhet të bëhet publike dhe të botohet në regjistër nga autoriteti përgjegjës, si më poshtë vijon:

a) Vendimi i autoritetit përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror për marrjen e nismës botohet në regjistër, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e marrjes së nismës, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56 të ligjit.

b) Vendimi i autoritetit përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror për marrjen e nismës botohet edhe në faqen zyrtare të tij dhe Agjencisë.

4. Hyrja në fuqi e vendimit të KKT-së për miratimin e nismës bëhet pasi ky vendim së bashku me dokumentin e nismës:

a) botohen në regjistër nga sekretariati i KKT-së, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56 të ligjit.

b) botohen edhe në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoritetit përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror dhe Agjencisë.

Neni 19

Përmbajtja e dokumentit të PPKT-së

Dokumenti i PPKT-së përmban, të paktën:

1. Analizën metabolike të flukseve dhe atë të thelluar të territorit për elementet infrastrukturore, mjedisore, makroekonomike, sociale, demografike, sektoriale, ndikimet e politikave (direktivave) evropiane dhe pabarazive.

2. Vizionin strategjik dhe objektivat e zhvillimit, të bazuar në programin qeverisës dhe analizën e thelluar.

3. Propozimin me përcaktime territoriale, si:

a) përcaktimin e zonave me prioritet strategjik të zhvillimit, përfshirë zonat kryesore për zhvillimin e industrisë, energjisë, bujqësisë dhe turizmit;

b) përcaktimin ose rishikimin e çështjeve, zonave dhe objekteve të rëndësisë kombëtare;

c) përcaktimin e qartë të sistemeve territoriale (natyrore, ujore, bujqësore, urbane, dhe infrastrukturore), mbi bazën e të cilave do të detajohen dokumentet e planifikimit të hierarkive më të ulëta;

ç) përcaktimin në territor të linjave, rrjeteve, instalimeve, nyjeve (përfshirë edhe strukturat /objektet/ndërtimet) apo territoreve të infra-strukturës kombëtare;

d) përcaktimin në territor dhe masat mbrojtëse për burimet natyrore, monumentet e kulturës dhe zonat e trashëgimisë kulturore, në përputhje me legjislacionin e posaçëm;

dh) programet themelore strategjike sektoriale dhe ndërsektoriale;

e) drejtëmet strategjike për çështje të zhvillimit rajonal dhe të zhvillimit territorial të njëjësive të qeverisjes vendore;

ë) përcaktime që rregullojnë ndikimin e sektorëve të tjerë në territor dhe, sipas rastit, rregulla për kategoritë e sistemit rrugor, ruajtjen e zonave dhe vlerave të trashëgimisë kulturore, shëndetit dhe burimeve mjedisore.

4. Planin e veprimeve, të projekteve dhe të investimeve strategjike për zbatimin e PPKT-së, që përcakton zbatimin nëpërmjet planeve sektoriale e ndërsektoriale, programeve strategjike të proceseve integruese në BE, instrumenteve kombëtare financiare afatmesme dhe afatgjata, investimeve strategjike (jo vetëm në infrastrukturë) dhe projekteve pilot të zhvillimit.

5. Hartat që shoqërojnë dhe pasqyrojnë përmbajtjen e secilës prej pikave më sipër, në shkallën që varion nga 1:100 000 deri në 1:250 000;

6. Relacionin e propozimeve për investime strategjike dhe projekte pilot të zhvillimit.

7. Studimin e vlerësimit strategjik mjedisor.

8. Propozime për ndryshimin e kuadrit institucional dhe ligjor.

9. Indikatorët për monitorimin e zbatimit të PPKT-së.

Neni 20

Miratimi dhe hyrja në fuqi e PPKT-së

1. Procesi i miratimit të Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit (PPKT) bëhet në përputhje me përcaktimet e nenit 25 të ligjit.

2. Procesi i miratimit të planit përmban, të paktën, këta hapa:

a) Paraqitjen e kërkesës së autoritetit përgjegjës për miratimin e planit;

b) Vendimmarrjen e KKT-së;

c) Vendimmarrjen e Këshillit të Ministrave.

3. Materialet që dorëzohen/botohen për miratimin e dokumentit të planifikimit janë:

a) Nisma e miratuar në KKT;

b) Dokumenti i plotë i PPKT-së;

c) Deklarata Mjedisore për Vlerësimin Strategjik Mjedisor, referuar legjislacionit të posaçëm në fuqi.

4. Pas botimit në regjistër të dokumentit të plotë të PPKT-së, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për miratimin e planit në KKT.

5. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit (PPKT) miratohet nga KKT-ja në përputhje me pikën 4, të nenit 25, të ligjit.

6. Vendimi i KKT-së botohet në regjistër dhe në çdo rast edhe në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoritetit përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror dhe agjencisë, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 25, të ligjit.

7. Pas botimit në regjistër të vendimit të KKT-së dhe dokumenteve shoqëruese të tij, autoriteti kombëtar i planifikimit të territorit bën kërkesë për miratimin e planit në Këshillin e Ministrave.

8. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit (PPKT) miratohet nga Këshilli i Ministrave në përputhje me pikën 1, të nenit 58, të ligjit.

9. Dokumenti i Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit (PPKT) hyn në fuqi pas miratimit nga Këshilli i Ministrave dhe botimit të plotë të dokumenteve të tij në Fletoren Zyrtare.

Neni 21

Zbatimi dhe monitorimi i zbatimit të PPKT-së

1. Monitorimi i zbatimit të PPKT-së bëhet nga autoritetet përgjegjëse në procesin e hartimit të planit, në përputhje me pikën 3, të nenit 6; shkronjën “d”, të pikës 1, të nenit 8; shkronjën “b”, të pikës 3, të nenit 9; dhe shkronjat “c” e “g”, të pikës 1, të nenit 10, të ligjit.

2. Monitorimi i zbatimit të planit bëhet mbi bazën e planit të veprimeve dhe dokumentit të indikatorëve të monitorimit, të miratuar si pjesë përbërëse e dokumentit të planit.

3. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit zbatohet nëpërmjet planeve kombëtare sektoriale, planeve të detajuara për zona të rëndësishme kombëtare, planeve sektoriale në nivel qarku, planeve të përgjithshme vendore, investimeve strategjike dhe projekteve pilot të zhvillimit, sipas planit të veprimeve të tij.

SEKSIONI 4 PLANI KOMBËTAR SEKTORIAL

Neni 22

Objekti i PKS-së

1. Planet kombëtare sektoriale hartohen nga ministrinë me qëllim zhvillimin strategjik të një ose më shumë sektorëve sipas fushave të kompetencës, si: siguria kombëtare, energjia, industria, transporti, infrastruktura, turizmi, zonat ekonomike, arsimit, sporti, trashëgimia kulturore dhe natyrore, burimet natyrore, shëndetësia, bujqësia, infrastruktura e ujit etj.

2. Plani Kombëtar Sektorial mund të hartohet për të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë apo për pjesë të tij, në varësi të sektorit dhe interesit kombëtar.

3. Plani Kombëtar Sektorial, teksa hartohet e zbatohet, duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 23

Autoriteti përgjegjës për hartimin e PKS-së

1. Procesi i hartimit të PKS-së koordinohet nga ministri që mbulon sektorin për të cilin hartohet plani, i cili është edhe autoriteti përgjegjës për hartimin e planit në përputhje me shkronjën “a”, të pikës 1, të nenit 10, të ligjit.

2. Nëse plani hartohet për të studiuar në formë të integruar disa sektorë së bashku, atëherë koordinimi realizohet në bashkëpunim, nën kryesimin e autoritetit përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror.

3. Plani i veprimeve për hartimin e PKS-së zbatohet nga grupi i punës i ngritur me urdhër të ministrit që mbulon sektorin apo autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, kur plani përfshin studimin e disa sektorëve.

4. Plani Kombëtar Sektorial (PKS) hartohet nga grupe pune me specialistë të institucioneve publike, me ekspertë të fushave të ndryshme, vendës apo edhe të huaj, sipas parashikimeve të ligjit për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave.

5. Agjencia është në çdo rast pjesë e grupit të punës.

Neni 24

Hartimi, këshillimi dhe bashkërendimi i PKS-së

1. Hartimi i PKS-së nis me ndërmarrjen e nismës dhe miratimin e saj nga KKT-ja, me botimin e vendimit të tij në RKPT.

2. Hartimi i PKS-së kryhet në disa faza, në përputhje me përgatitjen e dokumenteve përbërëse të tij:

a) Faza përgatitore: Hartimi i nismës dhe përgatitja e bazës të të dhënave fillestare për hartimin e tij;

b) Faza I: Analiza e sektorit;

c) Faza II : Hartimi i strategjisë sektoriale dhe vizionit të zhvillimit të sektorit;

ç) Faza III: Hartimi i planit të zhvillimit të sektorit, rregullores së zbatimit të tij;

3. Gjatë fazave II dhe III hartohet paralelisht edhe Vlerësimi Strategjik Mjedisor për PKS-në.

4. Në përfundim të secilës faze, autoriteti përgjegjës për hartimin e PKS-së boton materialin e përgatitur në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit, për të cilin Agjencia duhet të kryejë një

vlerësim teknik dhe të japë konfirmimin për kalimin në fazën pasardhëse, me përjashtim të fazës përgatitore për të cilën jep rekomandime të mundshme, në përputhje me pikën 5, të nenit 4, të kësaj rregulloreje.

5. PKS-ja këshillohet nëpërmjet:

- a) botimit të dokumenteve në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit;
- b) informimit të palëve të interesuara nëpërmjet një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit;
- c) organizimit të së paku dy dëgjesave publike, përkatësisht në fazat II dhe III të hartimit të tij, në përputhje me nenin 8, të kësaj rregulloreje.

6. PKS-ja bashkërendohet nëpërmjet Forumit të Bashkërendimit të Planifikimit në nivel qendror, në përputhje me nenin 5, të kësaj rregulloreje. Agjencia organizon së paku dy takime të FBPQ-së, përkatësisht në fazat II dhe III të hartimit të PKS-së, pas mbajtjes së dëgjesave publike nga autoriteti përgjegjës për PKS-në.

Neni 25

Nisma për hartimin e PKS-së

1. Procesit të punës për PKS-në i paraprin ndërmarrja e nismës për hartimin e tij.

a) Autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen dhe hartimin e nismës është ministri që mbulon sektorin, i cili e paraqet atë pranë Këshillit Kombëtar të Territorit për miratim. Në rast së plani hartohet për të analizuar në formë të integruar disa sektorë, atëherë nisma ndërmerret nga autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror.

b) Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës është Këshilli Kombëtar i Territorit.

2. Nisma për hartimin e PKS-së përmban:

a) analizën, e cila përcakton qëllimin dhe nevojën për hartim ose rishqyrtim të dokumentit të planifikimit;

b) kufijtë e territorit që mbulon dokumenti i planifikimit;

c) listën e dokumenteve përbërëse të PKS-së;

ç) ekspertët (fushat e ekspertizës) që do të përbëjnë grupin e punës, hartues të PKS-së;

d) përcaktime për procesin e bashkërendimit, këshillimit e takimeve publike dhe afatet përkatëse;

dh) planin e veprimeve për hartimin e dokumentit të PKS-së;

e) buxhetin për hartimin e PKS-së;

ë) sipas rastit, vendimin për pezullimin e zhvillimit për të gjithë ose një pjesë të territorit, sipas nenit 33, të ligjit, të shoqëruar me hartën përkatëse.

3. Nisma duhet të bëhet publike dhe të botohet në regjistër nga autoriteti përgjegjës:

a) Vendimi i autoritetit përgjegjës për marrjen e nismës botohet në regjistër, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e marrjes së nismës, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56, të ligjit.

b) Vendimi i autoritetit përgjegjës për marrjen e nismës botohet edhe në faqen zyrtare të autoritetit.

4. Hyrja në fuqi e vendimit të KKT-së për miratimin e nismës bëhet pas botimit të vendimit në regjistër nga sekretariati i KKT-së:

a) Vendimi i KKT-së për miratimin e nismës, së bashku me dokumentin e nismës botohen në regjistër brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56, të ligjit.

b) Vendimi i KKT-së dhe dokumenti i nismës bëhen publike edhe në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, dhe Agjencisë.

Neni 26
Përmbajtja e PKS-së

Plani Kombëtar Sektorial përmban të paktën këto dokumente:

1. Analizën dhe vlerësimin e sektorit, ku përfshihen:
 - a) Analiza e dokumenteve të planifikimit pararendës dhe legjislacionit, si:
 - i) analiza e dokumenteve të planifikimit, të hartuara më parë për territorin, në të gjitha nivelet, përfshirë zbatueshmërinë e tyre dhe çështje që duhet të vlerësohen gjatë hartimit të planit të ri;
 - ii) analiza e legjislacionit sektorial që prek territorin; çështjet, zonat dhe/ose objektet e rëndësisë kombëtare që ndodhen në territorin e njësisë së qeverisjes vendore dhe kufizimet që rrjedhin prej tyre;
 - iii) analiza e politikave/direktivave evropiane për zhvillimin e sektorit.
 - b) Analiza e përgjithshme e sektorit, si:
 - i) analiza dhe vlerësimi i pozicionimit strategjik të territorit, subjekt i PKS-së, në raport me rajonin ku ai shtrihet, në aspektin e zhvillimeve të sektorit përkatës;
 - ii) analiza e përgjithshme e gjendjes së zhvillimit të sektorit e territorit të ndikuar prej tij;
 - iii) analiza metabolike e flukseve kryesore me rëndësi për sektorin në territor.

- c) Përmbledhja dhe paraqitja e elementeve përjashtuese dhe kufizimeve që rrjedhin nga vlerësimet e mësipërme për zhvillimin e sektorit në territor.
 - ç) Analiza e përdorimit të tokës, si:
 - i) leximi i territorit në bazë të 5 sistemeve: urban, natyror, bujqësor, ujqor dhe infrastrukturor;
 - ii) analiza e gjendjes ekzistuese së infrastrukturave me ndikim në zhvillimin e sektorit përkatës.
 - d) Analiza socio-ekonomike me rëndësi për sektorin.
 - dh) Hartat shoqëruese për pikat e mësipërme.
2. Strategjinë sektoriale, ku përfshihen:
 - a) parashikimet e detyrueshme që rrjedhin nga PPKT-ja në fuqi, me ndikim në sektor/territor;
 - b) përmbledhja e gjetjeve të vlerësimit të gjendjes ekzistuese të territorit, dhe identifikimi i çështjeve për të cilat PKS-ja duhet të propozojë zgjidhje dhe masa konkrete;
 - c) Formulimi i skenarëve të mundshëm të zhvillimit, bazuar në alterimin e kushteve të zhvillimit, sipas të dhënave aktuale dhe atyre të pritshme të sektorit, për të cilin hartohet plani;
 - ç) vizioni i zhvillimit të sektorit në territor;
 - d) objektivat strategjike për zhvillimin e sektorit;
 - dh) drejtimit për zhvillimin e sektorit;
 - e) programet dhe projektet e zhvillimit;
 - ë) projektet pilot të zhvillimit, shoqëruar me skedat përkatëse me detajet e vendndodhjes, tipologjisë, qëllimit kryesor dhe rëndësisë, përfituesit, përgjegjësit, koston e përafërt, veprimet për zbatimin e tij, afatet dhe kohëzgjatjen;
 - f) plani i veprimeve për realizimin e programeve e projekteve, përfshirë prioritetin dhe fazat kohore të realizimit, burimet njerëzore dhe financiare, ndryshimet e nevojshme institucionale dhe ligjore, treguesit monitorues të zbatimit;
 - g) hartat shoqëruese për pikat e mësipërme.
3. Planin e zhvillimit të sektorit, i cili mund të përmbajë në varësi të sektorit:
 - a) planin e propozimeve sektoriale, ku përfshihen:
 - i) strukturimi i territorit sipas pesë sistemeve, shoqëruar me tabelën e treguesve përkatës për secilin sistem, duke evidentuar ndryshimet mbi gjendjen ekzistuese;

- ii) strukturimi i territorit në zona;
 - iii) në varësi të sektorit, propozimi i përdorimit të tokës, sipas kategorive dhe/ose nënkategorive;
 - iv) propozimet për zonat e rëndësishme kombëtare, sipas legjislacionit të planifikimit dhe atij sektorial, duke ndjekur përcaktimet e kësaj rregulloreje;
 - v) përcaktimi i zonave kryesore të zhvillimit të sektorit;
 - vi) përcaktimi i zonave të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të PDZRK-ve, nisur nga qëllimet për zhvillim apo rrizhvillim, ndryshim të përdorimit të tokës dhe kushteve të zhvillimit, përdorimin e instrumenteve për drejtimin e zhvillimit.
- b) Planin e shërbimeve dhe infrastrukturave në varësi të sektorit.
 - c) Planin e mbrojtjes së mjedisit, i cili përmban:
 - i) parashikimet për mbrojtjen e peizazhit;
 - ii) parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e trupave ujorë;
 - iii) parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ajrit;
 - iv) parashikimet për shtimin dhe/ose zgjerimin e hapësirave të gjelbra;
 - v) parashikimet për zgjidhjen e problematikës mjedisore dhe vatrave të evidentuara, sipas rastit;
 - ç) Planin e veprimeve për zbatimin e PKS-së, i cili përmban:
 - i) përcaktimet për zbatimin e infrastrukturave publike dhe projekteve strategjike e pilot, sipas prioritetit dhe fazave kohore;
 - ii) nevojat për ndryshime në kuadrin ligjor dhe administrativ në nivel vendor, për të mundësuar zbatimin e planit;
 - iii) indikatorët për monitorimin dhe udhëzime për vlerësimin e zbatimit të PKS-së.
 - d) Hartat shoqëruese për pikat e mësipërme.
4. Rregulloren e planit, ku jepen:
- a) përkufizimet e termave dhe shpjegimet e nevojshme;
 - b) rregullat e kushtet e përgjithshme për zhvillimin e sektorit, që duhet të zbatohen nga autoritete të tjera planifikimi e zhvillimi të territorit;
 - c) rregullat për çdo zonë të përcaktuar për zhvillimin e sektorit, sipas rastit dhe në varësi të sektorit;
 - ç) rregullat për infrastrukturën, sipas rastit dhe në varësi të sektorit;
 - d) rregullat për ruajtjen e mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore dhe objekteve të trashëgimisë kulturore.
5. Vlerësimin Strategjik Mjedisor, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi.
6. Informacionin e plotë gjeohapësinor për sektorin/territorin e integruar në platformën GIS, sipas standardeve të Regjistrisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit.

Neni 27

Miratimi i PKS-së

1. Procesi i miratimit të Planit Kombëtar Sektorial (PKS) bëhet në përputhje me përcaktimet e nenit 25 të ligjit.
2. Procesi i miratimit të planit përmban të paktën këta hapa:
 - a) lëshimin e aktit të përputhshmërisë nga Agjencia;
 - b) kërkesën e autoritetit përgjegjës për shqyrtim dhe miratim të planit në KKT;
 - c) vendimarrjen e KKT-së.
3. Materialet që dorëzohen/botohen për miratimin e dokumentit të planifikimit janë:
 - a) nisma e miratuar në KKT;
 - b) dokumenti i PKS-së i plotë;
 - c) akti i përputhshmërisë nga Agjencia ose deklarata e përputhshmërisë në heshtje;
 - ç) deklarata mjedisore për Vlerësimin Strategjik Mjedisor referuar legjislacionit të posaçëm në fuqi.

4. Pas botimit në regjistër të dokumentit të plotë të PKS-së, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për marrjen e aktit të përputhshmërisë nga agjencia.

5. Shqyrtimi i dokumentit të planit realizohet sipas këtyre përcaktimeve:

a) Agjencia shqyrton përputhshmërinë e dokumentacionit të Planit Kombëtar Sektorial brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e paraqitjes për shqyrtim përputhshmërie të dokumentacionit të plotë.

b) Në përfundim të periudhës 30-ditore të shqyrtimit të përputhshmërisë, Agjencia harton dhe boton në regjistër raportin e vlerësimit teknik të PKS-së dhe aktin e përputhshmërisë, sipas rastit.

c) Agjencia e përsërit procesin e shqyrtimit të përputhshmërisë së dokumentit të planit dhe hartimin e raportit të vlerësimit teknik, në rast se dokumenti i planit rishikohet/përmirësohet nga autoriteti përgjegjës, deri në arritjen e përputhshmërisë.

ç) Në rast të moszbatimit të afateve të mësipërme, autoriteti kërkues njofton Agjencinë për mosrespektimin e afatit. Në përfundim të afatit regjistri lëshon deklaratën e përputhshmërisë në heshtje.

6. Rishikimi/përmirësimi i dokumentit dhe reflektimi i vërejtjeve të Agjencisë realizohet sipas këtyre përcaktimeve:

a) Pas botimit në regjistër të raportit të vlerësimit teknik të PKS-së nga Agjencia, autoriteti përgjegjës duhet të rishikojë/të përmirësojë dokumentin e planit për të reflektuar vërejtjet dhe sugjerimet, nëse ka të tilla.

b) Në përfundim të rishikimit/përmirësimit, autoriteti përgjegjës riboton dokumentin e plotë të planit me vërejtjet dhe sugjerimet e reflektuara, shoqëruar me raportin e ndryshimeve.

7. Pas botimit në regjistër të materialeve të plota të PKS-së, sipas pikës 3, të këtij neni, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për shqyrtimin dhe miratimin e dokumentit të planifikimit në KKT.

8. Plani Kombëtar Sektorial (PKS) miratohet nga KKT-ja në përputhje me shkronjën “b”, të nenit 7, të ligjit. Baza e gjykitimit për vendimmarrjen mbi miratimin e PKS-së përbëhet nga dokumentet e pikës 3, të këtij neni.

Neni 28

Hyrja në fuqi e PKS-së

1. Dokumenti i Planit Kombëtar Sektorial (PKS) hyn në fuqi me botimin e plotë në regjistër të vendimit të KKT-së dhe dokumenteve shoqëruese të tij, në përputhje me pikën 2, të nenit 56, të ligjit.

2. Vendimi i KKT-së botohet në regjistër dhe në çdo rast edhe në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror dhe Agjencisë, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 25, të ligjit.

Neni 29

Zbatimi dhe monitorimi i zbatimit të PKS-së

1. Monitorimi i zbatimit të PKS-së bëhet nga autoriteti përgjegjës për hartimin e planit, në përputhje me pikën 1, shkronjat “c”, e “g” të nenit 10, të ligjit, si dhe nga Agjencia, në përputhje me pikën 2, të nenit 10, të kësaj rregulloreje.

2. Monitorimi i zbatimit të planit bëhet mbi bazën e planit të veprimeve dhe dokumentit të indikatorëve të monitorimit, të miratuar si pjesë përbërëse e dokumentit të planit, duke vlerësuar periodikisht programet buxhetore afatmesme dhe realizimin e investimeve të parashikuara.

3. Plani Kombëtar Sektorial zbatohet nëpërmjet planeve të detajuara për zonat e rëndësisë kombëtare, planeve sektoriale në nivel qarku, planeve të përgjithshme vendore dhe planeve sektoriale në nivel bashkie, si edhe projekteve pilot të investimeve kapitale /strategjike, sipas planit të veprimeve dhe rregullores së tij.

SEKSIONI 5
PLANI I DETAJUAR PËR ZONËN ME RËNDËSI KOMBËTARE

Neni 30

Çështjet, zonat dhe objektet e rëndësisë kombëtare në planifikim

1. Çështjet, zonat dhe objektet e rëndësisë kombëtare në planifikim janë subjekt i planifikimit kombëtar.

2. Çështjet, zonat dhe objektet e rëndësisë kombëtare karakterizohen nga vlera të veçanta kulturore, historike, ekonomike, sociale ose mjedisore të një apo disa strukturave, instalimeve, rrjeteve ose zonave, që synojnë drejtpërdrejt realizimin e interesave kombëtarë në pjesë të territorit, si:

- a) monumentet e kulturës, qendrat historike, zonat e parqet arkeologjike;
- b) pyjet e zonat e mbrojtura natyrore, monumentet natyrore, rrjetet ekologjike, ekosistemet e rrezikuara dhe biodiversiteti;
- c) brezi bregdetar, brigjet dhe burimet ujore, lagunat, lumenjtë, liqenet;
- ç) toka bujqësore;
- d) zonat me rrezik natyror;
- dh) digat e dambat;
- e) burimet minerare e natyrore dhe rrjetet, komplekset e parqet industriale;
- ë) infrastruktura kombëtare e transportit;
- f) infrastrukturat inxhinierike të energjisë dhe telekomunikacionit;
- g) zonat që kanë përparësi zhvillimin e turizmit;
- gj) zonat ushtarake;
- h) zhvillime ose struktura arsimore, shëndetësore, sociale, kulturore e artistike, sportive, të cilat, për shkak të veçorive të tyre, janë të rëndësishme për kryerjen e veprimtarisë së institucioneve shtetërore, sikurse përcaktohet me ligj.

3. Çështjet, zonat dhe objektet e rëndësisë kombëtare përfshijnë ato të shpallura me vendim të Këshillit të Ministrave, si dhe Këshillit Kombëtar të Territorit, sipas legjislacionit sektorial në fuqi për mjedisin, kulturën, ekonominë, turizmin, infrastrukturën, planifi-kimin/zhvillimin urban etj.

Neni 31

Përcaktimi i çështjes, zonës dhe objektit të rëndësisë kombëtare

1. Agjencia, kryesisht ose me kërkesë të një ministrie apo të një organi tjetër qendror ose vendor, ndërmerr nismën dhe i propozon për miratim KKT-së përcaktimin e një çështjeje, zone ose objekti si të rëndësisë kombëtare në planifikim.

2. Çështjet, zonat dhe objektet e rëndësisë kombëtare propozohen edhe gjatë procesit të hartimit të Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit dhe planeve kombëtare sektoriale.

3. KKT-ja miraton një çështje, zonë apo objekt si të rëndësisë kombëtare, si pjesë e Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit, planeve kombëtare sektoriale, ose përmes një procesi të veçantë me propozim të Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit.

4. Kur miratimi sipas pikës 3, të këtij neni, kryhet përmes një procesi të veçantë, projektakti për miratimin e nismës përmban:

- a) llojin dhe veçoritë e çështjes, të zonës ose objektit të rëndësisë kombëtare;
- b) kufijtë apo vendndodhjen në territor, sipas rastit;
- c) referencën në legjislacionin e posaçëm dhe/ose në dokumentet e planifikimit në fuqi ku mbështetet nevoja për përcaktimin e rëndësisë kombëtare;
- ç) objektivat që kërkohen të arrihen dhe arsyet e rrethanat ekonomike e teknike që e bëjnë të domosdoshëm këtë përcaktim;

d) propozimin për pezullimin e zhvillimit, sipas ligjit, nëse është i nevojshëm;
dh) përcaktimin e detyrimit për hartimin e Planit të Detajuar për Zonën e Rëndësisë Kombëtare, sipas rastit;

e) përcaktimin e autoritetit përgjegjës për hartimin e Planit të Detajuar për Zonën e Rëndësisë Kombëtare, sipas rastit.

5. Vendimi i KKT-së së bashku me dokume-ntacionin e plotë shoqërues botohen në regjistër dhe, në çdo rast, në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 56, të ligjit.

6. Kur në planet kombëtare apo në vendimin e KKT-së përcaktohet detyrimi për hartimin e Planit të Detajuar për Zonën e Rëndësisë Kombëtare, autoriteti përgjegjës për çështjen duhet të ndërmarrë hapat për hartimin e tij.

7. Struktura dhe forma, si dhe procesi për nismën, hartimin dhe miratimin e Planit të Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare përcaktohen në këtë rregullore, ndërsa zbatimi i PDZRK-së nëpërmjet instrumenteve të zhvillimit dhe lejeve të ndërtimit përcaktohen në rregulloren e zhvillimit sipas përcaktimeve të pikës 5, neni 18, të ligjit.

Neni 32

Zhvillimi i zonave të rëndësisë kombëtare në planifikim

1. Zhvillimi i zonave të rëndësisë kombëtare në përputhje me kufizimet dhe kushtëzimet e legjislacionit sektorial kryhet nëpërmjet lejeve të ndërtimit, në territore me kushte zhvillimi të paracaktuara si rezultat i proceseve të planifikimit të territorit.

2. Kur zhvillimi propozohet në zona të paurbanizuara, territori përkatës, pjesë e zonës së rëndësisë kombëtare, duhet t'i nënshtrohet detyrimisht një planifikimi të detajuar e të posaçëm.

3. Ky proces planifikimi kryhet nëpërmjet hartimit të Planit të Detajuar të Zonës me Rëndësi Kombëtare.

Neni 33

Objekti i PDZRK-së

1. Planet e detajuara për zonat me rëndësi kombëtare hartohen me qëllim mbrojtjen, ruajtjen dhe zhvillimin e qëndrueshëm të zonave të rëndësisë kombëtare.

2. Objekti i Planit të Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare është:

a) Zona dhe/ose çështja e rëndësisë kombëtare në planifikimin e territorit apo pjesë të saj, të paprekura nga zhvillimi, në të cilat propozohen ndërhyrje me prioritet zhvillimi brenda kufizimeve ligjore e sektoriale.

b) Investime të rëndësishme dhe strategjike që nxisin zhvillimin e territorit dhe kanë ndikim kombëtar.

3. Plani i Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare hartohet për vetë zonën të shpallur si të tillë apo për pjesë të saj.

4. Kufiri i territorit të PDZRK-së përcaktohet në bazë të:

a) Zonimit të planeve me karakter sektorial për zonën e rëndësisë kombëtare (trashëgimia kulturore, zonat e mbrojtura, zonat ekonomike etj.), sipas rastit.

b) Zonimit të parashikuar nga dokumentet e planifikimit, duke respektuar hierarkinë e tyre në lidhje me PDZRK-në:

i) Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit;

ii) Plani Kombëtar Sektorial;

iii) Plani i Përgjithshëm Vendor, i cili sipas rastit mund të bëhet kuadri referues në mungesë të zonimeve të mësipërme.

5. Plani i Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare, teksa hartohet e zbatohet duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 34

Aktorët në hartimin e PDZRK-së

1. PDZRK-ja hartohet me iniciativë të një autoriteti publik apo me kërkesë të çdo pale të interesuar.
2. Procesi i hartimit të PDZRK-së kërkon bashkërendimin e disa sektorëve dhe si i tillë duhet të koordinohet nga autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror dhe Agjencia përgjegjëse për planifikimin e territorit.
3. Koordinimi realizohet nëpërmjet një grupi pune ndërinstytucional, bazuar në urdhrin e ministrit të linjës për zonën/çështjen e rëndësisë kombëtare ose të autoritetit përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, në rastet e përfshirjes së disa sektorëve.
4. Plani i Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare (PDZRK) hartohet nga grupe pune me specialistë të institucioneve publike, me ekspertë të licencuar të fushave të ndryshme, vendës apo edhe të huaj, të kontraktuar nga autoriteti publik iniciues apo subjekti privat, të udhëhequr në secilin rast nga ministri përgjegjës për zonën/çështjen e rëndësisë kombëtare ose autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror në rastet e përfshirjes së disa sektorëve.

Neni 35

Hartimi, bashkërendimi dhe këshillimi i PDZRK-së

1. Hartimi i PDZRK-së nis me miratimin e nismës nga KKT-ja dhe botimin e vendimit të saj në RKPT, ku shprehet dakordësia me krijimin e mundësisë për zhvillim të zonës së rëndësisë kombëtare apo pjesës së saj.
2. Plani i Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare (PDZRK) mund të hartohet në 1-3 faza, të paracaktuara në dokumentin e nismës.
3. Në përfundim të secilës fazë, autoriteti përgjegjës për hartimin e PDZRK-së boton materialin e përgatitur në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit, për të cilin Agjencia duhet të kryejë një vlerësim teknik dhe të japë konfirmimin për kalimin në fazën pasardhëse.
4. PDZRK-ja hartohet në zbatim të parimeve kombëtare të planifikimit dhe të zhvillimit dhe në funksion të zhvillimit të qëndrueshëm të territorit, si dhe në zbatim të planeve sipas hierarkisë së planifikimit, të gjithë legjisllacionit dhe rregulloreve në fuqi.
5. Dokumentet e PDZRK-së për secilën fazë këshillohen dhe bashkërendohen me të gjitha institucionet në nivel qendror e vendor, të cilat preken nga zhvillimi i territorit të zonës së rëndësisë kombëtare ose pjesë të saj, nëpërmjet Regjistrit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.
6. Bashkërendimi i PDZRK-së kryhet nëpërmjet Forumit të Bashkërendimit të Planifikimit në nivel qendror (FBPQ), sipas përcaktimeve të neneve 5 dhe 7 të kësaj rregulloreje.
7. Këshillimi i PDZRK-së kryhet përmes botimit të dokumentit në regjistër, informimit të palëve të interesuara nëpërmjet një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit dhe organizimit të takimeve publike me to, në rast se kërkohet.

Neni 36

Nisma për hartimin e PDZRK-së

1. Procesi të punës për PDZRK-në i paraprin ndërmarrja e nismës për hartimin e tij.
 - a) Autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen e nismës, sipas pikës 2, të nenit 18, të ligjit, është ministri përgjegjës për zonën/çështjen përkatëse të rëndësisë kombëtare ose autoriteti përgjegjës për planifikimin e territorit në nivel qendror, në rastet e përfshirjes së disa sektorëve.
 - b) Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës është Këshilli Kombëtar i Territorit.

2. Dokumenti i nismës hartohet nga Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit, në bashkëpunim me ministrinë përgjegjëse për zonën e rëndësisë kombëtare dhe aktorët iniciues.

3. Dokumenti i nismës për hartimin e PDZRK-së përcakton detyrat specifike të hartimit të PDZRK-së dhe përmban:

- a) kufijtë territorialë të PDZRK-së;
- b) qëllimin dhe nevojën për hartimin e PDZRK-së;
- c) kufizimet dhe lejetimet e paracaktuara nga planet dhe vendimet në fuqi;
- ç) fazën/fazat e hartimit të PDZRK-së;
- d) dokumentet përbërëse të PDZRK-së, sipas fazave;
- dh) ekspertët (fushat e ekspertizës) që do të përbëjnë grupin e punës që do të hartojnë PDZRK-në;
- e) planin e veprimeve për hartimin, bashkërendimin dhe këshillimin e dokumenteve të PDZRK-së;
- ë) buxhetin për hartimin e PDZRK-së;
- f) sipas rastit, vendimin për pezullimin e zhvillimit për të gjithë ose një pjesë të territorit, sipas nenit 33, të ligjit, të shoqëruar me hartën përkatëse.

4. Nisma duhet të bëhet publike dhe të botohet në regjistër nga autoriteti përgjegjës:

- a) Vendimi i autoritetit përgjegjës për marrjen e nismës botohet në regjistër, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e marrjes së nismës, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56, të ligjit.
- b) Vendimi i autoritetit përgjegjës për marrjen e nismës botohet edhe në faqen zyrtare të tij.

5. Hyrja në fuqi e vendimit të KKT-së për miratimin e nismës bëhet pas botimit të vendimit në regjistër nga sekretariati i KKT-së:

- a) Vendimi i KKT-së për miratimin e nismës, së bashku me dokumentin e nismës botohen në regjistër brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56, të ligjit.
- b) Vendimi i KKT-së dhe dokumenti i nismës bëhen publike edhe në faqen zyrtare të Sekretariatit të KKT-së, autoritetit përgjegjës dhe Agjencisë.

6. Zbatimi i nismës së miratuar nga KKT-ja bëhet nëpërmjet ngritjes së grupit të punës dhe hartimit të PDZRK-së, sipas përcaktimeve të saj.

Neni 37

Fazat e hartimit të PDZRK-së

1. Dokumenti i Planit të Detajuar për një Zonë të Rëndësisë Kombëtare (PDZRK) bazohet në dokumentet kombëtare të planifikimit dhe legjislacionin në fuqi.

2. Dokumenti i PDZRK-së hartohet sipas fazave të mëposhtme:

- a) Faza I, ku përfshihen:
 - i) Analiza territoriale;
 - ii) Strategjia territoriale.
- b) Faza II, ku përfshihen:
 - i) Plani i zhvillimit;
 - ii) Rregullorja paraprake e planit;
 - iii) Vlerësimi strategjik Mjedisor.
- c) Faza III, ku përfshihen:
 - i) Plani i detajuar i zhvillimit;
 - ii) Rregullorja e detajuar e planit.

3. Në varësi të PDZRK-së, fazat I dhe II mund të tejkalohen, në rastet kur përmbajtja e tyre është e plotësuar nga dokumente të mbivendosura planifikimi në fuqi, si Plane Kombëtare Sektoriale apo Plane të Përgjithshme Vendore.

Përmbajtja e PDZRK-së

Përmbajtja e dokumenteve të PDZRK-së për secilën fazë është, së paku, si më poshtë vijon:

1. Faza I:

a) Analiza territoriale, ku jepen:

i) analiza e dokumenteve dhe legjislacionit për territorin e njësisë vendore;

ii) analiza e përgjithshme e territorit: pozicionimi në zonën e rëndësisë kombëtare, kushtet e veçanta gjeografike dhe mjedisore, boniteti i tokave, burimet natyrore, zonat e mbrojtura natyrore dhe ato të trashëgimisë kulturore e historike, analiza mjedisore;

iii) analiza e kushtëzimeve specifike sektoriale dhe e elementeve përjashtuese të zhvillimit;

iv) analiza e gjendjes ekzistuese të përdorimit të tokës dhe infrastrukturave;

v) analiza e marrëdhënieve të pronësisë mbi tokën.

b) Strategjia territoriale, ku jepen:

i) parashikimet e detyrueshme që rrjedhin nga PPKT-ja dhe sipas rastit PKS-ja në fuqi apo proces hartimi, të cilat ndikojnë në territor;

ii) përmbledhja e gjetjeve të vlerësimit të gjendjes ekzistuese të territorit dhe identifikimi i çështjeve për t'u zgjidhur nga strategjia;

iii) vizioni i zhvillimit të zonës dhe drejtimet për zhvillimin e saj;

iv) objektivat strategjike për zhvillimin e zonës;

v) programet dhe projektet e zhvillimit;

vi) plani i veprimeve për realizimin e programeve e të projekteve, përfshirë prioritetin dhe fazat kohore të realizimit, burimet njerëzore dhe financiare, ndryshimet e nevojshme institucionale dhe ligjore, treguesit monitorues të zbatimit;

vii) sistemet territoriale ekzistuese shoqëruar me tabelat dhe treguesit përkatës, ku evidentohen ndryshimet e nevojshme mes sistemeve që rrjedhin nga zbatimi i strategjisë.

c) Hartat shoqëruese për secilën nga pikat e mësipërme.

2. Faza II:

a) Plani i zhvillimit, ku përfshihen:

i) plani i përdorimit të tokës: strukturimi dhe zonimi i territorit sipas përcaktimeve të kreut III të kësaj rregulloreje, në përputhje me kushtëzimet e zonës së rëndësisë kombëtare dhe ato sektoriale; shpërndarjen e popullsisë në territor (kapaciteti mbajtës); përcaktimet për instrumentet për drejtimin e zhvillimit sipas ligjit;

ii) plani i infrastrukturave dhe shërbimeve publike: rrjetet e infrastrukturave të transportit (rrjeti rrugor e, sipas rastit, ai hekurudhor, ujor, ajror) dhe atyre inxhinierike (energjetike, telekomunikacioni, administrim uji e mbetjesh); përcaktimet për shërbimet publike të nevojshme;

iii) plani i mbrojtjes së mjedisit: peizazhit, hapësirave të gjelbra, cilësisë së mjedisit e zgjidhja e problematikave mjedisore sipas rastit;

iv) plani i veprimeve për zbatimin e tij: përcaktimi për zbatimin e zhvillimit të njërive strukturore, infrastrukturave publike e projekteve, sipas prioritetit e fazave kohore, shoqëruar me indikatorët e monitorimit.

b) Rregullorja paraprake e planit, ku jepen:

i) përkufizimet e termave të përdorur dhe shpjegimi i kodeve;

ii) rregullat e përgjithshme të përdorimit të tokës për kategoritë, nënkategoritë e përdorimit të tokës si dhe, sipas rastit, për përdorimet specifike, me shpjegimet përkatëse, sipas shtojcës II të kësaj rregulloreje;

iii) rregullat për çdo njësi: kushtet e zhvillimit, përdorimet e lejuara, të kushtëzuara dhe të ndaluara; normat, treguesit dhe standardet e zbatueshme të planifikimit, sipas shtojcës II të kësaj rregulloreje;

iv) të drejtat dhe kufizimet ligjore, publike apo private, që rrjedhin nga përdorimi i kushteve të zhvillimit;

v) instrumentet që mund të përdoren për të drejtuar zhvillimin sipas ligjit, përfshirë të drejtat dhe kufizimet ligjore që rrjedhin prej tyre;

vi) rregullat për infrastrukturën: përcaktimi dhe përshkrimi i kategorive të rrjetit rrugor, në përputhje me legjislacionin e posaçëm, kushtet teknike dhe përmasat, përcaktimet për infrastrukturat inxhinierike;

vii) përcaktimi i vijës së ndërtimit (vija e kuqe);

viii) rregullat e ruajtjes së mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore, zonave dhe objekteve të trashëgimisë kulturore: përcaktimi i vijës mbrojtëse përgjatë elementeve ujore (vija blu); normat dhe standardet për zhvillimet, që kanë ndikim në mjedis, shëndet, peizazh sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi; normat, standardet dhe rregullat për zonat dhe objektet e trashëgimisë kulturore dhe historike;

ix) rregulla arkitektonike dhe estetike.

c) Vlerësimi Strategjik Mjedisor, sipas legjislacionit në fuqi.

d) Hartat shoqëruese për secilën nga pikat e mësipërme.

3. Faza III:

a) Plani i detajuar i zhvillimit, ku përfshihen:

i) ndarja e njësive në nënnyjësi strukturore, pas riorganizimit të parcelave përmes ndarjes dhe/ose bashkimit;

ii) përcaktimet për përdorimin e tokës për çdo nënnyjësi në nënkategori dhe funksione sipas shtojcave I dhe II të kësaj rregulloreje;

iii) përcaktimet e infrastrukturave teknike;

iv) përcaktimet e kushteve të zhvillimit për çdo nënnyjësi sipas shtojcës II të kësaj rregulloreje;

v) përcaktimet për zonat/objektet e mbrojtura kulturore, bazuar në legjislacionin përkatës në fuqi, sipas rastit;

vi) programet e përdorimit të instrumenteve të drejtimit të zhvillimit, bazuar në nenet 30-36 të ligjit, sipas rastit;

vii) plani i veprimit për zbatimin e planit të detajuar - ndërtimi i infrastrukturave dhe shërbimeve publike.

b) Rregullorja e detajuar e planit, ku jepen:

i) përkufizimet e termave të përdorur;

ii) shpjegimi i kodeve të përdorura;

iii) rregullat, të dhënat dhe kushtet e zhvillimit për çdo nënnyjësi, sipas shtojcës II të kësaj rregulloreje;

iv) rregulla për ndarjen dhe bashkimin e parcelave;

v) rregulla për zbatimin e instrumenteve për drejtimin e zhvillimit sipas neneve 30-36 të ligjit, sipas rastit;

vi) kushtet dhe rregullat teknike për zbatimin e infrastrukturave;

vii) rregullat për distancat, përcaktimi i vijës së kuqe dhe, sipas rastit, vijës blu;

viii) rregullat e mbrojtjes së mjedisit dhe peizazhit;

ix) rregullat e ruajtjes së zonave, objekteve të trashëgimisë kulturore, sipas rastit;

x) rregullat arkitektonike;

xi) rregullat për përshtatjen e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara.

c) Hartat shoqëruese për secilën nga pikat e mësipërme.

4. Pjesë përbërëse e dokumentit të PDZRK-së në çdo fazë është paketa e informacionit gjeohapësinor të integruar në platformën GIS, në përputhje me standardin e Regjistrimit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

Neni 39

Miratimi i PDZRK-së

1. Procesi i miratimit të planit të detajuar për një zonë të rëndësishme kombëtare (PDZRK) bëhet në përputhje me përcaktimet e nenit 25 të ligjit.

2. Procesi i miratimit të planit përmban, të paktën, këta hapa:

- a) Lëshimin e aktit të përputhshmërisë nga Agjencia;
- b) Kërkesën e autoritetit përgjegjës për shqyrtim dhe miratim të dokumentit të planifikimit në KKT;
- c) Vendimarrjen e KKT-së.

3. Materialet që dorëzohen/botohen për miratimin e dokumentit të planifikimit janë:

- a) Nisma e miratuar nga autoriteti përgjegjës;
- b) Dokumentet e PDZRK-së sipas përcaktimeve të nismës;
- c) Akti i përputhshmërisë nga Agjencia ose deklarata e përputhshmërisë në heshtje;
- ç) Deklarata mjedisore, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi, sipas rastit/përcaktimeve të dokumentit të nismës.

4. Pas botimit në regjistër të dokumenteve të plotë të PDZRK-së, sipas përcaktimeve të dokumentit të nismës, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për marrjen e aktit të përputhshmërisë së dokumentit nga Agjencia.

5. Shqyrtimi i dokumentit të planit realizohet sipas këtyre përcaktimeve:

a) Agjencia shqyrton përputhshmërinë e dokumentacionit të planit të detajuar për zonën e rëndësishme kombëtare brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e paraqitjes për shqyrtim të dokumentacionit të plotë.

b) Në përfundim të periudhës 30-ditore të shqyrtimit të përputhshmërisë së dokumentacionit, Agjencia boton në regjistër raportin e vlerësimit teknik të PDZRK-së, si edhe aktin e përputhshmërisë, sipas rastit.

c) Agjencia e përsërit procesin e shqyrtimit të përputhshmërisë së dokumentit të planit dhe hartimin e raportit të vlerësimit teknik, në rast se dokumenti i planit rishikohet/përmirësohet nga autoriteti përgjegjës, deri në arritjen e përputhshmërisë.

ç) Në rast të moszbatimit të afateve të sipërpërmendura, autoriteti kërkues njofton Agjencinë për mosrespektimin e afatit dhe lëshohet deklarata e përputhshmërisë në heshtje.

6. Rishikimi/përmirësimi i dokumentit dhe reflektimi i vërejtjeve të Agjencisë realizohet sipas këtyre përcaktimeve:

a) Pas botimit në regjistër të raportit të vlerësimit teknik të PDZRK-së, Agjencia, autoriteti përgjegjës duhet të rishikojë/të përmirësojë dokumentin e planit për të reflektuar vërejtjet dhe sugjerimet, nëse ka të tilla.

b) Autoriteti përgjegjës riboton dokumentin e plotë të planit me vërejtjet dhe sugjerimet e reflektuara, shoqëruar me raportin e ndryshimeve.

7. Pas botimit në regjistër të materialit të plotë të PDZRK-së, sipas përcaktimeve të pikës 3, të këtij neni, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për shqyrtimin dhe miratimin e dokumentit të planifikimit në KKT.

8. Plani i Detajuar për një Zonë të Rëndësishme Kombëtare (PDZRK) miratohet nga KKT-ja në përputhje me pikën 4, të nenit 18 të ligjit. Baza e gjykimit për vendimarrjen mbi miratimin e PDZRK-së përbëhet nga dokumentet e listuara në pikën 3 të këtij neni.

Neni 40

Hyrja në fuqi e PDZRK-së

1. Dokumenti i planit të detajuar për një zonë të rëndësishme kombëtare (PDZRK) hyn në fuqi me botimin e plotë në regjistër të vendimit të KKT-së dhe dokumenteve shoqëruese të tij, në përputhje me

pikën 2, të nenit 56, të ligjit.

2. Vendimi i KKT-së botohet në regjistër dhe, në çdo rast, edhe në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoritetit përgjegjës dhe Agjencisë, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 25, të ligjit.

Neni 41

Zbatimi dhe monitorimi i zbatimit të PDZRK-së

1. Planit i detajuar për një Zonë të Rëndësishme Kombëtare zbatohet nëpërmjet lejeve të ndërtimit, sipas planit të veprimeve dhe rregullores së këtij plani.

2. Subjektet që përfitojnë të drejta zhvillimi bazuar në PDZRK-në e miratuar, mbi bazën e një kërkesë pajisen me leje zhvillimi, në kuptimin e nenit 38 të ligjit.

3. PDZRK-ja regjistrohet në regjistrin e pasurive të paluajtshme, si bazë për kryerjen e transaksioneve me pronën. Parcelat e reja që krijohen nga nënndarja dhe/ose bashkimi i parcelave ekzistuese janë objekt transaksioni vetëm pasi të jenë regjistruar në regjistrin e pasurive të paluajtshme, me kërkesë të zhvilluesit.

4. Lejet e ndërtimit për ndërtime brenda zonës, për të cilën është hartuar PDZRK-ja, jepen mbi bazën e këtij plani nga autoriteti përgjegjës, Këshilli Kombëtar i Territorit apo autoriteti vendor në rast delegimi kompetencash, në përputhje me shkronjën “a”, të nenit 29, të ligjit, dhe përcaktimeve të rregullores së zhvillimit, në zbatim të ligjit.

5. Monitorimi i zbatimit të PDZRK-së bëhet nga autoriteti përgjegjës për hartimin e planit, në përputhje me shkronjën “a”, të pikës 1, të nenit 10, të ligjit, si dhe nga Agjencia, në përputhje me pikën 2, të nenit 10, të kësaj rregulloreje.

6. Monitorimi i zbatimit të planit bëhet mbi bazën e planit të veprimeve dhe dokumentit të indikatorëve të monitorimit, të miratuar si pjesë përbërëse e dokumentit të planit, duke vlerësuar periodikisht programet buxhetore afatmesme dhe realizimin e investimeve të parashikuara.

SEKSIONI 6

PLANI SEKTORIAL NË NIVEL QARKU

Neni 42

Objekti i PSNQ-së

1. Planet sektoriale në nivel qarku hartohen në zbatim të Planit të Përgjithshëm Kombëtar dhe/ose planeve kombëtare sektoriale.

2. Planit sektorial në nivel qarku mund të hartohet për të gjithë territorin administrativ të qarkut apo për pjesë të tij, në varësi të sektorit dhe interesit.

3. Planet sektoriale në nivel qarku, në funksion të sektorit apo sektorëve për të cilët hartohen, mund të kenë objekt:

a) bashkërendimin e punës, në nivelin e qarkut, për zbatimin e programeve dhe përcaktimeve që vijnë nga planet kombëtare;

b) balancimin e nevojave dhe interesave kombëtarë e vendorë për zhvillimet në nivelin e qarkut;

c) përcaktimin e një platforme dhe të drejtëve strategjike të detyrueshme të zhvillimit në territor për njësinë përkatëse të qeverisjes dhe për planet e përgjithshme vendore të autoriteteve të nivelit bazë të qeverisjes vendore;

ç) përcaktimin strategjik për rregullimin e përdorimeve të tokës sipas sistemeve territoriale;

d) planifikimin e programeve dhe masave për të garantuar mbrojtjen e mjedisit, zhvillimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore, të tokës së kultivueshme, peizazheve dhe hapësirave të gjelbra;

dh) rregullimin e vendndodhjes dhe programeve për infrastrukturën publike e servitutet publike, sipas legjislacionit në fuqi;

e) rregullimin e ruajtjes, përdorimit dhe, sipas rastit, mbarështimit të zonave të mbrojtura natyrore dhe

historike, sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi.

4. Plani sektorial në nivel qarku, teksa hartohet e zbatohet duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 43

Autoriteti përgjegjës për hartimin e PSNQ-së

1. Planet sektoriale në nivel qarku hartohen nga Këshilli i Qarkut në përputhje me pikën 1, të nenit 11, të ligjit.

2. Procesi i hartimit të PSNQ-së koordinohet nga kryetari i Këshillit të Qarkut, i cili, në këtë rast, është autoriteti përgjegjës për hartimin e planit.

3. Procesi i hartimit të PSNQ-së bashkërendohet me ministrinë që mbulon sektorin apo ministrinë nëse plani hartohet për disa sektorë paralelisht.

4. Plani i veprimeve për hartimin e PSNQ-së zbatohet nga grupi i punës i ngritur sipas rastit me urdhër të kryetarit të Këshillit të Qarkut.

5. Plani sektorial në nivel qarku hartohet nga grupe pune me specialistë të institucioneve publike, me ekspertë të fushave të ndryshme, vendës apo edhe të huaj.

6. Këshilli i Qarkut dhe ministria apo ministrinë që mbulojnë sektorët, për të cilët hartohet plani, janë pjesë e grupit të punës.

7. Agjencia është në çdo rast pjesë e grupit të punës.

Neni 44

Hartimi, këshillimi dhe bashkërendimi i PSNQ-së

1. Hartimi i PSNQ-së nis me ndërmarrjen e nismës dhe miratimin e saj nga Këshilli i Qarkut.

2. Hartimi i PSNQ-së kryhet në disa faza, në përputhje me përgatitjen e dokumenteve përbërëse të tij:

a) Faza përgatitore: Hartimi i nismës dhe përgatitja e bazës të të dhënave fillestare për hartimin e tij;

b) Faza I: Analiza e sektorit/territorit;

c) Faza II: Hartimi i strategjisë sektoriale dhe vizionit të zhvillimit të sektorit;

ç) Faza III: Hartimi i planit të zhvillimit të sektorit, rregullores së zbatimit të tij;

d) Gjatë fazave II dhe III hartohet paralelisht edhe Vlerësimi Strategjik Mjedisor për PSNQ-në.

3. Në përfundim të secilës fazë, autoriteti përgjegjës për hartimin e PSNQ-së boton materialin e përgatitur në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit, për të cilin Agjencia duhet të kryejë një vlerësim teknik dhe të japë konfirmimin për kalimin në fazën pasardhëse, me përjashtim të fazës përgatitore për të cilën jep rekomandime të mundshme, në përputhje me pikën 5, të nenit 4, të kësaj rregullore.

4. PSNQ këshillohet nëpërmjet:

a) botimit të dokumenteve në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit;

b) informimit të palëve të interesuara nëpërmjet një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit;

c) organizimit të së paku dy dëgjesave publike, përkatësisht në fazat II dhe III të hartimit të tij, në përputhje me nenin 8 të kësaj rregulloreje.

5. PSNQ-ja bashkërendohet nëpërmjet Forumit të Bashkërendimit të Planifikimit në nivel vendor, në përputhje me nenin 5 të kësaj rregulloreje. Agjencia organizon së paku dy takime të FBPV-së, përkatësisht në fazat II dhe III të hartimit të PSNQ-së, pas mbajtjes së dëgjesave publike nga autoriteti përgjegjës për PSNQ-në.

Neni 45

Nisma për hartimin e PSNQ-së

1. Procesit të punës për PSNQ-në i paraprin ndërmarrja e nismës për hartimin e tij.

2. Ndërmarrja e nismës kryhet sipas përcaktimeve të mëposhtme:

a) Autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen dhe hartimin e nismës është kryetari i Këshillit i Qarkut.

b) Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës është Këshilli i Qarkut.

c) Nisma e miratuar në Këshillin e Qarkut duhet të konfirmohet edhe nga Këshilli Kombëtar i Territorit, nëse përcakton pezullimin e zhvillimit për të gjithë ose një pjesë të territorit administrativ të qarkut.

3. Nisma për hartimin e PSQN-së përmban:

a) analizën, e cila përcakton qëllimin dhe nevojën për hartim ose rishqyrtim të dokumentit të planifikimit;

b) kufijtë e territorit që mbulon dokumenti i planifikimit;

c) planin e veprimeve për hartimin e dokumentit të PSNQ-së;

ç) listën e dokumenteve përbërëse të PSNQ-së;

d) ekspertët (fushat e ekspertizës) që do të përbëjnë grupin e punës që do të hartojnë PSQN-në;

dh) përcaktime për procesin e bashkërendimit, këshillimit dhe takimeve publike dhe afatet përkatëse;

e) buxhetin për hartimin e PSQN-së;

ë) sipas rastit, vendimin për pezullimin e zhvillimit për të gjithë ose një pjesë të territorit, sipas nenit 33 të ligjit, të shoqëruar me hartën përkatëse.

4. Nisma duhet të bëhet publike dhe të botohet në regjistër nga autoriteti përgjegjës:

a) Vendimi i kryetarit të Këshillit të Qarkut për marrjen e nismës botohet në regjistër, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e marrjes së nismës, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56, të ligjit.

b) Vendimi i kryetarit të Këshillit të Qarkut për marrjen e nismës bëhet publik edhe nëpërmjet një ose disa mjeteve të tjera të informimit.

5. Në rastet kur nismën duhet ta konfirmojë edhe KKT-ja (kur nisma përcakton pezullimin e zhvillimit), hyrja në fuqi e vendimit të KKT-së për miratimin e nismës bëhet pas botimit të vendimit në regjistër nga sekretariati i KKT-së:

a) Vendimi i KKT-së për miratimin e nismës, së bashku me dokumentin e nismës botohen në regjistër brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56, të ligjit.

b) Vendimi i KKT-së dhe dokumenti i nismës bëhen publike në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoritetit përgjegjës për planifikimin dhe Agjencisë.

Neni 46

Përmbajtja e PSNQ-së

Plani sektorial në nivel qarku përmban të paktën këto dokumente:

1. Analizën dhe vlerësimin e sektorit, ku përfshihen:

a) Analiza e dokumenteve të planifikimit pararendëse dhe legjislacionit, si:

i) analiza e dokumenteve të planifikimit, të hartuara më parë për territorin në të gjitha nivelet, përfshirë zbatueshmërinë e tyre dhe çështje që duhet të vlerësohen gjatë hartimit të planit të ri;

ii) analiza e legjislacionit sektorial që prek territorin; çështjet, zonat dhe/ose objektet e rëndësisë kombëtare që ndodhen në territorin e njësisë së qeverisjes vendore dhe kufizimet që rrjedhin prej tyre.

b) Analiza e përgjithshme e sektorit, si:

i) Analiza dhe vlerësimi i pozicionimit strategjik të territorit, subjekt i PSNQ-së, në raport me rajonin ku ajo shtrihet, në aspektin e zhvillimeve të sektorit përkatës;

ii) analiza e përgjithshme e gjendjes së zhvillimit të sektorit e territorit të ndikuar prej tij;

iii) analiza metabolike e flukseve kryesore me rëndësi për sektorin në territor.

c) Përmbledhja dhe paraqitja e elementeve përjashtuese dhe kufizimeve që rrjedhin nga vlerësimet e

mësipërme për zhvillimin e sektorit në territor.

ç) Analiza e përdorimit të tokës, si:

i) leximi i territorit në bazë të 5 sistemeve: urban, natyror, bujqësor, ujqor dhe infrastrukturor;

ii) analiza e gjendjes ekzistuese së infrastrukturave me ndikim në zhvillimin e sektorit përkatës.

d) Analiza socioekonomike me rëndësi për sektorin.

dh) Hartat shoqëruese për pikat e mësipërme.

2. Strategjinë sektoriale, ku përfshihen:

a) Parashikimet e detyrueshme që rrjedhin nga PPKT-ja dhe PKS-ja në fuqi, me ndikim në sektor/territor.

b) Përmbledhja e gjetjeve të vlerësimit të gjendjes ekzistuese të territorit dhe identifikimi i çështjeve, për të cilat PSNQ-ja duhet të propozojë zgjidhje dhe masa konkrete.

c) Formulimi i skenarëve të mundshëm të zhvillimit, bazuar në alternimin e kushteve të zhvillimit, sipas të dhënave aktuale dhe atyre të pritshme të sektorit, për të cilin hartohet plani.

ç) Vizioni i zhvillimit të sektorit në territor.

d) Objektivat strategjike për zhvillimin e sektorit;

dh) Drejtimit për zhvillimin e sektorit.

e) Programet dhe projektet e zhvillimit.

ë) Projektet pilot të zhvillimit, shoqëruar me skedat përkatëse me detajet e vendndodhjes, tipologjisë, qëllimit kryesor dhe rëndësia, përfituesit, përgjegjësit, me koston e përafërt, veprimet për implementimin e tij, afatet dhe kohëzgjatjen.

f) Planin e veprimeve për realizimin e programeve e projekteve, përfshirë prioritetin dhe fazat kohore të realizimit, burimet njerëzore dhe financiare, ndryshimet e nevojshme institucionale dhe ligjore, treguesit monitorues të zbatimit.

g) Hartat shoqëruese për pikat e mësipërme.

3. Planin e zhvillimit të sektorit/territorit, me përmbajtje në varësi të sektorit, si:

a) Planin e propozimeve sektoriale/territoriale, ku përfshihen:

i) strukturimi i territorit sipas pesë sistemeve, duke evidentuar ndryshimet mbi gjendjen ekzistuese;

ii) strukturimi i territorit të secilit prej pesë sistemeve në zona;

iii) në varësi të sektorit, propozimi i përdorimit të tokës, sipas kategorive dhe/ose nënkategorive;

iv) propozime për zonat e rëndësisë kombëtare, sipas legjislacionit të planifikimit dhe atij sektorial, duke ndjekur përcaktimet e kësaj rregulloreje;

v) përcaktimi i zonave kryesore të zhvillimit të sektorit.

b) Planin e shërbimeve dhe infrastrukturave në varësi të sektorit.

c) Planin e mbrojtjes së mjedisit, i cili përmban:

i) parashikimet për mbrojtjen e peizazhit;

ii) parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e trupave ujorë;

iii) parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ajrit;

iv) parashikimet për shtimin dhe/ose zgjerimin e hapësirave të gjelbra;

v) parashikimet për zgjidhjen e problematikës mjedisore dhe vatrave të evidentuara, sipas rastit.

ç) Planin e veprimeve për zbatimin e PSNQ-së, i cili përmban:

i) përcaktimet për zbatimin e infrastrukturave publike dhe projekteve strategjike e pilot, sipas prioritetit dhe fazave kohore;

ii) nevojat për ndryshime në kuadrin ligjor dhe administrativ në nivel vendor, që të mundësohet zbatimi i planit;

iii) indikatorët për monitorimin dhe udhëzime për vlerësimin e zbatimit të PSNQ-së.

d) Hartat shoqëruese për pikat e mësipërme.

4. Rregulloren e planit, ku përfshihen:

- a) Përkufizimet e termave dhe shpjegime të nevojshme;
 - b) Rregullat e kushtet e përgjithshme për zhvillimin e sektorit që duhet të zbatohen nga autoritete të tjera planifikimi e zhvillimi të territorit;
 - c) Rregullat për çdo zonë të përcaktuar për zhvillimin e sektorit, sipas rastit dhe në varësi të sektorit;
 - ç) Rregullat për infrastrukturën, sipas rastit dhe në varësi të sektorit;
 - d) Rregullat për ruajtjen e mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore dhe objekteve të trashëgimisë kulturore.
5. Vlerësimin Strategjik Mjedisor, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi.
6. Informacionin e plotë gjeohapësinor për sektorin/territorin të integruar në platformën GIS, sipas standardeve të Regjistrit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

Neni 47

Miratimi i PSNQ-së

1. Procesi i miratimit të plani sektorial në nivel qarku (PSNQ) bëhet në përputhje me përcaktimet e nenit 25 të ligjit.
2. Procesi i miratimit të planit përmban të paktën këta hapa:
 - a) lëshimin e aktit të përputhshmërisë nga Agjencia;
 - b) miratimin e dokumentit të planit në Këshillin e Qarkut;
 - c) paraqitjen e kërkesës së autoritetit përgjegjës për shqyrtim dhe miratim të planit në KKT;
 - ç) vendimmarrjen e KKT-së.
3. Materialet që dorëzohen/botohen për miratimin e dokumentit të planifikimit janë:
 - a) nisma e miratuar;
 - b) dokumenti i plotë i PSNQ-së;
 - c) akti i përputhshmërisë nga Agjencia ose deklarata e përputhshmërisë në heshtje;
 - ç) deklarata mjedisore për Vlerësimin Strategjik Mjedisor, referuar legjislacionit të posaçëm në fuqi.
4. Pas botimit në regjistër të dokumentit të plotë të PSNQ-së, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për marrjen e aktit të përputhshmërisë nga Agjencia.
5. Shqyrtimi i dokumentit të planit realizohet sipas këtyre përcaktimeve:
 - a) Agjencia shqyrton përputhshmërinë e dokumentacionit të PSNQ-së brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e paraqitjes për shqyrtim përputhshmërie të dokumentacionit të plotë.
 - b) Në përfundim të periudhës 30-ditore të shqyrtimit të përputhshmërisë, Agjencia harton dhe boton në regjistër raportin e vlerësimit teknik të PSNQ-së dhe aktin e përputhshmërisë, sipas rastit.
 - c) Agjencia e përsërit procesin e shqyrtimit të përputhshmërisë së dokumentit të planit dhe hartimin e raportit të vlerësimit teknik, në rast se dokumenti i planit rishikohet/përmirësohet nga autoriteti përgjegjës, deri në arritjen e përputhshmërisë.
 - ç) Në rast të moszbatimit të afateve të mësipërme, autoriteti kërkues njofton Agjencinë për mosrespektimin e afatit dhe regjistri lëshon deklaratën e përputhshmërisë në heshtje.
6. Rishikimi/përmirësimi i dokumentit dhe reflektimi i vërejtjeve të Agjencisë realizohen sipas këtyre përcaktimeve:
 - a) Pas botimit në regjistër të raportit të vlerësimit teknik të PSNQ-së nga Agjencia, autoriteti përgjegjës duhet të rishikojë/të përmirësojë dokumentin e planit për të reflektuar vërejtjet dhe sugjerimet, nëse ka të tilla.
 - b) Autoriteti përgjegjës riboton dokumentin e plotë të planit me vërejtjet dhe sugjerimet e reflektuara, shoqëruar me raportin e ndryshimeve.
7. Pas botimit në regjistër të materialeve të plota të PSNQ-së, sipas pikës 3 të këtij neni, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për shqyrtimin dhe miratimin e dokumentit të planifikimit në KKT.
8. Plani sektorial në nivel qarku (PSNQ) miratohet nga KKT-ja në përputhje me nenin 25 të ligjit.

Baza e gjykimit për vendimmarrjen mbi miratimin e PSNQ-së përbëhet nga dokumentet e përmendura në pikën 3 të këtij neni.

Neni 48

Hyrja në fuqi e PSNQ-së

1. Dokumenti i planit sektorial në nivel qarku (PSNQ) hyn në fuqi me botimin e plotë në regjistër të vendimit të KKT-së dhe dokumenteve shoqëruese të tij, në përputhje me pikën 2, të nenit 56 të ligjit.

2. Vendimi i KKT-së botohet në regjistër dhe, në çdo rast edhe në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së, autoritetit përgjegjës për planifikimin dhe Agjencisë, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 25 të ligjit.

Neni 49

Zbatimi dhe monitorimi i zbatimit të PSNQ-së

1. Monitorimi i zbatimit të PSNQ-së bëhet nga autoriteti përgjegjës për hartimin e planit, në përputhje me pikën 1, të nenit 10 të ligjit, si dhe nga Agjencia, në përputhje me pikën 2, të nenit 10 të kësaj rregulloreje.

2. Monitorimi i zbatimit të planit bëhet mbi bazën e planit të veprimeve dhe dokumentit të indikatorëve të monitorimit, të miratuar si pjesë përbërëse e dokumentit të planit, duke vlerësuar periodikisht programet buxhetore afatmesme dhe realizimin e investimeve të parashikuara.

3. Plani sektorial në nivel qarku zbatohet nëpërmjet planeve të përgjithshme vendore dhe planeve sektoriale në nivel bashkie, si edhe projekteve pilot e investimeve kapitale/strategjike sipas planit të veprimeve dhe rregullores së tij.

SEKSIONI 7

PLANI I PËRGJITHSHËM VENDOR

Neni 50

Objekti i PPV-së

1. Plani i Përgjithshëm Vendor përcakton kuadrin referues të detyrueshëm për mbrojtjen dhe përdorimin e territorit administrativ të njësisë së qeverisjes vendore (bashkisë).

2. Objektivat e PPV-së janë objektivat e përcaktuar në nenin 20 të ligjit.

3. Plani i Përgjithshëm Vendor, teksa hartohet e zbatohet, duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 51

Autoriteti përgjegjës për hartimin e PPV-së

1. Autoriteti përgjegjës për hartimin e PPV-së është kryetari i njësisë së qeverisjes vendore.

2. Plani i veprimeve për hartimin e PPV-së ndiqet nga grupi i punës për hartimin e planit, i caktuar nga kryetari i bashkisë, me përbërje stafin teknik të bashkisë dhe sipas rastit ekspertë teknikë të jashtëm, përftuar nga një proces konkurrimi publik apo nëpërmjet një mbështetjeje tjetër financiare, sipas rastit.

3. Plani i Përgjithshëm Vendor (PPV) hartohet nga grupi i punës me specialistë të njësisë vendore, institucioneve publike në varësi të njësisë vendore, me ekspertë të fushave të ndryshme, të cilët mund të jenë vendës apo edhe të huaj. Grupi i punës duhet të ketë në përbërjen e tij, të paktën, specialistë të këtyre fushave:

- a) të planifikimit të territorit;
- b) të planifikimit të transportit;
- c) të informacionit gjeohapësinor;

- ç) të ekonomisë urbane;
- d) të horti/agrikulturës;
- dh) të mjedisit;
- e) të hidrologjisë/hidrogeologjisë;
- ë) të trashëgimisë kulturore;
- f) të fushës juridike, të specializuar në çështje të planifikimit të territorit.

4. Një përfaqësues i Agjencisë mbështet grupin e punës gjatë gjithë procesit të hartimit dhe të miratimit në zbatimin e procedurave për hartimin e PPV-së, sipas parashikimeve të ligjit dhe kësaj rregulloreje.

5. Plani konsultohet rregullisht me Forumin Këshillimor Vendor, i cili, nëse nuk ekziston pranë njësisë vendore, duhet të formohet me angazhimin e posaçëm të kryetarit të njësisë dhe organizatave jofitimprurëse që operojnë brenda njësisë.

Neni 52

Hartimi, këshillimi dhe bashkërendimi i PPV-së

1. Hartimi i PPV-së kryhet në disa faza, në përputhje me përgatitjen e dokumenteve përbërëse të tij:

a) Faza përgatitore. Hartimi i nismës dhe përgatitja e bazës së të dhënave fillestare për hartimin e PPV-së.

b) Faza I. Analiza dhe vlerësimi i gjendjes ekzistuese të territorit.

c) Faza II. Hartimi i strategjisë territoriale dhe i vizionit të zhvillimit të bashkisë.

ç) Faza III. Hartimi i planit të zhvillimit të territorit, rregullore së zbatimit të tij.

2. Gjatë fazave I, II dhe III hartohet paralelisht edhe Vlerësimi Strategjik Mjedisor për PPV-në.

3. Në përfundim të secilës fazë, autoriteti vendor boton materialin e përgatitur në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit, për të cilin Agjencia duhet të kryejë një vlerësim teknik dhe të japë konfirmimin për kalimin në fazën pasardhëse, me përjashtim të fazës përgatitore për të cilën jep rekomandime të mundshme, në përputhje me pikën 5, të nenit 4 të kësaj rregulloreje.

4. PPV-ja këshillohet nëpërmjet:

a) botimit të dokumenteve në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit;

b) informimit të palëve të interesuara nëpërmjet një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit;

c) organizimit të takimeve me Forumin Këshillimor Vendor, në zbatim të nenit 6 të kësaj rregulloreje,

ç) organizimit të së paku dy dëgjësave publike përkatësisht në fazat II dhe III të hartimit të tij, në përputhje me nenin 8 të kësaj rregulloreje.

5. PPV-ja bashkërendohet nëpërmjet Forumit të Bashkërendimit të Planifikimit në nivel vendor, në përputhje me nenin 5 të kësaj rregulloreje. Agjencia organizon së paku dy takime të FBPV-së, përkatësisht në fazat II dhe III të hartimit të PPV-së, pas mbajtjes së dëgjësave publike nga autoriteti vendor.

Neni 53

Nisma për hartimin e PPV-së

1. Procesit të punës për PPV-në i paraprin ndërmarrja e nismës për hartimin e tij.

2. Autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen dhe hartimin e nismës është kryetari i njësisë vendore, i cili e

paraqet atë pranë Këshillit Bashkiak për miratim.

3. Dokumenti i nismës për hartimin e PPV-së përmban:

a) Analizën, e cila përcakton qëllimin dhe nevojën për hartim ose rishqyrtim të dokumentit të planifikimit;

b) Përcaktime për zonat e rëndësisë kombëtare, sipas parashikimeve të nenit 31 të kësaj rregulloreje, nëse ka të tilla;

c) Kufijtë e territorit të njësisë vendore;

ç) Planin e veprimeve për hartimin e dokumentit të Planit të Përgjithshëm Vendor;

d) Mënyrën e miratimit të tij: në një apo dy ndalesa, sipas nenit 60 të kësaj rregulloreje;

dh) Listën e dokumenteve përbërëse të PPV-së sipas kësaj rregulloreje;

e) Ekspertët (fushat e ekspertizës) që do të përbëjnë grupin e punës, hartues të PPV-së;

ë) Përcaktime për Forumin Këshillimor Vendor;

f) Përcaktime për procesin e bashkërendimit, këshillimit dhe takimeve publike dhe afatet përkatëse;

g) Buxhetin për hartimin e PPV-së;

gj) Sipas rastit, vendimin për pezullimin e zhvillimit për të gjithë ose një pjesë të territorit të njësisë vendore, sipas nenit 33 të ligjit, të shoqëruar me hartën përkatëse.

4. Nisma duhet të bëhet publike dhe të botohet në regjistër nga autoriteti përgjegjës:

a) Vendimi i kryetarit të njësisë vendore, përgjegjës për marrjen e nismës, botohet në regjistër, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e marrjes së nismës sipas pikave 1 dhe 4, të nenit 56 të ligjit.

b) Vendimi i kryetarit për marrjen e nismës bëhet publike edhe në faqen zyrtare të njësisë vendore.

5. Autoriteti përgjegjës për miratimin e nismës për hartimin e PPV-së është Këshilli Bashkiak i njësisë vendore, në përputhje me shkronjën “a”, të pikës 2, të nenit 12 të ligjit, i cili:

a) miraton nismën pas marrjes së kërkesës për miratim të kryetarit të njësisë vendore;

b) kthen nismën te kryetari i bashkisë për ndryshime, i cili, pasi ka reflektuar ndryshimet e kërkuara nga këshilli, e risjell nismën për miratim.

6. Hyrja në fuqi e vendimit për miratimin e nismës nga Këshilli Bashkiak bëhet pas botimit të vendimit në regjistër nga autoriteti përgjegjës:

a) Vendimi i Këshillit Bashkiak për miratimin e nismës botohet në regjistër, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, sipas pikave 1 dhe 4 të nenit 56 të ligjit.

b) Vendimi i Këshillit Bashkiak dhe dokumenti i nismës bëhen publike edhe në faqen zyrtare të njësisë vendore.

Neni 54

Përmbajtja e PPV-së

Dokumentet e PPV-së, në varësi të territorit për të cilin hartohen, kuadrit kohor dhe nismës për hartimin e planit, përmbajnë:

1. Informacionin e plotë gjeohapësinor për territorin e integruar në platformën GIS, sipas standardeve të Regjistrit Kombëtar të Planifikimit të Territorit, për secilën pikë në vijim.

2. Analizën dhe vlerësimin e territorit, ku përfshihen:

a) analiza e legjislacionit dhe dokumenteve të planifikimit pararendës;

b) analiza e përgjithshme e territorit;

c) analiza e përdorimit të tokës;

ç) analiza socioekonomike;

d) hartat shoqëruese.

3. Strategjinë territoriale, ku përfshihen:

a) gjetjet e analizës dhe të vlerësimit të territorit;

b) vizioni, objektivat strategjike dhe drejtimet e zhvillimit;

- c) programet dhe projektet e zhvillimit;
 - ç) plani i veprimeve për zbatimin e projekteve;
 - d) hartat shoqëruese.
4. Planin e zhvillimit të territorit, ku përfshihen:
- a) plani i përdorimit të tokës;
 - b) plani i infrastrukturave dhe i shërbimeve publike;
 - c) plani i mbrojtjes së mjedisit;
 - ç) plani i veprimit për zbatimin e PPV-së;
 - d) hartat shoqëruese.
5. Rregulloren e planit, ku jepen:
- a) përkufizimet e termave dhe shpjegimet e kodifikimit;
 - b) rregullat e përgjithshme të përdorimit të tokës;
 - c) rregullat për çdo njësi;
 - ç) rregullat për infrastrukturën;
 - d) rregullat për ruajtjen e mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore dhe objekteve të trashëgimisë kulturore.
6. Vlerësimin strategjik mjedisor, referuar legjislacionit të posaçëm në fuqi.

Neni 55

Analiza dhe vlerësimi i territorit

Analiza dhe vlerësimi i territorit përmban të paktën:

1. Analizën e dokumenteve dhe të legjislacionit për territorin e njësisë vendore, si:
 - a) analiza e dokumenteve të planifikimit të hartuara më parë për territorin, në të gjitha nivelet, përfshirë zbatueshmërinë e tyre dhe çështje që duhet të vlerësohen gjatë hartimit të planit të ri;
 - b) analiza e legjislacionit sektorial që prek territorin, çështjet, zonat dhe/ose objektet e rëndësishme kombëtare që ndodhen në territorin e njësisë së qeverisjes vendore dhe kufizimet që rrjedhin prej tyre.
2. Analizën e përgjithshme të territorit, si:
 - a) analiza dhe vlerësimi i pozicionimit strategjik të njësisë së qeverisjes vendore në raport me rajonin ku ajo shtrihet, përfshirë identitetin historik, urban dhe ekonomik;
 - b) analiza e përgjithshme e gjendjes ekzistuese të territorit të njësisë vendore me elementet:
 - i) topografike dhe klimatike;
 - ii) gjeologo-inxhinierike;
 - iii) hidrogeologjike dhe hidrografike;
 - iv) makrozonimin dhe, sipas rastit, mikrozonimin sizmik;
 - v) bonitetin e tokave;
 - vi) burimet natyrore, si: mjedise pyjore, kullota, burime ujore, rezervate, miniera dhe të tjera të kësaj natyre, nëse ka të tilla në territorin përkatës.
 - c) analiza mjedisore, cilësia e elementeve mjedisore dhe analiza e problematikës mjedisore, burimeve ndotëse dhe efekteve të tyre në territor dhe shëndetin e njeriut;
 - ç) analiza metabolike e flukseve kryesore me rëndësi për territorin;
 - d) përmbledhja dhe paraqitja e elementeve përjashtuese dhe kufizimeve që rrjedhin nga vlerësimet e mësipërme.
3. Analizën e përdorimit të tokës, ku përfshihen:
 - a) përcaktimi i territorit në bazë të 5 sistemeve: urban, natyror, bujqësor, ujor dhe infrastrukturor, shoqëruar me të dhënat mbi sipërfaqen dhe numrin e banorëve;
 - b) analiza e përdorimit ekzistues të tokës, bazuar në kategoritë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës, funksionet dhe aktivitetet;

c) analiza e gjendjes ekzistuese të infrastrukturës rrugore, transportit dhe e fluksit të lëvizjes së mjeteve;

ç) analiza e gjendjes ekzistuese të infrastrukturës inxhinierike dhe të shërbimit publik;

d) analiza e tipologjisë hapësinore ekzistuese, bazuar në njëtrajtshmërinë e llojit dhe volumit të strukturave, mënyrën e vendosjes së tyre në njësi (strukturore), skemën e rrjetit rrugor dhe të hapësirave publike;

dh) analiza e marrëdhënieve të pronësisë mbi tokën, përfshirë konfliktet dhe situatat e informalitetit;

e) analiza e mënyrës së përdorimit të pronave publike, përfshirë vendndodhjen, funksionet dhe marrëdhëniet e pronësisë.

4. Analizën socioekonomike, si:

a) Analiza dhe vlerësimi demografik, shpërndarja dhe përqendrimi i popullsisë në territor, lëvizjet mekanike dhe natyrore në vite;

b) Analiza dhe vlerësimi ekonomik, përfshirë mundësitë lokale dhe pengesat për zhvillim ekonomik, konkurrueshmëria ekonomike apo rajonale, pozicionimi dhe përqendrimi i poleve ekonomike lokale, cilësia e kapitalit dhe e burimeve njerëzore, pikat e forta apo të dobëta për zhvillimin e ardhshëm të territorit;

c) Analiza e zhvillimit social, punësimit, edukimit, shëndetit, si dhe ajo e problematikave sociale, përfshirë kriminalitetin, komunitetet e marxhinalizuara etj.;

ç) Analiza e nevojave për strehim për të gjitha grupet shoqërore, sipas llojit dhe cilësisë së banesave ekzistuese, shpërndarjes së tyre në territor, sipërfaqes së banimit për person dhe aksesit në shërbime;

d) Analiza e periferialitetit, e cila duhet të arrijë në përfundime mbi shërbimin dhe mundësitë e zhvillimit të popullsisë në të gjitha zonat e banuara të bashkisë, duke konsideruar kriteret e mëposhtme:

i) largësinë nga qendra/t e territorit urban;

ii) largësinë nga zonat ekonomike (qendrat e punësimit);

iii) lidhjen me rrjetin rrugor sipas kategorive të përcaktuara në Kodin Rrugor;

iv) furnizimin me rrjete infrastrukturore dhe shërbime sociale;

v) nivelin e përafërt të të ardhurave të shtresave shoqërore që ushtrojnë aktivitetin e tyre në zona të caktuara;

vi) plotësimin me funksione sipas kategorive bazë të përdorimeve të tokës;

vii) nivelin e kriminalitetit dhe sigurinë e jetës;

viii) probleme të ndryshme sociale, përfshirë përjashtimin social.

5. Hartat shoqëruese për secilën nga pikat e mësipërme, sipas shtojcës I të kësaj rregulloreje.

Neni 56

Strategjia territoriale

Strategjia territoriale e njësisë vendore përmban:

1. Parashikimet e detyrueshme që rrjedhin nga PPKT-ja, PKS-ja, PSNQ-ja në fuqi apo proces hartimi, të cilat ndikojnë në territorin vendor.

2. Përmbledhjen e gjetjeve të vlerësimit të gjendjes ekzistuese të territorit dhe identifikimin e çështjeve për të cilat PPV-ja duhet të propozojë zgjidhje dhe masa konkrete.

3. Vizionin e zhvillimit të territorit të njësisë vendore.

4. Objektivat strategjike për zhvillimin e territorit të njësisë vendore.

5. Drejtimet për zhvillimin e territorit të njësisë vendore, që përfaqësojnë sektorët apo fushat e kryesore të veprimit, për zhvillimin e territorit për arritjen e objektivave strategjike dhe përmbushjen e vizionit.

6. Programet dhe projektet e zhvillimit, të cilat pasqyrojnë përparësitë dhe drejtimet kryesore të

planifikimit dhe zhvillimit të territorit të njësisë vendore dhe mundësojnë realizimin e objektivave strategjike, të cilësuara sipas standardeve të klasifikimit të funksioneve të qeverisjes, përcaktuar nga ministria përgjegjëse për financat, për t'i lidhur ato me programin e buxhetimit.

7. Projektet prioritare/pilot të zhvillimit, shoqëruar me skemat përkatëse me detajet e vendndodhjes, tipologjisë, qëllimit kryesor dhe rëndësisë, përfituesit, përgjegjësit, kostos së përafërt, veprimet për implementimin e tyre, afatet dhe kohëzgjatjen.

8. Planin e veprimeve për realizimin e programeve e projekteve, përfshirë prioritetin dhe fazat kohore të realizimit, burimet njerëzore dhe financiare, ndryshimet e nevojshme institucionale dhe ligjore, treguesit monitorues të zbatimit, të detajuar, duke pasur në konsideratë programet buxhetore afatmesme që do të hartojnë bashkitë gjatë 15 viteve të zbatimit të PPV-së.

9. Harta që paraqesin:

a) Vizionin strategjik të zhvillimit të territorit të njësisë vendore, drejtimet kryesore të planifikimit dhe zhvillimit të territorit;

b) Programet dhe projektet sipas fazave kohore të zbatimit në territor;

c) Sistemet territoriale ekzistuese, ku tregohen ndryshimet e mundshme mes sistemeve që rrjedhin nga zbatimi i strategjisë, shoqëruar me tabelën e të dhënave të numrit të banorëve dhe të sipërfaqes për secilin sistem, në ha dhe përqindje mbi të tërën.

Neni 57

Plani i zhvillimit të territorit

1. Plani i zhvillimit të territorit të njësisë vendore përmban:

a) planin e përdorimit të tokës;

b) planin e infrastrukturave dhe shërbimeve publike;

c) planin e mbrojtjes së mjedisit;

ç) planin e veprimeve për zbatimin e PPV-së;

d) hartat shoqëruese.

2. Plani i përdorimit të tokës përmban:

a) Strukturimin e territorit sipas pesë sistemeve, duke evidentuar ndryshimet mbi gjendjen ekzistuese, shoqëruar me tabelën e të dhënave të numrit të banorëve dhe të sipërfaqes për secilin sistem (ekzistues dhe të propozuar), në ha dhe përqindje mbi të tërën;

b) Strukturimin e territorit të secilit prej pesë sistemeve, në zona dhe njësi strukturore;

c) Propozimin e përdorimit të tokës, sipas kategorive, nënkategorive dhe sipas rastit, funksioneve të përcaktuara në këtë rregullore;

ç) Zonat e rëndësisë kombëtare, sipas legjislacionit të planifikimit dhe atij sektorial, duke ndjekur përcaktimet e kësaj rregulloreje;

d) Përcaktimin e zonave kryesore të zhvillimit ekonomik dhe urban;

dh) Mënyrën e ndërhyrjes në territor, duke përcaktuar njësitë për dendësim, rigjenerim, rrizhvillim, konsolidim, konservim, urbanizim, por pa u kufizuar në to;

e) Përcaktimin e njësive të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të PDV-së, nisur nga qëllimet për zhvillim apo rrizhvillim, ndryshim të përdorimit të tokës dhe kushteve të zhvillimit dhe përdorimit të instrumenteve për drejtimin e zhvillimit;

ë) Shpërndarjen e popullsisë në territor bazuar në treguesit e parashikimit demografik;

f) Planin e strehimit bazuar në nevojat e konstatuara dhe territoret që do t'u shërbejnë programeve sociale të strehimit;

g) Përcaktimin e njësive ku do të zbatohen instrumentet për drejtimin e zhvillimit sipas ligjit, pa u kufizuar vetëm në to, në rast se parashikohen të tilla.

3. Plani i shërbimeve dhe infrastrukturave publike përmban:

a) Rrjetin e infrastrukturës së transportit rrugor, hekurudhor, ujqor e ajror sipas rastit, shoqëruar me skemën e propozuar të transportit publik,

b) Rrjetin e infrastrukturave inxhinierike, duke përfshirë energjinë elektrike dhe alternative, komunikimin elektronik, administrimin e ujit, menaxhimin e integruar të mbetjeve, mbrojtjen kombëtare, civile e kundër zjarrit etj.

c) Shpërndarjen në territor të shërbimeve sociale të arsimit dhe shëndetësisë, të përcaktuara sipas tipologjisë dhe rrezeve të mbulimit në përputhje me legjislacionin e posaçëm në fuqi, duke evidentuar strukturat ekzistuese dhe ato të reja.

4. Plani i mbrojtjes së mjedisit përmban:

a) parashikimet për mbrojtjen e peizazhit;

b) parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e elementeve ujore;

c) parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ajrit;

ç) parashikimet për shtimin dhe/ose zgjerimin e hapësirave të gjelbra;

d) parashikimet për zgjidhjen e problematikës mjedisore dhe vatrave të evidentuara.

5. Plani i veprimeve për zbatimin e PPV-së përmban:

a) Përcaktimet për zbatimin e zhvillimit të njësive strukturore, PDV-ve, infrastrukturave publike dhe projekteve strategjike e pilot, sipas prioritetit dhe fazave kohore;

b) Planin e investimeve kapitale për infrastrukturat dhe projektet e zhvillimit, shoqëruar me parashikimet për burimet e nevojshme dhe koston e përgjithshme për zbatim, që duhet të detajohet duke pasur në konsideratë programet buxhetore afatmesme që do të hartojnë bashkitë gjatë 15 viteve të zbatimit të PPV-së;

c) Nevojat për ndryshime në kuadrin ligjor dhe administrativ në nivel vendor që të mundësohet zbatimi i planit;

ç) Indikatorët për monitorimin dhe udhëzime për vlerësimin e zbatimit të PPV-së.

6. Shtojcat e PPV-së, të cilat përmbajnë të gjitha dokumentet e përmendura për këtë qëllim, studimet ndihmëse që merren nga institucionet përgjegjëse për sektorë të caktuar, si dhe studime për qëllime të veçanta që ndërmerren nga vetë autoriteti vendor.

7. Hartat shoqëruese për secilën nga pikat e mësipërme, sipas shtojcës I të kësaj rregulloreje.

Neni 58

Rregullorja e planit

1. Rregullorja e planit përmban:

1.1 Përkufizimet e termave të përdorur;

1.2 Shpjegimin e kodeve të përdorura, për:

a) kategoritë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës;

b) sistemet;

c) zonat;

ç) njësitë;

d) kode të tjera sipas rastit.

1.3 Rregullat e përgjithshme të përdorimit të tokës për kategoritë (bazë dhe/ose të përziera), nënkategoritë e përdorimit të tokës, si dhe, sipas rastit, për përdorimet specifike, me shpjegimet përkatëse.

1.4 Rregullat, të dhënat dhe kushtet e zhvillimit për çdo zonë dhe për çdo njësi, sipas shtojcës II në fund të kësaj rregulloreje, që përfshijnë:

a) Përdorimet e lejuara, të kushtëzuara dhe të ndaluara të tokës, sipas kategorive dhe nënkategorive e, sipas rastit, funksioneve, në përputhje me nenin 79 dhe shtojcën I të kësaj rregulloreje.

b) Kushtet e zhvillimit, si:

- i) intensiteti (I);
 - ii) koeficienti i shfrytëzimit të tokës për ndërtim (KSHTI);
 - iii) koeficienti i shfrytëzimit të tokës për hapësira publike (KSHP);
 - iv) koeficienti i shfrytëzimit të tokës për rrugë (KSHR);
 - v) lartësia (në kate dhe në metra);
 - vi) treguesit e distancave;
 - vii) sipas rastit, madhësia minimale e parcelës për zhvillim.
- c) Normat, treguesit dhe standardet e zbatueshme të planifikimit:
- i) kapaciteti mbajtës (nr. banorësh dhe sipas rastit nr. përdoruesish);
 - ii) dendësia (nr. banorësh/njësia e sipërfaqes);
 - iii) sipërfaqe gjelbërimi/banor (për njësitë e sistemit urban);
 - iv) nr. vendparkimesh (për njësitë e sistemit urban).
- ç) Mënyrën e ndërhyrjes në territorin e njësisë, shoqëruar me tipologjinë hapësinore (për njësitë e sistemit urban);
- d) Kushtin për hartimin e PDV-së apo PDZRK-së për njësinë;
- dh) Prioritetin e zhvillimit sipas fazave të zbatimit të PPV-së;
- e) Instrumentet që mund të përdoren për të drejtuar zhvillimin sipas ligjit, përfshirë të drejtat dhe kufizimet ligjore që rrjedhin prej tyre;
- ë) Të drejtat dhe kufizimet ligjore, publike apo private, që rrjedhin nga përdorimi i kushteve të zhvillimit;
- f) Kushte të tjera sipas rastit.
- 1.5 Rregullat për infrastrukturën që përfshijnë:
- a) Përcaktimin dhe përshkrimin e kategorive të rrjetit rrugor, në përputhje me legjislacionin e posaçëm;
 - b) Kushtet teknike dhe përmasat;
 - c) Parametrat e skemës së lëvizshmërisë dhe të transportit publik, në përputhje me legjislacionin e posaçëm;
 - ç) Përcaktime për infrastrukturën inxhinierike;
 - d) Përcaktimin e vijës së ndërtimit (vija e kuqe) sipas përkufizimit në këtë rregullore;
 - dh) Rregullat për shfrytëzimin e hapësirave nga “Personat me aftësi të kufizuara”, në përputhje me legjislacionin e posaçëm.
- 1.6 Rregullat e ruajtjes së mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore, zonave dhe objekteve të trashëgimisë kulturore që përfshijnë, të paktën:
- a) Përcaktimin e vijës mbrojtëse përgjatë elementeve ujore (vija blu);
 - b) Normat dhe standardet për zhvillimet, që kanë ndikim në mjedis, shëndet, peizazh sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi;
 - c) Normat, standardet dhe rregullat për zonat dhe objektet e trashëgimisë kulturore dhe historike;
 - ç) Rregulla arkitektonike dhe estetike, sipas rastit.
2. Autoritetet e planifikimit vendor gjatë hartimit të planit të përgjithshëm vendor dhe rregullores në zbatim të tij nuk duhet të shkelin kriteret minimale të kushteve të zhvillimit, përcaktuar në rregulloren e zhvillimit, por, në çdo rast, në rregulloret e tyre vendore mund të përcaktojnë kushte zhvillimi që reflektojnë nevojat e territorit në administrim me qëllim përmirësimin e tyre, të tillë si: diellëzimi, pozicioni gjeografik, kushtet klimaterike etj.

Neni 59

Informacioni gjeohapësinor dhe materiali hartografik i PPV-së

1. Informacioni gjeohapësinor dhe materiali hartografik i PPV-së shoqëron dhe pasqyron të gjitha pjesët përbërëse të PPV-së të përcaktuara në këtë rregullore.

2. Plani i Përgjithshëm Vendor hartohet i integruar në platformën GIS, në përputhje me standardin e Regjistrit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

3. Hartat shoqëruese të PPV-së për dokumentim arkivor duhet të prezantohen në shkallën e përshtatshme për të treguar detajet e informacionit përkatës dhe i përgjigjen së paku listës së hartave në shtojcën I të kësaj rregulloreje.

Neni 60

Hapat për miratimin e PPV-së

1. Procesi i miratimit të Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV) bëhet në përputhje me përcaktimet e nenit 25 të ligjit.

2. Miratimi i planit mund të bëhet nëpërmjet një apo dy ndalesave, në varësi të fondeve në dispozicion për hartimin e tij dhe synimeve të njësisë vendore për realizimin paraprak të investimeve strategjike. Mënyra e miratimit duhet të jetë e prezantuar në dokumentin e nismës. Miratimi me një ndalesë nënkupton hartimin e plotë të dokumentit të planifikimit vendor dhe më pas miratimin e tij. Ndërsa miratimi me dy ndalesa nënkupton:

a) Miratimin fillimisht të strategjisë territoriale të zhvillimit të njësisë.

b) Më pas, miratimin e planit të zhvillimit të territorit të njësisë, shoqëruar me rregulloren e zbatimit të tij.

3. Procesi i miratimit të planit me një ndalesë përmban, të paktën, këta hapa:

a) Lëshimin e aktit të përputhshmërisë nga Agjencia;

b) Kërkesën e kryetarit të njësisë vendore për shqyrtim dhe miratim të dokumentit të plotë të planit në Këshill Bashkiak;

c) Vendimmarrjen e Këshillit Bashkiak;

ç) Kërkesën e kryetarit të njësisë vendore për miratim të dokumentit të plotë të planit në KKT;

d) Vendimmarrjen e KKT-së.

4. Procesi i miratimit të planit me dy ndalesa përmban, të paktën, këta hapa:

a) Kërkesën e kryetarit të njësisë vendore për shqyrtim dhe miratim të strategjisë territoriale të njësisë vendore në Këshill Bashkiak;

b) Vendimmarrjen e Këshillit Bashkiak;

c) Kërkesën e kryetarit të njësisë vendore për miratimin e Strategjisë Territoriale në KKT;

ç) Vendimmarrjen e KKT-së;

d) Kërkesën e kryetarit të njësisë vendore për shqyrtim dhe miratim të planit të zhvillimit të njësisë dhe rregullores në zbatim të tij, në Këshill Bashkiak.

dh) Vendimmarrjen e Këshillit Bashkiak;

e) Kërkesën e kryetarit të njësisë vendore për shqyrtim dhe miratim të planit të zhvillimit të territorit dhe rregullores së tij në KKT.

ë) Vendimmarrjen e KKT-së.

Neni 61

Dokumentet për miratimin e PPV-së

1. Materialet që duhen dorëzuar/botuar në regjistër përpara miratimit të dokumentit të planifikimit apo pjesëve përbërëse të tij (miratimi me faza) në Këshill Bashkiak janë:

a) Kërkesa e kryetarit të bashkisë për miratimin e PPV-së në Këshill Bashkiak;

b) Nisma e miratuar dhe vendimi i miratimit nga Këshilli Bashkiak;

c) Dokumentet përbërëse të planit, për të cilat kërkohet miratimi, sipas strategjisë së miratimit (me një apo dy ndalesa);

ç) Akti i përputhshmërisë nga Agjencia ose deklarata e përputhshmërisë në heshtje;

d) Vlerësimi Strategjik Mjedisor, si dhe deklarata mjedisore, referuar legjislacionit të posaçëm në fuqi, veçmas për strategjinë sektoriale dhe dokumentin e plotë të planifikimit, nëse do të miratohen në faza të ndara.

2. Materialet që duhen dorëzuar/botuar në regjistër përpara miratimit të dokumentit të planifikimit apo pjesëve përbërëse të tij (miratimi me faza) në KKT janë:

a) Kërkesa për miratimin e PPV-së në KKT;

b) Të gjitha materialet sipas pikës 1 të këtij neni;

c) Vendimi i miratimit nga Këshilli Bashkiak.

Neni 62

Procesi i miratimit të PPV-së

1. Kryetari i njësisë vendore, si autoriteti përgjegjës për hartimin e planit, paraqet për miratim planin ose pjesët përbërëse të tij në Këshillin Bashkiak, në përputhje me nenet 12, pika 2 dhe 13 të ligjit.

2. Shqyrtimi i dokumentit të planit ose pjesëve përbërëse të tij realizohet sipas këtyre përcaktimeve:

a) AKPT-ja kryen shqyrtimin e përputhshmërisë së dokumentacionit brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e botimit dhe e paraqitjes për shqyrtim të dokumentacionit të plotë.

b) Në përfundim të periudhës 30-ditore të shqyrtimit të dokumentacionit, Agjencia harton dhe boton në Regjistër raportin e vlerësimit teknik të PPV-së dhe aktin e përputhshmërisë, sipas rastit.

c) Agjencia e përsërit procesin e shqyrtimit të përputhshmërisë së dokumentit të planit ose pjesëve përbërëse të tij dhe hartimin e raportit të vlerësimit teknik, në rast se dokumentacioni rishikohet/përmirësohet nga autoriteti përgjegjës.

ç) Në rast të moszbatimit të afateve të mësipërme, autoriteti kërkues njofton Agjencinë për mosrespektimin e afatit. Në përfundim të afatit regjistri lëshon deklaratën e përputhshmërisë në heshtje.

3. Rishikimi/përmirësimi i dokumentacionit dhe reflektimi i vërejtjeve të Agjencisë realizohen sipas këtyre përcaktimeve:

a) Autoriteti përgjegjës duhet të rishikojë/të përmirësojë dokumentacionin për të reflektuar vërejtjet dhe sugjerimet, nëse ka të tilla.

b) Autoriteti përgjegjës riboton dokumentacionin me vërejtjet dhe sugjerimet e reflektuara, shoqëruar me raportin e ndryshimeve.

4. Dokumentacioni, subjekt miratimi, shqyrtohet nga Këshilli Bashkiak, sipas listës së përcaktuar në pikën 1, të nenit 61 të kësaj rregulloreje.

5. Vendimi i miratimit të planit ose pjesëve përbërëse të tij nga Këshilli Bashkiak botohet në regjistër dhe në çdo rast edhe në faqen zyrtare të autoritetit përgjegjës, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 56 të ligjit.

6. Pas botimit në regjistër të dokumentacionit, subjekt miratimi, aktit të përputhshmërisë së Agjencisë ose deklaratës së përputhshmërisë në heshtje, si edhe pas botimit të vendimit të miratimit të Këshillit Bashkiak, autoriteti përgjegjës bën kërkesën për shqyrtimin dhe miratimin e dokumentacionit në KKT.

7. Dokumentacioni, subjekt miratimi, miratohet nga KKT-ja në përputhje me shkronjën “a”, të nenit 7 të ligjit, bazuar në dokumentacionin e përmendur në pikën 2, të nenit 61 të kësaj rregulloreje.

Neni 63

Hyrja në fuqi e PPV-së

1. Dokumenti i Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV) apo pjesët përbërëse të tij subjekt miratimi, hyjnë në fuqi me botimin e plotë në regjistër të vendimit të KKT-së dhe dokumenteve shoqëruese të tij, në përputhje me pikën 2, të nenit 56 të ligjit.

2. Vendimi i KKT-së së bashku me dokumentacionin e plotë shoqërues botohet në regjistër dhe në çdo rast, në faqen zyrtare të sekretariatit të KKT-së dhe autoritetit përgjegjës për planifikimin, brenda 15 ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 25 të ligjit.

Neni 64

Zbatimi dhe monitorimi i zbatimit të PPV-së

1. Monitorimi i zbatimit të PPV-së bëhet nga autoriteti përgjegjës për hartimin e planit, në përputhje me shkronjat “c” dhe “dh”, të pikës 2, të nenit 12 dhe nenit 13 të ligjit, si dhe nga Agjencia, në përputhje me pikën 2, të nenit 10 të kësaj rregulloreje.

2. Monitorimi i zbatimit të planit bëhet mbi bazën e planit të veprimeve dhe dokumentit të indikatorëve të monitorimit, të miratuar si pjesë përbërëse e dokumentit të planit, duke vlerësuar periodikisht programet buxhetore afatmesme dhe realizimin e investimeve të parashikuara.

3. Plani i Përgjithshëm Vendor zbatohet nëpërmjet planeve sektoriale në nivel bashkiak, planeve të detajuara vendore dhe lejeve të ndërtimit, sipas planit të veprimeve të tij.

SEKSIONI 8

PLANI SEKTORIAL NË NIVEL BASHKIE

Neni 65

Objekti i PSNB-së

1. Planet sektoriale në nivel bashkie hartohen në zbatim të planeve të përgjithshme vendore, programeve përkatëse për zbatimin e funksioneve të veta dhe, sipas rastit, të përbashkëta e të deleguara, në përputhje me ligjin për vetëqeverisjen vendore.

2. Plani sektorial në nivel bashkie mund të hartohet për të gjithë territorin administrativ të bashkisë apo për pjesë të tij, në varësi të sektorit dhe interesit.

3. Strategjia, parashikimet dhe rregulloret e PSNB-së përcaktohen në bazë të strategjive kombëtare sektoriale, të PPV-së dhe buxhetit afatmesëm dhe vjetor të bashkisë.

4. Plani sektorial në nivel bashkie, teksa hartohet e zbatohet duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 66

Hartimi i PSNB-së

1. Autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen e nismës dhe hartimin e dokumentit të planit sektorial në nivel bashkie është kryetari i njësisë së qeverisjes vendore.

2. Dokumenti i nismës për hartimin e PSNB-së hartohet duke ndjekur përcaktimet e nenit 53 të kësaj rregulloreje.

3. Përmbajtja e PSNB-së, në varësi të sektorit, zbaton përcaktimet e posaçme të Planit të Përgjithshëm Vendor dhe ndjek si bazë nenet 55-59 të kësaj rregulloreje, në varësi të sektorit.

4. Bashkërendimi dhe këshillimi i PSNB-së është përgjegjësi e njësisë së qeverisjes vendore dhe kryhet përmes botimit të dokumentit në regjistër, informimit të palëve të interesuara dhe publikut nëpërmjet një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit dhe, në rast se kërkohet, përmes organizimit të takimeve publike me ta.

Neni 67

Miratimi i PSNB-së

1. Autoriteti përgjegjës për miratimin e PSNB-së është Këshilli Bashkiak.

2. Materialet që duhen dorëzuar/botuar në regjistër përpara miratimit të dokumentit të planifikimit në

Këshill Bashkiak janë:

- a) Kërkesa e kryetarit të bashkisë për miratimin e PPV-së në Këshill Bashkiak;
 - b) Nisma e miratuar dhe vendimi i miratimit nga Këshilli Bashkiak;
 - c) Dokumentet përbërëse të planit për të cilat kërkohet miratimi;
 - ç) Deklarata mjedisore lëshuar nga autoriteti përgjegjës mbi Vlerësimin Strategjik Mjedisor, në rast se ky i fundit është pjesë e dokumenteve të PSNB-së, në përputhje me legjislacionin e posaçëm në fuqi.
3. Vendimi i miratimit të planit ose pjesëve përbërëse të tij nga Këshilli Bashkiak botohet në regjistër dhe, në çdo rast edhe në faqen zyrtare të autoritetit përgjegjës, brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e miratimit, në përputhje me pikën 4, të nenit 56 të ligjit.

SEKSIONI 9 PLANI I DETAJUAR VENDOR

Neni 68

Objekti dhe qëllimi i PDV-së

1. Njësitë, për të cilat hartohen plane të detajuara vendore, përcaktohen në dokumentin e Planit të Përgjithshëm Vendor, në bazë të përcaktimeve të kësaj rregulloreje.
2. PDV-ja ka për qëllim, sipas rastit, të detajojë përcaktimet e PPV-së, për:
 - a) zhvillimin dhe/ose rizhvillimin e një njësie;
 - b) rigjenerimin/ripërtëritjen urbane;
 - c) përdorimet e tokës dhe kushtet e zhvillimit;
 - ç) investimet publike në infrastrukturë apo shërbimet publike, që ndikojnë në ndryshimin ose rishpërndarjen e kushteve të zhvillimit;
 - d) programet e drejtimit të zhvillimit nëpërmjet instrumenteve, në përputhje me nenet 30 dhe 31 të ligjit.
3. Plani i detajuar vendor, gjatë fazave të hartimit dhe zbatimit, duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune në vazhdimësi.

Neni 69

Autoriteti përgjegjës për PDV-në

1. Fillimi i procesit të punës për hartimin e PDV-së bëhet nga njësia vendore, me iniciativë të vetën nisur nga interesi publik për pajisje me infrastrukturë dhe shërbime apo me kërkesë të çdo pale të interesuar për zhvillim.
2. Hartimi i dokumentit të PDV-së kryhet nga vetë autoriteti vendor për planifikimin dhe/ose nga pala e interesuar.
 - a) Në rast hartimi nga palët e interesuara, procesi mbikëqyret në çdo hap nga struktura përgjegjëse e planifikimit të territorit të autoritetit vendor.
3. Miratimi i PDV-së bëhet nga kryetari i njësisë vendore.

Neni 70

Hartimi dhe këshillimi i PDV-së

1. Procesi i hartimit PDV-së nis me botimin e njoftimit të bashkisë në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit të vendimmarrjes së kryetarit të njësisë vendore.
2. Njoftimi për nisjen e hartimit të PDV-së përmban:

a) Kodin e Njesisë, të paracaktuar nga Plani i Përgjithshëm Vendor, shoqëruar me përcaktimet për zhvillimin e njesisë që rrjedhin nga ky plan.

b) Deklaratën e dakordësisë së pronarëve që kanë në pronësi jo më pak se 51% të sipërfaqes së njesisë, në rastin e hartimit të PDV-së me nismë private, në përputhje me pikën 5, të nenit 22 të ligjit.

c) Sipas vlerësimit të autoritetit përgjegjës për planifikimin, mund të përmbajë edhe:

i) buxhetin për hartimin e PDV-së, kur është me nismë publike;

ii) planin e veprimit për hartimin e PDV-së.

3. Këshillimi i PDV-së, në rastet sipas përcaktimeve të pikës 6, të nenit 22 të ligjit, kryhet përmes botimit të dokumentit në regjistër, informimit të palëve të interesuara dhe publikut nëpërmjet një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit dhe, në rast se kërkohet, përmes organizimit të takimeve publike me ta.

4. Në çdo rast, dokumentacioni i plotë përfundimtar i PDV-së botohet në regjistër dhe qëndron i disponueshëm për këshillim të paktën për 30 (tridhjetë) ditë përpara vendimmarrjes së kryetarit.

Neni 71

Përmbajtja e dokumentit të PDV-së

1. Dokumenti i planit të detajuar vendor (PDV) hartohet në përputhje me dokumentet e Planit të Përgjithshëm Vendor, dokumentet e planifikimit vendor sektorial dhe legjislacionin në fuqi.

2. Plani i detajuar vendor përmban të paktën:

a) planin e përcaktimeve territoriale, i shprehur në relacion dhe harta shoqëruese për pikat e mëposhtme:

i) analizën që paraprin përcaktimet territoriale;

ii) përcaktimin e nënnjësive brenda njesisë në përputhje me nenin 78 të kësaj rregulloreje;

iii) përcaktimet për përdorimin e tokës për çdo nënnjësi në nënkategori dhe funksione sipas kësaj rregulloreje;

iv) përcaktimet e infrastrukturave teknike, duke përfshirë ato të transportit, energjisë, telekomunikacionit dhe ujësjellës-kanalizimeve;

v) përcaktimet e kushteve të zhvillimit për nënnjësitë, sipas rastit dhe/ose për parcelat;

vi) përcaktimet për zonat/objektet e mbrojtura të trashëgimisë kulturore, bazuar në legjislacionin përkatës në fuqi, sipas rastit;

vii) programet e përdorimit të instrumenteve të drejtimit të zhvillimit, bazuar në nenet 30-36 të ligjit, sipas rastit;

viii) planin për zbatimin e PDV-së – ndërtimin e infrastrukturave dhe shërbimeve publike, sipas parashikimeve të PPV-së.

b) Rregulloren e planit të detajuar, ku përfshihen:

i) përkufizimet e termave të përdorur;

ii) shpjegimi i kodeve të përdorura;

iii) rregullat, të dhënat dhe kushtet e zhvillimit për çdo nënnjësi, duke detajuar rregullat e paracaktuara për njësinë në PPV, sipas shtojcës II në fund të kësaj rregulloreje;

iv) rregulla për ndarjen dhe bashkimin e parcelave, sipas rastit;

v) rregulla për zbatimin e instrumenteve për drejtimin e zhvillimit sipas neneve 30–36 të ligjit, sipas rastit;

vi) kushtet dhe rregullat teknike për zbatimin e infrastrukturave;

vii) rregullat për distancat, përcaktimi i vijës së kuqe dhe, sipas rastit, vijës blu;

viii) rregullat e mbrojtjes së mjedisit dhe peizazhit;

ix) rregullat e ruajtjes së zonave, objekteve të trashëgimisë kulturore, sipas rastit.

- x) rregulla arkitektonike;
- xi) rregulla për përshtatjen e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara.
- c) Informacionin gjeohapësinor të integruar në platformën GIS, në përputhje me standardin e Regjistrit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

3. Dokumenti i planit të detajuar vendor shoqërohet nga një dokument teknik i shpërndarjes së balancuar të të drejtave të zhvillimit, ku përcaktohen edhe raportet e përfitimeve nga zhvillimi, në mënyrë të drejtë dhe proporcionale me kontributin në zhvillim. Përfitimet, kontributi dhe kostot janë financiare ose të mira materiale që përfshijnë të drejtat për zhvillim dhe vlerën e rritur të tokës si rezultat i planifikimit ose investimeve publike.

Neni 72

Miratimi dhe hyrja në fuqi e PDV-së

1. Procesi i miratimit të planit të detajuar vendor (PDV) bëhet në përputhje me përcaktimet e neneve 22 e 25 të ligjit.

2. Autoriteti përgjegjës për miratimin e PDV-së është kryetari i bashkisë, në përputhje me shkronjën “dh”, të pikës 1, të nenit 13 të ligjit.

3. Kryetari i bashkisë merr vendimin për miratimin e planit të detajuar vendor, brenda 45 (dyzet e pesë) ditëve nga data e paraqitjes për shqyrtim të dokumentacionit të plotë përfundimtar, pasi ka informuar palët e interesuara përmes RKPT-së, faqes zyrtare të bashkisë, si dhe një a më shumë mjeteve tradicionale të informimit dhe, në rast se kërkohet, kryen takime publike me ta.

4. Kryetari i bashkisë vendos miratimin e planit të detajuar vendor, bazuar në raportin teknik, të përgatitur nga strukturat përgjegjëse të planifikimit të autoritetit vendor, vetëm në rast se nuk shprehen kundër banorët që kanë në pronësi më shumë se një të tretën e sipërfaqes së zonës përkatëse të zhvillimit.

5. Në rast se ka kundërshtime si më sipër, kryetari i njësisë së qeverisjes vendore organizon takime publike me palët e interesuara, shqyrton vërejtjet ose propozimet përkatëse dhe vlerëson reflektimin e tyre në planin e detajuar vendor.

6. Në përfundim të procesit, kryetari vendos në lidhje me miratimin e planit, duke u shprehur edhe në lidhje me pranimin ose mospranimin e propozimeve dhe vërejtjeve të depozituara.

7. Dokumenti i planit të detajuar vendor hyn në fuqi me botimin e plotë në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit të vendimit të miratimit nga kryetari i bashkisë dhe dokumenteve përbërëse të PDV-së.

Neni 73

Zbatimi dhe monitorimi i PDV-së

1. Plani i detajuar vendor zbatohet nëpërmjet instrumenteve të drejtimit të zhvillimit dhe lejeve të ndërtimit, sipas rregullores së këtij plani.

2. Plani i detajuar vendor regjistrohet në regjistrin e pasurive të paluajtshme, në përputhje me pikën 12, të nenit 22 të ligjit.

3. Monitorimi i zbatimit të PDV-së bëhet nga autoriteti i planifikimit vendor, në përputhje me shkronjën “a”, të pikës 1, të nenit 13 të ligjit, si dhe nga Agjencia, në përputhje me pikën 2, të nenit 10 të kësaj rregulloreje.

4. Monitorimi i zbatimit të planit bëhet në bazë të planit të veprimeve dhe dokumentit të indikatorëve të monitorimit, të miratuar si pjesë përbërëse e dokumentit të planit, duke vlerësuar periodikisht programet buxhetore afatmesme dhe realizimin e investimeve të parashikuara.

KREU III

DREJTIVE KRYESORE NË PROCESIN E PLANIFIKIMIT

SEKSIONI 1

STRUKTURIMI DHE ZONIMI I TERRITORIT PËR QËLLIME PLANIFIKIMI DHE ZHVILLIMI

Neni 74

Strukturimi dhe zonimi i territorit

1. Strukturimi i territorit për qëllime planifikimi dhe zhvillimi nënkupton ndarjen dhe përcaktimin e territorit në 4 nivele, të cilat janë hierarkike dhe renditen, si më poshtë vijon:

- a) sistemi territorial;
- b) zona;
- c) njësi;
- ç) nënjësia, referuar ndryshe në ligj si zona e zhvillimit.

2. Dokumentet e planifikimit të territorit e strukturojnë territorin në nivele, si më poshtë vijon:

a) Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit dhe planet sektoriale japin përcaktime për sistemet territoriale dhe, sipas rastit, për zonat, por edhe për forma të tjera organizimi funksional të territoreve (pole zhvillimi etj.).

b) Planet e detajuara për zonat e rëndësisë kombëtare japin përcaktime për zonat, njësitë strukturore dhe nënjësitë strukturore, në përputhje me Planin e Përgjithshëm Kombëtar dhe planet kombëtare sektoriale.

c) Planet e përgjithshme vendore japin përcaktime për sistemet territoriale, në përputhje me planet e sipërpërmendura për zonat dhe njësitë strukturore.

ç) Planet e detajuara vendore japin përcaktime për nënjësitë strukturore, në përputhje me planet e përgjithshme vendore.

3. Zonimi i territorit nënkupton procesin e strukturimit të territorit sipas niveleve të përcaktuara në pikën 1 dhe përcaktimin e përdorimit të tokës e veçorive të tjera specifike për çdo ndarje dhe nëndarje, gjatë hartimit të dokumentit të planifikimit, me qëllim:

- a) harmonizimin e përdorimeve të tokës brenda një niveli organizimi;
- b) ruajtjen dhe përmirësimin e vlerave e të karakterit të territorit, në përputhje me harmonizimin e interesave publikë dhe privatë në zhvillimin e saj;
- c) zhvillimin e qëndrueshëm të territorit.

Neni 75

Sistemet territoriale

1. Sistemi territorial është bashkësia e një sërë përbërësish territorialë, të ndërvarur dhe bashkëveprues me njëri-tjetrin, të cilët formojnë një tërësi.

2. Territori për qëllime planifikimi strukturohet në 5 sisteme territoriale:

- a) sistemi urban (UB);
- b) sistemi infrastrukturor (IN);
- c) sistemi bujqësor (B);

ç) sistemi natyror (N);

d) sistemi ujqor (U).

3. Sistemi urban (UB) formohet nga tërësia e vendbanimeve urbane dhe rurale, territoreve të ndërtuara ku kryhen funksione dhe aktivitete social-ekonomike. Sistemi urban kufizohet nga vija e gjelbër.

4. Sistemi infrastrukturor (IN) formohet nga tërësia e rrjeteve dhe strukturave që mbështetin dhe mundësojnë aktivitetin njerëzor, duke përfshirë transportin, energjinë, komunikimin, furnizimin dhe trajtimin e ujit dhe menaxhimin e mbetjeve.

5. Sistemi bujqësor (B) formohet nga tërësia e tokave bujqësore të zëna me bimët e arave, pemishtet, vreshtat dhe ullishtet, me veçori thelbësore të saj pjellorinë e tokës, si dhe infrastruktura e objektet në funksion të aktivitetit bujqësor. Ky sistem është rezultati i ndërveprimit në kohë të aktiviteteve njerëzore për kultivim dhe ndërtime me karakter bujqësor në territor.

6. Sistemi natyror (N) përbëhet nga tërësia e tokave dhe peizazheve natyrore, korridoreve ekologjike lidhëse të tyre, si dhe infrastruktura e strukturat në funksion të aktivitetit natyror.

7. Sistemi ujqor (U) formohet nga tërësia e trupave ujqorë, burimeve nëntokësore e mbitokësore ujqore dhe ligatinave.

Neni 76

Zona

1. Zona është pjesë përbërëse e sistemit territorial që detajohet në nivelin e kategorisë së përdorimit të tokës.

2. Kufijtë e zonave përcaktohen gjatë hartimit të dokumentit të planifikimit, në mënyrë të tillë që një zonë:

a) të ketë një kufi të vetëm e të mbyllur dhe të identifikohet në mënyrë unike në territor;

b) të respektojë zonime të veçanta të detyrueshme nga legjislacioni sektorial (zonat e mbrojtura mjedisore, kulturore etj.), sipas rastit.

3. Zona mund të përmbajë disa kategori përdorimi toke, pjesë të një sistemi të vetëm territorial, në përputhje me nenin 79 të kësaj rregulloreje.

Neni 77

Njësia

1. Njësia strukturore është pjesë përbërëse e zonës që detajohet në nivelin e nënkategorisë së përdorimit të tokës, sipas shtojcës I të kësaj rregulloreje.

2. Kufijtë e njësive strukturore përcaktohen gjatë hartimit të dokumentit të planifikimit, në mënyrë të tillë që një njësi:

a) të ketë një kufi të vetëm e të mbyllur dhe të identifikohet në mënyrë unike në territor;

b) të mos ketë përdorime të papërputhshme dhe me ndikime negative mes tyre;

c) të respektojë zonime të veçanta të detyrueshme nga legjislacioni sektorial (zonat e mbrojtura mjedisore, kulturore etj.), sipas rastit;

ç) të kufizohet nga elemente fizike territoriale të dallueshme, si rrugë, linja hekurudhore, breza mbrojtëse dhe sanitare, brigje ujqore, përrenj, lumenj etj.

3. Njësia mund të përmbajë disa kategori /nënkategori përdorimi toke, pjesë të një sistemi të vetëm territorial, në përputhje me nenin 79 të kësaj rregulloreje.

Neni 78

Nënnjësia

1. Nënnjësia është pjesë përbërëse e njësisë që detajohet në nivelin e funksioneve, sipas shtojcës I të

kësaj rregulloreje dhe i shërben planifikimit të detajuar të territorit.

2. Kufiri i nënnjesisë përcaktohet gjatë hartimit të dokumentit të detajuar të planifikimit, në mënyrë të tillë që të kufizohet nga rrjeti infrastrukturor dhe, sipas rastit, nga breza të tjerë mbrojtës apo kufij pronësie. Sipas rastit, kufiri i nënnjesisë mund të jetë i njëjtë me atë të njesisë.

Neni 79

Kategorizimi i përdorimit të tokës

1. Qëllimi i kategorizimit të përdorimit të tokës është:

- a) të funksionojë si një mjet për planifikimin dhe zhvillimin e territorit;
- b) të unifikojë metodologjinë bazë, terminologjinë dhe kodet e përdorura gjatë zonimit sipas kësaj rregulloreje, pa kufizuar metodologjitë e planifikimit dhe mënyrat e tjera të zonimit;
- c) të krijojë një bazë krahasuese në lidhje me përdorimin e tokës midis dokumenteve të planifikimit të autoriteteve dhe territoreve të ndryshme.

2. Kategorizimi i përdorimi të tokës kryhet në bazë të sistemeve territoriale dhe përshkallëzohet, si më poshtë vijon:

- a) sistemet territoriale;
- b) kategoritë;
- c) nënkategoritë;
- ç) funksionet.

3. Autoriteti i planifikimit përcakton në territor kategoritë, nënkategoritë dhe përdorimet specifike të tokës sipas kësaj rregulloreje për gjendjen ekzistuese dhe të propozuar të territorit.

4. Në çdo rast, për secilën ndarje dhe nëndarje territoriale, duhet të përcaktohen të gjitha përdorimet e lejueshme të tokës, duke specifikuar shtrirjen e tyre në sipërfaqen e territorit në përqindje mbi të tërën dhe duke shënuar të gjitha kodet përkatëse sipas kësaj rregulloreje.

5. Kur një kategori e përdorimit të tokës mbizotëron mbi kategoritë e tjera, ajo quhet kategori bazë për zonën, njësinë apo nënnjësinë.

6. Nëse një zonë dhe/ose njësi përmban dy apo më shumë kategori të përdorimit të tokës që mbulojnë në një masë të përafërt sipërfaqen e saj, ajo konsiderohet me përdorim të përzier.

Neni 80

Kategoritë e përdorimit të tokës

1. Kategoritë e përdorimit të tokës janë 22 dhe detajojnë përdorimet brenda sistemeve të territorit në përputhje me këtë rregullore dhe legjislacionin në fuqi.

2. Autoriteti i planifikimit i referohet dhe përdor gjatë procesit të zonimit kategoritë e përdorimit të tokës sipas sistemeve territoriale, me kodet përkatëse, si më poshtë vijon:

- a) Sistemi urban (UB), me përcaktimet e mëposhtme:
 - i) “Banim (A)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksione dhe aktivitete të banimit.
 - ii) “Shërbime (S)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e shërbimeve tregtare, akomoduese dhe zyre.
 - iii) “Industri ekonomi (IE)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e industrisë së lehtë e të rëndë, si dhe funksione ekonomike komplekse.
 - iv) “Institucione (IS)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e administrimit publik, shërbimeve publike, sociale, diplomatike, financiare dhe fetare.
 - v) “Arsim (AS)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e arsimit në të gjitha nivelet: parashkollor, i ulët, i mesëm dhe i lartë, sipas legjislacionit përkatës.
 - vi) “Shëndetësi (SH)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e shërbimit ambulator dhe spitalor, sipas legjislacionit përkatës.

vii) “Aktivitete shoqërore dhe argëtimi (AR)” përfshin territore dhe struktura në shërbim të aktiviteteve kulturore e sportive, parqe dhe hapësira publike.

viii) “Monumente kulturore (M)” përfshin territore dhe struktura, pjesë të trashëgimisë kulturore dhe historike.

ix) “Zona ushtarake (ZU)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet ushtarake, sipas legjislacionit përkatës.

x) “Varreza (V)” përfshin territoret dhe strukturat në shërbim të varrezave.

b) Sistemi infrastrukturor (IN), me përcaktimet e mëposhtme:

i) “Infrastrukturë transporti (INT)” përfshin infrastrukturat e transportit rrugor, hekurudhor, ujqor, ajror dhe multimodal; rrjetet e përbëra nga linjat, stacionet dhe struktura të tjera në shërbim të tyre.

ii) “Infrastrukturë energjetike (IEN)” përfshin infrastrukturat e prodhimit, transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike nga burime hidrike, lëndë djegëse, eolike e diellore, si dhe infrastrukturat e gazifikimit, përfshirë linjat dhe strukturat mbështetëse.

iii) “Infrastrukturë telekomunikacioni (ITK)” përfshin rrjetet, antenat dhe strukturat që mundësojnë telekomunikacionin.

iv) “Infrastrukturë e ujësjellës – kanalizimeve (IUK)” përfshin rrjetet dhe strukturat në shërbim të furnizimit me ujë, kanalizimeve dhe trajtimit të ujërave të zeza.

v) “Infrastrukturë menaxhimi mbetjesh (IMB)” përfshin strukturat në shërbim të grumbullimit, depozitimit dhe trajtimit të mbetjeve të ngurta.

c) Sistemi bujqësor (B), me përcaktimet e mëposhtme:

i) “Bujqësi (B)” përfshin tokat bujqësore me kultura të përhershme apo sezonale bujqësore, si dhe tokat djerrë, sipas legjislacionit përkatës.

ii) “Infrastrukturë bujqësore (IB)” përfshin infrastrukturën në shërbim të aktivitetit bujqësor që mundëson vaditjen dhe kullimin e tokave bujqësore.

iii) “Ekonomi bujqësore (EB)” përfshin strukturat dhe infrastrukturat në funksion të ekonomisë bujqësore e blegtorale, si dhe shërbimet e agroturizmit.

iv) “Bujqësi - Banim (BA)” përfshin banimin në funksion të aktivitetit bujqësor.

ç) Sistemi natyror (N) formohet nga bashkimi i territoreve me kategori bazë përdorimi toke, sipas përcaktimeve të mëposhtme:

i) “Tokë natyrore (N)” përfshin territoret natyrore, si: pyje, kullota, livadhe, shkurre e të tjera, të paprekura nga aktiviteti njerëzor.

ii) “Natyre dhe argëtim (NAR)” përfshin territoret natyrore, infrastrukturat ekologjike në funksion të aktivitetit njerëzor në natyrë, si: parqe, plazhe, shtigje dhe strukturat në funksion të ekoturizmit.

d) Sistemi ujqor (U), me përcaktimin e mëposhtëm:

i) “Ujëra (U)” përfshin të gjithë trupat ujqorë: dete, laguna, kënetat, liqene, lumenj, përrenj e burime ujqore, sipas legjislacionit përkatës.

Neni 81

Kushtëzimi për materialin hartografik të dokumentit të planifikimit

1. Çdo dokument planifikimi hartohet /integrohet në platformën GIS të Regjistrimit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

2. Materiali hartografik për gjendjen ekzistuese dhe të propozuar duhet të hartohet në përputhje me standardin e RKPT-së.

3. Organizimi dhe zonimi i territorit kryhen në përputhje me standardin e RKPT-së.

KREU IV
STANDARDE, TREGUES DHE KUSHTËZIME NË PLANIFIKIM
SEKSIONI 1
STANDARDE DHE TREGUES PËR PLANIFIKIMIN E TERRITORIT

Neni 82

Standardet dhe treguesit e planifikimit

1. Standardet dhe treguesit e planifikimit të territorit përfaqësojnë norma e referenca që përdoren gjatë procesit të planifikimit për të mundësuar një zhvillim të qëndrueshëm të territorit.

2. Standardet dhe treguesit e planifikimit të territorit vendosen kryesisht për sistemin urban dhe për sektorë të ndryshëm, në përputhje me legjislacionin e posaçëm dhe zbatohen, për:

- a) banimin;
- b) arsimin;
- c) shëndetësinë;
- ç) hapësirat publike dhe gjelbërimin në territore urbane;
- d) terrenet sportive;
- dh) parkimin;
- e) infrastrukturën;
- ë) brezat mbrojtës;
- f) etj.

3. Standardet dhe treguesit e planifikimit të territorit përcaktohen në një dokument të posaçëm, hartuar nga Agjencia dhe zbatohen nga të gjitha autoritetet përgjegjëse për planifikimin gjatë hartimit të dokumenteve të planifikimit.

4. Rregullat, kushtet, standardet dhe treguesit e planifikimit të territorit ndryshojnë sipas situatës ekzistuese dhe të parashikuar të zonës që studihet, në lidhje me përdorimin e tokës, llojet e strukturave, tipologjitë hapësinore, funksionet, aktivitetet dhe me kushte të vendosura nga legjislacioni i posaçëm.

SEKSIONI 2
KUSHTËZIME SEKTORIALE NË PLANIFIKIMIN E TERRITORIT

Neni 83

Dispozita të përgjithshme

1. Kushtëzimet sektoriale në planifikimin e territorit rrjedhin nga legjislacioni i posaçëm në fuqi për secilin sektor që ndikon territorin.

2. Përtej kushtëzimeve ligjore të posaçme, kjo rregullore vendos kushtëzime shtesë për disa sektorë, në funksion të zhvillimit të qëndrueshëm të territorit dhe harmonizimit të zhvillimeve sektoriale.

3. Hartuesve të dokumenteve të planifikimit u lind e drejta të përcaktojnë tregues apo kushte shtesë për zhvillimin në territor, për sa kohë që nuk përcaktohet ndryshe në këtë rregullore dhe legjislacionin sektorial.

Neni 84

Përdorimet industriale

1. Madhësia e zonave me përdorim të kategorisë bazë “Industri dhe ekonomi (IE)” varet nga lloji i industrisë, strukturat dhe territoret që nevojiten për të, si dhe nga rregullat e kushtet e përcaktuara në politikën e zhvillimit strategjik dhe/ose strategjinë territoriale të njësisë vendore apo të autoriteteve të qeverisjes qendrore.

2. Zona industriale duhet:

- a) të lidhet me të gjitha rrugët e trafikut të rëndë të jashtëm dhe të shpejtësisë së lartë;
- b) të respektojë distancat nga qendrat e banuara, në varësi të llojit të aktivitetit dhe treguesve mjedisorë, sipas përcaktimeve të legjislacionit të posaçëm në fuqi;
- c) të rrethohet me breza mbrojtës sanitarë;
- ç) të pozicionohet në mënyrë të tillë që shkarkimet në ajër të mos lëvizin me erën drejt qytetit dhe për këtë duhet të bazohet në studimet mbi drejtimin e trëndafilin të erërave;
- d) të ketë një rrjet të infrastrukturave, të pavarur nga ai i qendrës dhe i zonës së banuar;
- dh) të përmbajë zgjidhjet e brendshme për trajtimin e mbetjeve të të gjitha llojeve që shkarkohen nga aktiviteti industrial.

Neni 85

Zona spitalore

1. Zona spitalore përbëhet nga tërësia e strukturave shëndetësore me shtretër, të tilla si: spital patolojik, pediatri, kirurgji, maternitet etj., sipas legjislacionit të posaçëm.
2. Përveç sa parashikohet në këtë nen, autoriteti përgjegjës zbaton legjislacionin e posaçëm për planifikimin dhe për ndërtimin e spitaleve publike dhe private, në përputhje me standardet e shërbimit.
3. Zona spitalore duhet të ketë lidhje të mirë me qendrën dhe rrugët kryesore të qytetit, të jetë e mbrojtur nga erërat e forta dhe me diellëzim të mirë, e mbrojtur nga zhurmat, tymi, pluhurat dhe të gjithë ndotësit industrialë dhe bujqësorë në përgjithësi.

Neni 86

Zona natyrore

1. Procesi i planifikimit dhe i zhvillimit në zona natyrore, si dhe ndryshimi i kategorisë përkatëse bazë të përdorimit të tokës në kategori të tjera rregullohet nga legjislacioni i posaçëm për pyjet dhe shërbimin pyjor për tokën, për turizmin, për kullotat e livadhet për menaxhimin e integruar të burimeve ujore dhe për mjedisin.
2. Propozimi për ndryshimin sipas pikës 1 të këtij neni, kryhet përmes dokumenteve të planifikimit dhe akteve përkatëse të detyrueshme nga legjislacioni i posaçëm.
3. Procesi i përgatitjes së aktit/akteve përkatëse, sipas pikës 2 të këtij neni, kryhet paralelisht me hartimin e dokumentit të planifikimit dhe miratohet nga autoritetet përgjegjëse sipas legjislacionit të posaçëm.

Neni 87

Ujëra dhe ligatina

1. Procesi i planifikimit dhe i zhvillimit në territore, që i përkasin kategorisë bazë të përdorimit “Ujëra”, rregullohet sipas legjislacionit të posaçëm dhe konventave ndërkombëtare në të cilat ka aderuar Shqipëria.
2. Çdo zhvillim në brigjet ujore, si dhe kufijtë e zonave mbrojtëse përkatëse përcaktohen nga legjislacioni i posaçëm dhe kjo rregullore. Zonat e mbrojtjes përbëhen nga:
 - a) zonat higjieno-sanitare për mbrojtjen e burimeve ujore, të përcaktuara për prodhimin e ujit të pijshëm;
 - b) një zonë e mbrojtjes së afërt, brenda së cilës do të jetë e ndaluar të kryhet çdo lloj ndërtimi dhe shkarkimi, përveç ndërtimeve për mbrojtjen e trupit ujor;
 - c) një zonë e mbrojtjes së largët, brenda së cilës veprimtaritë e parashikuara në shkronjën “b” do të jenë objekt lejeje administrative para marrjes së lejes së ndërtimit.
3. Ndërtimi i veprave dhe i objekteve për shfrytëzimin e burimeve ujore dhe për parandalimin e veprimeve të dëmshme të ujit janë objekt i lejeve administrative ose koncesioneve.

4. Është i ndaluar magazinimi i materialeve dhe lëndëve, që mund të shpëlahen në ujë dhe ndërtimi i objekteve të reja në zonat e kërcënuara nga përmytjet.

Neni 88

Zona bujqësore

1. Zhvillimet në zona bujqësore kryhen sipas dokumenteve të planifikimit dhe legjislacionit të posaçëm për tokën bujqësore.

2. Çdo dokument i përgjithshëm ose sektorial planifikimi, që parashikon edhe ndryshim të kategorisë së përdorimit të tokës nga bujqësi në përdorime të tjera dhe anasjellas, shoqërohet, sipas rastit, me aktet përkatëse të ndryshimit sipas legjislacionit të posaçëm.

3. Procesi i përgatitjes së/të aktit/akteve përkatëse, sipas pikës 2 të këtij neni, kryhet paralelisht me hartimin e dokumentit të planifikimit dhe miratohet nga autoritetet përgjegjëse sipas legjislacionit të posaçëm.

Neni 89

Zonat turistike dhe parimet bazë

1. Zonat turistike përbëhen nga zona me vlera natyrore të peizazhit, historike, kulturore, sportive, shëndetësore dhe pushimi.

2. Zonat turistike përcaktohen sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi.

3. Parimet e planifikimit dhe të projektimit të zonave turistike janë:

a) Ruajtja dhe mbrojtja e territoreve dhe mjediseve natyrore dhe me vlera të trashëgimisë historike dhe kulturore nga urbanizimi dhe zhvillimi.

b) Ruajtja e zonave, që përfshihen në territoret bujqësore dhe përdorimi i tyre për agroturizëm bëhen sipas përcaktimeve të kësaj rregulloreje dhe legjislacionit të posaçëm.

c) Urbanizimi i kontrolluar i qendrave të banuara në zonat turistike bëhet në harmoni me mjedisin, tokën bujqësore dhe burimet natyrore, pa ndotur ujin, ajrin dhe tokën, pa ndryshuar vlerat e biodiversitetit lokal dhe pa shkaktuar ndikim negativ në shëndetin e njeriut.

ç) Përdorimi i mjedisit detar vetëm për qëllime që i shërbejnë ruajtjes së tij dhe aktiviteteve ekonomike dhe çlodhëse të lejuara sipas legjislacionit të posaçëm.

d) Promovimi i ekoturizmit përkundrejt formave të turizmit masiv.

Neni 90

Zhvillimi në territoret turistike bregdetare

1. Përmasat e brezit të ndaluar për ndërtime sipas legjislacionit të posaçëm për menaxhimin e integruar të ujërave duhet të rriten në përpjesëtim të drejtë me arsyen për mbrojtje në rast se kushtet fizike të bregut ujor janë të tilla, që:

a) Tokat janë të përmytura ose kërcënohen nga përmytja, rrëshqitja, erozioni dhe paqëndrueshmëria e tokave;

b) Mbartin vlera natyrore, ekonomike, peizazhistike, vlera kulturore, mjedisore, të cilat mbrohen nga dispozita ligjore sektoriale në fuqi;

c) Mbartin çështje të rëndësisë kombëtare, të cilat ruhen dhe/ose zhvillohen sipas legjislacionit të posaçëm.

2. Planet e përgjithshme, që trajtojnë territoret turistike bregdetare, parashikojnë në çdo rast hapësira publike dhe të paprekura natyrore, që:

a) shtrihen në drejtim normal me vijën bregdetare;

b) shërbejnë si kufizuese të shtrirjes së zhvillimeve urbane në bregdet;

c) nuk ndërtohen, nuk lihen djerrë dhe gjithmonë janë të pyllëzuara, përdoren si kullota ose për kultivim kulturash bujqësore, në përputhje me analizat e përshtatshmërisë së tokës.

3. Brezat dhe hapësirat pyjore ekzistuese në zonat turistike nuk mund të preken nga ndërtimet, përveçse kur përcaktohet ndryshe nga legjislacioni i posaçëm.

4. Në zonat turistike në bregdet dhe liqen, rrugët e reja për qarkullimin transit, të klasifikuara sipas Kodit Rrugor në kategoritë “autostradë” dhe “rrugë interurbane”, ndërtohen në largësi nga vija e bregut, e përcaktuar sipas legjislacionit për burimet ujore, jo më pak se 300 metra në distancë reale dhe normale me vijën e bregut përgjatë gjatësisë së saj. Distanca matet nga vija kufizuese e trupit të rrugës së re. Rrugët e nevojshme të shërbimit për këto kategori nuk vendosen në hapësirën midis rrugës dhe bregut.

5. Pa rënë në kundërshti me këtë nen, ndërtimi në territoret e zonave turistike në bregdet kryhet në përputhje me legjislacionin e posaçëm në fuqi.

6. Për ndërtimet në afërsi të brigjeve ujore respektohen distancat e përcaktuara në legjislacionin e posaçëm.

Neni 91

Zona dhe objekte të trashëgimisë kulturore

Rreth objekteve që klasifikohen si monumente kulture, sipas klasifikimeve të legjislacionit të posaçëm, përcaktohet një sipërfaqe toke si zonë mbrojtëse, në përputhje me vlerat e saj arkitektonike, me përshtatshmërinë e saj urbanistike, territoriale dhe estetike, me rrethinën dhe me rrethanat ekologjike e mjedisore. Përmasat e zonës mbrojtëse dhe rregullat e kushtet zhvillimore në të përcaktohen në përputhje me legjislacionin e posaçëm për trashëgiminë kulturore dhe me ligjin.

Neni 92

Antenat

1. Vendndodhja e kullave dhe e shtyllave të antenave të komunikimit elektronik duhet të jetë sipas legjislacionit të posaçëm për infrastrukturën përkatëse, në mënyrë që të minimizojë numrin e tyre dhe ndikimet negative pamore, akustike dhe shëndetësore për njerëzit dhe të garantojë sigurinë publike.

2. Për të zvogëluar ndikimin pamor të kullave dhe antenave, strukturat përkatëse fshihen dhe maskohen.

3. Kullat e telekomunikacionit, që janë të larta mbi 25 metra, nuk lejohen të ndërtohen e të vendosen brenda zonave të përcaktuara si zona banimi. Distanca e tyre minimale nga kufizimi i pronës më të afërt të ndërtuar është 30 metra.

4. Pozicionet e kullave dhe antenave në qytete duhet të jenë në përputhje me udhëzimet dhe standardet e komisionit për radiofrekuencat në autoritetin publik përkatës dhe të garantojnë mbrojtjen e shëndetit të banorëve.

5. Kullat dhe shtyllat e antenave të komunikimit elektronik nuk lejohen të ndërtohen ose të vendosen brenda zonave dhe objekteve të trashëgimisë kulturore.

KREU V

DISPOZITA KALIMTARE DHE TË FUNDIT

Neni 93

Dispozita kalimtare

Për dokumentet e planifikimit, të cilat janë në proces hartimi në momentin e hyrjes në fuqi të këtij vendimi, zbatohen dispozitat e këtij vendimi.

Neni 94

Shfuqizime

Vendimi nr. 671, datë 29.7.2015, i Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”, shfuqizohet, me hyrjen në fuqi të këtij vendimi.

SHTOJCA I
TABELA E KATEGORIZIMIT TË PËRDORIMIT TË TOKËS

| kod | SIST | nr. | kod | KATEGORI | nr. | kod | NËNKATEGORI | nr. | kod | FUNKSION | | | | | | |
|-----|-------|-----|-------|-----------------------------|-----|--------|---------------------------------|-----|-------|----------------------------------|---|-----|------------------|----|-------|--------------------------|
| UB | URBAN | 1 | A | Banim | 1 | A1 | Banim | 1 | A1-1 | Banim | | | | | | |
| | | | | | | | | 2 | A1-2 | Mjedise ndihmëse | | | | | | |
| | | | | | | | | 3 | A1-3 | Struktura banimi të përkohshme | | | | | | |
| | | | | | 2 | A2 | Banim dhe Shërbime | 4 | A2-1 | Banim dhe Shërbime | | | | | | |
| | | | | | | | | 5 | A2-2 | Mjedise ndihmëse | | | | | | |
| | | 2 | S | Shërbime | 3 | S1 | Shërbime Akomodimi dhe Argëtimi | 6 | S1-1 | Hotele | | | | | | |
| | | | | | | | | 7 | S1-2 | Resorte | | | | | | |
| | | | | | | | | 8 | S1-3 | Bujtina | | | | | | |
| | | | | | | | | 9 | S1-4 | Rulota | | | | | | |
| | | | | | | | | 10 | S1-5 | Kamping | | | | | | |
| | | | | | | | | 11 | S1-6 | Bar, Restorant | | | | | | |
| | | | | | 4 | S2 | Shërbime Tregtare dhe Biznesi | 12 | S2-1 | Qendër Panairi | | | | | | |
| | | | | | | | | 13 | S2-2 | Qendër Tregtare | | | | | | |
| | | | | | | | | 14 | S2-3 | Qendër Biznesi | | | | | | |
| | | | | | | | | 15 | S2-4 | Treg shumice | | | | | | |
| | | | | | | | | 16 | S2-5 | Treg pakice | | | | | | |
| | | | | | | | | 17 | S2-7 | Dyqane / Profesione të lira | | | | | | |
| | | | | | | | | 18 | S2-8 | Pika shërbimi karburanti | | | | | | |
| | | | | | | | | 3 | IE | Industri Ekonomi | 5 | IE1 | Industri e Lehtë | 19 | IE1-2 | Ushqimore |
| | | | | | | | | | | | | | | 20 | IE1-3 | Tekstil konfeksione |
| | | | | | | | | | | | | | | 21 | IE1-4 | Lëkurë këpuce |
| | | | | | | | | | | | | | | 22 | IE1-5 | Përpunim druri dhe letre |
| | | | | | | | | | | | | | | 23 | IE1-6 | Teknologjike/Elektronike |
| | | 24 | IE1-7 | Magazina industriale | | | | | | | | | | | | |
| | | 6 | IE2 | Industri e Rënde | 25 | IE2-1 | Industri kimike | | | | | | | | | |
| | | | | | 26 | IE2-2 | Prodhim/përpunim plastike | | | | | | | | | |
| | | | | | 27 | IE2-3 | Industri riciklimi | | | | | | | | | |
| | | | | | 28 | IE2-4 | Nxjerrje inertesh | | | | | | | | | |
| | | | | | 29 | IE2-5 | Prodhim materiale ndërtimi | | | | | | | | | |
| | | | | | 30 | IE2-6 | Industri mekanike | | | | | | | | | |
| | | 7 | IE3 | Aktivitet Ekonomik Kompleks | 31 | IE2-7 | Gurore | | | | | | | | | |
| | | | | | 32 | IE2-8 | Miniera | | | | | | | | | |
| | | | | | 33 | IE2-9 | Industri përpunim metali | | | | | | | | | |
| | | | | | 34 | IE2-10 | Impiant përpunim naftë / gazi | | | | | | | | | |
| | | | | | 35 | IE2-11 | Pus naftë / gazi | | | | | | | | | |
| | | | | | 36 | IE2-12 | Depo karburanti | | | | | | | | | |
| | | | | | 37 | IE2-13 | Magazina industriale | | | | | | | | | |
| | | 8 | IS2 | Shërbim Publik | 9 | IS3 | Shërbim Social | 38 | IE3-1 | Park industrial | | | | | | |
| | | | | | | | | 39 | IE3-2 | Park logjistik | | | | | | |
| | | | | | | | | 40 | IE3-3 | Zonë ekonomike - tregtare | | | | | | |
| | | | | | | | | 41 | IS2-1 | Institucion/Administratë publike | | | | | | |
| | | | | | | | | 42 | IS2-2 | Policia | | | | | | |
| | | | | | | | | 43 | IS2-3 | Posta | | | | | | |
| | | | | | | | | 44 | IS2-4 | Dogana | | | | | | |
| | | | | | | | | 45 | IS2-5 | Shërbime gjyqësore | | | | | | |
| | | | | | | | | 46 | IS2-6 | Burg | | | | | | |
| | | | | | | | | 47 | IS2-7 | Zjarrfikëse | | | | | | |
| | | 9 | IS3 | Shërbim Social | 9 | IS3 | Shërbim Social | 48 | IS3-1 | Shtëpi fëmije | | | | | | |
| | | | | | | | | 49 | IS3-2 | Azil | | | | | | |
| | | | | | | | | 50 | IS3-3 | OJQ/OJF | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|---------------|-----|----------------------|-------------------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------|------------------------------|
| 4 | IS | Institucione | 10 | IS4 | Shërbim Diplomatik | 51 | IS4-1 | Ambasadë | | |
| | | | | | | 52 | IS4-2 | Konsulatë | | |
| | | | | | | 53 | IS4-3 | Rezidenca ambasadorësh | | |
| | | | 11 | IS5 | Institucione Financiare | 54 | IS5-1 | Bankë shtetërore | | |
| | | | | | | 55 | IS5-2 | Bankë e nivelit të dytë | | |
| | | | | | | 56 | IS5-3 | Bursa | | |
| | | | 12 | IS6 | Institucion Fetar | 57 | IS6-1 | Kishë | | |
| | | | | | | 58 | IS6-2 | Xhami | | |
| | | | | | | 59 | IS6-3 | Manastir | | |
| | | | | | | 60 | IS6-4 | Kuvend | | |
| | | | | | | 61 | IS6-5 | Teqe | | |
| | | | | | | 62 | IS6-6 | Sinagogë | | |
| | | | 5 | AS | 13 | AS1 | Arsim Parashkollor | 63 | AS1-1 | Çerdhe |
| | | | | | | | | 64 | AS1-2 | Kopësht |
| | | | | | 14 | AS2 | Arsim i Ulët | 65 | AS2-1 | Shkollë fillore |
| | | | | | | | | 66 | AS2-2 | Shkollë 9-vjeçare |
| | | | | | | | | 67 | AS3-1 | Shkollë e mesme |
| | | | | | 15 | AS3 | Arsim i Mesëm | 68 | AS3-2 | Shkollë e mesme profesionale |
| 69 | AS3-3 | Medrese | | | | | | | | |
| 70 | AS3-4 | Seminar | | | | | | | | |
| 71 | AS3-5 | Konvikti | | | | | | | | |
| 16 | AS4 | Arsim i Lartë | | | 72 | AS4-1 | Universitet | | | |
| | | | | | 73 | AS4-2 | Kampus Universitar | | | |
| | | | | | 74 | AS4-3 | Konvikti | | | |
| | | | | | 75 | AS4-4 | Qendër Kërkimore | | | |
| | | | | | 76 | AS4-5 | Qendër Arsimore | | | |
| 6 | SH | 17 | | | SH1 | Shërbim Ambulator | 77 | SH1-1 | Poliklinikë | |
| | | | 78 | SH1-2 | | | Ambulancë | | | |
| | | | 79 | SH1-3 | | | Klinikë | | | |
| | | | 80 | SH1-4 | | | Qendër shëndetësore | | | |
| | | 18 | SH2 | Shërbim Spitalor | 81 | SH2-1 | Spital | | | |
| | | | | | 82 | SH2-2 | Qendër spitakore | | | |
| | | | | | 83 | SH2-3 | Qendër rehabilitimi | | | |
| | | | | | 84 | SH2-4 | Qendër kurative | | | |
| 7 | SHA | 19 | AR1 | Hapësira Publike | 85 | AR1-1 | Park urban | | | |
| | | | | | 86 | AR1-2 | Park botanik | | | |
| | | | | | 87 | AR1-3 | Park zoologjik | | | |
| | | | | | 88 | AR1-4 | Park argëtimi | | | |
| | | | | | 89 | AR1-5 | Hapësirë e gjelbër / e përbashkët | | | |
| | | | | | 90 | AR1-6 | Këndlojrash | | | |
| | | 20 | AR2 | Aktivitete Kulturore | 91 | AR2-1 | Qendër kulturore | | | |
| | | | | | 92 | AR2-2 | Qendër kongresesh/konferencash | | | |
| | | | | | 93 | AR2-3 | Teatër | | | |
| | | | | | 94 | AR2-4 | Muze | | | |
| | | | | | 95 | AR2-5 | Kinema | | | |
| | | | | | 96 | AR2-6 | Biblioteka | | | |
| | | | | | 97 | AR2-7 | Galeri Arti | | | |
| | | 21 | AR3 | Aktivitete Sportive | 98 | AR2-8 | Akuarium | | | |
| 99 | AR2-9 | | | | Cirk | | | | | |
| 100 | AR3-1 | | | | Kompleks Sportiv | | | | | |
| 101 | AR3-2 | | | | Park Olimpik | | | | | |
| 102 | AR3-3 | | | | Stadium | | | | | |
| 103 | AR3-4 | | | | Terren sportiv | | | | | |
| 104 | AR3-5 | | | | Terren hipizmi | | | | | |
| 105 | AR3-6 | Fushë golfi | | | | | | | | |
| 106 | AR3-7 | Akuedrom | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|--|---------------------------------|-----|---------------------------|-------------------------------|--------|--------------------------------|----------------------------------|---------|---------------------------------|
| | | | | | | 107 | AR3-8 | Kompleks skish | | |
| | | | | | | 108 | AR3-9 | Pallat sporti | | |
| | | | | | | 109 | M1-1 | Kala | | |
| | | | | | | 110 | M1-2 | Qytet Antik | | |
| | | | | | | 111 | M1-3 | Ndërtesë (e pabanuar, e rrënuar) | | |
| | | | | | | 112 | M1-4 | Mozaik | | |
| | | | | | | 113 | M1-5 | Amfiteatër | | |
| | | | | | | 114 | M1-6 | Tume | | |
| | | | | | | 115 | ZU1-1 | Baze ushtarake kombëtare | | |
| | | | | | | 116 | ZU1-2 | Baze ushtarake ndërkombëtare | | |
| | | | | | | 117 | ZU2-1 | Aeroport ushtarak | | |
| | | | | | | 118 | ZU2-2 | Heliport ushtarak | | |
| | | | | | | 119 | ZU2-3 | Port detar ushtarak | | |
| | | | | | | 120 | ZU2-4 | Poligon stërvitor | | |
| | | | | | | 121 | ZU2-5 | Vendstrehim | | |
| | | | | | | 122 | ZU2-6 | Repart ushtarak | | |
| | | | | | | 123 | ZU2-7 | Administrata ushtarake | | |
| | | | | | | 124 | V1-1 | Katolike | | |
| | | | | | | 125 | V1-2 | Muslimane | | |
| | | | | | | 126 | V1-3 | Ortodokse | | |
| | | | | | | 127 | V1-4 | Laike | | |
| | | | | | | 128 | V2-1 | Varrezë Dëshmorësh | | |
| | | | | | | 129 | V3-1 | Memorial | | |
| | | | | | | 130 | INT1-1 | Autostradë (A) | | |
| | | | | | | 131 | INT1-2 | Rrugë Interubane kryesore (B) | | |
| | | | | | | 132 | INT1-3 | Rrugë Interubane dytësore (C) | | |
| | | | | | | 133 | INT1-4 | Rrugë Urbane kryesore (D) | | |
| | | | | | | 134 | INT1-5 | Rrugë Urbane dytësore (E) | | |
| | | | | | | 135 | INT1-6 | Rrugë Lokale (F) | | |
| | | | | | | 136 | INT1-7 | Parkim | | |
| | | | | | | 137 | INT1-9 | Terminal | | |
| | | | | | | 138 | INT1-10 | Stacion automjete | | |
| | | | | | | 139 | INT2-1 | Linjë hekurudhore | | |
| | | | | | | 140 | INT2-2 | Linjë trami | | |
| | | | | | | 141 | INT2-3 | Stacion treni | | |
| | | | | | | 142 | INT2-4 | Stacion trami | | |
| | | | | | | 143 | INT2-5 | Terminal | | |
| | | | | | | 144 | INT3-1 | Port detar (pasagjerë + mallra) | | |
| | | | | | | 145 | INT3-2 | Terminal | | |
| | | | | | | 146 | INT3-3 | Marinë | | |
| | | | | | | 147 | INT3-4 | Port marinash | | |
| | | | | | | 148 | INT3-5 | Mol | | |
| | | | | | | 149 | INT3-6 | Kantier detar | | |
| | | | | | | 150 | INT4-1 | Aeroport ndërkombëtar | | |
| | | | | | | 151 | INT4-2 | Aeroport kombëtar | | |
| | | | | | | 152 | INT4-3 | Aerodrom | | |
| | | | | | | 153 | INT4-4 | Heliport | | |
| | | | | | | 154 | INT5-1 | Hub multimodal | | |
| | | | | | | 155 | INT5-2 | Terminal multimodal | | |
| | | | | | | 156 | INT5-3 | Stacion transporti multimodal | | |
| IN | I N F R A S T R U T U R O R | 11 | INT | Infrastrukturë Transporti | 27 | INT1 | Infrastrukturë Rrugore | 130 | INT1-1 | Autostradë (A) |
| | | | | | | | | 131 | INT1-2 | Rrugë Interubane kryesore (B) |
| | | | | | | | | 132 | INT1-3 | Rrugë Interubane dytësore (C) |
| | | | | | | | | 133 | INT1-4 | Rrugë Urbane kryesore (D) |
| | | | | | | | | 134 | INT1-5 | Rrugë Urbane dytësore (E) |
| | | | | | | | | 135 | INT1-6 | Rrugë Lokale (F) |
| | | | | | | | | 136 | INT1-7 | Parkim |
| | | | | | | | | 137 | INT1-9 | Terminal |
| | | | | | | | | 138 | INT1-10 | Stacion automjete |
| | | | | | | | | 28 | INT2 | Infrastrukturë Hekurudhore |
| | | | | | 140 | INT2-2 | Linjë trami | | | |
| | | | | | 141 | INT2-3 | Stacion treni | | | |
| | | | | | 142 | INT2-4 | Stacion trami | | | |
| | | | | | 143 | INT2-5 | Terminal | | | |
| | | | | | 29 | INT3 | Infrastrukturë Transporti Ujor | 144 | INT3-1 | Port detar (pasagjerë + mallra) |
| | | | | | | | | 145 | INT3-2 | Terminal |
| | | | | | | | | 146 | INT3-3 | Marinë |
| | | | | | | | | 147 | INT3-4 | Port marinash |
| | | | | | | | | 148 | INT3-5 | Mol |
| | | | | | | | | 149 | INT3-6 | Kantier detar |
| 30 | INT4 | Infrastrukturë Transporti Ajror | 150 | INT4-1 | Aeroport ndërkombëtar | | | | | |
| | | | 151 | INT4-2 | Aeroport kombëtar | | | | | |
| | | | 152 | INT4-3 | Aerodrom | | | | | |
| | | | 153 | INT4-4 | Heliport | | | | | |
| 31 | INT5 | Infrastrukturë Multimodale | 154 | INT5-1 | Hub multimodal | | | | | |
| | | | 155 | INT5-2 | Terminal multimodal | | | | | |
| | | | 156 | INT5-3 | Stacion transporti multimodal | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------------|-----------------------------------|-------|--|-------------------------------------|--------|------------------------------------|-----------------------|--------|------------------------------------|-----|--------|-----------------------------------|
| | | 12 | IEN | Infrastrukturë Enerjetike | 32 | IEN1 | Elektrike | 157 | IEN1-1 | Central elektrik | | | |
| | | | | | | | | 158 | IEN1-2 | Termocentral elektrik | | | |
| | | | | | | | | 159 | IEN1-3 | Nënstation elektrik | | | |
| | | | | | | | | 160 | IEN1-4 | Transformator | | | |
| | | | | | | | | 161 | IEN1-5 | Kabinë elektrike | | | |
| | | | | | | | | 162 | IEN1-6 | Shtyllë elektrike | | | |
| | | | | | 33 | IEN2 | Hidrike | 163 | IEN2-1 | Hydrocentral me basen ujëmbledhës | | | |
| | | | | | | | | 164 | IEN2-2 | Hydrocentral me derivacion | | | |
| | | | | | | | | 34 | IEN3 | Hidrokarbure | 165 | IEN3-3 | Stacion |
| | | | | | | | | 35 | IEN4 | Eolike | 166 | IEN4-1 | Park eolik |
| | | | | | | | | 36 | IEN5 | Diellore | 167 | IEN5-1 | Park fotovoltai |
| | | | | | | | | 13 | ITK | Infrastrukturë Telekomunikacioni | 37 | ITK1 | Stacion Telekomunikacioni |
| | | 38 | ITK2 | Antena | 169 | ITK2-1 | TV | | | | | | |
| | | | | | 170 | ITK2-2 | Telefonike | | | | | | |
| | | 14 | IUK | Infrastrukturë Ujësjellës - Kanalizime | 39 | IUK1 | Ujësjellës | 171 | IUK1-1 | Rezervuar | | | |
| | | | | | | | | 172 | IUK1-2 | Ujëmbledhës | | | |
| | | | | | | | | 173 | IUK1-3 | Depo uji | | | |
| | | | | | | | | 174 | IUK1-5 | Impiant trajtimi i ujit të pijshëm | | | |
| | | | | | | | | 175 | IUK1-6 | Puse | | | |
| | | | | | | | | 176 | IUK1-7 | Stacion pompimi | | | |
| | | | | | 40 | IUK2 | Kanalizime | 177 | IUK2-3 | Impiant trajtimi UB | | | |
| 178 | IUK2-4 | | | | | | | Impiant trajtimi UZ | | | | | |
| 179 | IUK2-5 | | | | | | | Pika derdhjeje | | | | | |
| 15 | IMB | Infrastrukturë Menaxhimi Mbetjesh | 41 | IMB1 | Trajtim Mbetjesh | 180 | IMB1-1 | Landfill | | | | | |
| | | | | | | 181 | IMB1-2 | Incenerator | | | | | |
| | | | | | | 182 | IMB1-3 | Kompostim | | | | | |
| | | | 42 | IMB2 | Depozitim Mbetjesh | 183 | IMB2-1 | Pika transferimi | | | | | |
| | | | | | | 184 | IMB2-2 | Pika grumbullimi | | | | | |
| B | B U J Q Ë S O R | 16 | B | Tokë Bujqësore | 43 | B1 | Kultura të Përhershme | 185 | B1-1 | Agrume | | | |
| | | | | | | | | 186 | B1-2 | Ullishte | | | |
| | | | | | | | | 187 | B1-3 | Vreshta | | | |
| | | | | | | | | 188 | B1-4 | Arrore | | | |
| | | | | | | | | 189 | B1-5 | Frutore | | | |
| | | | | | 44 | B2 | Kultura Sezonalë | 190 | B2-1 | Drihtëra | | | |
| | | | | | | | | 191 | B2-2 | Frutore | | | |
| | | | | | | | | 192 | B2-3 | Perime | | | |
| | | | | | | | | 193 | B2-4 | Aromatike/Erëza | | | |
| | | | | | | | | 194 | B2-5 | Orizore | | | |
| | | | | | | | | 195 | B2-6 | Komplekse | | | |
| | | | | | 45 | B3 | Tokë Djerrë | 196 | B3-1 | Tokë e pakultivuar | | | |
| | | | | | | | | 197 | B3-2 | Tokë e kripur | | | |
| | | | | | | | | 198 | B3-3 | Tokë pa frut | | | |
| | | | | | | | | 17 | IB | Infrastrukturë Bujqësore | 46 | IB3 | Infrastrukturë Vadtje dhe Kullimi |
| | | 200 | IB3-2 | Hidrovor | | | | | | | | | |
| | | 201 | IB3-3 | Kanal vaditës | | | | | | | | | |
| | | 202 | IB3-4 | Kanal kullues | | | | | | | | | |
| | | 203 | IB3-5 | Rezervuar | | | | | | | | | |
| | | 18 | EB | Ekonomi Bujqësore | 47 | EB1 | Struktura në Funkcion të Bujqësisë | 204 | EB1-1 | Sera | | | |
| | | | | | | | | 205 | EB1-2 | Magazina frigoriferike | | | |
| 206 | EB1-3 | | | | | | | Kapanon/ Kullë silosi | | | | | |
| 207 | EB1-4 | | | | | | | Fermë | | | | | |
| 48 | EB2 | | | | Struktura në Funkcion të Blegtorisë | 208 | EB2-1 | Stalla | | | | | |
| | | | | | | 209 | EB2-2 | Pulari | | | | | |
| | | | | | | 210 | EB2-3 | Bletari | | | | | |
| | | | | | | 211 | EB2-4 | Akuakulturë | | | | | |
| | | | | | | 212 | EB2-5 | Baxho | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|----------|--|------------|-----------|-----------------|----------------------|-------------|-----------------|--------------|----------------------|------------------------------|---------------|
| | | | | | | | 213 | EB2-6 | Fermë | | |
| | | | | 49 | EB3 | Agroturizëm | 214 | EB3-1 | Shërbime akomoduese | | |
| | | | | | | | 215 | EB3-2 | Shërbime gastronomie | | |
| | | 19 | BA | Bujqësi - Banim | 50 | BA1 | Bujqësi - Banim | 216 | BA1-1 | Bujqësi - Banim | |
| N | N A T Y R R O R | 20 | N | Tokë Natyrore | 51 | N1 | Pyje | 217 | N1-1 | Të dendur | |
| | | | | | | | | 218 | N1-2 | Të rralë | |
| | | | | | 52 | N2 | Kullotë | 219 | N2-1 | Bimë medicinale | |
| | | | | | | | | 220 | N2-2 | E pastër | |
| | | | | | | | | 221 | N2-3 | E përzier (shkurre) | |
| | | | | | 53 | N3 | Livadh | 222 | N3-1 | Livadh për kullotje | |
| | | | | | | | | 223 | N3-2 | Livadh me korrje bari | |
| | | | | | 54 | N4 | Shkurre | 224 | N4-1 | E dendur | |
| | | | | | | | | 225 | N4-2 | Errallë | |
| | | | | | 55 | N5 | Tokë Pa Frut | 226 | N5-1 | Ranore (duna) | |
| | | | | | 227 | N5-2 | Shkëmbore | | | | |
| | | | | | 228 | N5-3 | Bimësi errallë | | | | |
| | | | | | 229 | N5-4 | Zallishte | | | | |
| | | | | | 230 | N5-5 | Borë dhe akuj | | | | |
| | | | 21 | NAR | Natyre dhe Argëtim | 56 | NAR1 | Park Natyror | 231 | NAR1-1 | Park Bashkiak |
| | | | | | | | | 232 | NAR1-2 | Park Rajonal | |
| | | 57 | | | | NAR2 | Plazh | 233 | NAR2-1 | Natyror | |
| | | | | | | | | 234 | NAR2-2 | I shërbyer me infrastrukturë | |
| | | 58 | | | | NAR3 | Shtigje | 235 | NAR3-1 | Biçkletash | |
| | | | | | 236 | NAR3-2 | Këmbësore | | | | |
| 59 | NAR4 | Ekoturizëm | 237 | NAR4-1 | Shërbime akomoduese | | | | | | |
| | | | 238 | NAR4-2 | Shërbime rekreacioni | | | | | | |
| U | U J O R | 22 | U | Ujëra | 60 | U1 | Det | 239 | U1-1 | Det | |
| | | | | | 61 | U2 | Lagunë | 240 | U2-1 | Lagunë | |
| | | | | | 62 | U3 | Kënetë | 241 | U3-1 | Kënetë | |
| | | | | | 63 | U4 | Liçen | 242 | U4-1 | Natyrat | |
| | | | | | | | | 243 | U4-2 | Artificial | |
| | | | | | 64 | U5 | Lumë | 244 | U5-1 | Lumë | |
| | | | | | 65 | U6 | Përrua | 245 | U6-1 | Përrua i përhershëm | |
| | | | | | | | | 246 | U6-2 | Përrua sezonal | |
| | | | | | 66 | U7 | Burim ujor | 247 | U7-1 | Burim uji i freskët | |
| | | | | | | | | 248 | U7-2 | Burim gjeotermal | |

SHTOJCA II
TABELA E TË DHËNAVE DHE KUSHTEVE TË ZHVILLIMIT PËR ZONAT,
NJËSITË DHE NËNNJËSITË

| Nr. | Të dhënat dhe kushtet e zhvillimit | ZONË | NJËSI | NËNNJËSI | Përkufizimi |
|-----|------------------------------------|--|---|--|--|
| 1 | Kodi | [Bashkia_Kodi i Sistemit_Kodi/et i Kategorise se Perdorimit te Tokes_Nr.] | [Bashkia_Kodi i Sistemit_Kodi/et i Nenategorise se Perdorimit te Tokes_Nr.] | [Bashkia_Kodi i Sistemit_Kodi/et i Nenategorise se Perdorimit te Tokes/Funksionit_Nr.] | Kodi unik për territorin sipasodo niveli të nënndarjes |
| 2 | Sipërfaqe | ha | ha | ha | Sipërfaqja e përgjithshme e territorit sipasodo niveli të nënndarjes |
| 3 | Nr. Banorësh | nr | nr | nr | Nr. i banorëve referuar kapacitetit mbajtës të propozuar të territorit sipasodo niveli të nënndarjes |
| 4 | Dendësi popullore | ban/ha | ban/ha | ban/ha | Nr. i banorëve për njësi në sipërfaqes referuar kapacitetit mbajtës të propozuar të territorit sipasodo niveli të nënndarjes |
| 5 | Sistemi territorial | Spas nenit 72 | Spas nenit 72 | Spas nenit 72 | Sistemi territorial për çdo nivel të ndarjes së territorit: Urban, Infrastrukturore, Buqësor, Natyror, Ujor. |
| 6 | Kategori përdorimi toke | Spas nenit 77 Përcaktohet çdo kategori përdorimi toke e pranishme në zonë, duke specifikuar përqindjen e përdorimit në sipërfaqe/volum | Spas nenit 77 Përcaktohet çdo kategori përdorimi toke e pranishme në njësi, duke specifikuar përqindjen e përdorimit në sipërfaqe/volum | Spas nenit 77 Përcaktohet çdo kategori përdorimi toke e pranishme në nënnjësi, duke specifikuar përqindjen e përdorimit në sipërfaqe/volum | Kategori të përdorimit të tokës, në përputhje me nenin 76 dhe 77, dhe Shtojcën I të kësaj rregullore |
| 7 | Përqindja e përdorimit | <i>nuk aplikohet</i> | % Jepet për çdo kategori përdorimi toke | % Jepet për çdo kategori përdorimi toke | Raporti i sipërfaqes që i përket një kategori të përdorimit tokëmbi sipërfaqen e përgjithshme të njësi/nënnjësi |
| 8 | Përdorime të tjera lejuara | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Përdorime të tjera të lejuara në zonë/njësi/nënnjësi, në përputhje me Nenin 76, 77 dhe Shtojcën I të kësaj rregullore |
| 9 | Përdorime të ndaluara | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Përdorime të ndaluara në zonë/njësi/nënnjësi, në përputhje me Nenin 76, 77 dhe Shtojcën I të kësaj rregullore |
| 10 | Përdorime të kushtëzuara | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Spas rasisit, duke ndjekur përcaktimet e nenit 77 | Përdorime të kushtëzuara në zonë/njësi/nënnjësi, në përputhje me Nenin 76, 77 dhe Shtojcën I të kësaj rregullore |
| 11 | Nënkategori përdorimi toke | <i>nuk aplikohet</i> | Spas nenit 76 dhe Shtojcën I | Spas nenit 76 dhe Shtojcën I | Nënkategori të përdorimit të tokës, plotësuar duke ndjekur tabelën e kategorizimit të përdorimit të tokës, sipas Shtojcës I të kësaj rregullore |
| 12 | Funksion | <i>nuk aplikohet</i> | Spas rasisit (duke ndjekur Shtojcën I) | Spas nenit 76 dhe Shtojcën I | Funksioni, plotësuar duke ndjekur tabelën e kategorizimit të përdorimit të tokës, sipas Shtojcës I të kësaj rregullore |
| 13 | Intensiteti i Ndërtimit (I) | <i>nuk aplikohet</i> | m ² /m ² Jepet për çdo kategori përdorimi toke | m ² /m ² | Intensiteti (I) maksimal i ndërtimit në nivel njësi e nënnjësi e strukturore është i barabartë me raportin e sipërfaqes së përgjithshme të ndërtimit të katëve mbi tokë për të gjithë njësi në, me shumën e sipërfaqes të parcelave të ndërtueshme në të. Në llogaritjen e (I) për njësi në nuk përfshihen rrugët dhe hapësirat publike, përveç sa përcaktohet në legjislativin sektorial në fuqi. |
| 14 | Ksht | <i>nuk aplikohet</i> | % Jepet për çdo kategori përdorimi toke | % | Koeficienti maksimal i shfrytëzimit të territorit për ndërtim është raporti i sipërfaqes së gurmës së ndërtimit me sipërfaqen e përgjithshme të parcelës së ndërtueshme |

| | | | | | |
|----|--|--|---|--|---|
| 19 | Kshr | <i>nuk aplikohet</i> | % | % | Koeficienti minimal i shfrytëzimit të tokës për rrugë është raporti midis sipërfaqes së gurmës që do të zënë rrugët në një njësi/në njësi mbi sipërfaqen totale të njësi së/në njësi së |
| 20 | Kshp | <i>nuk aplikohet</i> | % | % | Koeficienti minimal i shfrytëzimit të tokës për hapësira publike është raporti midis sipërfaqes së hapësirave publike në një njësi/në njësi mbi sipërfaqen totale të njësi së/në njësi së |
| 15 | Lartësia (Kate) | <i>nuk aplikohet</i> | nr. | nr. | Lartësia e strukturave në kate, sipas Rregullores së Zhvillimit. |
| 16 | Lartësia (Metra) | <i>nuk aplikohet</i> | m | m | Lartësia e strukturave në metra, sipas Rregullores së Zhvillimit. |
| 17 | Madhësia minimale e parcelës për zhvillim | <i>nuk aplikohet</i> | sipas rastit | sipas rastit | Sipërfaqja minimale që duhet të ketë parcela për t'u zhvilluar, jepet sipas rastit. |
| 18 | Treguesit e distancave | <i>nuk aplikohet</i> | Distancat | Distancat | Treguesit e distancave për ndërtimet, sipas Rregullores së Zhvillimit. |
| 21 | Gjelbërim / banor | <i>nuk aplikohet</i> | m ² /banor Për njësitë e sistemit urban | m ² /banor Për njësitë e sistemit urban | Sipërfaqja e gjelbëruar për banor, në njësitë/në njësitë e sistemit urban. |
| 22 | Nr. vendparkimesh | <i>nuk aplikohet</i> | nr./banor Për njësitë e sistemit urban | nr./banor Për njësitë e sistemit urban | Numri i vendparkimeve për njësi në popullsi së, në njësitë/në njësitë e sistemit urban. |
| 23 | Mënyra e ndërhyrjes | <i>nuk aplikohet</i> | dendësim/ rigjenerim/ rizhvillim/ konsolidim/ konservim/ urbanizim/ etj. | dendësim/ rigjenerim/ rizhvillim/ konsolidim/ konservim/ urbanizim/ etj. | Mënyra e ndërhyrjes në territor, duke përcaktuar njësitë për dendësim, rigjenerim, rizhvillim, konsolidim, konservim, urbanizim, por pa u kufizuar në to. |
| 24 | Tipologjia hapësinore | <i>nuk aplikohet</i> | Për njësitë e sistemit urban | Për njësitë e sistemit urban | Tipologjia hapësinore e strukturës urbane për njësitë/në njësitë e sistemit urban. |
| 25 | PDV | Spas rastit "PDV" në rastet kur aplikohet për zonën dhe "PDZRK" në rastet kur plani i detajuar aplikohet në zonat pjesë të ZRK, sipas nenit 30 të kësaj rregullore. | "PDV" në rastet kur aplikohet për njësinë dhe "PDZRK" në rastet kur plani i detajuar aplikohet në njësitë pjesë të ZRK, sipas nenit 30 të kësaj rregullore. | <i>nuk aplikohet</i> | Kushti për hartimin e PDV-së apo PDZRK-së për njësi në dhe sipas rastit për zonën. |
| 26 | Instrumente zhvillimi | <i>nuk aplikohet</i> | Spas rastit | Spas rastit | Instrumentet që mund të përdoren për drejtimin e zhvillimit sipas ligjit: Intensteti i Ndërtimit me Kushte, Transferimi i së Drejtës për Zhvillim, etj. |
| 27 | Faza e zhvillimit | Spas rastit | Afatshkurtër (1 vit) Afatmesëm (1-3 vjet) Afatgjatë (4-10 vjet) Afatgjatë (+10 vjet) Spas rastit, nuk aplikohet | <i>nuk aplikohet</i> | Prioriteti i zhvillimit të njësi së, referuar investimeve në infrastrukturë dhe shërbime publike, parashikuar nga Plani i Veprimit për zbatimin e PPV-së |
| 28 | Kufizime ligjore | Spas rastit | Spas rastit | Spas rastit | Të drejtat dhe kufizimet ligjore, publike apo private, që rrjedhin nga përdorimi i kushteve të zhvillimit. |
| 29 | Kushte të tjera | Spas rastit | Spas rastit | Spas rastit | Kushte të tjera për infrastrukturën, përdorimin e tokës, arkitekturën, etj. |

VENDIM
Nr. 319, datë 31.5.2018

PËR MIRATIMIN E MASAVE
PËR KOSTOT E MENAXHIMIT
TË INTEGRUAR TË MBETJEVE

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 20, të ligjit nr. 10463, datë 22.9.2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar, me propozimin e ministrit të Turizmit dhe Mjedisit dhe të ministrit të Financave dhe Ekonomisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e masave për kostot e menaxhimit të integruar të mbetjeve, sipas dokumenteve “Udhëzues për llogaritjen e kostove për menaxhimin e mbetjeve” dhe “Modelet për llogaritjen e tarifave për menaxhimin e mbetjeve”, përkatësisht, shtojcat 1 dhe 2 bashkëlidhur këtij vendimi.

2. Të gjithë termat e përdorur në këtë vendim dhe në shtojcat bashkëlidhur kanë kuptimin e dhënë në ligjin nr. 10463, datë 22.9.2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar.

3. Udhëzuesi dhe modelet, sipas përcaktimit të pikës 1, të këtij vendimi, do t’u shërbejnë njësisë të vetëqeverisjes vendore, duke u bazuar në numrin e banorëve dhe të familjeve që kanë në territoret e tyre, sipas ndarjes administrative.

Ngarkohen të gjitha njësitë e vetëqeverisjes vendore për ndjekjen dhe zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

SHTOJCA 1

UDHËZUES PËR LLOGARITJEN E KOSTOS PËR MENAXHIMIN E MBETJEVE

1. Dispozitat e përgjithshme të modelit të llogaritjes

Sistemi standard i llogaritjes së kostos për menaxhimin e mbetjeve për **një (njësi e vetëqeverisjes vendore) NJVV të vetme** duhet të bazohet në të paktën 6 nga blloqet e të dhënave të mëposhtme¹:

1. Të dhënat e përgjithshme për njësinë administrative apo zonën e shërbimit (blloku 1);
2. Investimet kapitale (kamionët dhe kazanët e nevojshëm) (blloku 2);
3. Kostot operative (mirëmbajtje, transport dhe personel) (blloku 3);
4. Kostoja për trajtim në *landfill* (tarifa e trajtimit) (blloku 4);
5. Kostot e amortizimit (riinvestimit) (blloku 5);
6. Kostot administrative (blloku 6);
7. Përlllogaritja e kostove totale të shërbimit (blloku 7).

Të gjitha pikat e mësipërme dhe elementet përkatëse që i përmbledhin ato, mund të modelohen në sistem bazuar në programin *Excel*, i cili duhet të jetë në gjendje të ofrojë të gjithë infrastrukturën përkatëse, burimet njerëzore dhe mjetet financiare të nevojshme për funksionimin e sistemit të menaxhimit.

¹ Modeli më tej mund të përfshijë: Parandalimin, sasia e mbetjeve në përqindje, e cila reduktohet në burim; Ripërdorimin dhe riciklimin, sasia e mbetjeve e cila është kanalizuar jashtë sistemit të kostos së përgjithshme; Rehabilitimin, në lidhje me mbylljen e venddepozitimeve aktuale apo vendeve të tjera të ndotura. NJVV-ja mund të kërkojë fonde të jashtme ose të zhvillojnë skema të partneritetit publik-privat për të adresuar këto aspekte.

Çdo bllok është përshkruar në detaje më poshtë, për mënyrën e përdorimit dhe bashkëveprimin që realizohet në sistem. Specialisti përgjegjës për sistemin e kostimit duhet të jetë në gjendje të përdorë sistemin dhe kuptojë se si është zhvilluar ai, në mënyrë që të jetë në gjendje të interpretojë rezultatet dhe për ta zhvilluar atë më tej, bazuar në ndryshimet në variablat dhe kostot standarde.

Para se të filloni

Para se të filloni të përdorni një sistem të menaxhimit të kostos, duhet të mblidhni një grup të dhënash, të cilat kanë të bëjnë me popullsinë, gjeografinë, llojet e rrugëve dhe kushtet e tyre (potencialisht një hartë GIS, ose mund të përdorni hartat e *Google-it*), tipat e kamionëve, kazanëve, kostot aktuale të karburanteve, sistemin e pagave. Një grumbullim modern i të dhënave do të bazohet në sistemin e standardizimit (*benchmarking*), i cili mund të zhvillohet në shkallë të vogël në nivel vendor. Ekzistenca e planit vendor të menaxhimit të mbetjeve është vendimtar para fillimit të llogaritjes së kostove, pasi ai do të sigurojë shumicën e informacionit teknik dhe infrastrukturor të nevojshëm për variablat e sistemit.

Shumica e të dhënave mund të mblidhet duke iu referuar strategjive ekzistuese kombëtare dhe rajonale, bazave të të dhënave, referencave dhe raporteve, ndërsa disa prej tyre, të tilla si: sasia e mbetjeve për frymë, distanca rrugore dhe kushtet, numri i njësisve prodhuese të mbetjeve, duhet të llogariten dhe mund të kërkojnë vrojtime dhe vlerësime.

1.1 Të dhënat e përgjithshme për njësinë administrative [blloku 1]

Qëllimi i këtij blloku është të përcaktojë situatën dhe të vlerësojë nevojat për investime kapitale, operacione, personel dhe çështje të tjera administrative.

Variablat kryesorë, të cilat duhet të merren në konsideratë për këtë bllok janë:

- a) Tipologjia e NJVV-së;
- b) Nr. i popullsisë;
- c) Vizitorët dhe turistët;
- d) Distancat rrugore;
- e) Sasia e mbetjeve të gjeneruara.

Më poshtë, ne do të ofrojmë një shpjegim të ndryshueshmërisë së çdo variabli:

- **Tipologjia i NJVV-së** konsiston në përcaktimin e NJVV-së në urbane, rurale dhe mikse. Ky variabël është i rëndësishëm për përcaktimin (bazuar në Strategjinë Kombëtare të Mbetjeve dhe Planin Kombëtar të Mbetjeve) e sasisë së mbetjeve të gjeneruara, tipin e kamionëve, distancat, personelin dhe të gjitha kostot e lidhura me këto.

- **Popullsia** (nr. i banorëve). Normalisht popullsia e një NJVV-je, përbëhet nga banorët rezidentë (të përhershëm), sipas gjendjes civile dhe banorët sezonalë që nuk banojnë aty për një periudhë më shumë se 6 muaj në vit, (turistë/vizitorë), të cilët duhet të merren në konsideratë më vete. Për shkak të problematikës së llogaritjes së numrit të banorëve, bashkitë mund të përdorin formulën e llogaritjes së transfertës së pakushtëzuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, i cili bazohet në të dhënat e *Census-it* më të fundit, të korrektuar me popullsinë sipas Regjistrit të Gjendjes Civile, sipas formulës së përcaktuar në aneksin e ligjit të buxhetit vjetor. Në këtë kuadër, por dhe nga ligji, lind detyrimi i NJVV-ve, që të krijojnë regjistrin e të dhënave për banorët dhe familjet, që banojnë në territorin administrativ të tyre.

- **Vizitorët dhe turistët**² (nr. i vizitorëve të përditshëm). Këta prodhues mbetjesh duhet të konsiderohen veçmas, pasi ata janë të pranishëm vetëm në një periudhë të caktuar të vitit. Konsiderimi i kësaj të dhëne duhet të kufizohet në NJVV-të, për të cilat sezoni turistik ka një ndikim të rëndësishëm në menaxhimin e mbetjeve. Këto të fundit duhet të shënojnë numrin e vizitorëve të përditshëm dhe kohëzgjatjen (muajt) zyrtare të sezonit turistik.

- **Distancat dhe kushtet rrugëve** (në km). Normalisht një kamion që grumbullon mbetjet duhet të përshkojë të gjitha njësinë administrative (pikat e grumbullimit), duke udhëtuar përreth derisa kamioni të mbushet plot, më tej të drejtohet në fushëdepozitim dhe të kthehet përsëri, gjë që mund të përkojë

² Llogaritja e numrit të turistëve/vizitorëve, të cilët mund të variojnë nga mijëra (vendet historike, natyrore) në qindra mijëra (resortet pranë detit, turizmi masiv), duhet të llogaritet veçmas, në mënyrë që mos të bëhen barrë për familjet.

Një sistem i veçantë për menaxhimin e mbetjeve të prodhuara gjatë pikut të sezonit turistik është zhvilluar (sistemi bashkëlidhur) për të identifikuar kostot përkatëse me të cilat duhet të faturohen turistët. Këto kosto janë konsideruar si kosto shtesë.

me një turn ose përfundimin e shërbimit të grumbullimit për një ekip. Gjendja e rrugëve është shumë e rëndësishme pasi kjo do të lidhet kryesisht me konsumin dhe kostot e amortizimit dhe për më tepër me kohën e harxhuar për grumbullimin. Rrugët shtruara do të përmirësojnë shumë shërbimin e grumbullimit të mbetjeve.

Distancat për t'u marrë në konsideratë janë:

1. Distanca për grumbullimin, për të mbushur një kamion;
2. Distanca për transportin, për të shkuar dhe kthyer nga fusha e depozitimit *landfill*.

- **Sasia e mbetjeve të gjeneruara** (ekuivalente/i barasvlershëm kg/frymë). Kjo është një shifër fikse si ekuivalencë banorësh, por që përfshin mesataren e gjenerimit të tre gjeneruesve kryesore:

- a) Banorëve;
- b) Bizneseve;
- c) Institucioneve.

Për gjetjen e kësaj vlere, bëhen matje në terren ose përdoren të dhënat nga studimet zyrtare si Strategjia Kombëtare e Mbetjeve apo Plani Kombëtar i Mbetjeve.

Sasia e mbetjeve të gjeneruara u referohet vetëm mbetjeve shtëpiake, duke mos përfshirë rrymat e tjera si mbetjet e rrezikshme, ato bujqësore, inertet dhe mbetjet voluminoze, të cilat duhet të trajtohen veçmas në bazë të kuadrit përkatës ligjor.

Sasia e gjenerimit të mbetjeve për frymë është shifra më e rëndësishme që ndikon në gjithë sistemin. Prandaj NJVV-ja duhet të verifikojë gjenerimin e vërtetë duke peshuar mbetjet bazuar në një plan standard.

Tabela 1

NDËRTIMI I NJË TABELE LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË
LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 1]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|---|---------------|-------------------|--|
| A | Emri i NJVV-së | - | Treguese | - |
| B | Frekuenca e grumbullimit (<i>numri i grumbullimeve për javë</i>) | Numër | Numër fiks | Kjo përlllogaritet nga sasia e mbetjeve të gjeneruara dhe zakonisht zbatohet 2 herë në javë ose 7 ditë në javë. |
| C | Tipologjia | - | Tekst | Urbane, rurale ose mikse. Ky informacion mund të përcaktojë ndryshimet në standardet e operimit, të tilla si koha e harxhuar për grumbullim. |
| D | Popullsia | Numër | Numër fiks | Vendos shifrën që merret nga regjistri i gjendjes civile, pavarësisht numrit faktit të banuesve gjatë gjithë vitit. |
| E | % e popullsisë e përjashtuar (<i>regjistruar por që jetojnë jashtë/emigrantë</i>) | % | Numër fiks | Numri i popullsisë së përjashtuar përbëhet zakonisht nga numri i emigrantëve, të cilët jetojnë në më shumë se gjysmën e vitit jashtë njësive administrative. |
| F | Popullsia e shërbyer (<i>që merr/konsiderohet për t'u shërbyer</i>) | Numër | Variabël | Kjo përlllogaritet nga formula D (<i>minus</i>) E . Duke zbritur numrin e popullsisë së përjashtuar nga numri i banorëve të regjistruar. |
| G | Rrugët (<i>distancë nga fusha e depozitimit, një drejtim</i>) | km | Numër fiks | Zakonisht kjo distancë mbetet e njëjta për vite pasi venddepozitimet ndërtohen për një kohë të gjatë. |
| H | Rrugët (<i>distanca e përshkuar nga një kamion në një turn</i>) | km | Numër fiks | Kjo përlllogaritet nga matjet në terren, duke vlerësuar distancën që përshkon kamioni deri sa mbushet, po pa kaluar një turn |
| I | Standardi i gjenerimit të | eqv. | Numër fiks | Përdor standardet e përcaktuara në |

| | | | | |
|----------|--|---------------|----------|--|
| | mbetjeve për person | kg/ban. | | planet e menaxhimit, por duhet treguar kujdes që të përditësohet sipas faktit, pasi kjo shifër është më përcaktuesja në përlogaritjen e asetëve dhe kostove përkatëse. |
| J | Totali i mbetjeve të gjeneruara | <i>t/ditë</i> | Variabël | Përlogaritur nga formula D * I/1000 për të përcaktuar totalin e mbetjeve në kg në ditë |
| K | Sasia totale e mbetjeve të gjeneruara ndërmjet 2 grumbullimeve, bazuar në frekuencën e grumbullimit (B) | <i>t</i> | Variabël | Përlogaritet me formulë. Nëse grumbullimi është çdo ditë, atëherë shifra është e barabartë me J, përndryshe, nëse është 2 herë në javë, përlogaritet sasia e mbetjeve që gjenerohet në ditët pa shërbim. |
| L | Sasia totale e mbetjeve të gjeneruar në vit | <i>t/vit</i> | Variabël | Përlogaritur nga formula J * 365 ditë |

1.2 Përlogaritja e nevojës për investime kapitale [blloku 2]

Qëllimi i këtij blloku është të krijojë infrastrukturën bazë fizike të menaxhimit të mbetjeve (kamionët dhe kazanët). Kjo bazohet në të dhënat e mbledhura në bllokun e parë, i cili do të trajtojë nevojën për grumbullimin dhe transportin e mbetjeve të gjeneruara.

Si hap i parë, llogariten sa kamionë dhe kazanë kërkohen për të grumbulluar dhe për të transportuar mbetjet në mënyrën e duhur. Prokurimi i këtyre mjeteve përfaqëson investimin kapital të nevojshëm.

Variablat e përdorur në këtë pjesë të sistemit janë:

- Turnet;
- Kamionët për grumbullimin e mbetjeve;
- Kazanët.

Duke filluar nga ky bllok, do të jetë e mundur të llogariten kostot operative (kapitulli tjetër).

Më poshtë jepet shpjegimi i variancës së çdo shifre të përdorur në sistem:

- **Turnet** (nr.). Kjo paraqet numrin e “turneve” që një kamion mund të bëjë në një ditë, duke përfshirë grumbullimin dhe transportin për në fushëdepozitim (vajtja dhe ardhja), në bazë të sasisë së mbetjeve për të mbledhur. Zakonisht është më efikase që të kryen minimumi 2 turne me një kamion.

- **Tipi i kamionit për grumbullimin e mbetjeve (tonë) dhe çmimi (lekë)**. Kamionët tipikë për grumbullimin e mbetjeve janë vetëngjeshës me kapacitet 5 dhe 10 tonë. Këta kamionë sugjerohen për t’u përdorur në varësi të tipologjisë së njësisë. Normalisht, në një zonë rurale apo rrugë të ngushta urbane përdoret një kamion me kapacitet 5 tonë, ndërsa në një zonë urbane një tip kamioni me kapacitet 10 tonë. Numri i kamionëve varion bazuar në sasinë e mbetjeve për t’u mbledhur dhe numrin e turneve të nevojshme për çdo kamion. Kapaciteti aktual i ngarkimit për një përbërje mikse mbetjesh është rreth 85% të kapacitetit total mbajtës të kamionit (*p.sh., një kamion 10 tonësh mbushet deri në $10 \cdot 85\% = 8,5$ tonë*).

- **Kapaciteti i kazanëve (tonë) dhe çmimi (lekë)**. Një kazan tipik ka një vëllim 1.1 m^3 , i cili ka një kapacitet prej maksimali mbajtës prej rreth 0,10 tonësh mbetjesh mikse, në qoftë se ne konsiderojmë një dendësi të përgjithshme prej 0.11 tonësh/m^3 për mbetjet. Njësia mund të përdoret dhe tipa të tjerë kazanësh me vëllim më të vogël ose më të madh. Kapaciteti i një kazanit është në varësi të madhësisë së tij (vëllimi, m^3) dhe dendësisë specifike të mbetjeve në kazan. Numri i kazanëve të nevojshëm llogaritet duke marrë në konsideratë një përdorim të kufizuar të mbetjeve, kryesisht shtëpiake. Lloje të tjera mbetjesh si ato bujqësore, inertet apo ndonjë lloj tjetër mbetjesh “të mëdha” duhet të përjashtohen dhe eliminohen nga vetë prodhuesit.

NDËRTIMI I NJË TABELË LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË
LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 2]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|--|---------------|-------------------|---|
| A | Tipi i kamionit | Tonë | Numër fiks | Zakonisht këtu do të shfaqen tipi 5t ose 10t, por mund të jenë dhe më të vegjël ose më të mëdhenj. |
| B | Kapaciteti mbushës i kamionit | Tonë | Numër fiks | Përlllogaritet nga formula 85% e kapacitetit mbajtës (85% * A). Kjo për shkak se mbetjet kanë densitet të ulët dhe krijojnë volum, e cila mbush kamionin pa mbërritur peshën. |
| C | Turnet | Numër | Variabël | Përlllogaritur nga formula, duke konsideruar sasinë e mbetjeve të gjeneruar (T1C1-K) dhe kapacitetin e kamionit, për të përcaktuar 1 ose dy turne ditore. |
| D | Kamionë (<i>sasia</i>) | Numër | Variabël | Përlllogaritur nga formula, duke konsideruar sasinë e mbetjeve të gjeneruar dhe numrin e turneve. Për NJVV-të e mëdha me mbi 50.000 banorë rekomandohet të shtohet dhe një kamion rezervë në rast avarie. |
| E | Kapaciteti i kazanëve | Tonë | Variabël | Tipi i kazanëve më i përdorur është 1,1 m ³ , i cili mund të mbajë deri në 0,10 ton mbetje. Por, kjo shifër është subjekt rishikimi, duke marrë parasysh se densiteti i mbetjeve është përcaktues për masën. |
| F | Kazanë (<i>total</i>) | Numër | Variabël | Përlllogaritur nga formula, duke konsideruar sasinë e mbetjeve që gjenerohet dhe kapacitetin mbajtës të kazanëve. |
| G | Kostoja e kamionëve (<i>të gjithë kamionët</i>) | Lekë | Variabël | Përlllogaritur nga formula, duke konsideruar koston e një kamioni (kostoja merret nga tregu, mund të jetë kamion i ri ose i përdorur) duke e shumëzuar me numrin e kamionëve |
| H | Kostoja e kazanëve (<i>të gjithë kazanët</i>) | Lekë | Variabël | Përlllogaritur nga formula, duke konsideruar koston e një kazani (kostoja merret nga tregu, mund të jetë kazan i ri ose i përdorur) duke e shumëzuar me numrin e kazanëve |
| I | Totali i investimeve | Lekë | Variabël | Përlllogaritur nga formula (G + H) |

1.3 Përlllogaritja e kostove operative [blloku 3]

Qëllimi i këtij blloku është të llogarisë kostot që kanë të bëjnë me mirëmbajtjen e infrastrukturës (në lidhje me kamionët dhe kazanët) dhe transportin, duke përfshirë koston e personelit. Këto janë kostot vjetore dhe janë të rëndësishme për t'u mbajtur të ndara, sepse janë të lidhura ngushtë me ndryshimet e tregut dhe inflacionin.

Variablat kryesorë të përdorur për këtë bllok janë;

- a) Ditët në vit gjatë të cilave kryhet shërbimi;
- b) Kostoja e karburantit.

Më poshtë një shpjegim të variancës së çdo shifre:

- **Ditët në vit gjatë të cilave kryhet shërbimi** (d). Konsideron numrin e ditëve në një vit, gjatë të cilave kryhet grumbullimi i mbetjeve. Kjo varet nga frekuenca e grumbullimit (2 herë në javë ose 7 herë/ditë në javë). Kjo lidhet ngushtë me sasinë e mbetjeve për t'u grumbulluar. Në thelb, nëse ka një gjenerim prej rreth 3,5t mbetjesh në ditë, ekziston nevoja për shërbime të përditshme. Për një gjenerim më pak se 3t/ditë grumbullimi mund të organizohet një herë në 2 ose 3 ditë. Në rast se shërbimi nuk kryhet çdo ditë, numri i kazanëve të nevojshëm shtohet automatikisht për të pritur mbetjet që gjenerohen ndërmjet.

- **Kostoja e karburantit** (lekë). Kostot e karburantit ndikojnë shumë në kostot e përgjithshme të menaxhimit të mbetjeve. Konsumi i karburantit duhet të mbikëqyret me kujdes dhe një plan i mirë i itinerarit, grumbullimit dhe transportit eficient paraqitet si një domosdoshmëri. Përveç kësaj karburanti është subjekt i ndryshimeve ndërkombëtare dhe inflacionit vendës. Administratorët duhet të llogarisin ndryshimet shumëvjeçare në çmimin e karburanteve dhe ta adresojnë atë në mënyrën e duhur.

1.3.1 Përlllogaritja e kostove të mirë-mbajtjes [blloku 3a]

Variablat kryesorë të përdorura për këtë bllok janë:

- Mirëmbajtja e kamionëve;
- Mirëmbajtja mekanike;
- Parkimi.

Më poshtë shpjegimi i variancës së çdo shifre:

- **Mirëmbajtja e kamionëve** (lekë). Të gjitha automjetet janë subjekt i mirëmbajtjes së rregullt të kërkuar nga legjislacioni dhe të lidhura me ndërrimin e vajit dhe filtrave, të gomave dhe punëve të tjera të nevojshme për mirëmbajtjen. Kostot që lidhen me kamionët janë shumë të larta dhe një plan i mirë për mirëmbajtjen duhet të jetë pjesë e manualit administrativ. Kostot e sigurimeve dhe të taksave duhet të llogariten çdo vit dhe të integrohen në këtë variabël.

- **Mirëmbajtja mekanike (shërbimet)** (l). Kjo bazohet në orët e punës së kamionit. Mirëmbajtja mekanike është e lidhur ngushtë me kushtet e rrugëve dhe përdorimin e kamionit gjatë shërbimeve të përditshme. Trajnim i duhur dhe mbikëqyrje e rregullt duhet të sigurohet për stafin operativ në mënyrë që të sigurohet mbajtja e këtyre kostove në nivelin më të ulët.

- **Parkimi** (lekë). NJVV-ja sugjerohet që të përdorë tokën e vet për të krijuar një stacion parkimi. Në çdo rast do të ketë gjithmonë kosto që lidhen me mirëmbajtjen e parkimit, operacionet e brendshme, rojet etj., të cilat duhet të llogariten në koston totale.

Tabela 3

NDËRTIMI I NJË TABELE LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 3]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|-----------------------------------|------------------|-------------------|--|
| A | Sigurimet dhe taksat për kamionët | Lekë/kamionë/vit | Numër fiks | Shifra vjen nga taksat kombëtare për tipin e kamionit të përdorur |
| B | Vaj dhe filtra | Lekë/kamionë/vit | Numër fiks | Vlera është e përcaktuar nga tipi i kamionit dhe përdorimi i kamionit në km |
| C | Gomat | Lekë/kamionë/vit | Numër fiks | Ndërrimi i gomave varet nga konsumi i tyre dhe mund të mos jetë në bazë vjetore. |
| D | Mirëmbajtja mekanike | Lekë/kamionë/vit | Numër fiks | Sasia e parave të kërkuara për mirëmbajtjen vjen nga përvoja dhe nga përdorimi. |

| | | | | |
|----------|--------------------------------------|-------------------------|------------|---|
| E | Parkimi | <i>Lekë/kamionë/vit</i> | Numër fiks | Sasia e parave të kërkuara për parkimin bazohet në realitetin e njësisë. Nëse NJVV-ja ka tokën e saj, mund të ulë kostot e parkimit duke ndërtuar një park për të gjitha mjetet e të gjitha departamenteve. |
| F | Kostot totale të mirëmbajtjes | <i>Lekë/vit</i> | Variabël | Përlllogaritur nga formula (SUM=A:E) * numri i kamionëve |

1.3.2 Përlllogaritja e kostove të grumbu-llimit dhe të transportit [blloku 3b]

Variablat kryesorë të përdorura për këtë bllok janë:

- Koha e shpenzuar;
- Distancat e përgjithshme;
- Konsumi i karburantit.

- **Koha e shpenzuar** (orë). Ka dy variabla të ndryshëm të përdorur këtu: a) koha e shpenzuar për grumbullimin; dhe b) koha e shpenzuar për transportin në fushëdepozitim. Përdorimi i këtyre shifrave është i ndryshëm për bashkitë dhe njësitë administrative të ndryshme dhe në varësi të tipit të kamionit. Për ta konkretizuar, marrim një shembull ku zakonisht për kohën e grumbullimit një kamion 5t do t'i duhen 3 orë për të përfunduar ndërsa një kamioni 10t do t'i duhen 4 orë. Koha e shpenzuar për transport ndryshon në varësi të distancës deri në fushëdepozitim dhe shpejtësisë së kamionit. Në fushëdepozitim kamionëve do t'u duhet një kohë shtesë për të shkarkuar me një mesatare prej 0,3 orësh/turn. Bashkitë duhet të bëjnë matje të sakta dhe të përcaktojnë vetë kohën për secilin komponent të shërbimit.

- **Distancat e përgjithshme** (km). Kjo llogarit distancën për grumbullimin dhe atë për fushëdepozitim. Një sistem rrugor i mirë i brendshëm do të rezultojë shumë eficient për të reduktuar distancat e përgjithshme, më pak kohë të harxhuar dhe më pak karburant. Itinerari i rrugëve të brendshme të kamionëve sugjerohet të studiohet më përpara, për të mos përshkuar (nëse është e mundur) të njëjtat rrugë dy herë.

- **Konsumi i karburantit** (l). Konsumi i karburantit varet nga tipi i kamionit dhe numri i shërbimeve.

Për të qenë sa më të saktë dhe për të përcaktuar ku janë kostot kryesore (dhe kursimet e mundshme), këshillohet të ndahen kostot për grumbullimin (kur kamioni është duke u mbushur) nga kostot e transportit (kur kamioni është e plot dhe rrugës për në fushëdepozitim).

Tabela 4

NDËRTIMI I NJË TABELË LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 3]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|----------|--|-----------------|-----------------------------|---|
| A | Ditë shërbimi | <i>ditë/vit</i> | Variabël | Përlllogaritur me formulë, bazuar në ditët në shërbim. |
| B | Koha e nevojshme për të ngarkuar një kamion në një herë – koha e grumbullimit | <i>b</i> | Numër fiks (për një kamion) | Shifër e përcaktuar nga tipi i njësisë. |
| C | Koha e nevojshme për grumbullim (totali) | <i>b/ditë</i> | Variabël | Përlllogaritur nga formula (nr. kamionë * kohë/kamion * nr. e turneve). |
| D | Koha e nevojshme për shkarkim në fushëdepozitimi | <i>b</i> | Numër fiks | Vjen nga përvoja (0,3 h), por për t'u verifikuar sipas matjeve. |

| | | | | |
|----------|--|----------------|------------|--|
| E | Sasia e karburantit të harxhuar gjatë grumbullimit | <i>lt/ditë</i> | Variabël | Përlogaritur nga formula, duke konsideruar shumë faktorë, të tillë si: numri i kamionëve, turnet, koha për grumbullim, koha për shkarkim dhe normën e harxhimit të kamionit. |
| F | Sasia totale e karburantit të harxhuar gjatë gjithë vitit, vetëm për grumbullim | <i>lt/vit</i> | Variabël | Përlogaritur me formulë, duke konsideruar normën e konsumit dhe kohën totale të shpenzuar nga të gjithë kamionët gjatë grumbullimit. |
| G | Shpejtësia e lëvizjes | <i>km/h</i> | Numër fiks | Përcaktohet nga tipi i kamionit dhe gjendja e tij, si dhe nga cilësia e rrugëve. |
| H | Koha e harxhuar për transportimin në fushëdepozitimi | <i>h</i> | Variabël | Përlogaritur me formulë, bazuar në numrin e kamionëve, turneve dhe kohës së harxhuar për të shkuar në fushë depozitimi dhe kohën e shkarkimit. |
| I | Koha totale e harxhuar për transportin (në një ditë/të gjithë kamionët) | <i>h/ditë</i> | Variabël | Përlogaritur me formulë, duke konsideruar numrin e kamionëve, turneve dhe distancës nga fusha e depozitimit * një rrugë të plotë vajtje-ardhje. |
| J | Karburanti i harxhuar gjatë transportit | <i>lt</i> | Variabël | Përlogaritur me formulë, duke konsideruar normën e konsumit dhe kohën totale për të gjithë kamionët gjatë transportit. |
| K | Sasia totale e karburantit të harxhuar gjatë gjithë vitit, vetëm për transport | <i>lt/ditë</i> | Variabël | Përlogaritur me formulë, duke konsideruar sasinë totale të karburantit të harxhuar gjatë transportit * çmimin e karburantit për lt. |

1.3.3 Përlogaritja e kostove të personelit [blloku 3c]

Qëllimi i këtij blloku është llogaritja e të gjitha kostove operative të personelit, por duke u kufizuar vetëm për shoferët dhe operatorët e kamionëve, jofshesarët dhe punonjës të tjerë shërbimi pastrimi. Ky përfaqëson një bllok shumë kritik të sistemit, një komponent që duhet të trajtohet në mënyrë të përgjegjshme, duke adresuar aspektet sociale dhe menaxhimin e përgjegjshëm.

Variablat e përdorur në këtë pjesë të sistemit janë:

- a) Personeli;
- b) Orët e punës;
- c) Pagat.

Pavarësisht se shërbimi mund të ofrohet nga vetë njësia ose kontraktohet së jashtmi, personeli i punësuar duhet të mbikëqyret gjithmonë nga administratorët e shërbimeve të NJVV-ve për të siguruar që kompania siguron eficiencë shërbimi (kohë, siguri, performancë të detyrës etj.).

Më poshtë shpjegimi i variancës së çdo shifre:

- **Personeli** (numri). Këtu përlogarisim shoferët dhe operatorët e kamionëve. Një kombinim i zakonshëm është një shofer për makinë dhe dy operatorëve gjatë grumbullimit të mbetjeve. Operatorët nuk duhet ta ndjekin kamionin në fushëdepozitim. Në ekipe të mëdha ky program do të zvogëlonte numrin e operatorëve të nevojshëm për grumbullimin, duke reduktuar kostot.

Numri i shoferëve dhe operatorëve mund të llogaritet duke marrë parasysh numrin e turneve për një kamion dhe kufizimin ligjor të orëve të punës në ditë dhe në javë. Në këtë skemë, dy shoferët do të ndajnë të njëjtin kamion (një shofer mund ta përdorë atë paradite dhe tjetri pasdite).

Ekziston nevoja për infrastrukturë mbështetëse për personelin, që përfshin uniforma, mjete për grumbullimin, pastruesit kimikë etj. Këto janë pjesë e kostove admini-strative dhe janë përlogaritur në fund të skemës së llogaritjes.

- **Orët e punës** (orë). Orët e punës së një punonjësi janë të përcaktuara sipas ligjit nr. 7961, datë 12.7.1995, “Kodi i Punës së Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar. Pra, për të llogaritur orët e punës

për personelin, specialisti duhet të udhëhiqet nga nevoja e shërbimit të kamionit për të hequr mbetjet e gjeneruara. Orët jashtë orarit të punës duhet të shmangen kur është e mundur dhe duhet të vendoset një ekuilibër i mirë mes numrit të turneve, orëve për turn dhe orët totale të punës për çdo staf. Nëse është e pashmangshme, duhet të llogariten kostot shtesë për orët shtesë ose në qoftë se është vërtet e nevojshme të pajtohet në punë më shumë personel.

Dita e punës së personelit përbëhet nga koha për grumbullimin, transportin, mirëmbajtjen (pastrimin e kamionit), raportimin (ditari) dhe takimet/trajnimet. Për llogaritjen e kostos duhet të kryhet një shpërndarje e qartë mes shërbimit të kamionit dhe mirëmbajtjes.

- **Pagat** (lekë). Llogaritjet e pagës bëhen sipas përcaktimeve të ligjit nr. 7961, datë 12.7.1995, “Kodi i Punës së Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, për të respektuar pagën minimale, pjesa tjetër është subjekt i llojit të punës dhe aftësive. Kombinuar me orët e punës, një pagë duhet të përfshijë detyra të tjera (shërbime të tjera të përbashkëta), në qoftë se shërbimet janë një herë në tri ditë ose më pak se 4 orë në ditë për menaxhimin e mbetjeve.

Tabela 5

NDËRTIMI I NJË TABELË LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 3]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|---|------------------|-------------------|---|
| A | Koha maksimale e punës | <i>h/ditë</i> | Numër fiks | Kjo shifër është e rëndësishme për përcaktimin e numrit të personelit, duke shmangur orët e punës jashtë orarit. Kodi i Punës duhet të merret parasysh këtu. |
| B | Numri maksimal i ditëve të punës për javë | <i>Ditë/javë</i> | Numër fiks | Kjo shifër është e rëndësishme për përcaktimin e numrit të personelit, duke shmangur orët e punës jashtë orarit. Kodi i Punës duhet të merret parasysh këtu. |
| C | Koha maksimale e punës në javë | <i>h/javë</i> | Numër fiks | Kjo shifër është e rëndësishme për përcaktimin e numrit të personelit, duke shmangur orët e punës jashtë orarit. Kodi i Punës duhet të merret parasysh këtu. |
| D | Mirëmbajtje [% e kohës së punës] | % | Variabël | Kjo shifër është e rëndësishme për përcaktimin e numrit të personelit, duke shmangur orët e punës jashtë orarit. |
| E | Pushime [% e kohës së punës] | % | Variabël | Kjo shifër është e rëndësishme për përcaktimin e numrit të personelit, duke shmangur orët e punës jashtë orarit. E rëndësishme për aspektin ligjor dhe social. |
| F | Sasia e shoferëve | <i>Numër</i> | Variabël | Përlllogaritur me formulë, duke konsideruar kohën totale të harxhuar nga një shofer, limituar nga numri i turneve dhe Kodi i Punës për kohën maksimale të punës (A) dhe kohën e nevojshme për pushim. |
| G | Paga për shofer (të gjithë shoferët) | <i>Lekë/vit</i> | Variabël | Përlllogaritur me formulë, duke konsideruar pagën bruto për çdo shofer * numrin e shoferëve në shërbim. Paga e shoferëve është subjekt ndryshimi. |
| H | Sasia e punonjësve / operatorëve | <i>Numër</i> | Variabël | Përlllogaritur me formulë, bazuar në numrin e shoferëve dhe standardit për përcaktimin e 2 operatorëve për çdo kamion. |

| | | | | |
|----------|---|--------------|----------|--|
| I | Punonjësit shoqërojnë kamionin në fushë depozitimi | <i>Tekst</i> | Variabël | Kjo është e rëndësishme për t'u përcaktuar me Po ose Jo, pasi shërben për rillogaritjen automatike të numrit të punonjësve dhe eficiencën e kohës. Në një praktikë të mirë, operatorët nuk duhet të shkojnë në fushë depozitimi. |
| J | Paga për punonjës (të gjithë punonjësit) | <i>Lekë</i> | Variabël | Përlllogaritur me formulë, duke konsideruar pagën bruto * numrin e punonjësve në shërbim. Paga e punonjësve është subjekt ndryshimi. |
| K | Kosto totale për personelin | <i>Lekë</i> | Variabël | Përlllogaritur nga formula, duke konsideruar totalin e shoferëve + të punonjësve. |

1.4 Përlllogaritja e kostove për trajtim në impiante (tarifa e trajtimit) [blloku 4]

Qëllimi i këtij blloku është llogaritja dhe mbajtja e një llogarie të veçantë të kostos që lidhet me palën e tretë qoftë kjo menaxhuar nga vetë njësia apo një operator tjetër publik apo privat. NJVV-ja duhet të llogarisë kostot për trajtim në impiante në të gjitha format e pronësisë apo përdorimit të njësive depozituese/ trajtuese.

Kostoja për trajtim mbetjesh në impiante është vendosur si tarifë hyrjeje dhe zakonisht paguhet për tonë.

Kostot e trajtimit mund të jenë subjekt i ndryshimit, bazuar në sasinë e mbetjeve që shkon në fushëdepozitim dhe në ndryshimin e shërbimeve që kryhen në të.

Tabela 6

NDËRTIMI I NJË TABELE LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 4]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|----------|---|-----------------------|-------------------|---|
| A | Tarifa e trajtimit | <i>Lekë/tonë</i> | Numër fiks | Tarifa përcaktohet nga operatori/autoriteti që menaxhon njësinë e trajtimit dhe fiksohet në kontratë mes palëve. |
| B | Kostoja totale për trajtim në impiante | <i>Lekë/tonë/ditë</i> | Variabël | Përlllogaritet me formulë, duke konsideruar, sasinë e mbetjeve, e cila dërgohet njësinë trajtuese çdo ditë * tarifën hyrëse për tonë. |
| C | Kosto totale për trajtim në impiante | <i>Lekë/vit</i> | Variabël | Përlllogaritet me formulë, duke konsideruar sasinë totale të mbetjeve të gjeneruar në vit (e gjithë sasia dërgohet në trajtim) * B . |

1.5 Përlllogaritja e kostove të amortizimit të (riinvestimit) [blloku 5]

Qëllimi i këtij blloku është llogaritja e kostove të nevojshme për riinvestim, në mënyrë që sistemi të mbahet në punë për një kohë të gjatë. Kjo është një çështje e qëndrueshmërisë të sistemit dhe do të sigurojë një sistem funksional. Llogaritjet bëhen sipas përcaktimeve të ligjit nr. 8438, datë 28.12.1998, "Për tatimin mbi të ardhurat", të ndryshuar.

Variablat në këtë bllok janë të thjeshtë dhe lidhen direkt me koston vjetore për amortizimin për kamionë dhe kazanë. Kjo i shtohet sistemit si një përqindje për vitin, që praktikisht paraqet % e shumës totale të kostos për kamionë dhe kazanë në vit.

Kjo nuk lidhet detyrimisht me amortizimin e vërtetë. Përdorimi i papërshtatshëm mund të shkurtojë jetën e pajisjeve dhe për këtë arsye të ndikojë ndjeshëm në koston për mirëmbajtje, investime dhe eficiencë të shërbimit (koha, karburanti).

Tabela 7

NDËRTIMI I NJË TABELE LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 5]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|----------------------------------|---------------|-------------------|---|
| A | Amortizimi i kamionit, vite | Numër | Numër fiks | Kjo shifër do të jetë 5 vite, nëse konsiderojmë një mesatare vjetore prej 20%. |
| B | Kostot e amortizimit të kamionit | Lekë/vit | Variabël | Përlllogaritur me formulë, duke konsideruar numrin e kamionëve, koston për një kamion dhe shkallën e amortizimit në vit. |
| C | Amortizimi i kazanëve në vite | Numër | Numër fiks | Kjo shifër do të jetë 5 vite, nëse konsiderojmë një mesatare vjetore prej 20%. Por, kjo është subjekt verifikimi në bazë të përdorimit të kazanëve. |
| D | Kostot e amortizimit të kazanëve | Lekë/vit | Variabël | Përlllogaritur me formulë, duke konsideruar numrin e kazanëve, çmimin e një kazanit dhe shkallën e amortizimit në vit. |

1.6 Përlllogaritja e kostove administrative [blloku 6]

Qëllimi i këtij blloku është llogaritja e kostove administrative të nevojshme për të drejtuar të gjithë sistemin, zhvilluar strategji dhe politika, për të siguruar eficiencë dhe efektivitet, ofruar trajnime dhe aftësime etj.

Në këtë zë të koston futen dhe nevojat për infrastrukturë mbështetëse për personelin, që përfshin uniforma, mjete për grumbullimin, pastruesit kimikë etj.

Kostot administrative mund të përfshijnë koston e nevojshme për rikuperimin e kostove dhe për fushatat e ndërgjegjësimit publik, e cila mund të shtohet më vete në sistem ose të jetë pjesë e kostove të përgjithshme administrative. Ky vendim merret në bazë të kapaciteteve dhe nevojave të NJJV-së.

Përveç kësaj, duhen llogaritur të ardhurat neto, të cilat kërkohen për teknologji të reja, zgjerimin e shërbimit dhe çështje të tjera të paplanifikuara dhe të nevojshme.

Shifra është vendosur si një përqindje e kostove totale të 6 blloqeve të zhvilluara më sipër.

Tabela 8

NDËRTIMI I NJË TABELE LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 6]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|--|---------------|-------------------|---|
| A | Kostoja e administrimit (total) | % | Numër fiks | Përlllogaritur nga formula si % e kostove totale operacionale. |
| B | Kostot administrative të tjera (p.sh. për grumbullim të tarifës) | % | Numër fiks | Përlllogaritur nga formula si xx% e kostove totale operacionale. |
| C | Kostot administrative për fushat e ndërgjegjësimit | % | Numër fiks | Përlllogaritur nga formula si xx% e kostove totale operacionale. |
| D | Kostot administrative (totale) | Lekë/vit | Variabël | Përlllogaritur me formulë (%A+B+C * total operacione). |

| | | | | |
|----------|------------------------|-----------------|----------|--|
| E | Të ardhura neto | <i>Lekë/vit</i> | Variabël | Përlogaritur nga formula (% * total operacione). |
|----------|------------------------|-----------------|----------|--|

1.7 Përlogaritja e kostove totale të shërbimit [Blloku 7]

Ky bllok mundëson një paraqitje përfundimtare të kostove totale.

Tabela 9

NDËRTIMI I NJË TABELE LLOGARITJESH PËR KËTË BLOK TË SISTEMIT TË LLOGARITJES SË KOSTOS [TC 7]

| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|----------|---|---------------|-------------------|---|
| A | Kostoja totale të investimi (1 herë) | <i>Lekë</i> | Variabël | Kjo vlerë është e barabartë me shumë e nevojshme për blerjen e kamionëve dhe kazanëve në vitin e parë të shërbimit. |
| B | Kostot totale vjetore | <i>Lekë</i> | Variabël | Kjo përlogaritet si shumë e kostove operacionale + të trajtimit + administrative dhe fitim neto + amortizim. Kjo shumë përcakton buxhetin vjetor për menaxhimin e mbetjeve. |
| C | Kostot totale operacionale dhe investimet për vitin e parë | <i>Lekë</i> | Variabël | Përlogaritur nga formula si shumë (A + B) dhe përfaqëson kapacitein e nevojshëm financiar për të nisur shërbimin e menaxhimit të mbetjeve. |

Duke renditur të gjitha tabelat e mësipërme dhe duke i lidhur mes tyre, zhvillohet një sistem i plotë i llogaritjes së kostos. Ky sistem do të japë informacion mbi nevojat për investime, personel, operacione, amortizimin e mjeteve dhe kosto të tjera, në mënyrë që të të paraqiten në mënyrë të detajuar të vendimmarrësi vendor.

a) Përlogaritja e kostove për tonë mbetje

Në thelb kostoja për trajtimin e një ton mbetje, llogaritet si një pjesëtim të kostos totale operacionale me sasinë e mbetjeve të gjeneruara në vit.

Për të bërë një gjë të tillë, shtoni poshtë çdo blloku një rresht dhe përdorni formulën për të pjesëtuar shumën totale të bllokut me sasinë e mbetjeve të gjeneruar për vit.

b) Përlogaritja e kostove për banorë

Këtu përdorim numrin total të banorëve të shërbyer për të kuptuar koston për gjeneruesin.

Për të bërë një gjë të tillë, shtoni poshtë çdo blloku një rresht dhe përdorni formulën për të pjesëtuar shumën totale të bllokut me numrin total të banorëve të shërbyer (jo regjistruar).

Në fund rezultatet sugjerohet të grupohen në katër kategori bazë të menaxhimit, për të kuptuar shkallën e influencës së secilit prej tyre në koston totale:

- grumbullim;
- transport;
- amortizim;
- trajtim në impiante.

Për të bërë këtë ndërtohet tabela si më poshtë.

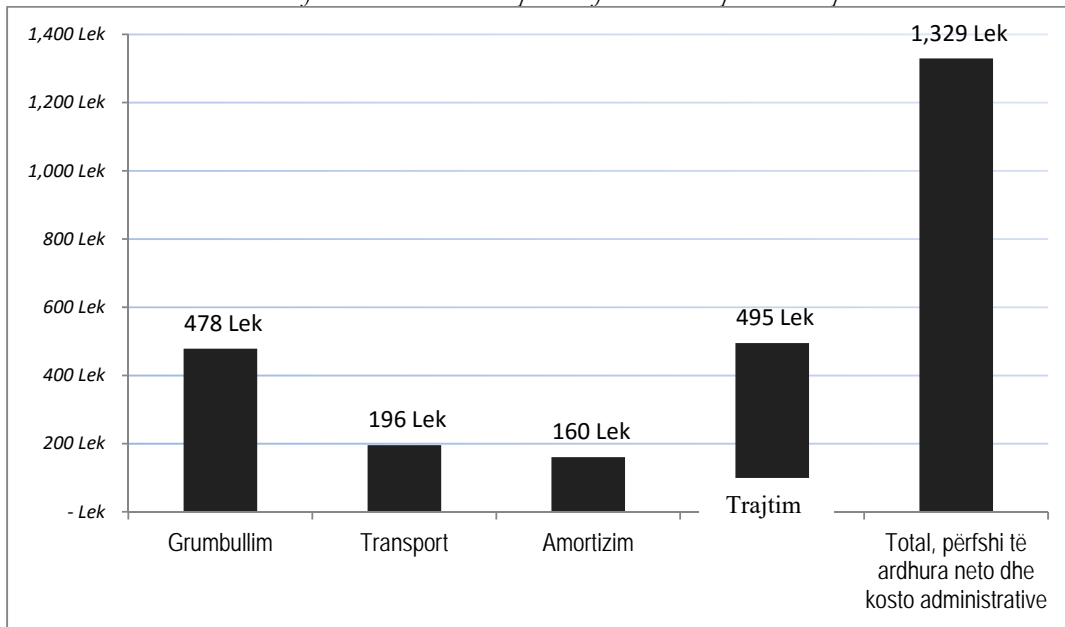
Tabela 10

SHPËRNDARJA E KOSTOVE PËR BANORË DHE PËR TONË MBETJE

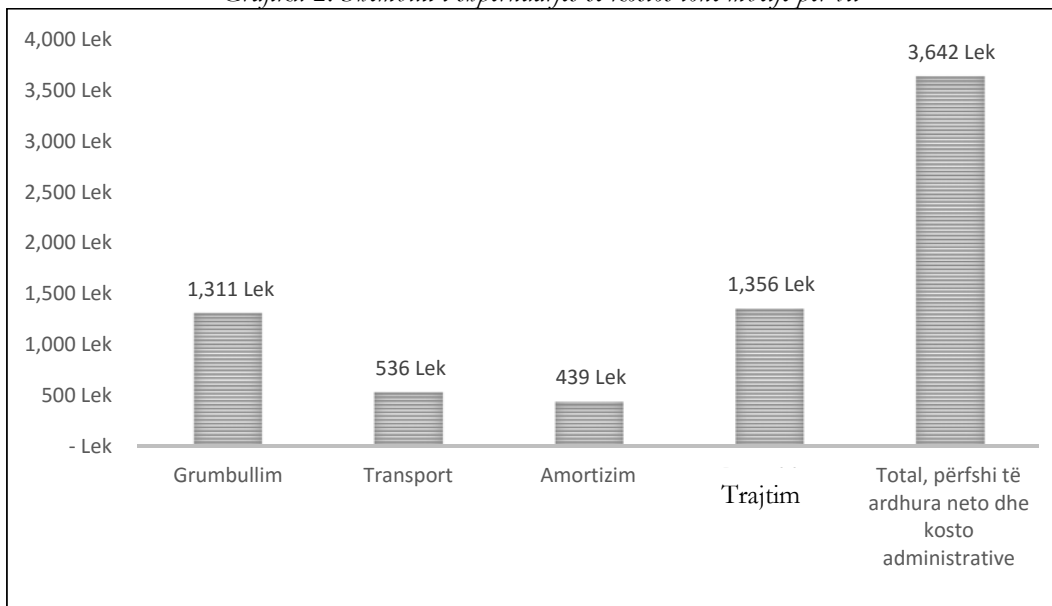
| Ref. | Zërat | Njësia matëse | Përdorimi i zërit | Komente |
|------|---|---------------|-------------------|---|
| A | Grumbullim (përfshin grumbullimin, mirëmbajtjen dhe personelin) | Lekë/ banorë | Variabël | Përlogaritur nga formula = [(Total grumbullim+ % mirëmbajtje për grumbullim + % personel për grumbullim) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)] / numrin e popullsisë së shërbyer |
| A1 | Grumbullim (përfshin grumbullimin, mirëmbajtjen dhe personelin) | Lekë/ tonë | Variabël | Përlogaritur nga formula = [(Total grumbullim+ % mirëmbajtje për grumbullim + % personel për grumbullim) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)] / sasinë e mbetjeve të gjeneruar në vit |
| B | Transport | Lekë/ banorë | Variabël | Përlogaritur nga formula = [(Total transport + % mirëmbajtje për transport + % personel për transport) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)]/ numrin e popullsisë së shërbyer |
| B1 | Transport | Lekë/ tonë | Variabël | Përlogaritur nga formula = [(Total transport + % mirëmbajtje për transport + % personel për transport) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)]/ sasinë e mbetjeve të gjeneruar në vit |
| C | Amortizim | Lekë/ banorë | Variabël | Përlogaritur nga formula = (Total amortizim) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)]/ numrin e popullsisë së shërbyer |
| C1 | Amortizim | Lekë/ tonë | Variabël | Përlogaritur nga formula = (Total amortizim) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)]/ sasinë e mbetjeve të gjeneruar në vit |
| D | Trajtim në impiante | Lekë/ banorë | Variabël | Përlogaritur nga formula = (Total kosto trajtimi) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)]/ numrin e popullsisë së shërbyer |
| D1 | Trajtim në impiante | Lekë/ tonë | Variabël | Përlogaritur nga formula = (Total kosto trajtimi) * (Përqindje kosto administrative dhe të ardhura neto)]/ sasinë e mbetjeve të gjeneruar në vit |
| E | Kosto totale, duke përfshirë kostot administrative dhe të ardhura neto | Lekë/ banorë | Variabël | Përlogaritur nga formula (A+B+C+D) |
| E1 | Kosto totale, duke përfshirë kostot administrative dhe të ardhura neto | Lekë/ tonë | Variabël | Përlogaritur nga formula (A1+B1+C1+D1) |

Një grafik për një paraqitjen më të kuptueshme të rezultateve mund të ndërtohet me këto të dhëna, i cili së bashku me tabelën më sipër mundëson një fletë reference, e cila mund të printohet dhe përdoret nga NJVV-ja (shiko shembullin më poshtë).

Grafiku 1. Shembull i shpërndarjes së kostos për banorë për vit



Grafiku 2. Shembull i shpërndarjes së kostos tonë mbetje për vit



1.7.1 Përlogaritja e kostove gjatë sezonit turistik

Siç është shpjeguar dhe më lart, turistët dhe vizitorët në disa prej NJVV-ve kanë një ndikim të rëndësishëm në operacionet dhe shpenzimet për menaxhimin e mbetjeve. Sasia e mbetjeve, e gjeneruar për një kohë të shkurtër, mund të më pak se totali vjetor deri në shumëfish të tij për disa NJVV. Prandaj operacionet dhe shpenzimet preken në mënyrë të konsiderueshme, duke gjeneruar një barrë financiare shtesë për NJVV-në.

Duke qenë se kjo sasi mbetjesh nuk gjenerohet përgjatë të gjithë vitit, shpenzimet që lidhen me sezonin turistik sugjerohet që të trajtohen veçmas dhe t'u faturohen turistëve nëpërmjet një strategjie të zhvilluar nga NJVV-ja.

Për llogaritjen e këtyre shpenzimeve, mund të përdoret i gjithë sistemi i zhvilluar më sipër, duke konsideruar dy variabla:

- Numri i vizitorëve në ditë (mesatare ditore e turistëve gjatë sezonit turistik, marrë nga të dhënat e vitit të mëparshëm)
- Ditë zyrtare turistike për sezon (zakonisht 30–90 ditë).

SHTOJCA 2

MODELET E LLOGARITJES SË TARIFAVE PËR MENAXHIMIN E MBETJEVE

1.1 Principet e vendosjes së tarifës

Ekzistojnë mënyra të ndryshme për të përcaktuar tarifën që gjeneruesi duhet të paguajnë për shërbimet e mbetjeve (për shembull bazuar në konsumin e energjisë elektrike, në numrin e dhomave në shtëpi, në vëllimin e ndërtesës, në vlerën e ndërtesës, në numrin e njerëzve që jetojnë në shtëpi, në numrin e koshave dhe shpeshësinë e grumbullimit etj.). Asnjë prej tyre nuk është i përsosur dhe të gjitha sistemet janë subjekt i diskutimeve.

Zhvillimi i modeleve dhe, në terma të përgjithshëm, vendosja e tarifave bazohet në parimet kryesore të rikuperimit të kostos:

- **Mbulimi i kostos:** menaxhimi i mbetjeve duhet të sigurojë mbulimin e plotë të kostos, e cila përfshin koston e operimit dhe mirëmbajtjes, kostot administrative dhe të amortizimit.

- **Ndotësi pagan:** gjeneruesi i mbetjeve duhet të paguajë për eliminimin e saj në mënyrë sa më proporcionale, në zbatim të praktikave të mira, duke nxitur reduktimin e mbetjeve, ripërdorimin dhe riciklimin, si dhe duke iu shmangur sa më shumë të jetë e mundur hedhjes së mbetjeve në natyrë.

- **Barazia:** gjenerues të ngjashëm të mbetjeve duhet të paguajnë mundësisht tarifa të ngjashme.

- **Ekuivalenca:** shuma e tarifave të mbledhura duhet të jetë në përputhje me atë të shpenzimeve (jo nën e as mbi); të ardhurat nuk mund të përdoren për qëllime të tjera (p.sh. rrugë apo ujësjellës).

- **Transparenca:** tarifat duhet të reflektojnë kostot dhe qytetarët duhet të jenë të informuar në mënyrë transparente për kostot dhe llogaritjen e tarifave.

- **Thjeshtësia:** një element shumë i rëndësishëm është përcaktimi i një **sistemi të thjeshtë**, përshtatur në të dhëna të përballueshme dhe sa më i lirë të jetë i mundur në koston e aplikimit (llogaritja e faturimit dhe arkëtimit).

Respektimi i këtyre parimeve duhet të jetë objektivi i vendosjes së tarifës, edhe pse ajo mund të jetë e kufizuar nga disponueshmëria e të dhënave, përpos çështjeve të tjera. Kështu, duhet të gjendet një kompromis mes këtyre parimeve të ndryshme dhe racionalitetit të aplikimit të tyre.

Sa më shumë të jetë e mundur, sistemi duhet:

1. Të bazohet në të dhënat ekzistuese;
2. Të jetë i lehtë për t'u ndërtuar dhe për t'u përditësuar;
3. Të jetë i përshtatshëm për familjet, institucionet dhe bizneset;
4. Të jetë i përshtatshëm për një integrim në një sistem të faturimit ekzistues (nëse ka);
5. Të mos jetë burim i punës shtesë administrative.

1.2 Kategoritë e adresuara / klientët

Sipas kategorive të gjenerimit të mbetjeve shtëpiake, tarifa do të përcaktohet e ndryshme për tri grupet kryesore/klientët, si më poshtë:

1. Familjare/familjet;
2. Publike/institucionale; dhe
3. Private/bizneset.

Çdo familje, institucion apo biznes përfaqëson një njësi, të cilit do t'i lëshohet një faturë.

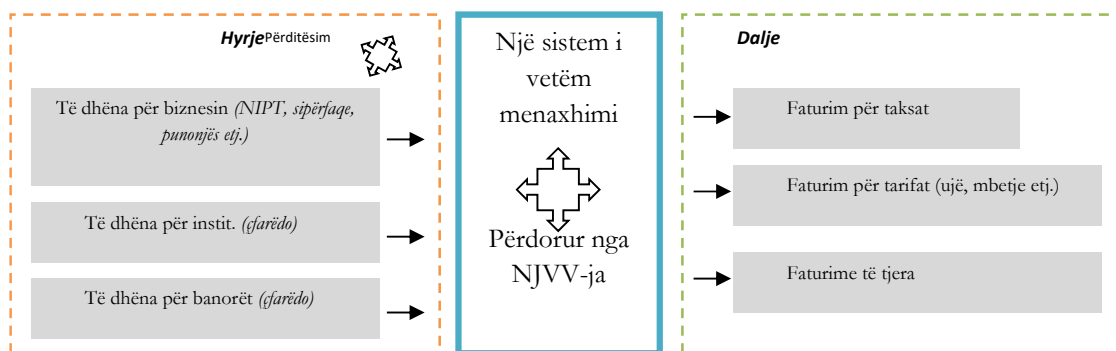
1.3 Përdoruesi i manualit / njësia e zbatimit

Sipas legjisllacionit shqiptar, menaxhimi i mbetjeve shtëpiake është një shërbim që administrohet nga njësitë e vetëqeverisjes vendore brenda territorit të juridiksionit të tyre. Bazuar në të njëjtin kuadër, autoriteti për menaxhimin financiar të shërbimit është NJVV-ja. Prandaj, përdoruesi i këtij manuali është administrata e NJVV-së.

Duke marrë në konsideratë kapacitetet e çdo NJVV-je, vendosja e tarifave dhe përdorimi i këtij manuali është i lidhur me zyrën e taksave. Sidoqoftë, ai do të jetë i koordinuar në mënyrë shumë efektive dhe me sektorin/departamentin e ofrimit të shërbimeve, në mënyrë që të sigurohet përditësimi i sistemit dhe i mbledhjes së informacionit dhe efikasiteti i zbatimit.

Përdorimi më i mirë i sistemit do të jetë integrimi i tij në sistemin tatumor aktual. Kryqëzimi i informacionit do të bëhet në një sistem, në mënyrë që të dhënat të shtohen një herë (p.sh. emri i biznesit, sipërfaqja dhe të punësuarit) dhe të përdoret për qëllime të ndryshme, duke përfshirë faturimin për shërbimet e mbetjeve shtëpiake.

Ky është një shembull ilustrues i këtij sistemi.



2. Zhvillimi i sistemit të përshtatshëm të faturimit

Ka modele të ndryshme të mundshme, të cilat kanë avantazhet dhe dizavantazhet e tyre.

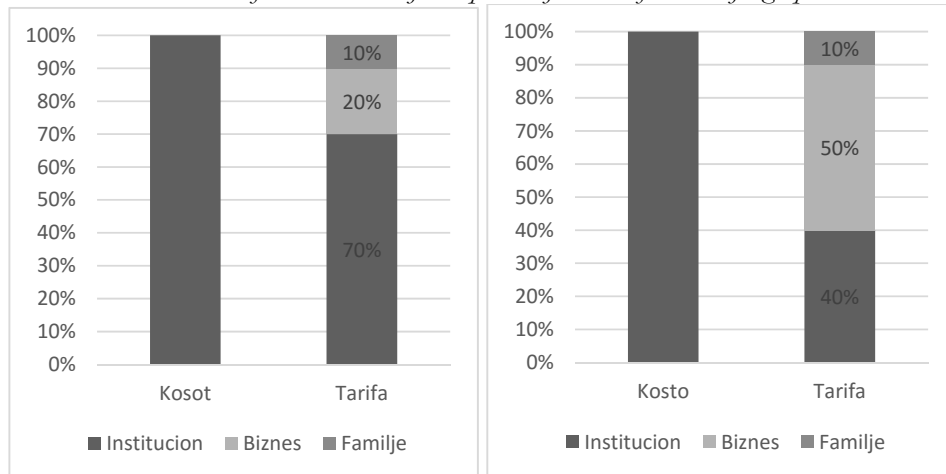
Zgjedhja e modelit dhe parametrat e tij do të varen nga faktorë të ndryshëm, si:

1. Specifika e NJVV-së: urbane, rurale, industriale, bregdetare, turistike, malore etj., të cilat do të ndikojnë llojet e gjenerimit të mbetjeve.

2. Specifikat e gjenerimit të mbetjeve dhe mbledhjen në NJVV: gjeneruesit e mëdhenj mund të ndryshojnë shumë nga njëri tek tjetri: tregjet, bizneset, restorantet, industria, bujqësia, administrata, kopshtet, plazhet etj.

3. Shpërndarja e ngarkesës së tarifës totale ndërmjet kategorive të ndryshme varet shumë nga kushtet vendore dhe qasja e vendimmarrësit. *(Sihb shembujt te grafikët.)*

Grafiku 1. Shembuj të shpërndarjes së tarifës ndërmjet grupeve



4. Orientimi i politikave nga autoritetet kundrejt qytetarit.
5. Gjendja financiare e njësisë së vetëqeverisjes vendore.
6. Të dhënat e disponueshme. Ky kriter është ndoshta më i rëndësishmi.

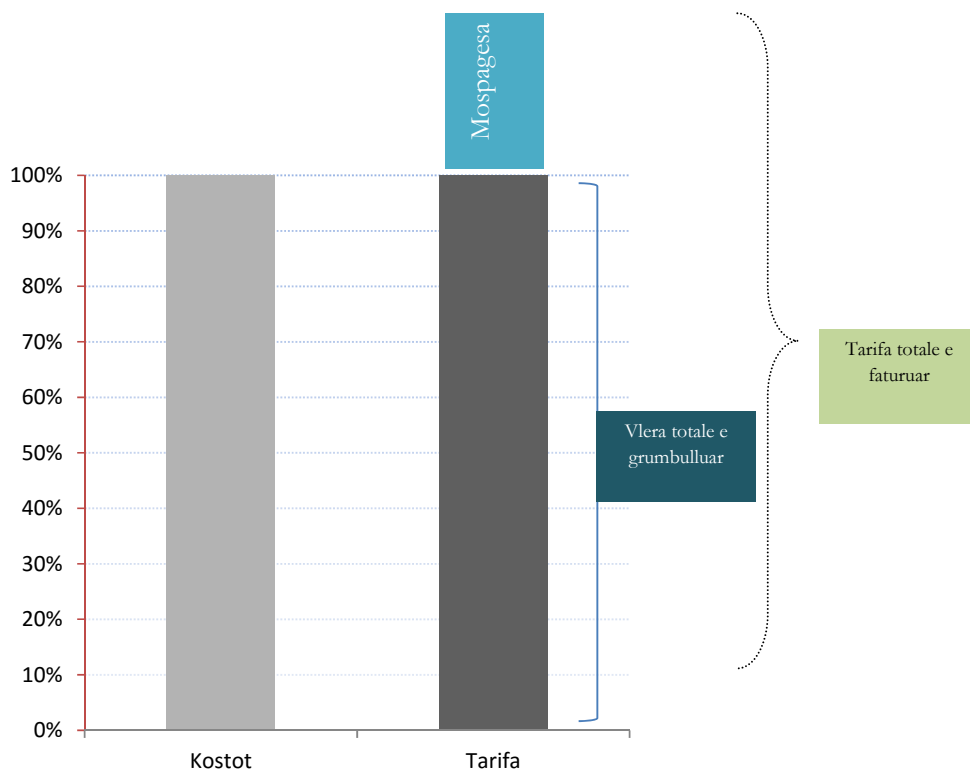
Cilido qoftë modeli i zgjedhur, përlllogaritja e tarifës është gjithmonë e bazuar në vlerën e buxhetit vjetor të grumbullimit të mbetjeve. Një sistem standard i llogaritjes së koston së menaxhimit të mbetjeve është i bazuar në qendrat e mëposhtme të koston:

1. Të dhëna të përgjithshme për njësinë administrative;
2. Investimet kapitale (kryesisht kamionë dhe kazanë);
3. Shpenzimet operative (mirëmbajtja, grumbullimi, transporti, personeli, lënda djegëse);
4. Kostot e trajtimit (tarifa e hyrjes) ose trajtim tjetër apo aktivitete të riciklimit;
5. (Riinvesto) shpenzimet e amortizimit;
6. Kostot administrative dhe informative.

Përveç kësaj, shuma totale e tarifës duhet të marrë në konsideratë përqindjen e pambuluar (shkallën e mospagimit). Ajo duhet të jetë pjesë e vendimit të NJVV-së për të përcaktuar se cila pjesë e koston duhet të jetë e mbuluar nga të ardhurat tarifore dhe cila pjesë do të mbulohet nga të ardhurat e tjera të njësisë së vetëqeverisjes vendore. Shuma e vërtetë e parave të mbledhura në vit duhet të mbulojë koston reale vjetore të shpenzuar për menaxhimin e mbetjeve, me qëllim sigurimin e qëndrueshmërisë së shërbimit.

Kjo ilustron nga grafiku në vijim:

Grafiku 2. Dinamika e mbulimit të kostos



Në të gjitha rastet, rekomandohet të zgjidhet një model sa më i thjeshtë të jetë e mundur.

3. Paraqitja e modelit

Ky dokument paraqet **një model** të përlllogaritjes dhe menaxhimit të tarifës, i cili quhet modeli progresiv.

3.1 MODELI PROGRESIV

3.1.1 Përfaqsjë që sjell modeli

Ky model përfaqëson një qasje më gjithëpërfshirëse në menaxhimin e tarifave. Ajo përfshin më shumë tregues të gjenerimit të mbetjeve dhe hap mundësitë e krijimit të stimujve financiarë për praktikën e mira. Megjithatë, duhet pasur parasysh se ky model ka nevojë për shumë të dhëna dhe përpunim të tyre.

Modeli është zhvilluar dhe konsoliduar në bazë të përvojës së modelit për menaxhimin e tarifave për furnizimin me ujë, duke përdorur faktorin e faturimit si kriter vendosje të tarifës (shih 4.3.3), e cila në vetvete llogaritet nga një përzierje e disa treguesve.

Tarifa përcaktohet për tri kategoritë e gjeneruesve/klientëve, duke mos përcaktuar asnjë kriter paraprak shpërndarje të barrës së kostos. Në këtë rast, shpërndarja ndërmjet kategorive është e rregulluar vetë në bazë të multikritereve të vendosura për secilin grup klientësh. Këto kritere, të përshkruara qartë më poshtë, janë: a) prania e oborrit; b) madhësia; c) largësia nga qendra e qytetit/njësisë admini-strative deri te gjeneruesi; d) masat për prodhuesit e mëdhenj apo të veçantë; e) masat reduktuese (nxitëse).

Në thelb, në këtë model, çdo gjenerues duhet të paguajë tarifën e referencës (faktorin e faturimit = 1), e cila rritet në bazë të faktorëve të tjerë që shpjegohen më vonë në këtë kapitull.

Modeli ofron mundësinë për përjashtimin e familjeve nën skemën e ndihmës sociale. Si shpjegohet dhe më sipër, përdorimi i këtij parametri zbritjeje është një vendim politik vendor, me ligj është këshilli lokal, i cili vendos për një përjashtim të plotë, gjysmëtarifor ose përfshirjen e këtij grupi në tarifa.

Modeli konsideron normën totale të mospagimit, por në përqindje të akumuluar, duke marrë parasysh shumën e parave të pambledhura nga viti i kaluar si një numër total/përqindje. Njësoj si më sipër, përqindja e mospagesës rrit tarifën për paguesit e rregullt. Vendimi për të rishpërndarë

shpenzimet për paguesit e rregullt është një vendim politik. NJVV-ja mund të përdorë fonde të tjera për të mbuluar këtë hendek dhe për të shmangur shpenzimet shtesë, të padrejta për paguesit e rregullt.

Përdorimi i të gjithë treguesve dhe kriterëve është shpjeguar më poshtë.

Modeli i respekton parimet kryesore tarifore në nivelin e mëposhtëm:

| Parimet | + | - |
|------------------------|--|---|
| Ndotësi paguan | Llogaritje më e detajuar e tarifave e bazuar në disa tregues, e cila avancojnë kuptimin për nivelin e ndikimit të çdo gjeneruesi. Modeli mundëson stimulimin për menaxhimin me mençuri të mbetjeve, duke futur faktorin reduktim tarifor. | - |
| Transparenca | Modeli siguron transparencë të plotë për përdoruesit, duke prodhuar një faturë të detajuar. Disa parametra përdoren për të dalluar çdo klient nga tjetri. Sistemi tarifor mund të përdoret për qëllime informative në faturë. | - |
| Eficienca menaxheriale | Mundëson një informacion të plotë për çdo klient. | Kërkon shumë të dhëna paraprake dhe një përditësim të shpeshtë të disa prej tyre. Sistemit duhet të përdoret vetëm nga profesionistë të trajnuar. |

3.1.2 Të dhënat e nevojshme

Për zhvillimin e këtij modeli, të dhënat e mëposhtme nga burimet përkatëse, janë të nevojshme:

| Të dhënat | Burimi i mundshëm | Arsyeja e përdorimit |
|--|---|--|
| Numri i familjeve | <i>Regjistri i Gjendjes Civile; Klientët e ndërmarrjes së ujësjellës-kanalizimeve; Zyra e ndihmës ekonomike</i> | <i>Të listohen në sistem si klientë zyrtarë</i> |
| Numri i pjesëtarëve të çdo familjeje | <i>Regjistri i Gjendjes Civile; Klientët e ndërmarrjes së ujësjellës-kanalizimeve</i> | <i>Të përdoren për nënfaktorin “madhësi”, ku për familjet është numri i pjesëtarëve të familjes.</i> |
| Sipërfaqja e pronës për çdo familje | <i>Zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme</i> | <i>Të përdoren në faktorin “oborr”. Sipërfaqja e oborrit është një faktor që përdoret për secilën pronë truall si faktor përlllogaritje të tarifës.</i> |
| Numri i bizneseve | <i>Zyra e taksave</i> | <i>Të listohen në sistem si klientë zyrtarë</i> |
| Sipërfaqja e pronës për çdo biznes | <i>Zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme</i> | <i>Të përdoren për nënfaktorin “madhësi”, e cila për biznesin është m².</i> |
| Kategoritë e biznesit dhe veprimtaria e tyre | <i>Zyra e taksave</i> | <i>Të përdoret për nënfaktorin “madhësi”, i cili është i kombinuar me faktorin e sipërfaqes duke gjeneruar së bashku një faktor të vetëm të madhësisë për këtë kategori.</i> |
| Numri i institucioneve | <i>Zyra e taksave; Zyra e arsimit</i> | <i>Të listohen në sistem si klientë zyrtarë</i> |

| | | |
|---|--|--|
| Numri i punonjësve/ përdoruesve të çdo institucioni | <i>Zyra e tatimeve</i> | <i>Të përdoren për nën faktorin ‘madhësi’, i cili për institucionet është numri i punonjësve/përdoruesve të regjistruar.</i> |
| Adresa për secilin klient (familje, institucion, biznes) | <i>Zyra e urbanistikës në NJVV; Zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme</i> | <i>Të përdoren për nënfaktorin “distanca nga qendra” në km.</i> |

3.1.3 Prezantim i detajuar i modelit (modeli mund të zhvillohet plotësisht në Excel)

Ky model është i bazuar në përdorimin e **faktorit të faturimit** dhe koeficientëve për llogaritjen e tarifës për çdo klient. Si model tarifor është shumë inovativ dhe koeficientët e paraqitur këtu janë propozuar në bazë të vlerësimit të përgjithshëm profesional, por jo në ligj, rregullore ose shembuj.

Modeli përdor dy fletë *Excel (sheets)* për zhvillimin e bazës së të dhënave:

1. Menaxhimi i të dhënave (*sheet 1*) ka tri tabela kryesore, si në vijim: a) Përcaktimi i kategorive; b) Llogaritja e faktorit të madhësisë; dhe c) Atribuimi i faktorit të faturimit.

2. Llogaritja e tarifave (*sheet 2*) ka dy tabela, si në vijim: a) Llogaritja e tarifës së referencës; dhe b) Llogaritja e tarifës për çdo klient.

3.1.3.1 Sheet 1. Menaxhimi i të dhënave

Tabela 5. Hapi 1: Përcaktimi i kategorive dhe parametrave që do të influencojnë tarifën për çdo klient (=“malus”)

| Faktorët e përlogaritjes së tarifës | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------|--------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|---------|--------|----------------------------------|--------|--|------|
| Kategoria | | Oborr | | Madhësia** | | | Distanca nga qendra | | | Prodhues “i madh” apo i veçantë* | | Masat reduktuese (incentiva) (përdoret në rastet e aprovuara, që kualifikohen për këtë masë) | |
| | | Jo | Po | <i>E vogël</i> <i>1–3 pers.</i> | <i>E mesme</i> <i>4–6 pers.</i> | <i>E madhe</i> <i>>6 pers.</i> | 0–5 km | 5–10 km | >10 km | Jo | Po | Jo | Po |
| Familje | | + 0% | + 100% | 0% | + 40% | + 80% | 0% | + 20% | + 40% | + 0% | + 100% | -0% | -20% |
| Institucion | | + 20% | + 100% | 20% | + 60% | + 2.7% | + 20% | + 40% | + 60% | + 20% | + 100% | -0% | -20% |
| Biznese kat. 1 | Prodh. i ulët | + 20% | + 100% | + 20% | + 40% | + 20% | + 20% | + 40% | + 60% | + 20% | + 100% | -0% | -20% |
| Biznese kat. 2 | Prodh. i mesëm | + 20% | + 100% | + 40% | + 60% | + 20% | + 20% | + 40% | + 60% | + 20% | + 100% | -0% | -20% |
| Biznese kat. 3 | Prodh. i lartë | + 20% | + 100% | + 60% | + 80% | + 20% | + 20% | + 40% | + 60% | + 20% | + 100% | -0% | -20% |

* Aplikohet mbi bizneset dhe institucionet që prodhojnë mbejje të ngjashme me ato urbane (përfshirë spitalet, inertet apo mbejjet industriale).

** Nuk mund të kalojë + 900% (tavani 345 punonjës ose 2250 m²).

3.1.3.2 *Sheet 1*. Përlllogaritja e faktorit të madhësisë

Tabela 6. Hapi 2: Nëntabelë e lidhur me seksionin e përlllogaritjes së faktorit të madhësisë

| Kategoria | Madhësia | | | Komente |
|-----------------------|------------------|------------------|---|---|
| | <i>E vogël</i> | <i>E mesme</i> | <i>E madhe</i> | |
| | <i>1-3 pers.</i> | <i>4-6 pers.</i> | <i>>6 pers.</i> | |
| Familje | 0% | + 40% | + 80% | |
| | 15 | 30 | > 30 punonj., për çdo punonj. shitesë | Sipas studimeve të ADEME (Francë), sasia e mbetjeve të gjeneruara nga një punonjës përfaqëson 20% të mbetjeve të gjeneruara nga një person në familje. => 5 punonjës = 1 një person në familje |
| Institucion | + 20% | + 60% | + 2.7% | Për “e vogël” në “të mesme” = +40% për 15 persona = +2.7% për person |
| | 50 | 100 | > 100 m², për çdo 50 m² shitesë | |
| Biznese kat. 1 | + 20% | + 40% | + 20% | Kategoria 1, përfshin kategoritë: shërbime, profesione të lira dhe ambulante ³ . |
| Biznese kat. 2 | + 40% | + 60% | + 20% | Kategoria 2, përfshin kategoritë: shitje me pakicë, shitje me shumicë dhe transport. |
| Biznese kat. 3 | + 60% | + 80% | + 20% | Kategoria 3, përfshin kategorinë: prodhim. |

³ Shpërndarja e bizneseve brenda kategorive është bazuar në legjislacionin shqiptar për taksat, duke i kombinuar kategoritë e biznesit dhe veprimtarinë e tyre. Shpërndarja e bizneseve në kategori nuk bazohet në kategorinë e madh apo e vogël, por vetëm në fushën e veprimtarisë që shpjegohet më lart. Referenca ligjore është sipas ligjit nr. 8978, datë 12.12.2002, “Për taksën vendore për biznesin e vogël” dhe udhëzimit të Ministrisë së Financave nr. 4, datë 27.1.2003, “Për taksën vendore mbi biznesin e vogël”.

3.1.4 Shpjegimi i faktorëve të përdorur në tabelat më sipër dhe mënyra e përdorimit të tyre

a) Faktori oborr

Futja e këtij faktori vjen nga vëzhgimi që është bërë në njësitë e vetëqeverisjes vendore të mëdha (p.sh. Shkodrës), ku një pjesë e rëndësishme e mbetjeve është vegjetale dhe vijnë nga kopshtet individuale. Eliminimi i këtyre mbetjeve vegjetale, që shpesh janë shumë voluminoze, kushton shumë për njësinë. Kjo kosto shtesë duhet të mbështetet nga pronarët e këtyre oborreve. Kjo është arsyeja pse modeli propozon dyfishim të faktorit referencë (+100%) për gjeneruesit të cilët kanë një oborr. Përdorimi i këtij faktori ofron një qasje progresive për të krijuar një komunikim me komunitetin, e cila e kombinuar me “faktorin e nxitjes” (aplikimit të masave ligjore për zvogëlimin e tarifës), ofron një nxitje për kompostimin dhe zgjidhje të tjera.

Lidhur me këtë faktor, Njësia e Vetëqeverisjes Vendore duhet të konsiderojë si më poshtë:

- Cila është përqindja e mbetjeve vegjetale që vijnë nga kopshtet?
- Sa ndikon kjo në koston e shërbimit (grumbullimit, transportit dhe të trajtimit)?

Modeli i propozon shkallën e ndikimit si më poshtë të faktorit oborr për llogaritjen e tarifave, por proporcionet mund të përshtaten nga vetë njësia:

| Kategoria | Oborri | |
|-------------|------------------|-----------------------------------|
| | Jo | Po |
| Familje | + 0% | + 100% |
| | - | Oborr = gjenerim i lartë mbetjesh |
| Institucion | + 20% | + 100% |
| | Masë mbështetëse | Oborr = gjenerim i lartë mbetjesh |
| Biznes | + 20% | + 100% |
| | Masë mbështetëse | Oborr = gjenerim i lartë mbetjesh |

Një vlerë bazë prej +20% aplikohet mbi tarifën për bizneset dhe institucionet, për të mbështetur uljen e barrës për popullatën.

b) Faktori madhësi

Ky faktor supozon se sasia e mbetjeve të gjeneruara ndikohet nga “madhësia” e prodhuesit. Faktori i madhësisë përllogaritet në mënyrë të ndryshme për çdo kategori gjeneruesish.

Familjet

Gjenerimi i mbetjeve është në proporcion me numrin e njerëzve që jetojnë në familje. 3 kategori janë propozuar.

Modeli i propozon ndikimin e mëposhtëm të faktorit madhësi në llogaritjen e tarifës:

| Kategoria | Madhësia | | |
|-----------|------------------|------------------|--------------------|
| | <i>E vogël</i> | <i>E mesme</i> | <i>E madhe</i> |
| | <i>1-3 pers.</i> | <i>4-6 pers.</i> | <i>>6 pers.</i> |
| Familje | 0% | + 40% | + 80% |

Koeficientët mund të përshtaten nga Njësia e Vetëqeverisjes Vendore, sipas kushteve dhe politikave vendore.

Institucionet⁴

Kategoritë janë përcaktuar në bazë të numrit të të punësuarve, në bazë të kriterëve të përcaktuara për familjet (5 punonjës janë konsideruar si 1 person i një familjeje). Këto kategori mund të ndryshohen në përputhje me njohuritë lokale të institucioneve.

Ndërsa për faktorët e tjerë, një bazë minimale prej 20% është aplikuar në llogaritjen e tarifave për të gjitha institucionet. Për një numër të mesëm punonjësish, aplikohet një shtesë prej 40% dhe për më tej një vlerë prej 2,7% aplikohet për çdo punonjës shtesë kur

⁴ Sipas studimeve të ADEME-së (Francë), gjenerimi i mbetjeve nga 1 punëtor përfaqëson 20% të mbetjeve të gjeneruara nga 1 person në familje. => 5 punonjës = 1 person në kategorinë familje.

institucioni është më shumë se 30 punonjës.

Tabela më poshtë paraqet mënyrën si bëhet kjo përlogaritje në Excel

| Kategoria | Madhësia | | |
|---------------------|-------------------|----------------|---|
| | <i>E vogël</i> | <i>E mesme</i> | <i>E madhe</i> |
| | <i>1-15 pers.</i> | <i>16-30</i> | <i>> 30 puno. për çdo punonj. shtesë</i> |
| Institucione | + 20% | + 60% | + 2.7% |

Një tavan prej +900% është vendosur (rregullohet me anë të formulës), në mënyrë që ndalohet rritja e mëtejshme e këtij ky faktori kur ai çon në një faktor të faturimit më të lartë se dhjetë herë faktorin referencë të faturimit. Kjo do të thotë se mbi 345 të punësuar, ky faktor nuk do të rritet më. Mundësia e kufizimit të këtij faktori është në dorë të Njesisë së Vetëqeverisjes Vendore për ta përdorur.

Bizneset

Për përcaktimin e faktorit të madhërisë, në bazë të përvojës me këtë kategori gjeneruesish, është bërë ndarja e tyre në 3 kategori, mbështetur në grupimet që bëhen nga ligji për taksat vendore^{5, 6}:

Kategoria 1 Gjeneruesi në shkallë të vogël të mbetjeve, ku hyjnë: **shërbimet, profesionet e lira dhe ambulancat**

Kategoria 2 Gjeneruesi në shkallë të mesme të mbetjeve, ku hyjnë: **dyqane me pakicë, dyqanet me shumicë dhe transporti**

Kategoria 3 Gjeneruesi në shkallë të lartë të mbetjeve, ku hyjnë: **prodhimi**.

Këtu koeficienti është i bazuar në sipërfaqen e ndërtesës (vetëm truall) të përdorur nga biznesi. Njësia bazë minimale është 50 m², e cila mund të ndryshohet në përputhje me njohuritë lokale.

Për faktorët e tjerë: një bazë prej 20% aplikohet në llogaritjen e tarifave për të gjitha bizneset; +40% për kategorinë e dytë dhe 60% për kategorinë e tretë. Pastaj, koeficienti është në rritje 20% për çdo 50 m² shtesë.

Tabela më poshtë paraqet mënyrën si bëhet kjo përlogaritje në Excel

| Kategoria | | Madhësia | | |
|-----------------------|-----------------------|--|--|--|
| | | <i>E vogël</i> | <i>E mesme</i> | <i>E madhe</i> |
| | | <i>sip. e biznesit: 0-50 m²</i> | <i>sip. e biznesit: 50-100 m²</i> | <i>> 100 m², për çdo 50 m² shtesë</i> |
| Biznese kat. 1 | prodh. i ulët | + 20% | + 40% | + 20% |
| Biznese kat. 2 | prodh. i mesëm | + 40% | + 60% | + 20% |
| Biznese kat. 3 | prodh. i lartë | + 60% | + 80% | + 20% |

Një tavan prej +900% është përcaktuar, në mënyrë që të ndalohet rritja e mëtejshme e këtij faktori kur çon në një faktor të faturimit më të lartë sa dhjetë herë faktori referencë i faturimit. Kjo do të thotë se mbi 2.250 m², ky faktor nuk do të rritet më. Mundësia e kufizimit të këtij faktori është në dorë të Njesisë së Vetëqeverisjes Vendore për ta përdorur.

⁵ Ligj nr. 8978, datë 12.12.2002, “Për taksën vendore të biznesit të vogël”, i ndryshuar.

⁶ Ministria e Financave urdhër nr. 4, datë 27.1.2003, “Për taksën vendore të biznesit të vogël”.

| | |
|---|---|
| <p>c) Faktori distancë⁷</p> | <p>Ndërtimet e shpërndara kudo janë një burim i shpenzimeve të larta për shërbimet publike, duke përfshirë menaxhimin e mbetjeve. Ideja e këtij faktori në distancë është që të reflektojnë koston shtesë për komunitetin për mbledhjen dhe transportin në distancë “të largët”. Megjithatë, distanca nuk ka të bëjë me gjenerimin e mbetjeve dhe prodhuesi nuk ka asnjë ndikim mbi të. Kjo është arsyeja pse koeficientët e propozuar nuk janë shumë të lartë (20% për çdo hap).</p> <p>Lidhur me përdorimin e këtij faktori, Njësia e Vetëqeverisjes Vendore duhet të marrin në konsideratë si në vijim:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kategoritë dhe koeficienti duhet të përshtaten me cilësitë e veçanta të NJVV-së (shpërndarjen, nivelin ekonomik, kapacitetet teknike etj.). - Cila është politika e NJVV-së në lidhje me menaxhimin e territorit? A ka një vullnet për përqendrimin e ndërtimeve? Nëse po, koeficienti mund të jetë më i lartë që të nxisë këtë politikë. - Sa e ndikojnë gjeneruesit e mbetjeve në distancë të largët koston e shërbimit (grumbullimin, transportimin dhe trajtimin)? - Të merret në konsideratë se disa klientë me të ardhura të ulëta mund të gjenden larg për shkak të disa arsyeve, duke përfshirë edhe ato ekonomike (fshatrat e largëta). - Vëmendje e veçantë u duhet kushtuar klientëve që janë jashtë zonës së shërbimit ose të keqshërbyer (reduktim tarifor apo përjashtim). |
| <p>d) Prodhues “i madh” ose i veçantë</p> | <p>Ky faktor është më i rëndësishëm për bizneset dhe institucionet sesa familjet. Ai është futur për të kompensuar situatën ku prodhuesi nuk ka kopsht, ka marrë me qira një ndërtesë të vogël me pak të punësuar në qendër të qytetit, por prodhon sasi të madhe të mbetjeve, për shkak të natyrës së veprimtarisë së tij. Në këtë rast, nëse do të bazohet vetëm në faktorët, kopsht madhësi dhe distancë, ky gjenerues do të paguante tarifë shumë të ulët. Ky faktor i jep mundësinë NJVV-së që të rregullojë shkallën e tarifës, në mënyrë të tillë që t'i përgjigjet shkallës së ndikimit të këtij biznesi në menaxhimin e mbetjeve.</p> <p>Si një vendim teknik dhe politik, NJVV-të duhet të marrin në konsideratë si në vijim:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vendimi për të përcaktuar si një gjenerues i madh një biznes i takon NJVV-së dhe bazohet në vlerësimin teknik të bërë nga administrata. Ky është, gjithashtu, një instrument për nxitjen e praktikave të mira. - Krahasuar me bizneset e tjera apo institucionet të njëjtën gamë gjenerimi (në lidhje me madhësinë), sa më shumë mbetje këta gjenerojnë? 2, 5, 10 herë më shumë? Kjo mund të jetë një bazë për të zgjedhur koeficientin e duhur. |
| <p>e) Faktori për masat zbutëse (incentivat)</p> | <p>Ky faktor jep mundësinë për të ulur tarifën e gjeneruesit, i cili aplikon masa ligjore dhe të miratuara nga NJVV-ja në reduktimin e sasisë së mbetjeve. NJVV-ja mund të propozojë një listë të masave që duhet të zbatohen për të përfituar nga ky faktor, si për shembull:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Të ndajë letrën/ambalazhin dhe PET/plastikën dhe t'i nxjerrë këto rryma mbetjesh në rrugë vetëm në ditët e përcaktuara nga NJVV-ja (në rast se njësia e aplikon këtë strategji). - Të bëjë kompostim mbetjesh. - Të përdorë zgjidhje të veçanta dhe private. <p><u>Marrja e informacionit mund të jetë e komplikuar dhe të marrë shumë kohë.</u></p> <p>Ky faktor mund të konsiderohet i vështirë për t'u përdorur dhe për më tepër për t'u faktuar. Një mënyrë do të ishte që vetë klienti të faktojë punën që bën dhe arsyen pse e meriton të përfitojë nga kjo zbritje.</p> <p>Lidhur me këtë faktor, NJVV-ja duhet të konsiderojë si vijon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Çfarë lloj masash dëshiron të mbështesë NJVV-ja? - Cili është ndikimi i kësaj mase? Sa reflektohet ajo në kosto (uljen e saj)? |

⁷ Me distancë nga qendra e qytetit apo njësisë administrative do të kuptojmë **rrezen e largësisë nga kjo qendër deri te gjeneruesi/klienti (distancën lineare në km)**, jo distancën që kryen kamioni i rrugës, duke grumbulluar deri në destinacion.

3.1.4.2 Sheet 2. Përlogaritja e tarifës

Në fletën tjetër në *Excel* mund të nderohet përlogaritjes së faturës në vlerë monetare. Kjo tabelë i merr të dhënat e nevojshme nga fleta e sipërshpjeguar e *Excel*. Përdoruesi mund të analizojë formulat përkatëse për të parë se ku lidhet çdo qelizë e kësaj tablele.

Tabela 8. Hapi 4: Sheet 2. Përlogaritja e tarifës referencë (shembull)

| Të dhënat bazë | Vlera | Njësia | [Vlera] e shpjeguar |
|---|------------|-------------|---|
| Kostoja e buxhetit | | | |
| Buxheti total i menaxhimit të mbetjeve | 80'000'000 | Lekë/vit | Kostoja totale që shpenzon njësi për menaxhimin e mbetjeve në vit. |
| Klientët | | | |
| <i>Të dhënat më poshtë vijnë nga tabela e mësipërme (sheet 1)</i> | | | |
| Numri i njësive të faturimit | 46.4 | njësi | Grumbullohen nga formula. Numri mblidhet nga shuma e të gjitha njësive të faturimit të prodhuara nga tabela e mësipërme te sheet 1. |
| Shkalla totale e mospagimit | 30 | % | Përqindja totale e tarifës që nuk mblidhet. Kjo shifër i shpërndahet të gjithë pagesve të rregullt. NJVV-ja mund ta subvencionojë këtë shumë, në vend që ta rishpërndajë. |
| Përlogaritja e tarifës bazë/referencë | | | |
| Frekuenca e tarifimit | 2 | Fatura/vit | |
| Tarifa referencë | 1400 | Lekë/faturë | Kjo tarifë do të paguhet nga të gjithë klientët, të cilët kanë faktorin e faturimit të barabartë me 1. |
| Tarifa referencë, duke përfshirë dhe shkallën e mospagesës | 1800 | Lekë/faturë | Kjo është tarifa bazë reale, e cila merr në konsideratë dhe shumë totale të mospagimit, për të arritur mbulimin total të kostos së shërbimit. |

Tabela 9. Hapi 5: Sheet 2. Përlogaritja e tarifës për çdo klient (shembull)

Të dhënat këtu janë të lidhura me tabelën 7 të sheet 1. Këtu nuk ka nevojë për të shtuar dhe një herë manualisht listat e klientëve, pasi ato janë të populluar me formulën përkatëse, e cila i merr të dhënat nga tabela në sheet 1. Për të llogaritur tarifën, përdoruesi duhet të shtojë aq rreshta sa ka klientë në kategori, të cilët janë të listuar në Tabelën 7 të sheet 1.

| Klientë | Faktori i faturimit | Fatura | |
|---------------------------------|---------------------|--------|-------------|
| Familje | | | |
| Z. xyz | 0.0 | - | lekë/faturë |
| Znj. stu | 2.2 | 338 | lekë/faturë |
| ... | | | |
| Institucione | | | |
| Institucion I1 | 2.8 | 435 | lekë/faturë |
| Institucion I2 | 10.6 | 1,631 | lekë/faturë |
| ... | | | |
| Biznese nën kategorinë 1 | | | |

| | | | |
|---|--------------|-------------------|----------------------|
| Biznes B1.1 | 10.4 | 1,6000 | lekë/faturë |
| Biznes B1.2 | 3.0 | 4620 | lekë/faturë |
| - | | | |
| <u>Biznese nën kategorinë 1</u> | | | |
| Biznes B2.1 | 5.4 | 8310 | lekë/faturë |
| Biznes B2.2 | 3.2 | 4920 | lekë/faturë |
| - | | | |
| <u>Biznese nën kategorinë 1</u> | | | |
| Biznes B3.1 | 3.0 | 4620 | lekë/faturë |
| Biznes B3.2 | 3.6 | 5540 | lekë/faturë |
| ... | ... | ... | |
| Shuma totale e faturimit për 1 periudhë (x | | | |
| muaj) | x = 6 | 46.4 | 7,1430 |
| | | | lekë/periudhë |
| Shuma totale e faturimit për një vit | | 14,2850.71 | lekë/vit |
| Të ardhura (nëse shuma e mospagimit = shumë e përlogaritur): | | 10,0000 | lekë/vit |

VENDIM
Nr. 418, datë 27.5.2020

**PËR MIRATIMIN E DOKUMENTIT TË POLITIKAVE STRATEGJIKE DHE TË
PLANIT KOMBËTAR PËR MENAXHIMIN E INTEGRUAR TË MBETJEVE,
2020–2035**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të nenit 21, të ligjit nr. 10431, datë 9.6.2011, “Për mbrojtjen e mjedisit”, të ndryshuar, dhe të nenit 11, të ligjit nr. 10463, datë 22.9.2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar, me propozimin e ministrit të Turizmit dhe Mjedisit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e dokumentit të politikave strategjike dhe të Planit Kombëtar për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve, 2020–2035, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Vendimi nr. 175, datë 17.1.2011, i Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare të Menaxhimit të Mbetjeve dhe të Planit Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve”, shfuqizohet.

3. Ngarkohen Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, si dhe institucionet e tjera përgjegjëse të përcaktuara në dokumentin e politikave strategjike dhe Planin Kombëtar për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTËR
Edi Rama

**DOKUMENTI I POLITIKAVE STRATEGJIKE
DHE PLANI KOMBËTAR I MENAXHIMIT TË INTEGRUAR TË MBETJEVE,
2020–2035**

Tabela përmbledhëse

Shkurtime

1. Lista e figurave

2. Lista e tabelave

Fjala e ministrit

HYRJE

1.1 Qëllimi dhe objektivat e dokumentit të politikave strategjike

1.1.1 Analiza e situatës aktuale

1.2 Rruga e Shqipërisë drejt anëtarësimit në Bashkimin Evropian

1.3 Parimet bazë të menaxhimit të mbetjeve

1.3.1 Hierarkia e mbetjeve

1.3.2 Parimi “ndotësi pagan”

1.3.3 Parimi i “Përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit”

1.3.4 Parime të tjera

2. Zhvillimi i qëndrueshëm

3. Menaxhimi i përgjegjshëm ndaj mjedisit

4. Përdorimi i teknologjisë më të mirë të disponueshme

5. Hierarkia e planifikimit

5.1 Dokumenti i politikave strategjike dhe plani kombëtar i veprimit

5.2 Plani kombëtar sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta

- 5.3 Planet rajonale/zonale
- 5.4 Planet vendore
- 6. Kuadri ligjor institucional dhe financiar
 - 6.1 Kuadri ligjor për menaxhimin e integruar të mbetjeve
 - 6.1.1 Mbulimi i kostove dhe i tarifave
 - 6.2 Kuadri institucional
 - 6.2.1 Ministria përgjegjëse për mjedisin
 - 6.2.2 Ministria përgjegjëse për infrastrukturën
 - 6.2.3 Ministri të tjera
 - 6.2.4 Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) dhe strukturat inspektuese lidhur me sektorin e mjedisit dhe të ujërave
 - 6.2.5 Komiteti për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve
 - 6.2.6 Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Infrastrukturës së Mbetjeve (AKUM)
 - 6.2.7 Njësitë e vetëqeverisjes vendore
 - 6.2.8 Përgjegjësia e prodhuesve dhe e bizneseve të tjera
 - 6.2.9 Roli dhe përgjegjësitë e qytetarëve
 - 6.3 Kuadri financiar
 - 6.3.1 Financimi nga burimet e qeverisë qendrore, pushteti vendor dhe donatorët e huaj
- 7. Menaxhimi i mbetjeve të ngurta shtëpiake
 - 7.1 Industria e riciklimit në menaxhimin e mbetjeve
 - 7.2 Monitorimi i mbetjeve dhe raportimi
- 8. Rrymat e mbetjeve
 - 8.1 Rryma e mbetjeve të ngurta shtëpiake
 - 8.2 Analiza e të dhënave bazë për rrymën e mbetjeve të ngurta shtëpiake
 - 8.3 Rrymat e mbetjeve jobashkiake
 - 8.3.1 Mbetjet nga ndërtimi dhe shkatërrimi – mbetjet inerte
 - 8.3.2 Mbetjet nga industria dhe minierat
 - 8.3.3 Mbetjet nga bujqësia dhe nga industria e përpunimit të drurit
 - 8.3.4 Mbetjet e rrezikshme
 - 8.3.5 Ambalazhet dhe mbetjet nga ambalazhet
 - 8.3.6 Automjetet në fund të jetës
 - 8.3.7 Gomat e përdorura
 - 8.3.8 Mbetjet nga llumi i impianteve të trajtimit
 - 8.3.9 Mbetjet nga nënproduktet e kafshëve
 - 8.4 Ndotësit organikë të qëndrueshëm
 - 8.5 Mbetjet spitalore
- 9. Konkluzione dhe rekomandime
 - 9.1 Gjetje të përgjithshme
 - 9.2 Gjetje të veçanta
 - 9.2.1 Kuadri ligjor dhe institucional
 - 9.2.2 Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve
 - 9.2.3 Koncepti i menaxhimit të integruar të mbetjeve bashkiake
 - 9.3 Identifikimi i problemeve
 - 9.4 Standardi minimal i përbalueshëm për menaxhimin e mbetjeve të ngurta shtëpiake
- 10. Rrjeti i integruar i objekteve të menaxhimit të mbetjeve

**STRATEGJIA KOMBËTARE E MENAXHIMIT TË INTEGRUAR TË MBETJEVE
DHE PLANI KOMBËTAR I VEPRIMIT, 2020–2035**

QS1. Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve, duke përmbushur parimet kryesore dhe kërkesat ligjore të planifikimit

Planifikimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve bëhet në bazë të zonave të mbetjeve, duke ofruar shërbim për të gjithë popullatën.

Përmirësimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor të menaxhimit të mbetjeve

11. Qëllimet strategjike, objektivat specifikë dhe masat e zbatimit të dokumentit të politikave strategjike

11.1 Qëllimi strategjik 1 (QS1): Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve, duke përmbushur parimet kryesore dhe kërkesat ligjore të planifikimit

11.1.1 Objektivi specifik 1 (OS1): Planifikimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve bëhet në bazë të zonave të mbetjeve, duke ofruar shërbim për të gjithë popullatën

11.1.2 Objektivi specifik 2 (OS2): Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve ka mundësuar grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve në mënyrë të integruar, në përputhje me standardet e BE-së

11.1.3 Objektivi specifik 3 (OS3): Krijimi i një sistemi për menaxhimin e integruar të rrymave të tjera të mbetjeve bashkiake, i cili bazohet në hierarkinë e mbetjeve

11.2 Qëllimi strategjik 2 (QS2): Përmirësimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor të menaxhimit të mbetjeve

11.2.1 Objektivi specifik 4 (OS4)

11.3 Qëllimi strategjik 3 (QS3): Financimi i qëndrueshëm i menaxhimit të mbetjeve

11.3.1 Objektivi specifik 5 (OS5): Burimet financiare për menaxhimin e integruar të mbetjeve parashikohen në planifikimin buxhetor afatmesëm të miratuar me ligj

11.3.2 Objektivi specifik 6 (OS6): Menaxhimi i mbetjeve është prioritet kombëtar dhe pjesë e rëndësishme e planifikimi të fondeve të ndihmës së huaj, IFI dhe BE nëpërmjet fondeve IPA

11.4 Objektivi strategjik 4 (QS 4): Burimet njerëzore, ndërgjegjësimi dhe pjesëmarrja e popullatës në menaxhimin e mbetjeve

11.4.1 Objektivi specifik 7 (OS 7): Burimet njerëzore dhe pjesëmarrja

11.4.2 Objektivi specifik 8 (OS 8): Forcimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të bashkive dhe institucioneve qendrore të mandatuara me MIM-në

Dokumenti i politikave strategjike

12. Treguesit për rrymat e veçanta të mbetjeve

13. Treguesit e matjes për zbatimin e planit të veprimit

Shkurtime

AKBN Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore

AKM Agjencia Kombëtare e Mjedisit

AKUM Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Infrastrukturës së Mbetjeve

DRM Drejtoria Rajonale e Mjedisit

AT Asistencë teknike

BE Bashkimi Evropian

IK Investime kapitale

INSTAT Instituti i statistikave

IPA Instrumenti i paraaderimit

ISHMP Inspektorati Shtetëror i Mjedisit dhe Pyjeve

KE Këshilli i Evropës

MF Ministria e Financave

MFE Ministria e Financave dhe Ekonomisë

MIE Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

MSHMS Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale

MIM Menaxhimi i integruar i mbetjeve

MNSH Mbetje të ngurta shtëpiake

MNP Mbetjet nga ndërtimi dhe prishjet

MPEE Mbetjet nga pajisjet elektrike dhe elektronike

MTM Ministria turizmit dhe mjedisit

MSA Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit

NJQV Njësitë e qeverisjes vendore

| | |
|------|---|
| O&M | Operimi dhe mirëmbajtje |
| PCB | <i>Difileni poliklorur</i> |
| PE | Parlamenti Evropian |
| PEE | Pajisjet elektrike dhe elektronike |
| PK | Plani Kombëtar për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve |
| PKIE | Plani Kombëtar për Integrimin Evropian |
| RIOT | Rrjeti i integruar i objekteve të trajtimit |
| QQ | Qeveria qendrore |
| QSH | Qeveria shqiptare |
| QV | Qeverisja vendore |
| VKM | Vendim i Këshillit të Ministrave |

1. Lista e figurave

Figura 1. Hierarkia e mbetjeve (neni 3, direktiva kuadër 2008/98 e KE-së)

Figura 2. Skema e një databaze unike për shërbimet vendore

Figura 3. Gjenerimi i mbetjeve në Shqipëri, INSTAT 2018

Figura 4. Mesatarja vjetore e gjenerimit të mbetjeve kg/banor/vit, 2010–2018

Figura 5. Opsionet e trajtimit të mbetjeve të ngurta shtëpiake

Figura 6. Skema përmbledhëse e mbledhjes, transportit dhe trajtimit të mbetjeve bashkiake

Grafiku 1. Tendenca e rritjes vjetore të gjenerimit MNB si mesatare

Grafiku 2. Përbërja e mbetjeve spitalore

2. Lista e tabelave

Tabela 1. Financimi për MIM 2011–2019 nga buxheti i shtetit dhe ndihma e huaj

Tabela 2. Venddepozitimet e kontrolluara të mbetjeve në Shqipëri, 2019

Tabela 3. Industria e riciklimit në Shqipëri

Tabela 4. Të dhëna krahasuese mbi sasinë e mbetjeve që riciklohen

Tabela 5. Gjenerimi i MNB-ve dhe mbetjeve të tjera (inerte) kg/banor/vit

Tabela 6. Vlera bazë e gjenerimit për banor në vit, si dhe përqindja e rritjes vjetore.

Tabela 7. Të dhënat bazë për menaxhimin e mbetjeve bashkiake, viti 2018

Tabela 8. Sasitë e sterileve të nxjerra nga shfrytëzimi i minierave, sipas llojit të mineralit

Tabela 9. Magazinat e tjera të këtyre mbetjeve në vend, si dhe lloji i kimikateve që ato kanë të depozituar dhe sasia e përafërt e tyre

Tabela 10. Pikat e nxehta mjedisore në Shqipëri

Tabela 11. Sasia e biomasës nga mbetjet bimore

Tabela 12. Sasia e biomasës nga mbetjet shtazore

Tabela 13. Sasia e mbetjeve nga produktet e kafshëve të raportuara nga NJQV-të për vitin 2018

Tabela 14. Sasia e vajrave të dorëzuara në subjekte të licencuara për menaxhimin dhe riciklimin e tyre gjatë tri viteve: 2014, 2015, 2018

Tabela 15. Sasia e baterive dhe e akumulatorëve në Shqipëri, për të tria vitet: 2012, 2013, 2018

Tabela 16. Sasia e mbetjeve nga bateritë të raportuara nga NJQV-të për vitin 2018

Tabela 17 Standardi minimal dhe prioritetet e aktiviteteve për rrymën e mbetjeve bashkiake

Fjala e ministrit

Dokumenti i politikave strategjike të menaxhimit të mbetjeve është një nga dokumentet më të rëndësishme dhe thelbësore në fushën e mbetjeve, që synon kalimin nga ekonomia lineare në atë qarkulluese. Ky dokument do të shërbejë si mekanizëm që do të ndërlihdë gjithë aktorët dhe operatorët që përfshihen në këtë cikël, me qëllim përmbushjen e objektivave të zhvillimit të qëndrueshëm për parandalimin dhe zvogëlimin e ndikimeve negative në shëndetin e njeriut, mbrojtjen e mjedisit dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike.

Qeveria shqiptare ka konsideruar çështjen e mbetjeve si një ndër gjashtë prioritetet e saj, duke i dhënë rëndësi të madhe trajtimit dhe depozitimit fundor të mbetjeve dhe duke vlerësuar që çdo njësi e vetëqeverisjes vendore të ketë një vend të licencuar dhe me parametrat mjedisore për të depozituar mbetjet e tyre.

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, si institucioni kryesor në hartimin e politikave në fushën e mbetjeve, do të mbështesë vazhdimisht pushtetin vendor si një nga partnerët kryesorë, roli i të cilave është një domosdoshmëri që rrjedh nga kuadri ligjor.

Ka ardhur koha që të bëhet një pakt kombëtar për Shqipërinë e pastër. Ky pakt miqësor me mjedisin do të na bëjë të gjithëve më të përgjegjshëm të krijojmë atë mjedis të nevojshëm për ngritjen dhe funksionimin e shërbimeve miqësore dhe të integruara për mjedisin. Ajo çka është më thelbësore, është të bëhemi të gjithë bashkë që të kemi një vend më të pastër me standardet më të larta mjedisore.

E gjithë kjo do të shërbejë dhe do të zbatohet në funksion të turizmit, si një nga prioritetet madhore, ku theksi dhe vizioni është: “Shqipëria si një destinacion mikpritës, tërheqës, autentik për zhvillimin e potencialeve ekonomike, natyrore dhe sociale të vendit”.

Këtë synojmë të arrijmë përmes kësaj strategjie. Kemi paraqitur tanimë një vizion të qartë për një zhvillim të qëndrueshëm në menaxhimin e integruar të mbetjeve, duke përdorur burimet natyrore me eficiencë, nxitur në zvogëlimin e gjenerimit të mbetjeve, ripërdorimin e materialeve të riciklueshme, me qëllim zbutjen e ndikimeve negative në mjedis, duke shkuar drejt konceptit të sistemeve të ekonomive qarkulluese, në shërbim të përdorimit me eficiencë dhe të ruajtjes së burimeve të lëndëve të para, në mënyrë që të gjithë së bashku të kemi një Shqipëri më të pastër për një të ardhme më të bukur për ne dhe fëmijët tanë.

MINISTËR
Blendi Klosi

1. Hyrje

1.1 Qëllimi dhe objektivat e dokumentit të politikave strategjike

Dokumenti i politikave strategjike është dokumenti kryesor planifikues në fushën e menaxhimit të mbetjeve bashkiake, jobashkiake dhe të rrezikshme në Shqipëri dhe mbulon periudhën kohore 2020–2035.

Ky dokument strategjik merr parasysh zhvillimet planifikuese dhe infrastrukturore në sektorin e mbetjeve prej vitit 2011, në nivelet e qeverisjes qendrore dhe vendore, përfshirjen e madhe të biznesit privat dhe investimet e shumta të kryera në nivelin e grumbullimit, transferimit dhe, veçanërisht, të trajtimit të mbetjeve.

Dokumenti i politikave strategjike i rishikuar i menaxhimit të integruar të mbetjeve zhvillohet mbi vizionin ose perceptimin e konceptit “zero mbetje”, që mbetjet të grumbullohen dhe të trajtohen si lëndë të para dhe menaxhimi të bëhet në përputhje me konceptin e sistemeve të ekonomive qarkulluese, në shërbim të përdorimit me kriter dhe të ruajtjes së burimeve të lëndëve të para. Dokumenti i politikave strategjike ka si qëllim kryesor të japë drejtimet strategjike dhe të përcaktojë një sërë masash që ndihmojnë vendin për t’u anëtarësuar në Bashkimin Evropian, duke përbushur detyrimet që rrjedhin prej kapitullit 27 për mjedisin.

Objektivat specifikë të dokumentit të politikave Strategjike synojnë të japin zgjidhje praktike, për:

1. Adresimin e problematikave në sistemin e deritanishëm të menaxhimit;
2. Zbatimin e kuadrit ligjor në fuqi; dhe
3. Përgatitjet e nevojshme për të përbushur detyrimet nga ndryshimet në direktivat e BE-së, përfshirë edhe objektivat ambiciozë të Paketës së Ekonomisë Qarkulluese.

Arritja e këtyre objektivave përmirëson cilësinë e mjedisit dhe shëndetin e qytetarëve, duke i dhënë impuls shtesë zhvillimit ekonomik dhe social të vendit, si dhe hapjen e rrugës drejt integritimit evropian.

1.1.1 Analiza e situatës aktuale

Në Shqipëri, gjatë viteve të fundit, sasia e gjenerimit të mbetjeve është rritur, ndërsa mënyra e menaxhimit të tyre ka vend për përmirësim.

Zbatimi i dokumentit të politikave strategjike do të kërkojë një riorganizim thelbësor institucional, për të qartësuar strukturat përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e legjislacionit për

menaxhimin e integruar të mbetjeve, si dhe detyrat institucionale, për të arritur objektivat e zvogëlimit, ripërdorimit dhe të riciklimit.

Menaxhimi i mbetjeve kryhet në të gjitha zonat urbane dhe më pak në zonat rurale. Mbetjet hidhen kryesisht në venddepozitime të caktuara nga njësitë e vetëqeverisjes vendore, por ka sasi që hidhen dhe në vende të paautorizuara, përgjatë rrugëve dhe afër vendbanimeve. Shërbimi i menaxhimit të mbetjeve kryhet përmes kontraktimit nga njësitë e vetëqeverisjes vendore të ndërmarrjeve private apo dhe përmes kompanive të tyre dhe këto kontrata janë zakonisht me një kohëzgjatje 3–5 vjet. Infrastruktura e mbledhjes është e dobët, pasi shpesh numri i kontejnerëve është i pamjaftueshëm. Pajisjet e grumbullimit (kontejnerë dhe kamionë) nuk janë sipas standardeve evropiane dhe kanë nevojë për rinovim në mënyrë të vazhdueshme.

Industria e riciklimit është një nga aktorët më të rëndësishëm në menaxhimin e mbetjeve. Riciklimi në vetvete është ndoshta elementi më thelbësor dhe forma më e njohur për zvogëlimin e mbetjeve që zhvillohet nëpërmjet një zinxhiri procesesh, duke përfshirë ndarjen në burim, grumbullimin e diferencuar, përzgjedhjen dhe përpunimin, që çon në zvogëlimin e një sasive të konsiderueshme të mbetjeve që depozitohen në lëndfill.

Riciklimi ka progres krahasuar me disa vite më parë, pasi janë ngritur kompani që grumbullojnë metalet, plastikën, letrën dhe qelqin dhe i riciklojnë ato. Edhe për rryma të tjera mbetjesh ka filluar grumbullimi dhe menaxhimi i tyre. Për t'u përmendur janë mbetjet spitalore, të baterive, të vajrave, të pajisjeve elektrike dhe elektronike. Përpjekjet për ndarjen në burim të mbetjeve, kanë qenë të shpeshta por pa rezultat pozitiv. Kjo për shkak të mungesës së plotë të infrastrukturës por edhe të ndërgjegjësimit publik. Sa i takon përgatitjes së kuadrit ligjor në fushën e mbetjeve vihet re një përputhshmëri me direktivat dhe rregulloret e BE-së, por sfida mbetet ende zbatueshmëria e plotë e tij. Gjithashtu, menaxhimi i integruar i mbetjeve kërkon dhe instrumente financiare që do të bëjnë të mundur arritjen e objektivave të dokumentit strategjik. Instrumentet financiare përfshijnë:

- planifikimin e buxhetit afatmesëm në nivel qendror;
- dhënia e një fondi dedikuar për mjedisin, bazuar në numrin e popullsisë që i jepet çdo vit njësisive të vetëqeverisjes vendore.

Zbatimi i Strategjisë do të kërkojë një impenjim të madh financiar të qeverisjes në nivel kombëtar dhe vendor për ta trajtuar menaxhimin e mbetjeve si një sektor strategjik. Rol të rëndësishëm luan edhe sektori privat që do të jetë mbështetës kryesor lidhur me financimet për të përmirësuar sistemin e menaxhimit të mbetjeve.

1.2 Rruga e Shqipërisë drejt anëtarësimit në Bashkimin Evropian

Shqipëria dhe Bashkimi Evropian (BE) kanë nënshkruar Marrëveshjen e Stabilizim-Asociimit (MSA) në qershor 2006. MSA-ja ka hyrë në fuqi në 1 prill 2009. Në bazë të marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit, nenit nr. 108, “Mjedisi”, Palët do të zhvillojnë dhe do të forcojnë bashkëpunimin në detyrën shumë të rëndësishme të luftës kundër degradimit mjedisor, me synim promovimin e qëndrueshmërisë mjedisore. Bashkëpunimi përqendrohet kryesisht në fushat prioritare që lidhen me *acquis* e komunitetit për fushën e mjedisit.

Procesi i përafrimit të legjislacionit shqiptar me atë të BE-së kryhet në përputhje me Planin Kombëtar për Integrimin Evropian (PKIE), në të cilin Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (MTM) kontribuon për kapitullin 27 të tij, “Mjedisi dhe ndryshimet klimatike”.

Më 25 mars 2020, Këshilli i Çështjeve të Përgjithshme të BE-së miratoi hapjen e negociatave të anëtarësimit me Shqipërinë. Vendimi i Këshillit të Çështjeve të Përgjithshme të BE-së u miratua nga Këshilli Evropian më 26 mars 2020.

Këshilli mandatoi Komisionin Evropian për të vazhduar dhe për të përfunduar procesin e shqyrtimit analitik të *acquis* së BE-së, duke u nisur nga grupimi i thelbësoreve.

Gjatë viteve 2018 dhe 2019, Komisioni Evropian zhvilloi të gjitha takimet shpjeguese të *acquis* komunitare për të 33 kapitujt. Takimi shpjegues për kapitullin 27 u zhvillua në datën 13–17 maj 2019, në Bruksel.

Në kuadër të përgatitjes për hapjen e negociatave për anëtarësim, qeveria shqiptare po vijon krijimin e strukturës negociuese për negociatat, përfshirë grupet ndërinstitucionale të punës për integrimin evropian.

Në zbatim të urdhrin të Kryeministrit me nr. 94, datë 20.5.2019, “Për ngritjen, përbërjen dhe funksionimin e grupeve ndërinstitucionale të punës për integrimin evropian”, për kapitullin 27 “Mjedisi dhe ndryshimet klimatike”, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit është institucion kryesues, për këtë kapitull negociues.

Kapitulli 27 është ndër kapitujt më të rëndësishëm të *acquis* së BE-së, duke përfshirë 73 direktiva dhe rregullore, të cilat përbëjnë kuadrin ligjor të BE-së për fushën e mjedisit dhe të ndryshimeve klimatike.

Kapitulli 27 është një kapitull ndërsektorial, ku përfshihen një sërë ministrish linje dhe agjencish të pavarura, të cilat ushtrojnë kompetenca në fushën e mjedisit dhe në nënfushat përkatëse të tij. Të gjitha detyrimet raportuese, planifikimin e politikave, strategjitë, si dhe monitorimin e zbatimit të tyre e koordinon MTM-ja, në cilësinë e institucionit lider për këtë kapitull.

Në bazë të metodologjisë së dakordësuar për punën përgatitore deri në takimet bilaterale, në kuadër të procesit të shqyrtimit analitik të *acquis*, MTM-ja është në proces vlerësimi të kuadrit ligjor të përafuar me legjislacionin e BE-së për kapitullin 27 dhe kapaciteteve institucionale që rrjedhin si detyrim nga implementimi i këtij kuadri.

1.3 Parimet bazë të menaxhimit të mbetjeve

Parimet bazë të menaxhimit të mbetjeve, të përcaktuara në direktivën kuadër të menaxhimit të mbetjeve 2008/98/EC, që është transpozuar në ligjin nr. 10463, datë 22.09.2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar, si dhe në ligjin nr. 10431, datë 9.6.2011, “Për mbrojtjen e mjedisit”, janë:

1.3.1 Hierarkia e mbetjeve

Parimi kryesor për menaxhimin e mbetjeve është hierarkia e mbetjeve që ka si qëllim renditjen e mundësive të menaxhimit të mbetjeve, sipas qëllimit se çfarë është më e mirë për mjedisin dhe shëndetin e njeriut, si dhe kalimin drejt ekonomisë qarkulluese, siç paraqitet në figurën 1. Përparësi i jepet parandalimit të mbetjeve, duke synuar mbajtjen sa më gjatë si produkte. Në rastet kur produkti shndërrohet në mbetje, përparësia i jepet ripërdorimit, më pas riciklimit, më tej rikuperimit dhe në fund depozitimit.

Dokumenti i politikave strategjike parashtron nevojën për kalimin gradual nga ekonomia lineare në atë qarkulluese, duke synuar ndër të tjera zgjatjen e jetës, grumbullimin përmes ndarjes në burim dhe riciklimin në shkallë të gjerë. Kalimi në ekonominë qarkulluese, në të cilën mbetja trajtohet si burim lëndësh përmes rikthimit në ekonomi si lëndë të para, do të sjellë përfitime për mjedisin dhe ekonominë e vendit.

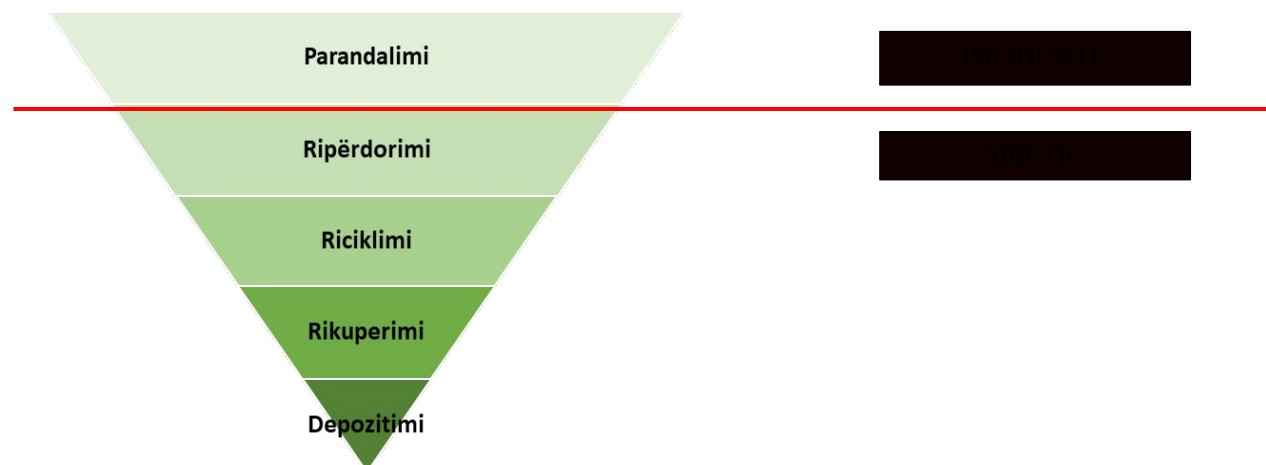


Figura 1. Hierarkia e mbetjeve (neni 3, direktiva kuadër 2008/98 e KE-së)

1.3.2 Parimi “ndotësi paguan”

Parimi “ndotësi paguan” lidhet me kostot e ndotjes që duhet të ngarkohen te ndotësit dhe te konsumatorët përgjegjës për të. Kostot e ndotjes kanë të bëjnë me parandalimin dhe menaxhimin e mbetjeve në mënyrë miqësore ndaj mjedisit.

1.3.3 Parimi i “përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit”

“Përgjegjësitë e zgjeruara të prodhuesit” janë përgjegjësitë që duhet të ketë një prodhues apo importues gjatë gjithë ciklit të jetës së produkteve të tyre, që prej krijimit deri në shkallën e postkonsumit. Prodhuesi/importuesi duhet të ketë si qëllim marrjen pas të produkteve që janë në fund të jetës së tyre, riciklimin dhe depozitimin e tyre.

Përparësi i duhet dhënë ndarjes së diferencuar të produkteve dhe të materialeve që paraqesin një rrezik më të lartë ndaj mjedisit dhe/ose për ato produkte që ka treg përpunimi për qëllime riciklimi ose rikuperimi.

Mbetjet që riciklohen konsiderohen si lëndë parësore dhe objektet vendore për ndarjen dhe përpunimin e mbetjeve furnizojnë industrinë.

1.3.4 Parime të tjera

- Parimi i parandalimit nënkupton që kur ka të dhëna mbi praninë e rrezikut mjedisor, duhen marrë masa të përshtatshme parandaluese edhe në rastet kur mungojnë prova të qarta të shkaqeve për atë rrezik.

- Parimi integrues nënkupton që mbrojtja e mjedisit duhet të jetë pjesë integrale e çdo procesi të zhvillimit të politikave.

- Parimi i përgjegjësisë së ndërsjellë dhe i bashkëpunimit nënkupton që të gjithë aktorët e përfshirë në gjenerimin dhe menaxhimin e mbetjeve duhet të jenë përgjegjës dhe duhet të bashkëpunojnë për të arritur objektivat e kësaj Strategjie.

- Parimi i vetëqëndrueshmërisë nënkupton që vendi të zhvillojë një rrjet pajisjesh dhe impiantesh të integruara dhe të përshtatshme për menaxhimin e mbetjeve.

- Parimi i afërsisë nënkupton që mbetjet duhet të depozitohen ose të rikuperohen në impiantet më të afërta dhe sa më afër vendit të gjenerimit të mbetjeve.

- Parimi i përbalueshmërisë nënkupton që niveli i tarifës për shërbimin e menaxhimit të mbetjeve duhet të jetë i përbalueshëm dhe i pranuar nga komuniteti.

- Parimi i së drejtës për informimin dhe pjesëmarrjen e publikut nënkupton që çdo qytetar ka të drejtë të marrë informacion rreth menaxhimit të mbetjeve lehtësisht nga të gjitha institucionet përgjegjëse. E drejta për pjesëmarrjen e publikut në vendimmarrje nënkupton që publikut duhet të jetë i informuar për të gjitha projektet e lidhura me menaxhimin e mbetjeve dhe duhet t’i jepet mundësia të marrë pjesë në procesin e vendimmarrjes.

- Parimi i eliminimit të mangësive që ndeshen në politikat mjedisore shqiptare nënkupton zbatimin e praktikave aktuale evropiane që lidhen me fushën e menaxhimit të mbetjeve. Vënia në zbatim e këtyre praktikave, do të mundësojë që të kontrollohen dhe të përmirësohen ligjet, rregulloret dhe të gjitha procedurat në respekt të standardeve evropiane.

2. Zhvillimi i qëndrueshëm

Parimi i zhvillimit të qëndrueshëm nënkupton që brezi i sotëm, në përpjekjen për të plotësuar nevojat e tij, të mos cenojë aftësinë e brezave të ardhshëm për të përmbushur nevojat e tyre.

Zhvillimi i qëndrueshëm në menaxhimin e integruar të mbetjeve nënkupton se burimet natyrore do të përdoren me eficiencë, duke nxitur zvogëlimin e gjenerimit të mbetjeve, ripërdorimin e materialeve të riciklueshme, përdorimin e burimeve të rinovueshme të energjisë, duke shkakuar ndikimin më të vogël të mundshëm mbi mjedisin.

Kalimi drejt ekonomisë qarkulluese, duke përfshirë edhe përmirësimin e menaxhimit të mbetjeve, lidhet edhe me përmbushjen e drejtpërdrejtë të tre objektivave për zhvillimin e qëndrueshëm (OZHQ) të Organizatës së Kombeve të Bashkuara (OKB) dhe me disa tregues respektivë.

| |
|--|
| Objektivat për zhvillimin e qëndrueshëm (OZHQ) të OKB-së dhe ekonomia qarkulluese |
|--|

| |
|--|
| Objektivi 11. Ndërtimi i qyteteve dhe i vendbanimeve gjithëpërfshirës, të sigurt, rezistentë dhe të qëndrueshëm |
|--|

| |
|--|
| 11.6 Të zvogëlohet ndikimi negativ në mjedis për frymë i qyteteve, duke u kushtuar vëmendje të |
|--|

veçantë cilësisë së ajrit, menaxhimit të mbetjeve bashkiake dhe mbetjeve të tjera.

Objektivi 12. Sigurimi i modeleve të qëndrueshme të konsumit dhe të prodhimit

12.1 Të gjitha vendet të marrin masa për zbatimin e kornizës kuadër 10-vjeçare të programeve për konsumin dhe për prodhimin e qëndrueshëm, ku vendet e zhvilluara të ndërmarrin rolin udhëheqës, duke pasur parasysh zhvillimin dhe aftësitë e vendeve në zhvillim.

12.2 Të arrihet menaxhimi i qëndrueshëm dhe përdorimi eficient i burimeve natyrore.

12.4 Të arrihet menaxhimi i shëndetshëm mjedisor i kimikateve dhe i të gjitha mbetjeve gjatë ciklit të tyre të jetës, në përputhje me kornizat kuadër ndërkombëtare të miratuara dhe të zvogëlohet ndjeshëm shkarkimi i tyre në ajër, ujë dhe tokë, me qëllim zvogëlimin e ndikimeve negative mbi shëndetin e njeriut dhe mjedisin.

12.5 Të zvogëlohet ndjeshëm krijimi i mbetjeve përmes zbatimit të parimeve të parandalimit, reduktimit, riciklimit dhe të ripërdorimit.

Objektivi 14. Ruajtja dhe përdorimi i qëndrueshëm i oqeanëve, deteve dhe burimeve detare për zhvillimin e qëndrueshëm

14.1 Të parandalohet dhe të zvogëlohet në mënyrë të ndjeshme ndotja detare e të gjitha llojeve, në mënyrë të veçantë nga aktivitetet tokësore, përfshirë mbetjet detare dhe ndotjen nga lëndët ushqyese.

Dokumenti i politikave strategjike është një mjet i rëndësishëm, në kuadrin e politikave të Republikës së Shqipërisë për arritjen e këtyre objektivave.

3. Menaxhimi i përgjegjshëm ndaj mjedisit

Dokumenti i politikave strategjike duhet të kontribuojë në hartimin dhe në vendosjen e një plani për kalimin drejt ekonomisë qarkulluese, ku burimet përdoren në mënyrë më eficiente dhe me ndikim sa më të vogël mbi mjedisin. Për të arritur këtë objektiv ndër të tjera, kërkohet që menaxhimi i mbetjeve të kryhet sipas parimit të përgjegjshmërisë ndaj mjedisit.

- Menaxhimi i mbetjeve i përgjegjshëm ndaj mjedisit nënkupton ndërmarrjen e të gjithë hapave praktikë për të siguruar që mbetjet menaxhohen në mënyrë të tillë që të mbrohet shëndeti i njerëzve dhe mjedisi prej ndikimeve negative që shkaktojnë mbetjet. Këtu përfshihen zhvillimi dhe zbatimi i masave, për:

- menaxhimin e mbledhjes së rrymave të ndryshme të mbetjeve, duke zbatuar hierarkinë e mbetjeve;

- sigurimin e rrjetit të pajisjeve për; mbledhjen, ndarjen, riciklimin, rikuperimin dhe depozitimin;

- sigurimin e pajisjeve me leje të posaçme dhe përmbushjen e kërkesave bazë sikurse kërkohet në lejen e dhënë, monitorimi dhe zbatimi me rigorozitet i kushteve të lejes;

- dërgimin e mbetjet vetëm te pikat e autorizuara;

- mbledhjen dhe trajtimin e të dhënave të domosdoshme për hartimin e politikave të bazuara në këto të dhëna dhe kryerjen e investimeve përkatëse;

- rritjen e ndërgjegjësimit të të gjithë aktorëve të përfshirë në menaxhimin e mbetjeve për të qenë më miqësorë ndaj mjedisit, si dhe marrjen e masave për t'u pajisur me infrastrukturën e nevojshme që mbështet këtë mënyrë menaxhimi.

4. Përdorimi i teknologjisë më të mirë të disponueshme

Teknologjitë më të mira të disponueshme (TMD), janë teknikat e zhvilluara në atë nivel që mundëson përdorimin e tyre, në sektorin përkatës industrial, me rezultate të mira ekonomike e teknike. Vlerësimi i teknikave merr parasysh kostot dhe përparësitë, pavarësisht nga fakti nëse ato teknika përdoren apo prodhohen në Republikën e Shqipërisë, për sa kohë ato janë të arritshme nga përdoruesi. Pajisjet dhe impiantet e menaxhimit të mbetjeve duhet të menaxhohen sipas parimit të përgjegjshmërisë ndaj mjedisit, me qëllim që të shmanget ndikimi i tyre mbi mjedisin, dhe në rastet kur ky ndikim nuk mund të shmanget, ai të minimizohet. Për udhëzime teknike të veçanta duhen konsultuar Dokumentet e Referencës së TMD (të njohura në anglisht si BREFs).

5. Hierarkia e planifikimit

Zbatimi i sistemit të menaxhimit të integruar të mbetjeve duhet drejtuar përmes katër niveleve të instrumenteve planifikues.

5.1 Dokumenti i politikave strategjike dhe Plani Kombëtar i Veprimit

Dokumenti i politikave strategjike për mbetjet, i cili është niveli më i lartë i planifikimit, është një dokument veprimi për të ardhmen, është guri i themelit, ku ngrihen strategjitë dhe planet, rregullohen marrëdhëniet dhe orientohen burimet.

Ky dokument u shërben: politikëbërësve për të orientuar vendimmarrjen kundrejt mirëmenaxhimit të mbetjeve; administratës për hartimin e strategjive, planeve dhe programeve të zhvillimit; qeverisë për krijimin dhe përmirësimin e institucioneve përgjegjëse; Financës për orientimin e buxheteve; zbatuesve për të kuptuar drejtimin dhe qëllimin e punës së tyre; pjesëmarrjes publike për ndërgjegjësimin dhe vlerësimin e ndikimit në mjedis nga mbetjet, për sigurimin e zhvillimit të qëndrueshëm të mjedisit për brezat e ardhshëm.

Politika duhet të sigurojë udhëheqjen dhe kursin e drejtimit për një periudhë të caktuar kohore.

5.2 Plani kombëtar sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta

Plani kombëtar sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta përfaqëson dokumentin e nivelit të dytë të planifikimit për menaxhimin e mbetjeve i cili përcakton kuadrin planifikues, lidhur me investimet në infrastrukturën, në nivel kombëtar dhe atë të zonave të menaxhimit të mbetjeve.

Plani kombëtar sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta duhet të orientohet drejt:

- identifikimit dhe përcaktimit të metodologjisë dhe teknologjisë për investimet e ardhshme për trajtimin e mbetjeve për sistemin e integruar të menaxhimit të mbetjeve, duke përfshirë pajisjet për grumbullimin e mbetjeve, kompostimin, riciklimin, djegien për rikuperim energjie dhe depozitimin mbi bazën e zonave të menaxhimit të mbetjeve;

- përcaktimit të kostove dhe të tarifave lidhur me depozitimin e mbetjeve në impiantet e trajtimit dhe stacionet e transferimit të mbetjeve;

- një sistemi objektiv të verifikueshëm dhe transparent të prioriteteve të investimeve të infrastrukturës së menaxhimit të mbetjeve që ndërtohet në bazë të vlerësimit të nevojave dhe të ndikimeve.

5.3 Planet rajonale/zonale

Zbatimi i dokumentit të politikave strategjike dhe të Planit Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta kërkon hartimin e planeve rajonale/zonale për çdo zonë të menaxhimit të mbetjeve. Këto plane duhet të mbështeten në studime fizibiliteti, të cilat hartohen nga ministria përgjegjëse, në bazë të parimeve dhe të standardeve evropiane për mbrojtjen e mjedisit, si dhe njohurive më të mira ekzistuese.

5.4 Planet vendore

Çdo njësi e qeverisjes vendore apo grup njësisish të qeverisjes vendore harton planin vendor të menaxhimit të integruar të mbetjeve për territorin që ka nën juridiksion, në përputhje me planin kombëtar dhe planin rajonal të menaxhimit të integruar të mbetjeve.

6. Kuadri ligjor institucional dhe financiar

6.1 Kuadri ligjor për menaxhimin e integruar të mbetjeve

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, duke qenë institucion politikëbërës, ka progres në hartimin dhe miratimin e kuadrit ligjor në fushën e mbetjeve, në përputhje me direktivat dhe rregulloret e BE-së. Një prej sfidave që buron nga legjislacioni, është zbatimi i plotë i tij. Mungesa e zbatueshmërisë vjen dhe si fakt i mbivendosjes së kompetencave të institucioneve qendrore dhe vendore. Nuk mungojnë dhe rastet kur disa detyra janë të pambuluara nga asnjë prej institucioneve. Lista e akteve ligjore dhe nënligjore të miratuara për mbetjet është e gjatë.

Për t'u përmendur janë:

- ligji nr. 10431, datë 9.6.2011, "Për mbrojtjen e mjedisit", i ndryshuar;

- ligji nr. 10463, datë 22.9.2011, "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve", i ndryshuar;

- ligji nr. 8094/1996, "Për largimin publik të mbeturinave", siguron bazën ligjore, nëpërmjet së cilës bashkitë mund të kontraktojnë shërbimin në palë të treta me kontrata menaxhimi që mund të zgjasin deri në 5 vjet;

- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 99, datë 18.2.2005, "Për miratimin e katalogut shqiptar të klasifikimit të mbetjeve", i ndryshuar;

- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 177, datë 6.3.2012, “Për ambalazhet dhe mbetjet e tyre”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 178, datë 6.3.2012, “Për incinerimin e mbetjeve”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 452, datë 11.7.2012, “Për lendfillet e mbetjeve”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 705, datë 10.10.2012, “Për menaxhimin e mbetjeve të automjeteve në fund të jetës”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 765, datë 7.11.2012, “Për miratimin e rregullave për grumbullimin e diferencuar dhe trajtimin e vajrave të përdorura”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 866, datë 4.12.2012, “Për bateritë akumulatorët dhe mbetjet e tyre”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 957, datë 19.12.2012, “Për mbetjet nga pajisjet elektrike dhe elektronike”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 117, datë 13.2.2013, “Për kriteret në bazë të të cilave përcaktohet kur disa tipa të metalit skrap pushojnë së qeni mbetje”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 967, datë 25.10.2013, “Për ngritjen e grupit të punës për Komitetin e Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 798, datë 29.9.2010, “Për miratimin e rregullores, ‘Për administrimin e mbetjeve spitalore’”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 229, datë 23.4.2014, “Për miratimin e rregullave për transferimin e mbetjeve jo të rrezikshme dhe informacionit që duhet të përfshihet në dokumentin e transferimit”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 371, datë 11.6.2014, “Për miratimin e rregullave për dorëzimin e mbetjeve të rrezikshme dhe të dokumentit të dorëzimit të tyre”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 418, datë 25.6.2014, “Për grumbullimin e diferencuar të mbetjeve në burim”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 608, datë 17.9.2014, “Për përcaktimin e masave të nevojshme për grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve bio, si dhe kriteret dhe afatet për pakësimin e tyre”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 641, datë 1.10.2014, “Për miratimin e rregullave për eksportin e mbetjeve dhe kalimin tranzit të mbetjeve jo të rrezikshme e të mbetjeve inerte”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 127, datë 11.2.2015, “Kërkesat për përdorimin në bujqësi të llumrave të ujërave të ndotura”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 387, datë 6.5.2015, “Për rregullat për kontrollin e asgjësimit të PCB-ve/PCT-ve, çndotjen apo asgjësimin e pajisjeve që përmbajnë PCB/PCT dhe/ose asgjësimin e mbetjeve të PCB-ve/PCT-ve të përdorura”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 575, datë 24.6.2015, “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 687, datë 29.7.2015, “Për miratimin e rregullave për mbajtjen, përditësimin dhe publikimin e statistikave të mbetjeve”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 1104, datë 28.12.2015, “Për miratimin e kërkesave për parandalimin e shkarkimit të mbetjeve, të krijuara nga anijet dhe tepricat nga ngarkesat, në det”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 652, datë 14.9.2016, “Për rregullat dhe kriteret për menaxhimin e mbetjeve nga gomat e përdorura”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 232, datë 26.4.2018, “Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin nr. 177, datë 6.3.2012, të Këshillit të Ministrave, “Për ambalazhet dhe mbetjet e tyre”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 319, datë 31.5.2018, “Për miratimin e masave për kostot e menaxhimit të integruar të mbetjeve”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 389, datë 27.6.2018, “Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin nr. 452, datë 11.7.2012, të Këshillit të Ministrave, “Për lendfillet e mbetjeve”;
- vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 660, datë 31.10.2018, “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve të metaleve”.

Këto akte trajtojnë aspekte të veçanta të zbatimit të ligjit për menaxhimin e integruar të mbetjeve, ngarkojnë me përgjegjësi aktorët e pushtetit qendror dhe vendor, si dhe publiku, vendosin objektiva dhe përcaktojnë afatet për përmbushjen e tyre. Por, ato karakterizohen nga

një veçori e përbashkët: pamundësinë për t'u zbatuar për shkak të mungesës së mbështetjes me financime për çdo akt, përgjegjësi apo objektiv që ato përcaktojnë.

Nga ana tjetër, për sa u përket objektivave, afatet e vendosura në këto akte në shumë raste janë tejkaluar. Për këtë arsye ato duhet të rishikohen, të përditësohen, lidhur me afatet kohore dhe rishikimin e nivelit të synuar të treguesve sipas objektivave.

Bazuar në legjislacionin në fuqi në fushën e mbetjeve, është e nevojshme të adresohen tri synimet kryesore, për të cilat është i nevojshëm rishikimi i tij, konkretisht:

- përafrimi i plotë i kuadrit ligjor me direktivat e BE-së për mbetjet, në respekt të kushteve konkrete dhe fazat e procesit të anëtarësimit të vendit në BE;

- ndarja e qartë e përgjegjësiwe institucionale dhe harmonizimi i ligjit për menaxhimin e integruar të mbetjeve me ligjin për vetëqeverisjen vendore;

- përqaşja dhe rishikimi i dokumentit strategjik me kërkesat e VKM-së nr. 290, datë 11.3.2020, "Për krijimin e bazës së të dhënave shtetërore të sistemit informatik të planifikimit të integruar (SIPI/IPSIS), për të siguruar përputhshmërinë me sistemin IPSIS";

- saktësimi i përgjegjësiwe të zgjeruara të prodhuesit të mbetjeve dhe kushtet për përmbushjen e këtyre detyrimeve.

Analiza e gjendjes dhe niveli aktual të deritanishëm të zbatimit të legjislacionit ka treguar se zbatimi i dokumentit të politikave strategjike kërkon ndryshime të rëndësishme në strukturën institucionale për menaxhimin e integruar të mbetjeve.

6.1.1 Mbulimi i kostove dhe i tarifave

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, me mbështetjen e programit zviceran për zhvillim lokal dhe decentralizim (DLDP), hartoi dhe miratoi VKM-në nr. 319, datë 31.5.2018, "Për miratimin e masave për kostot e menaxhimit të integruar të mbetjeve", e cila rregullon dhe standardizon llogaritjen e kostove dhe të tarifave, me qëllim që të arrihet përmbushja e parimit "ndotësi paguan".

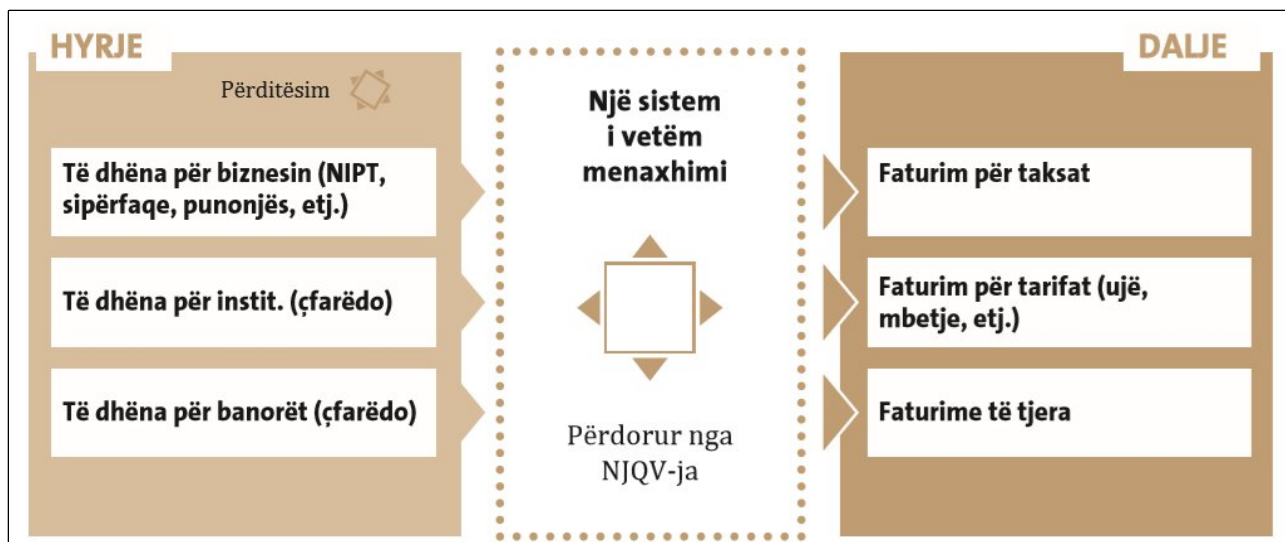
Zbatimi i dokumentit është detyrim për bashkitë dhe zbatimi ka nisur që nga viti 2018. Ky akt normativ dhe udhëzuesi përkatës siguron një mjet të thjeshtë në përdorim, por të avancuar për llogaritjen e plotë të kostos dhe të tarifës për të gjitha bashkitë e vendit. Cikli i plotë i kostos siguron buxhetim të plotë të shërbimit nga gjenerimi deri në trajtimin e mbetjeve, duke përmirësuar kështu dhe cilësinë e shërbimit dhe tarifa siguron një mbulim të plotë të kostos si parim kryesor në shërbimet publike. Parime të tjera mjedisore dhe financiare sigurohen dhe përmirësohen me vënien në zbatim të këtij modeli, të cilat janë të detajuara në aktin përkatës dhe udhëzuesin bashkëlidhur tij.

Trajnime intensive janë siguruar për bashkitë dhe planifikohen të vijojnë deri në përvetësimin dhe optimizimin e përdorimit të tij nga të gjitha njësitë e vetëqeverisjes vendore.

Sigurimi i një sistemi funksional kërkon përmirësimin e mëtejshëm të databazave vendore në drejtim të gjendjes civile, pronës, biznesit, institucioneve, adresave etj. Në këtë mënyrë, integrimi i të dhënave do të sigurojë që modeli i kostos dhe i tarifës të funksionojë plotësisht dhe qytetarët të kenë faturim transparent në përmbushje të parimit "ndotësi paguan".

Grafiku më poshtë tregon në mënyrë skematike nevojën e një databaze vendore, e cila mund të sigurojë në formën e *one-stop-shop* të dhëna për kategori të ndryshme përfituesish shërbimi, të cilat mund të depozitohen në këtë databazë unike nga ku më pas të gjitha shërbimet publike, përfshi atë të mbetjeve, mund të gjenerojnë informacion për planifikim dhe faturim të saktë.

Figura 2. Skema e një databaze unike për shërbimet vendore



(Burimi: Udhëzuesi për koston dhe tarifën e mbetjeve: www.km.dldp.al)

6.2 Kuadri institucional

Ministria përgjegjëse për mjedisin

Ministria përgjegjëse për mjedisin ushtron veprimtarinë e saj për zhvillimin e politikave në fushën e menaxhimit të mbetjeve. Në bashkëpunim me institucione të tjera, ministria përgjegjëse për mjedisin është institucioni përgjegjës për zhvillimin e politikave, legjislacionit, hartimit dhe monitorimit të zbatimit të dokumentit të politikave strategjike Kombëtare dhe Planit Kombëtar, të studimeve të fizibilitetit e planeve rajonale. Së bashku me institucionet e tjera vartëse, Ministria ka përgjegjësinë e plotë për krijimin dhe monitorimin e zbatimit të sistemit të menaxhimit të mbetjeve në nivel rajonal dhe vendor. Përgjegjësitë e tjera specifike të ministrisë përgjegjëse për mjedisin përfshijnë, gjithashtu:

- hartimi dhe monitorimi i zbatimit të dokumentit të politikave strategjike dhe Planit Kombëtar, si dhe planeve rajonale;
- hartimi dhe zhvillimi i legjislacionit dhe akteve të tjera nënligjore për të siguruar zbatimin e dokumentit të politikave strategjike dhe Planit Kombëtar, me fokus të veçantë në zbatimin e hierarkisë së mbetjeve, siç përcaktohet në ligjin kuadër të mbetjeve dhe aktet nënligjore në zbatim të tij;
- lëshon lejet për subjektet që operojnë në fushën e menaxhimit të mbetjeve, duke përfshirë eksportin e mbetjeve dhe kalimin tranzit të mbetjeve jo të rrezikshme;
- organizon dhe menaxhon regjistrat e të dhënave të duhura për çështje të ndryshme që kanë të bëjnë me menaxhimin e mbetjeve, përcakton dhe lejon ndërtimin e lëndfilleve për mbetjet e rrezikshme.

Buxheti i kësaj ministrie përfshin mbështetje financiare për përmirësimin e kushteve për menaxhimin e integruar të mbetjeve.

6.2.2 Ministria përgjegjëse për infrastrukturën

Ministria përgjegjëse për infrastrukturën ushtron veprimtarinë e saj në:

- fushën e mbetjeve urbane, në lidhje me planifikimin territorial dhe infrastrukturën e mbetjeve;
- bashkërendimi i politikave të infrastrukturës së mbetjeve urbane në komponentin zbatues të tyre dhe në ndjekjen e zbatimit e këtyre politikave;
- drejtimin, menaxhimin, supervizimin dhe vendosjen e standardeve teknike të infrastrukturës së venddepozitimeve të mbetjeve.

6.2.3 Ministri të tjera

Ligji nr. 10463/2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, i ndryshuar, ngarkon ministritë e tjera, si ministrinë përgjegjëse për financat, ministrinë përgjegjëse për bujqësinë dhe ministrinë përgjegjëse për shëndetësinë për hartimin e akteve nënligjore specifike, sipas përgjegjësisë që kanë në fushën e mbetjeve.

6.2.4 Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) dhe strukturat inspektuese lidhur me sektorin e mjedisit dhe të ujërave

Agjencia Kombëtare e Mjedisit e cila funksionon në bazë të VKM-së nr. 568, datë 17.7.2019, “Për krijimin , mënyrën e organizimit dhe të funksionimit të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit”, e shtrinë veprimtarinë e saj në të gjithë vendin dhe organizohet në dy nivele:

- a) nivel qendror, përmes drejtorisë së përgjithshme;
- b) nivel rajonal, nëpërmjet katër agjencive rajonale të mjedisit.

AKM-ja ka këto funksione kryesore:

1. Sigurimin e performancës mjedisore;
2. Kërkimin dhe dijen mjedisore;
3. Vlerësimin e impaktit mjedisor;

4. Inspektimin dhe kontrollin tematik për respektimin e kërkesave ligjore e të kushteve mjedisore.

Strukturat inspektuese ushtrojnë veprimtarinë e tyre lidhur me sektorin e mjedisit dhe të ujërave në pikat e mëposhtme:

- përgatitjen e raporteve periodike mbi vlerësimin e mjedisit;
- përgatitjen dhe ndjekjen e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit;
- sigurimin e kontrollit shtetëror të mbrojtjes së mjedisit;
- kryerjen e kontrolleve sipas një programi tematik mbi bazë risku;
- sigurimin dhe kontrollin e zbatimit të akteve ligjore e nënligjore;
- shqyrtimin e ankesave për masat administrative dhe gjobat e vendosura ndaj subjekteve;
- bashkëpunimi me inspektoratet e tjera;
- ushtrimin e çdo funksioni tjetër të caktuar në ligje të posaçme që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit, lejet e mjedisit dhe inspektimin.

6.2.5 Komiteti për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve

Për arritjen e objektivave në fushën e mbetjeve, u krijua dhe funksionon Komiteti për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve (KMIM), i miratuar me VKM-në nr. 967, datë 25.20.2013, “Për mënyrën e organizimit dhe të funksionimit të KMIM-së”. Komiteti duhet të mblidhet jo më pak se një herë në tre muaj për të shqyrtuar e për të miratuar dokumentet dhe aktet që lidhen me menaxhimin e mbetjeve. Komiteti mblidhet dhe në rastet e shqyrtimit të planeve të përmirësimit për venddepozitimet ekzistuese, i cili vendos për masat që duhen marrë dhe periudhën e nevojshme të tranzicionit për zbatimin e tyre.

6.2.6 Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Infrastrukturës së Mbetjeve (AKUM)

AKUM-i është organ shtetëror, i cili ushtron funksionet e tij bazuar në vendimin nr. 431, datë 11.7.2018, “Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Ujësjellës-Kanalizimeve dhe të Infrastrukturës së Mbetjeve”.

6.2.7 Njësitë e vetëqeverisjes vendore

Roli i bashkive, në lidhje me menaxhimin e mbetjeve, është përcaktuar nga ligji nr. 139/2015, “Për vetëqeverisjen vendore”. Forcimi i rolit të bashkive është një domosdoshmëri, e cila rrjedh nga harmonizimi i ligjit për menaxhimin e integruar të mbetjeve, me dispozitat e ligjit, “Për vetëqeverisjen vendore”.

Bashkitë janë përgjegjëse për menaxhimin e mbetjeve bashkiake, të cilat mblidhen nga/ose për llogari të bashkive dhe përfshijnë:

- mbetjet shtëpiake dhe të ngjashme; përfshirë
- mbetjet e vëllimshme, p.sh., mobilie të vjetra;
- mbetjet e kopshteve, gjethet, prerjet e pemëve nga krasitjet, mbetjet nga pastrimi i rrugëve dhe i tregjeve publike;
- mbetjet nga aktivitetet tregtare dhe bizneset e vogla, zyrat dhe institucionet;
- mbetjet nga shërbime të tjera bashkiake, si parqet, lulishtet etj.

Bashkitë janë kryesisht përgjegjëse për operimin e shërbimit të pastrimit, mbledhjen dhe transportin e mbetjeve në pikat e grumbullimit (stacionet e transferimit). Bashkitë mund të

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-----------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------------------------|-------------------|--------------------|
| MIE | Financim i brendshëm | 70,000 | 85,442 | 19,254 | 119,983 | 53,406 | 100,000 | 189,200 | 1,492,590 | 1,908,695 | 4,038,570 |
| | Financim i huaj | 0 | 80,000 | 500,000 | 340,000 | 300,000 | 300,000 | 500,000 | 104,351 | 286,690 | 2,411,041 |
| | TOTALI (ALL) | 70,000 | 165,442 | 519,254 | 459,983 | 353,406 | 400,000 | 689,200 | 1,596,941 | 2,195,385 | 6,449,611 |
| MTM | Financim i brendshëm | 0 | 0 | 8,372 | 458 | 310,793 | 1,858,397 | 1,538,015 | 0 | 4,000,000 | 7,716,035 |
| | Financim i huaj | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 65,000 | 68,000,000 | 70,000,000 | 138,065,000 |
| | TOTALI (ALL) | 0 | 0 | 8,372 | 458 | 310,793 | 1,858,397 | 1,603,015 | 68,000,000 | 74,000,000 | 145,781,035 |
| MZHU | Financim i brendshëm | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 960 | 7,700 | Nuk funksionon më si institucion | | 8,660 |
| | Financim i huaj | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nuk funksionon më si institucion | | 0 |
| Burimi financimit | Menaxhimi i mbetjeve urbane | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 960 | 7,700 | | | 8,660 |
| | Shpenzime kapitale | 70,000 | 165,442 | 527,626 | 460,441 | 664,199 | 2,259,357 | 2,299,915 | | | 6,446,980 |
| MIE | Financim i brendshëm | 526 | 1,244 | 3,967 | 3,462 | 4,994 | 16,988 | 17,293 | | | 48,474 |

Burimi: Përmbledhje nga buxhetet e tri ministrive, përkatësisht: MZHU, MTM dhe MIE

7. Menaxhimi i mbetjeve të ngurta shtëpiake

Procedurat ligjore ngarkojnë bashkitë me përgjegjësi për trajtimin dhe depozitimin e mbetjeve, si dhe për menaxhimin e impianteve të trajtimit të tyre. Trajtimi përfundimtar dhe depozitimi i MNB-ve është përcaktuar si çështje njëlojë e rëndësishme sa dhe grumbullimi i tyre.

Gjatë vitit 2018, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, në bashkëpunim me programin zviceran për zhvillim lokal dhe decentralizim (DLDP), kanë identifikuar në të gjithë vendin 199 venddepozitime ilegale dhe legale. Në Shqipëri janë në punë vetëm katër lëndfille: Bajkaj (Sarandë), Bushat (Shkodër), Maliq (Korçë) dhe Sharrë (Tiranë). Qarku i Elbasanit, si një ndër qarqet më të ndotura në vend e ka zgjidhur menaxhimin e mbetjeve nëpërmjet incinerimit, duke pasur në funksion që prej 2017, një incinerator, si dhe dy lëndfille, përkatësisht, një për depozitimin e hireve që dalin nga incineratori, si dhe një lëndfill ku janë të depozituara mbetjet që janë shpërngulur nga venddepozitimi ekzistues. Në proces ndërtimi janë dhe dy incineratorë të tjerë, një që ka si qëllim mbulimin e zonës së Fierit dhe një për zonën e Tiranës. Gjithashtu, gjenden edhe objekte të tjera, të cilat mund të konsiderohen si venddepozitime të kontrolluara (tabela 2), ndërsa pjesa tjetër e venddepozitimeve aktuale nuk plotësojnë standardet minimale sanitare. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit ka menduar për ato bashki, të cilat ende nuk kanë një lëndfill sanitar apo incinerator brenda qarkut të tyre, të kryejnë rehabilitimin e një venddepozitimi për çdo bashki për një periudhë tranzitore deri në ndërtim e pikës fundore, në përputhje me standardet mjedisore, ndërsa të gjitha venddepozitimet e tjera duhen mbyllur menjëherë. Aktualisht, bashkitë Berat, Kuçovë, Ura Vajgurore, me mbështetjen e qeverisë zvicerane – SECO, ka filluar procedurat për rehabilitimin e një venddepozitimi ekzistues për çdo bashki.

Të gjitha lëndfillet, i Vlorës (në projekt), administrohen nga njësitë vendore, duke përdorur forma të ndryshme menaxhimi:

- lëndfilli i Bushatit menaxhohet nga një operator privat i kontraktuar nga Bashkia Vau i Dejës;
- lëndfilli i Sharrës administrohet nga Bashkia Tiranë, si pjesë e nënkontratës me një prej operatorëve privatë të kontraktuar për grumbullimin dhe largimin e mbetjeve;
- lëndfillet e Bajkajt dhe të Vlorës (Sherishtë) administrohen si shoqëri anonime të krijuara nga Këshilli i Qarkut Vlorë;

- lëndfilli i Maliqit, nga shoqëria rajonale e menaxhimit të mbetjeve e krijuar nga bashkitë në zonën e mbulimit nga ky lëndfill.

Tabela 2. Vënddepozitimet e kontrolluara të mbetjeve në Shqipëri, 2019

| Nr. | Lëndfill ekzistues/në projekt | Sipërfaqja | Kapaciteti (ton ose m ³) | Shënim |
|-----------------------------|----------------------------------|----------------------|---|---------------|
| 1. | Bushat (Shkodër) | 12 ha | 1 000 000 m ³ | Në veprim |
| 2. | Bajkaj (Delvinë) | 12.5 ha | 600,000 tonë | Në veprim |
| 3. | Sharrë (Tiranë) | 15 ha | 2 900 000 tonë | Në veprim |
| 4. | Rubik (lëndfill industrial) | 5 000 m ² | 3 500 tonë/vit | Në veprim |
| 5. | Rrëshen | NA | NA | Ne veprim |
| 6. | Dibër | 8 000 m ² | - | Në veprim |
| 7. | Papër (Elbasan) | - | 9,970 tonë | Në veprim |
| 8. | Maliq | 10 ha | 1 000 000 tonë | Në veprim |
| Faza e ndërtimit | | | | |
| 9. | Fier | | | Në proces |
| 10. | Tiranë | | | Në proces |
| Faza e fizibilitetit | | | | |
| 11. | Sherishta 1 (Vlorë) | 12 ha | 1 044 690 m ³ | SF përfunduar |

(Burimi i informacionit: MIE)

Raportohet se, gjatë vitit 2018, në këto VD, janë depozituar rreth 923,316 tonë/vit (ose 60,61% e mbetjeve) që llogariten si sasia e gjeneruar në vend, prej të cilave vetëm 401,755 tonë/vit (ose 26,37% e tyre) depozitohen në lëndfille sanitare, ndërsa pjesa tjetër ose 13,01% e mbetjeve të ngurta shtëpiake hidhen në mënyrë krejt të pakontrolluar.

7.1 Industria e riciklimit në menaxhimin e mbetjeve

Industria e riciklimit është një nga aktorët më të rëndësishëm në menaxhimin e mbetjeve. Riciklimi në vetvete është ndoshta elementi më thelbësor dhe forma më e njohur për zvogëlimin e mbetjeve që zhvillohet nëpërmjet një zinxhiri procesesh, duke përfshirë ndarjen në burim, grumbullimin e diferencuar, përzgjedhjen dhe përpunimin, që çon në zvogëlimin e një sasive të konsiderueshme të mbetjeve që depozitohen në lëndfill.

Në Shqipëri ka një industri riciklimi të zhvilluar dhe aktive. Shoqata e Ricikluesve të Shqipërisë (SHRSH) raporton se ka rreth 32 anëtarë. Ata janë kompani private riciklimi, të cilat operojnë në Shqipëri. SHRSH-ja raporton se vlera e tregut të investimeve të kësaj industrie arrin në rreth 234.2 milionë euro.

Tabela 3. Industria e riciklimit në Shqipëri

| Viti | Nr. i kompanive të regjistruara në SHRSH | Fuqia punëtore | Kapaciteti i instaluar i prodhimit (ton/muaj) | Vlera e tregut, milion/€ |
|------|--|----------------|---|-----------------------------|
| 2019 | 32 | 1,249 | 41,540 | 243.2 |

Burimi: Shoqata e Ricikluesve të Shqipërisë

Kapaciteti përpunues i këtyre kompanive është rreth 498,480 tonë/vit, i cili është më se i mjaftueshëm për të përpunuar të gjitha mbetjet e riciklueshme që gjenerohen në vend, nëse teorikisht supozohet se grumbullimi i diferencuar dhe rikuperimi i tyre nga mbetjet e tjera mund realizohet në një përqindje shumë të lartë.

Siç raportohet nga SHRSH-ja, për shkak të mungesës së lëndës së parë, kjo industri ka angazhuar vetëm 26.8% të kapacitetit prodhues ose 133,592 tonë/vit, i cili përbën rreth 10% të totalit të mbetjeve të ngurta urbane (përfshirë dhe ato jurbane që shoqërojnë mbetjet e ngurta shtëpiake (familjare dhe të tjera të ngjashme) që raportohet nga INSTAT-i. Kjo ka bërë që disa

nga kompanitë të zvogëlojnë aktivitetin e tyre, disa të mbyllen, ndërsa disa të tjera po planifikojnë që t'i zhvendosin instalimet e tyre në vende të tjera.

Në vitin 2018, INSTAT-i raporton se në Shqipëri janë ricikluar rreth 245,040 tonë/vit ose sa 18.5% e totalit të mbetjeve të ngurta urbane (përfshirë dhe ato jorurbane që shoqërojnë mbetjet e ngurta shtëpiake (familjare dhe të tjera të ngjashme). SHRSH –ja raporton se niveli i riciklimit në Shqipëri është në masën 10%.

Tabela 4. Të dhëna krahasuese mbi sasinë e mbetjeve që riciklohen

| Viti | Burimi i informacionit | Sasia e mbetjeve të ricikluara (ton/vit) | % kundrejt totalit të mbetjeve të ngurta urbane |
|------|------------------------|--|---|
| 2018 | INSTAT | 245,040 | 18.5% |
| 2016 | SHRSH | 133,592 | 10% |

7.2 Monitorimi i mbetjeve dhe raportimi

Monitorimi për mbetjet është bazuar mbi treguesit sipas VKM-së nr. 1189, datë 18.11.2009, “Për rregullat dhe procedurat për hartimin dhe zbatimin e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit”, të cilat janë pjesë e kategorisë Ç, “Treguesit mjedisorë të trysnisë në mjedis”, pika 3, të cilët përfshijnë dhe kufizohen, vetëm në:

- sasitë vjetore të prodhimit;
- shpërndarjen e mbetjeve sipas bashkive dhe qarqeve;
- përmbajtjen në përqindje të përbërësve ndotës;
- përbërjen merceologjike të mbetjeve.

Sipas këtij vendimi, ministria përgjegjëse për bujqësinë, ministria përgjegjëse për infrastrukturën/transportin, ministria përgjegjëse për shëndetësinë dhe ministria përgjegjëse për industrinë janë të detyruara të plotësojnë formatin e raportimit të statistikave vjetore të mbetjeve dhe t'ia dorëzojnë Agjencisë Kombëtare të Mjedisit, brenda datës 10 shkurt të çdo viti.

Gjithashtu, referuar vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 687, datë 29.5.2015, “Për miratimin e rregullave mbi mbajtjen, përditësimin dhe publikimin e statistikave mbi mbetjet”, i cili ka hyrë në veprim në janar 2019, bashkitë janë përgjegjëse për të raportuar të dhënat mbi mbetjet, sipas formularëve bashkëlidhur atij vendimi.

Është vlerësuar që treguesit, për të shprehur gjendjen apo ndikimin e mbetjeve në mjedis apo gjendjen e shërbimit të menaxhimit të mbetjeve, nuk janë të saktë dhe të mjaftueshëm.

Duke qenë se në Shqipëri nuk ka ende grumbullim të diferencuar, këto të dhëna nuk mund të gjenerohen.

Në këto kushte, do të ishte e nevojshme që të rishikohet tërësisht sistemi i raportimit mbi mbetjet, përfshirë treguesit dhe kushtet në të cilët gjenerohen këto të dhëna, si dhe të përgatitet një udhëzues, i cili të përmbajë detyrimin për peshimin dhe metodikën për të gjeneruar treguesit e tjerë: si përbërësit ashtu edhe elementet ndotëse që vijnë së bashku me mbetjet urbane.

Përjasja dhe rishikimi i dokumentit strategjik do të jetë sipas kërkesave të VKM-së nr. 290, datë 11.3.2020, “Për krijimin e bazës së të dhënave shtetërore të sistemit informatik të planifikimit të integruar (SIPI/IPSIS), për të siguruar përputhshmërinë me sistemin IPSIS”;

8. Rrymat e mbetjeve

8.1 Rryma e mbetjeve të ngurta shtëpiake

Sasitë e mbetjeve të ngurta shtëpiake

Të dhënat e mbetjeve grumbullohen nga njësitë e vetëqeverisjes vendore, përmes operatorëve që kryejnë grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve dhe përcillen tek autoritetet përgjegjëse për mbajtjen e të dhënave të mbetjeve. Sfidë mbetet ende nevoja e një sistemi për të kontrolluar saktësinë e të dhënave që vijnë nga pushteti vendor. Në mënyrë të përmbledhur, në pjesën më të madhe të rasteve kjo gjendje vjen, kryesisht prej:

- mungesës së infrastrukturës për matjen dhe peshimin e mbetjeve;
- mungesës së një metodologjie për matjen dhe analizën e përbërjes së mbetjeve;
- mungesës së një sistemi monitorimi dhe vlerësimi krahasues, në veçanti për mbetjet;

- mbivendosjes së përgjegjësi për mbledhjen dhe përpunimin e këtij informacioni në shumë institucione.

Për të hartuar këtë analizë, janë marrë në konsideratë të dhënat e tri institucioneve: MIE, INSTAT dhe AKM. Ndonëse, për disa vite, seria e të dhënave që janë zgjedhur të analizohen kanë vlera të përafërta, të dhënat e marra prej MIE-s dhe AKM-së, që bazohen në raportimin vjetor të bashkive, mund të vlerësohen si skenari minimal, ndërsa të dhënat që raportohen nga INSTAT-i mund të konsiderohen si skenari maksimal.

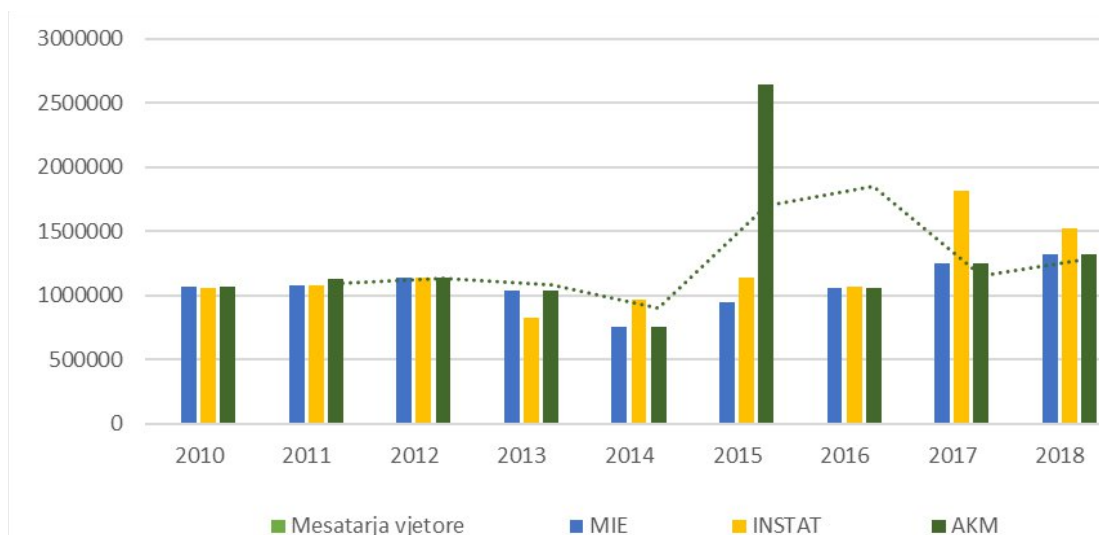


Figura 3. Gjenerimi i mbetjeve në Shqipëri, periudha 2010–2018

Duke iu referuar të dhënave për gjenerimin e mbetjeve të ngurta shtëpiake (të ndara në mbetje të ngurta shtëpiake dhe të tjera, të cilat konsiderohen si mbetjet inerte që mblidhen së bashku me mbetjet nga familjet dhe të ngjashme me to) dhe numrit të popullsisë sipas INSTAT-it, për vitin 2018 është llogaritur vlera 0.383 ton/banor/vit, si vlerë bazë për MNB-në nga familjet dhe vlera prej 0.079 ton/banor/vit për mbetjeve inerte që mblidhen së bashku me MNB-në nga familjet. Këto të vlera bazë janë përdorur për projeksionin e mbetjeve në periudhën 2020–2035, që mbulon dokumenti i politikave strategjike.

Tabela 5. Gjenerimi i MNB-së dhe mbetjeve të tjera (inerte) kg/ banor/ vit

| Burimi i informacionit | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Sasia e MNB-së, sipas INSTAT-it | 1,064,094 | 1,077,997 | 1,136,802 | 827,828 | 970,818 | 1,142,964 | 1,072,236 | 1,253,913 | 1,325,071 |
| Sasia e mbetjeve të tjera (inerte) | 112,332 | 112,332 | 112,332 | 112,332 | 258,056 | 270,269 | 228,137 | 92,790 | 72,879 |
| Popullsia, sipas INSTAT-it | 2,918,674 | 2,907,368 | 2,903,008 | 2,897,770 | 2,892,394 | 2,885,796 | 2,875,592 | 2,873,457 | 2,866,375 |
| Sasia vjetore e MNB-së, ton/banor/vit | 0.365 | 0.371 | 0.392 | 0.286 | 0.336 | 0.396 | 0.373 | 0.386 | 0.383 |
| Sasia vjetore, mbetje të tjera (inerte), ton/banor/vit | 0.038 | 0.039 | 0.039 | 0.039 | 0.089 | 0.094 | 0.079 | 0.05 | 0.079 |
| Sasia totale, kg/banor/vit, MNB dhe të tjera (inerte) | 0.403 | 0.409 | 0.430 | 0.324 | 0.425 | 0.490 | 0.452 | 0.436 | 0.462 |

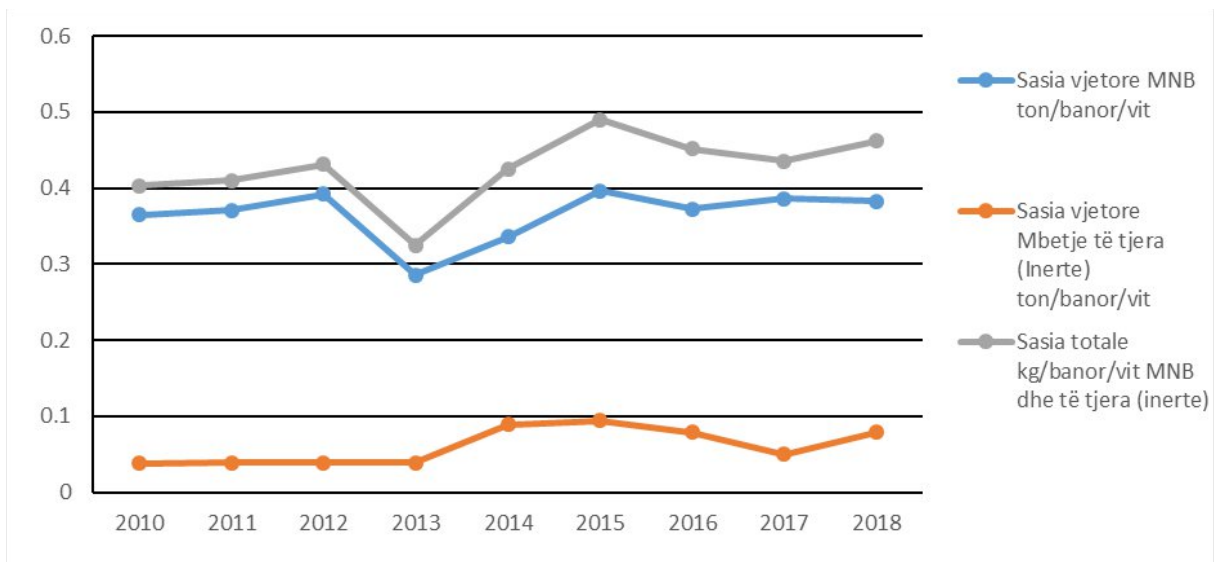


Figura 4. Mesatarja vjetore e gjenerimit të mbetjeve kg/ banor/ vit, 2010–2018

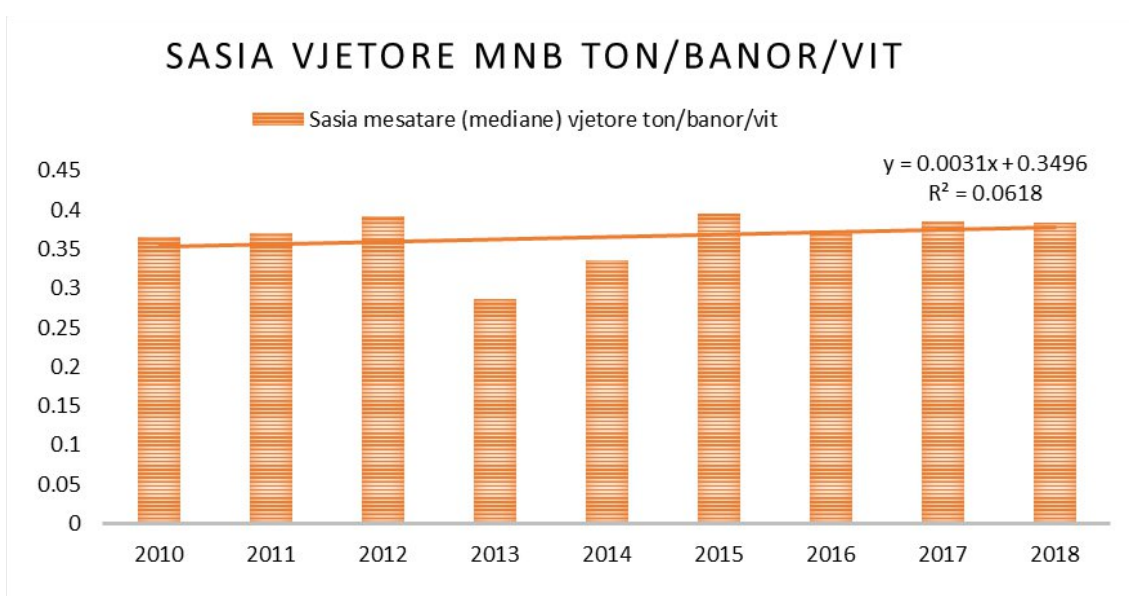
Në figurën 4 janë shprehur vlerat e sasisë vjetore të gjenerimit të mbetjeve për periudhën 2010–2018, ku vihet re se mesatarja vjetore e gjenerimit të mbetjeve inerte nuk ka ndryshueshmëri të madhe krahasuar me sasinë vjetore të mbetjeve të ngurta shtëpiake.

8.2 Analiza e të dhënave bazë për rrymën e mbetjeve të ngurta shtëpiake

Bazuar në të dhënat e INSTAT-it, për periudhën 2010–2018, shihet që në tabelën dhe grafikët e mëposhtëm vihet re tendenca e rritjes së gjenerimit për banor në vit.

Tabela 6. Vlera bazë e gjenerimit për banor në vit, si dhe përqindja e rritjes vjetore

| Viti | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Mediana e sasive vjetore e MNB-së, sipas INSTAT-it | 1,064,094 | 1,077,997 | 1,136,802 | 827,828 | 970,818 | 1,142,964 | 1,072,236 | 1,253,913 | 1,325,071 |
| Popullsia, sipas INSTAT-it | 2,918,674 | 2,907,368 | 2,903,008 | 2,897,770 | 2,892,394 | 2,885,796 | 2,875,592 | 2,873,457 | 2,866,375 |
| Sasia vjetore, ton/banor/vit | 0.365 | 0.371 | 0.392 | 0.286 | 0.336 | 0.396 | 0.373 | 0.386 | 0.383 |



Grafiku 1. Tendencja e rritjes vjetore të gjenerimit MNB si mesatare

Pritet që kjo tendencë rritjeje të vijojë për të paktën edhe për 5 vjetët e ardhshëm, duke shoqëruar pritshmërinë e rritjes ekonomike dhe të konsumit në Shqipëri. Rritja e sasisë së MNB-

së do të kërkojë marrjen e masave të menjëhershme për të përmirësuar menaxhimin e mbetjeve në Shqipëri.

Tabela në vijim paraqet vlerat në vitin bazë për treguesit kryesorë, përfshirë:

- popullsinë;
- gjenerimin e mbetjeve të grupuara në nivel qarku dhe kombëtar;
- mbulimin me shërbim/nivelin e grumbullimit të mbetjeve;
- sasinë e mbetjeve që shkojnë në lëndfill/trajtim;
- sasinë e mbetjeve që riciklohen; dhe
- sasinë e mbetjeve që nuk grumbullohen .

| Vendi | Popullsia | Gjenerimi i MNB-së (ton/vit) | Gjenerimi mbetjet të tjera | Mbulimim, grumbullimin e MNB (%) | MNB të grumbulluara (ton/vit) | MNB që shkojnë në lëndfill (ton/vit) | MNB që shkojnë në lëndfill (%) | MNB që nuk grumbullohen (ton/vit) | MNB që nuk grumbullohen (%) |
|---------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| TOTALI | 2,866,5375 | 1,523,256 | 198,185 | 65,7 | 1,325,071 | 1,012,517 | 66.5% | 4,979 | 0,3% |

Tabela 7. Të dhënat bazë për menaxhimin e mbetjeve bashkiake, viti 2018 (Burimi: INSTAT)

8.3 Rrymat e mbetjeve jobashkiake

Në tabelën e mëposhtme (tabela 8) janë shprehur në përqindje rrymat e mbetjeve në nivel kombëtar, për periudhën 2013–2018.

Tabela 8. Rrymat e mbetjeve në % (Burimi: INSTAT)

| Vitet | Mbetje. organike | druri | Letër, karton | Qelq | Plastikë | Tekstile | Metale | Mb. të rrezik. jospitalore | Elek. PC etj. | Inerte | Të tjera | Mbetje spitalore |
|-------|------------------|-------|---------------|------|----------|----------|--------|----------------------------|---------------|--------|----------|------------------|
| 2013 | 41,0 | 4,0 | 12,0 | 7,0 | 14,0 | 3,0 | 3,0 | 1,1 | 9,0 | 3,0 | 2,1 | 0,8 |
| 2014 | 50,2 | 6,1 | 8,7 | 4,0 | 9,1 | 2,6 | 5,8 | 0,9 | 8,1 | 3,7 | 0,5 | 0,3 |
| 2015 | 51,4 | 4,6 | 9,9 | 4,5 | 9,6 | 2,9 | 4,8 | 0,5 | 1,1 | 8,2 | 2,5 | 0,01 |
| 2016 | 49,52 | 5,84 | 7,87 | 4,24 | 10,01 | 2,81 | 3,38 | 0,23 | 0,84 | 11,9 | 3,34 | 0,03 |
| 2017 | 45,9 | 3,9 | 9,5 | 4,8 | 16,8 | 3,2 | 2,7 | 0,2 | 1,2 | 7,4 | 3,4 | 0,01 |
| 2018 | 61,2 | 5,1 | 7,7 | 3,8 | 9,7 | 2,2 | 1,5 | 0,2 | 1,0 | 5,5 | 0,1 | 2,45 |

Të dhënat e tabelës 9 shprehin sasinë në përqindje të mbetjeve të trajtuara në mënyra të ndryshme, për periudhën 2013–2018.

Tabela 9. Trajtimi i mbetjeve urbane (Burimi: INSTAT)

| Vitet | Djegje për energji | | Djegje për eliminim | | Riciklime | | Depozitime në lëndfille | | Hedhje jashtë lëndfillit | |
|-------|--------------------|------|---------------------|------|-----------|------|-------------------------|------|--------------------------|------|
| | ton | % | ton | % | ton | % | Ton | % | Ton | % |
| 2013 | 940 | 0,1 | 82.734 | 8,8 | 225.638 | 24,0 | 475.721 | 50,6 | 155.127 | 16,6 |
| 2014 | 6.144 | 0,5 | 38.095 | 3,1 | 265.439 | 21,6 | 779.112 | 63,4 | 140.093 | 11,4 |
| 2015 | 21.706 | 1,5 | 35.875 | 2,5 | 357.548 | 25,3 | 970.157 | 68,6 | 970.157 | 2,0 |
| 2016 | 9.001 | 0,69 | 40.783 | 3,14 | 224.155 | 17,2 | 1.010.335 | 77,7 | 16.103 | 1,24 |
| 2017 | 22.864 | 1,8 | 19.816 | 1,6 | 218.181 | 17,4 | 791.572 | 77,5 | 21480 | 1,7 |
| 2018 | 36.558 | 2,8 | 25.978 | 2,0 | 245.040 | 18,5 | 1.012.517 | 76,4 | 4.979 | 0,4 |

8.3.1 Mbetjet nga ndërtimi dhe shkatërrimi – mbetjet inerte

Mbetjet nga ndërtimet dhe shkatërrimi (MNSH) vijnë nga veprimtari të tillam si ndërtimi i infrastrukturës dhe i ndërtesave, shkatërrimi i pjesshëm ose i plotë i ndërtesave dhe i infrastrukturës, ndërtimi dhe mirëmbajtja e rrugëve etj.

Në kuadër të detyrimeve të ligjit kuadër, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, qeveria shqiptare miratoi VKM-në nr. 575, datë 24.6.2015, “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte”.

8.3.2 Mbetjet nga industria dhe minierat

Ky nënkapitull përqendrohet në të gjitha llojet e mbetjeve industriale dhe të minierave, përveç mbetjeve nga industria ushqimore dhe industria e drurit (shih nënkapitullin përkatës).

Ligji bazë, i cili rregullon aktivitetin minerar në Shqipëri dhe, veçanërisht, mbetjet nga minierat është ligji nr. 10304, datë 15.7.2010, “Për sektorin minerar në Republikën e Shqipërisë”.

Aktualisht janë të regjistruar 650 subjekte, të cilat zhvillojnë aktivitetin e nxjerrjes së mineraleve nga miniera, ku spikasin minierat e qymyrgurit, kromit dhe bakrit.

Sipas të dhënave të raportuara nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë sasitë e sterileve nga shfrytëzimi i mineralit në minierat kryesore, deri në fund të vitit 2007, paraqiten në tabelën më poshtë:

| Materialet sterile nga shfrytëzimi i minierave | Volumi m ³ |
|--|-----------------------|
| Sterile nga minierat e kromit | 28,023,660 |
| Sterile nga minierat e bakrit | 18,000,000 |
| Sterile nga minierat e qymyrgurit | 23,081,530 |
| Sterile nga minierat e ferronikelit | 1,112,183 |

Tabela 10. Sasitë e sterileve të nxjerra nga shfrytëzimi i minierave, sipas llojit të mineralit (Burimi: MIE)

MIE raporton se sasia e mbetjeve, të cilat gjenerohen nga pasurimi dhe shkrirja e mineraleve (mbetje sterile, baltë xeherori, pluhur nga furrat), vlerësohen në rreth 28 milionë tonë.

Të gjitha këto mbetje janë jashtë kontrollit, të lëna pranë ish-minierave, ku përjashtim bëjnë vetëm minierat që janë në aktivitet, dambën nr. 2, Fushë-Arrëz dhe dambën e Bulqizës. Planet e rehabilitimit mungojnë, ku përjashtim bëjnë minierat e Rrëshenin, Rept 3 dhe Fushë-Arrëz 2. Ndërkohë, kanë filluar të përdoren për mbushje mbetjet minerare nga miniera e bakrit në Munellë.

| Magazinat e kimikateve të vjetra | Përbërja e kimikateve dhe e mbetjeve | Sasia (e përafërt) në kg |
|---|---|--------------------------|
| Ndërmarrja për furnizimin e minierave | Cianide dhe kimikate të tjera | 15,000 |
| Ish-Kombinati Energjetik | Kimikate për përdorim në laborator | 300 |
| Kompleksi Laç | Kimikate për përdorim në laborator | 60 |
| Laboratori i impiantit të bakrit, Rubik | Kimikate për përdorim në laborator | 70 |
| Azotiku Fier | Acid formik, V2O5, TS 605, <i>potassium carbonate</i> | 93,300 |
| Dega Rajonale Tropojë | Kimikate për përdorim në laborator | 18,300 |
| Laboratori gjeologjik qendror | Kimikate për përdorim në laborator | 5,000 |
| Dega Rajonale Rubik | Kimikate për përdorim në laborator | 280 |
| Dega Rajonale Pukë | Kimikate për përdorim në laborator | 230 |
| TOTALI | | 241,270 |

Tabela 11. Magazinat e tjera të këtyre mbetjeve në vend, si dhe lloji i kimikateve që ato kanë të depozituar dhe sasia e përafërt e tyre (**Burimi: MIE**)

| Pikat e nxehta mjedisore në Shqipëri | Sasia potenciale e mbetjeve që ato kanë të depozituara | Përshkrimi i gjendjes |
|--|--|--|
| Kompleksi i shkrirjes së metaleve Elbasan | 1.5–2.0 milionë tonë | Me potencialin më të lartë të ndotjes nga mbetjet e metaleve të rënda, si ferronikel dhe ferrokrom , të trashëguara gjatë 35 viteve të fundit, duke ndotur ujërat e lumit Shkumbin. |
| Zona e minierës së bakrit Rrëshen | N/A | Një ndër zonat më të mëdha për nxjerrjen e bakrit e vendosur në shtratin e lumenjve Mat–Fan, ku vlerësohet të ketë përqendrime të larta të arsenikut dhe të metaleve të rënda në rrjedhën e lumenjve dhe në sistemin e ujitjes së tokave bujqësore. |
| Zona e minierës së bakrit Kurbnesh | N/A | Vlerësohet si një ndër zonat më të mëdha të shkatërruara nga depozitat e mbetjeve me përqendrime të larta të bakrit , shumë pranë rrjedhave të lumenjve Mat–Fan. |
| Zonat e bakrit Rubik dhe Reps | N/A | Vlerësohet si një nga zonat minerare me prodhimtari më të lartë (rreth 350 k t në vit) dhe njihet për depozitat e bakrit , të cilat janë shumë pranë rrjedhës të lumit Fan. |
| Zona e minierës së bakrit Fushë-Arrëz | N/A | Një nga zonat më të mëdha të minierave të bakrit në vend, e cila prodhonte rreth 320,000 Mt/vit xeheror bakri (kur operonte me kapacitet të plotë). |
| Zona e depozitave të ferronikelit Pogradec | N/A | Në këtë zonë ka depozita të mbetjeve nga ferronikel të depozituara pranë liqenit të Ohrit nga minierat e dikurshme në Përrenjas, në Gurin të Kuq dhe në Bitinskë. |
| Zonave e minierave të bakrit Rehovë | N/A | Zonë e minierës së bakrit në rrjedhën e lumit Osum, në kufi me Greqinë. Raportohet të jetë një zonë e ndotur dhe bar i djegur rreth saj. |
| Zona e minierave të bakrit Kalimash/Kukës, Gjegjan | N/A | Zonë e minierës së bakrit , ku përqendrime të arsenikut shkarkohen në ujërat e Drinit të mesëm. Zona e Gjegjanit raportohet të jetë më e ndotura. |
| Nxjerrja e naftës në Ballsh, Kuçovë, Patos Marinzë | Në zonën e Ballshit shkarkohen rreth 20,000 tonë naftë në mjedisin përreth | Në zonën e Patos-Marinzës ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore ndoten seriozisht nga pusët e naftës, gjatë nxjerrjes me pompa, nga tubacionet dhe impiantet e paratrajtimit dhe në ajër shkarkohen gazi sulfurik dhe hidrokarbure të |

| Pikat e nxehta mjedisore në Shqipëri | Sasia potenciale e mbetjeve që ato kanë të depozituara | Përshkrimi i gjendjes |
|--|--|--|
| | | ndryshme. Ujërat e përdorura nga këto impiante shkarkohen në ujërat e lumit Gjanicë, ku përveç përbërësve të naftës kanë edhe lëndë toksike |
| Mbetjet plastike nga PVC Lushnjë | N/A | N/A |
| PVC Vlorë | N/A | 5 km larg qytetit të Vlorës, 5–6 ha të fabrikës së vjetër të PVC-ve, janë të ndotur më Hg deri në një thellësi 1.0– 1.5 m nën nivelin e tokës |
| Uzina e azotikut Fier | 850 m ³ solucione të mbetura nga prodhimtaria e uzinës | Potencialisht toka dhe ujrat nëntokësore janë të ndotura, me përmbajtje arseniku , të cilat derdhen në tubacionet e ujit të pijshëm apo shkarkohen në rrjedhën e lumenjve |
| Mbetjet e pakontrolluara në lëndfillin e Sharrës | N/A | N/A |
| Fabrika e superfosfatit Laç | 30,000 tonë mbetje hekuri | Mbetjet janë të depozituara në zonën e fabrikës, e cila nuk kishte parashikuar shtresa mbrojtëse apo sistem drenazhimi |
| Impianti i prodhimit të letrës Lezhë | N/A | N/A |
| Depozitat në Balëz Elbasan | 216 tonë mbetje kimikatesh, si dikloremetan, kripëra të arsenikut, nitrato amoni, hidrokside të amonit | Në vitin 2008 u evidentua depozitimi i mbetjeve të kimikateve, si: dikloremetan, kripëra të arsenikut, nitrato amoni, hidrokside të amonit etj. (PNUD). Në vitin 2010, rreth 90 tonë kimikate nga magazina në Balëz të Elbasanit u ripaketuan dhe u transportuan për në Gjermani, Belgjikë dhe Greqi nga një kompani greke |
| Zona e Porto-Romanos Durrës | N/A | Një nga zonat më të ndotura që në fillim të viteve '90 prej Ndërmarrjes së Kimikateve. Është vlerësuar prania e një sasive të madhe të kimikateve të rrezikshme të depozituara, si keksaklorociklobeksane dhe krom (VI) . Këto kimikate vlerësohen si shumë të rrezikshme, që shkaktojnë dëme në mjedisin përreth dhe në shëndetin e njerëzve. Dhurime të huaja kanë bërë të mundur që ndër vite të ndërmerren fushata pastrimi të kësaj zone. Më 2004-ën, një fond i Bankës Botërore mundësoi pastrimin e një sipërfaqeje prej 78,000 m ² . Gjatë vitit 2010–2011, një fond i Qeverisë Holandeze mundësoi pastrimin e 3 pikave të nxehta, duke mbledhur në mbrojtëse të veçanta rreth 60,000 m ³ tokë të ndotur. |
| Stacioni hekurudhor në Bajzë të Shkodrës | 80 tonë mbetje të sodium florsilikatit dhe mbetje të trajtimit të lëkurave | Në vitet 1991–1992, kimikate të rrezikshme të transportuara nga Gjermania u lanë në kushte aspak të favorshme. Një vit më pas, 1993, një pjesë e tyre u rikthyen përsëri në Gjermani, por pjesa më e madhe e tyre mbeti atje. Një investigim i vitit 2008, identifikoi rreth 80 tonë të sodium florsilikatit dhe mbetje të trajtimit të lëkurave. Një pjesë e këtyre mbetjeve u eksportua në Britaninë e Madhe për asgjësim dhe një pjesë e tyre u depozitua në një lëndfill në Shqipëri. |

Tabela 12. Pikat e nxehta mjedisore në Shqipëri

8.3.3. Mbetjet nga bujqësia dhe nga industria e përpunimit të drurit

Mbetjet bujqësore prodhohen në ferma nga rritja e blegtorisë dhe në proceset e përpunimit të industrisë së ushqimit. Disa nga këto mbetje përdoren në bujqësi si pleh organik dhe një pjesë e papërfillshme përdoret në prodhimin e energjisë.

Tabela 13. Sasia e biomasës nga mbetjet bimore

| Bimë | Sipërfaqja totale (000/ha) | Biomasa totale (000/ton) |
|--|----------------------------|--------------------------|
| Ullinj | 35 | 52,5 |
| Agrume | 0,54 | 0,5 |
| Vreshta | 7,18 | 15 |
| Pemë frutore (mollë, kumbulla, pjeshkë etj.) | 11,3 | 22,6 |
| Biomasa totale e pemëve | 54 | 91 |

Burimi: Sulce, S. dhe Guri, 2008. Analiza dhe studimi i fizibilitetit të zinxhirit të biomasës në Shqipëri

Potenciali i biomasës së përdorshme nga pemët frutore, në të gjithë vendin, llogaritet të jetë rreth 50,000 tonë/vit.

Nga zhvillimi i blegtorisë, mbetje të konsiderueshme prodhohen në formën e jashtëqitjeve, të cilat së bashku me kashtën dhe mbetjet e tjera formojnë plehun organik.

Tabela 14. Sasia e biomasës nga mbetjet shtazore

| Blegtoria | Sasia (në milion) | Sasia e jashtëqitjeve (në milion ton/vit) |
|---------------|-------------------|---|
| Gjedhë | 0.493 | 0.14 |
| Lopë | 0.355 | 0.71 |
| Të imëta | 2.581 | 0.25 |
| Derra | 0.164 | 0.02 |
| Njëthundrakë | 0.098 | 0.09 |
| Shpendë | 8.437 | 0.35 |
| TOTALI | 12.128 | 1.56 |

Burimi: Karaj, et al 2009. Analiza e mbetjeve të biomasës për prodhimin e energjisë elektrike në Shqipëri. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 14, 493–499

Në vitin 2005, në Shqipëri, janë prodhuar rreth 1,56 milionë tonë mbetjesh blegtorale. Vlerësohet se gjysma e kësaj sasive përdoret si pleh organik në bujqësi, një sasi e papërfillshme përdoret në prodhimin e energjisë (në formë të biogazit) dhe mbetjet nga ky sektor llogariten në rreth 0.7 milionë tonë në vit.

Kapaciteti i përdorimit të pyjeve në vendin tonë është rreth 2.2 milionë m³ ose rreth 1.5 milionë tonë/vit. Duke supozuar që 35% e kësaj sasive përdoret si burim për ngrohje, 50% për përdorim industrial dhe 15% lëndë që mbetet në pyje, mund të supozojmë se sasia e mbetjeve nga pyjet është 0.2 milion ton/vit.

Kështu që, sasia totale e mbetjeve bujqësore, blegtorale dhe pyjore, të konsideruara si pjesë e një sistemi të integruar të menaxhimit të mbetjeve, vlerësohet në rreth 0.95 milionë tonë në vit.

8.3.4 Mbetjet e rrezikshme

Gjeneruesit e të gjitha kategorive të mbetjeve të rrezikshme janë përgjegjës për menaxhimin e tyre nga faza e prodhimit, grumbullimit, transportit dhe magazinimit, si dhe aktorë të tjerë, pjesë e zinxhirit menaxhues të tyre, transportuesit apo trajtuesit e mbetjeve.

Sipas kuadrit ligjor në fuqi, të gjithë personat fizikë dhe juridikë, të cilët bëjnë grumbullimin, transportin dhe magazinimin e mbetjeve të rrezikshme, duhet të pajisen me leje mjedisi, siç parashikohet në kategorinë III, të ligjit nr. 10081, datë 23.2.2009, “Për licencat, autorizimet dhe

lejet në Republikën e Shqipërisë”, në të cilat përcaktohen rregullat e shëndetit dhe të sigurisë për transportin e mbetjeve të rrezikshme.

Në përmbushje të standardeve për mbajtjen e të dhënave për sasinë, natyrën dhe origjinën e mbetjeve të rrezikshme dhe destinacionin përfundimtar të tyre, aktualisht janë në fuqi dy vendime: vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 229, datë 23.4.2014, “Për miratimin e rregullave për transferimin e mbetjeve jo të rrezikshme dhe informacionit që duhet të përfshihet në dokumentin e transferimit”, dhe vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 371, datë 11.6.2014, “Për miratimin e rregullave për dorëzimin e mbetjeve të rrezikshme dhe të dokumentit të dorëzimit të tyre”.

Për menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme, në Shqipëri nuk ekziston infrastruktura bazë apo ajo plotësuese për trajtimin dhe asgjësimin e mbetjeve të rrezikshme. Për më tepër nuk ekzistojnë të dhëna mbi sasinë dhe rrymat e mbetjeve. Vendet për ndërtimin e objekteve për menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme apo të qendrave pritëse nuk janë përcaktuar ende në asnjë rajon apo qytet të vendit. Dy zona të nxehta mjedisore, specifiku, një në Fier (në territorin e ish-UPA Fier), për Arsenikun dhe një në Vlorë (territori i ish-Uzinës së Sodës Kaustike) për Zhivën janë pastruar nga mbetjet e trashëguara nga e kaluara dhe, aktualisht, janë të kapsuluara. Këto funksionojnë si zona të kapsuluara që monitorohen pas mbylljes në bazë të kushteve të përcaktuara në lejen mjedisore që kanë.

Gjithashtu, MIE ka ngritur Qendrën e Grumbullimit dhe Trajtimin të Kimikateve të Rrezikshme në Elbasan, e cila ka si detyrë grumbullimin e kimikateve të mbetura nga ish-ndërmarrjet shtetërore, në varësi të MIE-s, si ambalazhimin transportin dhe magazinimin e sigurt të tyre. Aktualisht, kjo qendër funksionon normalisht dhe vazhdon të grumbullojë kimikate nga ish-ndërmarrjet që janë në proces likuidimi ose janë mbyllur.

Një çështje kritike është edhe barra e trashëguar nga aktiviteti i mëparshëm industrial, duke përfshirë edhe hedhjen e pakontrolluar të mbetjeve të rrezikshme, ndotjen e pikave të nxehta mjedisore dhe ruajtjen e kimikateve të papërdorura, të vjetruara ose të ndaluara.

8.3.5 Ambalazhet dhe mbetjet nga ambalazhet

Me hyrjen në fuqi të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 177, datë 6.3.2012, “Për ambalazhet dhe mbetjet e tyre”, në linjë me direktivën e mbetjeve të BE-së, Shqipëria miratoi të njëjtat objektiva specifike, si ata të BE-së, duke synuar sa më shumë riciklimin e mbetjeve nga ambalazhet. Miratimi i këtij vendimi të Këshillit të Ministrave pasohet nga miratimi i vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 232/2018, që ka si qëllim prodhimin e qeseve plastike me trashësi më të mëdha se 35 mikronë.

8.3.6 Automjetet në fund të jetës

Menaxhimi i mbetjeve nga automjetet në fund të jetës, përveç ligjit kuadër, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, është i rregulluar nga VKM-ja nr. 705, datë 10.10.2012, “Për menaxhimin e mbetjeve të automjeteve në fund të jetës”, e cila transponon plotësisht direktivën (2000/53/EC).

| Lloji | Drejtoria rajonale që ka kryer çregjistrimin 2018 sipas qarqeve | | | | | | | | | | | | Totali (automjete të dala jashtë përdorimi sipas llojit) |
|---------------|---|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|--|
| | BR | DR | EL | FR | Gj | KO | KU | LE | DI | SH | TR | VL | |
| APV | 1 | 2 | | 2 | | 2 | | 1 | 1 | 1 | 22 | 1 | 33 |
| ATP | 25 | 86 | 48 | 84 | 9 | 28 | 10 | 27 | 15 | 49 | 177 | 35 | 593 |
| ATV | 5 | 12 | 1 | 17 | 4 | 2 | | 2 | | 1 | 44 | 3 | 91 |
| AUTOBUS | 6 | 17 | 20 | 11 | 3 | 9 | 1 | 3 | 2 | 7 | 26 | 8 | 113 |
| AUTOKARRO | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| AUTOVETURË | 336 | 1176 | 689 | 997 | 175 | 378 | 197 | 524 | 308 | 698 | 2383 | 612 | 8473 |
| CIKLOMOTOR | | | | | | | | 1 | | 8 | 13 | 1 | 23 |
| GJYSMËRIMORKI | 1 | 5 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | | | 1 | 6 | 2 | 26 |
| KAMION | 12 | 13 | 11 | 13 | 3 | 13 | 1 | 8 | 3 | 8 | 39 | 6 | 130 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|
| MB | | | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| MOTOKARRO | 3 | 3 | 1 | | | 3 | | 1 | 1 | 1 | 12 | 2 | 27 |
| MOTORË | 7 | 12 | 25 | 29 | 2 | 1 | | 9 | 7 | 32 | 47 | 7 | 178 |
| MT | | | | | | 2 | | | | | | | 2 |
| MTP | | | | 4 | | | | | | 1 | | | 5 |
| RK | | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| RPV | 1 | | 1 | | | | | | | | | | |
| RTM | | | 1 | | | 1 | 4 | | | | 2 | | 8 |
| RIV | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | 3 |
| TËRHEQËS | 1 | 33 | 5 | 13 | 5 | 5 | | 1 | 1 | 1 | 23 | 1 | 89 |
| Totali (automjete te dala jashtë përdorimi, sipas qarqeve) | 397 | 1360 | 804 | 1174 | 203 | 447 | 215 | 577 | 338 | 808 | 2795 | 680 | 9798 |

Tabela 15. Automjetet e dala jashtë përdorimit për çdo qark (Burimi: INSTAT)

8.3.7 Gomat e përdorura

Sipas kërkesave të ligjit kuadër, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, qeveria shqiptare miratoi vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 652, datë 14.9.2016, “Për rregullat dhe kriteret për menaxhimin e mbetjeve nga gomat e përdorura”, ku përcaktoi rregullat dhe kriteret për menaxhimin e integruar të mbetjeve nga gomat, duke përfshirë mbledhjen/grumbullimin, transportimin, ruajtjen/magazinimin dhe trajtimin e tyre.

Në vitin 2012, qeveria shqiptare, miratoi VKM-në nr. 957, datë 19.12.2012, “Për mbetjet nga pajisjet elektrike dhe elektronike”, i cili transponon direktivën 2002/96/EC.

8.3.8 Mbetjet nga llumi i impianteve të trajtimit

Në vitin 2015 është miratuar vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 127, datë 11.2.2015, “Për kërkesat për përdorimin në bujqësi të llumrave të ujërave të ndotura”, i cili synon rregullimin e përdorimit korrekt në bujqësi të llumrave të ujërave të ndotura për të parandaluar efektet e dëmshme në tokë, bimësi, kafshë dhe te njerëzit. Të gjitha llumrat që dalin nga trajtimi i ujërave të ndotura nuk mund të përdoren në bujqësi, nëse ato nuk plotësojnë kriteret e përcaktuar në vendimin për sasinë e metaleve të rënda që ato përmbajnë. Si rregull, të gjitha llumrat që gjenerohen nga trajtimi i tyre duhet të ruhen për një periudhë 6-mujore, para se të përdoret në bujqësi.

Sipas të dhënave të raportuara nga raporti i performancës, për shoqëritë e ujësjellës-kanalizimeve për vitin 2016, Enti Rregullator i Ujit në Shqipëri, 79.4% e popullatës mbulohen me shërbimin e ujit të pijshëm dhe 50.7% e tyre kanë sistem të kanalizimeve.

Në vendin tonë janë planifikuar gjithsej 23 impiante të trajtimit të ujërave urbane, ndër të cilat 10 janë në funksionim, 2 janë në ndërtim dhe 11 të tjera janë në fazën e studimit të fizibilitetit. Kur këto impiante do të punojnë me kapacitet të plotë, sasia e mbetjes së thatë që do të dalë nga trajtimi i ujërave urbane do të jetë rreth 35,000 tonë mbetje në vit. Nëse nuk do të merren masa për trajtimin e kësaj mbetje të thatë (llumi), duke zbatuar metodat e riciklimit, ai do të kthehet shumë shpejt në një problem serioz.

8.3.9 Mbetjet nga nënproduktet e kafshëve

Kuadri ligjor shqiptar, në lidhje me mbetjet nga produktet shtazore, të cilat nuk janë për konsum nga njerëzit, rregullohet nga ligji kuadër, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, ku ato klasifikohen si mbetje jourbane dhe janë përgjegjësi e prodhuesit të tyre, për të ndjekur ciklin nga prodhimi deri në trajtimin përfundimtar të tyre. Njësitë e qeverisjes vendore janë përgjegjëse për përcaktimin e një vendgrumbullimi në territorin e tyre, ku prodhuesit e këtyre mbetjeve të mund të sjellin mbetjet për trajtim përfundimtar.

Nga ana tjetër, ligji 10465, datë 29.9.2011, “Për shërbimin veterinar në Republikën e Shqipërisë”, i cili ndër shumë direktiva, transponon edhe direktivën 96/23/KE, “Mbi masat për

monitorimin e disa substancave dhe mbetjeve të tyre në kafshët e gjalla dhe produktet shtazore”, përcakton se përgjegjësinë për ndjekjen e të gjithë procesit të trajtimit të mbetjeve nga produktet e kafshëve e kanë shërbimet veterinare në qarqe në të gjithë territorin e vendit.

Nga të dhënat e raportuara nga AKM-ja, në raportin e fundit të gjendjes së mjedisit, në lidhje me sasinë e mbetjeve nga produktet e kafshëve, 12 qarqe (41 bashki) kanë raportuar për vitin 2018, në lidhje me sasinë e mbetjeve nga produktet e kafshëve, të dhënat e paraqitura në tabelën më poshtë:

| Sasia e mbetjeve nga produktet e kafshëve e raportuar nga NJQV-të në AKM për vitin 2018 | 2018 (kg) |
|---|------------------|
| Qarku Shkodër | 503,000 |
| Qarku Elbasan | 1,424,170 |
| Qarku Korçë | 30,000 |
| Qarku Fier | 427,400 |
| Qarku Gjirokastrë | 112,140 |
| Qarku Lezhë | 30,000 |
| Qarku Berat | 2,531,000 |
| Qarku Kukës | 6,000 |
| Qarku Durrës | 1,462 |
| Qarku Dibër | 16,000 |
| Qarku Tiranë | 11,440 |
| Qarku Vlorë | 650,000 |
| TOTALI | 5,742,612 |

Tabela 16. Sasia e mbetjeve nga produktet e kafshëve të raportuara nga NJQV-të për vitin 2018 (Burimi: AKM - Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2018)

8.3.10 Mbetjet nga vajrat e përdorura

Bazuar në ligjin kuadër, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, qeveria shqiptare miratoi vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 765, datë 7.11.2012, “Për miratimin e rregullave për grumbullimin e diferencuar dhe trajtimin e vajrave të përdorura”, ku në fokusin e tij janë vajrat lubrifikante, të lëngshme apo gjysmë të lëngshme, me bazë minerale apo sintetike, të cilat janë kthyer në të pavlefshme për qëllimin për të cilat ato janë prodhuar.

Sipas të dhënave të raportuara nga Drejtoria e Përgjithshme e Doganave, gjatë vitit 2019, sasia e vajrave lubrifikante që janë importuar në vendin tonë është **889.420.611 litra**. Të dhënat e marra nga inspektorati përgjegjës për mjedisin raportojnë së në vend operojnë 364 kompani, të cilat prodhojnë vajrat e naftës dhe vajra të fituara prej mineraleve bituminoze, ndryshe vajrat bruto, në sasi mesatare vjetore prej **8,915 tonësh**. Kjo sasi është destinuar për t’u kthyer në mbetje të vajrave të përdorura.

Ndërkohë, në Raportin e Gjendjes së Mjedisit 2018, raportohet që vetëm **396,310 litra** vajra të përdorura janë tërhequr për t’u trajtuar, ndërsa pjesa tjetër është depozituar në mjediset e prodhimit ose është hedhur në mënyrë të paligjshme. Në tabelën më poshtë paraqitet ecuria e sasisë së vajrave të përdorura të trajtuara gjatë tre vjetëve të fundit në 12 qarqe nga kompani të licencuara prej AKM-së:

| Sasia e VP-së së dorëzuar në subjekte të licencuara për menaxhim dhe për riciklim (litra) | 2014 | 2015 | 2018 |
|---|-----------------|--------|--------|
| Tiranë | 2,520 | 2,540 | 0 |
| Durrës | 12,229 | 14,664 | 0 |
| Lezhë | Nuk ka të dhëna | 3,350 | 12,000 |

| | | | |
|--------------|--------------------------|----------------|----------------|
| Gjirokastrë | Subjekte të palicencuara | 3,030 | 10,850 |
| Vlorë | Subjekte të palicencuara | 4,000 | 30,000 |
| Berat | Subjekte të palicencuara | 7,650 | 101,000 |
| Fier | 58,210 | 32,540 | 16,200 |
| Kukës | 1,600 | 8,290 | 5,000 |
| Shkodër | 1,360 | 1,960 | 1,000 |
| Dibër | Subjekte të palicencuara | 10,560 | 13,000 |
| Elbasan | 386,770 | 200,000 | 33,260 |
| Korçë | 4,180 | 3,080 | 174,000 |
| TOTAL | 466,869 | 291,664 | 396,310 |

Tabela 17. Sasia e vajrave të dorëzuara në subjekte të licencuara për menaxhimin dhe riciklimin e tyre gjatë tre vjetëve: 2014, 2015, 2018 (Burimi: AKM - Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2018)

Në vend ekzistojnë rreth **15 kompani** të pajisura me licencë që veprojnë për grumbullimin, transportin, ruajtjen, trajtimin, riciklimin dhe përpunimin e vajrave të përdorura, vajrave të përdorura lubrifikuese dhe mbetjeve nga hidrokarburet.

Duke u mbështetur në të dhënat e INSTAT-it mbi tipologjinë e mjeteve dhe mbi supozimet lidhur me konsumin e vajit nga çdo kategori e mjeteve të transportit, rezulton se në vend, potencialisht mund të prodhohen 1.5–3.9 milionë litra vaj i përdorur. Sasia e grumbulluar e vajit të përdorur përbën vetëm 7–18% të sasisë totale të vajit të përdorur.

8.3.11 Mbetjet nga bateritë dhe akumulatorët

Në procesin e përafrimit të legjislacionit mjedisor me atë të BE-së, në vitin 2012, qeveria shqiptare miratoi vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 866, datë 4.12.2012, “Për bateritë, akumulatorët dhe mbetjet e tyre”. Në tabelat e mëposhtme janë të dhënat mbi sasi të hedhura në treg të baterive dhe të akumulatorëve, si dhe mbetjeve të gjeneruara në vitin 2018.

| Bateritë dhe akumulatorët | 2018 | |
|---------------------------|------------------|------------------|
| | kg | copë |
| Pila dhe bateri primare | 2,841,854 | 326,392 |
| Akumulatorë elektrikë | 808,494 | 4,490,239 |
| TOTALI | 2,928,625 | 4,817,631 |

Tabela 18. Sasia e baterive dhe e akumulatorëve në Shqipëri për vitin 2018 (Burimi: MTM)

| Sasia e mbetjeve nga bateritë e raportuar nga NJQV-të në AKM për vitin 2018 | Pesha (kg) |
|---|----------------|
| Qarku Tiranë | 0 |
| Qarku Shkodër | 134,000 |
| Qarku Korçë | 2,000 |
| Qarku Fier | 43,460 |
| Qarku Gjirokastrë | 5,150 |
| Qarku Lezhë | 16,750 |
| Qarku Berat | 406,330 |
| Qarku Kukës | 4730 |
| Qarku Vlorë | 12,500 |
| Qarku Durrës | 274 |
| Qarku Elbasan | 166,300 |
| Qarku Dibër | 17,000 |
| TOTALI | 808,494 |

Tabela 19. Sasia e mbetjeve nga bateritë të raportuara nga NJQV-të për vitin 2018 (Burimi: AKM - Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2018)

8.4 Ndotësit organikë të qëndrueshëm

Bazuar në ligjin kuadër, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, në vitin 2015, qeveria shqiptare miratoi vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 387, datë 6.5.2015, “Për miratimin e rregullave për kontrollin e asgjësimit të PCB-ve, çndotjen apo asgjësimin e pajisjeve që përmbajnë PCB dhe/ose asgjësimin e mbetjeve të PCB-ve të përdorura”, i cili transponon plotësisht direktivën 96/59/KE për asgjësimin e bifenileve të poliklorinuara dhe trifenileve të poliklorinuara (PCB/PCT).

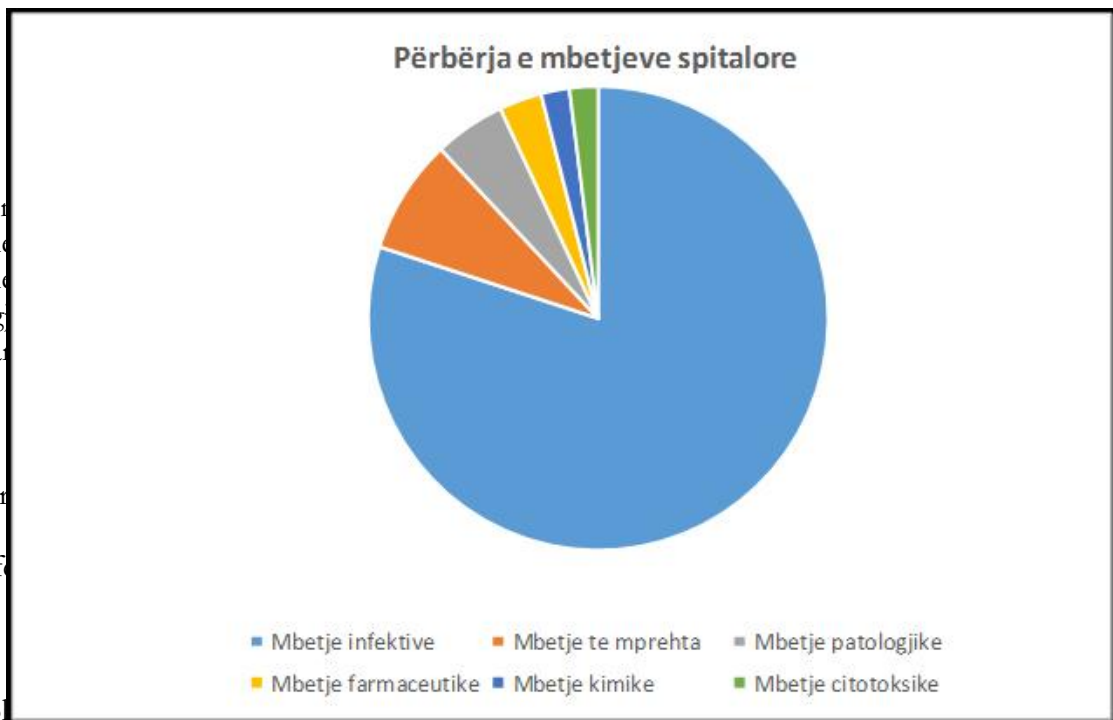
8.5 Mbetjet spitalore

Në vitin 2010, qeveria shqiptare miratoi vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 798, datë 29.9.2010, “Për miratimin e rregullores për administrimin e mbetjeve spitalore”, e cila bazohet në një kuadër ligjor tashmë të shfuqizuar për menaxhimin e mbetjeve. Një akt i ri ligjor është në proces miratimi.

Koncepti teknik i menaxhimit të mbetjeve spitalore do të bazohet në ndarjen e mbetjeve spitalore në rryma, sipas niveleve të ndryshme të rrezikut në shëndet dhe në mjedis dhe metodave më efektive të trajtimit të tyre. Destinacioni përfundimtar i tyre do të jetë depozitimi në lëndfillin e mbetjeve pas largimit të rrezikshmërisë së tyre nëpërmjet incenerimit të dedikuar vetëm për këto lloj mbetjesh ose grirjesh/dezinfektimit në impiantet me presion dhe temperaturë të lartë.

Mbetjet jo të rrezikshme spitalore janë të ngjashme me mbetjet urbane, ndaj grumbullohen dhe menaxhohen njësoj si mbetjet urbane. Më pak se 20% e totalit të mbetjeve spitalore i përkasin kategorisë së mbetjeve të rrezikshme spitalore, të cilat vetë ndahen në:

- mbetje infektive 80%;
- mbetje të mprehta 8 %;
- mbetje patologjike 5%;
- mbetje farmaceutike 3 %;
- mbetje kimike 2 %;
- mbetje citotoksike 2 %.



nënligjore në zbatim të tij;

- mungesa e rrjetit të integruar të objekteve të trajtimit të mbetjeve;
- ndërtimi dhe funksionimi i një baze të dhënash të plota dhe të besueshme;
- mbivendosja e përgjegjësive të aktorëve pjesëmarrës dhe të grupeve të ndryshme të interesit.

9.2 Gjetje të veçanta

9.2.1 Kuadri ligjor dhe institucional

- Kuadri institucional në nivelin qendror për menaxhimin e mbetjeve përfshin dy ministri kryesore, respektivisht MTM-në dhe MIE-n, si dhe agjencitë e tyre vartëse me detyra të shpërndara dhe të mbivendosura mes tyre.

- Numri i punonjësve në secilin institucion qendror apo të varësisë duhet të jetë më i madh në numër, me qëllim realizimin e të gjithë objektivave të përcaktuar në kuadrin ligjor, brenda afateve kohore.

- Të gjithë aktorët pjesëmarrës dhe grupet e interesit që veprojnë në sektor, përfshirë qeverinë qendrore dhe aktorët e tjerë, duhet të ndërtojnë një kuptim të përbashkët dhe të njësuar mbi rolin, përgjegjësitë dhe kapacitetet e bashkive, në mënyrë që të performojnë, në përputhje me kërkesat e ligjit për MIM-në dhe direktivës kuadër të BE-së për mbetjet.

- Sistemi për grumbullimin e mbetjeve është i shtrirë vetëm në një pjesë të vendit, prandaj grumbullimi i mbetjeve duhet të përbëjë prioritetin kryesor të vendit në periudhën afatshkurtër, duke filluar gradualisht me zbatimin e hierarkisë.

- Sistemi ose hierarkia e planifikimit duhet të ndryshojë, duke i dhënë përparësi dokumentit të politikave strategjike, në nivelin e parë, Planit Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta në nivelin e dytë, studimeve të fizibilitetit/planeve rajonale për zonat e mbetjeve në nivelin e tretë dhe të planeve vendore në nivelin e katërt.

- Grumbullimi i diferencuar i mbetjeve është përgjegjësi e pushtetit lokal dhe mbetet ende një sfidë për vendin.

- Realizimi i afateve dhe objektivat e vendosur me ligj nuk janë realizuar në kohën e caktuar.

- Objektivat për ripërdorimin dhe reduktimin e mbetjeve nëpërmjet riciklimit do të arrihen vetëm nëse vihen në zbatim skemat për përgjegjësitë e zgjeruara të prodhuesit.

- Disa njësi të vetëqeverisjes vendore, si persona juridikë, e kryejnë aktivitetin e grumbullimit, transportit dhe trajtimit si detyrë të drejtpërdrejtë, nëpërmjet një drejtorie ose një kompanie publike bashkiake, të cilat duhet të jenë të licencuara.

- Për grumbullimin dhe raportimin e të dhënave, detyrat e caktuara me ligj për bashkitë dhe qarqet lidhen vetëm me raportimin vjetor të zbatimit të planit. Përgjegjësitë për raportimin janë shtrirë edhe në institucione të tjera, duke u forcuar me anë të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 687/2015, “Për vendosjen e rregullave për mbajtjen, përditësimin dhe publikimin e statistikave për mbetjet”, zbatimi i të cilit ka filluar prej 1 janarit 2019. Zbatimi i këtij vendimi duhet të shtrihet edhe mbi gjeneruesit e mbetjeve meqë bën përgjegjës bashkitë e vendit.

- Për shkak se disa rajone të vendit kanë shtrirje të madhe është menduar zëvendësimi i konceptit të rajonit me një koncept të ri për zonat e mbetjeve. Futja e këtij koncepti përmirëson menaxhimin e mbetjeve në çdo bashki të Shqipërisë.

9.2.2 Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve

Menaxhimi i integruar i mbetjeve do të kryhet mbi bazën e Zonave të Menaxhimit të Mbetjeve, të përcaktuara mbi bazën e parimeve të afërsisë dhe të përballueshmërisë.

Zona e Menaxhimit të Mbetjeve (ZMM) është një territor i mbuluar nga juridiksioni i një ose më shumë bashkish, të cilat karakterizohen nga tipologji gjeografike e ngjashme dhe që siguron një rrjet rrugor komunikimi të pandërprerë, i cili lehtëson mbledhjen dhe transportin e mbetjeve nga pikat e grumbullimit dhe të transportimit në destinacionet e trajtimit paraprak, rikuperimit dhe depozitimit përfundimtar të mbetjeve.

Zona e mbetjeve përfaqëson njësinë bazë për planifikimin e menaxhimit të integruar të mbetjeve.

Çdo bashki duhet të jetë pjesë e një ZMM-je. ZMM-ja të miratohen nga këshillat bashkiakë të njësive që bëjnë pjesë në atë territor dhe autorizohen nga pushteti qendror.

Zona e Menaxhimit të Mbetjeve karakterizohet nga:

1. Kufijtë e zonës janë bazuar mbi një marrëveshje ndërbashkiake bashkëpunimi dhe/ose nga miratimi i Këshillit të Qarkut (kur kufijtë e zonës përputhen me kufijtë administrativë të qarkut);
2. Përfaqëson një zonë, e cila është pranuar nga pushteti qendror;

3. Zona përmban objekte të rëndësishme zonale për trajtimin e mbetjeve të përbërë nga një qendër për trajtimin e integruar të mbetjeve, përfshirë një qendër për rikuperimin e materialeve të riciklueshme dhe të kompostueshme, një impiant për trajtimin përfundimtar të mbetjeve i ndërtuar dhe që operohet në përputhje me standardet e përcaktuara në direktivën përkatëse të BE-së.

4. Mbulimi me shërbim: objektet e grumbullimit (stacionet e transferimit dhe/ose të trajtimit paraprak janë vendosur në një distancë që merr në konsideratë shkallën e eficiencës minimale, duke përfituar nga ekonomia e shkallës dhe siguron një mbulim eficient me shërbim, duke përfshirë:

- asinë dhe përbërjen e mbetjeve për një periudhë kohore të caktuar;
- asinë minimale dhe ekonominë e shkallës për objektet e trajtimit dhe të depozitimit të mbetjeve (mbi parimin e mbulimit të kostos dhe vetëqëndrueshmërisë);
- kriteret logjistike, përfshirë kushtet fizike të rrjetit rrugor për transportin e mbetjeve, kostot e transportit kundrejt përfitimeve nga ekonomitë e shkallës për njësi më të mëdha rikuperimi dhe depozitimi;
- alternativat/mundësitë për t'u lidhur me objekte të tjera ekzistuese ose të projektuara për trajtimin në një zonë apo zona të menaxhimit të mbetjeve fqinje.

9.2.3 Koncepti i menaxhimit të integruar të mbetjeve bashkiake

Ky koncept nënkupton garantimin e grumbullimit të mbetjeve në të gjithë vendin dhe menaxhimi i integruar i tyre, në përputhje me standardet minimale bazë. Paralelisht me të, duhet funksionimi për grumbullimin e diferencuar të tyre në burim dhe riciklimi i rrymave të ndryshme të mbetjeve.

Skema në vijim do të jetë bazë e zgjedhjes së opsioneve teknologjike për menaxhimin e mbetjeve në Shqipëri. Kjo skemë nuk është detyruese dhe duhet rishikuar dhe përshtatur bazuar në nevojat vendore/rajonale.

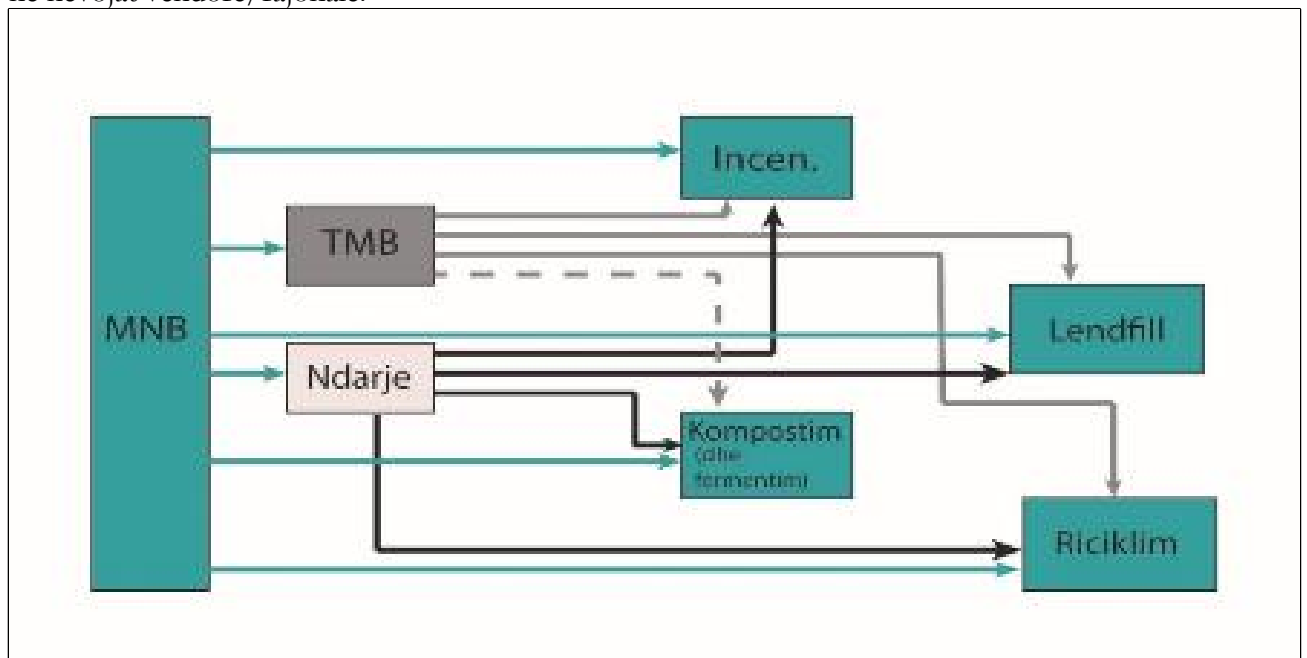


Figura 5. Opsionet e trajtimit të mbetjeve të ngurta shtëpiake

- Koncepti i menaxhimit të mbetjeve do të bazohet mbi një sistem me katër nivele trajtimi:
- grumbullimin dhe transportin e mbetjeve (përfshirë grumbullimin e ndarë në burim)
 - trajtimin paraprak (nëpërmjet stacioneve të transferimit, objekteve të rikuperimit të materialeve, trajtimin mekanik dhe biologjik);
 - rikuperimin (përmes qendrave të riciklimit për rrymat e ndryshme të mbetjeve, kompostimin dhe kapjes së gazit të gjeneruar nga kompostimi).
 - trajtimim përfundimtar (lendfill ose incineratorë, me dhe pa rikuperim efektiv të energjisë).

Kjo qasje do të lejojë që menaxhimi i mbetjeve dhe zgjedhja e mënyrës së grumbullimit dhe e opsioneve të teknologjisë së trajtimit të ndjekë rendin e qasjes së hierarkisë së mbetjeve të dhënë në këtë dokument dhe të arrihen targetet e legjislacionit evropian për mbetjet, ndërmjet të tjerash ato të përshkruara në Direktivën Kuadër të Mbetjeve (DKM)

Zgjidhjet teknike dhe teknologjike për rrymat e ndryshme të mbetjeve duhet të përmbushin standardet minimale.

Mbulimi me shërbimin e grumbullimit të mbetjeve duhet gradualisht të mbulojë të gjithë popullatën. Me kohë duhet të sigurohet kalimi gradual drejt ndarjes në burim të materialeve të riciklueshme dhe futjes së teknologjive të trajtimit paraprak.

Opsioni i depozitimit përfundimtar të sigurt do të përmbushet përmes teknologjisë së lëndfillit sanitar të kontrolluar, i cili është vendosur në një vend të sigurt dhe operohet në standardet e një lëndfilli të mirëfilltë, ku realizohet kontrolli i menaxhimit dhe i funksionimit, i shkarkimit të gazeve dhe lëngjeve të ndotura. Disa të tillë janë ndërtuar në Shqipëri, si në Bajkaj, Bushat, Korçë dhe dy janë fazën e projektimit, në Vlorë dhe Berat. Funksionimi i depozitimit në lëndfill sipas standardeve të BE-së do të sigurohet me kohë. Vendet e mëparshme të depozitimit do të mbyllen dhe do të rehabilitohen, duke u zëvendësuar me lëndfille sanitare rajonale të reja (ose të përmirësuara).

Rikuperimi i energjisë nga mbetjet do të bëhet i mundur përmes incinerimit dhe teknologjive të tjera. Një incinerator është ndërtuar në Elbasan dhe janë në proces ndërtimi i dy të tjerëve, në Fier dhe Tiranë.

Me ritme të shpejta do të sigurohet kalimi gradual drejt ndarjes në burim të materialeve të riciklueshme dhe futjes së teknologjive të trajtimit paraprak dhe të depozitimit, në përputhje të plotë me standardet e BE-së.

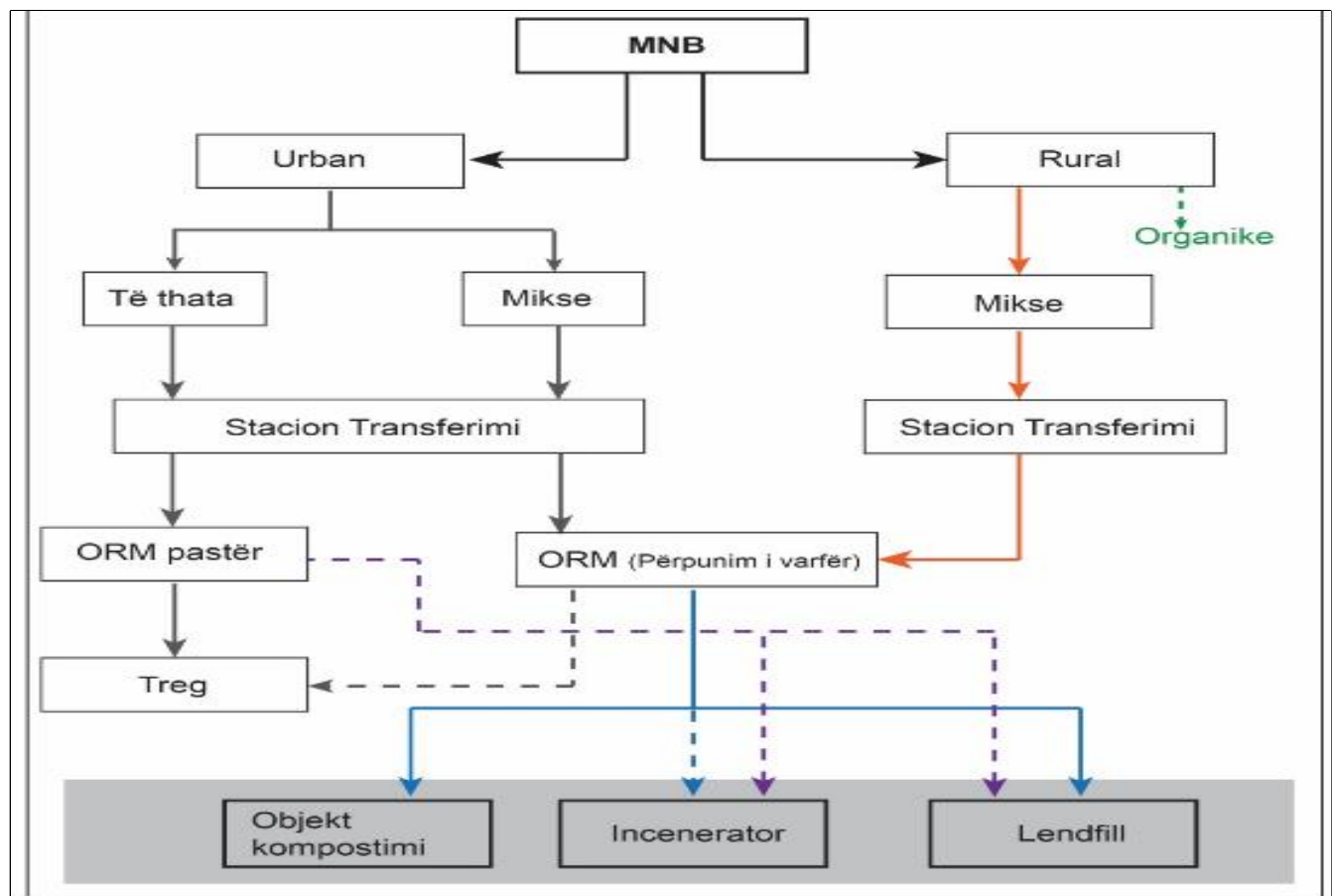


Figura 6. Skema përmbledhëse e mbljedhjes, transportit dhe trajtimit të mbetjeve bashkiake
Shënim. Kjo skemë paraqet një shembull skematik dhe nuk përmban një kërkesë të parashkruar.

9.3 Identifikimi i problemeve

Problemet kryesore, të paraqitura në mënyrë të përgjithshme në të gjithë Raportet e Komisionit Evropian për Shqipërinë, lidhen kryesisht me:

- shtrirjen e pjesshme të mbulimit me shërbimin e menaxhimit të mbetjeve;
 - grumbullimin dhe largimin e pamjaftueshëm të mbetjeve;
 - sasinë e kufizuar që depozitohet dhe trajtohet në lëndfille;
 - praninë e një numri të madh venddepozitimesh (të lejuara dhe të palejuara), të cilat janë jashtë standardeve sanitare dhe inxhinierike;
 - numrin e kufizuar dhe cilësinë jo të mirë të pajisjeve për grumbullimin dhe transportin e mbetjeve;
 - mungesën e ndarjes së mbetjeve në burim dhe normën e vogël të riciklimit;
 - mungesën e infrastrukturës për menaxhimin e integruar të mbetjeve;
 - zbatimin jo të plotë të ligjit dhe në përgjithësi të akteve nënligjore;
 - ndërveprimin dhe koordinimin e dobët të strukturave të qeverisë qendrore me pushtetin vendor dhe sektorët e tjerë të interesuar.
- Për momentin, nuk ka një sistem të standardizuar raportimi dhe bashkitë i raportojnë drejtpërdrejt ministrisë përgjegjëse për infrastrukturën. VKM-ja nr. 687, datë 29.7.2015, “Për miratimin e rregullave për mbajtjen, përditësimin dhe publikimin e statistikave të mbetjeve”, ka hyrë në fuqi më 1 janar 2019.
- Çdo NJQV duhet të ketë planin lokal të menaxhimit të mbetjeve, me qëllim që të kryejë aktivitetet dhe të arrijë objektivat e përcaktuar në të.
 - Duhet të fillojë ndarja e mbetjeve në burim në të gjithë vendin.

9.4 Standardi minimal i përbalueshëm për menaxhimin e mbetjeve të ngurta shtëpiake

Vendosja e standardit minimal mundëson shtrirjen e shërbimit dhe mbledhjen e mbetjeve në të gjithë territorin e aksesueshëm të vendit, me qëllim sigurimin e mjeteve të nevojshme dhe të mjaftueshme të grumbullimit, transportit dhe depozitimit në një vend të kontrolluar.

Përcaktimi i standardeve për shpeshinë dhe cilësinë e grumbullimit të mbetjeve, duhet të jetë i ndryshëm për zonat urbane dhe ato rurale me prioritetet si vijon:

| Standardi minimal për menaxhimin e rrymave bashkiake | Prioriteti |
|---|-------------------|
| 100% grumbullimi i mbetjeve në zonat urbane | 1 |
| Mbetjet depozitohen në një venddepozitim të kontrolluar dhe të lejuar | 1 |
| 90% grumbullimi i mbetjeve në zonat rurale | 2 |
| Ndarja e mbetjeve për riciklim të mëtejshëm | 3 |

Tabela 20. Standardi minimal dhe prioritetet e aktiviteteve për rrymën e mbetjeve bashkiake

Në përgjithësi, sasia e Mbetjeve të Ngurta Shtëpiake (MNSH) rritet paralelisht me rritjen e ekonomike të vendit. Vetëm ndarja në burim dhe mbledhja e diferencuar e rrymave të veçanta të mbetjeve bashkiake mund të rezultojë në zvogëlimin e sasisë së mbetjeve, të cilat janë orientuar të depozitohen në lëndfill.

Ndarja e mbetjeve në burim dhe mbledhja e diferencuar e MNB-së realizohet gradualisht nëpërmjet sistemeve të mbledhjes së ndarë (përfshirë sistemet derë më derë dhe kontejnerëve publikë rrugorë, qese ose pajisje të tjera).

Më tej, masat do të përfshijnë nxitjen e grumbullimit të ndarë të materialeve të riciklueshme në zonat urbane dhe menaxhimin e ndarë të mbetjeve organike në zonat rurale. Do të nxitet kompostimi i decentralizuar dhe kompostimi në kushtet e shtëpisë në zonat rurale. Grumbullimi i ndarë i mbetjeve organike në zonat urbane do të përfshihet si pjesë e sistemit sapo të vendosen pajisjet e nevojshme për menaxhimin e këtyre rrymave të mbetjeve.

Objektet për grumbullimin e ndarë të mbetjeve të vëllimshme dhe inerte (që shoqërojnë mbetjet bashkiake) do të ngrihen në vende të caktuara të nivelit vendor/ rajonal, ose në nivelin e Zonës së Menaxhimit të Mbetjeve. Do të ngrihen edhe sistemet e grumbullimit për rryma të veçanta të mbetjeve (përfshirë edhe mbetjet e rrezikshme).

Të gjitha masat që do ta bëjnë këtë dokument të zbatueshëm do të synojnë që të arrihet 50% e rikuperimit të rrymave bazë të mbetjeve shtëpiake; letër/karton, plastikë, metale dhe qelq nëpërmjet riciklimit deri në fund të periudhës kohore që mbulohet nga dokumenti i politikave strategjike.

10. RRJETI I INTEGRUAR I OBJEKTEVE TË MENAXHIMIT TË MBETJEVE

Rrjeti i Integruar i Objekteve për Trajtimin (RIOT) e Mbetjeve përbëhet, por nuk kufizohet nga objektet si më poshtë. Në të gjitha rastet numri dhe lloji i RIOT dhe i teknologjisë së trajtimit dhe të depozitimit të mbetjeve duhet të parashikohen në Planin Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta, dhe të përcaktohen më tej në studimin e fizibilitetit, si pjesë e përcaktimit të Zonës së Menaxhimit të Mbetjeve dhe planifikimit hapësinor.

1. Objekte të rëndësishme kombëtare të menaxhimit të mbetjeve: të menaxhuara nga qeveria qendrore/vendore (ose nga kontraktorët që punojnë për të):

- qendra komplekse për menaxhimin e mbetjeve, të cilat shërbejnë për menaxhimin e mbetjeve në shkallë të gjerë, duke përfshirë inceneratorët me ose pa rikuperim energjie;
- objekte për menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme, duke përfshirë trajtimin fiziko-kimik, djegien dhe depozitimin.

2. Objekte të rëndësishme së Zonës së Menaxhimit të Mbetjeve: të menaxhuara nga pushteti vendor me marrëveshje financimi prej qeverisë qendrore ose Organizatat e Përgjegjësive së Prodhuesit (ose kontraktorët e tyre) sipas marrëveshjeve të lidhura me bashkitë:

- lëndfille rajonale për mbetjet jo të rrezikshme;
- stacionet e transferimit;
- zona magazinimi të përkohshëm për mbetjet e rrezikshme;
- objekte për trajtimin mekanik dhe biologjik të mbetjeve;
- objekte për ndarjen e mbetjeve të riciklueshme (në shkallë të mesme dhe të madhe);
- objekte për grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve nga ndërtimi dhe shkatërrimi (në shkallë të mesme dhe të madhe);
- objekte për menaxhimin e mbetjeve të tjera, të menaxhuara sipas marrëveshjeve të Përgjegjësive së Zgjeruar të Prodhuesit (si, p.sh., për MPEE-në, gomat e makinave, bateritë etj.).

3. Objekte të rëndësishme vendore: të menaxhuara nga pushteti vendor ose sektori privat:

- stacionet e transferimit për grumbullimin e përkohshëm të mbetjeve;
- objekte për ndarjen e mbetjeve të riciklueshme (në shkallë të vogël);
- objekte për kompostimin e mbetjeve të ndara organike;
- objekte për grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve nga ndërtimi dhe prishjet (në shkallë të vogël);
- objekte të tjera vendore në shkallë të vogël.

PJESA 2

STRATEGJIA KOMBËTARE E MENAXHIMIT TË INTEGRUAR TË MBETJEVE DHE PLANI KOMBËTAR I VEPRIMIT, 2020–2035

Vizioni

“Krijimi i një kuadri strategjik dhe rregullator në Shqipëri, për të ulur sasinë e mbetjeve të gjeneruara dhe për të menaxhuar në mënyrë të integruar mbetjet e gjeneruara në linjë me objektivat e direktivës kuadër të mbetjeve të BE-së dhe marrëveshjet ndërkombëtare”.

Objektivi

Përmirësimi i cilësisë së mjedisit dhe të shëndetit të qytetarëve, që do t'i japë impuls shtesë zhvillimit ekonomik dhe social të vendit, hapësirave të aktivitetit të biznesit dhe mundësive të punësimit, si dhe do të shtrojë rrugën drejt integritimit evropian të vendit.

QS1. Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve, duke përmbyshur parimet kryesore dhe kërkesat ligjore të planifikimit

Qëllimet strategjike

QS2. Përmirësimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor të menaxhimit të mbetjeve

QS3. Financimi i qëndrueshëm i menaxhimit të mbetjeve

QS4. Burimet njerëzore, ndërgjegjësimi dhe pjesëmarrja e popullatës në menaxhimin e mbetjeve.

| | | |
|---|---|---|
| <p>QS1 Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve, duke përbushur parimet kryesore dhe kërkesat ligjore të planifikimit.</p> | <p>OS1 Planifikimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve bëhet në bazë të zonave të mbetjeve duke ofruar shërbim për të gjithë popullatën.</p> | <p>Ngritja e sistemit të matjes, menaxhimit dhe raportimit të mbetjeve bashkiake.</p> |
| | | <p>Përgatitja e studimeve të fizibilitetit për të gjitha zonat e menaxhimit të mbetjeve, duke siguruar një program të optimizuar për financimin dhe zbatimin e Rrjetit të Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve.</p> |
| | | <p>Hartimi i planit për menaxhimin e mbetjeve nga ambalazhet dhe i programit për parandalimin e mbetjeve në mbështetje të zbatimit të dokumentit të politikave strategjike për menaxhimin e integruar të mbetjeve dhe planit të veprimit.</p> |
| | | <p>Hartimi i planeve vendore nga bashkitë dhe miratimi në këshillat bashkiakë për menaxhimin e integruar të mbetjeve (PVMIM), në përputhje me dokumentin e politikave strategjike menaxhimin e integruar të mbetjeve dhe dokumentet mbështetëse.</p> |
| | <p>OS2 Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve ka mundësuar grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve në mënyrë të integruar në përputhje me standardet e BE.</p> | <p>Mbulimi i gjithë territorit administrativ të bashkive me shërbim që përbushin standardet minimale të përcaktuara.</p> |
| | | <p>Ndërtimi i skemës së grumbullimit të diferencuar të mbetjeve nga të gjitha bashkitë e vendit, bazuar në metodat më të mirë financiare dhe standardet sektoriale, sipas normave të direktivave përkatëse të transpozuar në ligjin shqiptar</p> |
| | | <p>Mbyllja dhe trajtimi i të gjitha venddepozitimeve bashkiake të trashëguara të mbetjeve, sipas udhëzimeve në fuqi.</p> |
| | | <p>Transporti i mbetjeve në impiantet që shndërrojnë mbetjet në energji</p> |
| | | <p>Zbatimi i skemave kombëtare të Përgjegjësisë së Zgjeruar të Prodhuesit për ambalazhet dhe mbetjet nga ambalazhet.</p> |
| | <p>OS3 Krijimi i një sistemi për menaxhimin e integruar të rrymave të tjera të mbetjeve bashkiake, i cili bazohet në hierarkinë e mbetjeve.</p> | <p>Hartimi nga ministria përgjegjëse për mjedisin në bashkëpunim me institucionet e tjera të ngarkuara me ligj për mbetjet, i politikave kombëtare që janë të aplikueshme në nivelin e zonës së mbetjeve dhe nivel bashkie për një menaxhim të qëndrueshëm të mbetjeve të rrymave specifike, në zbatim të hierarkisë së mbetjeve, për mbetjet bashkiake, jobashkiake dhe mbetjet inerte nga ndërtimi dhe shkatërrimi.</p> |
| | | <p>Importimi/prodhimi nga të gjitha bizneset për produkte të rrymave specifike, në zbatim të parimit “të përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit”, ngrënë skemat e veçanta dhe/ose të përbashkëta në bashkëpunim me bashkitë e vendit dhe përdorues të tjerë të mbetjeve specifike, si për gomat, bateritë, mbetjeve elektrike dhe elektronike, mbetjet organike, makinat në fund të jetës etj., për rikuperimin dhe trajtimin e tyre.</p> |

| | | |
|---|---|---|
| QS2 Përmirësimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor të menaxhimit të mbetjeve. | OS1 Kuadri ligjor i menaxhimit të mbetjeve është përmirësuar dhe harmonizuar me direktivat evropiane dhe është ngritur një sistem institucional efikas në nivel kombëtar. | Rishikimi dhe përafrimi i legjislacionin në fuqi për menaxhimin e mbetjeve. |
| | | Qartësimi i roleve dhe i përgjegjësive institucionale për njësitë e qeverisjes qendrore dhe vendore, si dhe institucionet e tjera, përfshirë edhe ato rajonale të cilat janë ngarkuar me funksione mbështetëse. |
| | | Ministria përgjegjëse për mjedisin, në bashkëpunim me institucionet e tjera qendrore, si dhe në bashkëpunim me bashkitë përgatit udhëzime që lidhen me zbatimin, përfshirë kodet teknike, standardet minimale të detyruara, specifikimet teknike dhe paketën e dokumenteve të kontratës. 4. Bashkitë miratojnë rregulloret e menaxhimit të integruar të mbetjeve, në përputhje me legjislacionin në fuqi. |
| | | Bashkitë miratojnë rregulloret e menaxhimit të integruar të mbetjeve, në përputhje me legjislacionin në fuqi. |

| | | |
|---|---|---|
| QS3 Financimi i qëndrueshëm i menaxhimit të mbetjeve. | OS1 Burimet financiare për menaxhimin e integruar të mbetjeve parashikohen në planifikimin buxhetor afatmesëm të miratuar me ligj. | Bashkëpunimi i bashkive me pushtetin qendror përcaktojnë nevojat buxhetore për ciklin e plotë të menaxhimit të mbetjeve dhe tarifatat për shërbimin e menaxhimit të mbetjeve, në përputhje me parimin “ndotësi paguan” dhe parimet e “vetëmjaftueshmërisë”. |
| | | Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Mbetjeve lehtëson marrëveshjet financiare në nivelin e zonave të mbetjeve për bashkitë dhe autoritetet menaxhuese të njësisve për transferimin dhe trajtimin e mbetjeve. |
| | | Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Mbetjeve mbikëqyr dhe monitoron financat që lidhen me ndërtimin ose modernizimin dhe përmirësimin e infrastrukturës së menaxhimit të mbetjeve. |
| | Ministria përgjegjëse për mjedisin propozon llojet e të ardhurave nga taksat për kategori të ndryshme produktesh të tregut shqiptar dhe i përdor këto fonde për të promovuar zvogëlimin e sasisë së mbetjeve, ripërdorimin dhe riciklimin e tyre. | |
| | OS2 Menaxhimi i mbetjeve është prioritet kombëtar dhe pjesë e rëndësishme e planifikimit të fondeve të ndihmës së huaj, IFI dhe BE nëpërmjet fondeve IPA. | Qeveria e Shqipërisë alokon jo më pak se 15% të fondeve të saj vjetore, të dhuruara për menaxhimin e mbetjeve nga institucionet ndërkombëtare dhe donatorët e tjerë. |
| | | Është kryer planifikimi i detyruar dhe janë zhvilluar procedurat për hartimin dhe për miratimin e projekteve në sektorin e menaxhimit të mbetjeve që kërkojnë financime publike dhe mbështetje nga donatorët. |

| | | |
|---|---|---|
| QS4 Burimet njerëzore, ndërgjegjësimi dhe | OS1 Burimet njerëzore dhe pjesëmarrja | Institucionet përgjegjëse për menaxhimin e mbetjeve të përfshira në strukturën e tyre njësitë e planifikimit dhe të menaxhimit të |
|---|---|---|

| | | |
|---|--|--|
| pjesëmarrja e popullatës në menaxhimin e mbetjeve. | | mbetjeve me personel të kualifikuar. |
| | | Për kualifikimin e personelit duhet të përgatitet sistemi i kurrikulës së kualifikimit. Paketa e trajnimit të vazhduar e ofruar prej QKEV-së dhe ASPA-s, së bashku me personelin teknik përkatës do të vlerësohen me kredite vjetore për aftësitë e fituara. Në universitete zhvillohet ekspertizë për <i>green procurement</i> . |
| OS2 Forcimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të bashkive dhe institucioneve qendrore të mandatuara me MIM-në. | | Përfshirja dhe konsultimi me qytetarët për hartimin e Planeve të Menaxhimit të Mbetjeve. |
| | | Bashkitë organizojnë fushata të përvitshme të ndërgjegjësimit <i>Let's do It</i> , që nxisin sjellje të përgjegjshme mjedisore për reduktimin, ripërdorimin dhe riciklimin e mbetjeve. |
| | | Kurse dhe materiale edukuese duhet të shpërndahen nëpër shkolla në të gjithë vendin duke organizuar orë mësimore dhe aktivitete edukuese për nxënësit. |
| | | Hartimi i një sistemi të dhënash për mbetjet e rrezikshme (inventarizimi i mbetjeve të trashëguara nga industritë ekzistuese, nga industritë që gjenerojnë sot mbetje të rrezikshme). |
| | | Hartimi i masterplanit për rryma të veçanta mbetjesh përfshirë mbetjet e rrezikshme. |
| | | Janë hartuar dhe zbatohen udhëzimet, protokollet, standardet dhe programet e trajnimit për menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme. |
| | | Prodhuesit e mbetjeve të rrezikshme sigurojnë se menaxhimi i mbetjeve të rrezikshme bëhet në përputhje me kërkesat ligjore dhe udhëzimet në fuqi dhe zbatojnë ndarjen e mbetjeve të rrezikshme nga ato të parrezikshme. |

11. Qëllimet strategjike, objektivat specifikë dhe masat e zbatimit të dokumentit të politikave strategjike

11.1 Qëllimi strategjik 1 (QS1): Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve, duke përbushur parimet kryesore dhe kërkesat ligjore të planifikimit;

11.1.1 Objektivi specifik 1 (OS1): Planifikimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve bëhet në bazë të zonave të mbetjeve, duke ofruar shërbim për të gjithë popullatën.

Masat e zbatimit

M1. Ngritja i sistemit të matjes, menaxhimit dhe raportimit të mbetjeve bashkiake.

Cilësia, qasja në kohë e të dhënave dhe raportimi i tyre janë thelbësore për të përmirësuar menaxhimin e mbetjeve. Kapërcimi i problemit madhor të statistikave të mbetjeve do të bëhet si një bashkërendim i plotë ligjor dhe institucional ndërmjet institucioneve të ngarkuara me ligj për statistikën ku bëjnë pjesë Agjencia Kombëtare e Mjedisit, INSTAT dhe bashkitë. Futja në funksionim të plotë të sistemit elektronik të PRTR-së dhe fuqizimi i punës së AKM-së për përbushjen e detyrimeve që kanë bizneset për të raportuar sipas protokollit të E-PRTR-së do të plotësojë ciklin informacionit import–transferim–gjenerim–trajtimit eksport. Në fazën e parë të zbatimit të kësaj strategjie, bashkitë duhet të nisin punën për identifikimin e plotë të gjeneruesve

të mbetjeve, matjen e sasisë së gjeneruar të mbetjeve, grumbullimit, transferimit dhe trajtimit të mbetjeve, duke përdorur njohuritë e zhvilluara në vend dhe udhëzuesve përkatës. Detyrimi që rrjedh nga VKM-ja nr. 687, datë 29.7.2015, “Për miratimin e rregullave për mbajtjen, përditësimin dhe publikimin e statistikave të mbetjeve” do të forcojë më shumë këto statistika.

M2. Përgatitja e studimeve të fizibilitetit për të gjitha Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve, duke siguruar një program të optimizuar për financimin dhe zbatimin e Rrjetit të Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve.

Pas përgatitjes së Plani Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta, duhet të studiohet në detaje zbatimi i sistemeve në nivelin e Zonave të Menaxhimit të Mbetjeve. Për çdo zonë do të përgatiten studime të fizibilitetit, duke marrë në konsideratë zgjedhjet teknologjike në dispozicion dhe konsideratat e planifikimit hapësinor.

Çdo studim fizibiliteti do të përmbajë masat emergjente për përmirësimin e shpejtë të sistemit të menaxhimit të mbetjeve dhe planifikimin e kërkesës për investimet afatmesme dhe afatgjata. Studimet e fizibilitetit do të shërbejnë si bazë për vendimmarrjen lidhur me investimet për zhvillimin e Rrjetit të Integruar të Objekteve të Menaxhimit të Mbetjeve.

M3. Hartimi i planit për menaxhimin e mbetjeve nga ambalazhet dhe programit për parandalimin e mbetjeve në mbështetje të zbatimit të dokumentit të politikave strategjike për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve dhe Planit të Veprimit.

Vëmendja duhet të përqendrohet në përcaktimin e mënyrave efikase që nxisin parandalimin e mbetjeve, riciklimin dhe rikuperimin e materialeve nga paketimet, ndarjen e mbetjeve bashkiake të biodegradueshme nga depozitimi në lëndfill. Këto dokumente do të kenë në fokusin e tyre përmbushjen e objektivave të *acquis* së BE-së për mbetjet, përfshirë edhe paketën për ekonominë qarkulluese.

Këto programe ndihmëse dhe Masterplanet, që do të përgatiten në kuadër të kësaj mase, do të ofrojnë mundësinë për rishikimin e plotë të objektivave që lidhen me mbetjet e ngurta shtëpiake, përfshirë paketimin (metalet, plastikën, letren/kartonin, xhamin) dhe zvogëlimin të mbetjeve të biodegradueshme që dërgohen në lëndfill. Çështje të rëndësishme përfshijnë përcaktimin e referencave, masave, protokolleve e procedurave dhe të afateve realiste në përmbushjen e objektivave të BE-së.

M4. Hartimi i planeve vendore nga bashkitë dhe miratimi në këshillat bashkiakë për menaxhimin e integruar të mbetjeve (PVMIM), në përputhje me dokumentin e politikave strategjike Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve dhe dokumentet mbështetëse.

Planet vendore për menaxhimin e integruar të mbetjeve do të hartohen nga bashkitë në harmoni me dokumentin e politikave strategjike për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve. Ato do të harmonizohen me planin kombëtar sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta dhe përcaktimet e tij lidhur me Zonat për Menaxhimin e Mbetjeve. Planet do të hartohen mbi hierarkinë e mbetjeve dhe parimet e ligjit nr. 10463, datë 22 shtator 2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar, si dhe të ligjit nr. 10431, datë 9 qershor 2011, “Për mbrojtjen e mjedisit”, të ndryshuar. Deri në përfundim të fazës së parë të dokumentit të politikave strategjike, të gjitha bashkitë do të kenë hartuar dhe miratuar planet vendore.

11.1.2 Objektiv i specifik 2 (OS2): Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve ka mundësuar grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve në mënyrë të integruar, në përputhje me standardet e BE-së.

- sistemi i integruar i menaxhimit të mbetjeve është ngritur bazuar në “hierarkinë e mbetjeve”; dhe

- rrjeti i integruar i objekteve të trajtimit të mbetjeve përmbush nevojat e vendit në aspektin e teknologjisë dhe të efikasitetit.

Masat e zbatimit

M5. Mbulimi i gjithë territorit administrativ të bashkive me shërbim që përmbushin standardet minimale të përcaktuara.

Gjithë territori i bashkive, duke përfshirë familjet, njësitë ekonomike, institucionet dhe njësitë e tjera do të mbulohen me shërbimin e menaxhimit të mbetjeve. Bashkitë do të zbatojnë dhe do

të menaxhojnë sisteme efektive të grumbullimit të mbetjeve. Ato do të kalojnë gradualisht në grumbullimin e diferencuar të mbetjeve. Pasi të përmirësojnë sistemin e grumbullimit, bashkitë duhet të operojnë në përputhje me parimet udhëzuese të menaxhimit të mbetjeve, përfshirë parimin e përballueshmërisë.

Nivelet prioritare për zhvillimin e sistemit të menaxhimit të mbetjeve, janë si në vijim:

- niveli prioritar 1;
- shërbimi i grumbullimit ofrohet për 100% të popullsisë urbane;
- transporti i mbetjeve është i sigurt;
- mbetjet depozitohen në një vend të kontrolluar dhe të miratuar;
- niveli prioritar 2;
- shërbimi i grumbullimit ofrohet për 100% të popullsisë në zonat urbane dhe rurale;
- niveli prioritar 3;
- sistemet e grumbullimit të diferencuar dhe të riciklimit është i zbatuar.

M6. Ndërtimi i skemës së grumbullimit të diferencuar të mbetjeve nga të gjitha bashkitë e vendit bazuar në metodat më të mirë financiare dhe standardet sektoriale, sipas normave të direktivave përkatëse të transpozuar në ligjin shqiptar.

Bazuar në planet vendore të menaxhimit të integruar të mbetjeve, të gjitha bashkitë do të përcaktojnë skemën e grumbullimit të diferencuar, në zbatim të hierarkisë së mbetjeve, sipas zgjidhjes individuale të tyre, mënyrën e transferimit, trajtimit dhe procese të tjera të lidhura me menaxhimin. Normat e riciklimit do të rishikon në nivel teknik dhe ligjor, në mënyrë që përlllogaritja e tyre të jetë më e saktë dhe treguesit të jenë të arritshëm. Hierarkia e mbetjeve është parimi kryesor që do të zbatohet i ndjekur nga të gjitha parimet e tjera të shprehura në ligj. Parandalimi i mbetjeve do të jetë prioriteti i parë e ndjekur nga koncepti i ekonomisë qarkulluese. Përbushja e normave të kuadrit kombëtar do të bëhet sipas parimit të përballueshmërisë dhe standardit minimal të miratuar.

M7. Mbyllja dhe trajtimi i të gjitha venddepozitimeve bashkiake të trashëguara të mbetjeve, sipas udhëzimeve në fuqi.

Ministria përgjegjëse për mjedisin në bashkëpunim me ministrinë dhe institucionet e tjera përgjegjëse për aspekte të ndryshme të menaxhimit të mbetjeve, hartojnë akte kalimtare, norma dhe rregulla për integrimin e rrjetit të depozitimit të mbetjeve me atë të zonave të mbetjeve dhe mundësojnë kushtet ligjore dhe teknike për futjen e konceptit të “venddepozitimeve të rregulluara”, me qëllim uljen e ndotjes në mjedis dhe mbylljen përfundimtare të venddepozitimeve josanitare të mbetjeve. Bashkitë do të përcaktojnë në buxhetin vjetor për menaxhimin e mbetjeve një shumë të mjaftueshme për pastrimin e zonave historike dhe rehabilitimin e fushave të depozitimit të mbetjeve, sipas udhëzimeve në fuqi. Do të ndalohej në mënyrë kategorike hapja e fushave të reja, të cilat nuk janë në përputhje me kriteret e përcaktuara. Plani Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta do të përcaktojë rrjetin e integruar të transferimit dhe trajtimit të mbetjeve, pjesë e të cilit do të bëhen të gjitha bashkitë e vendit.

M8. Transporti i mbetjeve në impiantet që shndërrojnë mbetjet në energji.

Impiantet e mbetjeve për energji janë pjesë e menaxhimit të mbetjeve, si opsioni i parafundit i hierarkisë. Pas ndjekjes së gjithë proceseve paraprake të grumbullimit të diferencuar, riciklimit, kompostimit, depozitimit të mbetjeve të ngurta, në përputhje me politikat në këtë dokument dhe skemat teknike të vendosura në Plani Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta, bashkitë dhe prodhuesit e tjerë të mbetjeve mund t'i dërgojnë mbetjet e tjera të djegshme në këto impiante.

M9. Zbatimi i skemave kombëtare të përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit për ambalazhet dhe mbetjet nga ambalazhet.

“Gjeneruesit”, që janë edhe prodhues edhe importues të produkteve të paketuara, do të zbatojnë parimin e përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit (PZP), për skemën/at individuale dhe/apo kolektive të menaxhimit për paketimet dhe menaxhimin e mbetjeve nga paketimet. Këto skema do të zbatohen në bashkëpunim me bashkitë dhe do të sigurojnë zvogëlimin,

ripërdorimin, riciklimin dhe rikuperimin, veçanërisht të metaleve, xhamit, plastikës, letrës dhe kartonit.

11.1.3 Objektivi specifik 3 (OS3): Krijimi i një sistemi për menaxhimin e integruar të rrymave të tjera të mbetjeve bashkiake, i cili bazohet në hierarkinë e mbetjeve.

Masat e zbatimit

M.10. Hartimi nga ministria përgjegjëse për mjedisin në bashkëpunim me institucionet e tjera të ngarkuara me ligj për mbetjet, i politikave kombëtare që janë të aplikueshme në nivelin e zonës së mbetjeve dhe bashkie për një menaxhim të qëndrueshëm të mbetjeve të rrymave specifike, në zbatim të hierarkisë së mbetjeve, për mbetjet bashkiake, jobashkiake dhe mbetjet inerte nga ndërtimi dhe shkatërrimi.

M11. Importimi/prodhimi nga të gjitha bizneset për produkte të rrymave specifike, në zbatim të parimit “të përgjegjësive të zgjeruar të prodhuesit”, ngrënë skemat e veçanta dhe/ose të përbashkëta në bashkëpunim me bashkitë e vendit dhe përdorues të tjerë të mbetjeve specifike, si për gomat, bateritë, mbetjeve elektrike dhe elektronike, mbetjet organike, makinat në fund të jetës etj., për rikuperimin dhe trajtimin e tyre.

11.2 Qëllimi strategjik 2 (QS2): Përmirësimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor të menaxhimit të mbetjeve

11.2.1 Objektivi specifik 4 (OS4):

Kuadri ligjor i menaxhimit të mbetjeve është përmirësuar dhe harmonizuar me direktivat evropiane dhe është ngritur një sistem institucional efikas në nivel kombëtar.

Masat e zbatimit

M12. Rishikimi dhe përafrimi i legjislacionin në fuqi për menaxhimin e mbetjeve.

Rishikimi do të bëhet në bashkëpunim të ngushtë me bashkitë dhe institucionet kryesore që janë përgjegjëse për rrymat e ndryshme të mbetjeve dhe me shërbimet e Komisionit Evropian. Qëllimi i rishikimit të tyre është që të marrë në konsideratë vetëmjaftueshmërinë e buxhetit vendor dhe buxhetit të shtetit, pa cenuar arritjen e objektivave. Procesi i rishikimit do të realizohet nga ministria përgjegjëse për mjedisin.

M13. Qartësimi i roleve dhe i përgjegjësive institucionale për njësitë e qeverisjes qendrore dhe vendore, si dhe institucionet e tjera, përfshirë edhe ato rajonale, të cilat janë ngarkuar me funksione mbështetëse.

Roli i Këshillit të Qarkut do të rregullohet për të ushtruar kompetenca të qarta në bashkëpunim të përbashkët me bashkitë që lidhen me menaxhimin e Zonave të Menaxhimit të Mbetjeve. Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve të përcaktuara nga Plani Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta do të konfirmohen nga studimet e fizibilitetit (planet rajonale sektoriale), të cilat do të jenë dokumente mbështetëse në zbatim të planeve vendore. Agjencitë e tjera rajonale do të luajnë rol mbështetës në ngritjen e fondeve dhe veprimtari lehtësuese dhe koordinuese. Rishikimi i rolit të Këshillit të Qarkut do të kërkojë ndërhyrje në ligjin kuadër të MIM 10463 dhe vendimin e Këshillit të Ministrave që përcakton përgjegjësitë e Këshillit të Qarkut.

M14. Ministria përgjegjëse për mjedisin, në bashkëpunim me institucionet e tjera qendrore, si dhe në bashkëpunim me bashkitë, përgatit udhëzime që lidhen me zbatimin, përfshirë kodet teknike, standardet minimale të detyruara, specifikimet teknike dhe paketën e dokumenteve të kontratës.

Udhëzimet do të përfshijnë standardet e përkohshme të depozitimit të mbetjeve që lejojnë përmirësimin e përkohshëm të venddepozitimeve të tyre.

M15. Bashkitë miratojnë rregulloret e menaxhimit të integruar të mbetjeve, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

Rregulloret bashkiake do të përcaktojnë në hollësi të gjitha veprimtaritë që përfshin shërbimi i menaxhimit të mbetjeve, sipas kërkesave të përcaktuara me ligj. Bashkitë do të hartojnë rregulloret e tyre, me asistencë teknike nga brenda apo jashtë vendit.

11.3 Qëllimi strategjik 3 (QS3): Financimi i qëndrueshëm i menaxhimit të mbetjeve

Objektivi specifik 5 (OS5): Burimet financiare për menaxhimin e integruar të mbetjeve parashikohen në planifikimin buxhetor afatmesëm të miratuar me ligj.

Masat e zbatimit

M16. Bashkëpunimi i bashkive me pushtetin qendror përcaktojnë nevojat buxhetore për ciklin e plotë të menaxhimit të mbetjeve dhe tarifat për shërbimin e menaxhimit të mbetjeve, në përputhje me parimin “ndotësi paguan” dhe parimet e “vetëmjaftueshmërisë”.

Buxheti i institucioneve për zbatimin e masave të planeve të menaxhimit të mbetjeve dhe në përputhje me modelet e kostos dhe të tarifave, shërbimin e integruar të menaxhimit të mbetjeve, duke filluar që nga viti 2020 parashikon një fond të përcaktuar për mbulimin e masave dhe shërbimeve përkatëse. Të gjitha bashkitë përmirësojnë analizën e kostove lidhur me shërbimet e nevojshme për të përmbushur objektivat e tjerë të dokumentit të politikave strategjike dhe nevojat që lindin nga detyrimet kombëtare dhe ato të anëtarësimit në BE.

M17. Agjencia Kombëtare e Ujësjiellës-Kanalizimeve dhe e Mbetjeve lehtëson marrëveshjet financiare në nivelin e zonave të mbetjeve për bashkitë dhe autoritetet menaxhuese të njëjve për transferimin dhe trajtimin e mbetjeve.

Në zonat ku janë ndërtuar impiante trajtimi, tarifat janë përcaktuar në bashkëpunim me AKUM-në, duke marrë në konsideratë kapacitetin e bashkive për të përballuar tarifën dhe shkallën e mbulimit. Pushteti qendror përcakton në marrëveshje me bashkitë, përqindjen e financimit, në përputhje me plotësimin e nevojave kryesore për Rrjetin e Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve, duke reflektuar në të njëjtën kohë nivelin e përballueshmërinë prej bashkive dhe prej qytetarëve.

M18. Agjencia Kombëtare e Ujësjiellës-Kanalizimeve dhe e Mbetjeve mbikëqyr dhe monitoron financat që lidhen me ndërtimin ose modernizimin dhe përmirësimin e infrastrukturës së menaxhimit të mbetjeve.

Brenda buxhetit të shtetit do të krijohet një llogari financiare e veçantë/dedikuar (Fondi i Menaxhimit të Mbetjeve) për të financuar Rrjetin e Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve. Fondi për Menaxhimin e Mbetjeve (FMM) do t'i kushtohet në mënyrë specifike krijimit të Rrjetit Kombëtar të Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve, përmes promovimit të reduktimit të mbetjeve, ripërdorimit, riciklimit dhe adresimit të ndotjes së bregdetit nga mbetjet.

Investimi do të bazohet në përparësitë që përcaktojnë masterplanet. Investimet e mbështetura nga buxheti i shtetit janë pjesë integrale e planeve të veprimit të ministrive përgjegjëse për sektorin e mbetjeve.

Investimet kryesore që lidhen me infrastrukturën e menaxhimit të mbetjeve mund të miratohen vetëm pasi janë kryer studimet e fizibilitetit dhe konsultimet publike dhe pas specifikimit të qartë të kostove të shfrytëzimit dhe të mirëmbajtjes, të cilat do të mbahen duke rritur tarifën e menaxhimit të mbetjeve që përfundon në impiantin përkatës. Analiza e kosto-përfitimit do të jetë një praktikë standarde për vendimmarrjet që përfshijnë financimin e projekteve të investimeve.

M19. Ministria përgjegjëse për mjedisin propozon llojet e të ardhurat nga taksat për kategori të ndryshme produktesh të tregut shqiptar dhe i përdor këto fonde për të promovuar zvogëlimin e sasisë së mbetjeve, ripërdorimin dhe riciklimin e tyre.

Objektivi specifik 6 (OS6): Menaxhimi i mbetjeve është prioritet kombëtar dhe pjesë e rëndësishme e planifikimit të fondeve të ndihmës së huaj, IFI dhe BE nëpërmjet fondeve IPA.

Masat e zbatimit

M20. Qeveria e Shqipërisë alokon jo më pak se 15% të fondeve të saj vjetore, të dhuruara për menaxhimin e mbetjeve nga institucionet ndërkombëtare dhe donatorët e tjerë.

Dokumenti strategjik përcakton prioritetet e asistencës financiare të BE-së për periudhën 2014–2020 në mbështetje të procesit të anëtarësimit, përfshirë mjedisin. Sipas vlerësimit afatmesëm, prioriteti i menaxhimit të mbetjeve do të zërë një vend më të madh që do të shtimin e fondeve. Duke marrë në konsideratë kapacitetet e dobëta të vendit për të përballuar kostot e menaxhimit, shumica e zotuar për menaxhimin e infrastrukturës së mbetjeve do të rritet.

M21. Është kryer planifikimi i detyruar dhe janë zhvilluar procedurat për hartimin dhe miratimin e projekteve në sektorin e menaxhimit të mbetjeve që kërkojnë financime publike dhe mbështetje nga donatorët.

Zhvillimi i Rrjetit Kombëtar të Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve duhet kryer duke përdorur në mënyrë racionale dhe efikase fondet publike. Zhvillimi i Rrjetit kombëtar, në përputhje me standardet evropiane, do të kërkojë shpenzime të konsiderueshme. Duhet të tregohet kujdes që fondet e vëna në dispozicion të shpenzohen për projektet e duhura.

Do të përgatiten procedura për planifikimin e detyrueshëm dhe miratimin e projekteve, që të sigurohet qartësi për investitorët dhe të arrihet zbatimi i rregullt i projekteve.

Investimet do të drejtohen në projektet më prioritare. Përparësi do t'i jepet zbatimit të projekteve që kanë raportin më të mirë të kosto-përfitimit dhe të projekteve që kufizojnë sa më shumë rrezikun e ndotjes nga plastika në ujërat sipërfaqësore.

11.4 Objektivi strategjik 4 (QS 4): Burimet njerëzore, ndërgjegjësimi dhe pjesëmarrja e popullatës në menaxhimin e mbetjeve

11.4.1 Objektivi specifik 7 (OS 7): Burimet njerëzore dhe pjesëmarrja

Masat e zbatimit

M22. Institucionet përgjegjëse për menaxhimin e mbetjeve të përfshijnë në strukturën e tyre njësitë e planifikimit dhe të menaxhimit të mbetjeve me personel të kualifikuar.

Menaxhimi i mbetjeve kërkon personel të kualifikuar në çdo institucion. Ministrinë përgjegjëse për mbetjet duhet të kenë në strukturë njësinë e menaxhimit të mbetjeve.

Të gjitha bashkitë në vend duhet të kenë ngritur zyrën e menaxhimit të mbetjeve si pjesë të strukturës së tyre, e cila mund të jetë në nivelin e njësisë në bashkitë e vogla dhe të departamentit në bashkitë e mëdha. Personeli do të përfitojë nga kualifikimet e rregullta, të cilat duhet të planifikohen në buxhetet vjetore të menaxhimit, në mënyrë që të sigurohet qëndrueshmëria e funksionimit të sistemit.

M23. Për kualifikimin e personelit duhet të përgatitet sistemi i kurrikulës së kualifikimit. Paketa e trajnimit të vazhduar e ofruar prej QKEV-ve dhe ASPA-s, së bashku me personelin teknik përkatës do të vlerësohen me kredite vjetore për aftësitë e fituara.

Që në 2016, ASPA e ka filluar trajnimin dhe certifikimin e personelit përgjegjës për menaxhimin e mbetjeve në bashki. Deri më tani ka zhvilluar 4 module kualifikimi. Certifikimi i personelit teknik duhet të vijojë edhe me ngritjen e sistemit të menaxhimit të mbetjeve.

M24. Në universitete zhvillohet ekspertizë për *green procurement*

Në universitetet që diplomojnë inxhinierë mjedisi do të zhvillohet më tej kurrikula mësimore. Planifikuesit urbanë do të aftësohen me anë të kurseve ose materialeve teknike për kriteret e përcaktimit të zonave të trajtimit të mbetjeve. Agjencia për prokurimin publik do të përcaktojë standardet minimale për prokurimin e gjelbër.

11.4.2 Objektivi specifik 8 (OS 8): Forcimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të bashkive dhe institucioneve qendrore të mandatuara me MIM-në

Masat e zbatimit

M25. Përfshirja dhe konsultimi me qytetarët për hartimin e planeve të menaxhimit të mbetjeve.

Planet e menaxhimit të mbetjeve duhet të hartohen me pjesëmarrjen e komunitetit. Bashkitë duhet të organizojnë dëgjesa publike në njësitë administrative, për të siguruar një pjesëmarrje të balancuar të burrave dhe grave, grupeve të interesit dhe atyre të prekur. Plani duhet të ofrojë zgjidhje të ndryshme, qëllimi kryesor i të cilave duhet të jetë mbrojtja maksimale e shëndetit të njerëzve dhe mjedisit, me kosto të përbalueshme dhe të pranueshme nga përfituesit e shërbimit.

Gjithashtu, bashkitë duhet të ngrenë qendra për grumbullimin e mbetjeve të rrezikshme që gjenerohen nga familjet, shërbimet e ndryshme apo industrinë e vogla, të cilat duhet të transferohen pranë qendrave të pritjes. Dokumenti i transferimit të mbetjeve, i cili përmban origjinën, sasinë dhe destinacionin përfundimtar për çdo njësi prodhuese të këtyre mbetjeve do të konsolidojë bazën e të dhënave mbi sasinë e mbetjeve të rrezikshme dhe kategoritë përkatëse, në shkallë kombëtare.

Sistemet e rikthimit dhe të grumbullimit të automjeteve në fund të jetës duhet të jenë të zbatueshme për mjetet e pasagjerëve dhe kamionët e vegjël, por jo për kamionët e mëdhenj, makinat antikuare të vjetra dhe automjetet për përdorime të veçanta. Kompanitë që prodhojnë apo importojnë mjete të caktuara motorike (kryesisht autovetura dhe furgonë më peshë më të vogël se 3.5 tonë, pa ngarkesë) do të kenë një sërë përgjegjësish. Mjetet me peshë më të madhe se 3.5 tonë mund të dërgohen për trajtim pranë një qendre të autorizuar, por nuk i nënshtrohen detyrimit të rikthimit apo tërheqjes pa pagesë.

M26. Bashkitë organizojnë fushata të përvitshme të ndërgjegjësimit *Let's do It* që nxisin sjellje të përgjegjshme mjedisore për reduktimin, ripërdorimin dhe riciklimin e mbetjeve.

Ndërgjegjësimi i publikut duhet të përbëjë një pjesë të rëndësishme të planeve vendore të veprimit dhe që duhet të përmbajnë një shumëllojshmëri aktivitete, të tilla si: fushata reklamash, ngjarje publike dhe fushata digjitale komunikimi (përmes përdorimit të medieve sociale) etj. Këto aktivitete mund të jenë aktivitete të veçanta, të organizohen në varësi të nevojës për të mbështetur shërbimet e menaxhimit të mbetjeve, si dhe të mbështesin dhe kontribuojnë për ndërmarrjen e fushatave të ndërgjegjësimit të komunitetit.

Bashkitë duhet të kontribuojnë për përfshirjen e publikut, që përfshin raportimin lidhur me gjendjen e menaxhimit të mbetjeve dhe përdorimin e mjeteve dhe të aplikacioneve digjitale të tilla *World Clean-up* dhe *Trash Out*.

Fushata *Let's do it* fokusohet në mobilizimin e komunitetit gjatë një fundjave në fund të shtatorit (ndonëse bashki të tjera e realizojnë këtë fushatë në periudha të ndryshme). Aktivitetet përmbajnë një varg aksionesh pastrimi në vendet historike, rrjedhat ujore, faqen e maleve, në zonat rurale dhe vendet e pushimit apo të argëtimit për njerëzit. Në to marrin pjesë personeli i njësisë të pushtetit vendor, shkollat, njerëzit e thjeshtë dhe OJF-të.

M27. Kurse dhe materiale edukuese duhet të shpërndahen nëpër shkolla në të gjithë vendin duke organizuar orë mësimore dhe aktivitete edukuese për nxënësit.

Kurset dhe materialet edukuese për ruajtjen e burimeve dhe përdorimin e burimeve natyrore duhet të përmbajnë njohuritë më të mira të testuara në nivel botëror. Shkolla duhet të promovojë ekonominë qarkulluese. Në aktivitetet ndërlëndore dhe ndërkurrikulare, duhen organizuar orë të veçanta, vizita në terren dhe në qendrat e riciklimin, përpunimit dhe trajtimit të mbetjeve.

Në shkollat e formimit profesional, mund të organizohen orë të veçanta për përdorimin dhe ripërdorimin e mbetjeve, me fokusin kryesor te kuptimi i *upcycling* (riprodhimit të produkteve të reja me materiale të ricikluara). Shkollat duhet të shërbejnë si modele për ndarjen e mbetjeve në burim në të gjithë vendin. Sistemi me tre kosha (1. Mbetje organike; 2. Mbetje të thata të përziera që përfshijnë letrën, kartonin, plastikën dhe kanoçet e aluminit; dhe 3. Qelqit) duhet të përdoren në të gjitha shkollat 9 vjeçare, të mesme dhe profesionale të vendit. Kurset e trajnimit gjatë gjithë vitit duhet të organizohen për mësuesit për çështjet ndërkurrikulare që ndihmojnë në formimin e koncepteve të drejta lidhur me menaxhimin e mbetjeve. Shkollat profesionale duhet të nxisin nismat e biznesit në fushën e menaxhimit të mbetjeve.

M28. Hartimi i një sistemi të dhënash për mbetjet e rrezikshme (inventarizimi i mbetjeve të trashëguara nga industritë ekzistuese, nga industritë që gjenerojnë sot mbetje të rrezikshme).

Për të planifikuar çdo operacion të menaxhimit të mbetjeve të rrezikshme është e rëndësishme të kemi të dhëna të sakta mbi sasinë dhe karakteristikat e tyre. Si hap i parë për të realizuar forcimin e sistemit të statistikave për mbetjet e rrezikshme është bërja funksionale e sistemit elektronik të regjistrimit të shkarkimeve dhe të transferimit të ndotjes (RRSHTN), ku çdo biznes duhet të raportojë mbi importin–transferimin–gjenerimin–trajtimin dhe eksportin e mbetjeve të rrezikshme. Hartimi i udhëzuesve të standardizuar për monitorimin e shkarkimeve, si dhe trajnimet apo edhe asistencë në punë do të krijojnë ambientin e nevojshëm që bizneset të realizojnë dhe përmbushin detyrimin për të raportuar. Kuadri do të plotësohet me intensifikimin e sistemit të kontrollit dhe të monitorimit nga AKM-ja mbi bizneset dhe kompanitë që prodhojnë ose trajtojnë mbetje të rrezikshme, në mënyrë që të tria palët e përfshira në këtë proces ajo dorëzuese, transportuese dhe marrëse nënshkruajnë dokumentin e transferimit të

mbetjeve, duke marrë përgjegjësinë e plotë të origjinës, sasisë dhe destinacionit final të mbetjeve të rrezikshme për çdo subjekt që i gjeneron ato.

M29. Hartimi i masterplanit për rryma të veçanta mbetjesh përfshirë mbetjet e rrezikshme.

Planet pritet të krijojnë sisteme të ndara të menaxhimit të mbetjeve, për mbetjet specifike. Këto përfshijnë mbetjet, që janë objekt i parimit të përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit dhe i rrymave të tjera të veçanta të mbetjeve të rrezikshme.

M30. Janë hartuar dhe zbatohen udhëzimet, protokollet, standardet dhe programet e trajnimit për menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme.

Do të përgatiten udhëzime për të përmirësuar menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme. Këto do të përfshijnë udhëzime për kategorizimin dhe emërtimin, ndarjen e mbetjeve të rrezikshme nga jo të rrezikshme që në fazën e prodhimit të tyre, ngritjen e qendrave të grumbullimit për mbetjet e rrezikshme që gjenerojnë familjet, shërbimet dhe industrinë e vogla dhe standardet e sigurisë së ruajtjes së tyre. Do të organizohen kurse trajnimi periodike për inspektoratet përgjegjëse për inspektimin, institucionet publike dhe private që gjenerojnë mbetje të rrezikshme. Kjo do të përfshijë reagimin e shpejtë dhe protokollet e sigurisë në raste aksidentesh.

M31. Prodhuesit e mbetjeve të rrezikshme sigurojnë se menaxhimi i mbetjeve të rrezikshme bëhet në përputhje me kërkesat ligjore dhe udhëzimet në fuqi dhe zbatojnë ndarjen e mbetjeve të rrezikshme nga ato të parrezikshme.

Për sa i përket menaxhimit të mbetjeve industriale të rrezikshme, mbetjeve minerale, mbetjeve të kujdesit shëndetësor dhe mbetjeve nga kafshët, është prioritet ndarja e mbetjeve të rrezikshme nga jo të rrezikshme që në burim, përmirësimi i kushteve të ruajtjes, përgatitja e dokumenteve teknike dhe zhvillimorë dhe rehabilitimi i zonave të nxehta.

Sistemet e menaxhimit për rryma të tjera të veçanta si mjetet në fund të jetës, mbetjet nga pajisjet elektrike dhe elektronike, mbetjet nga vajrat, bateritë dhe akumulatorët do të zbatohen në frymën e parimit të përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit.

Qendrat e pritjes dhe e magazinimit të mbetjeve (rrjeti i integruar i mbetjeve të rrezikshme) duhet të ngrihen pranë prodhuesve të mëdhenj të mbetjeve të rrezikshme. Gjithashtu, duhet të identifikohen të gjitha mbetjet e rrezikshme që depozitohen në kushtet e mungesës së sigurisë (si, p.sh., mbetjet farmaceutike, industriale etj.). Ato duhet të kategorizohen, ripaketohen, klasifikohen dhe transportohen në qendrat e pritjes.

Gjithashtu, bashkitë duhet të ngrenë qendra për grumbullimin e mbetjeve të rrezikshme që gjenerohen nga familjet, shërbimet e ndryshme apo industrinë e vogla, të cilat duhet të transferohen pranë qendrave të pritjes. Dokumenti i transferimit të mbetjeve, i cili përmban origjinën, sasinë dhe destinacionin përfundimtar për çdo njësi prodhuese të këtyre mbetjeve do të konsolidojë bazën e të dhënave mbi sasinë e mbetjeve të rrezikshme dhe kategoritë përkatëse, në shkallë kombëtare.

PJESA 3 PLANI I VEPRIMIT

12. TREGUESIT PËR RRYMAT E VEÇANTA Ë MBETJEVE

| Rrymat e mbetjeve | Viti | Objektivi | |
|----------------------|------|---|---|
| | | Rikuperim | Riciklim |
| Mbetje nga paketimet | 2025 | Jo më pak se 10% nga përshta totale e mbetjeve duhet të rikuperohet | Jo më pak se 10% nga pesha e totale e letrës dhe e kartonit |
| | | | Jo më pak se 10% nga pesha totale e metaleve |
| | | | Jo më pak se 6% nga pesha totale |

| Rrymat e mbetjeve | Viti | Objektivi | |
|-------------------------------------|------|---|---|
| | | Rikuperim | Riciklim |
| | | | e plastikës |
| | | | Jo më pak se 10% nga pesha totale e qelqit |
| | | | Jo më pak se 5% nga pesha totale e mbetjeve nga druri |
| | 2030 | Jo më pak se 30% nga pesha totale e mbetjeve duhet të rikuperohet | Jo më pak se 30% nga pesha totale e letrës dhe e kartonit |
| | | | Jo më pak se 30% nga pesha totale e metaleve |
| | | | Jo më pak se 12% nga pesha totale e plastikës |
| | | | Jo më pak se 30% nga pesha totale e qelqit |
| | | | Jo më pak se 10% nga pesha totale e mbetjeve nga druri |
| | 2035 | Jo më pak se 60% nga pesha totale e mbetjeve duhet të rikuperohet | Jo më pak se 60% nga pesha totale e letrës dhe kartonit |
| | | | Jo më pak se 50% nga pesha totale e metal |
| | | | Jo më pak se 22.5% nga pesha totale e plastikës |
| | | | Jo më pak se 60% nga pesha totale e qelqit |
| | | | Jo më pak se 15% nga pesha totale e mbetjeve nga druri |
| Mbetje të biodegradueshme | 2025 | Reduktim deri në 75% të nivelit në vitin 2016 | |
| | 2030 | Reduktim deri në 55% të nivelit në vitin 2016 | |
| | 2035 | Reduktim deri në 35% të nivelit në vitin 2016 | |
| Mbetje nga prishjet dhe ndërtimet | 2025 | 30% riciklimi/reduktim i mbetjeve nga prishjet dhe ndërtimet | |
| | 2030 | 50% riciklimi/reduktim i mbetjeve nga prishjet dhe ndërtimet | |
| | 2035 | 70% riciklimi/reduktim i mbetjeve nga prishjet dhe ndërtimet | |
| Mbetjet e makinave në fund të jetës | 2030 | Jo më pak se 85% e peshës | Jo më pak se 80% e peshës |
| | 2035 | Jo më pak se 95% e peshës | Jo më pak se 85% e peshës |
| Bateri | 2035 | | Midis 50% dhe 75% për materiale të ndryshme |
| MPEE | 2035 | Midis 70% dhe 80% për materiale të ndryshme | Midis 50% dhe 75% për materiale të ndryshme; |

| Rrymat e mbetjeve | Viti | Objektivi | |
|-------------------|------|--|---|
| | | Rikuperim | Riciklim |
| | 2035 | Grumbullimi i diferencuar > 4 kg e MPEE-së nga shtëpitë private ose individët çdo vit. | |
| Vajra | 2035 | Jo më pak se 40% e peshës | |
| Goma | 2035 | 65% e peshës së grumbulluar gjatë vitit | 50% e peshës së grumbulluar gjatë vitit |

13. TREGUESIT E MATJES PËR ZBATIMIN E PLANIT TË VEPRIMIT DHE RAPORTIMI

Strategjia aktuale kombëtare për menaxhimin e integruar të mbetjeve të ngurta nuk ka pasur tregues të matshëm për monitorimin e zbatimit të planit të masave. Rishikimi i strategjisë aktuale nëpërmjet kësaj strategjie të re vjen me një set treguesish, të cilët synojnë të monitorojnë zbatimin e planit të veprimit dhe, për rrjedhojë, mundësinë për të raportuar mbi bazën e këtyre treguesve.

Synohet që menjëherë mbas miratimit të kësaj strategjie të organizohet një takim mbarëkombëtar dhe të shfrytëzohet si platformë Forumi i Dialogut në Sektorin e Mbetjeve, ku bëjnë pjesë përfaqësuesit e bashkive si ofruesit e shërbimit të menaxhimit të mbetjeve bashkiake, shoqatat e riciklmit; ministrinë e linjës që kanë funksione në lidhje me rregullimin e rrymave të ndryshme të mbetjeve; Agjencia Kombëtare e Mjedisit dhe inspektoratet përkatëse të mjedisit; donatorë dhe agjenci zhvillimi që zbatojnë projekte në fushën e mjedisit dhe të menaxhimit të mbetjeve, ky synohet të prezantohet strategjia dhe sfidat për zbatimin e saj, duke nënvizuar monitorimin e zbatimit të strategjisë nga të gjithë aktorët, sipas përgjegjësive mbi bazën e treguesve të monitorimit.

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (drejtoria përkatëse e politikave në fushën e mbetjeve) si institucioni kryesor në këtë fushë do të hartojë çdo vit një raport monitorimit të strategjisë, raport i cili do të dalë me konkluzione dhe sugjerime konkrete, në lidhje me përmirësimin e zbatimit të strategjisë, si edhe do të ndihmojë grupet teknike të qeverisë shqiptare në negociimin e kapitullit 27, “Mjedisi” me BE-në për fushën e menaxhimit të mbetjeve.

Gjithashtu, konkluzionet e raportit vjetor të monitorimit do të konsultohen Grupet e Menaxhimit të Integruar të Politikave në Fushën e Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta; Këshillin Konsultativ Pushtet Qendror dhe atë Vendor; Forumin e Dialogut në Fushën e Mbetjeve, si edhe grupe të tjera sipas tematikave.

Për më tepër, Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) në raportin e saj vjetor të monitorimit të gjendjes së mjedisit do të reflektojë ato tregues të kësaj strategjie që janë pjesë e kapitullit të monitorimit të menaxhimit të mbetjeve të ngurta. Përpos kësaj, AKM-ja synon të përmirësojë dhe të validojë të dhënat në fushën e menaxhimit të mbetjeve të ngurta, duke kontribuar kështu edhe në monitorimin më të mirë të zbatimit të kësaj strategjie.

Gjithashtu, shprehim angazhimin tonë që rrjedh si detyrim nga VKM-ja nr. 290, datë 11.3.2020, “Për krijimin e bazës së të dhënave shtetërore të sistemit informatik të planifikimit të integruar (SIPI/IPSIS), për të siguruar përputhshmërinë me sistemin IPSIS”, për të përmbyllur gjatë fazës tranzitore që parashikohet, rishikimin e dokumentit strategjik, sipas kërkesave të përcaktuara në këtë VKM.

Më poshtë jepen në mënyrë të detajuar treguesit, që synojnë të matin masat e propozuara në këtë strategji, si edhe vlerat bazë (në vitin e miratimit të strategjisë) dhe vlerat e synuara në vite, si edhe institucionet përgjegjëse. Këta tregues edhe përse kanë synime afatmesme, ata do të mbliidhen dhe do të raportohen çdo vit si pjesë e raportit të monitorimit të zbatimit të strategjisë nën koordinimin e plotë të Ministrisë së Mjedisit dhe Turizmit.

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|---|---|---|-----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------------|
| (QS1): Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve, duke përbushur parimet kryesore dhe kërkesat ligjore të planifikimit. | | | | | | | | |
| OS1: Planifikimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve bëhet në bazë të zonave të mbetjeve, duke ofruar shërbim për të gjithë popullatën | M1. Ngritja e sistemit të dokumentimit, informimit dhe performancës së statistikave të gjenerimit, transferimit dhe trajtimit të mbetjeve në nivel kombëtar dhe vendor | 1.Numri i Bashkive dhe i gjeneruesve të mbetjeve që raportojnë të dhënat sipas sistemit/numrit total të gjeneruesve | 2019 | 25 | 61 | 61 | 61 | Bashkitë MTM / AKM MIE/AKUM |
| | M2. Studimet e fizibilitetit janë përgatitur për të gjitha Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve, duke siguruar një program të optimizuar për financimin dhe zbatimin e Rrjetit të Integruar të Objekteve për Menaxhimin e Mbetjeve | 2.Studimet e fizibilitetit janë hartuar për të gjitha Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve, janë në përputhje me studimin e zonave të mbetjeve në statusin e miratuar nga Këshilli i Ministrave | 2019 | 0 | 8 | 10 | 10 | MIE/AKUM MTM |
| | | 3.% e projekteve të masterplanit të financuara | 2019 | 0 | 20% | 50% | 100% | MIE/AKUM |
| | M3. Bashkitë kanë zhvilluar dhe kanë miratuar në këshillat bashkiakë planet vendore për menaxhimin e integruar të mbetjeve (PVMIM), në përputhje me dokumentin e politikave strategjike Kombëtare për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve dhe Plani Kombëtar Sektorial për menaxhimin e mbetjeve të ngurta | 4.Numri i bashkive që kanë një PVMIM të miratuar | 2019 | 15 | 30 | 61 | 61 | Bashkitë MTM |
| OS2. Përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve ka mundësuar grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve në mënyrë të integruar, në përputhje me standardet e BE-së | M4. Bashkitë mbulojnë gjithë territorin e tyre administrativ me shërbime që përmbushin standardet minimale të përcaktuara | 5.% e mbulimit me shërbim e shprehur si numër eqv. banorësh që marrin shërbim/nr. eqv. të banorëve rezidentë | 2019 | 70% | 80% | 90% | 95% | Bashkitë MTM |
| | | 6.% sasisë së mbetjeve të grumbulluara/sasia e mbetjeve të gjeneruara (sipas planifikimit) | 2019 | 60% | 70% | 90% | 95% | Bashkitë MTM/AKM MIE/AKUM |
| | M5. Të gjitha bashkitë e vendit kanë ndërtuar skemën e grumbullimit të | 7.% e popullatës, mbulohen me shërbimin e menaxhimit të integruar të mbetjeve | 2019 | 15% | 30% | 60% | 80% | Bashkitë |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|--------------------|---|---|-----------|---|------------------------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| | diferencuar të mbetjeve bazuar në efektivitetin dhe efikasitetin më të mirë financiarë dhe standardet minimale sektoriale, sipas normave të direktivave përkatëse të transpozuar në ligjin shqiptar | | | | | | | |
| | | 8.% e popullatës në qytete me më shumë se 100,000 banorë, (zonat urbane) mbulohe me shërbimin e menaxhimit të integruar të mbetjeve | 2019 | 10% | 35% | 70% | 100% | Bashkitë |
| | | 9.% e sasisë së mbetjeve (për secilën rrymë) që shkon për riciklim/sasisë totale të mbetjeve të gjeneruara në ton/vit | 2019 | 17% | 20% | 30% | 40% | Bashkitë MTM/AKM |
| | | 10.% e mbetjeve të tjera të rikuperuara nga mbetjet mikse bashkiake kundrejt totalit të mbetjeve nga paketimi të rikuperueshme | 2019 | 5% | 10% | 15% | 30% | Bashkitë MTM/AKM |
| | | 11.% e sasisë së mbetjeve të paketimit që rikuperohen në nivel bashkie kundrejt totalit të gjeneruar | 2019 | 10% | Jo më pak se 10% | Jo më pak se 40% | Jo më pak se 70% | Bashkitë MTM/AKM |
| | | 12.% e sasisë së mbetjeve që depozitohet në lëndfill ose venddepozitime/sasia totale e mbetjeve të grumbulluara ton/vit | 2019 | 80% | 50% | 30% | 10% | Bashkitë MTM/AKM MIE |
| | | 13.Nr. i qendrave pritëse ose formate të tjera të ngritura nga bashkitë për grumbullimin e diferencuar të mbetjeve nga prishjet dhe ndërtimet | 2019 | 2 | 10 | 30 | 61 | Bashkitë MTM MIE |
| | | 14.Numri i sistemeve të depozitimit dhe të trajtimit të mbetjeve të ngritura në zbatim të hierarkisë së mbetjeve | 2019 | 5 (lëndfill Bajkaj/Sarandë, Maliq/Korçë, Bushat/Shkodër, Sharrë/Tiranë, WtE Elbasan | 8 (lëndfill Vlorë, Berat, WtE Fier | 10 (WtE Tiranë, lëndfill Kukës | Të gjitha sipas MP-së | Bashkitë MIE/AKUM MTM/AKM |
| | M6. Në të gjithë territorin janë trajtuar dhe mbyllur, sipas udhëzimeve në fuqi të gjitha venddepozitimet bashkiake historike të mbetjeve | 15.Numri i venddepozitimeve historike të trajtuara dhe/ose mbyllura kundrejt numrit total të venddepozitimeve historike, në nivel bashkie | 2019 | 0 | 30 | 100 | Të gjitha | Bashkitë MIE MTM |
| | M7. Bashkitë në zonat e impianteve | 16.Nr. i bashkive që dërgojnë mbetjet e | 2019 | 6 | 12 | Të gjitha brenda | Të gjitha brenda | Bashkitë MIE/AKUM |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|--|--|--|-----------|---------------------|----------------|---------------------------------|---|------------------------------|
| | të mbetjeve për energji dërgojnë mbetjet e tyre të pariciklueshme dhe mbetjet e përziera në këto impianteve | pariciklueshme dhe të përziera në impiantet me WTE | | | | zonës së shërbimit të impiantit | zonës së shërbimit të impiantit | |
| | | 17.Sasia e mbetjeve që shkon për rikuperim energjie/sasia totale e mbetjeve në vit | 2019 | 40,000 | 210,000 | 400,000 | E gjithë sasia e mbetur nga mbetjet mikse | Bashkitë MIE/AKUM |
| | M8. Skema kombëtare e përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit zbatohet për paketimet dhe mbetjet nga paketimi | 18.% e mbetjeve nga paketimet të grumbulluar nga skemat e përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit | 2019 | Nuk ka | 25% | 50% | 70% | Bashkitë MTM MFE Bizneset |
| (OS3): Krijimi i një sistemi për menaxhimin e integruar të rrymave të tjera të mbetjeve jobashkiake, i cili bazohet në hierarkinë e mbetjeve | M9. Qeveria në zbatim të parimit “përgjegjësia e zgjeruar e prodhuesit” dhe/ose në partneritet me biznesin hartojnë planet e fizibilitetit të zonave të mbetjeve, me qëllim ngritjen e sistemet e përbashkëta dhe të veçanta të grumbullimit dhe të trajtimit të mbetjeve specifike si për gommat, bateritë, mbetjeve elektrike dhe elektronike, mbetjet organike, makinat në fund të jetës etj. | 19.Numri i planeve të fizibilitetit/kundrejt numrit të zonave | 2019 | Nuk ka | Jo më pak se 5 | Jo më pak se 10 | Në të gjitha Zonat e Menaxhimit të Mbetjeve | Bashkitë, MTM, MFE, bizneset |
| | | 20.% e baterive dhe akumulatorëve dërgohen në qendrat e pritjes dhe tërhiqen nga bizneset e licencuara | 2019 | 40% | 65% | 75% | 80% | Bashkitë MTM/AKM |
| | | 21.% e llumrave në impiantet e trajtimit të ujërave të përdorur trajtohen pranë impianteve | 2019 | 5% | 30 % | 50% | 80% | Bashkitë MTM/AKM MIE; MBZHR |
| | | 22.% e mbetjeve inerte që grumbullohen kalojnë në impiantet e trajtimit dhe ripërdoren | 2019 | Nuk ka | 30% | 50% | 80% | Bashkitë MTM/AKM MIE |
| | M10 Ministria përgjegjëse për mjedisin në bashkëpunim me institucionet e tjera të ngarkuara me ligj për mbetjet, harton politika kombëtare që janë të aplikueshme në nivelin e zonës së mbetjeve dhe bashkie për një menaxhim të | 23.Kuadri ligjor rregullator dhe standardet e shërbimit dhe të menaxhimit të mbetjeve specifike janë hartuar | 2019 | Nuk ka | Janë miratuar | Zbatohet | Zbatohet | MTM MIE MBZHR MSHMS |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|---|---|---|-----------|---------------------|----------------|-----------------|---|-------------------------|
| | qëndrueshëm të mbetjeve të rrymave specifike, në zbatim të hierarkisë së mbetjeve, për mbetjet bashkiake, jobashkiake dhe mbetjet inerte nga ndërtimi dhe prishjet | | | | | | | |
| | M11 Të gjitha bizneset që importojnë apo prodhojnë mbetje të rrymave specifike, në zbatim të parimit “të përgjegjës së zgjeruar të prodhuesit”, ngrenë skemat e veçanta dhe/ose të përbashkëta në bashkëpunim me bashkitë e vendit dhe përdorues të tjerë të mbetjeve specifike si për gomat, bateritë, mbetjeve elektrike dhe elektronike, mbetjet organike, makinat në fund të jetës etj., për rikuperimin dhe trajtimin e tyre | 24.Numri i skemave funksionale për rikuperimin dhe trajtimin e mbetjeve specifike | 2019 | - | Jo më pak se 5 | Jo më pak se 10 | Të gjitha skemat për rryma të ndryshme mbetjesh që zbatohen PZP | Bashkitë MTM/AKM |
| (QS2): Përmirësimi dhe harmonizimi i kuadrit ligjor të menaxhimit të mbetjeve | | | | | | | | |
| (OS4): Kuadri ligjor i menaxhimit të mbetjeve është përmirësuar dhe harmonizuar me direktivat evropiane dhe është ngritur një sistem institucional efikas në nivel kombëtar | M12 Autoritetet qendrore në bashkëpunim të ngushtë me pushtetin vendor kanë rishikuar legjislacionin në fuqi për menaxhimin e mbetjeve | 25.% e legjislacionit të rishikuar në zbatim të reformimit të parashikuar nga dokumenti i politikave strategjike | 2019 | 5% | 100% | 100% | 100% | MTM |
| | M13 Ligji ka parashikuar role dhe përgjegjësi institucionale të qarta për njësitë e qeverisjes qendrore dhe të qeverisjes vendore dhe institucionet e tjera, përfshirë edhe ato rajonale, të cilat janë ngarkuar me funksione mbështetëse për menaxhimin e mbetjeve | 26.% e legjislacionit të rishikuar për të ndarë qartësisht përgjegjësitë dhe rolet e institucioneve të përfshira në menaxhimin e mbetjeve | 2019 | 50% | 100% | 100% | 100% | MTM |
| | M14 Nevoja e rivlerësimit për të siguruar një sistem të menaxhimit të integruar të mbetjeve | 27.Kryerja e vlerësimit për riorganizimin e sistemit të menaxhimit të integruar të mbetjeve | 2019 | Rishikuar sipas MP | Në zbatim | Në zbatim | Në zbatim | MIE MTM Bashkitë |
| | M15 Bashkitë miratojnë | 28.Nr. i bashkive që kanë një rregullore për | 2019 | 5 | 61 | 61 | 61 | Bashkitë |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|---|---|--|-----------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| | rregulloret e menaxhimit të integruar, përputhje me udhëzimet e nxjerra | MIM /numri total i bashkive | | | | | | |
| (QS3): Financimi i qëndrueshëm i menaxhimit të mbetjeve | | | | | | | | |
| (OS5): Burimet financiare për menaxhimin e integruar të mbetjeve parashikohen në planifikimin buxhetor afatmesëm të miratuar me ligj. | Strukturat përgjegjëse për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve përgatisin udhëzuesin për llogaritjen e kostove dhe tarifave për shërbimet bashkiake të mbetjeve të ngurta | 29.% totale e financimit të dokumentit të politikave strategjike nga buxheti i brendshëm (PBA)/kundrejt nevojës për financim në nivelin e ZMM për fazë (transferim dhe trajtim | 2019 | 0 | 30% | 60% | 100% | MTM/AKM MIE/AKUM |
| | M16 Bashkitë në bashkëpunim me pushtetin qendror përcaktojnë nevojat buxhetore për ciklin të plotë të menaxhimit të mbetjeve dhe tarifave për shërbimin e menaxhimit të mbetjeve, në përputhje me parimin “ndotësi paguan” dhe parimet e “vetë-mjaftueshmërisë” | 30.% e buxhetit të alokuar nga bashkitë kundrejt nevojës për financim | 2019 | 50% | 80% | 90% | 95% | Bashkitë MFE |
| | | 31.% e shumës së të ardhurave nga tarifa kundrejt kostos totale të shërbimit | 2019 | 40% | 80% | 90% | 100% | Bashkitë MTM MFE |
| | | 32.% e tarifës së mbledhur kundrejt planifikimit | 2019 | 60% | 80% | 90% | 100% | Bashkitë MTM MFE |
| | M17 Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Mbetjeve lehtëson marrëveshjet e financiare në nivelin e ZMM për bashkitë dhe autoritetet menaxhuese të njësive për transferimin dhe trajtimin e mbetjeve | 33.Bashkitë mbulojnë koston për transportin dhe trajtimin e mbetjeve në objektet e trajtimit dhe të depozitimit final | 2019 | 50% | Jo më pak se 50% të tarifës | Jo më pak se 70% të tarifës | Jo më pak se 90% të tarifës | Bashkitë MIE MFE |
| | | 35.Bashkitë mbulojnë koston për transportin dhe trajtimin e mbetjeve në WtE | 2019 | 0 | 0 | Jo më pak se 30% të tarifës | Jo më pak se 50% të tarifës | Bashkitë MIE MFE |
| | M18 Agjencia Kombëtare e Ujësjellës-Kanalizimeve dhe e Mbetjeve | 35.Buxheti i shtetit ka planifikuar dhe financon investimet për infrastrukturën e transportit dhe trajtimin | 2019 | 0 % | Sipas MP | Sipas MP | Sipas MP | MIE MTM MFE |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|--|---|--|-----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|--------------------------|
| | mbikëqyr dhe monitoron financat që lidhen me ndërtimin ose modernizimin dhe përmirësimin e infrastrukturës së menaxhimit të mbetjeve | të mbetjeve | | | | | | |
| | M19. Ministria përgjegjëse për mjedisin propozon llojet e të ardhurave nga taksat për kategori të ndryshme produktesh të tregut shqiptar dhe i përdor këto fonde për të promovuar zvogëlimin e sasisë së mbetjeve, ripërdorimin dhe riciklimin e tyre | 36.MTM-ja koordinon Fondin për Menaxhimin e Mbetjeve, nëpërmjet hartimit të kuadrit ligjor për përgjegjësitë e zgjeruara të prodhuesit dhe vënien në zbatim të tij | 2019 | 10% | 60% | 75% | 100% | MTM |
| OS 6. Menaxhimi i mbetjeve është prioritet kombëtar dhe pjesë e rëndësishme e planifikimi të fondeve të ndihmës së huaj, IFI dhe BE nëpërmjet fondeve IPA. | M20 qeveria e Shqipërisë alokon jo më pak se 10% të fondeve të saj vjetore, të dhuruara për menaxhimin e mbetjeve nga institucionet ndërkombëtare dhe donatorët e tjerë | 37.% e ndihmës së përfitur/kundrejt totalit të ndihmës së huaj | 2019 | 10% | 35% | 60% | 90% | MTM MIE MFE |
| | M21 Është kryer planifikimi i detyruar dhe janë zhvilluar procedurat për hartimin dhe miratimin e projekteve në sektorin e menaxhimit të mbetjeve që kërkojnë financime publike dhe mbështetje nga donatorët | 38.% e investimeve në sektor/kundrejt parashikimit vjetor sipas dokumentit të politikave strategjike dhe masterplanit | 2019 | 0% | 50% | 80% | 100% | MTM MIE MFE |
| (QS 4): Burimet njerëzore, ndërgjegjësimi dhe pjesëmarrja e popullatës në menaxhimin e mbetjeve | | | | | | | | |
| (OS 7): Burimet njerëzore dhe pjesëmarrja | M22 Institucionet përgjegjëse për menaxhimin e mbetjeve kanë përfshirë në strukturën e tyre njësitë e planifikimit dhe të menaxhimit të mbetjeve me personel të kualifikuar | 39.Numri i personelit administrativ të punësuar me kohë të plotë për shërbimin e menaxhimit të mbetjeve në të gjithë vendin | 2019 | ~80 | 200 | 200 | 200 | MTM MIE Bashkite |
| | M23. Krijohet sistemi i kurrikulës së kualifikimit. Paketa e trajnimit të vazhduar e ofruar prej QKEV-së dhe ASPA, së bashku me personelin | 40.% e personelit të specializuar që trajnohet në vit | 2019 | ~50% | 100% | 100% | 100% | Bashkitë MTM ASPAs |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|--|---|--|-----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------|
| | teknik përkatës do të vlerësohen me kredite vjetore për aftësitë e fituara | | | | | | | |
| | | 41.Nr. i trajnimeve në vit për institucionet publike apo private që gjenerojnë mbetje të rrezikshme | 2019 | 0 | 4 | 4 | 8 | ASPA MTM AZHR AKM |
| | | 42.Nr. i trajnimeve periodike për kompanitë që trajtojnë mbetjet të rrezikshme | 2019 | 0 | 4 | 4 | 8 | ASPA MTM AZHR AKM |
| | M24 Në universitete zhvillohet ekspertize për "green procurement" | % (numri i të trajnuarve në planifikim urban/numrit të diplomuarve në inxhinieri) | 2019 | - | 20% | 50% | 80% | MAS MTM Universiteti |
| (OS 8): Qytetarët përdorin dhe respektojnë infrastrukturën e mbetjeve dhe bëhen pjesë e masave për përmbytjen e objektivave të planeve vendore | M25 Qytetarët janë të përfshirë dhe konsultohen për hartimin e Planeve të Menaxhimit të Mbetjeve | 43.% (numri) i planeve të hartuara me pjesëmarrje komunitare/totalit të planeve të miratuara | 2019 | 70% | 100% | 100% | 100% | Bashkitë |
| | | 44.% (numri i banorëve që ndajnë mbetjet në burim/kundrejt popullsisë së mbuluar me shërbim të diferencuar) | 2019 | 0% | 30% | 50% | 80% | Bashkitë |
| | M26 Bashkitë organizojnë fushata të përvitshme të ndërgjegjësimit <i>Let's do It</i> që nxisin sjellje të përgjegjshme mjedisore për reduktimin, ripërdorimin dhe riciklimin e mbetjeve | 45.Nr. i bashkive që organizojnë veprimtari ndërgjegjësimi dhe pastrimi/kundrejt totalit të bashkive | 2019 | 40% | 100% | 100% | 100% | Bashkitë MTM |
| | M27 Kurse dhe materiale edukuese duhet të shpërndahen nëpër shkolla në të gjithë vendin, duke organizuar orë mësimore dhe aktivitete edukuese për nxënësit | 46.% (numri i shkollave që e kanë/aplikojnë në kurrikul edukimin për mbetjet | 2019 | 80% | 100% | 100% | 100% | Bashkitë MAS MTM |
| | | 47.% (numri i shkollave që e kanë/aplikojnë ndarjen e mbetjeve në burim | 2019 | 5% | 50% | 70% | 95% | Bashkitë MAS MTM |
| (QS5): Janë ngritur instrumentet ligjore, institucionale dhe financiare për të përmirësuar menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme | | | | | | | | |
| (OS9): Janë identifikuar të gjitha rrymat e mbetjeve të rrezikshme që janë prodhuar | M28. Hartimi i një sistemi të dhënash për mbetjet e rrezikshme (inventarizimi i mbetjeve të | 48.% e institucioneve/ bizneseve që gjenerojnë mbetje të rrezikshme që informojnë, sipas kategorive dhe formatit të mbetjeve, të | 2019 | 30% | 100% | 100% | 100% | MTM/AKM |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|---|--|--|-----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------|
| apo prodhohen në territorin e vendit nga sektori publik dhe ai privat | trashëguara nga industritë ekzistuese, nga industritë që gjenerojnë sot mbetje të (rrezikshme) | identifikuara | | | | | | |
| | M29. Hartimi i Master Planit për rryma të veçanta mbetjesh përfshirë mbetjet e rrezikshme | 49.Plani kombëtar për menaxhimin e mbetjeve të rrezikshme është hartuar | 2019 | - | - | 1 | Zbatohet | MTM MIE |
| | M30. Janë hartuar dhe zbatohen udhëzimet, protokollat, standardet dhe programet e trajnimit për menaxhimin e mbetjeve rrezikshme | 50.% e mbetjeve minerare të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | - | 20% | 60% | 100% | MIE/AKBN |
| | | 51.% e mbetjeve kimikate të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | Nuk ka | 30% | 65% | 100% | MTM/AKM |
| | | 52.% e mbetjeve bujqësore dhe drurit të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | Nuk ka | 40% | 80% | 100% | MBZHR MTM/AKM |
| | | 53.% e mbetjeve nga gomat të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | Nuk ka | 25% | 40% | 65% | MTM/AKM |
| | | 54.% e mbetjeve nga pajisjet elektrike dhe elektronike të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | 5% | 35% | 65% | 70-80% | Bashkitë MTM/AKM |
| | | 55.% e mbetjeve nga llumi i impianteve të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | Nuk ka | 30% | 65% | 100% | MTM/AKM MIE |
| | | 56.% e mbetjeve nga produktet e kafshëve të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | Nuk ka | 10% | 50% | 100% | MBZHR MTM/AKM |
| | | 57.% e mbetjeve vajra të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | 10% | 30% | 80% | 100% | MTM / AKM |
| | | 58.% e mbetjeve nga bateritë dhe nga akumulatorët të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të | 2019 | 40% | 65% | 75% | 80% | MTM / AKM |

| Objektivi specifik | Masat | Treguesit e matjes | Viti bazë | Vlera në vitin bazë | Synimi 2025 | Synimi 2030 | Synimi 2035 | Institucioni përgjegjës |
|--------------------|---|--|-----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|------------------------------|
| | | gjeneruar | | | | | | |
| | | 59.% e mbetjeve spitalore të grumbulluara dhe të trajtuara kundrejt totalit të kësaj kategorie të gjeneruar | 2019 | 50% | 65% | 85% | 95% | MSHMS MTM / AKM |
| | M31. Prodhuësit e mbetjeve të rrezikshme sigurojnë se menaxhimi i mbetjeve të rrezikshme bëhet në përputhje me kërkesat ligjore dhe udhëzimet në fuqi dhe zbatojnë ndarjen e mbetjeve të rrezikshme nga ato të parrezikshme | 60.Nr. i kompanive që gjenerojnë dhe trajtojnë mbetje të rrezikshme që raportojnë rregullisht në RRSHTN kundrejt totalit të tyre në vend | 2019 | 20% | 100% | 100% | 100% | AKM |
| | | 61.% e mbetjeve të rrezikshme që ndahen nga mbetjet e parrezikshme | 2019 | 0.04% | 1% | 3% | 5% | MIE MTM MSHMS MBRZH |